

I dati: lunghezza f.t. m 16,45; larghezza m 4,65; pescaggio m 0,76; dislocamento a secco t 18; motori 2x600 cv Cummins QSC 8.3 T. Diesel; serbatoio carburante lt 2.000; serbatoio acqua lt 450. www.rioyachts.net

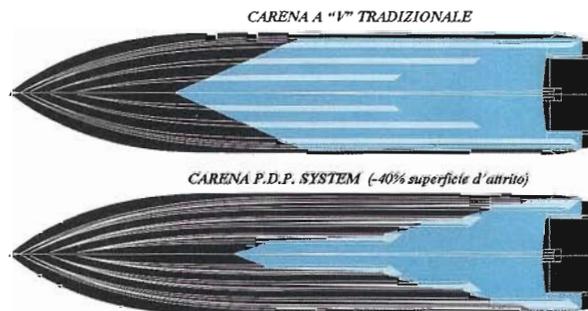
RIO 54 AIR

Sarà visibile al prossimo salone di Genova il nuovo Rio 54 Air i cui disegni sono stati presentati in anteprima a Milano. Sintesi di eleganza e sportività con spazi e linee da open e praticità d'impiego in linea con quella dei fly; prestazioni oltre i 35 nodi e maneggevolezza anche in porto, stabilità in rada, consumi sotto i 150 litri/ora e prezzi medi (intorno agli 850.000 euro + Iva), con dotazioni come sempre complete. Nel 54 Air, l'84% dei volumi è destinato all'abitabilità e solo il 16% alle aree tecniche. Degne di nota sono l'ampia vetrata di poppa e l'hard top che si aprono per evocare l'open puro. Nel quadrato lo spazio è aperto, libero da paratie, in un gioco di "dialogo" continuo tra ponte e zone sottocoperta, dinette e cucina, zona giorno e zona notte. Nella cabina armatoriale una paratia trasparente divide la zona notte da quella bagno. Completano il ponte la cabina Vip, una cabina ospiti e un bagno. Quanto alla meccanica sono stati scelti motori Cummins con trasmissioni Axius a gestione automatica dell'assetto di marcia, che permettono di raggiungere 35 nodi di velocità massima e consumi sotto i 150 l/h in crociera nonché maneggevolezza e facilità nelle manovre in marina con joystick e ancora elettronica, utile per le attese in porto. Il cruscotto ha uno strumento multifunzione Raymarine E140 da 14" in 16/9 per la gestione di tutti gli strumenti. Garage e plancetta sono a movimentazione idraulica per tender e moto d'acqua o tender jet ad alte prestazioni.

PDP, LA CARENA A CONVOGLIAMENTO D'ARIA

Pd.p. (Powered Dynamic Pressure) è una carena a convogliamento d'aria ed è un brevetto di Riccardo Mambretti, progettista con un ricco curriculum nel settore nautico (ex-pilota offshore e costruttore). La carena consiste in un tradizionale disegno a V profondo con canali paralleli longitudinali attraverso i quali si sviluppa una compressione forzata e progressiva di acqua e aria: ciò genera un aumento della portanza e riduzione della superficie di attrito. Nella presentazione disponibile online nel sito www.pdpssystem.com Riccardo Mambretti afferma che «i moderni studi idrodinamici hanno promosso la ricerca di alcuni "sistemi" di soluzioni analoghe; lo studio delle carene sistematiche propone infatti diverse soluzioni applicabili alle più svariate esigenze progettuali». Il vantaggio consiste nel poter conoscere a priori il comportamento e le caratteristiche di una certa imbarcazione sistematica interpolando dati già verificati e codificati. Lo svantaggio è evidenziato dal fatto che nessuna carena sistematica soddisferà al 100% le specifiche aspettative di un progetto e i risultati ottenuti saranno realistici o, al limite, di lieve compromes-

so. Per questo motivo la progettazione "a catalogo" è sicuramente vantaggiosa nella definizione di scafi commerciali, mentre se applicata a modelli da competizione o da regata occorre che sia sperimentata nella realtà e in ogni condizione di mare. Esistono molti brevetti



Nelle due immagini una carena a V tradizionale (disegno in alto) e una P.D.P. System (disegno qui sopra).

che, con sistemi diversi, cercano di ottenere l'areazione della carena, quello di Mambretti è valido soprattutto perché è semplice, non rischioso per l'incolumità della struttura dello scafo. Le illustrazioni a confronto in un programma di fluido dinamica confermano l'efficacia già sperimentata in mare nel corso degli anni. Per informazioni scrivere a rm@pdpssystem.com

di Sergio Abrami