

PROVA

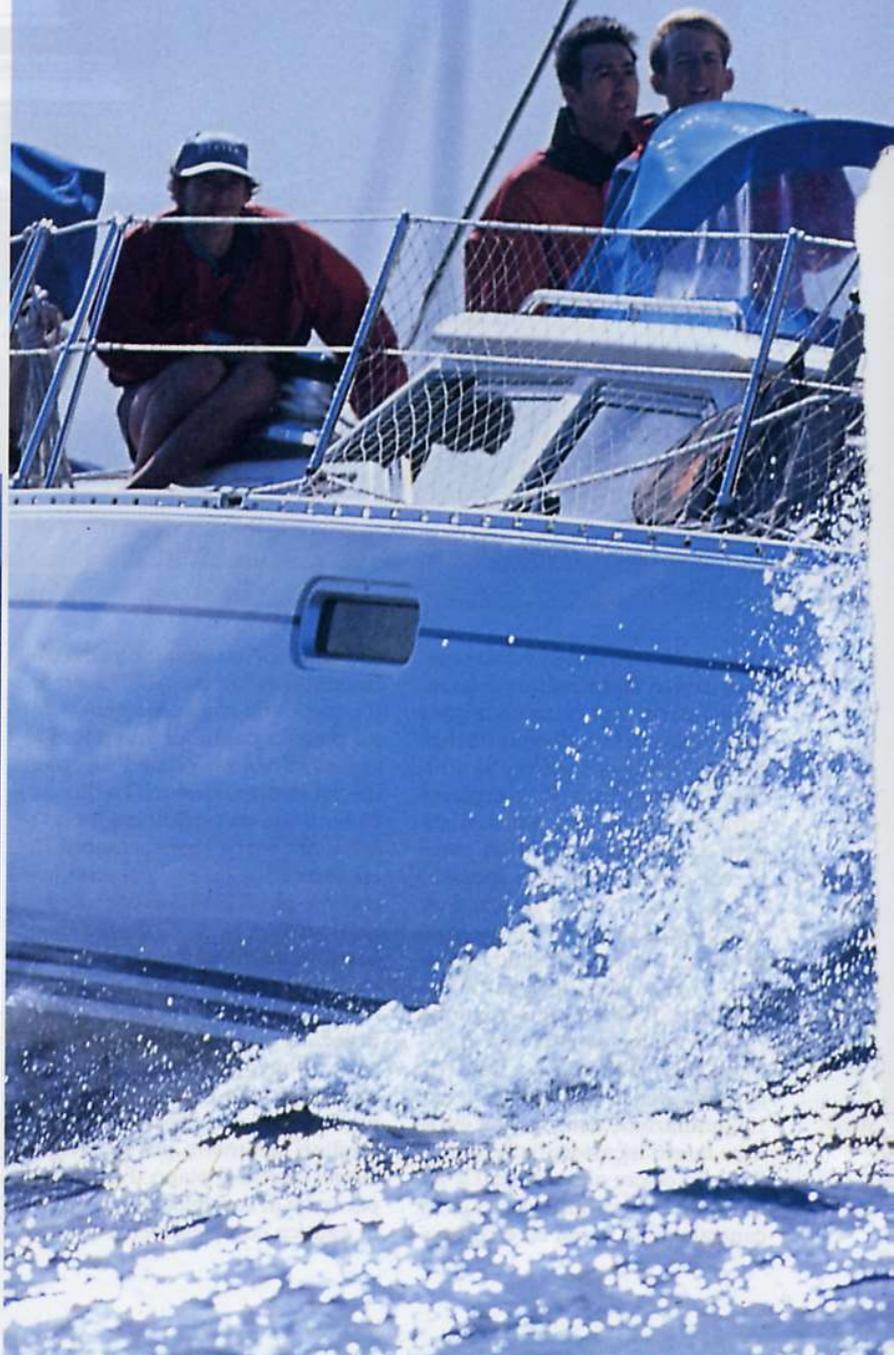
Linee classiche per un 14 metri dalla vocazione oceanica. Interni ben organizzati con la grande deck-house centrale. Costruzione tradizionale all'insegna della solidità.

di Gabriella Cottignoli

L'apparenza a volte inganna. Chi suppone che navigare a bordo di una barca di prestigio, dalle linee classiche e a dislocamento pesante si traduca solo in una sensazione di sicurezza e di comfort senza provare alcuna emozione una volta issate le vele, potrebbe rimanere deluso. L'Oyster 45, il più piccolo della linea a pozzetto centrale del cantiere inglese, è senz'altro nato per chi ricerca un'imbarcazione affidabile, ma è stato anche pensato per chi vuole divertirsi, sfruttare il vento e magari affrontare l'oceano. Il 45 è uno dei modelli della "vecchia guardia", quando Oystermarine si affidava a Holman & Pye che,

Il 45 del cantiere Oystermarine è una barca concepita per navigazioni oceaniche.

Oyster 45



- la qualità della costruzione
- silenziosità in navigazione
- grande gavone in pozzetto per stivaggio

- troppi gradini sottocoperta
- pozzetto angusto
- meglio un motore più potente



PROVA OYSTER 45



1. La grande cucina si sviluppa su due lati ed è dotata di doppio lavello, forno, due frigoriferi e ben quattro piani d'appoggio. Le dimensioni consentono di lavorarci in comodità anche durante le grandi navigazioni.

2. Il pozzetto centrale permette di ricavare una grande suite armatoriale che occupa la zona poppiera. Ogni angolo è sfruttato con comodi armadi e grandi cassetti.

dei modelli attualmente in produzione, ha firmato anche il 42 (il più piccolo della gamma e l'unico a pozzetto tradizionale) il 485, il 63 il 70.

Il 45 sostituisce il 435, una delle imbarcazioni di maggior successo di Oystermarine, dal quale si differenzia per una maggiore abitabilità e per migliori prestazioni. Dal momento in cui l'armatore decide di acquistare un 45, l'attesa dura circa sette mesi e, nell'arco di cinque anni, ne sono stati venduti trentuno.

Nella costruzione il cantiere non si avventura in tecniche innovative o impiego di materiali compositi, ma sceglie la strada della tradizione dedicandosi alla cura del dettaglio e all'uso di attrezzature da tempo testate. Lo scafo in vetroresina, realizzato da stampo femmina viene laminato a mano in pelle singola con impiego di resine isofaliche e rinforzi in vetroresina per madieri e longheroni. Anche la coperta è in vetroresina con anima in balsa. Questa, nei punti di maggior carico, è sostituita da compensato marino o da alluminio. La coperta poggia su una controflangiatura ricavata direttamente sullo scafo e connessa a questo sia meccanicamente che attraverso resinatura. Il bulbo in piombo è disponibile

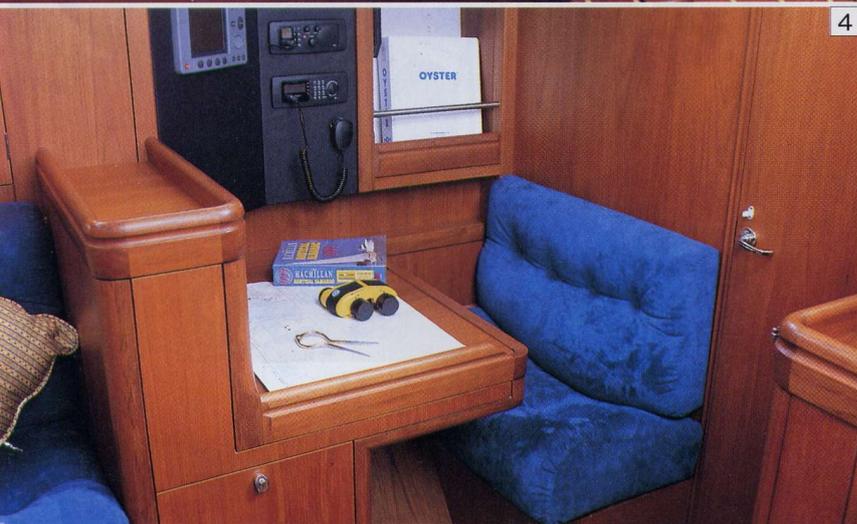


anche nella versione a pescaggio ridotto; il timone ha la lama in vetroresina e anima in schiuma stratificata direttamente sull'asse d'acciaio inox. Questo è imperniato ad un robusto skeg con anima d'acciaio il cui cuscinetto inferiore è imbullonato ad una coppa di bronzo solidale allo skeg stesso. Se la costruzione di questo modello rimane ancorata alla tradizione, le cose cambiano quando si passa sottocoperta. Per la realizzazione degli interni delle barche di nuova generazione Oystermarine ha scelto lo studio Dick Young Design: il 45 si pone così a cavallo fra

tradizione e futuro abbinando lo stile moderno degli arredi interni ad un progetto dedicato a chi ama le barche di concezione classica.

Gli interni

La distribuzione dell'ambiente sottocoperta è quello tradizionale di un vero deck-saloon a pozzetto centrale, con la grande cabina armatoriale che occupa per intero la zona poppiera dello scafo e il vantaggio di poter guardare all'esterno quando si è seduti in quadrato. A conferire una nota di modernità a tutto l'ambiente sottocoperta contribuiscono gli



elementi di arredo di nuova generazione: le finiture dei legni del pagliolato, in quercia o in ciliegio, realizzato con venature ortogonali fra loro e le porte impreziosite da una sottile bordatura intarsiata nera. Punto forte della barca è la dinette, un ambiente reso luminoso e ben areato dalla finestrazione del deck-saloon sviluppato intorno al funzionale tavolo a libro; questo ospita, nella parte inferiore, un pratico alloggiamento per le bottiglie. In posizione appartata rispetto alla zona pranzo e conversazione lungo la murata

di tipo tradizionale; a poppa una porta conduce al grande gavone accessibile anche dal pozzetto, mentre dalla seduta del carteggio si può operare con comodità al quadro elettrico posto di fronte. La cucina sviluppata su due lati si rivela pratica e funzionale ed offre sufficiente spazio per alloggiare anche due frigoriferi come in questo caso o per stivare il necessario per le lunghe navigazioni: i piani d'appoggio di discrete dimensioni su entrambi i lati, di fianco ai lavelli e ai fornelli, fanno pensare di trovarsi a bordo di un'imbarca-

La forma della carena ha permesso di sfruttare le sezioni dello scafo in modo da assicurare grande abitabilità anche a prua senza compromettere le prestazioni. Nella versione della prova a tre cabine – è possibile optare anche per quella a due – a prua erano ricavate una cabina matrimoniale con letti a V e una seconda con letti a murata, entrambe dotate di un armadio di discrete dimensioni, mentre il bagno comune alle due cabine si trova lungo il disimpegno. Le altezze sottocoperta, lo spazio dedicato allo stivaggio in dinette e in cucina

- 3.** La dinette elegantemente arredata con il grande tavolo libera il passaggio quando non è aperto.
- 4.** Il carteggio di tipo tradizionale lungo il bordo di dritta.
- 5.** Uno dei due bagni completo di doccia, lavandino e numerosi stipetti.

PROVA



1. Il pozzetto con la grande ruota e la consolle con la strumentazione.
2. La coperta in teak rientra tra le dotazioni optional.
3. Lo specchio di poppa è attrezzato per la discesa in acqua. Sulla battagliola sono state ricavate due sedute.
4. Il musone di prua con il verricello dell'ancora.
5. L'alloggiamento per l'autogonfiabile a poppa.

sonali nelle cabine sono pensate per rendere confortevoli le lunghe permanenze a bordo.

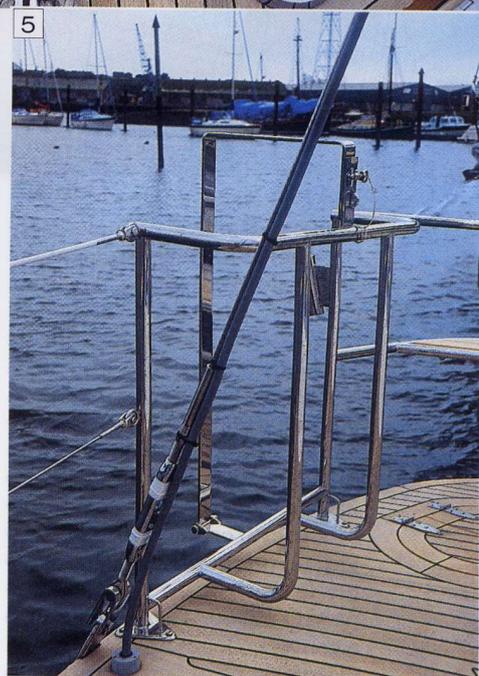
La coperta

La coperta è caratterizzata dal deck-saloon finestrato che, grazie agli slanci generosi dello scafo, non penalizza le linee della carena di questo 14 metri armato a sloop in testa, con albero Selden a due ordini di crocette acquaretate. Il pozzetto centrale, di dimensioni poco generose, è dominato dalla consolle centrale con Gps, autopilota e comando per l'ancora, mentre il trasto della randa si trova a poppavia della ruota raggiungibile dal timoniere. I quattro winch Lewmar erano manuali, soluzione che risulta al limite su un'imbarcazione adatta per dimensione e attrezzatura ad essere portata senza

equipaggio. Come nella maggior parte delle barche nate per i mari del Nord, su questo 45 era installata una capottina, accessorio che si rivela molto utile in condizioni meteo non così favorevoli come quelle mediterranee. Nella media, 49 centimetri, la larghezza dei passavanti, all'altezza dell'uscita del pozzetto. Sulla battagliola di poppa è previsto l'alloggiamento per l'autogonfiabile in posizione leggermente decentrata per lasciare libero il passaggio allo specchio per la discesa in mare. Questo ingloba un gradino rivestito in teak sul quale è appoggiata la scaletta in acciaio inox.

La prova

Abbiamo provato il 45' lungo il fiume Orwell che da Ipswich conduce in mare, in una giornata ca-



OYSTER 45 LA PROVA IN CIFRE**Progetto**

Holman & Pye – interni Dick Young Design

Il prezzo

£ sterline 410.000 + Iva.

I dati

Lungh. ft m 13,98 – lungh. al gall. m 11,58 – baglio m 4,27 – pescaggio versione standard m 1,98 (versione pescaggio ridotto m 1,65) dislocamento kg 15.873 – zavorra kg 5.256 – serbatoi acqua lt 636 – serbatoio carburante lt 454.

Piano velico

Superficie velica con genoa 150% mq 105,1 – armo in testa d'albero a due ordini di crocette acquartierate P: m 14,78 m – E: m 5,33 I: m 17,07 – J: m 5,03.

Costruzione

E' di tipo tradizionale con scafo in vetroresina, realizzato da stampo femmina, laminato a mano in pelle singola con impiego di resine isofaliche, rinforzi in vetroresina per madieri e longheroni. La coperta è in vetroresina con anima in balsa.

Le misure

Dinette altezza cm 200, carteggio cm 88 x 79 – cabina di poppa: altezza cm 182, letto cm 190 x 130, altezza sopra il letto cm 74, altezza in bagno cm 182 – cabina matrimoniale di prua: altezza in cabina cm 182, letto cm 215 x 186, altezza sopra il letto cm 96, altezza in bagno cm 182 cabina di prua: cucc. sup. cm 198 x 66, cucc. inf. cm 198 x 78, altezza in cabina cm 182 - larghezza porte cm 48 - larghezza passavanti cm 49 –

larghezza tambuccio cm 63
pozzetto cm 216 x 181 – profondità gavone in pozzetto cm 188.

Il motore della prova

Volvo Penta diesel modello MD22 potenza 59 cv – cilindri 4 in linea cilindrata cc 200 – alesaggio x corsa mm 84x89 – peso a secco con invertitore kg 238 - elica 3 pale fisse.

Indirizzi

Oyster Marine Ltd,
Ipswich, UK
tel. 0044/1473/688888
fax 0044/1473/686861
www.oystermarine.com
yachts@oyster.uk.com

In sintesi

Una barca concepita per la navigazione d'altura, nella quale vivere con tutti i comfort grazie alle forme piene che conferiscono grande abitabilità sottocoperta. La solidità di costruzione è assicurata dal largo impiego di materiali tradizionali.

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina	23	8,5
traverso	28	9
lasco	26	8,9

Rapportocv/ton: 4.0

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)		
		dinette	cab. poppa	cab. prua
1200	3,8	61	59	54
2000	5,5	69	67	59
2500	6,6	71	70	61
3000	7,7	74	73	65

Nota: il test si è svolto lungo il fiume Orwell, randa ridotta avvolgibile nell'albero, genoa avvolgibile 150% ridotto, acque calme, vento 17/25 nodi con raffiche fino a 30 nodi, 4 persone a bordo, dotazioni di sicurezza, serbatoio acqua pieno, serbatoio carburante pieno (nella barca provata la capacità dei serbatoi è invertita rispetto al modello standard), buona pulizia della carena.



ratterizzata da vento a 17 nodi da NE con raffiche fino a 30 che, dopo alcune miglia, hanno costretto a ridurre sia randa che genoa, entrambi dotati di sistemi avvolgibili. La superficie velica e le condizioni del vento, nonostante ci trovassimo nel fiume, hanno permesso di evidenziare le caratteristiche della barca: uno scafo dotato di grande stabilità grazie alla combinazione del bulbo in piombo e della forma e che, nonostante il dislocamento importante, rivela una facilità di conduzione più simile a quella di un dodici che di un quattordici metri e che, soprattutto di bolina si rivela più docile e maneggevole di quanto le linee del progetto lascino supporre. Al traverso e al lasco conferma la sua vocazione di barca nata per l'altura con lo



scopo di navigare tranquilli e in sicurezza. Per quanto riguarda la navigazione a motore i valori rilevati raccontano di una velocità di crociera di circa 6,5 e nodi e di una punta massima che sfiora gli 8, valori non particolarmente

alti, necessaria conseguenza della scelta di installare un propulsore da 59 cavalli su una barca da 16 tonnellate di dislocamento. Tra i punti di forza della barca certamente l'ottima silenziosità a tutti i regimi.

