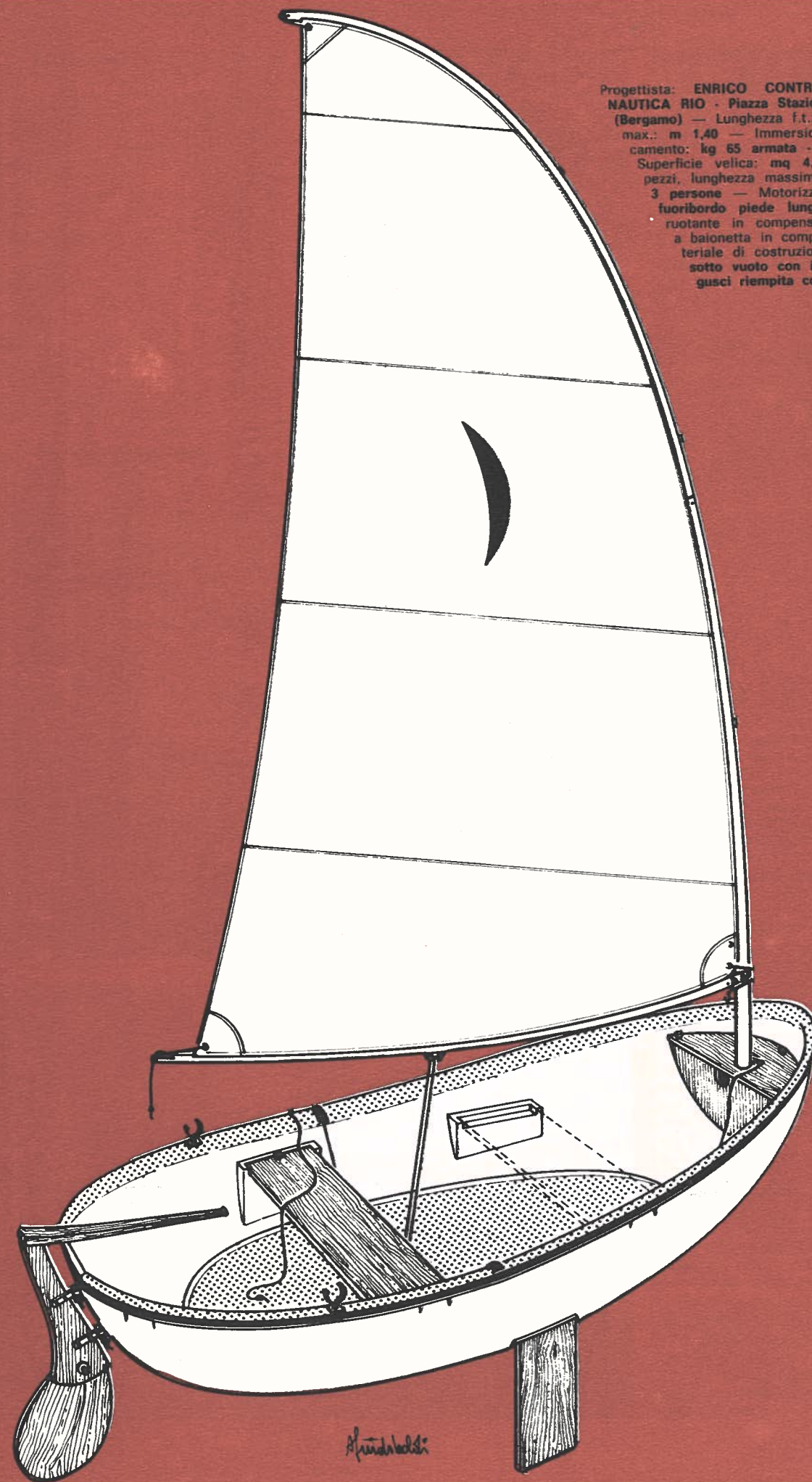




# RIO 305 nautica Rio

*Il RIO 305 è la barca più nuova che abbia visto la luce da molti anni in qua. Per trovare qualcosa che rompa in modo analogo con la tradizione corrente bisogna tornare indietro nel tempo, fino ad arrivare al catamarano "Dominion" di Nathaniel Herreshof. Lo scafo non ha più una prua, abbiamo perso la configurazione di poppa. La deriva non è più al centro, ma spostata a lato. Si procede nella dissacrazione di tutti i tabù armandola con un albero non più dritto ma curvo. Perché?*



## SCHEDA TECNICA

Progettista: ENRICO CONTREAS — Costruttore: NAUTICA RIO - Piazza Stazione, 1 - 24067 Sarnico (Bergamo) — Lunghezza f.t.: m 3,05 — Larghezza max.: m 1,40 — Immersione: m 0,10 — Dislocamento: kg 65 armata - kg 52 solo scafo — Superficie velica: mq 4,20 — Albero in due pezzi, lunghezza massima: m 2,50 — Portata: 3 persone — Motorizzazione: da 1 a 4 HP fuoribordo piede lungo — Timone a pala ruotante in compensato marino — Deriva a baionetta in compensato marino — Materiale di costruzione: ABS termoformato sotto vuoto con intercapedine fra i due gusci riempita con poliuretano espanso.

# RIO 305

nautica Rio

## SCAFO, PIANO VELICO ATTREZZATURA

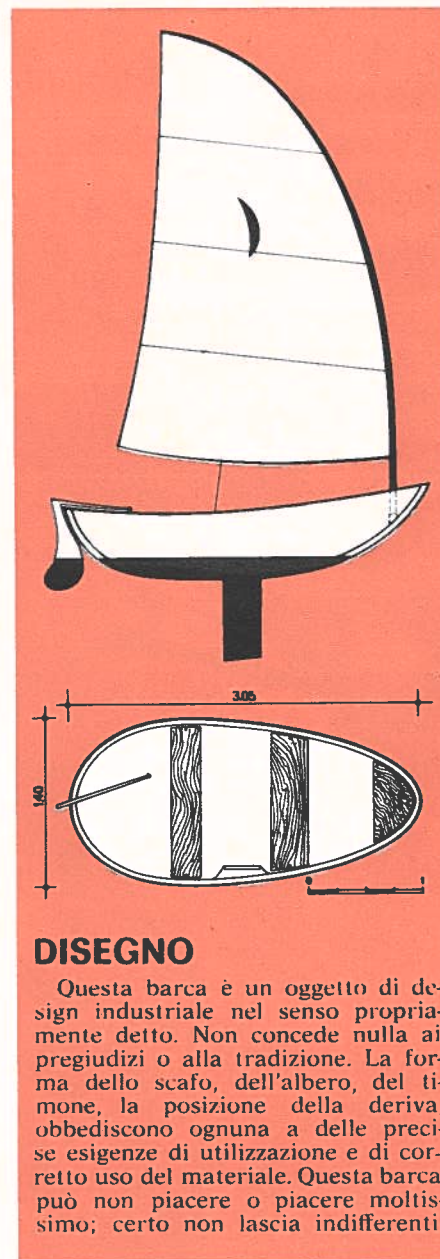
Lo scafo è evidentemente tondo. Un guscio. E' chiaro che in questo caso non si è fatta una riduzione in scala della deriva tradizionale ma si sono riconsiderati dall'inizio i problemi connessi con l'utilizzazione di una barca di piccole dimensioni. Il progettista sembra abbia seguito una via automobilistica al design, disegnando prima l'equipaggio e dopo costruendovi intorno la barca. Il risultato è una zona abitabile molto ampia e soprattutto completamente libera dai soliti ostacoli come l'albero e la cassa di deriva. E' indubitabile infatti che chi abbia provato a sdraiarsi sul fondo di una vela tradizionale si è sempre trovato nella schiena la cassa di deriva. Per poter avere quindi il pagliolo completamente a disposizione la deriva è stata spostata a lato. Essa non è esterna come quelle olandesi ma è sostenuta dalla fiancata interna di dritta; la pala della deriva, tra l'altro, non ha questa sola funzione, ma è utilizzabile anche come panchetta anteriore. Tutt'e due le panchette sono infatti immediatamente estraibili dalla loro sede, sempre con lo scopo di rendere completamente utilizzabile il pozzetto. Proprio da questo concetto, informatore di tutta la barca, nasce la posizione e la forma dell'albero. La vela curva all'indietro permette, lasciando il centro velico in una data posizione, di spostare avanti il piede d'albero, sgombrando così il pozzetto da quest'altro usuale inciampo. L'albero è privo di sartie, ruota come quello di un Finn ed è divisibile in due pezzi, per un trasporto più agevole. Il boma, curvo anch'esso, è reso solidale all'albero da un unico perno, che gli permette solo di ruotare verso l'alto o il basso, per seguire i movimenti della vela. Questa, data la particolare forma dell'albero, non ha alcun allunamento, anzi, ne ha un poco ma negativo.

Così si sono eliminate le stecche; infatti, quando entra in tensione la balumina, tende a diventare diritta, quindi ad appiattire la vela. La forma ellittica è in effetti molto efficace; possiamo guardare questa strana attrezzatura come una versione moderna del picco, molto più semplice e pulita. Il paranco della scotta della randa è a due vie. In basso, a pagliolo, un bozzello con arricavo, sul boma un semplice passacavi. Questo col suo attrito, funziona anche da winch quan-

do si lascia la scotta. La cura di avere un pagliolo sgombro si nota anche qui: il bozzello, quando non è in uso, trova posto in uno speciale alloggiamento che gli consente di non sporgere assolutamente oltre il piano di calpestio. A prua, sotto la panchetta che sostiene l'albero, è ricavato un pratico gavone con un portello trattenuto da un elastico molto utile per mettervi golf o per il picnic. Il timone, dalla forma molto personale, è dotato di un semplicissimo sistema per far alzare la pala in caso di urti accidentali contro il fondo. La sicurezza e la robustezza sono tenute ovunque presenti; gli agugiotti, ad esempio, sono montati con bulloncini passanti attraverso lo spessore dello scafo. A poppa estrema è previsto un anello che serve per l'ormeggio e per assicurarvi il fuoribordo. E' possibile infatti montare un motorino di 24 HP, come pure è prevista l'utilizzazione della barca a remi, come

pram. Il sistema di costruzione è quello solito della Rio, due gusci in ABS termoformato sotto vuoto. L'intercapedine che ne risulta, di spessore di circa cinque centimetri, è riempita con poliuretano espanso a media densità. Lo scafo a sandwich è così estremamente robusto, rigido e inaffondabile, anche se tagliato a pezzi. A tutt'oggi più di 10.000 scafi hanno collaudato questa soluzione.

*Nelle due foto in basso, le utilizzazioni del "Rio 305" come pram a remi od a motore. La remata non è faticosa e la stabilità di rotta buona. La potenza installabile per avere buone prestazioni può essere da 1 a 4 HP; il fuoribordo deve essere a gambo lungo.*

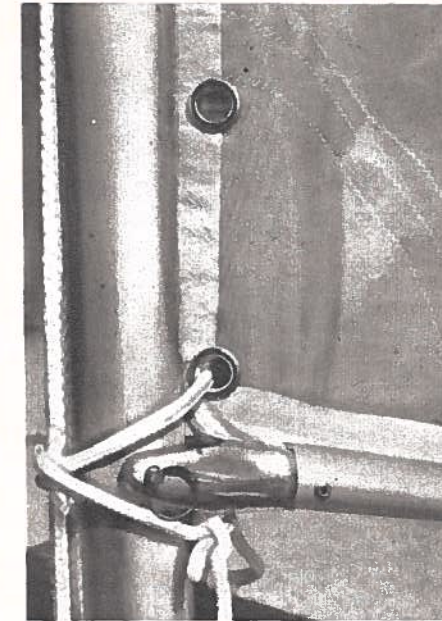


### DISEGNO

Questa barca è un oggetto di design industriale nel senso propriamente detto. Non concede nulla ai pregiudizi o alla tradizione. La forma dello scafo, dell'albero, del timone, la posizione della deriva, obbediscono ognuna a delle precise esigenze di utilizzazione e di corretto uso del materiale. Questa barca può non piacere o piacere moltissimo; certo non lascia indifferenti.

### PRESTAZIONI

Parlare di prestazioni in una barca di soli tre metri può sembrare ridicolo. E difatti il "Rio 305" non plana, mantenendo però una sensazione di barca grossa, a bulbo. Come queste infatti viene dolcemente all'orza quando si inclina e del resto la forma della poppa è più simile a quella di certi yachts norvegesi che allo specchio piatto della deriva tradizionale. Sembrerà strano che non si avverta una differente sensazione al timone su una mura e sull'altra a causa della deriva laterale. Sta di fatto però che su ogni andatura il tiro della barra non cambia. Solo in poppa, con vento un po' sostenuto, il comportamento non è completamente simmetrico. Ma è veramente ben poca cosa in confronto all'enorme guadagno di spazio a bordo. Con mura a dritta la pala della deriva esce un poco dall'acqua perdendo quindi in efficacia. Ci è stato



*Sopra a sinistra: la cassa di deriva, un elastico trattiene la deriva in caso di scuffia. In primo piano il punto di scotta della randa fisso a pagliolo. Sopra: il punto di mura della randa e l'attacco del boma all'albero. A sinistra, la carena del "Rio 305".*



### PREZZI

RIO 305 versione a vela, L. 215.000 compresa la seguente dotazione standard: albero e boma in lega leggera; randa e sacco in nylon; ferramenta in acciaio inossidabile; deriva e timone in compensato marino; gavone di prua di mogano; scotta da 10 mm e drizza da 8 mm in poliestere; numero velico; piastre per fuoribordo; parabordo di protezione; n. 1 paranco di scotta a 2 vie con 2 strozzascotte; n. 1 strozzascotte per regolare la base della randa; n. 1 galloccia per fissaggio drizza randa; n. 1 golfare a poppa; n. 1 coppia di portascalmi.

ACCESSORI EXTRA: versione a vela: invasatura, L. 12.000; remi e scalmi, L. 9.000.

RIO 305 versione a remi, L. 169.000 compresa la seguente dotazione standard: 1 coppia di remi; 1 coppia di scalmi e portascalmi; piastre per fuoribordo; parabordo di protezione; 1 gancio a prua; 1 gancio a poppa; 1 bitta di prua; panchette; predisposizione per attrezzatura velica.

ACCESSORI EXTRA versione a remi: gavone di prua, L. 10.000; attrezzatura vela, L. 77.000; invasatura L. 12 mila; panchetta deriva, L. 9.000.

