



1 Il pozzetto ha dimensioni compatte ed è dotato di un'attrezzatura ben calibrata e nella giusta posizione con i winch primari rientrati; 2 La tuga è poco sporgente con passavanti comodi nonostante la presenza delle lande in coperta. Notate la presenza di due trasti per le scotte di genoa e di trinchetta; 3 Gli interni possono sembrare spartani ma sono comodi in navigazione; 4 Il carteggio con la cuccetta del navigatore; 5 La cucina è a forma di L e si trova a sinistra della discesa; 6 In navigazione, la barca è veloce in tutte le andature e dimostra una buona rigidità alla tela



Controlli

- Osmosi;
- Sartiate;
- Circuito elettrico, motore e impiantistica;
- Trasmissione timone;
- Infiltrazioni a piede d'albero;
- Punto d'appoggio dell'albero in sentina;
- Plexiglass oblò e osteriggi;
- Rivestimento teak in pozzetto

Cantiere

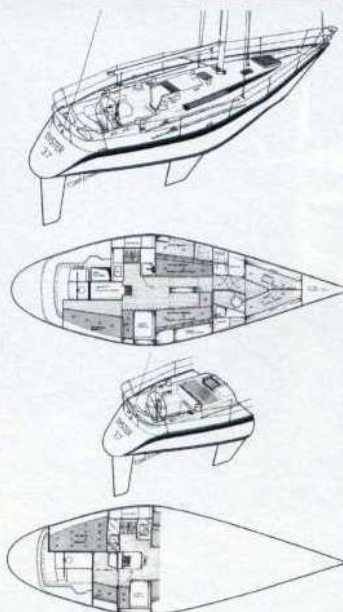
Nato nel 1973, il cantiere inglese Oyster Marine ha lanciato il suo primo cruiser nel '79, l'Oyster 39. L'anno successivo è varato il primo deck saloon, l'Oyster 46 - altro sempreverde forse il più rappresentativo della storia del cantiere che ha fatto di questo tipo di yacht (blue water cruiser a pozzetto centrale e salone sopraelevato) la sua specialità. L'Oyster 37, barca del debutto, è stato costruito in circa 50 esemplari dal 1978 al 1987.

Quotazione

intorno ai 60.000 euro

Scheda tecnica

Progetto	Holman & Pye
Costruttore	Oyster Marine
Materiale	vetroresina
Lunghezza ft	11,28 m
Lunghezza gall.	9,50 m
Larghezza	3,68 m
Pescaggio	1,91 m
Dislocamento	6.273 kg
Zavorra	3.000 ca kg
Superficie velica	75,60 mq
Cuccette	5+2
Motorizzazione	Perkins 40 cv
Serbatoi	acqua 300 l
	nafta 150 l



i concorrenti

nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	anno	prezzo
Baltic 37	Baltic	11,30	3,66	6.155	79,50	1982	70.000
Canados 37	Canados	11,28	3,63	5.700	87,50	1984	55.000
Polaris 37	Polaris	11,23	3,62	4.750	nc	1981	50.000
Chance 37	Wauquiez	11,25	3,30	6.600	75,00	1977	65.000

Si ringrazia Nautilus Marina di Fiumicino per la gentile collaborazione

sempreverdi

scheda tecnica

Oyster 37

La prima barca di serie uscita dal noto cantiere inglese: un cruiser racer robusto e marino

di CHRISTOPHE JULLIAND

Nel 1977, al Salone di Southampton, un piccolo stand espone le tavole disegnate di una barca di poco più di 11 metri su progetto di Holman & Pye: l'Oyster 37, che verrà presentato al pubblico l'anno successivo al Salone di Londra. Moderna per l'epoca, la barca si adegua al regolamento allora in vigore e all'apice della popolarità, quello dello Ior (International Offshore Rule) per il quale entra nella terza classe, quella degli one tonner. La filosofia progettuale però non è quella di racer puro bensì di cruiser racer, ovvero una barca capace di accogliere l'equipaggio in crociera e, allo stesso tempo, in grado di ben figurare in regata. È una barca costruita in modo tradizionale senza risparmio e con numerosi rinforzi che, insieme alle paratie resinare allo scafo, conferiscono una buona rigidità strutturale. Le linee d'acqua sono tipiche delle carene di quel periodo: prua slanciata con un dritto rettilineo, baglio massimo importante leggermente spostato verso poppa e uno specchio di poppa relativamente stretto, così come le appendici costituite da una pinna di deriva trapezoidale e una pala del timone profonda. L'armo è a sloop in testa, con albero passante a due ordini di crocette perpendicolari. Le lande sono in coperta e l'albero è sostenuto da coppie di sartie alte, medie e basse. Oltre al paterazzo attaccato allo specchio di poppa, il "baby" e lo strallo, il progetto originale prevede l'uso di una trinchetta con un secondo strallo amovibile all'altezza del secondo ordine di crocette con relativi volanti per controllare la flessione dell'albero. Un trasto di circa 50 cm situato a prua in coperta consente di regolare più o meno in avanti l'attacco dello strallo volante e quindi il punto di mura della trinchetta. Il piano velico prevede un imponente triangolo di prua: il genoa sovrapposto al 150% misura 52 mq contro i 23,60 mq della randa armata sul boma corto. L'insieme risulta equilibrato ma impegnativo data la presenza dello stralsetto che complica il passaggio del genoa durante le virate. Per questo motivo, la possibilità di armare un solent costituisce una soluzione apprezzabile. Oltre al suo armamento, la qualità dell'attrezzatura rappresenta un altro dei pregi della barca. La rispecchia la configurazione del pozzetto con la postazione del timoniere separata dal trasto di scotta randa e i winch sui paraondi laterali ben dimensionati con i primari spostati all'interno, in modo da poter essere azionati rimanendo seduti. Anche all'interno, si nota questa vocazione a navigare in tutte le condizioni. La disposizione è tradizionale con un quadrato che comprende la cucina a U sulla sinistra (di buone dimensioni rispetto agli standard inglesi), un ampio carteggio sulla destra con cuccetta del navigatore e la dinette nella zona di massima larghezza dello scafo. Nella zona di prua, troviamo il bagno di fronte ad un grande armadio e un classico letto doppio a V. Oltre al layout standard, una versione con cabina di poppa e pozzetto bridge deck è stato proposto dal 1980. La motorizzazione è assicurata da un entroborlo dai 40 ai 50 cavalli con trasmissione a linea d'asse.



ILLUSTRAZIONE LUCA FERRONI

Da Ufo a Oystercatcher

Nel 1977, incoraggiato dai successi ottenuti sui campi di regata della Manica con il prototipo *Ufo* e con le piccole serie a cui si ispirano (*Ufo* 34 3/4 ton e i più piccoli di 31' e 27'), Richard Matthews, fondatore del cantiere Oyster, chiede allo studio Holman & Pye di progettare l'Oyster 37, prima barca a portare il nome del cantiere. Altri cruiser racer verranno proposti come l'Oyster 41 o l'SJ 35: è la serie degli *Oystercatcher*, barcche armate dallo stesso Matthews e che hanno iscritto il proprio nome nel libro d'oro di numerose regate in Inghilterra. In seguito, Oyster diventerà famoso su tutti i mari non più per i cruiser racer, ma per i suoi blue water yacht a pozzetto centrale e deck saloon.

