



Questo mese inauguriamo un nuovo spazio editoriale dal nome "Come eravamo" in cui pubblichiamo un servizio o una prova tratti dalla collezione dei vecchi numeri di Vela e Motore. Scoprirete non solo come sono cambiate le barche e la nautica in generale, ma anche il linguaggio, la grafica e il modo di fare il giornale. Partiamo con un marchio storico del made in Italy, il Rio 10 prodotto dal cantiere Avionautica Rio (oggi Rio Yachts) presentato nel numero di Vela e Motore di giugno 1970 di cui riportiamo anche la veste grafica rigorosamente in bianco e nero. Il giovane imprenditore Luigi Scarani e la moglie Anna sono in luna di miele sulle coste francesi, vedono barche, visitano porti: tornano a casa con un progetto: mettere su casa e bottega (leggi cantiere) sulle sponde del Sebino. L'intuizione è giusta è il momento di osare. Nasce così nel 1961 Avionautica Rio che costruisce alianti e motoscafi che hanno fatto e continuano a fare la storia del made in Italy nel mondo.



IL RIO 10 METRI È UN MOTORYACHT DI CLASSE COMODO E BEN RIFINITO CHE A VELOCITÀ DI CROCIERA "SI PORTA CON DUE DITA"

Direte: come possiamo avere fiducia in una prova fatta su un lago, come quello di Iseo, dove le onde sono ondine che, quando si arrabbiano mettono la cresta; dove le distanze sono relative e in poco più di un'ora si va e si viene da un capo all'altro? Che significato possono avere prove come queste?

La strumentazione nautica vera e propria può sembrare scarsa ma non è poi indispensabile in una barca di questo tipo

Sono osservazioni giuste, se esaminate sotto un profilo esclusivamente tecnico, sia dal lato marino che da quello,

diciamo ingegneristico. Una domanda del genere me la sono posta anch'io, durante la prova del Rio 10 metri che il cantiere aveva gentilmente messo a mia disposizione: pensavo a quei lettori che cercano, da queste prove, di sapere tutto, dall'impianto elettrico al comportamento con mare forza sette, a le curve di potenza e di consumo. Insomma, una specie di

COME ERAVAMO RIO 10 METRI

trattato che stia tra un racconto di Conrad e una lezione del compianto professor Speluzzi (che gli amici motonauti ricorderanno, come me, con molto affetto). Poi ho pensato: quali possono essere i potenziali acquirenti di un motor yacht di dieci metri, che costa, completo di accessori, oltre venti milioni, e perché comprano uno yacht di questo tipo e perché un Rio?

L'ultima domanda è quella alla quale si può dare la risposta più precisa: si compera un Rio perché si compera

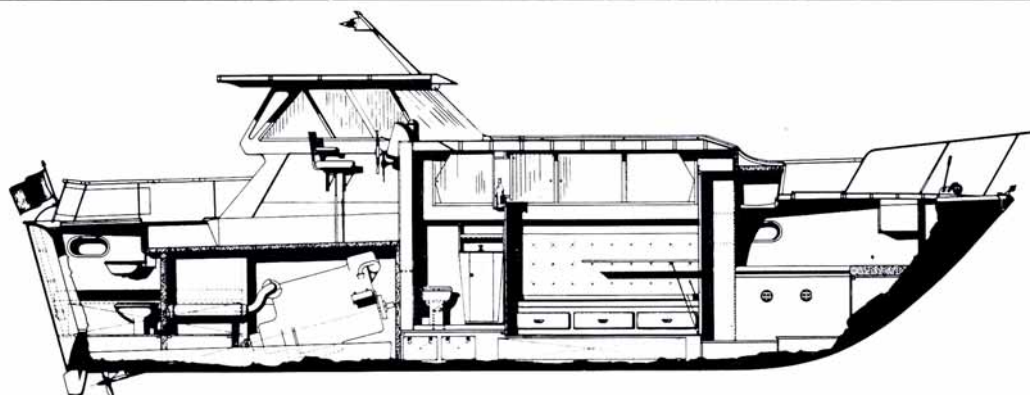
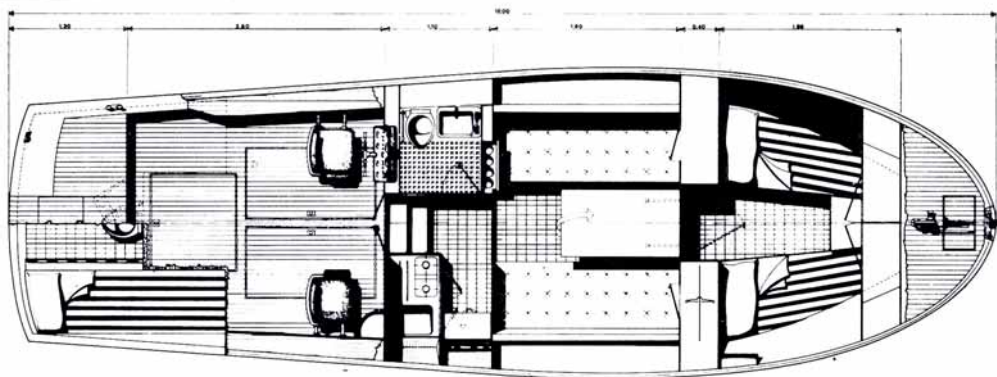
qualità. La Avionautica Rio si è fatta un'esperienza con gli alianti e costruire alianti in legno significa avere progettisti e maestranze di livello decisamente superiore, gente che conosce tutti i segreti del legno e delle colle, che calcola gli sforzi al centesimo, che sa come i materiali devono lavorare. Se a questo aggiungete che il cantiere è a Paratico, un pezzo di paese che si chiama così in provincia di Brescia, mentre l'altra metà, che invece è in provincia di Bergamo,

si chiama Sarnico, avrete capito tutto. Siamo nella Houston dei motoscafi, nella Bond Street dell'acqua, nel paese in cui piovono assegni firmati dall'Aga Khan e da Onassis, da Henry Ford e da Paul Getty, che qui vengono a fare i loro acquisti "per andare sull'acqua".

Alle precedenti domande è invece più difficile rispondere. Ecco, io quando salgo su una barca cabinata, le prime cose che osservo con particolare cura sono la cucina e il posto del carteggio.



A sinistra: il wc-toilette del marinaio. Al centro: il comodissimo posto di comando e il prendisole.



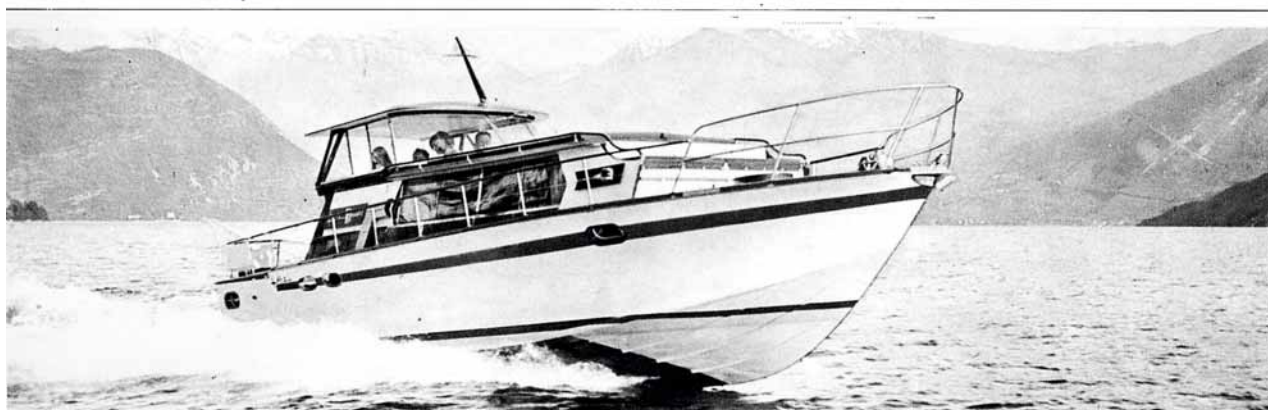
Il fatto è che sono abituato ad andar per mare a vela, cioè a sapere quando parto, ma non quando (e dove) arrivo. Perciò mi preoccupo subito della funzionalità delle due cose che ritengo essenziali. Sui motor yacht tipo Rio, invece queste cose non sono importanti, perché la maggior parte dei proprietari, di navigazione nel senso letterale della parola, ne fanno ben poca: più che altro si tratta di rapidi spostamenti da un porto all'altro. Poi, lo yacht lo si gode per il picnic in

mare, per lo sci d'acqua, per l'aperitivo in banchina con gli amici. E per dormire si va in albergo. È per questi motivi che, quasi tutti i motor yacht di questo calibro sono sprovvisti di strumenti veramente nautici come il contamiglia, un posto per carteggiare e tenere le carte in piano ed avere a portata di mano portolani e libri dei fari, il barometro, l'orologio eccetera. Cosa volete: da Livorno a Portoferraio ci vanno in due ore, altre due per Bastia e il giuoco è fatto. Poi, magari,

passano i loro guai se il mare si fa serio, ma in genere c'è il marinaio che salva la situazione. Per tornare al discorso iniziale, stante appunto che la maggior parte dei futuri armatori usa la barca per scopi particolari, a che servono lunghe e noiose dissertazioni tecniche? Le capiscono solo quelli che queste barche non le comperano; agli altri, interessano molto di più le impressioni, come quelle che io ho avuto trascorrendo due piacevolissime ore su e giù per il lago d'Iseo.



Da sinistra: l'armadietto-bar; al centro: il frigorifero, la cabina di prua e la cuccetta del marinaio.



Caratteristiche e navigabilità

Piante e sezioni illustrano chiaramente le sistemazioni interne e gli spazi a disposizione di questa barca, che, a pieno carico, raggiunge un dislocamento di 6,2 tonnellate. Linea molto classica con carena tipo Hunt, ampi spazi in coperta, divanetto belvedere a prua, insomma tutto ciò che si richiede per confortevoli gite in mare.

La costruzione, molto accurata, è in fasciame di mogano a tre strati incrociati, i primi due avvitati in rame alle ordinate, che sono di frassino. Naturalmente gli strati sono anche incollati. L'opera viva, cioè il fasciame di fondo, è invece in undici strati di compensato di faggio. L'arredamento interno è in mogano, i paglioli sono rivestiti con moquette. A poppa c'è la sistemazione per due marinai, che non devono soffrire di claustro-

fobia con lavandino e gabinetto.

Due diesel Perkins sovralimentati, per una potenza complessiva di 320 cavalli, assicurano una velocità di crociera di 21 miglia (a 2.000 giri) e massima di 26 a 2.500 giri. La velocità non l'ho controllata perché non c'è strumento, ma non ha importanza, perché dipende dallo stato del mare, dallo stomaco degli ospiti, da quanto si è già speso in combustibile eccetera.

L'assetto in navigazione è molto buono e assicura ottima visibilità dal posto di guida. Il quadro strumenti è completo dal punto di vista motoristico, cioè amperometri, indicatori del numero dei giri eccetera; mancano invece gli strumenti per la navigazione. La bussola è sistemata in posizione un po' infelice, per chi, come me, non è alto un metro e ottanta.

I corrimano, per tutta la lunghezza della tuga, danno un sicuro appiglio, mentre la battagliola risulta un poco bassa, sotto il ginocchio. L'alberetto dei segnali non prevede il posto per la bandiera di cortesia, necessaria per chi si sposta in acque straniere. Divani molto comodi in cabina e discreta insonorizzazione, a proposito della quale si deve dire che lo scotto alla velocità, in un modo o nell'altro, bisogna pagarlo. Ottimo l'impianto elettrico, come pure il relativo quadro di comando, perfettamente accessibile.

Sulla navigabilità non c'è molto da dire: è ormai noto a tutti il comportamento delle carene Hunt: il massimo rendimento lo si ha alla velocità di crociera, la barca scorre liscia sull'onda e si porta con due dita, grazie anche a una timoneria estremamente dolce.

Giudizio generale

È un titolo molto impegnativo. Per giudicare una barca bisognerebbe viverci a bordo almeno quindici giorni e percorrere molte miglia. Penso comunque che, esaminata sotto il profilo e gli scopi di chi l'ha progettata e di chi l'acquista, non ci

possano essere imprevedibili. Io sono stato particolarmente impressionato dal lato costruttivo: una chiara e pulita catena di costruzione, che è forse la migliore testimonianza della serietà e della capacità del cantiere. Ogni cosa al suo posto, ordine e

precisione nel lavoro di ogni operaio, una cura che è amore per la finitura dei particolari. Da un cantiere come questo non possono uscire che prodotti di alta classe, come d'altronde testimonia il successo commerciale. **Giacomo Garioni**

Caratteristiche tecniche

Lunghezza fuori tutto.....metri	10,10
Larghezza massima.....metri	3,20
Dislocamento a pieno carico..... ton	6,20
Altezza massima.....metri	3,15
Altezza di costruzione.....metri	1,65
Capacità serbatoi combustibile.....litri	600
Motorizzazione 2 Perkins diesel.....T	6.354
Potenza complessiva.....cv	320
Velocità massima a dislocamento normale.....nodi	26
Velocità di crociera a 2.000 giri minuto.....nodi	21
Capacità serbatoi acqua.....litri	300
Posti letto.....	7 + 2 (alloggio marinai)
Autonomia oraria a velocità di crociera.....ore	18
Autonomia chilometrica a velocità di crociera....km	700

Dotazioni standard

Ancora con due lunghezze di catena – armadietto bar con illuminazione automatica – armadi guardaroba – asta misurazione carburante – asta portabandiera a poppa – bandiera nazionale - batterie motori (2) – batterie supplementari per servizi ausiliari (2) – battagliola a poppa – borsa attrezzi – bussola di navigazione – cabina di poppa per marinai con materassini, wc e lavabo – cucina a gas in acciaio inox con lavandino – divano a prua su coperta completo di cuscini – doccia con acqua dolce – elettropompa di sentina – estintore – filtro carburante – filtro olio – frigorifero – gancio d'accosto – gancio traino sci – guidone Rio (2) – impianto acqua automatico a pressione costante – impianto di ventilazione sottocoperta – interruttori generali per impianto elettrico – letti con materassini nelle cabine – libretto istruzioni – ormeggi – pavimento ricoperto di moquette – pompa di sentina a mano – portachiavi con chiavi d'accensione – ringhiera metallica completa – rivestimento locale motori con materiale antirumore – scaletta per bagno – sedile ribaltabile per pilota e copilota – silenziatori di scarico – strumentazione di bordo composta di 2 amperometri, 2 contagiri con contaore, 2 indicatori di temperatura, 2 indicatori olio turbina, 2 indicatori pressione olio motore, 2 indicatori pressione olio invertitore, 1 livello elettrico carburante, 1 livello elettrico acqua dolce – tenda parasole completa di candelieri – tergicristallo – toilette con wc, lavabo e specchio – tromba – verricello salpaancora.



In alto a sinistra: un particolare della cabina di prua; a destra: il motoryacht in lavorazione al cantiere. In basso: la cabina in assetto giorno.

