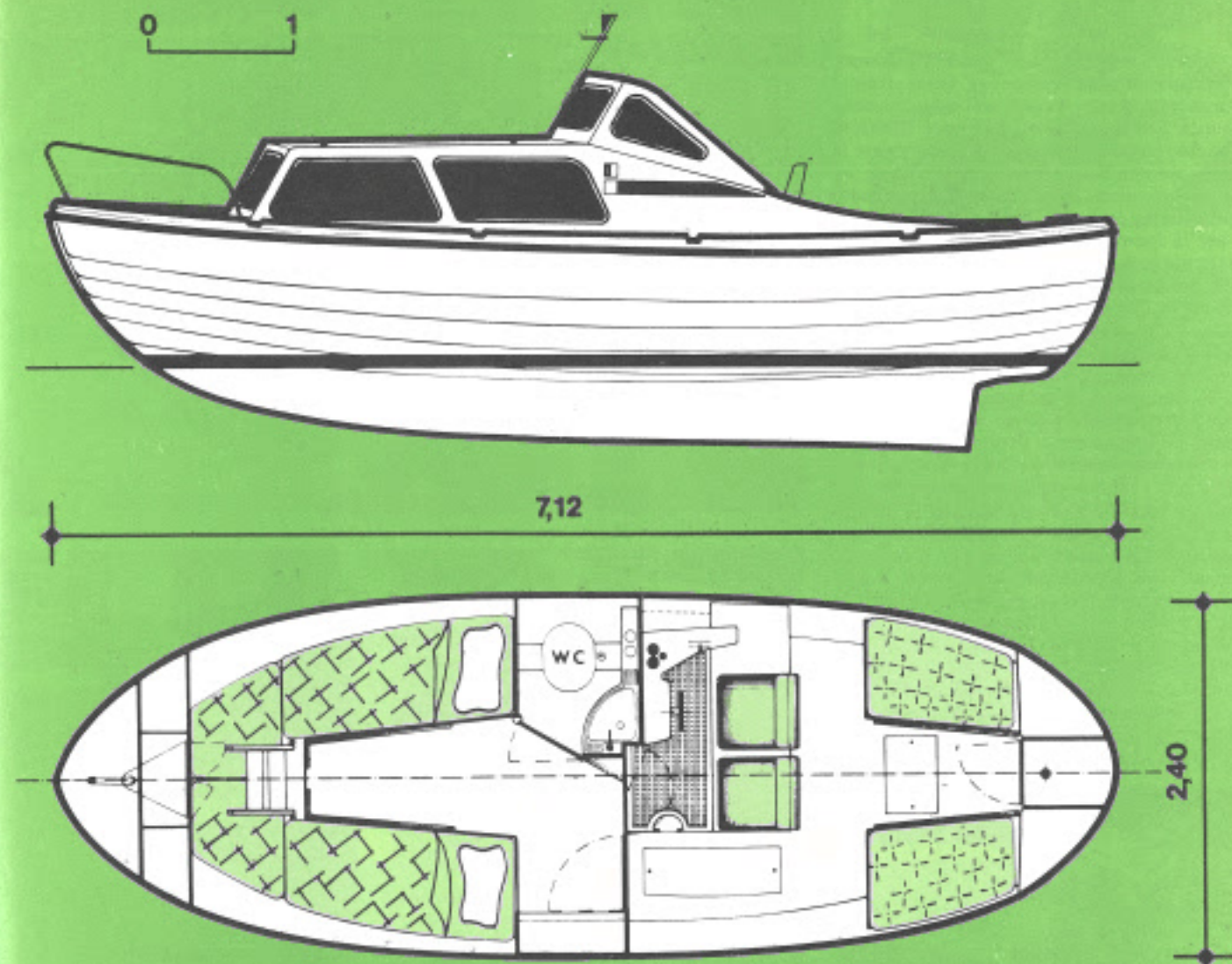




RIO 720 NAUTICA RIO



La pilotina Rio 720, versione da diporto dei famosi «snekks» norvegesi, è realizzata dalla équipe di designer dell'ufficio tecnico e progettazioni della Nautica Rio di Sarnico e, per la sua struttura e per le incontestabili qualità marine, ha trovato una notevole schiera di fans anche in Italia. Confortevole e ben rifinita, è adatta alle crociere familiari ed alla pesca sportiva, è di facile guida e manutenzione ed ha un basso costo di esercizio, nonché un prezzo di acquisto contenuto entro limiti possibili.



SCHEDA TECNICA

Costruttore:
NAUTICA RIO S.p.A.
 Piazza Stazione, 1 - Sarnico
 (Bergamo)

Lunghezza f.t.: m 7,12
 Larghezza max.: m 2,40
 Immersione: m 0,85
 Altezza in cabina: m 1,58
 Serbatoio gasolio: 80 litri
 Serbatoio acqua: 120 litri
 Peso: kg 1600
 Posti letto: 3 + 2
 Materiale di costruzione: vetroresina
 Motorizzazione: Volvo Penta MD3B diesel da 36 HP

CARENA E COSTRUZIONE

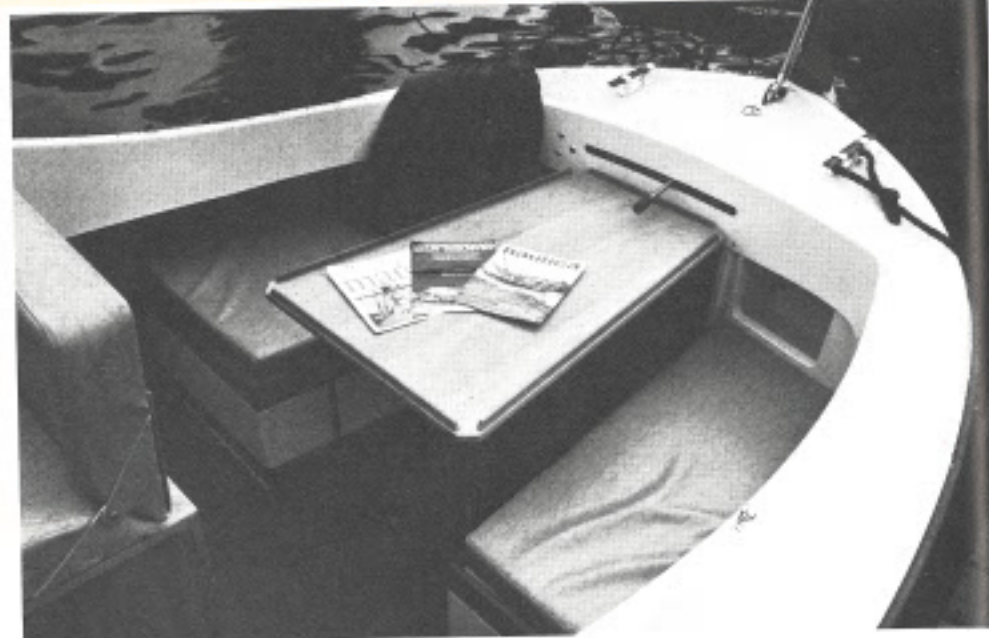
La carena del Rio 720, che si rifà alle caratteristiche barche norvegesi, rielaborata e modificata dall'ufficio studi e progettazioni della Nautica Rio, onde adeguarla alle esigenze della navigazione nelle acque mediterranee, è del tipo con fasciame a falso clincker, con un francobordo molto pronunciato sia nella parte prodiera che poppiera. La lunga chiglia, che si protende per tutta la lunghezza sino al timone, è piuttosto pronunciata, per assicurare maggiore penetrazione e stabilità allo scafo. Questo si presenta con forme molto arrotondate; ha una prua piuttosto piena, ed una poppa con sezioni molto allargate e con un notevole appiattimento del fondo nella parte terminale, per favorire la portanza. L'intero guscio, costruito in vetroresina in una sola stampata, è rinforzato da longheroni e madieri affogati nella vetroresina stessa. I longheroni su cui poggiano i supporti elastici del motore sono in mogano massello. La struttura di coperta, realizzata in una sola stampata

di vetroresina, è rinforzata da uno strato di balsa che funge anche da isolante termico. Guscio e coperta vengono saldati con una chiusura a coperchio, rivettata e assicurata all'interno da una tripla stratificazione di vetroresina. Le rifiniture degli interni, particolarmente curate, sono in compensato marino di mogano. Le bitte di prora e di poppa, espressamente disegnate, sono realizzate in teak e lega leggera.

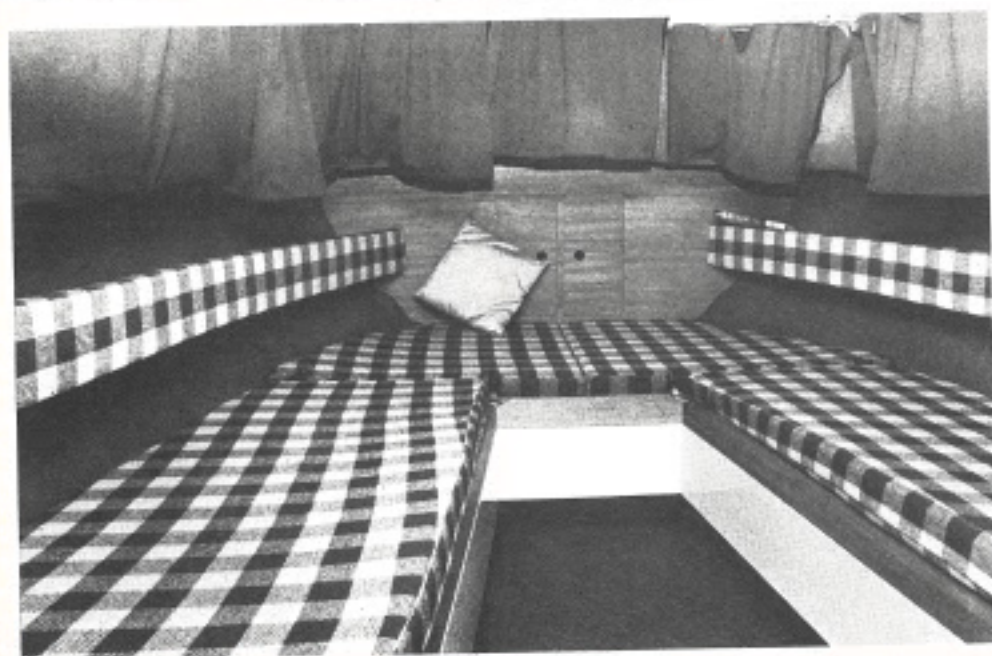
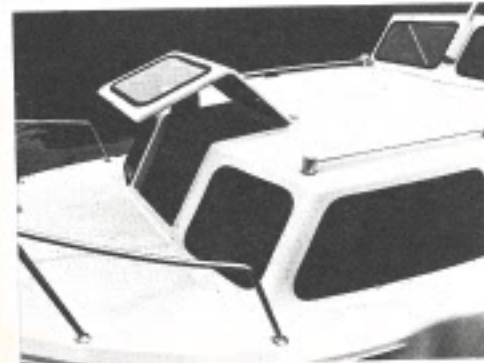


ABITABILITÀ E DOTAZIONI

Per questa imbarcazione, che normalmente nelle versioni nordeuropee è forse troppo spartana, lo studio tecnico ed i designer della Nautica Rio sono riusciti a trovare soluzioni pratiche, come la possibilità di trasformare la cabina da due in quattro cuccette con un locale toilette indipendente, con un arredamento che pur essendo dei più semplici è piacevole per la indovinata scelta della tappezzeria, per la moquette che ricopre tutto il pagliolato della imbarcazione. Cuscini in vinilpelle ricoprono i due sedili lungo le fiancate del pozzetto. I due sedili affiancati del pilota e del copilota nascondono la cucinetta ed il livello in acciaio inox, ed hanno incorporato sul retro il frigorifero. Il pozzetto è abbastanza ampio per ospitare 6 persone; il parabrezza ripara sufficientemente durante la navigazione. Un tavolo smontabile, espressamente studiato, può essere usato esternamente per formare un ampio prendisole, oppure all'interno per trasformare le due cuccette basse in un unico letto. La timoneria è del tipo a ruota, in acciaio inox, con caviglie in mogano; il cruscotto originale Volvo Penta è completo di tutti gli strumenti di controllo del motore e dell'impianto elettrico. Pulpito, tientibene, materassi, cuscini, tendine, tenda di chiusura, fanno parte della ricca dotazione standard. A proravia della tuga, un originale portello disegnato dai tecnici della Rio può trasformarsi in scaletta, dando accesso diretto in coperta.



In alto: la zona poppiera è resa confortevole da una dinette, che può rendere culinariamente piacevoli le giornate di sole. A sinistra: il passaggio aperto nella tuga, che permette di accedere direttamente dal ponte alla cabina (o viceversa). Sopra ed a destra: sotto i due sedili sono predisposti i servizi di cucina, che vengono alla luce ribaltando il blocco schienale-cuscino. Sotto: a sinistra, una vista della cabina; a destra, una veduta d'insieme degli spazi esterni del Rio 720.

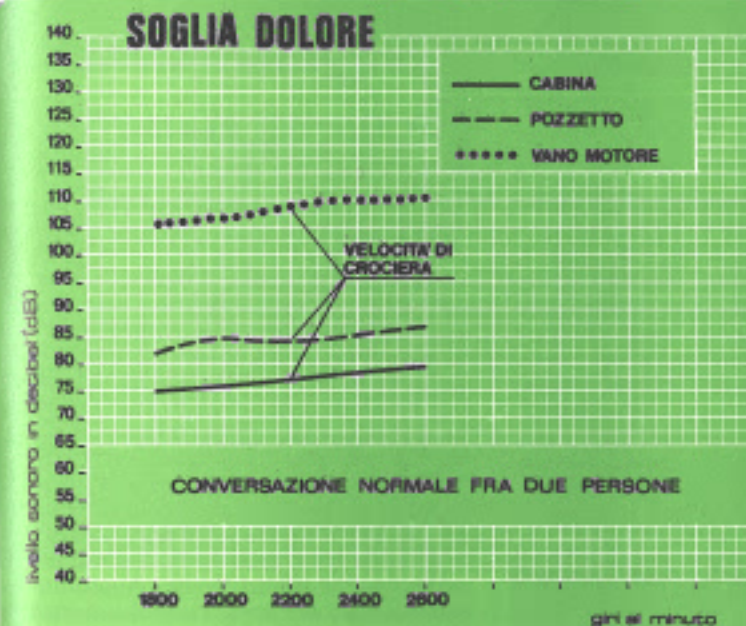


DATI GENERALI SULLE CONDIZIONI DELLA PROVA

Località della prova: base misurata di Sarnico (lago d'Iseo). Condizioni dello scafo durante la prova: nuovo. Condizioni del motore: in rodaggio. Condizioni meteorologiche: umidità 90%; temperatura: 17°C; pressione barometrica: 1000 mb; vento assente; acque calme. Condizioni di carico durante la prova: 4 persone a bordo + accessori e dotazioni standard + 40 litri carburante e 60 litri di acqua.



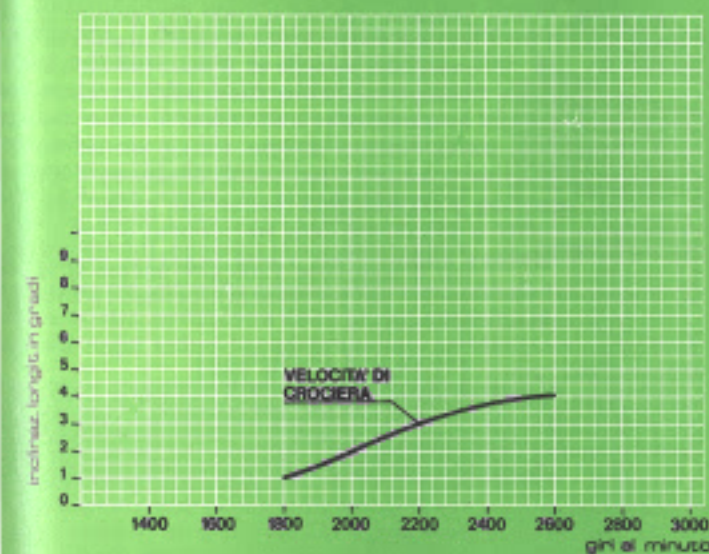
SOGLIA DOLORE



Una diminuzione di 10 dB è equivalente al dimezzamento dell'impressione soggettiva. Avendo in funzione una macchina che produce un rumore di 80 dB, ed aggiungendo un'altra macchina del medesimo livello di rumore, si misurerà complessivamente 83 dB. Aggiungendo un'altra macchina uguale, si avranno 84,7 dB e così via. Solo con 10 macchine uguali si potranno misurare 90 dB, cioè si avrà un raddoppio del rumore. Se si hanno sorgenti di rumore di varia intensità, si potrà misurare solo l'intensità maggiore: fra 70, 75 e 80 dB, l'apparecchio registra solo 80 dB. La soglia del dolore, quando cioè non si avvertono più i suoni ma solo il dolore, è fissata a 140 dB, in corrispondenza però del timpano.

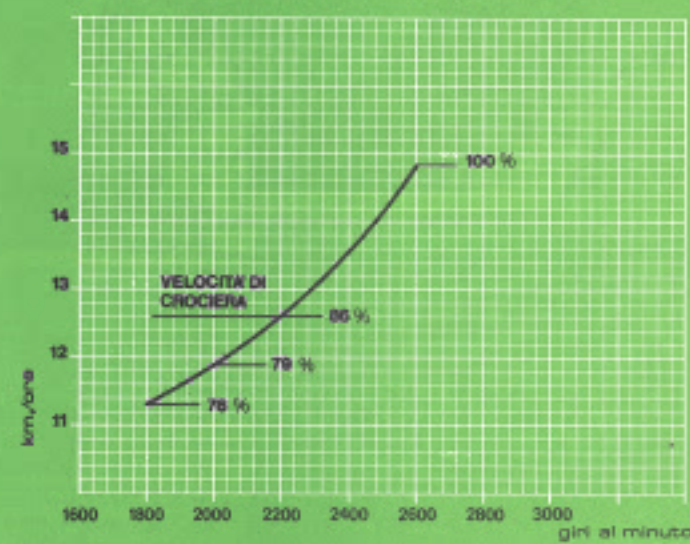
RUMOROSITÀ

giri	cabina	pozzetto	vano motore
1800	75	82	106
2000	76	85	107
2200	77	84	109
2600	80	87	111



ASSETTO IN NAVIGAZIONE

giri	Inclinazione longitudinale
1800	1°
2000	2°
2200	3°
2600	4°



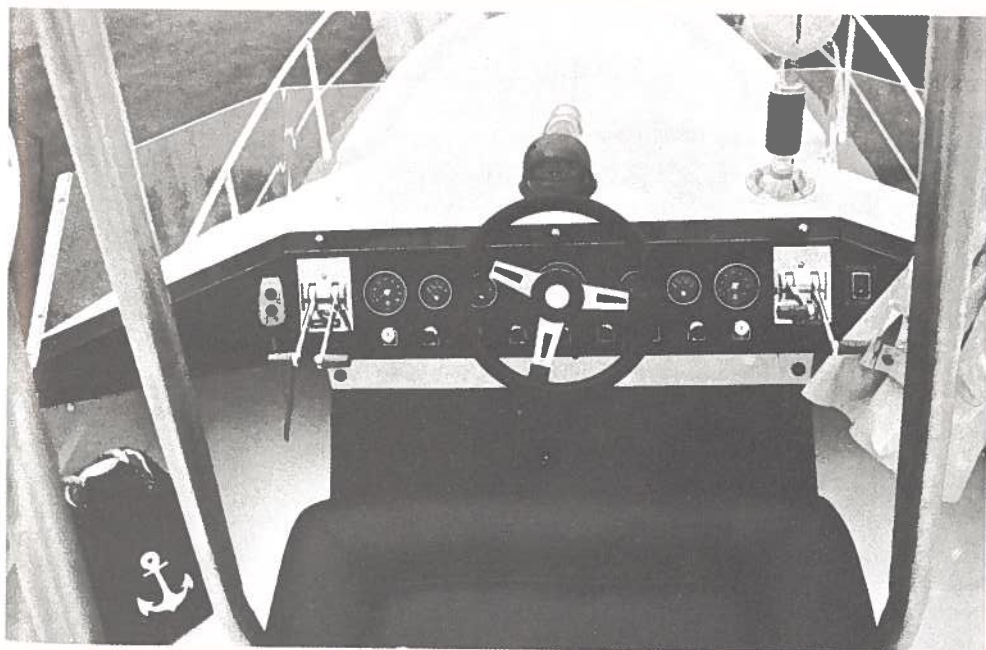
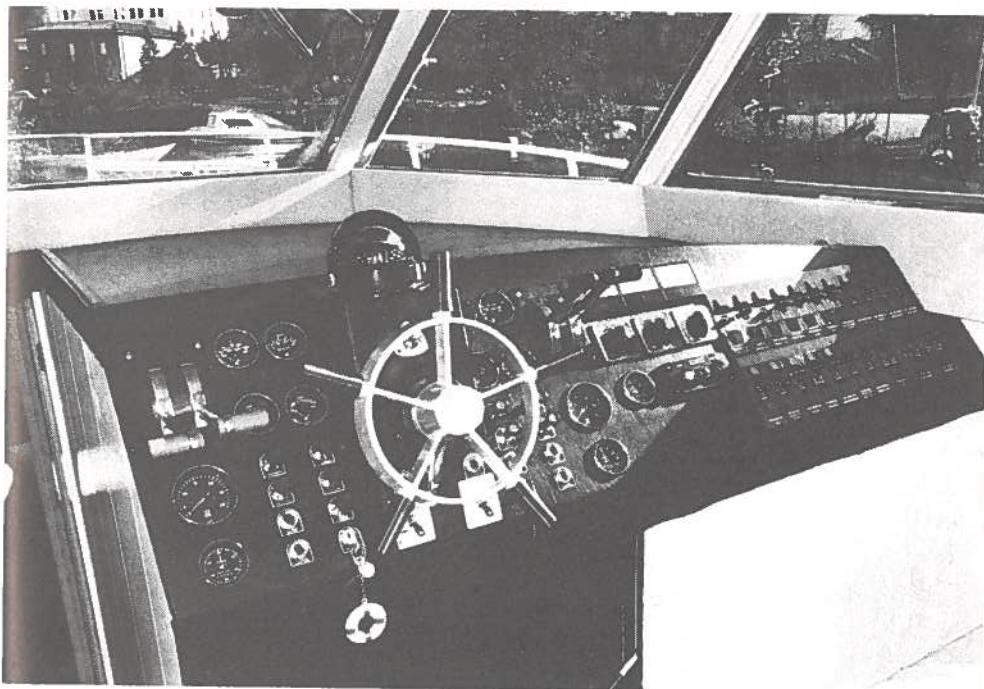
VELOCITÀ

giri	km/h	sodi	mph	% rendim.
1800	11,297	6,1	7,0	76%
2000	11,853	6,4	7,3	79%
2200	12,594	6,8	7,8	86%
2600	14,816	8,0	9,2	100%

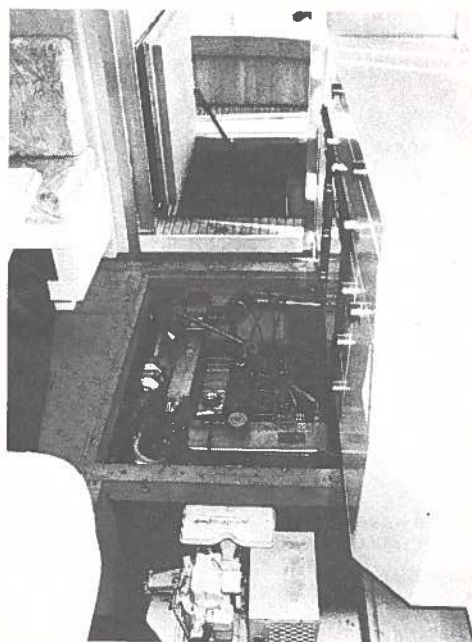
motori e parte meccanica

Il Rio 11,50 è dotato di due motori diesel Perkins modello 3540 GT M. 6 cilindri in linea di 5800 cc che erogano 190 HP a 2600 rpm con un rapporto di compressione 16:1. Il raffreddamento è ad acqua, la trasmissione sull'asse elica è del tipo a V-drive. Cavalletti ed eliche controrotanti in bronzo. Il vano motori si trova quasi al centro dell'imbarcazione, esattamente a poppavia sotto

il pavimento del saloncino. Oltre all'insonorizzazione è stata molto ben curata la circolazione d'aria. Portelli e paratie isolano completamente questo ambiente dagli altri contigui. La capacità dei due serbatoi di carburante è di 700 litri, mentre la dotazione di acqua dolce è di 400 litri. Lo scarico dei motori è del tipo esterno. Il comando degli invertitori è idraulico. Molto completa la strumentazione di controllo sia in plancia che in controplancia, che comprende amperometri, contagiri e contaore, indicatori di temperatura, indicatori olio motori, livello elettrico carburante. La timoneria è idraulica e sincronizzata con quello del flying-bridge. L'impianto elettrico è da 12 Volt, con pannello di controllo centralizzato in plancia. Completano le dotazioni meccaniche di bordo batterie motori, batterie supplementari per servizi ausiliari, un impianto completo d'acqua automatico a pressione costante, tergicristallo, pompa di sentina elettrica a mano, verricello elettrico salpancora ecc.



Nella pagina a fianco due viste da prua e da poppa della carena del Rio 11,50. Qui a fianco, il cruscotto del posto di guida interno, con la strumentazione di misura e controllo e la centralina elettrica cui fa capo l'impianto a 12 Volt; in basso a sinistra, il posto di guida sul flying bridge, dotato di un cruscotto con strumentazione ridotta. Qui sotto, una vista parziale del locale motori; in primo piano l'apertura nel pagliolato del salone.



CARATTERISTICHE DEI MOTORI

Costruttore:
PERKINS ENGINES LTD.
Eastfield Peterborough (Inghilterra)

Importatore:
MOTORI PERKINS S.p.A.
V. P. Paoli 9-A - 22100 Camerlata (Como)

Modello: **T6 3540 GT M**
Potenza dichiarata: **190 HP**
Potenza fiscale: **47 HP**
Rotazione max.: **2400 giri/minuto**
Cilindrata: **5800 cc.**
Numero cilindri: **6 in linea**
Ciclo: **4 tempi**
Peso: **kg 690**
Rapporto di compressione: **16:1**
Raffreddamento: **ad acqua**
Avviamento: **elettrico a 12 V**