

Rhêa 730 Fishing

È il primo esemplare progettato e costruito dalla francese Rhêa ad avere doppia possibilità di motorizzazione, fuoribordo o entro bordo. È un fisherman originale, a cominciare dalla linea, in classico stile trawlers.



Il marchio Rhêa Marine, importato e distribuito in Italia dalla Top Yachts di Cala Galera, si arricchisce per la stagione in corso di un nuovo modello, il primo in assoluto della produzione a proporre una doppia possibilità di motorizzazione: fuoribordo o entro bordo, lasciando così ampio spazio di scelta ai gusti degli angler. Optare per un'imbarcazione Rhêa significa sicuramente voler uscire dallo standard normale della barca da pesca, e questo è un punto a favore del cantiere francese che, ricordiamo, ha iniziato la sua attività nel 1996 grazie a Bertrand Danglade, che ha trovato forte ispirazione dagli scafi dedicati all'ostricoltura. Il 730 Fishing è una barca da pesca che ha tra le sue peculiarità di disporre di un pozzetto ampio e libero, una cabina di pilotaggio con altezza interna di quasi 2 metri, ed un'area notte confortevole per due persone. L'allestimento è essenziale, ma in ciò nulla o quasi manca, fatta eccezione per i cassettini portamontature. Andiamo a vederla da vicino.



La coperta

Il modello provato a Cala Galera è motorizzato con fuoribordo ed a poppa non ci sono plancette o piattaforme che agevolino l'accesso a bordo dal pontile, una soluzione questa acquistabile a parte e che include anche la scaletta bagno. Da un portello situato a barra si entra in pozzetto dove, fatta eccezione per una base in resina in prossimità del motore (il cui coperchio fornisce isolamento acustico al motore stesso e supporto superiore ad esempio per la zattera), non abbiamo oggetti che possano disturbare la presenza di più pescatori, in quanto le due vasche per il pescato sono rigorosamente a filo pagliolo, e stessa cosa dicasi per il grande vano centrale. Ampie e discretamente profonde, le vasche del pescato non sono però dotate di scarichi e maceratore, mentre il vano impianti, che nella versione entrobordo serve per inserire il motore, viene in questo caso adibito a ricovero per il serbatoio del carburante da 300 litri e contenitore per delle dotazioni di bordo. Di serie non è previsto un serbatoio per l'acqua, ma visto che lo spazio non manca si può scegliere la soluzione con capacità più rispondente alle proprie esigenze. La vasca per il vivo spicca in alto sulla murata di poppa, e più precisamente sul lato di dritta: ha forma lievemente trapezoidale ed è dotata di sistema di ricircolo dell'acqua. I bordi sono in legno con una larghezza di 11 centimetri e sulle murate interne non vi sono rastrelliere. Il piano di camminamento è autodrenante statico. Due corridoi passano a fianco della cabina di pilotaggio, e da qui è fa-



cile raggiungere la prua, ove abbiamo una seduta fronte cabina ed il gavone rialzato per l'ancora, con la possibilità di adottare in forma opzionale il verricello elettrico da 700 watt, così come un'eventuale delfiniera inox con puleggia. Un robusto corrimano in acciaio percorrere la parte superiore di entrambe le murate sino a metà cabina, ed è interrotto solo nella parte anteriore centrale.

Area di pilotaggio

Vi si accede indifferentemente da due porte scorrevoli: una a poppa che si affaccia in pozzetto, l'altra sul lato destro, a fianco del posto di pilotaggio. Questa seconda soluzione è molto comoda per recarsi rapidamente a prua o affacciarsi dalla murata durante gli ormeggi o ancora, semplicemente per creare un'aerazione interna molto efficace. L'area è molto luminosa, frutto dell'impiego di ben 13 finestre, ed il tettuccio è sufficientemente alto (1,96 metri) per consentire di stare in piedi anche a persone di buona statura. Nella parte superiore esterna offre 5 portacanne in acciaio e la luce 360°, ma può essere tranquillamente attrezzato con antenne o divergenti. L'interno dell'area di pilotaggio è privo di sedute, fatta eccezione per quelle del pilota e del copilota, due poltroncine in morbido skai blu, regolabili e montate su steli metallici. Volendo disporre di una seduta in più si può acquistare una ghiacciaia amovibile con cuscino sovrastante, da incastrare in appositi fermi, predisposti in prossimità della parete di fondo. A pagliolo ci sono due portelli di accesso ad un unico grande vano stiva, separato solamente da una paratia a baglio. Il pilota può contare su un'ampia visibilità, aumentata da due tergicristallo che drenano le ampie finestrature frontali. La postazione di guida è alta e dalle forme molto squadrate, con un piano inclinato in alto per gli strumenti (motore e di navigazione), un piano piatto per bussola e monoleva, un secondo piano inclinato a scendere per blocchetto di avviamento ed interruttori ed infine la ruota di governo sulla destra, servita da timoneria idraulica. Alla base spicca unicamente un poggiatesta in acciaio fisso.

Cabina

Vi si accede liberamente dall'area cabinata, senza ausilio di porte, ed offre una postazione notte per due persone. La parte centrale del piano fisso, che prevede dei sottostanti gavoni, è asportabile in modo da poter installare, all'occorrenza e con sovrapprezzo, un eventuale WC chimico. L'altezza dell'area notte è di circa 1,58 metri e qui sono presenti unicamente due tasche portaoggetti laterali, una plafoniera ed un gradino. A parte è eventualmente acquistabile un oblò apribile.

Carena e prestazioni

Come già detto, il 730 Fishing offre l'opportunità di scegliere tra due tipologie di motore. Noi abbiamo provato quella con fuoribordo, in questo caso rappresentante la massima potenza adottabile come omologazione, ossia un 200 cavalli Honda, a sua volta dotato di elica di passo 17", una scelta da rivedere in quanto il motore non raggiunge tutti i giri dichiarati, penalizzando in questo caso anche un po' le potenzialità dell'imbarcazione. Riteniamo però che scendendo di uno o due passi ed alzando di un foro il motore sullo specchio si possa ottenere un abbinamento perfetto. A bordo durante il test abbiamo quasi il pieno di carburante e siamo in due persone a bordo. Il mare è calmo, il cielo è coperto e non c'è vento. Ci muoviamo a lento moto uscendo dal porto di Cala Galera e registriamo che la velocità minima che l'imbarcazione è in grado di sviluppare con questo motore è di 2,7 nodi. Poi passiamo ai rilevamenti di rito, che cominciano con il tempo d'ingresso in planata, in appena 4", senza beccheggii o cabrate dello scafo. La prua è ben piantata in acqua, il che favorisce il passaggio sulle onde, mentre la poppa poco profonda consente di ipotizzare buone prestazioni anche con potenze inferiori, ma rende le virate veloci e strette un po' più scivolose verso l'esterno. Con trim al 60% della sua corsa a 4000 giri navighiamo a poco oltre 20 nodi, mentre a 5500 giri (top di regime raggiunto) arriviamo con il Gps a 29,7 nodi, che rappresenta la nostra vetta prestazionale. Le dimensioni dello scafo ne consentono un facile controllo in acqua, ed anche la direzionalità è buona, pur quando si esce da una virata stretta. In questo caso lo scafo, vista la forma della carena, vira senza poggiarsi sui piani e la sua inclinazione verso l'interno del raggio di curva è contenuta. Scendiamo di giri registrando i valori ad ogni 500 giri e, a 2800 rpm tocchiamo il punto che rappresenta il limite per il mantenimento della planata, ossia quota 11,5 nodi. L'imbarcazione è asciutta e confortevole, il che rappresenta un punto a favore in più. Con un'eventuale motorizzazione entrobordo, in questo un Nanni Diesel T4-200, il cantiere dichiara valori velocistici non molto difforni da quelli ottenuti con il fuoribordo (se pur in condizioni non ottimali vista l'elica lunga), con una velocità dichiarata a 3520 giri di 24 nodi.

Produttore
Rhèa Marine, Francia

Importatore e distributore per l'Italia
Top Yachts
Marina Cala Galera, box 25 - 58018 Porto Ercole (GR)
Tel. 0564 830 234 - web: www.top-yachts.com



SCHEDA TECNICA

Categoria di progettazione: C in corso per B - Lunghezza ft: 7,30 mt - Larghezza ft: 3 mt - Peso senza motori: 3000 kg - Acqua: optional, circa 150 lt - Carburante: serie 300 lt - Portata persone: n. 8 - Motorizzazione prova: 200 cv - Motorizzazione massima: 200 cv fuoribordo o entrobordo - Progettista: Archietti Joubert-Nivelt e designer Bertrand Danglade - Prezzo: € 43.060,00 + IVA solo scafo in versione FB, € 62.625,00 + IVA in versione EB con Nanni T4-200 da 200 cv.

PRESTAZIONI

Condizioni della prova: vento assente, cielo coperto, mare calmo
Carico: 2 persone, 275 litri di carburante, dotazioni di bordo complete
Velocità minima senza troll: 2,7 nodi
Velocità massima raggiunta: 29,7 nodi

L'OCCHIO DEL PESCATORE

Area pozzetto: 2,39 metri di larghezza x 1,62 metri di profondità utili - Altezza murata interna: 70 cm - Larghezza trincarino: 11 cm - Portacanne: sì - Vasca del vivo: sì - Vasca pescato: sì - Cassettiera: no.

MOTORIZZAZIONE DI PROVA

Honda BF200 4 tempi SOHC 24 valvole - 6 cilindri a V 60° - Alesaggio x corsa 89x93 mm - Cilindrata 3.471 cc - Potenza all'albero motore 200 cv (147,1 Kw) - Regime di rotazione 5.000 - 6.000 giri - Sistema di alimentazione: iniezione elettronica programmata multipoint Lean Burn - Peso a secco: 262 kg - Alternatore: 60A.

RILEVAMENTI

