**· RS100, una evolución lógica**

La británica Racing Sailboats he presentado siempre una gama de productos interesantes, algunos de los cuales he tenido la suerte de poder analizar y publicar un artículo sobre ello. En esta ocasión nos presentan su última novedad, el RS100, que supone un paso adelante en el esquema de skiff individual de gama media.

A primera vista el barco presenta una imagen realmente bonita. La combinación blanco-negro de su casco y sus velas está realmente muy bien lograda y dan al RS100 un aspecto moderno y dinámico.

Pero no es sólo el styling, también el concepto comercial del barco en sí es muy interesante. Un skiff individual que se sitúa entre los barcos de nivel básico, como el RS Vareo o el Laser Vago (siempre que contemos con el uso individual de este último modelo) y los más avanzados, como el RS700 o el Musto Skiff, que aventajan al RS100 por la inclusión del trapecio en la especificación del barco.

El RS100 es un barco pensado para un público con aspiraciones deportivas sin tener que doblegarse a la esclavitud que los barcos de trapecio obligan por la necesidad de tener que mantener un ritmo de entrenamientos muy elevado. Un público que busca unas prestaciones superiores a las que el Vareo o el Vago pueden ofrecer, pero sin tener que dedicar excesivos recursos físicos y/o de tiempo al barco.

Al igual que su hermano menor, el RS Vareo, el RS100 encaja perfectamente en el sector de público que necesita un barco individual o doble, depende de las ocasiones. En su momento dije que el Vago es un barco doble con la posibilidad de ser tripulado en solitario y que el Vareo es un barco individual con la posibilidad de ser tripulado por dos personas. Pues el RS100 cumple con los mismos objetivos del Vareo, pero con prestaciones mucho más altas. Por decirlo así, para un navegante con ambiciones de progreso, el Vareo puede llegar a acabarse; el RS100 no se acabará.

Las razones de ello son las magníficas prestaciones del barco, que sale planeando en casi cualquier condición. Un magnífico ángulo de ceñida, una respuesta al timón de gran sensibilidad, una nobleza de reacciones realmente encomiable.

Analicemos ahora lo que tenemos entre manos.

El casco presenta unas líneas de aguas muy modernas, con una proa realmente afilada y una gran zona de planeo entre la base del palo y la popa. Pantoques muy marcados y un gran negativo que configura unas alas realmente anchas y cómodas. El resultado de eso es un aspecto que puede llevar a engaño: la manga total del barco nada tiene que ver con la manga en flotación, lo que significa inestabilidad, pero al mismo tiempo gran velocidad, en la más nueva y pura línea skiff.

La cubierta es amplísima, muy cómoda, como pensada para dos personas. La curvatura de las alas encaja perfectamente con lo que necesitamos para poder colgarnos bien pero con toda la comodidad.

Pero hay algo que desencaja: la cubierta de proa, bella, elegante, negra… pero que hace realmente difícil acceder a la maniobra de a bordo. Todos los cabos y reenvíos que pasan por ahí se pierden en la negrura y es realmente complicado acceder a ellos. Para hacerlo correctamente hay que sacar el palo y acceder desde la fogonadura. Algo realmente poco práctico. La puesta a punto inicial de ese barco es realmente complicada a causa de eso.

A proa tenemos la entrada del spinnaker asimétrico que, a causa de la estrechez del casco en esa zona y la cubierta de proa, parece excesivamente pequeña para esa vela, que no destaca precisamente por su pequeña superficie. Eso y otras cosas que aparecen más adelante en este artículo, hacen que la subida y la bajada del spi sean difíciles y lentas.

La orza es abatible, así como el timón. Muy bien dimensionados ambos apéndices. En cuanto el barco se pone a planear, cosa que sucede con suma facilidad, se nota una vibración.

La vela probada es la mediana de una gama de 3 posibilidades, que varían en función del peso o técnica del navegante. Construida en mixto de sándwich de mylar y dacron en su tercio anterior, tiene un rendimiento muy bueno siempre que la trimemos bien. Dispone de 4 sables y un sablín en su parte superior para aguantar el gran positivo que presenta ahí la vela. Los dos sables superiores son forzados a diferencia de los dos inferiores, lo que implica un poquito más de cuidado en el trimado pero que las maniobras sean más fáciles, ya que al poder flamear, aunque sea parcialmente, la vela nos perdona un poco los errores en las viradas o las trasluchadas.

El mástil, de carbono y dotado de un ingenioso sistema de crucetas que permite la rotación del mismo, resulta algo duro, exigente en las rachas. Al igual que el Vareo va dotado de dos obenques, que parecen ejercer muy poca presión, y sin stay. Hay un simple y muy eficaz sistema de regulación de la caída del palo, lo que unido al hecho que la orza es abatible hace que el equilibrio vélico se alcance con facilidad. La driza, que va por fuera del palo y se fija en un cleat cerca del tope, viene recogida en un bolsillo de la propia vela.

Algo que se echa de menos en ese barco a nivel de vela y mástil es la adopción de un sistema más moderno de trimaje. El cunningham posiciona la bolsa, pero unido a la dureza del mismo no flexa el palo; para ello está la contra. Como en el caso del Laser. Eso, en un barco de tanta superficie vélica, resulta un tanto sorprendente. En mi opinión deberían haber adoptado el sistema desarrollado por Julian Bethwaite y que ya se aplica en el Byte CII, el 49er, etc. Un sistema de cunningham que regule la flexión de palo relegando a la contra a un papel de regulador de tensión de baluma. En un barco tan nuevo como el RS100 la carencia de eso representa un atraso inexplicable.

En el RS100 el cunningham tiene muy poco recorrido y tenemos que depotenciar la vela a base de cazar la contra, bien dimensionada y situada sobre la botavara, pero a costa de cerrar baluma en exceso. Algo que nos recuerda al Laser y toda su problemática al respecto.

Otra cosa que señalo como mejorable es la maniobra general a bordo. Hay muchas fricciones, muchos cabos que parecen mal reenviados lo que hace que la regulación de contra y cunningham precisen de la aplicación de mucha fuerza. La unidad probada presentaba los elásticos demasiado dimensionados en cuanto a diámetro y demasiado poco en cuanto a longitud. Todo, cazar y amollar las maniobras, costaba excesivamente.

Asimismo la maniobra del spinnaker. La driza era demasiado corta y los elásticos que la regulan demasiado cortos y gruesos. Eso, junto con la mencionada estrechez de la boca de entrada del chupón, dificultaba enormemente el izado y el arriado. Pese a intentarlo varias veces en tierra y en mar no conseguí hacerlo de la manera que hubiera deseado. Otro problema es el propio sistema de izado. Una mordaza y una polea desde la cual hay que tirar de la driza. La posición de esos elementos te obliga a emplear una sola mano, lo que unido a la escasez de la longitud de la driza hace que la izada deba hacerse casi palmo a palmo. En mi opinión se ganaría mucho con la adopción de un sistema Northfix y el dimensionamiento correcto de la cabuyería. Con una sola mano se podría izar el spi en sólo dos manchadas.

· **Navegación**

Meter el barco en el agua tiene su gracia. Su estabilidad estática es prácticamente nula y se debe aguantar el barco para que no vuelque. Eso no es algo que deba sorprender al menos a los que ya están acostumbrados a barcos modernos. Los skiff actuales son así.

Subimos a bordo y en seguida agradecemos la gran bañera. Realmente es cómoda y agradable. Algo de lo que carecen otros barcos de la gama. Bajamos orza y timón y con sólo orientar las velas correctamente el barco sale a buena velocidad. El timón responde maravillosamente, incluso a poca velocidad.

En ceñida el RS100 nos recuerda su vocación deportiva desde vientos muy ligeros. Nos tenemos que colgar y empezar a aplanar la vela muy pronto. Pero la respuesta es inmediata. La forma de las alas y la cubierta hacen que colgarse sea agradable, sin que te acabe doliendo nada al cabo de un rato. Y el ángulo de ceñida es realmente bueno. Durante la prueba del RS100 me metí en un entreno de 29er y no tuve nada que envidiar.

La proa tan fina y la estrecha manga de flotación de la que hace gala el RS100 provocan que la posición del tripulante adquiera mayor relevancia. Demasiado hacia proa y no pararemos de meter agua por el chupón del spi; demasiado hacia popa y dejaremos una estela demasiado potente. Con el peso bien centrado dejaremos una estela finísima, propia de un barco con unas líneas de agua tan esbeltas.

La virada es un juego de niños. La botavara va en una posición lo suficientemente elevada como para que el tripulante pase de una banda a otra sin ninguna incomodidad. Y de nuevo la cubierta nos muestra lo acertado de su diseño; nos encontramos colgados de la nueva banda como por arte de magia. Lo comentado antes de los sables no forzados ayuda mucho a que la maniobra sea fácil, sin brusquedades.

Tras las viradas el barco recupera la velocidad rápidamente, con un reprís admirable. Dejar un poquito de escota al inicio de la maniobra y cazarla de nuevo a medida que el barco va acelerando ayuda a que eso sea así.

El izado del spinnaker es francamente mejorable, tal como decía anteriormente. Realmente cuesta y se tarda mucho. No es algo que debería preocuparnos en exceso debido a que hay maneras de solucionarlo, pero en la unidad probada eso era así. Una vez arriba, el barco responde maravillosamente. Antes que eso hemos soltado cunningham, contra, hemos pasado la boya de barlovento y hemos orientado la mayor al nuevo rumbo.

Si en ceñida el RS100 es agradable y rápido, en largos con spi nos demuestra que es una máquina de planear. Con un pertinaz "RRRRRRRR", probablemente a causa de un mal alineado o perfilado de los foils, pero el barco navega precioso. El timón mantiene su tacto y su respuesta rapidísima y la sensación de velocidad es realmente notable. Al contrario de lo que cabría esperar no es tan sensible a la escora, siempre y cuando esta no sea excesiva. El RS100 permite pequeños errores en ese sentido sin que el barco se vaya rápidamente de orzada o arribada.

El arriado del spi es otro de los puntos débiles de este barco, y por las mismas causas.

En mi opinión el RS100 es un barco realmente muy interesante. Una idea buena y con un punto de vista comercial muy apropiado, pero con una realización final que presenta algunos puntos mejorables. Espero que el astillero resuelva estos pequeños inconvenientes. Una clase nueva como el RS100 no debería ser esclava de unas reglas fijadas demasiado pronto que no permitan corregir los pequeños detalles que estropean ligeramente el resultado final.

Eduard Rodés

Entrenador Internacional

Barcelona, España