Y486-Sail 6/2/07 13:49 Página 2

Sail 21

Lo bueno, si breve...

El Sail 21 es el segundo modelo fabricado por el astillero murciano Tucana. Destaca por sus buenas prestaciones y facilidad de maniobra. Pese a sus menos de seis metros y medio de eslora tiene habitabilidad suficiente como para que cuatro personas duerman a bordo. LEO CORRAL / FOTOS: GREGORIO GARCÍA

- Astillero: Tucana
- País: España
- Diseño: Guillermo Beltrí
- Eslora: 6,30 m
- Camarotes:
- Precio: 15.000 €, sin IVA.

El Sail 21 es el segundo modelo construido por el astillero murciano Tucana, tras el Tucana 28 presentado hace poco más de un par de años. Es un 21 pies, diseño de Guillermo Beltrí, que destaca por sus prestaciones a vela, aunque no es tan extremo como para que no pueda ser gobernado por alguien que se acaba de iniciar en el mundo de la vela. Pese a su escaso tamaño, ofrece condiciones de habitabilidad para que una pareja con dos hijos o cuatro adultos puedan pernoctar y practicar el cámping náutico.

Aún cuando se trata de un barco producido en un astillero joven, se caracteriza por un elevado nivel de construcción. La explicación a ello está en la experiencia de los trabajadores liderados por Juan Francisco Saura González, formado en Sinergia cuando esta casa producía los BH y que ha trabajado para equipos que compiten en clase Transpac.

En cuanto a navegación, las líneas de agua equilibradas y potentes del Sail son muy eficientes tanto en vientos portantes como en ceñidas, y así lo certifican las velocidades alcanzadas el día de la prueba en La Manga del Mar Menor. Con 14 nudos de viento real, el barco superó los seis y por momentos casi tocó los siete nudos de velocidad.

Aunque con esos guarismos y a primera vista parezca que la única razón para tener y disfrutar de un Sail 21 estén ligadas a la competición o a la velocidad, eso no es así. El más pequeño de los veleros del astillero murciano Tucana promete, por sólo 15.000 euros, innumerables momentos de alegría que van más allá de una regata. Y nadie podrá privar al futuro armador de un chapuzón en una cala y hasta de pasar unas noches a bordo.

Al excelente rendimiento y la estabilidad de este velero hay que sumar la seguridad extra que se desprende de la condición de insumergible que deben cumplir los barcos de estas dimensiones según la legislación vigente. Un punto que brindará seguridad y confianza a quienes se inician en el crucero costero. Otra buena razón para escoger un Sail es la posibilidad de transportarlo gracias a su quilla elevable y su mástil abatible.

El bajo desplazamiento de Sail 21 le permite coger arrancada con facilidad y alcanzar velocidades interesantes. Es un barco muy estable y de estética agradable. Pese a su escasa eslora su maniobra bien pensada hace que la cubierta no está muy recargada.

Pureza de líneas

Visto desde el pantalán el blanco impoluto del Sail impone respeto. Las líneas anchas de popa que se reúnen en la afinada roda que cae perpendicularmente al agua, pero sin llegar a sumergirse en ella, 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 saltar las olas, no cortarlas, para evitar la pérdida de velocidad que ello implica.

Su pequeño francobordo y caseta rasa anuncian un inte-

rior diminuto. Pero su amplia bañera permite deducir, hecho que luego verificamos en navegación, que no es un barco húmedo, 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.

En bañera todo está bien dispuesto. El timonel siempre estará cómodamente instalado a barlovento gracias al extensor de caña de serie, aunque en esta unidad era demasiado largo. Desde este puesto de gobierno está a mano el reglaje de la mayor, que corre sobre un carro que tal como está instalado en esta unidad no tiene mucho sentido. De serie se ofrece con un arraigo fijo, más lógico en esta eslora, y el astillero está estudiando la posibilidad de instalar uno carro más largo, probablemente ubicado sobre los bancos, que sí cumpliría adecuadamente con su función. El resto de la maniobra llega en su totalidad al piano, junto al tambucho de entrada. Drizas, contra, pajarín, el cabo para subir la quilla y las escotas de foque se reúnen en las mordazas situadas delante los dos winches Andersen número 10.

El timón montado totalmente fuera del barco sobre un herraje de inox permite subirlo para el transporte o para adentrarse en una cala con poco fondo. A los costados del timón están la escalera de baño a estribor y el fueraborda a babor. La posición de éste debe mejorarse ya que con el barco

Y486-Sail 6/2/07 13:49 Página 4

DATOS TÉCNICOS Sail 21

CARACTERÍSTICAS

- Eslora total: 6,30 m
- Eslora de casco: 5,98 m
- Manga: 2,50 m
- Calado: 0,50/1,50 m
- Desplazamiento: 1.200 kg
- Lastre: 390 kg
- Superficie vélica en ceñida: 27,00 m²
- Mayor: 17,00 m²
- Foque: 10,00 m²
- Spinnaker: 38,00 m²
- Motor: fueraborda
- Nº de plazas: 4
- Titulación mínima: Patrón de Navegación Básica
- Categoría de diseño: C

FOCO EN

LA BAÑERA

La ergonomía del puesto de gobierno y la bañera es tal que, a no ser por la inevitable poca altura de la botavara, da la sensación de ser un barco de 26 o 28 pies. La longitud de los bancos permite que tres o cuatro personas naveguen sin estorbarse y que hasta seis puedan estar cómodamente sentadas en puerto.

EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Escalera de baño, motor fueraborda, caña de inox, extensor de caña, foque y mayor de dacron, dos winches en piano, una mordaza triple por banda, mástil abatible para transporte, quilla retráctil, escotilla de salón, ancla de seis kilos, mesa de salón, cocina de un fogón transportable.

OPCIONAL

Kit de electricidad y batería:	100 €
Tratamiento epoxi-antifouling:	450 €
Mayor de pentex:	1.200 €
Foque de sables de pentex:	750 €
Enrollador de foque Navimo:	470 €
Enrollador de foque Facnor RX:	950 €
Ducha en bañera y grifo en fregadero:	300 €
Matriculación:	180 €
Barra de escota de mayor con carro:	100 €
Funda de mayor y Lazy-jack:	400 €

FRENTE A LA COMPETENCIA

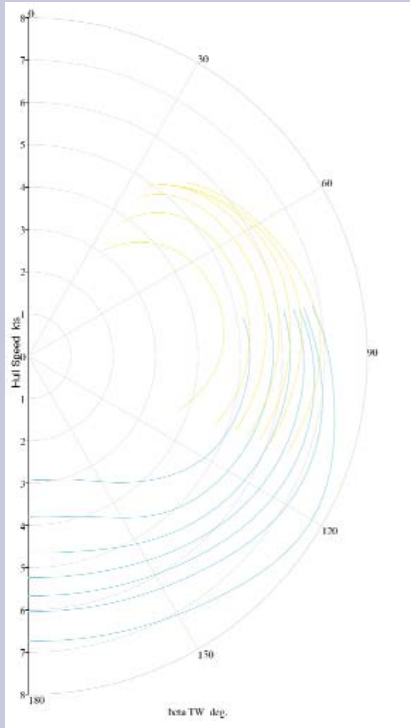
Los barcos elegidos para la comparativa del Sail 21 son el Sun 2000, un barco pensado para el pequeño crucero; el First 21.7, algo más decantado hacia la regata; y el Clase Zero, un 6.50 concebido casi exclusivamente para la competición de alto nivel. Si nos limitamos a analizar los números corroboraremos esta apreciación, aunque se podrán ver interesantes sutilezas sobre todo entre el barco de Astilleros Tucana y los franceses.

El Zero está, por prestaciones y precios, en un extremo. Los coeficientes lastre/desplazamiento y superficie vélica/desplazamiento así lo certifican. Es el de más manga, lastre y superficie vélica y, a la vez, el de menor desplazamiento, hecho que en el agua se traduce en muchísima más velocidad y mayor estabilidad.

Si se limita la comparación a los dos galos, el Sail 21 se posiciona, por prestaciones, a mitad de camino entre ellos y el Mini que se construye en Girona. Estos datos teóricos se corroboraron en el agua donde el Sail se mostró veloz y destacó por su rápida arrancada. Al analizar los niveles de confort ofrecidos por los tres veleros, sorprende ver que el barco español no está para nada limitado en su interior como para no poder hacer un programa familiar o de pequeño crucero similar al del Sun o el First. Si finalmente la comparación se traslada al aspecto económico resulta que está muy por debajo del First y sólo unos 400 euros por encima del Sun. Pero el Sail incluye velas, motor y algunos elementos que en el barco de Jeanneau son opcionales.

	Sail 21	Zero	Sun 2000	First 21.7
Eslora	6,30 m	6,50 m	6 64 m	6,40 m
Manga	2,50 m	3,00 m	2,65 m	2,48 m
Calado	0,60/1,50 m	1,60 m	0,30/1,60m	0,70/1,80 m
Desplazamiento	1.200 kg	1.150 kg	1.250 kg	1.250 kg
Lastre	390 kg	450 kg	360 kg	350 kg
Sup. vélica	27,00 m²	41,90 m²	23,10 m²	25,00 m²
Lastre/ despl.	32,5 %	39,13 %	28,8 %	28 %
Sup. vélica/ despl.	22,5	36,43	18,48	20
Precio	15.000 €	28.500 €	14.565 €	17.460 €

VELOCIDADES



NAVEGACIÓN

Es un barco veloz que, pese a ser casi regata puro, no exige una atención exagerada del timonel. A diferencia de otros barcos de esta eslora es muy estable.

BUENO

- Calidad constructiva.
- Prestaciones en navegación.
- Precio.

MEJORABLE

- La pala de timón es algo pequeña.
- Ubicación del fueraborda.
- El respaldo de las conejeras quita espacio a las literas.

Y486-Sail 6/2/07 13:49 Página 5

La cubierta despejada y de un blanco impoluto invita a subir a bordo. La caseta de altura contenida consolida una imagen de barco moderno.

escorado a esta banda el soporte toca el agua y crea resistencia al avance.

A media eslora, los obenques retrasados 25 grados finalizan en cadenotes arraigados junto a la regala empernados en el casco, por lo que los pasos laterales son cómodos. La cubierta, de adecuado antideslizante, contribuye a que no sea necesario ser funambulista para acceder a la proa donde hay un pequeño pozo de fondeo con un ancla de seis kilos que se entrega de serie.

Interiores optimizados

Dos escalones dan acceso al salón. El interior sorprende por su volumen. En un barco de seis metros y medio hay una cama doble en el triángulo de proa, dos sofás que se prolongan a modo de conejeras bajo la bañera, una mesa central que permitirá comer a cuatro personas y un mueble anexo con una cocina transportable de un fogón y fregadero. Como si ello fuera poco hay espacio como para incorporar un váter manual o químico debajo de un suplemento de la cama de proa.

La decoración es sencilla pero muy bien resuelta. Está basada en contramolde, tapicería de color azul y detalles de madera. La luminosidad y ventilación son adecuadas. La mesa de dos alas se recoge contra una columna central por dentro de la cual corre la quilla elevable permitiendo la optimización del espacio.

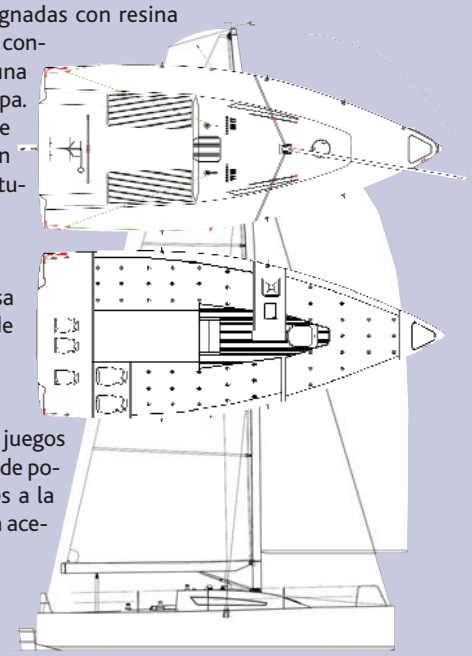
Hay innumerables cofres de estiba bajo los asientos y camas, además de estantes tras los respaldos de los sofás. En un mueble fijo de babor se ha

Las depuradas líneas de agua trazadas por Guillermo Beltrí logran similares prestaciones en portantes y ceñidas, evitando priorizar un rumbo sobre otro.

CONSTRUCCIÓN

CASCO

Casco laminado PRFV monolítico con gel-coat y dos primeras capas en isoftálico, el resto de la piel del casco en dos capas de tejido multiaxial impregnadas con resina DCPD (baja emisión de estireno-resina ecológica). El contramolde del mobiliario interior es estructural de una sola pieza. Hay reservas de flotabilidad en proa y popa. Quilla con bulbo de plomo acabada con pieles de PRFV. Timón en sándwich relleno de espuma. Unión casco-cubierta sellada, laminada y revestida con cinturón de goma.



CUBIERTA

Cubierta laminada en sándwich de madera de balsa con contrachapado y monolítico en las posiciones de herrajes. Contramolde de techo de cabina en PRFV.

JARCIA FIRME

Mástil y botavara Z-Spars con jarcia completa y un juegos de crucetas retrasadas 25 grados a la borda. Balcones de popa y proa. Candeleros con brazo interior, cadenotes a la banda empernados al casco. Soporte para el timón en acero inoxidable.

SISTEMAS

Sistema eléctrico con conducciones para el cableado de luces de navegación e interiores y baterías. Opción de ducha exterior y grifo de fregadero con depósito de 50 litros.

- Diseño: Guillermo Beltrí
- Constructor: Astilleros Tucana

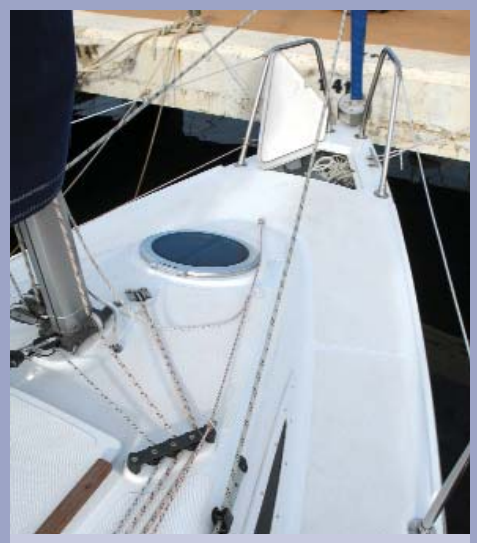
Y486-Sail 6/2/07 13:49 Página 6

NAVEGACIÓN Y MANIOBRA

SENCILLEZ Y PRESTACIONES

El Sail 21 es un barco para disfrutar de la navegación. Las prestaciones y la simpleza de la maniobra así lo determinan.
Todo está pensado para que tres tripulantes puedan participar de una regata con las máximas aspiraciones; aunque ello no impide que pueda ser gobernado en solitario, o que hasta un novato pueda llevarlo con seguridad tras unas pocas horas de entrenamiento. Si lo que se busca es un barco para entrar en el mundo la navegación a vela con la garantía de no aburrirse a corto plazo, el Sail es una opción a tener muy en cuenta.

El carro de mayor es opcional, de serie se entrega con punto de arraigo fijo. El astillero está pensando en ofrecer un carro más largo, que brinde más prestaciones, pero habría que colocarlo elevado sobre los bancos ya que si se ubica en el suelo de bañera detrás de los bancos la escota interferiría en el movimiento de la caña.



Justo a proa del mástil puede verse el cabo que sirve para izar la quilla. Sus 390 kilos obligan a recurrir al winche de piano. Igualmente hay que estar bien en forma para elevarla.

El piano es cómodo para trabajar. Los winches son Andersen número 10 y las mordazas Spinloock. El reenvío con mordaza del foque permite llevar la escota a barlovento para trabajar desde allí.

El enrollador de proa es opcional. En cambio, el ancla galvanizada de seis kilos se entrega de serie. El pozo es capaz para ésta y su cabo reglamentario.

Los cofres son profundos y de entrada ancha, lo que facilita la estiba de elementos de distintas dimensiones.

Y486-Sail 6/2/07 13:49 Página 7

VIDA A BORDO

OPTIMIZACIÓN MÁXIMA

En un 21 pies de eslora y 2,50 metros de manga poco más se puede pedir: cama doble triangular en proa con posibilidad de instalar un váter debajo, cocina de un fogón portátil para cuando se decida hacer cámping náutico, dos conejeras que elevan la capacidad de pernocta a cuatro personas y posibilidades de estiba asombrosas. Casi todo está resuelto en contramolde, sin lujos, pero con una construcción sobria y seria en la que se nota la experiencia de la gente de Tucana en el trabajo de la fibra.

En el triángulo de proa podrán dormir dos adultos con comodidad. Bajo un complemento de la cama se puede instalar un váter químico.

La mesa se dobla y estiba alrededor de la columna por cuyo interior corre la quilla elevable.

Bajo la cocina hay un pequeño fregadero. El astillero ofrece un pack que incluye un grifo para esta pileta, un depósito de 50 litros que se instala en popa y una ducha exterior.

Entre las dos conejeras hay un cajón de estiba extraíble, y debajo de ellas, cofres. El respaldo del sofá llevado hasta popa incomodará a quien duerma allí si es una persona adulta ya que resta espacio útil de litera.

La pequeña cocina de un fogón dispone de un baúl para ser transportada. En el mueble de babor se ha instalado el cuadro eléctrico desde donde se controlan las luces de navegación e interiores.

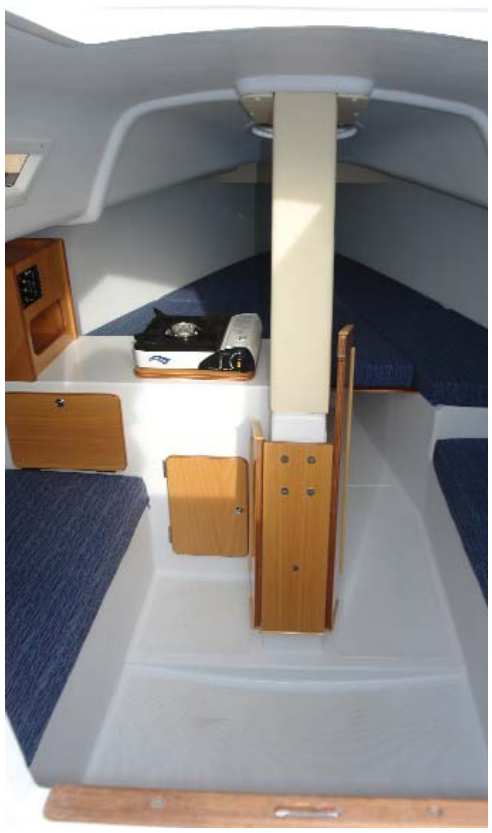
La capacidad de estiba del barco es notable. Se ha aprovechado cada centímetro y rincón para poder almacenar elementos. Hasta los respaldos de los sofás albergan estantes en sus interior.

Y486-Sail 6/2/07 13:50 Página 8

La forma del casco evita escoras pronunciadas en el través aún con sólo dos persona a bordo. En ceñida, con 15 nudos de viento y sin rizo, la cosa cambió y fue necesario estar muy atentos a la escota de mayor para que el barco no se fuera de orzada.

Pese a no haber utilizado el espinaquer, las velocidades demostradas por el Sail 21 en los largos auguran interesantes posibilidades para regatas de triángulo cuando se icen grandes velas de proa.

El interior de Sail 21 es muy luminoso y tiene una correcta ventilación. Con la mesa desplegada cuatro personas pueden sentarse a comer los alimentos frugales típicos de un programa de cámping náutico.



La sobriedad con que está resuelto el interior no exime del reconocimiento. Los trabajos de carpintería y tapicería son sencillos pero irreprochables. No es lógico pedir lujo en un velero de menos de seis metros y medio.

instalado el tablero de electricidad y junto a él la cocina sobre la tapa del pequeño fregadero. El astillero ofrece, como opcional, un grifo para el mismo integrado en un pack que incluye ducha exterior y depósito de 50 litros. Destaca entre las conejeras un gran cajón, que se desliza hacia proa y permite guardar los chalecos salvavidas, elementos que por su volumen siempre son difíciles de estibar en un barco pequeño. En su posición natural, este cajón sirve de escalón para acceder y salir del interior.

Navegación

Está claro que el gobierno del Sail 21 es más propio de una embarcación de vela ligera que de un crucero de 50 pies, pero no por ello requiere de una preparación física especial. La mayor de 17 metros cuadrados con medios sables no requiere de esfuerzos descomunales y con un poco de práctica se le puede sacar excelente rendimiento. 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 timón, muy fina y dócil en portantes y través, mostró el único punto que no nos terminó de convencer en ceñida, donde perdía algo de sustentación y potencia. Por ello el astillero está trabajando en una pala de dimensiones mayores para aumentar la superficie sumergida en ceñidas. El resto es puro placer, velas que se izan y arrían con dos dedos, un trimado sencillo y prestaciones excelentes como para que alguien que recién se inicia no se aburra en mucho tiempo. ●