

**SUPERPROVA**

# Oyster 62

Dalla matita di Rob Humphreys un nuovo deck saloon per la navigazione d'altura e per crociere mediterranee. In sicurezza e con tutti i comfort.

di Gabriella Cottignoli



- La qualità della costruzione
- Ampiezza del gavone poppa
- La posizione dell'autogonfiabile



- I numerosi dislivelli sul piano di coperta
- Larghezza delle porte limitata

La quadratura del cerchio. Sembrerebbe questo l'obiettivo perseguito da Oystermarine nel progetto di Rob Humphreys. Questo, si sa, è un desiderio irrealizzabile ma il risultato è ottimo visto che sono attualmente in costruzione otto esemplari già venduti e che il "prodotto finale" è una barca versatile, per la navigazione d'altura dove comfort e abitabilità sono prioritari. Se con la scelta di Humphreys il 62', rispetto ai precedenti modelli

realizzati da Holman & Pye, presenta un piano velico più potente, carena meno bagnata, per un progetto pensato anche a navigazioni in Mediterraneo (un filone già introdotto da altri cantieri del nord Europa) rimane comunque uno scafo coerente alla filosofia del cantiere, dove correre non rappresenta l'elemento principale: lo dimostrano il dislocamento medio pesante, il lussuoso allestimento degli interni dove nulla viene sacrificato in nome del comfort.

Il 62' sostituisce il 61', è l'ultima novità presente sul mercato del cantiere britannico fondato ventisette anni fa dall'attuale presidente Richard Matthews ed è un Deck Saloon, concetto di imbarcazione di cui Oystermarine va orgogliosa che si differenzia dalla Pilot House per l'assenza della timoneria interna, mentre ha la stessa possibilità di avere una visione a 360° verso l'esterno dalla zona living. Negli anni bui della nautica, Oystermarine non ha mai smesso di presentare

# SUPERPROVA OYSTER 62

## Gli interni

E' difficile sbagliarsi. Appena scesi sottocoperta si è colpiti dalla luminosità e dall'ampiezza della zona living che solo il Deck Saloon può dare. Si notano subito la nuova finiture dei legni in quercia e del pagliolato, realizzato a riquadri con venature ortogonali fra loro e le porte impreziosite da una sottile bordatura intarsiata nera.

La suddivisione degli spazi è tipicamente inglese: il quadrato leggermente sopraelevato rispetto alle altre zone della barca è pensato per vivere comodamente anche nelle lunghe navigazioni. Grande spazio è dedicato alla zona del carteggio, posta a sinistra della dinette, che gode fra l'altro di un'eccellente vista verso l'esterno; la cucina sviluppata su due lati, uno dedicato alla zona fuochi, l'altro con due lavelli di dimensioni "domestiche", risulta molto funzionale e ben areata da due oblò. La versione della prova presentava

tre cabine e tre bagni oltre a quella di guardia e quella a prua destinata al marinaio. Oltre alle versioni suggerite dal cantiere - una seconda prevede tre cabine, zona carteggio più spaziosa e zona cucina ridotta - gli interni sono realizzabili secondo le preferenze dell'armatore. Le altezze elevate, intorno ai due metri, in dinette in cabina e nei bagni, dotati tutti di box doccia separati, contraddistinguono l'ambiente sottocoperta molto curato in ogni dettaglio.

Ogni angolo nelle cabine è infatti sfruttato per ricavare più spazio possibile per stivare gli effetti personali e il vestiario, come i grandi cassetti spesso divisi in due parti e ricavati sotto i piani delle cuccette o come quelli del letto della cabina armatoriale. Rivelano la stessa cura di realizzazione anche i locali destinati all'equipaggio. La spaziosa cabina armatoriale di poppa ha l'accesso diretto anche dall'esterno, in coperta a poppa della timoneria.

### Le misure

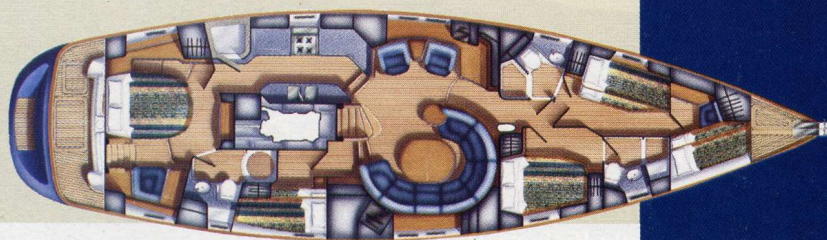
**Dinette:** altezza cm 2.00 - **cabina di poppa:** altezza max cm 192, letto cm 196 x 155, altezza sopra il letto cm 128, altezza in bagno cm 200 - **cabina doppia di prua:** letto cm 188 x 125, altezza sopra il letto cm 107, altezza in cabina cm 192 - **cabina di prua:** cuccetta cm 203 x 68, altezza sopra la cuccetta cm 57, altezza in cabina cm 192, altezza in bagno cm 190 - **cabina di guardia:** cuccette cm 198 x 66 - **larghezza porte cm 48.**



1

1. La cabina armatoriale è posta a poppa e ha un accesso diretto in coperta.  
2. Una delle due cabine destinate agli ospiti con due letti a castello.  
3. La dinette centrale ha un grande divano circolare e un tavolo da pranzo, le finiture sono in quercia. Tutto l'ambiente è caratterizzato da una grande luminosità.

2



nuovi progetti, politica considerata la chiave del suo successo. Oggi produce circa 30 barche all'anno, imbarcazioni destinate soprattutto a navigazioni oceaniche, comprese fra il più piccolo della gamma, il 42', unico modello a pozzetto tradizionale, e 100'. L'azienda può contare su cinque

strutture produttive, di cui quattro in Gran Bretagna e una in Nuova Zelanda, un ufficio vendite negli Stati Uniti, agenti in Australia e Giappone, mentre tutti i rapporti con i paesi europei sono gestiti dalla sede centrale di Ipswich in Gran Bretagna che si avvale di consulenti locali nei di-

versi paesi. L'esemplare provato in anteprima da Vela e Motore è il primo costruito e sarà visibile al prossimo Salone di Genova.

### Il progetto

Il 62 è costruito da Southampton Yacht Service, l'unità produttiva detenuta al 51% da



3



4 5



Oystermarine, su progetto di Rob Humphreys per la carena e il piano velico, dello staff Oy-ster per gli interni e l'ingegneria strutturale.

Anche in questo modello Oy-stermarine non si avventura in tecniche innovative o impiego di materiali compositi, ma per-

segue la sua politica di tradizione e scelta di attrezzature da tempo testate.

Destinato alla navigazione d'altura, presenta infatti una costruzione tradizionale ma con meticolosa cura del dettaglio. Lo scafo in vetroresina, realizzato da stampo femmina per

una superiore finitura superficiale, viene laminato a mano in pelle singola con impiego di resine isoftaliche e rinforzi in vetroresina per madieri e longheroni. Anche la coperta è in vetroresina con anima in balsa. Questa, nei punti dove il carico è maggiore, è sostituita da

4. La cucina è stata disegnata su due lati: uno per i fornelli, l'altro con due grandi lavelli.  
5. La vista verso poppa della zona living con la scala in legno che porta all'esterno.

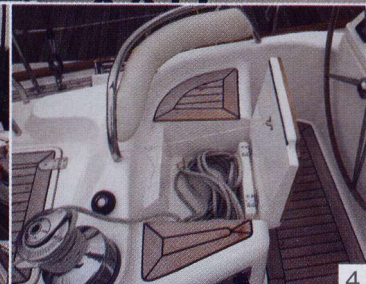
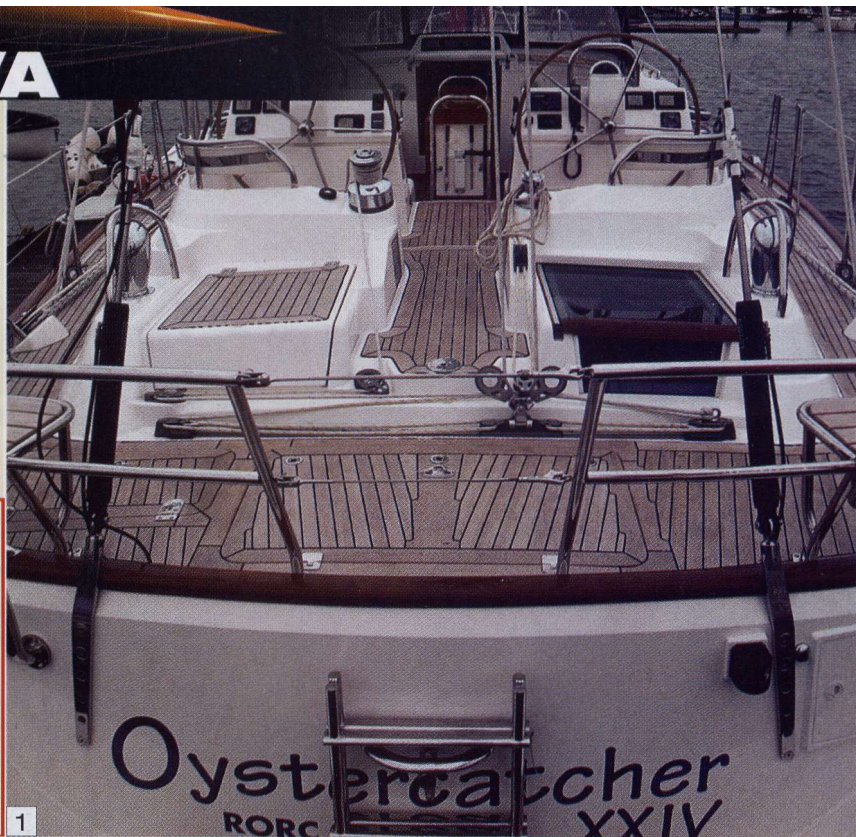
# SUPERPROVA

## La coperta

La coperta riprende la struttura tipica dei Deck Saloon di Oyster: avendo privilegiato lo spazio sottocoperta, l'organizzazione del piano di coperta presenta talvolta aspetti contrastanti. Ad una tuga bassa e filante quasi da racer a prua, contrappone una zona centrale finestrata e il retrostante pozzetto ospiti, tipici dei crociera. Al timone e alle manovre è dedicato un secondo pozzetto con ruote gemelle per rimediare all'inconveniente dei pozzetti centrali della scarsa visibilità del bordo d'entrata del fiocco. Qui sono collocati i winch elettrici Lewmar per le scotte del genoa e della randa. Se da un lato la concentrazione delle manovre nel pozzetto poppiero risulta funzionale sia per chi manovra sia per chi si gode la navigazione, altrettanto non si può dire quando ci si vuole spostare dal pozzetto verso prua o verso i passavanti, a causa dei dislivelli presenti sul piano di coperta. In entrambi i casi vi sono sempre due o tre gradini che non rendono facili gli spostamenti. Armato a cutter in testa, l'albero - in questa versione in carbonio come il boma - ha tre ordini di crocette con volanti e paterazzo che si sdoppia ad 1/3 della lunghezza per agevolare il passaggio allo specchio di poppa. I due fiocchi sono inferiti su avvolgitori idraulici Reckmann, mentre la randa è full-batten. Le vele sono della Gowen Ocean, una società del gruppo Oyster; vang e tendipaterazzo idraulici completano le attrezzature.

### Le misure

Larghezza passavanti cm 53 - larghezza tambuccio cm 70 - pozzetto ospiti cm 266 x 248 - tavolo pozzetto cm 152 x 43 (chiuso), cm 152 x 12 (aperto).



1. Lo specchio con la scaletta e il trasto della randa.
2. Il verricello elettrico per l'ancora e il gavone della catena.
3. La tuga ha un disegno molto "aerodinamico".
4. La timoneria di sinistra con il gavone per nascondere la scotta della randa.
5. L'autogonfiabile è alloggiato nel gavone di poppa.

compensato marino e invece, nei punti dove sono applicati i carichi, da alluminio. La coperta poggia su una controflangitura ricavata direttamente sullo scafo e connessa a questo sia meccanicamente che attraverso resinatura. In aggiunta la falchetta in legno è anch'essa imbullonata sulla controflangitura per aumentarne la robustezza.

Il bulbo in piombo è disponibile anche nella versione a pescaggio ridotto; il timone ha la lama in vetroresina e anima di schiuma, stratificata direttamente sull'asse d'acciaio inox. Questo è imperniato ad un ro-

busto skeg con anima d'acciaio il cui cuscinetto inferiore è imbullonato ad una coppa di bronzo solidale allo skeg stesso.

### La prova

Abbiamo provato il 62' lungo il fiume Orwell che da Ipswich conduce in mare, acque che non permettono certo di mettere in luce le doti da ocean cruiser che contraddistinguono questo progetto. L'esemplare della prova presentava randa full batten e genoa 150%. Il vento piuttosto instabile fra 11 e 18 nodi, con raffiche fino a 25 e le previsioni di rinforzo, hanno convinto a navigare con una

mano di terzaroli e il fiocco parzialmente rullato. L'impressione è quella di un'imbarcazione dotata di grande stabilità di rotta, con timone leggero anche sotto raffica, agile alla virata, che infonde molta sicurezza.

Certo non ci si può aspettare la reattività di un ULDB, ma il dislocamento importante consente una notevole morbidezza di conduzione.

Barca dalle capacità boliniere non esasperate dà il meglio di sé non appena il timoniere puggia di qualche grado; solo allora si vedranno i nodi salire sul log. Non c'è neanche bisogno di smanettare molto per regolare

# OYSTER 62 LA SUPERPROVA IN CIFRE

## Progetto

Rob Humphreys

## Il prezzo

£ 1.375.000 + Iva. Come per tutti i modelli a partire dal 53' anche questo è realizzabile, oltre alle versioni proposte dal cantiere, secondo le esigenze dell'armatore.

## I dati

Lungh. f.t. m 19,28 – lungh. al gall. m 16,75 – baglio m 5,39 – pescaggio versione standard m 2,61 (versione pescaggio ridotto m 2,00) – dislocamento kg 33.500 – zavorra kg 9.400 (versione pescaggio ridotto kg 10.300)

## Costruzione

E' di tipo tradizionale con lo scafo in vetroresina realizzato da stampo

femmina, laminato a mano in pelle singola, con impiego di resine isofaliche, i rinforzi in vetroresina per madieri e longheroni

## Piano velico

Sup. velica con genoa 150% mq 227.05 – armo a cutter in testa d'albero a tre ordini di crocette – vang idraulico P: m 21,35 – E: m 8,0 – I: m 24,25 – J: m 7.08.

## Indirizzi

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

## Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina 50°	17	6,9
bolina 70°	15	8,5
traverso	15	8,7
lasco	18	8,7

rapporto cv/ton: 6.7

Nota: il test si è svolto lungo il fiume Orwell, randa steccata con una mano di terzaroli, genoa avvolgibile 150%, acque calme, vento 11/20 nodi, 6 persone a bordo, dotazioni di sicurezza, serbatoio acqua pieno, serbatoio carburante a metà, buona pulizia della carena.

## Autonomie

Serbatoi acqua lt 1600 – serbatoi carburante lt 2200 – batterie: autonomia teorica di navigazione a regime di crociera: 1000 miglia circa.

## a motore

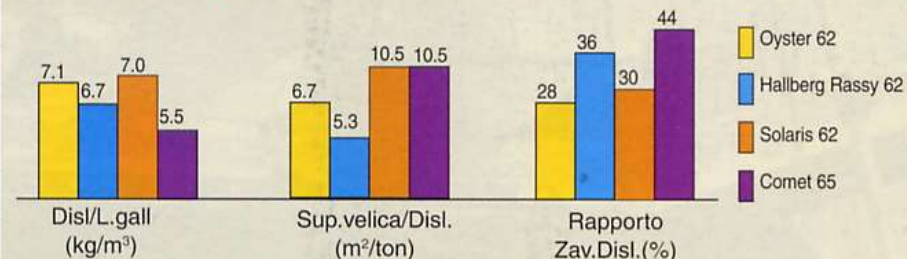
giri	velocità (nodi)	rumorosità (dba)		
		dinette	cab. poppa	cab. prua
1000	5,5	64	71	56
1200	7,8	63	73	55
1400	9,2	64	74	57
1600	9,8	68	76	60



## Il motore della prova

Perkins modello M 225 Ti potenza cv 225 – cilindri 6 in linea cilindrata lt 5.8 – iniezione diretta alesaggio x corsa mm 98.4 x 127.0 peso a secco kg 647.

## Gli indici di prestazione a confronto



Note: dislocamento relativo (disl./l.gall.): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche molto invelate.



Il cantiere inglese di Southampton dove sono in costruzione cinque Oyster 62

## Le avversarie

Barca	L. f.t. (m)	Largh. (m)	Disl. (Ton)	Sup. Vel. (mq)	Pesc. (m)	Progettista	Cantiere	Prezzo (L. x 1000)
Oyster 62	19,28	5,39	33.500	227	2.61	R. Humphreys	Oystermarine	4.411.000
Halberg Rassy 62	18.88	5.15	33.000	176	2.50	G:Frers	Halberg Rassy	2.662.000
Solaris 62	19.00	5.30	28.000	241	2.80	D.Peterson	Se.Ri.Gi	n.c.
Comet 65	19.90	5.25	22.000	233	3.10	B.Farr	Comar	1.764.000

Note: la superficie velica è calcolata randa più genoa di serie, nelle misure dichiarate dai cantieri. Il dislocamento è indicato a secco, come indicato nelle schede tecniche. I prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. \*Al cambio della £ inglese del 3.7.2001.

le vele che il 62' trova il suo assetto di navigazione neutro o al più un poco orziero. In questa versione le manovre sono tutte a piede d'albero, con carrello della randa a poppa della timoneria a due ruote. Per quanto

riguarda la navigazione a motore, il test non è stato purtroppo molto attendibile in quanto il cantiere sta ancora effettuando delle prove con eliche diverse dall'Autroprop a tre pale qui installata per ottimizzare il ren-

dimento del motore e ridurre il rumore rilevato durante questa prova. In ogni caso i serbatoi da 2200 litri garantiscono un'autonomia "oceanica". Ottimi i valori relativi alla

