

RS500 XL

Casi un skiff

Con más de 25 años de experiencia en el mundo de la vela y su enseñanza, RS Veleros nos ha brindado la ocasión de navegar en el último modelo incorporado a la gama RS, el 500. Se trata de un barco de vela ligera que roza la navegación, dinámica y comportamiento de un skiff. Diversión, practicidad y rapidez son sus principales virtudes.

M. CORNUDELLA Y J. GELPÍ



De la mano de RS Veleros, importador para España de toda la familia del astillero LCL Racing Sailboats (RU), hemos tenido la oportunidad de navegar en el RS500 en su versión XL en aguas de l'Escala (Girona). RS dispone de una extensa gama de modelos que van desde la iniciación, pasando por la regata, técnicos y quillados, hasta los destinados a la vela adaptada. En total, hoy día RS dispone de 19 configuraciones que cubren innumerables programas de navegación.

El barco

El RS500 está dentro de la familia Performance, que incluye nueve modelos distintos. El astillero británico ha encontrado un hueco excelente para este barco doble con trapecio para el tripulante que se caracteriza por su maniobra sencilla pero eficaz sin olvidar las grandes prestaciones que ofrece en rumbos abiertos gracias al asimétrico. Por su construcción, es capaz, sin embargo, de llegar a instalar doble trapecio donde la arboladura soporta perfectamente el peso de ambos tripulantes.

La agilidad en brisas y la nobleza con viento fuerte lo convierten en un referente para tripulaciones que desean tomar contacto con un barco que se aproxima más a un skiff que a un vela ligera. Existen dos versiones de RS500, la S y la XL, entre las cuales la principal diferencia se encuentra en la superficie vélica y el material del tejido. La embarcación probada fue la XL, con mayor de sables superiores forzados e inferiores convencionales y foque también de Mylar®, y en la cual la superficie total es de 27,10 m², frente a

los 24,50 en la versión S. Mástil, botavara y botalón son Seldén, mientras que las velas siempre se suministran de la marca Hyde en ambas versiones. El palo cuenta con stay de proa de tensión regulable y donde el polipasto se puede ocultar bajo una funda con velcro en la parte baja del grátil del foque. Además, se suministra con crucetas y trapecios para el tripulante. El acastillaje destaca por su calidad, y el escotero del foque es fijo, sin barber, y con escota sin fin. La maniobra del asimétrico viene de serie, así ➔



• RS500 XL •

Programa	vela ligera
Eslora	4,34 m
Manga	1,58 m
Peso casco	77 kg
Peso total	100 kg
Mayor versión S	7,50 m ² de Dacron®, marca Hyde
Sables versión S	flotantes
Mayor versión XL	9,50 m ² de Mylar®, marca Hyde
Sables versión XL	altos forzados y bajos flotantes
Foque versión S	3 m ² de Dacron®, marca Hyde
Foque versión XL	3,60 m ² de Mylar®, marca Hyde
Spi asimétrico	14 m ² de Dacron®, marca Hyde
Mástil	aluminio, marca Proctor
Longitud mástil	6,30 m
Obenques	sí
Orza	pivotante
Timón	abatible
Tripulantes	2
Carga máxima	4 personas o 320 kg
Homologación	C, máx. 6 Bft y olas inferiores a 2 m
Rátting PN versión XL	972

Equipamiento de serie

Bañera autovaciante, contra reenviada al centro de la bañera, contra de compresión, trapecios, bolsa estiba drizas, botalón y calcetín.

Equipamiento opcional

Medidor de tensión de jarcia, funda acolchada timón, cabos de adrizamiento, compás TackTick, stick de carbono, cinchas tripulante, grímpola, funda cubierta, funda casco, carro de varada, remolque de carretera combi, juego de velas S (sólo en versión XL)

Precio RS500 S (IVA incluido)	8.465 €
Precio RS500 XL (IVA incluido)	8.750 €

RS Veleros

Tel.: 972 774 184 – 639 313 138



• AL DETALLE •

▲ La nobleza del barco, junto con un acertado centro vélico y de deriva, permite controlar el barco incluso al forzar una escora superior a la óptima.

La contra es de compresión y se reenvía a proa del montecarlo de la escota de la mayor, que es con pata de gallo

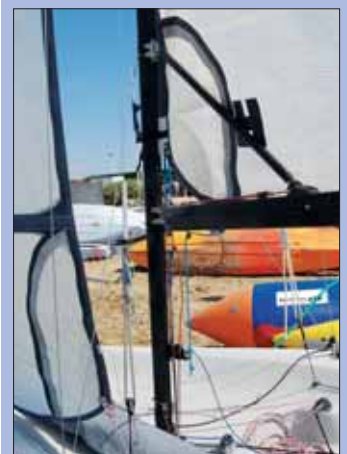
Gracias a la generosa superficie vélica y a sus líneas de agua, el RS500 es ágil incluso con brisas suaves cuando el tripulante aún no está al trapecio. ▼



El montecarlo de la escota de la mayor está bien ubicado, con la mordaza de la contra algo más a proa.



La orza es pivotante y de fácil ajuste, y el calcetín con el botalón retráctil están en babor.



La contra de compresión es muy efectiva y facilita la circulación del tripulante bajo la botavara.





En la unidad probada faltaba instalar los labios de la orza. Pese a ello, se observó que el agua no saltaba por la cajera. Tuvimos la ocasión de probar el vuelco, cuando el barco desaloja agua gracias a su excelente reserva de flotabilidad.



Planeando con esos 15 nudos de viento y con el asimétrico arriba, pudimos comprobar la nobleza del rumbo a la caña

Con unos 15 nudos de viento, el RS500 es extremadamente divertido, planeando rápidamente con el asimétrico, destacando la nobleza a la caña con viento fresco.



como lo es también el calcetín y el botalón retráctil que va ubicado en babor. Para facilitar la maniobra del tripulante por debajo de la botavara, la contra es de compresión y se reenvía a proa del montecarlo de la escota de la mayor, que es con pata de gallo. Por tratarse de un barco rápido, donde se utilizará el trapecio con la más ligera brisa, las cinchas del tripulante no vienen de serie, aunque bajo nuestra opinión no debería ser un elemento opcional. La orza es pivotante y de muy fácil ajuste y la popa dispone de dos imbornales para el desalojo del agua que entre en bañera. Para navegaciones en regatas open (flotas de diferentes barcos juntas) el RS500 XL cuenta con un r ating PN de 972.

Navegando

El día de la prueba amaneció soleado y nos dispusimos a arbolar nuestro RS500 en las instalaciones del importador para Espa-

 a, RS Veleros. Inicialmente, el viento soplaba de componente este de unos 4 a 6 nudos, lo cual nos ofreció la posibilidad de tomar contacto con la maniobra y el barco en sí. Nos sorprendió la agilidad de navegación con esa suave brisa, así como la fácil arrancada tras la virada. Debido a la característica bañera alta, la comodidad de la tripulación a bordo con este viento no es precisamente su punto fuerte, ni en ceñida ni en rumbos portantes, aunque se agradece, por supuesto, esa gran reserva de flotabilidad de que dispone el RS500. A medida que avanzaba el tiempo, fuimos ci nendo, separándonos de la costa, y paulatinamente el viento fue rolando a la derecha para llegarnos un fantástico térmico que incrementó su intensidad hasta unos 15-17 nudos. Fue entonces cuando pudimos exprimir todas las sensaciones de velocidad y nobleza que nos deparaba el RS500. Izamos el asi-



• AL DETALLE •



El botalón es retráctil, a modo de skiff, y queda totalmente recogido en ceñida.



El polipasto para la tensión del stay queda resguardado dentro de una funda con velcro.



La escota de la mayor es con pata de ▶ gallo en popa y la bañera cuenta con dos imbornales para el autovaciado de agua.

▲ El escotero del foque es fijo y con escota sin fin. Además, podremos trimar el bateo de la baluma con el balumero que incorpora el foque.

Pensado para varadas en la playa, el timón cuenta con una pala abatible. ▼



métrico y en un instante salimos volando sobre las olas, planeando y disfrutando como locos. Planeando con esos 15 nudos de viento y con el asimétrico arriba, pudimos comprobar la nobleza del rumbo a la caña, lo cual ofrece seguridad para la tripulación. Pero no se debe bajar la guardia a estas velocidades, puesto un despiste nos puede llevar al agua. Y de este modo pudimos realizar la maniobra de adrizado con el spi izado. El barco se mantiene a flote aunque, si no se salta rápidamente a la orza, se pone quilla al sol. Una vez la perilla se halla a ras de agua, la mitad del barco se mantiene totalmente a flote y entonces la última maniobra es fácil de realizar. Seguimos planeando y trasluchando para arriar finalmente sin dificultad. En ceñida forzamos la escora para comprobar cuán ardiente puede ser el 500 y realmente se trata de un barco muy compensado que, gracias al juego de la escota de mayor y del timón, podremos mantenerlo plano sin mayor dificultad. ●

• AL DETALLE •



La carlinga dispone de pasadores para el ajuste proa-popa.



El calceín viene con un arco de acero inoxidable para proteger el asimétrico.



El puño de amura se fija al palo mediante una cinta textil con el ollao para el cunningham desmultiplicado algo más abajo.



La regulación del pajarín se reenvía a proa de la botavara para que trime el tripulante.