

PRUEBA VELA

Clase Zero

Preparados para el despegue

En menos de tres años el Clase Zero pasó de ser un diseño de futuro a ser reconocido como barco de Clase Serie para la Transat 650. Ya hay 16 barcos en el agua y otros diez tienen fecha de entrega. Por 33 mil euros se puede navegar a seis nudos y medio en ceñida y planear a 12 nudos en portantes. El mini español pide pista. **LEO CORRAL / FOTOS: GREGORIO GARCÍA**



- Astillero: Mos Composites
- País: España
- Diseño: Marc Lombard
- Eslora: 6,50 m
- Camarotes: -
- Precio: 33.000 €, IVA incluido

En portantes, con diez o doce nudos de viento el Zero ya tiende a entrar en planeo.

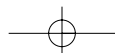
Durante la prueba en Tarragona, con puntas de 14 nudos, el barco alcanzó una velocidad de 12 nudos.

El Clase Zero es un Mini diseñado por Marc Lombard. Se caracteriza por sus líneas de agua equilibradas y potentes y por sus eficientes apéndices, tanto en vientos portantes como en ceñidas. Así lo certifican las velocidades alcanzadas el día de la prueba en Tarragona con 14 nudos de viento real: 12 nudos al largo y seis nudos y medio en ceñida. Este último, un guarismo poco habitual en los barcos de esta clase, pensados generalmente para planear desde Puerto Calero a Salvador de Bahía, en Brasil, con los Alisios de octubre. En el lustro de vida que tiene el barco, desde que nació en la mesa del diseñador francés, ha pasado por distintas etapas. Las primeras unidades fueron construidas en Palma de Mallorca —de allí salió el barco con el que Hugo Ramón compitió en la pasada Mini donde finalizó en el puesto 20 en Clase Serie— pero, luego todo pasó a manos de la empresa Fast Zero —la misma que construye el Fast Sail, en Tarragona—. Fue entonces cuando el velero ganó su bien conseguido prestigio, y tras haber vendido las primeras diez unidades —entre ellas la de Elaine Chua, 25 en la Mini 2005 —fue aceptado como barco de serie en la categoría. Ahora, ya hay 16 Zeros navegando y casi diez pedidos más pendientes de entrega. De ellos se hará cargo el nuevo astillero que adquirió todos los derechos de fabricación en marzo pasado: Mos Composites, ubicado en el Polígono Industrial Riera d'Esclenyà en Begur, provincia de Girona.

Razones para tener un Zero

Está claro que hacer la Mini Transat no es la única razón para tener un Zero. Pero, evidentemente casi todas las posibilidades de disfrute de este barco están ligadas a la competición o, al menos, a la velocidad. Por ello no es descabellado que alguien opte por esta alternativa para quedar muy bien posicionado —por sólo 33.000 euros— en cualquier regata de club o, por ejemplo, en el campeonato de Solitarios y A Dos. A partir de allí nadie podrá privar a ese armador de un chapuzón, que si no es en una cala será seguramente tras ganar su regata. Lo que está claro es que sería poco lógico pretender hacer vida de crucero





PRUEBA VELA Clase Zero

DATOS TÉCNICOS Clase Zero

CARACTERÍSTICAS

- Eslora total: 6,50 m
- Eslora de casco: 6,50 m
- Manga: 3,00 m
- Calado: 1,60 m
- Desplazamiento: 1.150 kg
- Lastre: 450 kg
- Superficie vélica en ceñida: 41,90 m²
- Mayor: 24,00 m²
- Génova: 17,90 m²
- Foque: 14,20 m²
- Spinnaker: 75,00 m²
- Motor: fueraborda
- N° de plazas: 4
- Titulación mínima: Patrón de Navegación Básica
- Categoría de diseño: A

FOCO EN

EL SISTEMA DEL BOTALÓN

La mayoría de los botalones que suelen verse en monotipos y otros purasangre del mar utilizan un mismo sistema. Van estibados en el interior del barco y asoman a través de una perforación en el casco gracias a un sistema de cabos y poleas que se maneja desde bañera. En el caso del Zero se ha optado por un sistema ya visto en otras unidades de la categoría Mini Transat, que consiste en un botalón exterior que pivota horizontalmente gracias a una pieza instalada en la base del estay. Esto evita perforaciones en el casco que disminuyen la estanqueidad y posibles atascos en la salida del botalón desde el interior del casco.



EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Todo instalado y pintado (excepto el antifouling), cuatro winches Harken, 14 stoppers Spinlock, cinco mordazas Spinlock, carriles de mayor y génova Harken con carros ajustables, un alimentador de winche Spinlock. Cuadrante bajo cubierta para el piloto automático.

OPCIONAL

Colchonetas interiores:	1.600 €
Bolsas de estiba interior:	600 €
Kit electricidad y baterías:	696 €
Antifouling:	590 €
Soportes para el casco:	850 €

FRENTE A LA COMPETENCIA

Los barcos elegidos para la comparativa del Zero son tres minis de Clase Serie. El Pogo 2 es, casi sin dudas, el barco de referencia, sobre todo en esta segunda versión. Es un diseño de Finot construido por el astillero Structures cuyos números se asemejan mucho a los del barco español aunque están levemente por debajo en desplazamiento y lastre y un poco por encima en superficie vélica de donde se puede deducir un barco un poco más ardiente. El Super Calin es un diseño de Magnan, construido por él mismo que cuando nació, en 1998, prometía revolucionar el mundo de los minis gracias a una notable reducción de pesos y, lo que más llamó la atención en ese momento, la no utilización de la manga máxima permitida por el reglamento. Es el más económi-

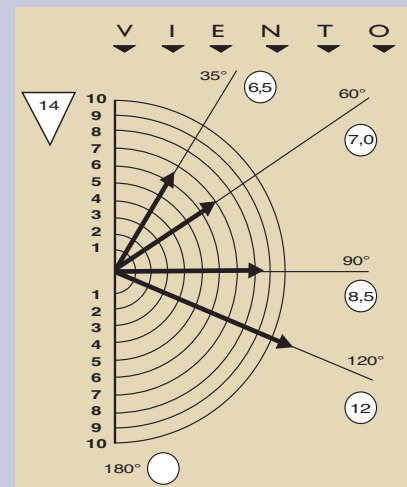
co, pero en el máximo nivel ha quedado superado. Finalmente escogimos el Tip Top, porque además de ser un diseño 2005 de Sam Manuard, excelente regatista animador de alguna de las últimas Mini Transat, está construido por un astillero de muy buena reputación en Francia como Bepox, pero, sobre todo porque a decir de los máximos conocedores del mundo de los minis será el barco de referencia en las próximas ediciones. El Tip Top destaca claramente frente a los otros tres por tener la mayor superficie vélica con un coeficiente lastre desplazamiento cercano al 50 por ciento que justifica tanto trapo. Su coeficiente superficie vélica/desplazamiento se acerca muchísimo y hasta mejora el de algunos barcos de la Clase Prototipos.

	Zero	Pogo2	Tip Top	Super Calin
Eslora	6,50 m	6,50 m	6,50 m	6,50 m
Manga	3,00 m	3,00 m	3,00 m	2,74 m
Calado	1,60 m	1,60 m	1,60 m	1,60 m
Desplazamiento	1.150 kg	1.000 kg	950 kg	880 kg
Lastre	450 kg	350 kg	440 kg	440 kg
Sup. vélica	41,90 m ²	43,00 m ²	45,00 m ²	37,50 m ²
Lastre/ despl.	39,13 %	35,00 %	46,31%	50,00 %
Sup. vélica/ despl.	36,43	43,00	47,36	42,61
Precio	33.000 €	31.889 €	34.000 €	29.096 €

VELOCIDADES

VELA

- Velocidad del viento real: 14 nudos
- Estado del mar: rizada
- Combinación vélica en la prueba: mayor, génova y genaker



NAVEGACIÓN

Es un barco veloz y de rápido planeo que, pese a ser un purasangre, no exige una atención exagerada del timonel. A diferencia de otros minis, éste también ciñe con presteza.

BUENO

- Maniobra excelentemente pensada.
- Prestaciones en navegación.
- Calidad constructiva.

MEJORABLE

- Equipamiento.
- Tambucho de entrada.
- Confort interior.



Los apéndices del Zero constituyen uno de los pilares en los que se basa el diseño de Marc Lombard para asegurar excelentes prestaciones. La escotilla de popa es reglamentaria de la clase, y es por donde se arroja la balsa en caso de ser necesaria su utilización.

en un barco en el que apenas se puede estar sentado en el interior.

Al excelente rendimiento y la estabilidad de este barco hay que sumar la seguridad extra que se desprende de la condición de insumergible que deben cumplir los Minis. Como referencia basta recordar la historia vivida por Hugo Ramón. El regatista mallorquín fue obligado a abandonar su barco y fue rescatado en helicóptero durante la regata Odisea de Ulises 2005. Casi un mes y medio más tarde, su velero fue encontrado por un pesquero tras haber estado a la deriva y sin tripulación todo ese tiempo. Más allá de la desarmadura y desprendimientos de acastillaje estuvo en condiciones, tras un período de reparaciones, de participar en la Transat 2005.

Otra buena razón para escoger un Zero es la posibilidad de transportarlo en una cuna que suministra el propio astillero. El Zero tiene una orza abatible, utilizable únicamente cuando el barco está fuera del agua, que hace posible que el velero pueda colocarse escorado en el remolque, de manera que se cumpla con la normativa de los 2,50 metros de ancho para su transporte por carretera. Este sistema evita tener que obtener permisos especiales para las carreteras españolas y europeas.

Estética y maniobra

Visto desde el pantalán el blanco impoluto del Zero impone respeto. Las líneas anchas de popa que se reúnen en la afinada roda que cae perpendicularmente al agua anuncian la unión de dos mundos. El de las amplitudes traseras que buscan sustentación en los interminables planeos y el de la finura que requieren las proas que pretenden



La estabilidad del barco con el viento del través es total. Y aun sin el asimétrico izado logra superar ampliamente los ocho nudos de velocidad y entrar en planeo.

cortar olas de la misma manera que un cuchillo caliente penetra en la mantequilla. Todo eso que siempre se pide a los barcos de estirpe y clase se une en este mini que pretende hacer algo grande. Su pequeño francobordo anuncia un interior diminuto como el de los clásicos de principios de siglo pasado. Pero su amplia bañera permite deducir que no será un barco tan húmedo como aquellos, ni siquiera en las ceñidas. Porque las curvas de sus costados tienen el ángulo justo para servir de apoyo cuando el barco gana barlovento

y para despedir el agua hacia afuera en los eventuales pantocazos de los planeos.

En bañera todo está a mano. El timonel siempre estará cómodamente sentado en la cubierta que sirve de asiento. Cuando el barco escora, se puede vigilar el horizonte desde dos metros de altura apoyado en un cajón central que hace las veces de cuña, y bajo el cual va estibada la balsa salvavidas, junto a la segunda escotilla del barco ubicada en popa, como marcan las reglas de la clase. Desde este puesto de gobierno están a mano el doble re-

CONSTRUCCIÓN

CASCO

Casco de poliéster, fibra de vidrio biaxial y unidireccional. Acabado en gelcoat. Unión casco-cubierta laminada solidariamente en lugar de estar simplemente atornillada para ganar estanqueidad y rigidez. Quilla de fundición cubierta con poliéster y fibra de vidrio con acabado en gelcoat. Bulbo acabado con una imprimación de epoxi. Timones de poliéster, fibra de vidrio biaxial unidireccional, y espuma de PVC, fabricados en molde hembra y acabados en gelcoat.

CUBIERTA

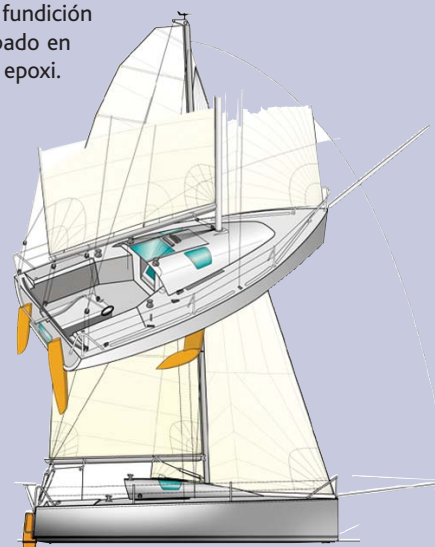
Sándwich de poliéster, fibra de vidrio biaxial, unidireccional y PVC-espuma. Acabado con antideslizante.

JARCIA FIRME

Mástil y botavara Z-Spars de 2.3 kg/m, incluyendo jarcia completa y crucetas. Balcones de popa y proa, con sistema giratorio para el botalón. Candeleros con brazo interior, cadenas y soportes para los timones en acero inoxidable 316.

SISTEMAS

Sistema eléctrico integrado con conducciones para el cableado y baterías opcionales.



• Diseño: Marc Lombard
• Constructor: Mos Composites

NAVEGACIÓN Y MANIOBRA

TODO A MANO

El Zero es un barco para vivir a pleno el placer de navegar. El único horizonte lo pondrán el patrón, sus ilusiones y la capacidad de estiba del barco.

La sencillez de la maniobra, ideada para gobernar en solitario, hace que hasta un novato pueda llevarlo con seguridad y, con unas cuantas horas de entrenamiento, pueda lle-

gar a arrancarle buenas prestaciones. Si lo que se busca es un barco para disfrutar de la navegación a vela, el Zero se acerca mucho a ese objetivo.



El carro de mayor va de banda a banda por popa para optimizar su reglaje y permitir la máxima longitud de la botavara. Las burdas se regulan con los cabos rojos ubicados a cada lado de la caña para facilitar su cazado al virar.

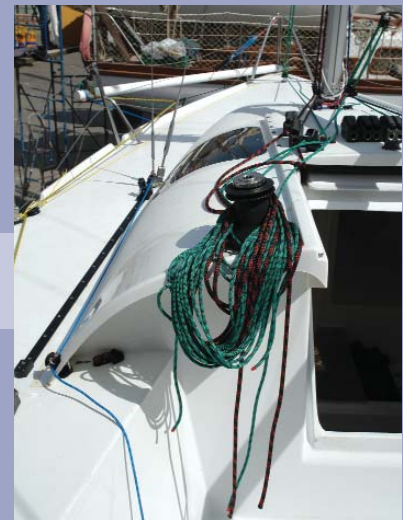


En la unidad fotografiada aún no estaba instalada toda la maniobra, pero se puede ver claramente que la cantidad de mordazas permiten enviar al piano todas las drizas, el pajarín, la contra y el baby que se utiliza en las ceñidas.



Los dos winches del piano, uno por banda son autocazantes.

El cajón central de bañera, bajo el cual se estiba la balsa salvavidas reglamentaria, sirve de cuña para el patrón en las ceñidas. Los cabos azules permiten regular el carro de mayor desde las dos bandas.



Los candeleros dobles son pasantes para brindar puntos de agarre más seguros al navegante.

El cadenote del obenque alto va junto a la borda, los de los bajos junto a la caseta para permitir el paso del génova entre ellos, reduciendo el ángulo de ceñida.





Clase Zero PRUEBA VELA



La doble pala de timón permite que se tenga un perfecto dominio de la situación hasta cuando una de las dos espadas emerge totalmente del agua.



Al ser autocazantes, los winches del génova cumplen una función más de mordaza que de winche propiamente dicho, ya que la superficie de la vela nunca exige tanta potencia para ser manejada.

glaje de la mayor, fino y grueso, que corre sobre su carril de rodamientos de regala de estribor a regala de babor; el de las burdas ubicado a sendos lados de ese cajón central y las escotas de las velas de proa, reenviadas hasta popa.

El resto de la maniobra llega en su totalidad al piano, justo sobre el estrecho tambucho de en-

trada. Drizas, contra, pajarín, babystay y los cabos de maniobra del botalón se reúnen en las mordazas allí situadas. Si hasta bajar el gennaker es algo tan sencillo como dejar que la vela vuele hacia popa tras el viraje para recogerla desde bañera gracias a un cabo de amura lo suficientemente largo como para permitir guardarla en el interior



La cubierta de proa queda absolutamente limpia. Sólo el baby requiere llegar hasta allí para ser instalado.

del barco desde la zona de gobierno. El doble timón angulado en popa y montado totalmente fuera del barco demuestra que un buen diseñador sabe que los elementos pueden romperse cuando se los utiliza en situaciones extremas, y que cuando ello sucede deben estar fácilmente accesibles para que el patrón pierda el menor tiempo posible en su reparación.

En cuanto a aparejo las posibilidades son mínimas. Las reglas de clase son tajantes y no permiten carbono, por lo que mástil y botavara son de aluminio. El aparejo es fraccionado en forma de catedral, con las dos crucetas altas más largas que las bajas. Ello permite darle más solidez a un mástil elevadísimo para la eslora del barco y que, además debe soportar una mayor de gran alumnamiento y sables forzados en la mayoría de los casos. Los obenques retrasados con los cadenotes correspondientes a los altos ubicados junto a la regala y los de los bajos pegados a la caseta permiten ubicar entre ambos las velas de proa cerrando su ángulo de ataque respecto al viento.

Del interior poco se puede decir. Si bien es cierto que con las colchonetas extras que entrega el astillero podrían dormir hasta cuatro personas, lo cierto es que eso es una utopía. Aunque en el caso del Zero, si lo comparamos con otros minis, el volumen permitirá estibar algunas cosas más que en los barcos de la competencia.

Navegación

Mucha gente podría pensar que navegar en este barco requiere de una preparación física especial o de muchos conocimientos para gobernarlo. Eso es falso. Está claro que su manejo es más propio de una embarcación de vela ligera que de un crucero de 50 pies con winches eléctricos; pero por sus dimensiones y, sobre todo, por haber sido diseñado para la navegación en solitario, no es así. Aunque ello no significa que tras aprobar el P.E.R. o el primer cursillo de vela se puede salir corriendo a tragarse mil millas en solitario con un espi de 75 metros cuadrados que hace volar el barco a 12 nudos con 14 de viento...

La mayor de 24 metros cuadrados no requiere de esfuerzos físicos descomunales y con un poco de



PRUEBA VELA Clase Zero



Con las colchonetas de proa y popa pueden dormir hasta cuatro personas, pero en la mini lo habitual es hacerlo medio sentado contra el casco en uno de los costados. Tanto las conejeras como el triángulo deben cumplir funciones de pañoles de estiba.



La sencillez del cuadro eléctrico está relacionada con los escasos elementos que incorporan estos barcos.



Al fondo de la conejera de estribor puede verse la conexión de la bomba de achique manual que se acciona desde bañera.



Ver ceñir un mini con tanta prestancia no es algo habitual. Son barcos pensados para vientos portantes, aunque el diseño de Lombard parezca indicar lo contrario.

práctica se le puede sacar excelente rendimiento. Está montada sobre un carro de rodamientos con una muy adecuada desmultiplicación fina y gruesa que disminuye el trabajo del trimmer que podrá ver, sorprendido, como un centímetro de cazado más o menos puede hacer ganar medio nudo. Pero si eso es asombroso, qué decir de la prueba a la que por iniciativa de la gente del astillero sometimos al Zero. Partiendo de parado y sólo cazando la mayor el barco se puso en seis nudos en menos de un minuto. Otro dato curioso es que cuando el viento supera los diez nudos, el barco ya alcanza la velocidad máxima determinada por la eslora, por lo que -prueba también realizada en nuestro test- se puede prescindir del génova sin consecuencias colaterales.

Si bien el traslado de pesos repercute de manera importante, como es lógico en un barco de tan bajo desplazamiento, su estabilidad tanto en ceñida como en vientos portantes es absoluta. La respuesta de su dócil caña que se vale de dos profundas palas es muy efectiva por lo que obliga al timonel a estar siempre atento, anticipándose a los movimientos con toques muy sutiles. Uno de los puntos que más problemas podría traerle a un novato son las burdas, pero por su disposición en bañera -están reenviadas a los costados de la caña- son muy fáciles de trimar en el momento de virar y cambiar de banda.

El resto es puro placer, velas que se izan y arrían con dos dedos, un botalón que se despliega desde la bañera maniobrando un sólo cabo y un código cero que cuando hace tope en el mástil pide pista para el despegue. ●