



RIVIERA MARINE

RIVIERA 50

di Fabio Petrone e Andrea Bergamini

Generalmente, i convertibile vengono considerati una prerogativa della cantieristica d'oltre oceano. E, in effetti, proprio negli States questi motoryacht fisherman sono stati inventati, sviluppati e per la maggior parte prodotti. Ciò non toglie che anche altri cantieri, non americani, siano in grado di proporre questo tipo di imbarcazioni, altrettanto valide e in grado di soddisfare pienamente le necessità di un armatore attento ed esigente. Questo è il caso della Riviera Marine, uno dei più conosciuti cantieri australiani, un tempo costruttore su licenza di convertibile Bertram, oggi in grado di proporre una propria valida gamma di motoryacht fisherman, dal design personale e di ottima qualità. Ci è sembrato, quindi, opportuno sottoporre al nostro test uno dei modelli di maggior successo nonché il più

grande della gamma Riviera, il 50 Convertibile, provato lungamente nelle acque antistanti al porto Carlo Riva di Rapallo, nel-

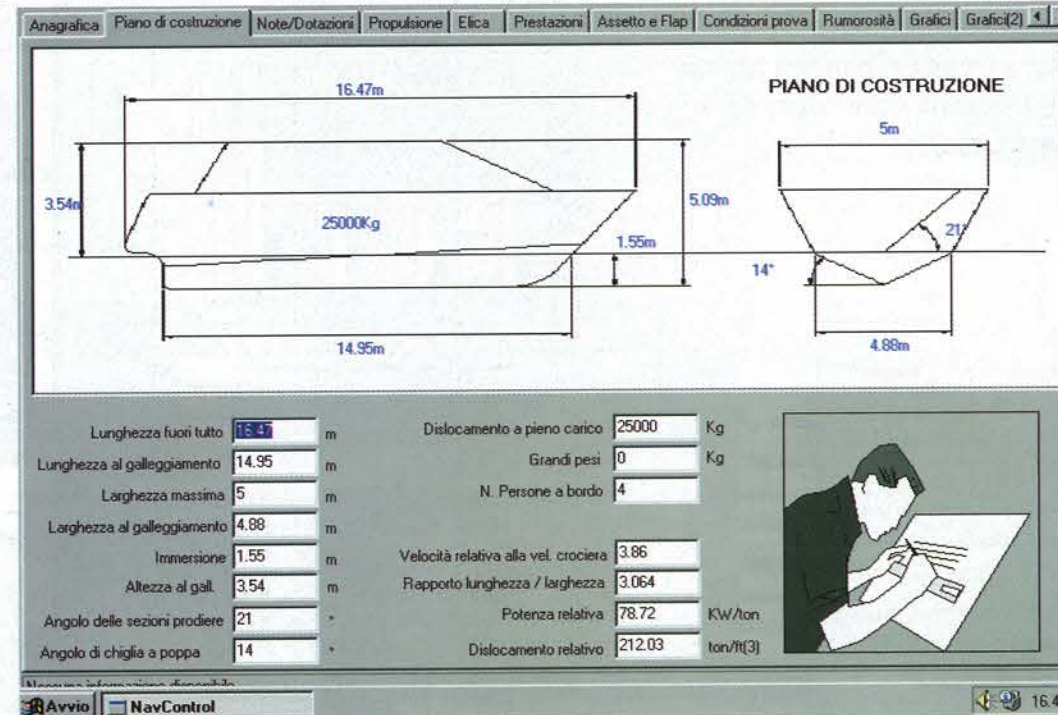
lo splendido contesto del Golfo del Tigullio. La barca ha risposto appieno alle nostre aspettative, dimostrandosi innanzi tutto un ottimo fisherman, ben disegnato e ottimamente accessoriato, ma anche e forse soprattutto, un ottimo motoryacht, inteso come barca da crociera nell'accezione più vera del termine. Infatti, pur nella sua specificità tecnica, il Riviera 50 è risultato ampio, comodo, robusto, sicuro, allestito con cura, elegante, insomma uno scafo in grado di accogliere

i suoi ospiti, anche chi non pesca, nel massimo del comfort. Per quel che riguarda il test, effettuato con la solita, preziosa collaborazione della San Giorgio S.E.I.N., i dati riportati riguardanti i motori sono stati letti direttamente dalle centraline elettroniche, istante per istante. Quindi, vogliamo sottolineare che il grafico relativo al consumo dei propulsori alle varie velocità, riportato nella tabella riepilogativa in ultima pagina, non è frutto di un calcolo ma effettivo.



SCHEDA TECNICA

Tipo di carena: a V planante
- Materiale di costruzione: in fibra di vetro con strati di resina vinilestere; superfici esterne rivestite con gelcoat isoftalico; nello scafo, a prua, è presente una paratia anticollisione con camera stagna - Materiali e caratteristiche di coperta: piano di coperta e soffitti cabine realizzati in sandwich di vetroresina e legno. Piani di calpestio antisdrucchiolo; sull'esemplare da noi provato il pozzetto ha un rivestimento in teak - Zona di prua: battagliola e pulpito in acciaio inox, pozzetto catena autosvuotante, verricello verticale con barbotin avvolgicime, rubinetto acqua salata per lavaggio ancora - Organizzazione e attrezzature del pozzetto: pozzetto autosvuotante; l'allestimento prevede un mobile con ghiacciata e lavello, con acqua calda e fredda, tuna door, luci di cortesia e fari retromarcia, manichetta acqua dolce, manichetta acqua salata, attacco diretto acqua (da banchina a impianto di bordo, con valvola di controllo pressione), armadietto per attrezzatura da pesca, gavoni a murata (laterali e nello specchio di poppa), più grande gavone sotto al calpestio (con pavimento a listelli e pompa di esaurimento), vasca del pescato con pompa di svuotamento - Caratteristiche plancetta poppiera: pontata in teak, con scaletta bagno incorporata - Materiali sovrastrutture e vetrate: ferramenta e attrezzature di coperta in acciaio inox; vetrate in cristallo tempe-



rato fumé - Descrizione e caratteristiche flying bridge: accesso dal pozzetto, con scaletta in acciaio inox e legno; plancia di governo arretrata verso il pozzetto, con sedute pilota e copilota regolabili, ripetitori strumentazioni motori, timoneria idraulica servoassistita, bussola, ripetitore autopilota, flap e winch ancora, allarmi ottico-acustici per pressione olio e temperatura acqua, impianto hi-fi con cd; l'area è allestita con mobiletto dotato di lavello, rubinetto acqua calda e fredda, e frigo (optional); a pruvia della stazione di pilotaggio, sono presenti un divano a L, a dritta, e uno lungo la murata di sinistra, serviti da un tavolo da pranzo amovibile.



Anagrafica

Piano di costruzione

Note/Dotazioni

Propulsione

Elica

Prestazioni

Dati tecnici anagrafici propulsione

Nominativo costruttore		Numero di unità installate	
Caterpillar		2	
Modello	Numero di serie	Versione	
3196	2XR02457/2XR02461	DITA	
Potenza massima al freno	Potenza massima all'asse	Regime di potenza massima	
984 KW	984 KW	2300 rpm	
Coppia massima al freno	Regime di coppia massima	Tipo trasmissione	
2941.3 Nm	1400 Nm	Linea d'asse	
Peso motore	Peso totale motore con invertitore		
2350 Kg	2630 Kg		
Rapporto Peso/Potenza			
2.388 Kg/KW			

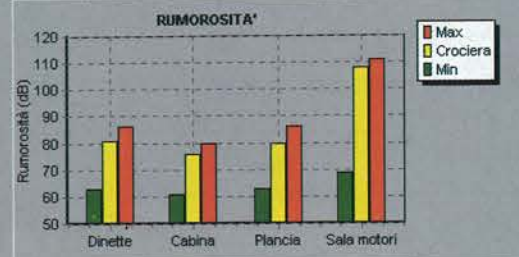
Avvio

NavControl

9.57



Rumorosità rilevata a bordo in differenti condizioni di navigazione

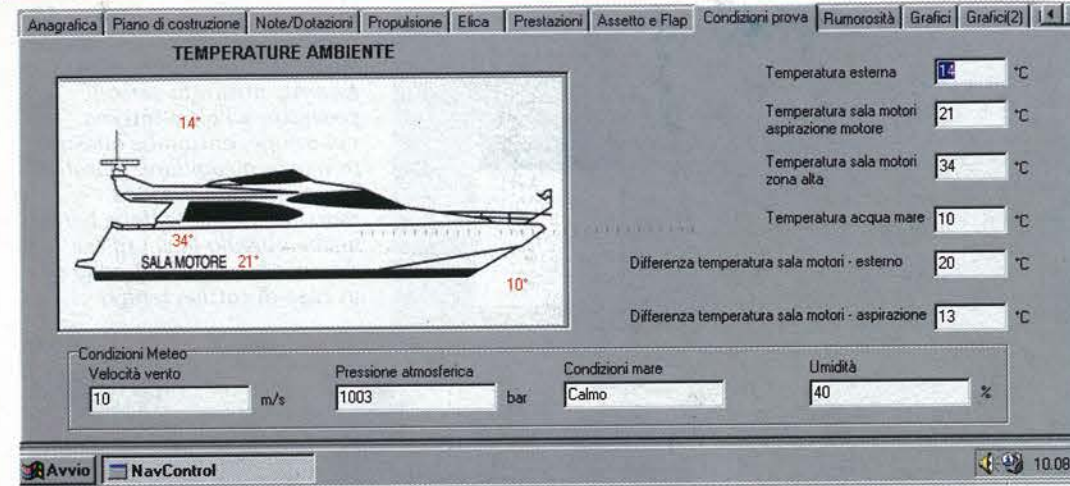


Rumorosità dinette solo generatore	63	dBA
Rumorosità dinette velocità crociera	81	dBA
Rumorosità dinette velocità massima	86	dBA
Rumorosità cabina solo generatore	61	dBA
Rumorosità cabina velocità crociera	76	dBA
Rumorosità cabina velocità massima	80	dBA
Rumorosità plancia solo generatore	63	dBA
Rumorosità plancia velocità crociera	80	dBA
Rumorosità plancia velocità massima	86	dBA

Rumorosità sala motori solo generatore	69	dBA
Rumorosità sala motori velocità crociera	108	dBA
Rumorosità sala motori velocità massima	111	dBA

VALORI DI RUMOROSITA' DI RIFERIMENTO

Martello pneumatico	120	dBA
15 m da un grosso camion in moto	90	dBA
15 m da una autostrada	70	dBA
Conversazione normale	60	dBA
Voce sussurrata	20	dBA
Soglia di udibilità	0	dBA



SUDDIVISIONE E CARATTERISTICHE INTERNI

L'accesso agli interni è tramite una porta finestra con apertura a compasso di 90°; salone arredato con mobile bar, mobile in teak, divano con gavoni sotto il piano di seduta, tavolo pranzo modulare in teak, abbattibile; l'allestimento è completato da tintibene sul soffitto, vetri laterali e posteriori scorrevoli, dotati di relative tendine "veneziane" oscuranti, impianto hi-fi con cd e relativo caricatore per 6

dischi, prese 220V. La cabina armatore è a prora, dotata di armadio appendiabiti con luce interna, matrimoniale centrale gavatato, specchio e luci sulla testata del letto, mensole a murata, soffitto rivestito in tessuto, cassettera, passo d'uomo con zanzariera, due oblò con zanzariera, prese 220V, impianto stereo con cd, attacco antenna TV. La cabina è servita da un bagno dotato di aspiratori, acqua calda e fredda per lavabo e doccia, box doccia separato, cassa acque bianche con pompa elettrica automatica, lavabo con armadietto, wc elettrico con scarico pressurizzato e lavaggio ad acqua dolce, passo d'uomo con zanzariera, presa corrente 220V. Sulla dritta c'è una cabina ospiti, con letti affiancati, gavonati, armadio con luce interna, cassettera, oblò con zanzariera, presa corrente 220V. Una terza cabina, con letti sovrapposti, si trova sulla sinistra e presenta un allestimento identico alla precedente. Dallo stesso lato si trova il secondo bagno, dotato di doccia separata, lavabo con mobiletto, wc elettrico con scarico pressurizzato e lavaggio ad acqua dolce, passo d'uomo con zanzariera, acqua calda e fredda per lavabo e doccia, presa corrente 220V. Posto di pilotaggio: a dritta, plancia il legno, timoneria a ruota, idraulica, manette motori elettroniche, radar, chartplotter, autopilota, ecoscandaglio e VHF; cruscotto con strumentazione completa motori e indicatori, allarmi automatici, indicatori acqua dolce e nafta, controllo flap, bussola, tromba, quadro elettrico 12 e 220V, accendisigari e presa 12V. Zona cucina: contenitore portaposate, forno, frigorifero 12 e 220V, freezer, lavello con acqua calda e fredda, mensola portaoggetti, piano cottura con piastre in vitroceramica, fermapentole sui fornelli, aspiratore, pavimento in teak (sotto al quale c'è un grande gavone/cambusa) e tappeto di protezione, vano portarifiuti, indicatore livello acqua dolce, lavastoviglie, prese 220V. Tutti gli ambienti sono dotati di bocchette per aria condizionata e riscaldamento, moquette bordata e feltro isolante.

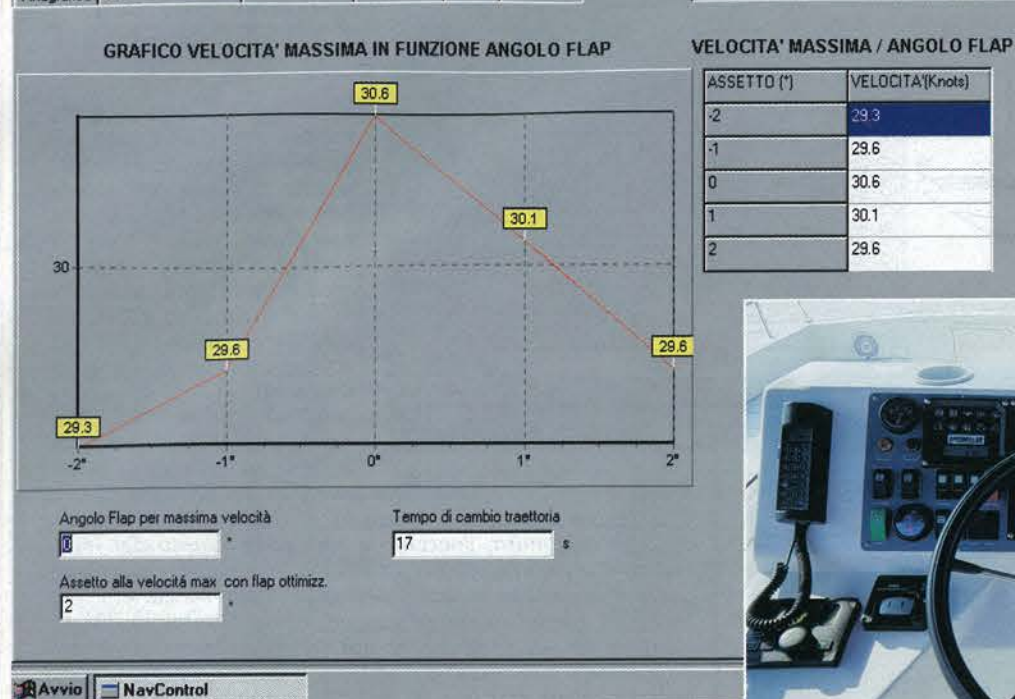
ACCESSORI - Dotazioni di serie: assi elica in acciaio inox, autoclave per impianto acqua dolce, flap in acciaio inox, isolante termico e acustico della sala motori in materiale antisfogliamento, tre pompe di sentina a comando manuale e automatico, silenziatori di scarico a circolazione d'acqua, supporti per assi elica fusi in bronzo, valvole a sfera su tutti i tubi passanti fuori murata (sotto e sopra la linea di galleggiamento), rubinetto acqua dolce in sala macchine, timoni in Nibral con perni in acciaio inox, impianto centralizzato raccolta e scarico acque nere, impianto antincendio in sala macchine, impianto per parallelo batterie, stacca batterie, protezione catodica con zinchi, impianto completo di massa collegato anche agli assi elica, tergicristalli con lavavetri, pannello di controllo inserimento utenze, caricabatterie da 70 Ampere, generatore da 10 kW in vano insonorizzato, impianto di aria condizionata, impianti di illuminazione separati (12V/220V), boiler elettrico.

Larghezza max m 5,00

Lunghezza fuori tutto m 16,47



Anagrafica Piano di costruzione Note/Dotazioni Propulsione Elica Prestazioni Assetto e Flap Condizioni prova Rumorosità Grafici Grafici(2)



MISURAZIONI DA ESEGUIRE

Fra i dati rilevati è fondamentale il Dislocamento a vuoto dell'imbarcazione (se questo dato è inesatto la prova perde ogni senso) a cui sommeremo, solo prima di uscire in prova, il peso del carburante, dell'acqua, delle persone e di eventuali pesi rilevanti presenti a bordo come attrezzature particolari o tender e jetsky, per le imbarcazioni maggiori. Altro dato importante è naturalmente la potenza totale installata.

IL RAPPORTO POTENZA/PESO

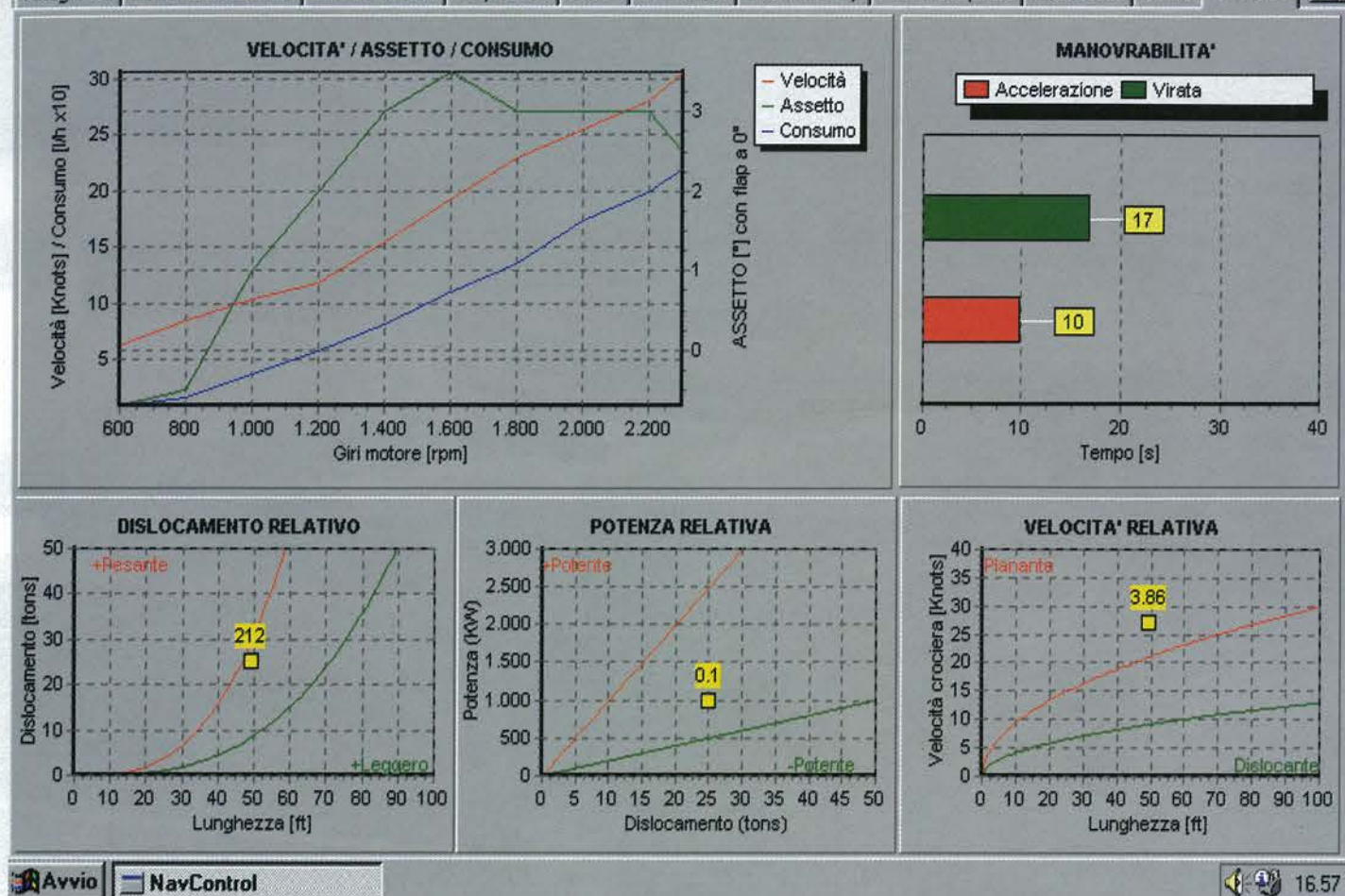
E' il rapporto fra la potenza dei motori di bordo e il peso dell'imbarcazione e si esprime in HP/kg.

IL REGIME DI FUNZIONAMENTO E LA VELOCITÀ RELATIVA

Per Velocità relativa intendiamo $V(\text{nodi})/\sqrt{L(\text{gal})}$ (essendo L la lunghezza in piedi); essa esprime uno "stato" di funzionamento della carena e non una velocità in senso stretto. Precisamente possiamo dire che ad ogni valore di VREL corrisponde una "forma" del treno ondoso prodotto dalla carena in moto. Per fare un esempio immaginiamo che due scafi di dimensioni diverse fra loro, una nave di $L_{gal} 200$ m e un motoscafo di $L_{gal} 10$ m, avanzino entrambi alla V di 20 Nodi: la forma dei loro treni ondosi è diversissima infatti la nave con una $VREL = 0,77$ avanza in dislocamento e il motoscafo con una $VREL = 3,48$ è in planata: entrambi gli scafi avanzano alla stessa V di 20 nodi ma in condizioni di funzionamento diversissime. Se rallentassimo il motoscafo sino alla velocità di 4,47 nodi (corrispondente a un $VREL$ di 0,77) il treno ondoso del motoscafo sarebbe simile a quello della nave; simile e non uguale poiché le forme delle loro carene non sono uguali, se lo fossero ci troveremmo ad operare con una carena e il suo modello in scala. L'ingegneria Navale adotta alcuni campi del valore di

In questa pagina, il Riviera 50 è un convertible dotato di due stazioni di pilotaggio, una esterna, arretrata verso il pozzetto, e l'altra interna, nel salone, entrambe allestite in maniera capillare. Questa soluzione garantisce la massima fruibilità della barca anche quando la si utilizza durante la stagione fredda o in caso di cattivo tempo.

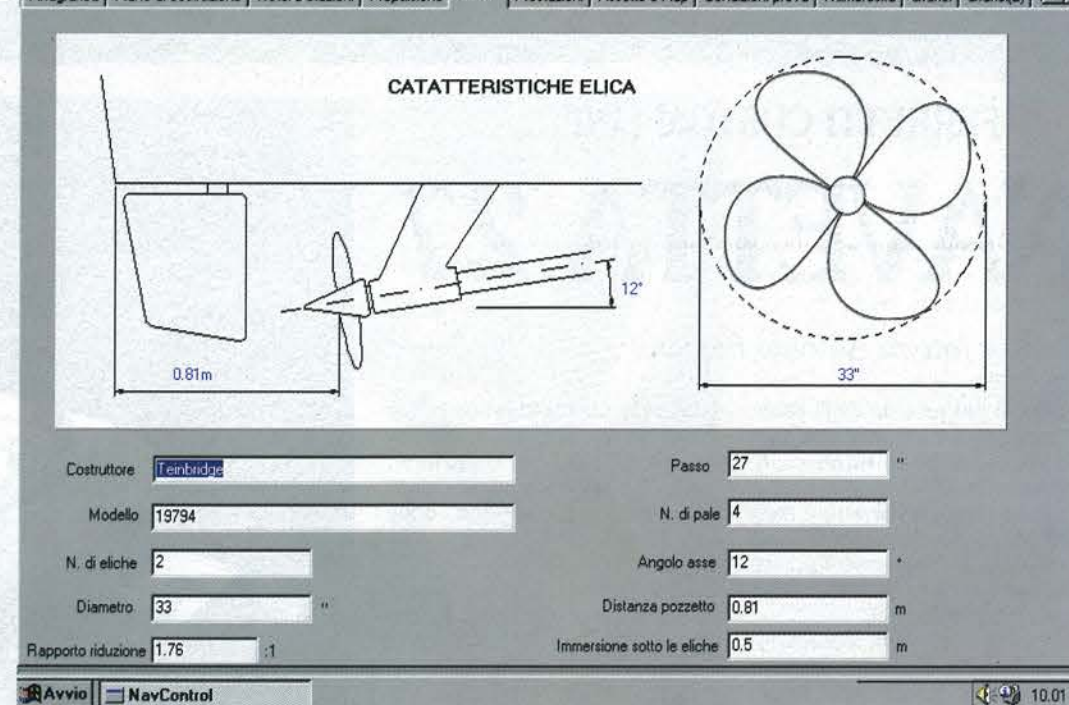
Anagrafica Piano di costruzione Note/Dotazioni Propulsione Elica Prestazioni Assetto e Flap Condizioni prova Rumorosità Grafici Grafici(2)



VREL per descrivere il comportamento delle carene: quando VREL è minore di 1,3-1,4 lo scafo è in regime dislocante, quando VREL supera il valore di circa 2, la carena è planante; il regime intermedio è vagamente descritto come semidislocante (o semiplanante a seconda delle forme di carena).



Anagrafica Piano di costruzione Note/Dotazioni Propulsione Elica Prestazioni Assetto e Flap Condizioni prova Rumorosità Grafici Grafici(2)



La spiegazione tecnica del test, fornita ai lettori di "Nautica" dall'ing. Carlo Nuvolari, la potete trovare su Internet all'indirizzo: www.nautica.it/rivista/infotest.htm