



PROVA |||||

PATHFINDER

Una barca che è
dislocante e planante al
tempo stesso. Una
navetta d'altri tempi
che soddisfa il più
moderno desiderio di
navigare velocemente

58

di MAURIZIO BULLERI



Rose Island è un cantiere noto per le sue splendide lobster boat, interpretate in chiave moderna ed elegante ma pur sempre realizzate nel rispetto dei concetti originari di massima affidabilità e ottime caratteristiche di navigazione. Un ulteriore sviluppo di questa filosofia marinaiasca ha portato all'individuazione di una nuova tipologia di imbarcazione, sicura e confortevole con qualsiasi mare, come solo uno scafo dislocante può essere, ma anche molto più veloce delle tradizionali navette di un tempo a cui si ispira.

PROGETTO ★★★★★

Il disegno nasce dall'idea di creare un mezzo con due anime, capace di navigare in dislocamento e di planare, per meglio adattarsi alle diverse condizioni del mare e nello stesso tempo alle richieste di velocità, generalmente impossibili da soddisfare con questo tipo di costruzioni. Il suo naturale impiego è la crociera a lungo raggio in qualunque parte del mondo. Per questo scopo il progetto è stato basato su due criteri fondamentali: elevata autonomia e grande

comfort. La carena, elemento distintivo, è stata disegnata da Aldo Gatti che ha trovato il modo di fondere le caratteristiche degli scafi a vela oceanici, come risulta esaminando le sezioni prodire dell'opera viva, con le forme classiche delle imbarcazioni plananti a motore, come si evidenzia osservando le sezioni poppiere. Non esiste alcuna appen-

dice: né asse di chiglia esterno, né stabilizzatori, né flap; il progetto è stato realizzato in modo che le caratteristiche idrodinamiche siano definite esclusivamente dalle sue linee d'acqua, più pure e pulite di quanto si possa immaginare. Il progetto degli

(segue a pag. 148)

PREGI

- Un solo scafo per navigare a due velocità
- Tutto il fascino delle tradizionali navette
- Interni curati in modo impeccabile

DIFETTI

- Pozzetto protetto ma con molti dislivelli
- Il pagliolato del bagno ospiti è scivoloso
- Le manette dei motori sono troppo avanzate

I VOTI DI Barche a Motore

- ★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE
- ★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO
- ★★★★★ OTTIMO



Sopra, l'originale pozzetto ribassato e ben protetto dai passavanti. È un'area conviviale piacevole, eventualmente riparata dal sole mediante un tendalino fissato alla tuga. Il tavolo può essere abbassato allo stesso livello del divano per formare un piano prendisole. A destra, la vetrata di poppa e la breve scala di accesso al flying bridge.



DETTAGLI AZZECCATI

1 Come avere il mezzo marinaio sempre a posto e a portata di mano? Ecco la soluzione, sul Pathfinder 58 è inserito nel corrimano del passavanti ed è trattenuto in posizione con un innesto a baionetta semplice e sicuro. **2** A poppa, due gradevoli sedute di teak si aggettano sulla spiaggia allargando la superficie del pozzetto e offrendosi come postazioni privilegiate da cui godere il panorama e abbronzarsi.



PATHFINDER 58

COPERTA



L'imbarcazione è frutto di un'attenta integrazione delle più moderne richieste di abitabilità e comfort con lo stile classico delle navette. L'estetica ha un ruolo importante non solo per quanto riguarda la gradevolezza delle forme ma anche per la necessità di rispettare stili ben definiti. La consulenza di esperti è stata utile a disegnare la coperta e il suo allestimento, facendo ricorso anche a elementi tipici e curiosi, come per esempio le maniche a vento. La bolzonatura del ponte riporta all'architettura di un tempo, quando veniva utilizzata per dare più robustezza alla struttura, mentre il pozzetto incassato nei passavanti, somiglia a quello di una barca a vela, circondato dai paramare. La versatilità di quest'area permette di utilizzarla sia come zona conviviale, protetta da un tendalino posto a prolungamento della tuga, sia come prendisole, portando il tavolo allo stesso livello dei divani. Un altro prendisole è disponibile sul ponte di prua e un altro ancora sul fly. Il ponte superiore è attrezzato con la stessa plancia e le medesime poltroncine impiegate nella timoneria interna e mantiene quindi le identiche caratteristiche di ergonomia, con le leve di comando dei motori sistemate in posizione un po' troppo avanzata. Sul fly, a poppavia dell'albero, resta spazio per il tender, il cui varo e alaggio sono resi possibili da un'apposita gru da installare a richiesta. La piattaforma poppiera è raggiungibile con una comoda scala a larghi gradoni protetta da battagliole; la superficie è molto ampia e la passerella, inserita a raso della spiaggetta, non crea alcun ingombro. Comoda anche la scala di accesso al fly che, pur essendo verticale, riduce la sua lunghezza grazie a una base a gradinata. Gli spostamenti all'esterno sono protetti da una falchetta alta, tipica di queste costruzioni, nonché dalla battagliola. Passacavi, bitte e verricelli di tonneggio sono sistemati in modo ottimale.



Sotto, il passavanti è reso ancora più sicuro dalla falchetta.



Sopra, la postazione di pilotaggio del fly, identica a quella sottocoperta, con la poltrona sistemata alla giusta distanza per la guida in piedi e da seduti.



Sopra, la tuga con lo spazio prendisole davanti al parabrezza. Sotto, la zona relax del ponte superiore, molto estesa e confortevole.



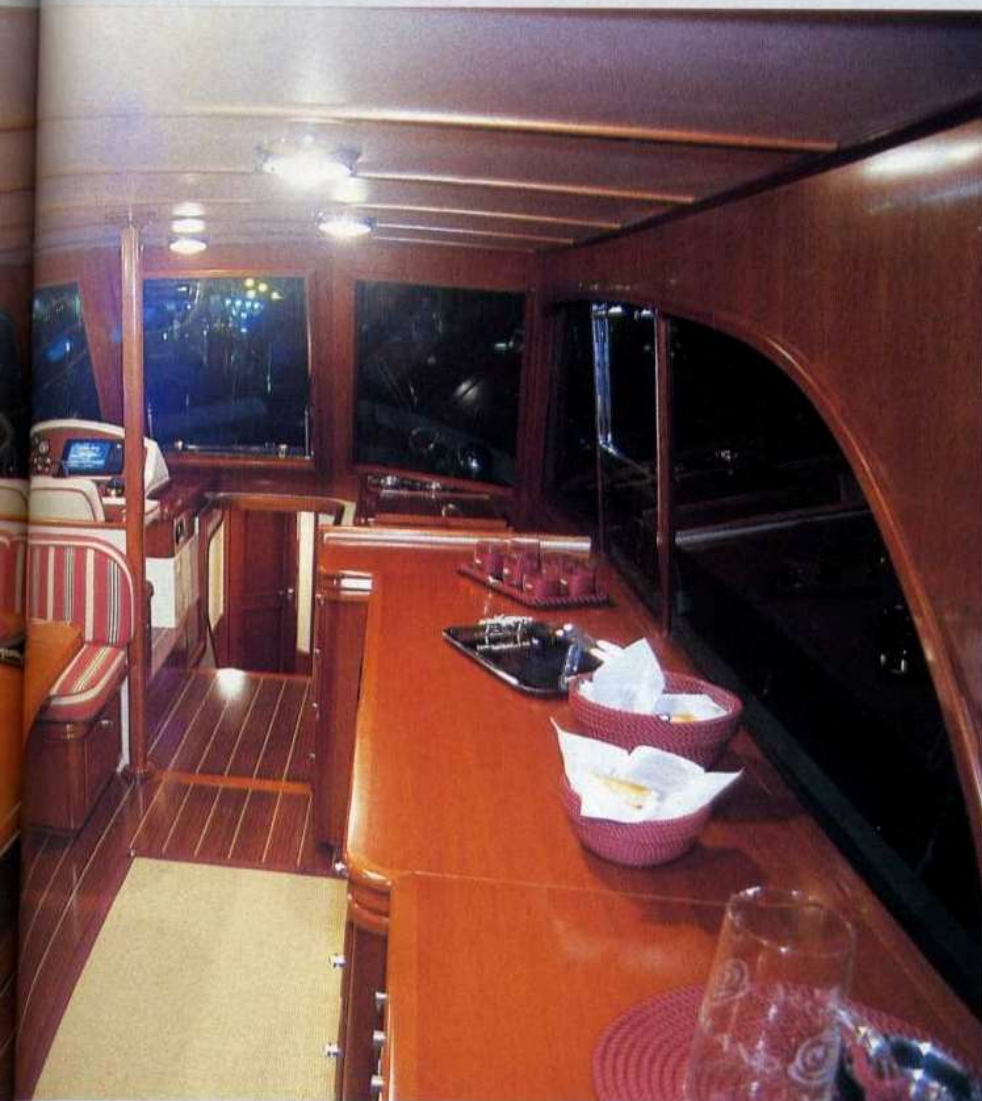
INTERNI



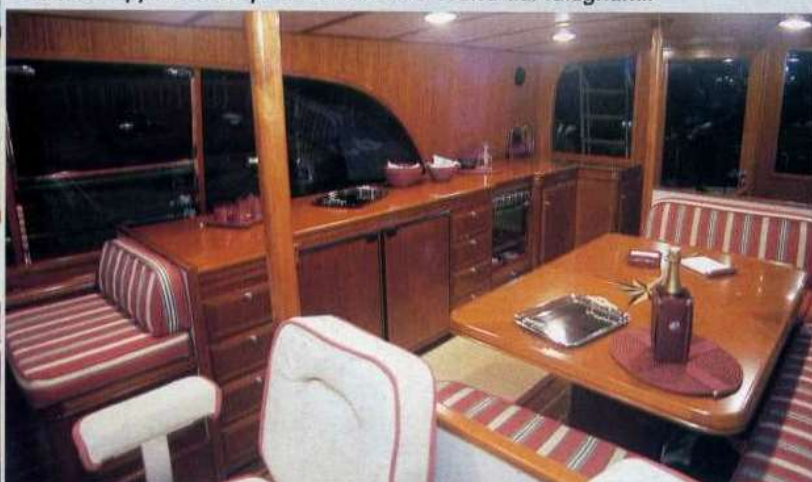
Gli interni si sviluppano su due ponti aventi caratteristiche diverse: solare, luminoso, aperto sul panorama il ponte principale; più intimo, caldo e accogliente quello inferiore. Ovunque trionfa il sapore marinaro, nello stile e nei materiali utilizzati, nelle rotondità del mobilio e nella specificità degli accessori. Il salone principale si propone con divani a panca attorno al tavolo da pranzo. Sul lato opposto si sviluppa in lunghezza la cucina, dotata di ampi volumi per la cambusa, fuochi basculanti e coperture trattenute da attuatori. Nella zona notte domina il contrasto tra i pannelli chiari e il mogano laccato lucido, utilizzato in doghe per il rivestimento di alcune paratie laterali, a simulare il fasciame dello scafo. Splendido il disegno delle cuccette, con i materassi contenuti in vassoi di mogano. Sotto i letti, tanti cassetti permettono un perfetto sfruttamento dei volumi. In murata, molti stipi sono aperti, mentre altri, così come gli armadi, sono chiusi da persiane che ne consentono l'aerazione. La compartimentazione prevede l'armatoriale a centro barca, talmente ampia

da ospitare un matrimonio e un letto singolo o in alternativa un divano. Il bagno è "en suite". L'unità in prova proponeva inoltre una cabina ospiti a prua e una doppia a letti ortogonali parzialmente sovrapposti sul lato di dritta, entrambe dotate di propri servizi. Oltre alla versione esaminata, denominata "Cruise", sono disponibili altri due layout: nella versione "Family" la zona notte si compone di

quattro cabine e tre bagni, il modello "Mac" è contraddistinto da un doppio living sul ponte superiore, mentre su quello inferiore trovano posto la cucina, tre cabine e due bagni.



A sinistra, uno dei bagni. La versione "Cruise" provata dedica un servizio a ogni cabina. Anche in questi locali si apprezza la qualità del lavoro svolto dai falegnami.



Sopra, un'altra panoramica del salone mostra lo spazio dedicato alla cambusa. A sinistra, la plancia e il posto di guida studiati per la migliore ergonomia.



PATHFINDER 58

(segue da pag. 144)

interni è all'insegna della qualità della vita a bordo, con ampi spazi e con la cabina del marinaio presente in qualsiasi layout si scelga e accessibile dal quadrato attraverso una scala indipendente.

COSTRUZIONE ★★★

Il Pathfinder 58 viene prodotto in serie limitata utilizzando l'opera di terzisti specializzati per il manufatto e impiegando abili falegnami in cantiere per la realizzazione degli arredi. Questo processo produttivo consente di adattare il layout e l'allestimento degli interni alle esigenze dei diversi armatori. Non a caso sono previste



La sala motori ospita due entrobordo Caterpillar C7 da 420 cavalli.

ben tre diverse compartimentazioni: "Cruise", con tre cabine, "Mac", sempre con tre cabine ma con la cucina sottocoperta e un doppio living sul ponte principale, e "Family", a quattro cabine. Il legno assume notevole importanza in molte parti della costruzione. Se sul ponte è utilizzato come di consueto il teak, sottocoperta si è scelto il mogano, in piacevole contrasto con i pannelli chiari dei ciellini. Tessuti di tonalità rosseggiante sposano poi il colore dell'essenza. Per ciò che concerne i materiali di costruzione si segnala l'impiego di resina vinilestere per la pelle più esterna di carena, mentre i successivi strati sono impregnati con prodotti isoftalici. Il tipo di tessuto varia secondo le parti del manufatto e si passa dal mat, alle stuoie ai quadriassiali. Solo le murate sono in sandwich con anima di termanto, il resto è laminato a pieno.

IMPIANTISTICA ★★★★★

L'imbarcazione si distingue per la capacità dei suoi serbatoi. Quello del carburante da 2500 litri consente un'incredibile autonomia

(segue a pag. 150)

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	.....m	18,50
Lunghezza omologazione	.....m	16,75
Larghezza	.....m	4,76
Pescaggio	.....m	1,12
Dislocamento a vuoto	.....kg	20000
Motorizzazione	.....cv	420x2
Serbatoi carburante	.....lt	2500
Serbatoi acqua	.....lt	1800
Posti letto	.....	6/8+1
Portata persone	.....	12
Categoria di progettazione	.....	A
Costruita da	.....	Rose Island Via Bedeschi, 21, 24040 Chignolo d'Isola (BG), tel. 035 4997391, fax 035 994323, www.roseisland.it, roseisland@rosaec.com

L'ANALISI DELLA CARENA

Le forme della carena sono piuttosto insolite e poco definibili, in quanto sono un ibrido. Il progettista ha voluto creare un mix prendendo spunto da una carena simile a una imbarcazione a vela, per quanto riguarda la parte prodiera, e una tipicamente planante con fondo piatto, per le sezioni che si trovano verso poppa. Le sezioni "transitorie" presentano invece una V lievemente inclinata, anche se non propriamente simile al diedro tipico di una carena planante. Il risultato è un buon compromesso che consente di navigare con buoni risultati sia in regime dislocante che planante.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	..... m	1,12
Dislocamento prova	.....kg	23000 (effettivo peso della barca in prova)
Larghezza/Lunghezza	.....	n.c.



Immersione/Lunghezza0,067



Dislocamento relativo124
(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

2x420 cv Cat C7€ 1.148.950,00
Prezzo con dotazioni standard, IVA esclusa, franco cantiere.

DOTAZIONI DI SERIE

Verricello elettrico, ancora e catena - Generatore da 7 kW - Passerella idraulica - Cucineria fly - Manette elettroniche - Plotter Gps - Eco - Radar - Pilota automatico - Vhf - Bussola - Stazione meteo - Tromba - Impianto hi-fi nel pozzetto e nel quadrato - Pozzetto di teak - Divano circolare a poppa - Piastra di vetroceramica a 4 fuochi - Forno microonde - Lavastoviglie - Boiler da 50 litri - Doccia nel pozzetto - Wc marini elettrici - Aspirapolvere.

OPTIONAL

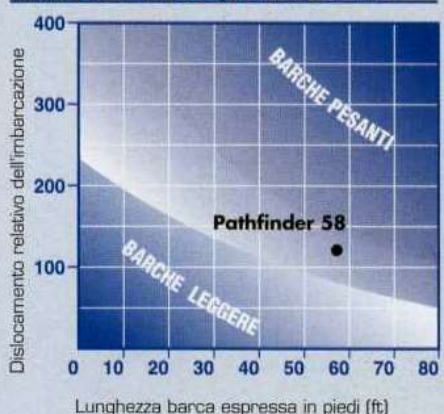
Colore scafo - Impianti hi-fi nelle cabine - Ponte di prua e passavanti di teak - Tavolo pozzetto abbassabile e prendisole - Cucina elettrica con piastre di vetroceramica e forno elettrico - Lavatrice - Cucineria prendisole prua - Coperture esterne per finestrate - Aria condizionata.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento a pieno carico fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 25200 kg divisi per la potenza installata, 840 cv.

Pathfinder 58	30,0		
	15	10	5
	Alto	Medio	Basso

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test
Velocità del vento reale5 nodi
Stato del marecalmo
Temperatura dell'aria18 °C
Carburantelt 600
Equipaggio imbarcato8 persone
Pulizia carenabuona
Motorizzazione installatacv 420x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate

Gps Navionics 4C

Giri al minuto/velocità
1800 giri11,9 nodi
2400 giri16,5 nodi
2800 giri20,5 nodi

Consumi dei motori totali

Giri al minlitri x ora
1800 giri47
2400 giri102
2800 giri175
Dati approssimati

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

1800 giri53 ore 11'
2400 giri24 ore 30'
2800 giri14 ore 29'

PATHFINDER 58



Il Pathfinder 58 solleva la prua e inizia a planare. Lo scafo, dislocante fino a circa 14 nodi, diventa planante ad andature più elevate, sino alla velocità massima di 20,5 nodi. Si ha così la possibilità di navigare nel modo preferito.

(segue da pag. 148)

miglia di 1340 miglia a 8,9 nodi (1200 giri/minuto). Al crescere della velocità la lunghezza delle tratte senza rifornimento decresce ma resta comunque molto elevata: oltre 500 miglia a 13 nodi e più di 400 miglia a 16,5 nodi. Enorme anche il serbatoio dell'acqua che raccoglie 1800 litri assecondando di fatto la possibilità di dilazionare gli scali come per il rifornimento di gasolio. Le trasmissioni sono in linea d'asse con sistemi di idrotenuta oleodinamica. Gli scarichi sommersi sono determinanti per la riduzione del rumore. L'equipaggiamento elettrico prevede un quadro molto professionale e linee a 12, 24 e 220 V, nonché il caricabatterie da 60 A e il generatore da 7 kW. L'impianto idrico è completo di cassa per le acque nere, pompa maceratrice, doppi scarichi a mare e in banchina e wc elettrici. L'aria condizionata e il dissalatore sono invece opzionali.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

L'unità della nostra prova è stata la prima imbarcazione costruita, motorizzata con due Caterpillar C7 da 420 cavalli. Si tratta di motori di ultima generazione di ele-

vata cilindrata (7,2 litri) a sei cilindri in linea, con turbocompressore e aftercooler, dotati della tecnologia Acert, che controlla e gestisce l'iniezione elettronica del carburante per limitare consumi ed emissioni.

PRESTAZIONI ★★★★★

Mare e vento non rappresentano un problema per lo scafo del Pathfinder 58 che può navigare a qualsiasi velocità contando sempre su un buon rendimento dell'insieme carena-propulsori, quindi su consumi contenuti e su una buona silenziosità. Ogni giorno perciò si possono percorrere molte miglia, contando proprio su queste caratteristiche, tipiche delle navette dislocanti. Ma al tempo stesso, se si desidera ridurre i tempi di trasferimento, è possibile portare lo scafo in planata e navigare ad andature di crociera comprese tra 13 e 18 nodi. La più bassa di queste consente un contenimento dei consumi entro circa 60 litri/ora complessivi per entrambi i motori; la più alta rappresenta invece il limite massimo del regime continuo suggerito dal costruttore (2600 giri/min.). In pratica, la particolare forma della carena permette due diverse andature, quella dislocante e quella

planante, separate da una soglia che in fase di progetto è stata posta alla velocità di 12 nodi (1800 giri/min.). In prova abbiamo constatato in effetti come la progressione di velocità sia di circa 0,65 nodi per ogni 100 giri motore sino a 14 nodi, andatura alla quale lo scafo cambia assetto: sopra questa velocità plana alzando la prua e aumentando la sua velocità di un nodo ogni 100 giri motore, in modo costante sino alla migliore prestazione. Con carena pulita il Pathfinder 58, motorizzato con due Cat C7 tarati a 420 cv, raggiunge la velocità di 20,5 nodi, in pratica il doppio dell'andatura media delle altre barche di questa tipologia. Al timone della navetta si percepisce una piacevole sensazione di sicurezza e padronanza del mezzo. Il timone risulta infatti piuttosto efficace, anche per effetto della particolare forma della carena, quasi piatta a poppa. Le vibrazioni prodotte dal sistema di propulsione sono appena percettibili e anche la rumorosità a bordo risulta molto bassa. I valori rilevati con un fonometro indicano un livello sonoro medio di appena 62 dBA nel salone e in timoneria sino alla velocità di 16,5 nodi. Altrettanto silenziosa la cabina di prua, dove è possibile riposare tranquillamente anche in navigazione. Leggermente maggiore, ma comunque inferiore a 66 dBA (praticamente lo stesso rumore prodotto dalla scia dell'imbarcazione) il livello di rumorosità misurato nella cabina armatoriale. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Pathfinder 58	18,50	4,76	20000	2x420	eb	Rose Island	1.148.930,00
MY 180	18,11	5,50	29000	2x675	eb	Menorquin	855.855,00
GB 54 EB	17,83	4,97	23636	2x800	eb	Grand Banks	\$ 1.440.000,00
GS 500 VT MK II	14,95	4,88	28000	2x170	eb	Linssen	860.690,00
Skagen 50	16,55	4,80	20000	2x450	eb	Seaway	695.000,00
50 Europa	16,92	4,60	22000	2x450	eb	Hampton	n.c.

NOTE I prezzi sono Iva esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".