

A BORDO

RG 650

Nuevo Mini Serie



El astillero argentino, Riotecna, se ha lanzado de lleno a la fabricación y distribución de un nuevo clase Mini de producción en serie, el RG650. El responsable del diseño es Nicolás Goldenberg de G Yacht Design y ya está disponible en Europa de la mano del distribuidor exclusivo Katabatic, con sede en Valencia.

Por M. Cornudella y J. Gelpi



• RG 650 •

Programa	regata
Eslora total	6,50 m
Manga	3,00 m
Calado	1,60 m
Lastre	420 kg
Desplazamiento	950 kg
Relación lastre /desplazamiento	44,21 %
Superficie vélica en ceñida	43 m ²
Precio completo, sin velas	46.000 €
(con impuestos y transporte hasta Valencia)	

• PRESTACIONES VELA •

Rumbo	Vto. real (nudos)	Veloc. (nudos)
Ceñida	6	4,7
Través con foque y asimétrico ligero	6	5,3
Largo con asimétrico ligero	6	4,5

• LA PRUEBA •

Cielo	sol
Mar	llana y algo de fondo
Viento en prueba	5-6 nudos
Personas a bordo	3
Depósito de combustible	no
Depósito de agua	no
Localización	Valencia

El nuevo RG650 cuenta con una gran mayor, con el puño de driza tipo fathead con 6 sables forzados y 3 rizos, y un foque de 16 m² con dos rizos y con negativo en la baluma. Con escasos 6 nudos de real, nuestro GPS anotaba una velocidad de 4,7 nudos en ceñida.

Con un foque de 16 m² acompañado de una mayor fathead de 27, y en ceñida, nuestro GPS anotaba una velocidad de 4,7 nudos

Fue en Valencia donde pudimos navegar el nuevo clase Mini, el RG650, construido íntegramente en San Fernando (Buenos Aires) por el reconocido astillero Riotecna, especialista en la fabricación de embarcaciones de vela ligera de alta competición (Optimist Lange, Europa Lange, Cadete, 470 Riotecna y 29er para Sudamérica). El RG650 se inscribe dentro de los Mini de producción en serie y está aprobado por la clase internacional cumpliendo así todos los requisitos de diseño y construcción como box rule y one design, que determinan la dimensión del barco y la igualdad de toda la producción. Como establece la norma para los Mini de producción en serie, no está permitido el carbono, titanio u otros materiales que encarezcan el producto, por lo que su fabricación es enteramente en poliéster, resinas isoftálicas, sandwich en la cubierta, Coremat® en el casco y tejidos cuadriaxiales, bidireccionales y unidireccionales. En cuanto a la flotabilidad, el RG650 cuenta con una reserva de 1,4 m³ de espuma que asegura la flotación de 1.400 kg, donde el desplazamiento del barco es de 950 kg.

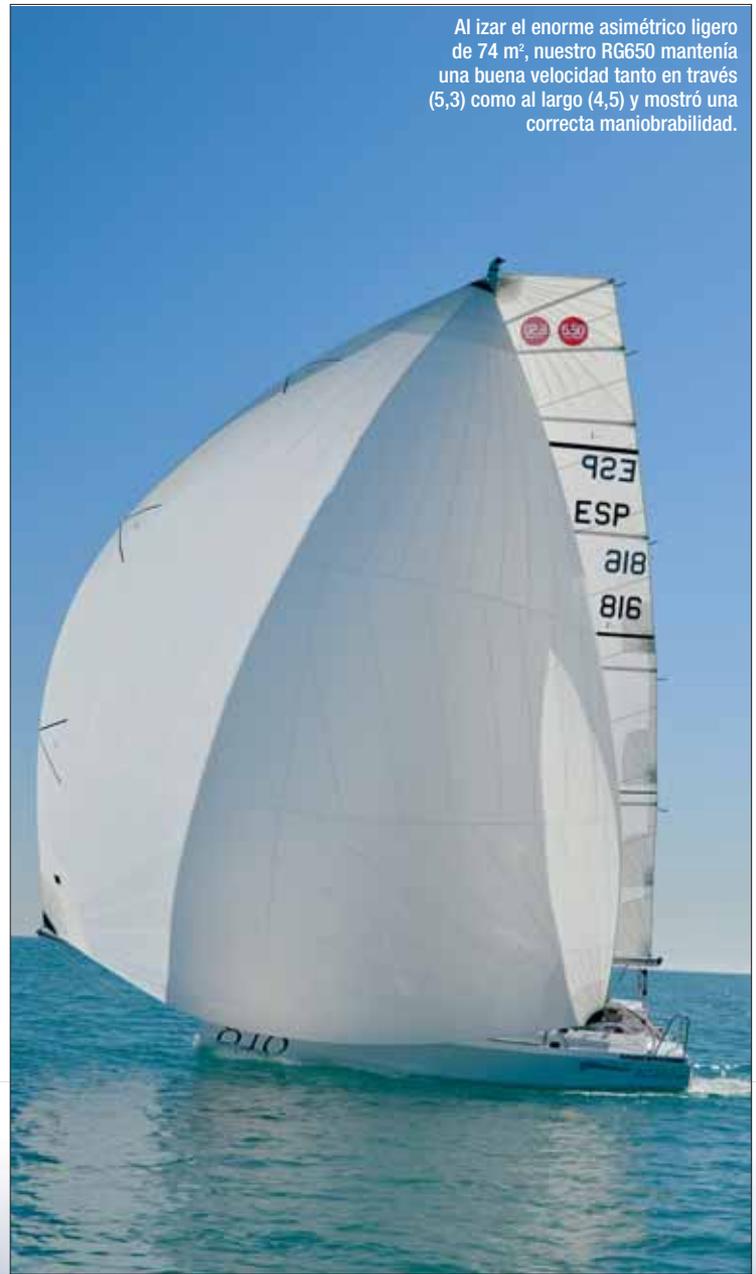
• RG 650 •

Eslora total	6,50 m
Manga	3,00 m
Calado	2,28 m
Lastre	420 kg
Desplazamiento	950 kg
Relación lastre /desplazamiento	44,21 %
Superficie vélica en ceñida	43 m ²
I	10,15 m
J	2,57 m
P	9,20 m
E	3,35 m
Plazas en litera unidad probada	2
Motor unidad probada	sin motor
Diseño	G Yacht Design
Precio completo, sin velas (con impuestos y transporte hasta Valencia)	46.000 €
Astillero	Riotecna (ARG)

www.katabatic-sailing.com



Los *chines* actúan a la perfección al escorar el barco. La maniobra de cubierta está bien estructurada y todo a mano de los patrones solitarios.



Al izar el enorme asimétrico ligero de 74 m², nuestro RG650 mantenía una buena velocidad tanto en través (5,3) como al largo (4,5) y mostró una correcta maniobrabilidad.

• APAREJO / EQUIPO EN PRUEBA •

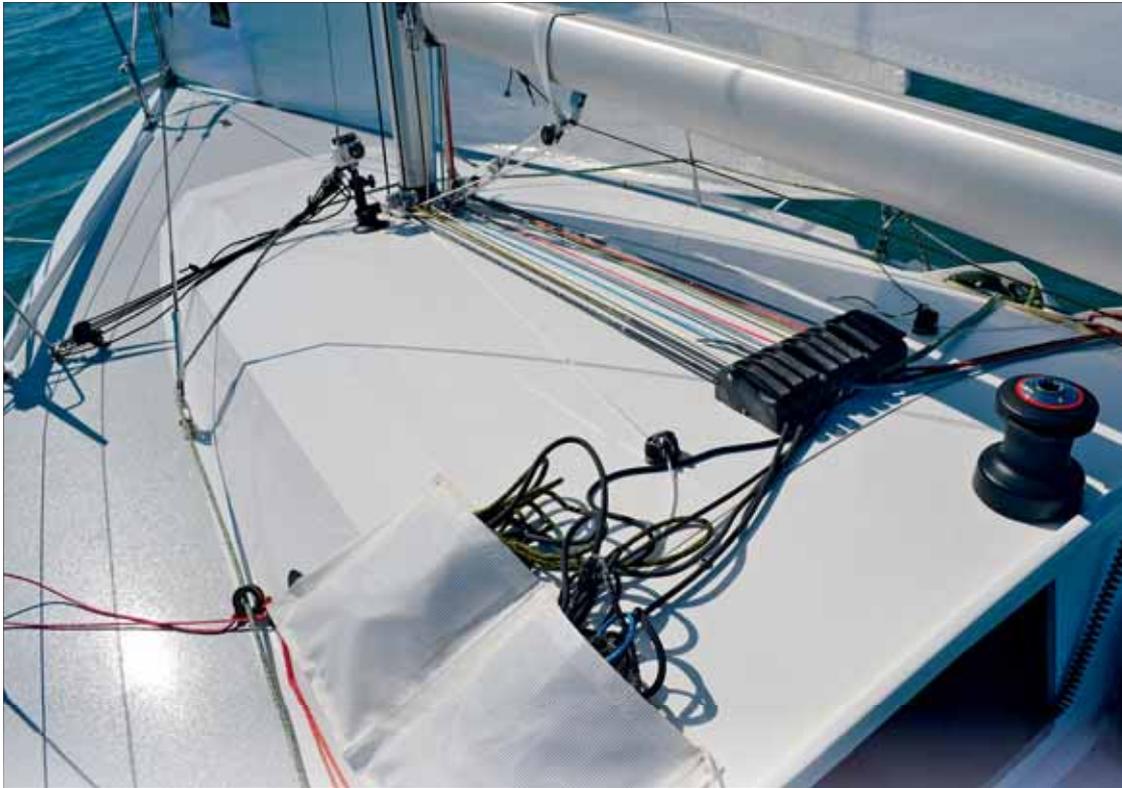
Tipo	fraccionado
Crucetas altas	retrasadas
Crucetas bajas	retrasadas y en arco
Jarcia firme	cable discontinua
Obenques	altos, bajos e intermedios
Backstay	no
Burdas	sí
Babystay	sí
Lazy-jacks	no
Lazy-bag	no
Rizos en mayor	3
Rizos en foque	2
Sables	Forzados
Winches	Holmatro selftailing
Poleas	Carver, Ronstan, Holt
Stoppers	Spinlock
Barber foque	sí
Barber spinnaker	no
Escotero foque autovirante	no
Escota mayor	por popa y montecarlo en bañera
Mayor	All Purpose
Asimétrico	All Purpose
Timón de caña	sí, doble pala
Timón de rueda	no
Palo	ZSpars
Botavara	ZSpars

Navegación

El día soleado y caluroso en Valencia auguraba una jornada con dificultades para que el viento térmico hiciera acto de presencia. Así que, nada más observar la más leve brisa, nos dispusimos a salir del amarre para alcanzar la bocana y navegar con un viento de escasos 5-6 nudos de intensidad real. El casco estaba limpio y con antifouling, con tres personas a bordo, sin motor, agua ni combustible. Se envergaron las velas francesas All Purpose con un foque de 16 m² acompañado de una mayor fathead de 27, y en ceñida, nuestro GPS anotaba una velocidad de 4,7 nudos sobre una mar llana y algo de fondo. La virada es una maniobra realmente fácil, rápida y sencilla, pensada para un so- ➔

En ceñida, con el botalón plegado en estribor, este 650 navegó rápido aunque se le puede augurar mejor rendimiento en portantes con viento fresco.





El roof tiene unas buenas medidas tanto por altura interior como por la amplitud de los pasos laterales, aprovechando la estructura para colgar bolsas recogedoras a los laterales del piano.

• EQUIPAMIENTO - PVP SIN IVA •

Navegación y maniobra

Casco monolítico	
en PRFV sobre molde hembra	serie
Literas interiores estructurales	serie
Acabado exterior en topcoat blanco	serie
Cubierta en sándwich de PRFV	serie
Regalas exteriores en el molde	serie
Puerta corredera tambucho entrada	serie
Winches Harken self tailing	serie
Poleas y roldanas Karver y Harken	serie
Cáncamos Wichard	serie
Stoppers Spinlock	serie
Mástil aluminio ZSpars Z230 (2,29 kg / m)	serie
Dos pisos de crucetas retrasadas (las inferiores en arco)	serie
Botolón de proa giratorio en aluminio	serie
Outriggers (separadores de braza) en aluminio	serie
Quilla en acero y bulbo de plomo acabados en epoxy	serie
Doble pala de timón en vinylester y RFV	serie
Candeleros (4)	serie
Balcón de proa y popa	serie
Anclaje para piloto automático	serie
Cáncamos plegables	serie
Transporte hasta Valencia con cuna inclinada en posición vertical	serie
Poleas, mordazas y reenvíos	serie
Escotas y drizas	serie
Pack velas All Purpose	15.000 €
• Mayor con 3 rizos (27 m²)	
• Foque con 2 rizos (16 m²)	
• Asimétrico ligero (74 m²)	
• Asimétrico medio	
• Asimétrico pesado	
• Código 0	
• Tormentín	



Palo y botavara son de la casa ZSpars con dos pisos de crucetas retrasadas, donde las bajas son arqueadas para facilitar el ajuste del barber del foque hacia cruzía

A popa de la caseta podremos protegernos del viento y el barrido de las olas al cruzar éstas nuestra cubierta.

Los pantoques son progresivos marcándose sustancialmente a partir de la media eslora del barco sobre una línea de flotación alta.





Algunos detalles desde popa: barra de escota curva que cubre casi toda la manga, doble pala de timón, escotilla de emergencia, bancadas planas, cubierta limpia y sobre estructura a popa de la bañera a modo de calapies y anclaje-ajuste burdas.



La unión casco-cubierta está pegado con solape de ambas piezas en el flanco inclinado por el exterior de la regala.



La unidad probada contaba con un sistema provisional de unión de las palas de timón reenviado a la caña central.



En la posición del patrón gobernando se agradece la sobre estructura elevada de cubierta a modo de calapies así como al plano interior de la bancada-cubierta.



El sistema de contra tiene un desarrollo extraíble para anclarlo en la base de los obenques para facilitar el trimado en abiertos así como prevenir una trasluchada involuntaria.



El pie de mástil es el centro neurálgico de todos los reenvíos al piano.



La tapa del tambucho puede cerrarse, a modo de escotilla, o recogerse escamoteándola en la parte superior.



Detalle del outrigger o separador de las brazas de los asimétricos.



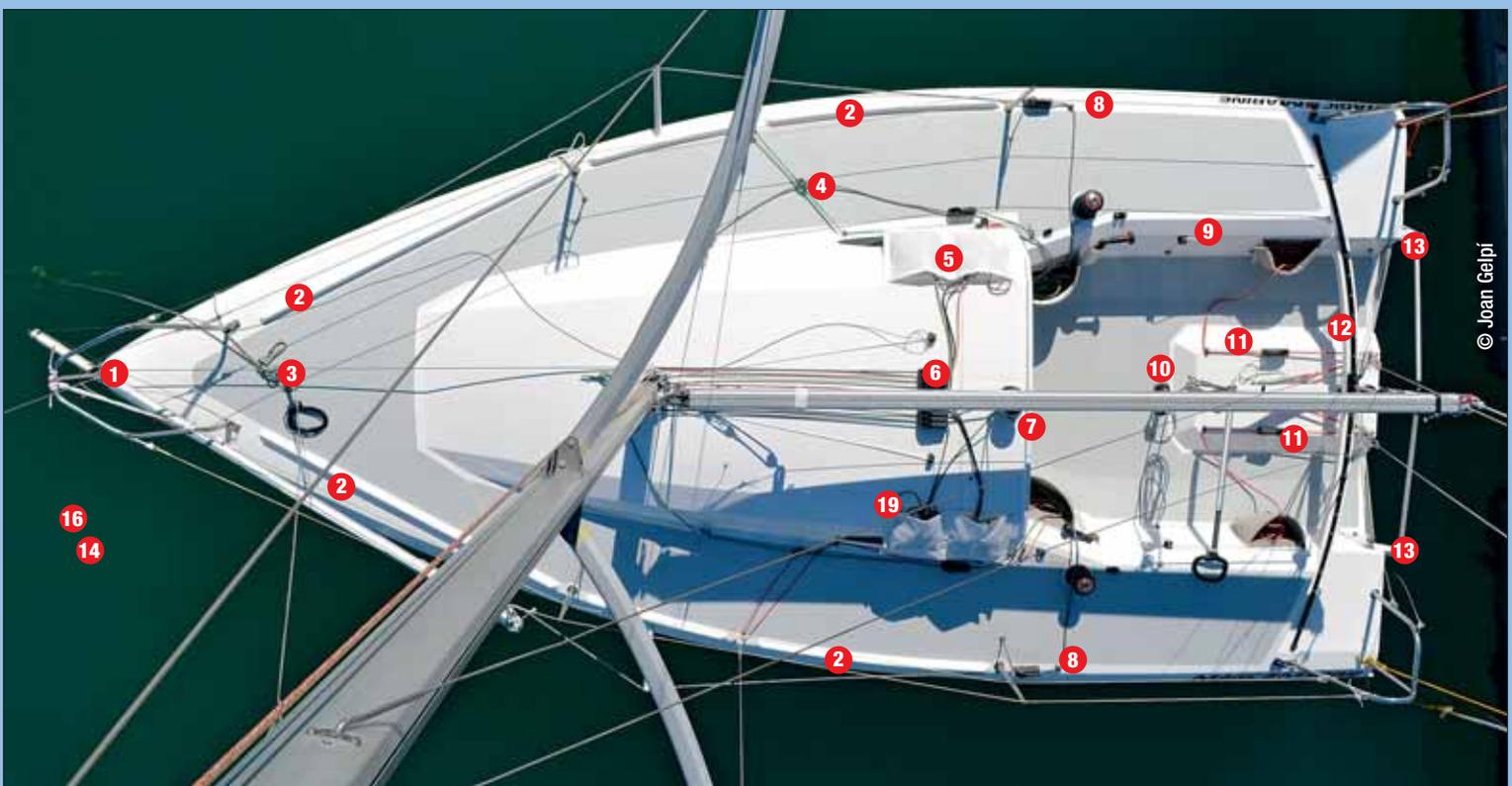
La escota de foque no tiene carrilera ya que circula por los guía cabos con ajustes del barber.



El mástil ZSpars tiene dos pisos de crucetas, con la inferior en arco para poder acercar más la baluma del foque a cruja.



La caseta tiene muy buena altura y cuenta con la tapa corredera en la parte superior.



1. Botolón giratorio; 2. Regalas en molde; 3. Anclaje baby stay; 4. Barber; 5. Bolsas textiles recoge-drizas en roof; 6. Stoppers piano; 7. Winche self tailing piano; 8. Stopper braza; 9. Ajuste carro escota mayor; 10. Montecarlo mayor; 11. Ajuste burdas; 12. Carro escota mayor; 13. Doble pala timón; 14. Outriggers (separadores de braza); 16. 14. Outriggers (separadores de braza); 19.

© Joan Gelpi



En proa hay un mamparo de colisión con tapa y junta que es extraíble con pernos manuales.



En la zona central bajo la bañera, estará la balsa salvavidas y rampa de acceso rápido desde el exterior.



Esta será una de las zonas de descanso desde el anclaje de los obenques hacia popa, a falta de instalar las lonetas. Con poco viento, se utilizará la zona de proa del mástil.



En el día de la prueba quedaba por decidir la ubicación de la reserva de flotabilidad (al fondo de la foto)

lo tripulante, aunque el sistema de gobierno instalado provisional para la doble pala ofrecía excesiva resistencia al movimiento, perdiendo así todo el feeling de velocidad y ángulo. El viento se mantenía en esos 5 nudos pero el RG650 se comportó de maravilla navegando con el asimétrico ligero manteniendo una velocidad constante al través de 5,3 nudos y de 4,5 al largo.

Cubierta, maniobra y aparejo

En proa se ha dispuesto un botalón giratorio para los asimétricos que puede rotar a barlovento actuando así como un seudo tangón y poder bascular el spi a barlovento si esto fuera necesario al navegar en portante cerrado. La cubierta cuenta con antideslizante y está circundada por una regala integrada en el molde. Como es habitual en este tipo

Debemos anotar la amplitud interior que hay en este barco, con mucho espacio tanto a proa como en el centro siendo la característica más destacable de los interiores

de barcos, no existe ningún espacio como maniobra de fondeo pero sí hay un anclaje para colocar el babystay que nos servirá para trimar el mástil, así como para envergar el tormentín. Palo y botavara son de la casa ZSpars donde el mástil fraccionado se soporta por obenques de cable discontinuo y con dos pisos de crucetas retrasadas, siendo las bajas arqueadas para facilitar el ajuste del barber del foque hacia crujía. La base del palo en cubierta es el centro de distribución de todas las drizas y ajustes al piano, y la contra textil con desmultiplicación dispone de un sistema de suelta que puede anclarse al cadenote de sotavento para mejorar el trimado en portantes, así como evitar una trasluchada imprevista. Los outriggers o separadores de braza son unos sencillos tubulares instalados en el flanco de la regala a la altura del mástil. La cabina está bien dimensionada, o sobre dimensionada, pero no ➔

resta espacio a los pasillos laterales facilitando así la circulación por éstos. Sobre el roof está la batería de stoppers de piano con el winche a tal efecto y se han colocado unas prácticas bolsas textiles colgantes para recoger el sobrante de las drizas. La escota del foque pasa directamente por el correspondiente barber evitando así la instalación de cualquier carril en cubierta. En cuanto a la mayor, ésta circula por una gran carrilera curvada hacia proa e instalada muy cerca del espejo de popa, con los reenvíos a bañera para el ajuste del carril y la escota de la mayor terminando en un montecarlo ubicado en el piso de la bañera. La bañera es amplia y cómoda con un winche de maniobra self tailing por banda y encima del sobre elevado piso en popa, a modo de calapiés, está la maniobra de las burdas.

Distribución interior

Todos los Mini son muy espartanos o sencillos de interiores, como es



• DIMENSIONES INTERIOR •

metros	largo	ancho	alto
Altura interior (frente entrada tambucho)			1,46
Altura sobre bancadas laterales			1,10 / 0,78
Bancadas laterales (anclaje obenques-tambucho)	1,52	0,85	
Conejeras	1,38	0,90	0,59
Triángulo proa mástil	1,84	2,16	0,90
Tambucho entrada	0,60	0,60	

El espacio habitable interior es enorme para un barco de estas dimensiones. Obsérvese los refuerzos del casco y así como las bancadas estructurales.



En las bancadas interiores hay dos espacios de estiba con sus respectivas tapas.

• DIMENSIONES CUBIERTA •

metros	largo	ancho	alto
Plataforma de baño			
Bañera central	2,00	1,38	
Altura bancada bañera			0,30
Espacio bañera anclajes	0,68	0,44	
Paso obenque bajo-palo		0,40	
Paso obenque bajo-candeler		0,52	
Ancho pasillos laterales		0,57	
Altura candeler			0,48
Carro escota mayor	2,60		

• OPINIÓN •

Puntos fuertes

- Mucho espacio interior
- Bañera bien estudiada

A mejorar

- Sistema doble pala (provisional en unidad probada)
- Botolón giratorio (provisional en unidad probada)

el caso del RG650. Pero debemos anotar la amplitud interior que hay en este barco, con mucho espacio tanto a proa como en el centro siendo la característica más destacable de los interiores. El roof de entrada es muy alto, lo que permite proteger al tripulante del viento y las olas que barran la cubierta. Además, tiene una puerta estanca que se escamotea por la parte superior. Ya dentro observaremos tres zonas bien diferenciadas. Por un lado, el centro del barco con sus bancadas estructurales a ambos costados y estiba interior. Por delante del mástil hay un gran triángulo habitable para descanso del tripulante con ventolinás, limitado a proa por un mamparo de colisión. Y a popa, sendas conejeras laterales con el espacio central bajo la bañera donde se instalará la rampa de evacuación de emergencia para la balsa, con acceso directo en diez segundos desde el exterior a través del tambucho estanco. ■■



Vista interior desde proa del mástil con las dos conejeras laterales y el espacio central bajo la bañera.