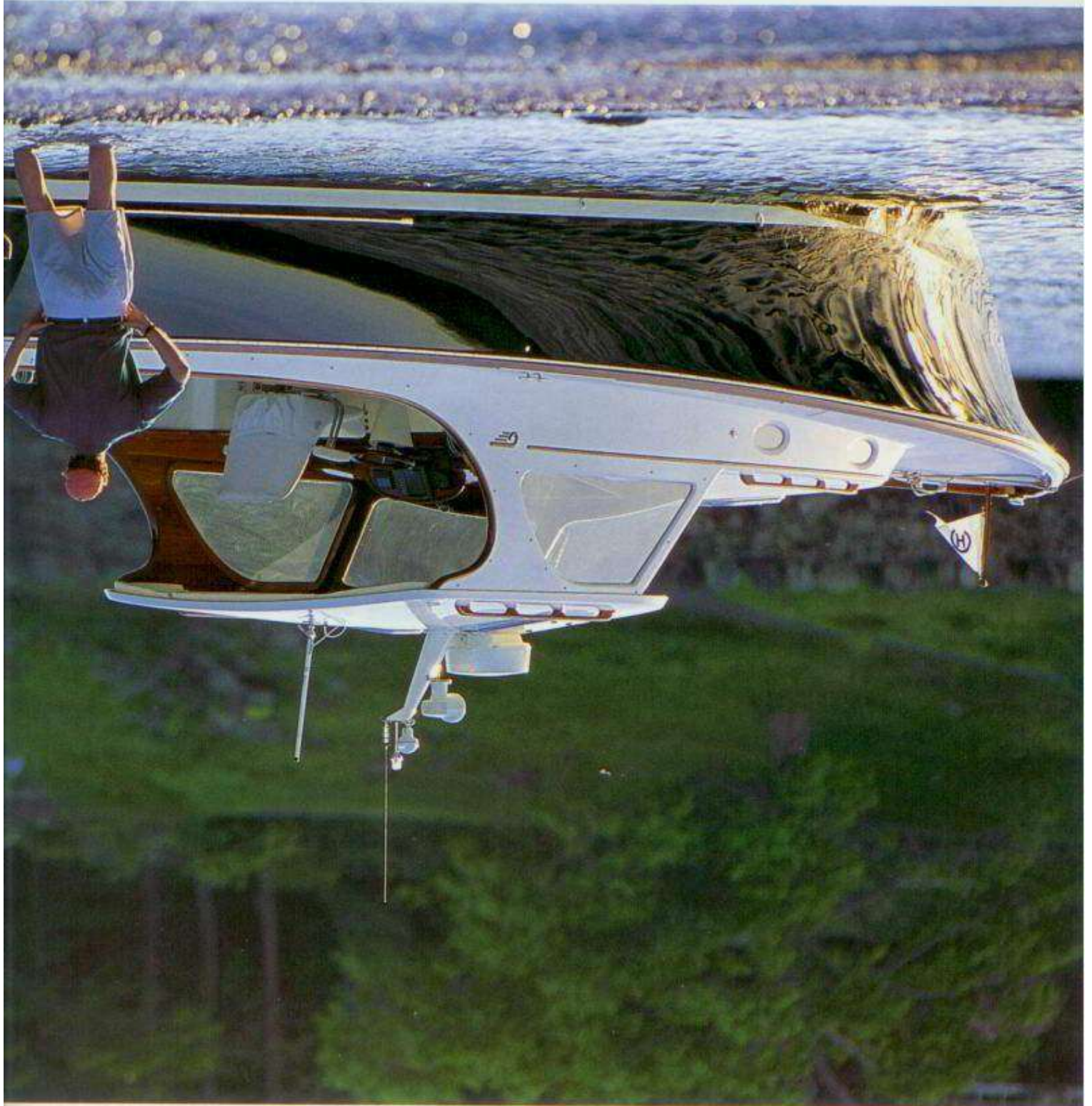


# LOBSTER, IL BOAT CHE SI FA

ate sulla costa orientale degli Usa per la pesca dei crostacei, sono state adottate dai diportisti  
leganza e di autentica tempra marinara. A dimostrazione che il futuro della nautica passa semp





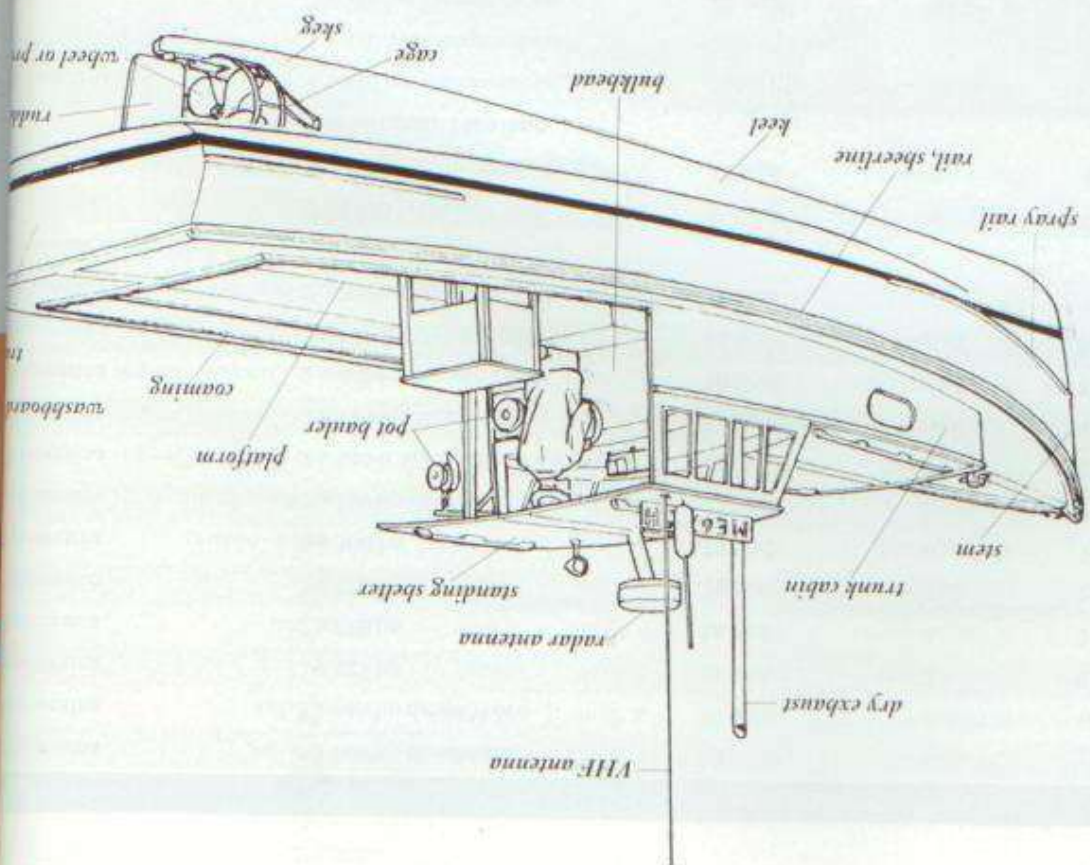
	Materiale	Motorizzazione	Velocità max	Posti letto	Prezzo
	Vetroresina	2 x 730 hp diesel Man	30 nodi	6+2	930.000 euro (Iva esclusa) full optional
	Vetroresina	2 x 440 hp diesel Volvo	33 nodi	6+2	480.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 125 hp	22 nodi	2	81.300 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 370 hp	36 nodi	4	249.600 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 370 hp	24 nodi	4+2	293.900 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 500 hp	24 nodi	6	Trattativa privata
& Ser	Legno	2 x 150 hp Lombardini	28 nodi	3	250.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 315 o 370 hp diesel Yanmar	26 nodi	6	259.400 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 440 hp diesel Yanmar	26 nodi	6+1	429.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 440 hp diesel Yanmar	26 nodi	6+1	450.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 720 hp diesel Yanmar	28 nodi	8+2	Non disponibile
	Vetroresina	2 x 700 o 800 hp Man	34 nodi	4/6	1.000.000 euro (Iva esclusa)
	(infusione sottovuoto)				
		2 x 1300 hp Man	50 nodi	4	Non disponibile
	Composito	2 x 370 o 440 hp diesel Yanmar con Idrogetto Hamilton	37 nodi	2	495.000 dollari (Iva esclusa)
	Vetroresina	1 x 315 hp Yanmar diesel 1 x 350 Volkswagen diesel			
		2 x 240 hp Yanmar diesel	28 nodi	2+2	255.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 240 hp Yanmar diesel			
		2 x 315 hp Yanmar diesel	28 nodi	4+2	361.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 440 hp Yanmar diesel	28 nodi	4+2	540.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 1300 hp Yanmar diesel	32 nodi	10	1.700.000 euro (Iva esclusa)
	Legno (lamellare incrociato)	2 x 350 diesel Caterpillar	31 nodi	4	530.000 euro (Iva esclusa)
)	Vetroresina	2 x 800 Man	33,5 nodi	5	940.000 euro (Iva esclusa)
arda	Composito	2 x 440 hp Yanmar	38 nodi	4+1	490.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 710 hp Caterpillar	29 nodi	6+2	1.200.000 euro (Iva esclusa)
	Legno	2 x 420 diesel Yanmar	28 nodi	4	952.000 euro (Iva inclusa)
	Vetroresina	2 x 350 hp diesel Caterpillar	32 nodi	4+1	318.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 450 hp diesel Caterpillar	29 nodi	6	586.000 euro (Iva esclusa)
	Vetroresina	2 x 660 hp diesel Caterpillar	29 nodi	6+2	Da definire
	Sandwich Corecell	2 x 440 hp Yanmar diesel	38 nodi	4	700.000 dollari (Iva esclusa)
	Sandwich Corecell	2 x 825 hp Detroit diesel	38 nodi	4	1.500.000 dollari (Iva esclusa)
	Vetroresina	Vari	30 nodi	2	180.000 dollari (Iva esclusa)
	Composito (kevlar/carbonio)	1 x 440 hp diesel Yanmar	29 nodi	2	Non disponibile
	Composito (kevlar/carbonio)	2 x 440 hp diesel Yanmar	33 nodi	2	Non disponibile
	Composito (kevlar/carbonio)	2 x 440 hp diesel Yanmar	32 nodi	4	Non disponibile
	Composito (kevlar/carbonio)	2 x 800 hp diesel Caterpillar	33/38 nodi	4	Non disponibile
	Vetroresina	2 x 370 hp diesel Yanmar	32 nodi	4	380.000,00 euro (Iva esclusa)
	Legno	2 x 800 hp diesel Man	32 nodi	4	1.130.000 dollari (Iva esclusa)
	Legno	2 x 800 hp diesel Man	31 nodi	6	1.390.000 dollari (Iva esclusa)



A destra, lo schema  
 riassuntivo di tutti gli elementi  
 che distinguono e rendono  
 inconfondibile una classica  
 lobster boat. La costruzione  
 è caratterizzata da alcuni  
 tipici elementi strutturali,  
 come lo specchio di poppa  
 verticale, la plancetta  
 poppiera con carabottino,  
 il pozzetto molto ampio,  
 il pescaggio ridotto, la prua  
 alta e spassata, la fuga su due  
 livelli con parte centrale ad  
 altezza d'uomo, le ampie  
 portate e una sola timoniera.  
 Sotto, il disegno di un  
 modello da 43 piedi del  
 cantiere Oyster, costruttore  
 inglese che si è mantenuto  
 fedele alla tradizione  
 americana e l'ha improrogabilmente  
 con l'impiego di essenze  
 pregiate che sono tipiche  
 della tradizione nautica  
 made in United Kingdom.

Esportati anche in America e in Sud Africa.  
 È un indiscutibile titolo di merito riuscire a esportare proprio nella patria delle lobster boat, magari facendo concorrenza a colosissimi come la Hinckley, marchio storico della cantieristica, esistente dal 1928. Hinckley, con sedi lungo la costa orientale e occidentali degli Usa, produce barche eleganti, proporzionate e ben costruite. Sono un punto di riferimento estetico, e col prezzo di una Hinckley se ne comprerebbero due di quelle nostrane. La flotta del cantiere è composta di quattro modelli in kevlar, carbonio e resina, dalla piccola Picnic EP di 12 metri, in produzione

dal 1994, alla serie dei Talara progettati da Bruce King. Hinckley motorizza anche con idrogetti, la barche su misura, vende direttamente e realizza un numero limitato di scafi per una selezionata clientela. Simile come aspetto esteriore alle Hinckley è l'italiana Toy 36 della Toy Marine di Savona. Linee gradevoli, pulite e con pochi fronzoli per questo "giocattolo" (toy, in inglese), voluto dal milanese Aldo Tomassina e dal savonese Alessandro Novella. Il primo ha esperienze di manager nel Team Prada e Nautor Challenge. Il secondo è fondatore di W. Service, un cantiere di Savona specializzato nel refitting di grandi yacht a vela e a motore con







*A sinistra, un disegno con il modello messo di recente in produzione da Lagoon, un costruttore della Repubblica Ucraina, che dimostra quanto sia diffusa in tutte le aree del mondo la tendenza stilistica nata sulle coste orientali degli Stati Uniti. Sotto, in un'immagine d'archivio scattata nelle acque del Maine circa mezzo secolo fa, una lobster che sarebbe la gioia di tanti appassionati di barcbe d'epoca.*



clienti del calibro di Wally, Nautor e Riva. Tomasina e Novella volevano produrre uno scafo a motore elegante e con personalità classica. Progetto della milanese Nauta Design di Mario Pedol e Massimo Gino, scafo in vetroresina realizzato a Torino, allestimento interno a Viareggio. Il prezzo è di fascia alta, anzi il più elevato della categoria, giustificato dal fatto che non si è risparmiato sulla qualità. Fino a oggi naviga solo un Toy 36, ma altri quattro saranno varati entro l'estate. Presto, con la collaborazione di Giovanni Bianchi Anderloni in qualità di direttore tecnico, nasceranno anche i Toy 48, 64 e 88. Niente male per una

società costituita solo alla fine del 2002.

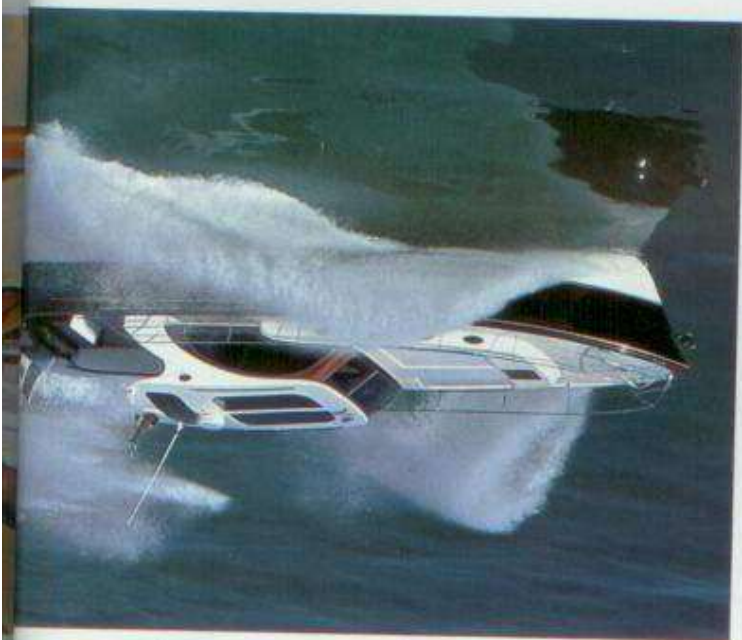
Spostiamoci a Fiumicino. Qui la londinese Morgan Yachts, nome che evoca quello del celeberrimo pirata, realizza il Morgan 44 Brave Duck. Lungo 13,50 metri, motorizzato con due Yanmar da 440 cavalli è in grado di arrivare a 36 nodi. Anima ispiratrice del cantiere il 53enne Leopoldo Rodriguez degli omonimi cantieri messinesi, fondati nel 1887 dal barone Rodriguez e anche ex proprietario del cantiere Baglietto di Varazze. Il Brave Duck è un progetto di Besozzi-Selvetti di Desenzano del Garda. Lo scafo in sandwich e resina è costruito sottovuoto, per conferire maggiore



aderenza alle varie componenti dello scafo. La resina è di tipo vinilester, che ha costi superiori a quella isofalamica tradizionalmente impiegata per la costruzione navale. Il procedimento è più costoso e laborioso, ma si traduce in una maggiore affidabilità, durata e protezione contro eventuali fenomeni di osmosi. Sczionando lo scafo incontriamo, dall'esterno verso l'interno, la verniciatura, il gelcoat, tessuti unidirezionali e biassiali di vario tipo, il sandwich di Corecell, ulteriori strati di vetro fra cui alcuni di kevlar, il tutto legato dalla resina vinilester. Lo spessore totale nell'opera viva è di circa 4 centimetri, leggermente minore nell'opera morta per finire con uno strato di circa 2,5 centimetri nel cielo della tuga. In quattro anni di vita la società ha già venduto 24 lobster, intro-ducendo anche l'acquisto in leasing. Rodriguez finora non ha esposto in Italia ma solo a Miami, Fort Lauderdale, Palm Beach, Düsseldorf e a Cannes, in Costa Azzurra. Nel Principato di Monaco esiste anche l'unico rivenditore autorizzato in Europa degli scafi Morgan. Chi vuole risparmiare può acquistare un

Brave Duck 44 usato con solo 100 ore di moto a 400mila euro, risparmiando ben 90mila euro sul nuovo. Al grido di «classico è bello», Morgan Yachts varerà in futuro una serie di scafi che riprendono le linee dei fast commuter, barche veloci impiegate negli Anni 30 dai magnati americani dell'alta finanza per raggiungere gli uffici di Manhattan dalle loro ville di Long Island. Qualche lobster boat arriva anche dalla Turchia, paese dove la manodopera costa un quinto rispetto all'Italia. Da cinque anni la figure Scafortune di Lavagna di Gianmario Schmidt importa dal cantiere turco Egemar di Ege Kamran i modelli Liberty. Le barche arrivano finite e in Italia viene solo installata la strumentazione di navigazione e la passerella. La linea Egemar, 15 modelli realizzati a Istanbul per un totale di 100 unità l'anno, sono in vetroresina con sovrastrutture in mogano e teak e verniciatura brillante in Awl Corp di vari colori. Del modello Liberty 48 la Scafortune ha già venduto nove esemplari e ora si sono aggiunti i nuovi 35 e 40. Il primo Liberty 70 arriverà da noi entro quest'anno, ma si trat-

A fianco, la navigazione di due Brave Duck 44 piedi della Morgan Yachts di Fiumicino. Sotto, a sinistra, il 13,80 metri del costruttore loomusc Austin Parker, a destra, Emozione, 55 piedi dei Camber Napoli Franchini. Nella pagina a fianco, una corollata di immagini di interni: da sinistra in alto e in senso orario, il Dolphin 51 di Mocchi Craft, il Sam Shan Morgan Yachts e il 55 piedi Emozione di Franchini.







## BUILT-DOWN O SKEG-BUILT, IL DILEMMA DELL'ARAGOSTIERA

*Built-down o skeg-built? I termini indicano una particolare conformazione dell'opera viva di una lobster boat. Nello stato americano del Maine queste due distinzioni hanno dato vita ad accesi dibattiti fra i pescatori e i proprietari di queste barche. In generale le carene in legno delle lobster boat presentano una V accentuata a prua per poi appiattirsi man mano che si procede verso poppa.*

*Quelle built-down affondano le loro origini costruttive nei Friendship sloop, barche a vela di circa 13 metri impiegate dalla fine dell'Ottocento per la pesca delle aragoste. Come già descritto da un cronista specializzato: "In una imbarcazione di legno built-down, le assi del fondo degradano fino a un incastro circa a metà tra la chiglia e il bordo libero. Quando i paglioli del fondo sono inseriti, viene ottenuta una struttura triangolare molto robusta". Quelle skeg-built invece "hanno il fondo piatto che si incastra rigidamente nel-*

*la chiglia, che così costruita, col tempo inizia a lavorare male provocando usura lungo le giunzioni". In queste ultime manca anche una sentina e un eventuale accumulo d'acqua tenderebbe a lambire il motore.*

*Le built-down sono giudicate più robuste e quindi in grado di trasportare più peso, meno esposte al degrado del legno, più marine, più spaziose per l'installazione del motore e maggiormente stabili in navigazione. Fra le peculiarità delle skeg-built invece la maggior velocità dovuta alla minore superficie bagnata oltre alla semplicità ed economicità costruttiva. Ma la differenza che risalta maggiormente è come l'una o l'altra tipologia di imbarcazione reagisce alla navigazione a motore. Un dislocamento pesante raggiungerà certe velocità solo in funzione della potenza del propulsore, mentre una carena a V più moderna cavalcherà meglio le onde, ma sarà meno manovrabile alle basse velocità.*

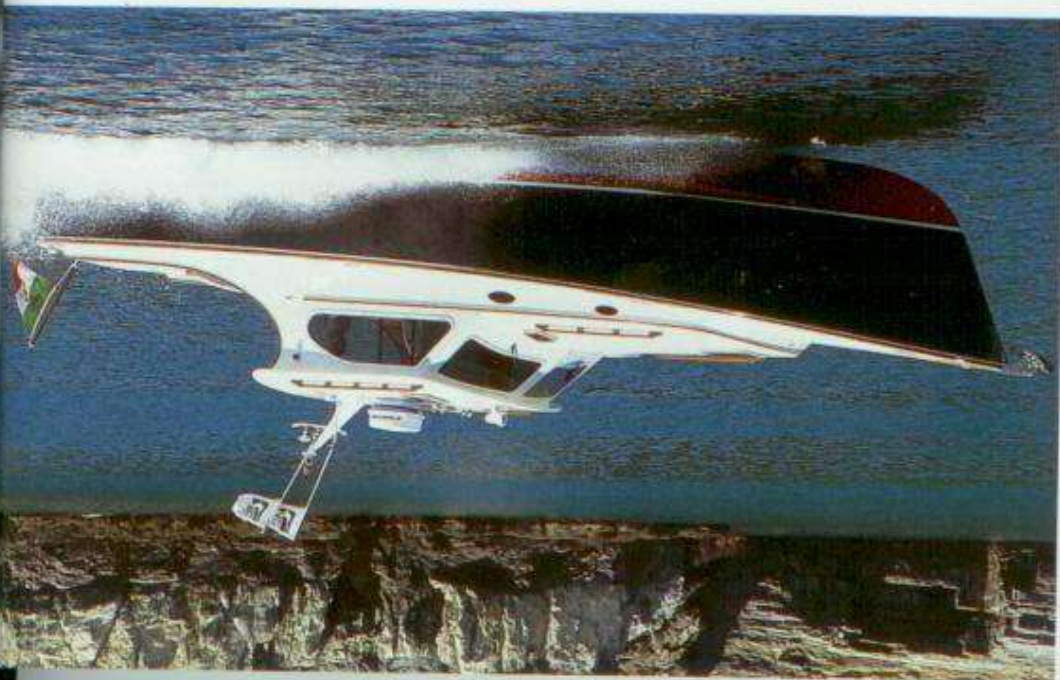


ta di una imbarcazione più simile a un motoryacht. La progettazione è curata dall'architetto spezzino Fulvio De Simoni, esperto designer di motoscafi moderni. Rimaniamo in Turchia dove nascono le lobster in legno del cantiere Vicem Yachts, quello che fino a poco tempo fa costruiva con il nome di 3E Shipyard. Alla sede di Istanbul presto si affiancherà quella di Antalya, sempre in Turchia, mentre è già operativa una succursale negli Stati Uniti, a Fort Lauderdale. Non si tratta certo di un cantiere, ma di una realtà imprenditoriale nata all'inizio degli Anni 80 per produrre golette fino a 30 metri da adibire al charter. Oggi è in grado di produrre tre diverse linee di scafi a motore (Classic, Sportfisher e Sportcruiser), di lunghezza compresa fra i 15 e i 32 metri. Attualmente è in costruzione la barca numero 54, anch'essa destinata al mercato americano, come il 90 per cento di tutta la produzione. Le lobster boat classiche, realizzate con legni stagionati di mogano khaya, mogano acajou e teak le cui percentuali di umidità non superano il 15 per cento, portano i nomi di Vicem 52, 54, 58, 65, 75, 85, 95 e 105. Tralasciando quelle più grandi, con dimensioni da maxi yacht, consideriamo la fascia dai 15,90 ai 19,85 metri. Anche in questi scafi, con doppie motorizzazioni Man da 610 a 820 cavalli di potenza, le velocità massime non scendono mai sotto i 31 nodi. Tutte montano il bow thuster, un generatore e l'aria condizionata. I prezzi? Da 800mila a 2,5 milioni di dollari, ma attraverso il Monaco Marine Group ([www.yachtworld.com/monacomarine](http://www.yachtworld.com/monacomarine)) si può trovare qualche buon usato. È prodotto in Turchia vicino a Istanbul e importato in Italia dalla Lotri Yachting di La Spezia ([www.lotriyachtingtrade.it](http://www.lotriyachtingtrade.it)) anche il Day Tripper 40 del cantiere Dercil Yachts, lobster boat di 12 metri che sfiora il mezzo milione di dollari. Costruzione in composito (vetrosina, carbonio e kevlar), 2 + 2 posti letto e 37 nodi di velocità massima garantiti da due Yanmar da 440 cavalli con propulsione a idrogetto. Ne navigano 15 esemplari negli Usa e due in Mediterraneo.

Il San Juan 48 è un'altra lobster realizzata oltreoceano dalla



A fianco, il Day Tripper, un 40 piedi del cantiere turco Dercil Yachts. Sotto: a sinistra, il 60 piedi del cantiere toscano Nautilia Construction, a destra, il 49 piedi del cantiere Rose Island di Chignolo d'Isola, in provincia di Bergamo, presente sul mercato con una linea di lobster fino a 18 metri. Nella pagina a fianco, a tutta velocità, il Goldstar 440 del Cantiere Estensi, che unisce le prestazioni sportive all'agilità di un miniyacht.







San Juan Composites di Anacortes, nello stato di Washington. Il progetto è del canadese Gregory C. Marshall, la lunghezza di 15,78 metri, la costruzione in vetroresina e sandwich di Corecell. I 30 nodi sono garantiti da due Detroit diesel da 825 cavalli l'uno. Anche in questo caso linee morbide e grande eleganza. Nel garage di poppa è alloggiato il tender, varabile tramite una gru mobile.

Pendennis 46 è il nome di una lobster boat in legno, costruita dall'inglese Pendennis Shipyard di Falmouth, cantiere già noto per gli interventi effettuati su imbarcazioni come Adela, Adix, Shamrock V e Fair Lady. Quasi 14 metri di mogano, con una doppia motorizzazione Yanmar in grado di raggiungere i 28 nodi e oltre 500 miglia garantite di autonomia di navigazione. Qui il bow thruster, il generatore, l'aria condizionata e una parte della strumentazione di navigazione sono optional. Ecco come la giudica Dag Pike, navigatore britannico di grande esperienza: «Quando ogni anno effettui test su oltre 50 imbarcazioni diventa difficile trovare

uno scafo che susciti vero interesse. Il Pendennis 46 è una di quelle rare barche che ti riportano all'epoca d'oro del motore, rappresenta quel ponte che riempie il vuoto fra la propulsione velica e quella a motore. Elegante, confortevole, solido, un'esperienza emozionante». Chi proprio non può fare a meno di volare sulle onde a elevatissima velocità può acquistare il Derecktor 50/50, sigla che sta a indicare rispettivamente la lunghezza in piedi dell'imbarcazione e la velocità massima che può raggiungere. I due motori Man da 1300 cavalli l'uno spingono infatti questa lobster in kevlar e vetroresina, progettata da Doug Zurn, a una velocità da aliscafo. La costruisce il cantiere Derecktor Shipyards, attivo dal 1947, con sedi a New York, in Florida e Connecticut. Da bravi americani, appassionati di pesca, hanno anche pensato di installare in pozzetto un paio di poltrone da big game fishing. Torniamo alle lobster boat nostrane o meglio, esaminiamone un paio decisamente particolari. Una è il Dolphin 51' della Mochi Craft, marchio storico della cantieristica nazionale fondato a



A destra, il 50 piedi in legno del costruttore turco Vicem Yachts. Sotto, a sinistra, il 38 piedi della Classic Cruiser di Amburgo. A destra, il Liberty 48 di Egmont, un altro costruttore turco che è stato capace di cogliere le più promettenti tendenze sul mercato delle medie imbarcazioni. Nella pagina a fianco, sospeso tra le memore di un glorioso passato e un futuro quanto mai promettente, l'11 metri costruito tutto in legno da Leopoldo Colombo.




Pesaro nel 1960 e dal 2001 di proprietà del Gruppo Ferretti. Lunga 15,85 metri e larga 4,90, è in grado di raggiungere una velocità massima di 35 nodi. Il progetto è dello Studio Victory Design ([www.victory.it](http://www.victory.it)), fondato da Brunello Acampora nel 1989. Una delle differenze più evidenti con le altre lobster nazionali, anche se bene occultata, è rappresentata dalla poppa, che nasconde un mini-garage per l'alloggiamento del tender di bordo. Il tettuccio sopra la timoneria è scorrevole, il prendisole prodiero è incassato sulla bassa tuga, le finestrate laterali sono continue. Già, gli altri costruttori potrebbero obiettare che sono cose da motor yacht e non da lobster boat. Piaceranno le idee? Verranno copiate o ignorate? E forse l'inizio di un "new lobster boat style"? Attualmente navigano 14 Dolphin 51', di cui 12 in Europa e 2 negli Usa. Chiamo poi Emozione del cantiere Franchini. Non si tratta di una vera e propria lobster boat. Appare più come una via di mezzo fra un moderno motor yacht e un'antica aragostiera. Emozione, oltre alle dimensioni da maggiorata

(lunghezza di 17,15 metri), esibisce una poppa sonda, elaborata, a becco di fiasco pronunciato, con un dislivello in coperta marcato da scalini lungo i passavanti. Anche qui lo scafo è in vetroresina realizzato col metodo di infusione sottovuoto, con coperta e interni in teak di Burma. Finora navigano due esemplari, di cui uno fa base in cantiere e l'altro è all'omaggio nel porto di Senigallia, mentre un terzo è già in costruzione. Franchini rimane sinonimo di garanzia costruttiva, fama creata dal maestro dascia Michele Franchini che nel 1946 fondò a Riccione il suo primo cantiere. Oggi sono oltre 450 le barche a vela di Franchini che navigano in tutto il mondo. Emozione, progettata dal figlio Massimo, fa parte di una nuova gamma di motor yacht, denominata Franchini Classic Powerboat. Non è finita. E notizia recente che anche lo storico Cantiere Pezzini di Viareggio, specializzato nel restauro di scafi d'epoca e nella realizzazione di alberi in legno, costruirà presto il Max 10, piccola lobster boat lunga 9,95 metri. Un natante quindi, con-



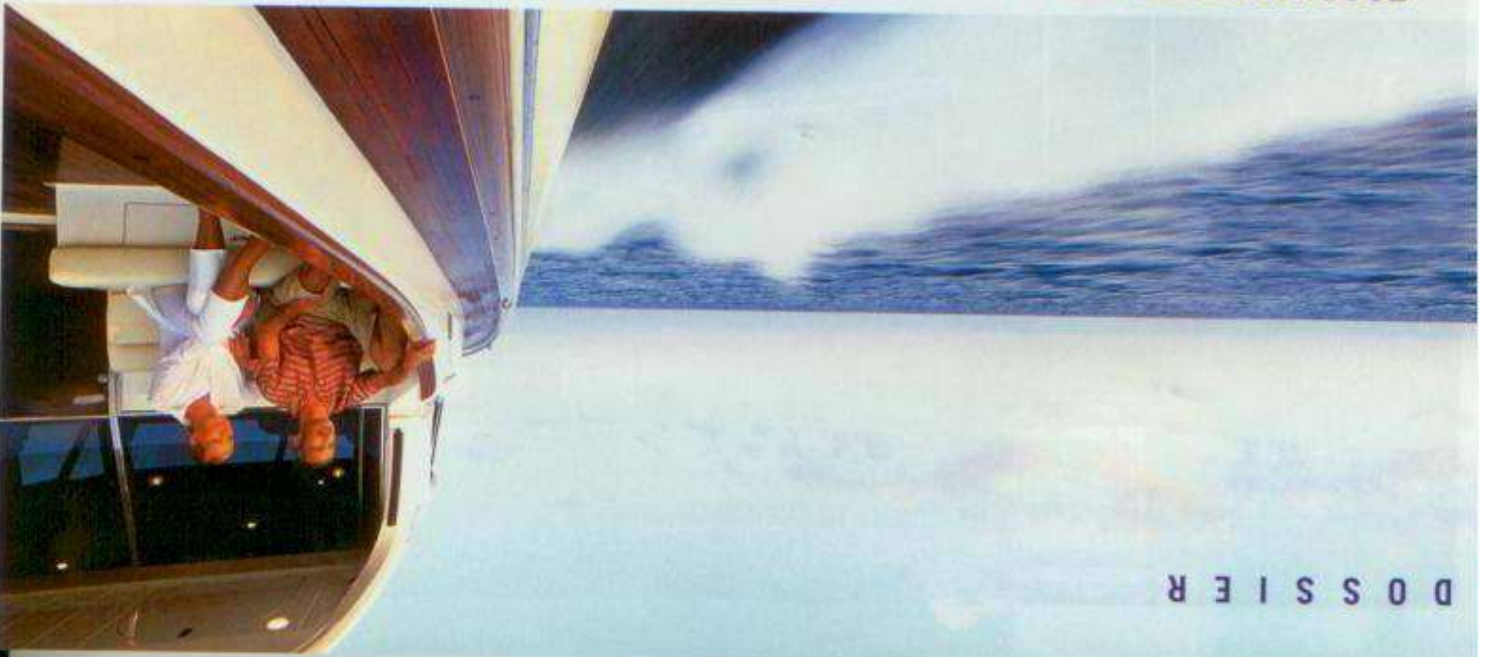


ducibile senza patente nautica. Inizialmente sarà in legno lamellare, poi, se i riscontri saranno soddisfacenti, potrà partire la produzione in vetroresina. Si accettano prenotazioni. Ispirazione lobster anche per i Navalìa, del cantiere toscano Navalìa Constructions, e per i Goldstar dei Cantieri Estensi-Zeta Group. Segno che ormai in Italia non ci si può proprio astenere dal reinterpretare la barca oggetto di culto del momento. Ma se le lobster boat finora presentate sono troppo moderne per i vostri gusti, allora non vi resta che visitare il sito Internet [www.southportislandmarine.com](http://www.southportislandmarine.com). Qui troverete alcuni modelli talmente semplici ed essenziali, con tanto di cassone motore in mezzo al pozzetto come si installava una volta, che potrebbero fare al caso vostro. Insomma, scafi da vero tradizionalista che non costano una fortuna e tutto sommato permettono di fare le stesse cose che fa una lobster moderna. Il modello di punta è il Southport 30, realizzato su carena semidislocante e con singola motorizzazione diesel in grado di raggiungere i 30 nodi. Una pic-

cola lobster in vetroresina adatta a chi ha un piccolo posto barca e un piccolo budget. Si parte infatti da 180mila dollari che al cambio attuale fa circa 140mila euro. Esiste anche una versione Southport 33, con carena a V profondo, in grado di arrivare a quasi 50 nodi. Quelle vendute navigano principalmente nel Maine, ma se ne ordinate una ve la recapitano a casa senza alcun problema. Ecco quindi che la lobster boat, con quell'accezione "boat" che identificava la barca intesa più come strumento di lavoro, sta lasciando sempre più il posto allo yacht, quello impiegato per la crociera pura, lo svago e il riposo. Nulla di sconvolgente perché, a ben vedere, ogni scafo da diporto affonda le sue radici nel mondo delle barche da lavoro. Sarà curioso notare nei prossimi anni quanti e quali nuovi cantieri cominceranno a produrre queste imbarcazioni. Se la tendenza verrà confermata sarà una rivincita del classico, che farà piacere ai tradizionalisti. La dimostrazione che il futuro non deve necessariamente esprimersi in modi avveniristici, ma può rinnovare il successo di mode e stili già collaudati. 



## ECCO DOVE TROVARLE

**Abati Yachts**

via dell'Industria  
Rosignano Solway (LI)  
tel. +39/0586-794830  
fax +39/0586-768693  
www.abatiyachts.com  
info@abatiyachts.com

**Austin Parker Srl**

via Mattei 3  
Rosignano Solway (LI)  
tel. +39/0586-764153  
fax +39/0586-766936  
www.austinparker.com  
info@austinparker.com

**Cantiere Navale Pezzini**

via Paladini 50  
Viareggio (LU)  
tel. +39/0584-383122  
fax +39/0584-383122  
mapezzini@tin.it

**Cantieri Estensi-Zeta Group**

via E. Barsanti 26, Forlì  
tel. +39/0535-92022  
fax +39/0535-92603  
www.cantierestensi.it  
zetagroupboats@libero.it

**Cantieri Navali Franchini**

via Padana, località Ponte  
Rio di Monteporzio (PU)  
tel. +39/071-7952079  
fax +39/071-7952692  
oppure 7952023  
www.franchini-international.com

franchini@franchiniyachts.it

**Derektor Shipyards**

311 East Boston Post,  
Mamaroneck,  
NY 10543, Usa  
tel. +1/206/7632383  
fax +1/206/7622627  
www.derektor.com  
marketing@derektor.com

**Dereitl Yachts**

Ozel sektor tersaneler bogesi 13  
81700 Tuzla  
Istanbul - Turchia  
tel. +90/216/3954480  
fax +90/216/3959345  
www.rbdereitl.com  
info@rbdereitl.com

**Egemar - Seafortune**

Porto turistico di Lavagna,  
Box 55-56-57 - Lavagna (GE)  
tel. +39/0185-324200  
fax +39/0185-322206  
www.seafortune.it  
seafortune@seafortune.it

**Leopoldo Colombo**

via Brentano 3  
Grante Cadenabbia (CO)  
tel. e fax +39/0344-41428  
www.colomboleopoldo.it  
**Mochi Craft - Ferretti Spa**  
via Ansaldo 5/7 Forlì  
tel. +39/0543-787808

fax +39/02-70057554

**Morgan Yachts**

via Lucio Fabio Cilone 9, Roma  
tel. +39/06-5755544  
www.morganyachts.com  
info@morganyachts.com

**Navalia Constructions Spa**

via Poggio alle Viti 1665  
Stiava (LV)  
tel. +39/0584-430541  
fax +39/0584-430684  
www.navaliacstructions.it  
navalia@navaliacstructions.it

**Pendennis Shipyards Ltd**

The Docks, Falmouth, Cornwall,  
England, TR11 4NR  
tel. +44/1326/211344  
fax +44/1326/319253  
www.pendennis.com  
info@pendennis.com

**Rose Island**

via Bedeschi 21  
Chignolo d'Isola (BG)  
tel. +39/035-4997391  
fax +39/035-994323  
www.lobsteryachts.com  
roseisland@rosaecc.com

**San Juan Composites**

502 34th Street  
Anacortes, WA 98221, USA

tel. +1/360/2993790  
fax +1/360/2992747  
www.sanjuanayachts.com

**Southport Island Marine, LLC**

P.O. Box 320  
648 Hendricks Hill Road  
Southport, ME 04576 - USA  
tel. +1/207/6336009  
fax +1/207/6339947  
www.southportislandmarine.com  
info@southportislandmarine.com

**The Hinckley Company**

P.O. Box 699, 130 Shore Road,  
SW Harbor, ME 04679 (USA)  
tel. +1/207/2445531  
fax +1/207/2449833  
www.hinckleyyachts.com  
sales@hinckleyyachts.com

**Toy Marine**

via Fiume 2b/1  
Savona  
tel. e fax +39/019-800757  
www.toymarine.it  
info@toymarine.it

**Vicem Shipyards**

Organize Deri San.  
1. Yol H1 Parsel  
34957 Tuzla  
Istanbul - Turchia  
tel. +90/216/3940450-51-52  
fax +90/216/3940204  
www.vicemyacht.com  
info@vicemusa.com





*A sinistra, il 44 piedi Talaria: lo costruisce il cantiere americano Hmckley, che è stato tra i primi ad adattare le lobster boat alle esigenze del diporto moderno. Sopra, la colorata attrezzatura per la pesca ai crostacei, in un porto del Maine.*

**SPECCHIO DI POPPA** rigorosamente verticale, plancetta poppiera con carabottino, fiancate al giardinetto stondate e rientranti, ampio pozzetto con calpestio in teak, cavallino accentuato, carena a V, pescaggio ridotto, prua alta, svastata e affilata in acqua, presenza di una chiglia interrotta in corrispondenza dell'uscita delle linee d'asse dei motori. E ancora, tuga su due livelli, di cui quella centrale ad altezza d'uomo e con ampie vetrate perimetrali, mentre quella prodiera più bassa, con profili arrotondati e oblò cromati di forma ovale per dare luce e aria sottocoperta. Una sola timoneria, sempre a dritta, una o due cabine per armatore e ospiti, una sola toilette. Più soluzioni per l'arredamento: chi realizza un doppio divano trasferendo in pozzetto il blocco cucina, chi preferisce quest'ultima sottocoperta e nascosta alla vista. Tutte montano la doppia antina persiana in mogano che fa tanto classico e divide la zona giorno del ponte superiore da quella notte del ponte inferiore. Una sola barca? No, tante. Quelle descritte sono le caratteristiche delle moderne lobster boat attualmente in circolazione. Un'imbarcazione a motore già definita dalla stampa specializzata d'oltreoceano "di una grazia estetica e doti marine paragonabili a quelle di una barca a vela... Le sue linee suscitano un moto di ammirazione". Insomma, potrebbe diventare il mezzo ideale per chi non ha più l'età o la voglia di sbucciarsi le mani a issare rande o prendere terzaroli. Anzi, l'eventuale nuovo armatore potrebbe prenderci gusto nello scoprire che al posto dei canonici 5-6 nodi se ne fanno come minimo il triplo, senza neanche spingere a fondo la manetta del gas e rimanendo ben piantati sull'acqua. Ridotto anche il rollio, grazie a una stabilità di forma

tutto il mondo come simboli di  
dalla tradizione

di **Paolo Maccione**

# YACHT



A fianco, l'ormeggio di alcune lobster boat in una rada lungo le coste del Maine. Sotto, in un'inquadratura da prua, il Dolphin 51 della Mocchi Crasti mostra le linee aerodinamiche di un moderno cruiser, in grado di raggiungere punte di velocità massima di 35 nodi. Nella pagina a fianco, un'altra omaggiata del Dolphin 51, una delle più riuscite interpretazioni realizzate dalla cantieristica italiana, prendendo ispirazione dalle barche da lavoro dei pescatori di aragoste d'oltreoceano. In due anni ne sono stati venduti 14 esemplari.

generata da un'importante larghezza al baglio massimo, invariata per i tre quarti di lunghezza dello scafo.

Ma si tratta di una moda o rappresenta il futuro del motoryacht di piccole e medie dimensioni? Sicuramente è una tendenza, che non accenna a diminuire. Anzi. Da circa un lustro in Italia questo genere di barche, di lunghezza compresa fra i 10 e i 15 metri, sta conoscendo una seconda giovinezza. La prima l'ha vissuta oltre settant'anni fa lungo le coste dell'Atlantico orientale degli Stati Uniti, quando i pescatori di aragoste (*lobster*, in inglese) del Maine e del New England ne fecero lo scafo d'elezione per caricare le ceste di vimini per la cattura del prelibato crostaceo. Poi i primi timidi diportisti commissionarono le stesse barche per un uso pretamente crocienistico. Ne più né meno quello che avviene oggi da parte di appassionati che, per farsi costruire la barca per le vacanze, si rivolgono ai cantieri pescherecci, soprattutto nel Sud Italia, famosi per costruire barche da lavoro quasi corazzate.

I maestri d'ascia americani accontentarono i clienti, costruendo gli scafi con le stesse dime e gli stessi legni, dalla quercia al mogano, con i quali realizzavano le barche per i pescatori, magari aumentando gli spazi interni per offrire una maggiore abitabilità. Il risultato fu quello di ottenere barche ognitempo, in grado di affrontare avverse condizioni meteorologiche. Da qui la loro fama, giunta fino ai giorni nostri.

Non sono tanto diverse da quelle degli Anni 30 le lobster boat di oggi. Il profilo generale e l'aspetto esterno non hanno subito scioccanti stravolgimenti. Certo, tutto è stato rivisitato, abbellito, ingrandito e migliorato. Alcune lobster boat moderne hanno una robusta batagliola per impedire di finire fuoribordo (a volte imposta da precise disposizioni del Rina), un bel musone di prua con tanto di sarpacore elettrico, la doccia in pozzetto, magari anche calda e fredda, la passerella telecomandata, i vetri fumé, il cielo della tuga pieno di antenne radar, vhf, tv e satellitari. Ma sono solo dettagli, più o meno costosi, che devono soddisfare i capricci di un amatore che accompagna la propria famiglia a fare il bagno. Il layout dell'epoca è rimasto sostanzialmente invariato. Diciamo che si è modificata la destinazione d'uso, e se una volta l'ampio pozzetto serviva per ammassare chili di aragoste, oggi lo si usa come piattaforma galleggiante per oziate sprofondati su una sedia da regista. La più azzardata variazione sul tema, con chiari richiami al passato, è rappresentata dall'installazione di un basso albero a centro barca usato per armare una piccola randa bermudiana con funzioni non certo propulsive, bensì esclusivamente stabilizzatrici, oltre a servire come bigo di carico per issare a bordo oggetti pesanti, tender compreso. Ma nessuna delle lobster boat

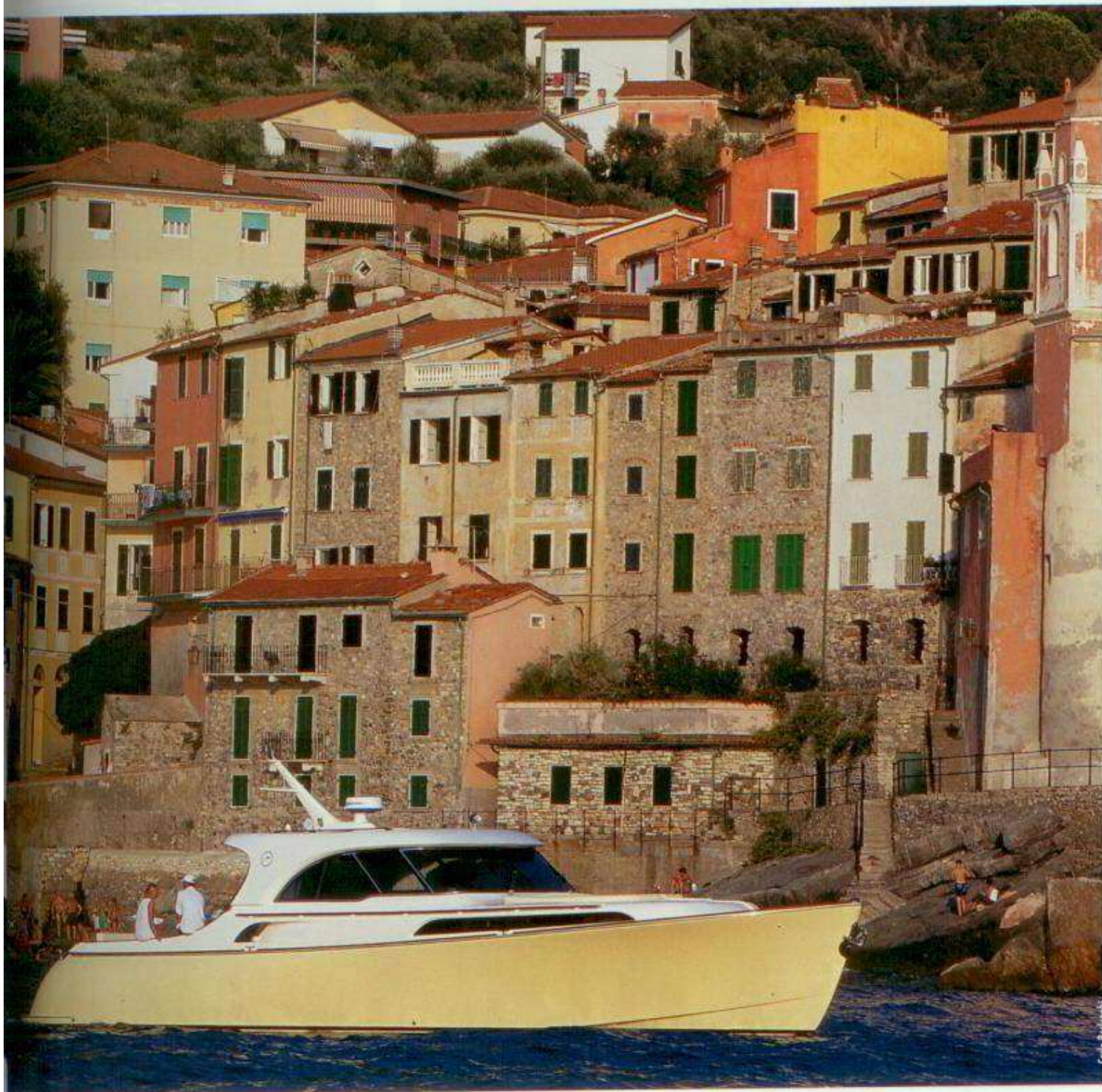
naviganti dalle nostre parti ha osato spingersi a tanto. Forse per il timore di ridicolizzarsi. Un siffatto alberetto verrebbe infatti difficilmente digerito dal diportista medio, che non vuole una copia della barca di Paperno e rinuncia all'inegabile vantaggio di poter stabilizzare lo yacht alla fonda, esattamente come succede armando la mezzana nei ketch e negli yawl.

Così, altri hanno in comune le lobster boat moderne? Innanzitutto non sono scafi dislocanti che procedono pigramente a 10 nodi e nemmeno si tratta di carene plananti da salti sulle onde a 40-50 nodi, però i loro 30 nodi, e anche qualcosina di più,



Bruno Bonifazi





li fanno tutti. O, per meglio dire, li devono fare tutti. Perché chi è ormai abituato a partire dalla Liguria per raggiungere la Corsica entro l'ora di pranzo difficilmente è disposto ad arrivarci per la merenda. Ben vengano quindi potenti motorizzazioni entro-bordo, sempre doppie e con trasmissioni in linea d'asse, siano esse Man, Caterpillar o Yanmar. Così nascono le lobster da 40 nodi. E i materiali? La differenza principale è nello scafo, che può essere in vetroresina o legno. Di metallo non se ne parla. Il primo materiale vince, anzi stravinca. Nove volte su dieci le lobster sono in fibra di vetro e resina epossidica. Perché? Le motivazioni

sono le stesse valide per qualsiasi motoryacht: minori costi di materiale e di manodopera, possibilità di costruzioni in serie, tempi di lavorazione più contenuti, rivendibilità, impatto psicologico. Già, anche quest'ultimo ha la sua importanza. Dire a un armatore che uno scafo in vetroresina gli garantirà manutenzione zero fa un bell'effetto, salvo tacergli che anche lui dovrà fare carena e "ripittare", come dicono i toscani, i bei mogani dell'opera morta e degli interni di cui sono cariche tutte le lobster boat. Ma il vero motivo per cui non si costruisce in legno è soprattutto un altro: nessuno è più capace di farlo. Vi pare poco? Oggi in Italia



A fianco, l'allungamento del tender a poppa del Dolphin 51 e, a destra, in due diversi passaggi, il varo del battello di servizio a bordo del San Juan 48. Sotto, il 15 metri del cantiere americano San Juan Composites in navigazione. Nella pagina a fianco, un'altra realizzazione della cantieristica d'oltreconfine: si tratta del 50/50, barca costruita da Director Shipyards, che riassume nel nome tutte le sue principali caratteristiche. Misura 50 piedi e, a dispetto delle linee tranquille da classic boat, ha due Man da 1300 cavalli che la fanno correre fino a 50 nodi.



solo due cantieri hanno affrontato e vinto questa sfida, il Cantiere Montisola del lago d'Isco e il cantiere Leopoldo Colombo di Granite Cadenabbia, sul lago di Como. Messi insieme non arrivano a dieci dipendenti, ma tra lance, lancette e lancioni a motore, dinghy 12 piedi, piccole derive e cabinati a vela, tutti sempre e rigorosamente in legno, hanno accumulato un patrimonio di esperienza unico. Quello che ha permesso di accettare la commessa per due lobster boat. Un anno di lavoro forzato per l'Alca 920 di Montisola e quasi due per il Colombo. Il Lobster La prima l'ha acquistata un ginevrino che naviga in Sardegna, mentre la seconda, chiamata Pedro, è di proprietà di un imprenditore lombardo che dopo un periodo di rodaggio sul lago di Como la trasferirà in Adriatico. Forse i 9,20 metri della lobster di Montisola sono un po' pochi, un metro in più non avrebbe guastato, ecco perché gli 11 metri di quella del Colombo la fanno apparire più completa. Realizzata in rovere, compensato marino, mogano e teak, è motorizzata con due Caterpillar da 350 cavalli l'uno in grado di fare raggiungere punte di 31 nodi. Il concetto è lo stesso: anche in questo caso si parte da Ravenna per pranzare in Croazia. E poi, dietro la realizzazione delle oltre cento tavole progettuali c'è «quel





sobrio e onesto ingegnere milanese Aldo Gatti», come ama definirlo l'armatore di Pedro, che oltre ad avere ricoperto la carica di presidente Aspronadi (Associazione Progettisti Nautica da Diporto) ha messo intelletto e matita nella progettazione di altre note lobster boat, diventando un importante punto di riferimento per tutti i cantieri che in anticipo sui tempi cominciavano a diffondere in Italia la moda di queste imbarcazioni. Era il 1999 quando un imprenditore lombardo del ferro, Fabio Rosa, commissionò ad Aldo Gatti e Paolo Villani la progettazione di una lobster boat tutta italiana, con scafo in vetroresina. Nacque così la pri-

ma Lobster 38, varata presso il marina di Porto Lotti a La Spezia nell'agosto del 1999 e venduta al chirurgo milanese Pietro Bedoni, oggi presidente dell'associazione "Il legno sull'acqua", dedita, neanche a dirlo, alla diffusione della marineria classica e delle barche tradizionali. Il suo nome era Rosmarino, dal nome di una Austin Parker acquistata un paio di anni addietro dallo stesso Rosa. Bedoni vi ha navigato fino al 2003, tanto da potere esprimere il seguente giudizio: «È una barca da vivere di giorno, dal ponte principale domini tutto. In navigazione mantiene ottime velocità di crociera, anche con mare formato. Uno scafo che dà sicurezza,



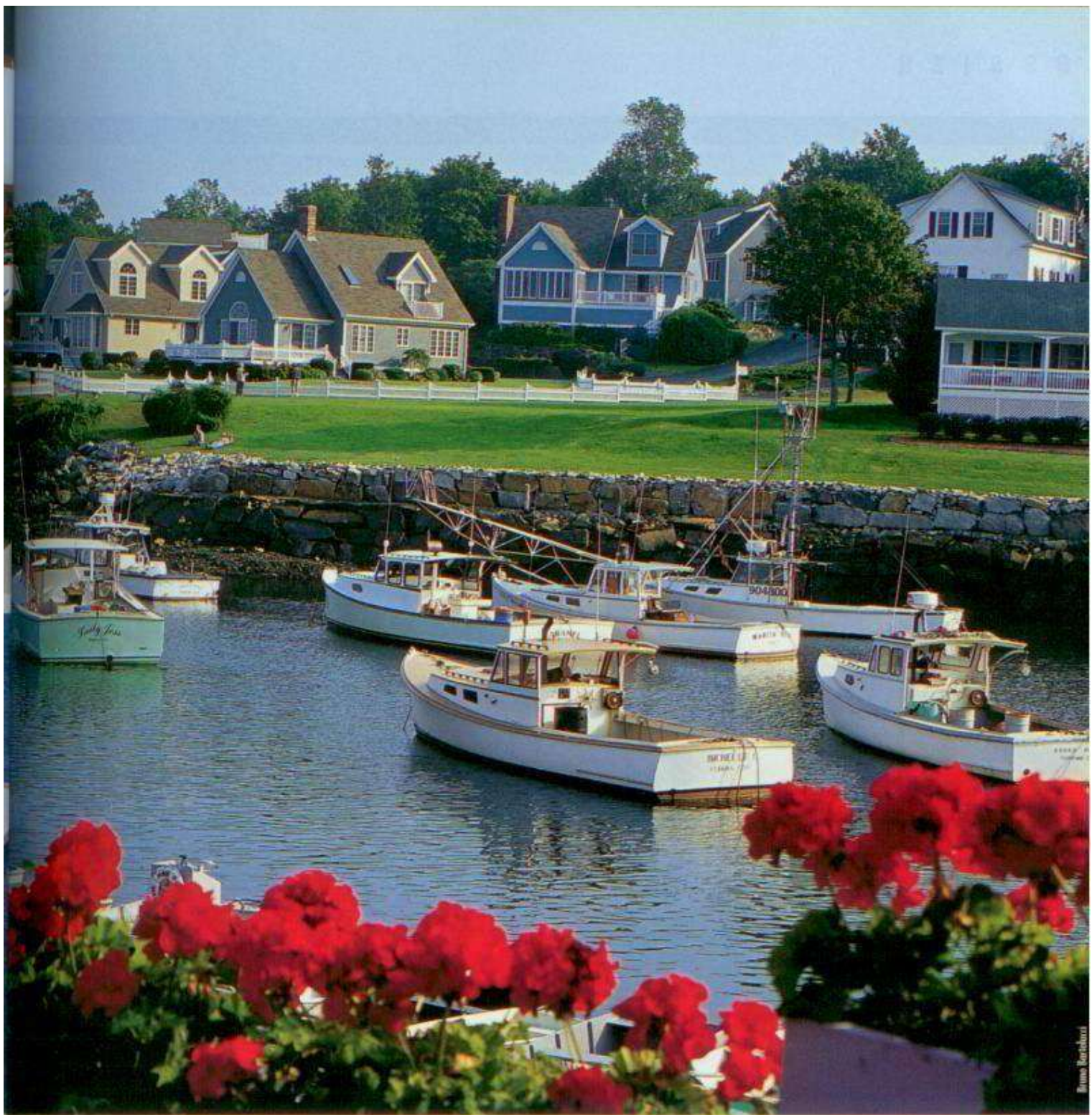
rolla poco, è stabile all'ormeggio, ma che con cattivo tempo può spaventare quegli amatori poco abituati a infilare la prua fra le onde. Sottocoperta, se si considerano gli 11 metri di lunghezza, è piuttosto angusta, ma proprio per questo adatta a ex velisti di spirito spartano. Una barca della quale ci si può innamorare: l'ho ceduta per il solito motivo, la mancanza di tempo». Il nome di Aldo Catti era già noto da un paio di anni, quando nel 1997, insieme a Paolo Villani e al progettista romano Vanni Calgani, curò i dettagli tecnici delle Austin Parker, le prime lobster boat realizzate in Toscana e diffuse in serie in Italia. L'imprenditore alla base di questa azienda, la cui denominazione è una pura associazione di termini senza senso, era Ciancarlo Pedetti, rivenditore figure delle imbarcazioni Menorquin, che si appoggiò a un cantiere di Rosignano Solway, in Toscana, per la costruzione degli scafi in vetroresina. Catti curò la parte tecnica e progettuale, mentre Villani e Calgani quella estetica e di layout. In particolare, deve a lui la progettazione integrale del modello 42' Down East, il cui primo esemplare è stato varato alla fine del 1998 a Rosignano e quindi presentato al Salone di Genova. I "magnifici tre", che tra l'altro provenivano dal mondo della vela, passarono poi con la



A destra, l'allestimento della timoneria nella diversa interpretazione di quattro applicazioni più moderne alle soluzioni che risentono di un forte richiamo allo stile e alle attrezzature del passato. Sotto, lanciato a tutta velocità sotto la spinta di due Yanmar da 320 cv, il Toy 36, progettato dallo studio milanese Nautia Yachts e costruito dall'italiana Toy Marine, rappresenta un ideale punto d'incontro fra la tradizione americana e il gusto mediterraneo. Nella pagina a fianco, una base di autentiche lobster nei pressi di Portland, nel Maine







nascente Rose Island, cantiere bergamasco che fino a oggi ha venduto 16 lobster boat, equamente distribuite fra i modelli 38' e 49'. Il Lobster 60, progettato da Gatti, sarà pronto per l'estate 2006. Di Austin Parker navigano 25 barche. Il modello 42' Down East, con 12 unità naviganti, è il più venduto. Di questo scafo pare sia stata molto apprezzata la possibilità di avere in soli 12 metri di lunghezza tre cabine indipendenti e tanto spazio da fare accomodare anche una squadra di calcio, allenatore compreso. Per i modelli successivi, il 37' Speedster e il 39', il timone della progettazione è stato affidato al toscano Carlo Ciuti. La scorsa primavera proprio

il modello 37' Speedster è stato ingaggiato per le riprese della fiction televisiva *Noi*. Da marzo 2004 le Austin Parker sono state commercializzate dalla Abati Yachts di Rosignano Solvay, che oggi realizza due nuove tipologie di imbarcazioni tipo lobster, denominate 46' Newport e 55' Portland. La prima verrà varata entro l'estate, mentre la seconda, motorizzata con due Man da 730 cavalli l'uno, in grado di fare i soliti 30 nodi, sarà pronta in primavera. Michele Parini, direttore marketing, dice che «la produzione annua è limitata, proprio per non perdere di vista la filosofia artigianale del cantiere. Presto questi scafi verranno



Cantere	Nazionalità	Modello	Lunghezza	Larghezza	Disloc.	Progetto
Abau Yachts	Italia	55 Portland	17,90 m	5,20 m	23 tonn.	Abati Yachts
Abati Yachts	Italia	46 Newport	14,00 m	4,50 m	16 tonn.	Abati Yachts
Austin Parker	Italia	25 Down East	8,40 m	2,50 m	3 tonn.	
Austin Parker	Italia	37 Speedster	11,00 m	3,45 m	8 tonn.	Carlo Ciuti
Austin Parker	Italia	39 Down East	11,00 m	3,90 m	13,5 tonn.	
Austin Parker	Italia	42 Down East	12,02 m	4,50 m	16 tonn.	Aldo Gatti - Milano
Cantere Pezzini	Italia	Max 10	9,95 m	3,14 m	5,5 tonn.	Pezzini/Rossi Engineering Design & Se
Can't Estensi-Zeta Group	Italia	360 Goldstar	11,50 m	3,80 m	8,6 tonn.	Maurizio Zuccheri Design
Can't Estensi-Zeta Group	Italia	440 Goldstar	13,60 m	4,20 m	12 tonn.	Maurizio Zuccheri Design
Can't Estensi-Zeta Group	Italia	440 Goldstar Fly	13,60 m	4,20 m	12 tonn.	Maurizio Zuccheri Design
Can't Estensi-Zeta Group	Italia	540 Goldstar	16,65 m	5,00 m	21 tonn.	Maurizio Zuccheri Design
Canteri Navati Franchini	Italia	Emozione	17,15 m	4,75 m	23 tonn.	Massimo Franchini - Studio Giunta
Derektor Shipyards	Usa	Derektor 50/50	15,24 m	4,41 m		Doug Zurn
Dereh Yachts	Turchia	Day Tripper 40	11,90 m	3,25 m	7,9 tonn.	Ed Fry/R.B. Dereh Design Group
Egemar	Turchia	Liberty 35	10,70 m	3,20 m	5,8 tonn.	Cantere
Egemar	Turchia	Liberty 40	12,06 m	3,50 m	9 tonn.	Cantere
Egemar	Turchia	Liberty 48	15,50 m	4,18 m	12,5 tonn.	Fulvio de Simoni
Egemar	Turchia	Liberty 70	23,25 m	5,80 m	35 tonn.	Fulvio de Simoni
Leopoldo Colombo	Italia	Colombo 11 m Lobster	11 m	3,67 m	9 tonn.	Aldo Gatti - Milano
Mochi Craft /	Italia	Dolphin 51	15,85 m	4,90 m	22,3 tonn.	Victory Design (Brunello Acampora)
Ferretti Spa Division	Italia	44 Brave Duck	13,50 m	3,95 m	7 tonn.	Besozzi/Selveti - Descenano del Card
Navalia Constructions	Italia	Navalia 60	18,50 m	5,00 m	21 tonn.	Piero Mazzari
Rose Island	Italia	Pendennis 46	13,95 m	4,12 m	12,7 tonn.	Tanju Kalaycioglu
Rose Island	Italia	Lobster 38	11,80 m	3,67 m	7,3 tonn.	Aldo Gatti
Rose Island	Italia	Lobster 49	14,90 m	4,75 m	12,5 tonn.	Aldo Gatti
Rose Island	Italia	Lobster 60	19,85 m	5,34 m	22 tonn.	Aldo Gatti
San Juan Composites	Usa	Sanjuan 38	12,36 m	3,71 m	6,5 tonn.	Gregory C. Marshall
San Juan Composites	Usa	Sanjuan 48	15,78 m	4,72 m	13,6 tonn.	Gregory C. Marshall
Southport Island Marine	Usa	Southport 30	9,32 m	3,04 m	4 tonn.	Southport Island Marine
The Hinckley Company	Usa	Picnic EP	11,12 m	3,04 m	5,2 tonn.	Cantere
The Hinckley Company	Usa	Talaria 40	12,19 m	3,81 m	11,7 tonn.	Bruce King
The Hinckley Company	Usa	Talaria 44	13,41 m	4,14 m	13,1 tonn.	Bruce King
The Hinckley Company	Usa	Talaria 55	16,85 m	5,45 m	25,9 tonn.	Bruce King
Toy Marine	Italia	Toy Marine	11,65 m	3,80 m	7,3 tonn.	Nauta Design - Milano
Vicem Yachts	Turchia	Vicem 58	17,70 m	5,20 m	26 tonn.	Yusuf Altundasar
Vicem Yachts	Turchia	Vicem 65	19,85 m	4,93 m	27 tonn.	Yusuf Altundasar