

LOBSTER

38



DAL NUOVO CANTIERE ROSE ISLAND UN UNDICI METRI CON BUONE QUALITÀ MARINE CHE RIPRENDE LE LINEE DELLE BARCHE DA LAVORO DEL MAINE

| | |
|----------------------------|--|
| Lunghezza fuori tutto | m 11,98 |
| Lunghezza di omologazione | 11,02 |
| Larghezza | m 3,60 |
| Pescaggio | m 1,07 |
| Dislocamento a vuoto | kg 7700 |
| Motorizzazione | cv 2x300 |
| Serbatoi carburante | lt 1550 |
| Serbatoi acqua | lt 550 |
| Posti letto | 4 |
| Portata persone | 12 |
| Categoria di progettazione | B |
| Progettata da | Y.D. & R.A. - Studio Gatti |
| Costruita da | Rose Island, Via Fontanella Borghese 60, 00186 Roma, tel. 06 68210408, fax 06 68213569, cell. 0348 2200853. |

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto, che non è particolarmente vantaggioso rispetto alla taglia dell'imbarcazione, è stato calcolato dividendo il peso a secco (7700 kg) per la potenza installata (2x300 cv).

| | | | |
|------------|----|-------|---|
| LOBSTER 38 | | 12,83 | |
| ALTO | 10 | MEDIO | 6 |
| BASSO | | | |

L'ANALISI DELLA CARENA

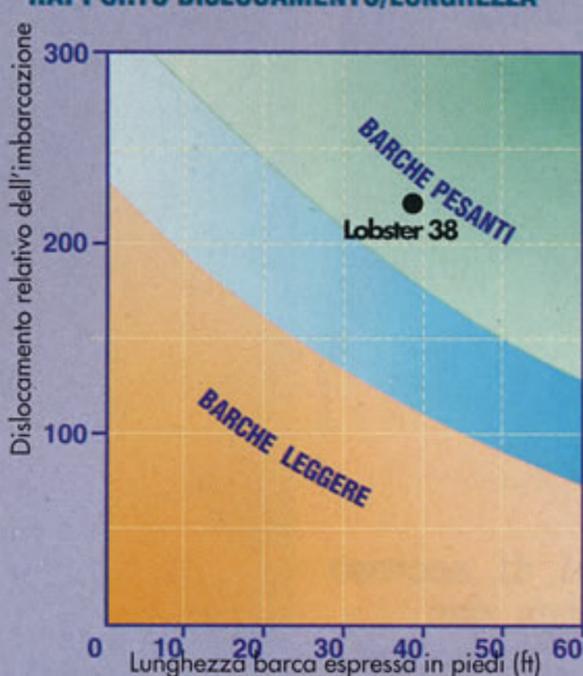
Questa imbarcazione è caratterizzata da una carena planante con geometria variabile. L'opera viva presenta un angolo del fondo di 29° a prua, che degrada dolcemente fino al valore di 16° a poppa. Un disegno che consente allo scafo di tagliare bene l'onda di prua e quindi di garantire una navigazione confortevole anche con mare formato. Il valore superiore alla media del rapporto immersione/lunghezza è dovuto al fatto che è stato calcolato tenendo conto della chiglia che, dalla ruota di prua, si estende verso poppa fino a circa 3/4 della lunghezza dello scafo. La sua funzione principale è quella di dare direzionalità allo scafo ma anche di proteggere eliche e timoni.

RAPPORTI DI FORMA

| | |
|-----------------------|--|
| Immersione scafo | m 1,07 |
| Dislocamento prova | kg 8700 (effettivo peso della barca in prova) |
| Larghezza/Lunghezza | 0,330 (la media è tra 0,310 e 0,385) |
| Immersione/Lunghezza | 0,10 (la media è tra 0,056 e 0,076) |
| Dislocamento relativo | 234 |

(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).

RAPPORTO DISLOCAMENTO/LUNGEZZA



PREZZI

Con dotazioni standard e motorizzazione Caterpillar 2x300 cv

IVA esclusa. L. 494.000.000

Con dotazioni standard e motorizzazione Yanmar 2x250 cv

IVA esclusa. L. 482.000.000

Con dotazioni standard e motorizzazione Yanmar 2x185 cv

IVA esclusa. L. 459.000.000

TASSA DI STAZIONAMENTO

Calcolata sulla lunghezza dello scafo di metri 11,02

Annuale L. 888.000

DOTAZIONI DI SERIE

Baderne oleodinamiche

Gps-Plotter

Vhf

Interni in mogano

OPTIONAL

Generatore 5 kW

Pozzetto in teak

Passavanti in teak

Tendalino di chiusura

Ice maker

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test

Velocità del vento reale 24 nodi

Stato del mare mosso con onda incrociata

Temperatura dell'aria 25 °C

Carburante lt 800

Equipaggio imbarcato 2 persone

Pulizia carena discreta

Motorizzazione installata 2x300 cv

ATTENZIONE: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate

Gps-Plooter Raytheron

Giri al minuto/velocità

2200 giri 23,5 nodi

2550 giri 26,5 nodi

2900 giri 30,5 nodi

Con la motorizzazione Caterpillar 2x300 cv

Consumi dei motori*

Giri al min. litri x ora

2200 giri 62

2550 giri 74,5

2900 giri 86,5

* Dati indicativi forniti dal cantiere

Autonomia teorica in ore

2200 giri 25 ore circa

2550 giri 20 ore circa

2900 giri 17 ore circa

La strumentazione utilizzata per rilevare i dati durante le prove di Barche a Motore è della Garmin.

(segue da pag. 84)

scafo è stato invece realizzato in laminato pieno, di conseguenza i volumi abitativi delle cabine risultano penalizzati. La colorazione dello scafo è ottenuta con vernici poliuretaniche.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Da sottolineare la grande riserva di carburante, 1550 litri, ripartiti in due serbatoi costruiti su misura in acciaio inox con il fondo grecato in modo da ottenere una maggiore solidità. Interessanti le baderne oleodinamiche montate di serie, più sicure e durature di quelle tradizionali; inoltre, assorbendo le vibrazioni, consentono di fare a meno dei normali giunti antivibranti. Gli scarichi mostrano una pendenza costante da quando escono dai motori fino a poppa. A centro scafo, in un grande vano di facile ispezione sono raggruppati i serbatoi carburante e tutti gli impianti idrici ed elettrici.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

L'esemplare della prova era spinto da due Caterpillar da 300 cv ciascuno, la motorizzazione massima prevista dal cantiere. In alternativa due motori Yanmar da 185 cv o da 250 cv. Le trasmissioni sono in linea d'asse.

PRESTAZIONI ★★★★★

Nonostante un rapporto peso/potenza non particolarmente vantaggioso, l'indovinato disegno di carena favorisce una rapida accelerazione: con partenza da fermo, i motori prendono in poco tempo tutti i giri, sono stati infatti sufficienti 6 secondi per raggiungere l'assetto di planata, con una velocità di uscita a 14 nodi, assetto che viene mantenuto fino a una soglia minima di 11-12 nodi, intorno a 1250-1300 giri. La velocità massima raggiunta a 2900 giri è di 30,5 nodi. Eccellente il comportamento dello scafo con mare formato e onda incrociata, tanto da permettere di navigare a una velocità di crociera costante di 23,5 nodi a 2200 giri. La navigazione è risultata particolarmente asciutta e l'impatto con l'onda, più alta di un metro, molto morbido anche in prua; impeccabili inoltre la tenuta di rotta e la risposta ai comandi. Buona la manovrabilità all'ormeggio. (E.G.)



PREGI

- * Carena dalle forme eccellenti
- * Autonomia superiore alle 500 miglia
- * Consumi contenuti

DIFETTI

- * Ispezione esterna pozzo catena con portello non incernierato
- * Chiusura quadrato non di serie



La grande passione per il mare, una lunga esperienza di navigazione e il desiderio di realizzare una barca legata alla tradizione, funzionale, robusta e sicura, in grado di affrontare anche le condizioni di mare più impervie, hanno portato Paolo Villani, Vanni Galgani e Fabio Rosa a esordire nel mercato del diporto con il marchio Rose Island. Si tratta di un cantiere giovanissimo, forte tuttavia di anni di ricerca nella progettazione delle Lobster-boats. Rose Island incorpora infatti lo studio YDRA, la firma che per prima ha lanciato i Lobster nel nostro continente, ed è depositaria del marchio Lobster per l'Italia e l'Europa. Le Lobster-boats sono le tradizionali imbarcazioni impiegate per la pesca all'aragosta lungo le coste del New England e note per le eccezionali doti marine. La gamma di produzione per il momento è composta da un unico modello, il Lobster 38, ma sulla carta esistono già i progetti di un 44 piedi e di un 60 piedi. In anteprima, abbiamo provato il prototipo, ancora in fase di ultimazione, del Lobster 38.

PROGETTO ★★★★★

Nato dalla tradizione, reinterpretata con le più moderne tecnologie, il Lobster 38 si rivolge a quella particolare fascia medio-alta di mercato che, da un'imbarcazione, richiede non solo posti letto e abitabilità ma anche origina-



L'indovinata carena, permette al Lobster 38 di navigare in buon assetto di planata sia ai massimi regimi, 30,5 nodi, sia a quelli più bassi, 11 nodi.

lità del prodotto, ricerca dei dettagli, funzionalità e soprattutto affidabilità e sicurezza in navigazione. Il progetto, curato in prima persona da Paolo Villani e Vanni Galgani, coadiuvati da Aldo Gatti per i disegni di carena e delle strutture, si fa apprezzare soprattutto da chi possiede una consolidata cultura marinara. La carena, con quattro pattini di sostentamento laterali, si presenta molto stellata a prua (29°) e più piatta a poppa (16°), caratteristiche che consentono allo scafo di tenere un buon assetto anche ai minimi regimi: il Lobster 38 a 1250 giri e 11 nodi è ancora in planata. Come sulle barche da lavoro inoltre, la presenza di una "chiglia" fa sì che le eliche siano meno

immerse rispetto alla parte più profonda dello scafo, questa si trova infatti a proravia delle sezioni poppiere dove lavorano per l'appunto eliche e timoni. Grazie a questo disegno di carena, ottima è anche la stabilità statica: a barca ferma rollio e beccheggio sono minimi. Le linee, un po' rétro, sono slanciate e mostrano un cavallino piuttosto pronunciato, con bordo libero che degrada progressivamente verso poppa. Inusuali le murate, non si presentano diritte bensì svergolate "a elica".

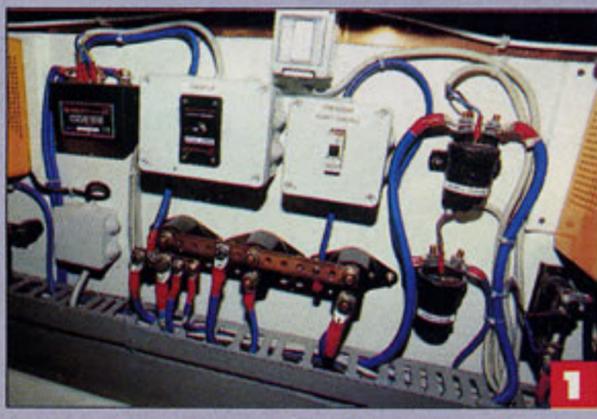
COSTRUZIONE ★★★★★

L'opera viva è in laminato pieno con strati sovrapposti di mat e tessuti biasiali, più resistenti, mentre, per contenere i pesi in alto e al contempo ottenere un manufatto più rigido e meglio coibentato, per l'opera morta e la coperta viene adottata la tecnica a sandwich con anima in termanto. Per una maggiore protezione contro i fenomeni dell'osmosi, gli strati più esterni vengono impregnati di resina vinilestere, mentre per quelli interni viene impiegata resina poliestere isoftalica, comunque più resistente all'osmosi dell'ortoftalica. La struttura è costituita da quattro longheroni e da 11 madieri rinforzati con tessuti biasiali. Nel caso del prototipo l'intero

(segue a pag. 87)

DETTAGLI AZZECCATI

1 Sotto al quadarato, in un ampio vano sono stati raggruppati tutti gli impianti, da quelli elettrici a quelli idrici e i serbatoi carburante; l'accesso avviene attraverso un grande portello a pagliolo. **2** Originali ed eleganti, ma soprattutto efficaci le prese d'aria dei motori. **3** Spazi ben sfruttati in dinette: sedute gavonate e pratici stipetti per lo stivaggio di stoviglie e provviste ricavati dai volumi dietro agli schienali del divano.



A fianco, la grande zona poppiera del pozzetto, libera da ingombri fissi, mostra murate, specchio di poppa e gradini attrezzati con vani portaoggetti, utili per riporre le cime e le attrezzature da tenere sempre pronte.



Sotto, la tuga prodiera, con due prese d'aria, e la sovrastruttura dell'hard top ben attrezzata.



Sopra, lo specchio di poppa con portello centrale, luci per facilitare le manovre notturne in retromarcia, scarichi motori e spiaggetta con struttura in acciaio inox. A fianco, il passaggio laterale.



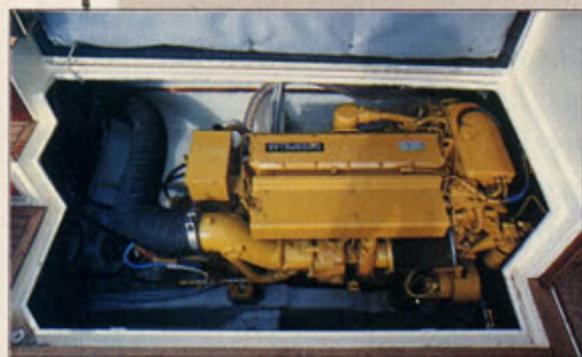
Sopra, dalla zona prendisole si passa direttamente al living ben protetto da una sovrastruttura che integra con armonia parabrezza e finestrate laterali.

COPERTA ★★★★★

Dalla plancetta poppiera, non integrata allo scafo ma realizzata su una struttura di acciaio inox, si accede al pozzetto attraverso un'apertura centrale dello specchio. Di generose dimensioni (3,65x2,20 m), il pozzetto presenta una superficie poppiera libera da ingombri con vani portaoggetti e cime, ricavati sia nelle murate che nelle basi dei gradini che portano ai passaggi laterali. In questa zona tre portelli a pagliolo consentono di ispezionare le sentine, i timoni e il serbatoio dell'acqua, e di utilizzare gli spazi liberi per lo stivaggio di attrezzature varie. Proseguendo verso prua si incontrano due divani prendisole, uno a dritta e l'altro a sinistra; incernierate alla murata le loro sedute con l'intera alzata possono essere facilmente sollevate per accedere alla sala macchine, dove ogni motore è ben accessibile in tutte le sue parti. Protetto da un hard top e da finestrate laterali con profili sagomati in mogano, il quadrato ospita una dinette appoggiata alla murata sinistra adatta ad accogliere 6 persone comodamente sedute intorno al tavolo. A dritta invece si trovano la cucina a scomparsa e la timoneria. Dalla postazione di guida servita da un sedile per il solo pilota non si gode di grande visibilità ma il cantiere ha già previsto le opportune modifiche per le prossime unità. Per aumentare i volumi di stivaggio, le sedute della dinette sono ovviamente gavonate ma è stato abilmente utilizzato anche lo spazio dietro agli schienali: sfruttando la profondità sotto ai passavanti è stato possibile ricavare dei capienti stipetti adatti a riporre stoviglie e provviste. Da un'apertura centrale del pagliolo si scende nel grande vano dove sono raggruppati tutti gli impianti. Un pratico sistema di tendalini, optional, consente di chiudere completamente questa zona.



A fianco, la cabina di prua con cuccetta a V e ampi volumi di stivaggio. Sopra, la cabina ospiti con due letti sovrapposti.



Sopra, un lato della sala macchine. A destra, la dinette posta in coperta.



Sopra, il locale toilette attrezzato con zona doccia separata e bidet.



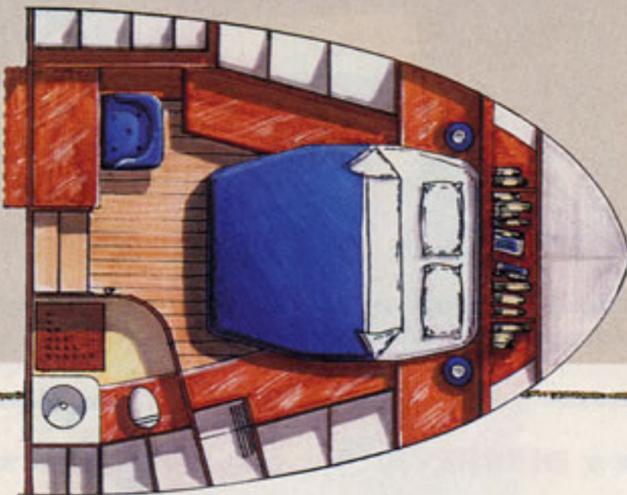
Sopra, la stazione di guida e il quadro elettrico con le utenze protette da magnetotermici. A sinistra, alle spalle della timoneria, è sistemata la cucina a scomparsa.



Sotto, il disegno degli interni nella versione pensata con un'unica grande cabina.

DIMENSIONI A BORDO

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Cuccetta armatore a V..... | cm 194x70 |
| Cuccetta ospiti | cm 192x65 - 182x65 |
| Toilette | cm 115x95+100x52 |
| Altezza cabina prua | cm 192 |
| Altezza quadrato | cm 210 |
| Dinette | cm 225x67 |
| Pozzetto | cm 365x220 |
| Prendisole pozzetto 2x | cm 193x73 |



INTERNI ★★★

Sottocoperta troviamo solo la zona notte, quadrato e cucina sono stati infatti sistemati in coperta ben riparati dall'hard top, dal parabrezza, dalle finestrate laterali e da un pratico sistema di tendalini verso poppa. Lo styling degli interni, con la consulenza di Domenico Palezzato, è stato realizzato in base alle specifiche richieste dell'armatore, sia per quanto riguarda la divisione degli spazi, sia per la scelta dei mobili. Come già accennato, il prototipo presenta l'intero scafo in laminato pieno con le strutture (madiere e serrette) che arrivano anche all'opera morta, "rubando" spazio ai volumi abitabili, a scapito soprattutto delle dimensioni delle cuccette; in certi punti inoltre, come nel bagno e nella cabina ospiti, porzioni di madiere sono pure visibili. Per ovviare a questi inconvenienti, l'opera morta delle prossime unità verrà realizzata in sandwich, come la coperta. Mogano e acero sono le due essenze di legno, scelte dal cantiere, che caratterizzano gli interni e li rendono caldi e accoglienti. I mobili, le paratie e le porte sono in mogano mentre il pagliolo, le feritoie di aerazione dei mobili e i profili in massello bicolore sono in acero. Il prototipo presenta una cabina armatoriale prodiera con cuccetta a V trasformabile in matrimoniale e una cabina ospiti con letti sovrapposti appoggiata alla murata sinistra. Sono in particolare queste due cuccette a essere penalizzate dalla presenza di madiere e serrette, quella inferiore, è lunga solo 182 cm; con le murate in sandwich si guadagneranno 8-10 cm sia in lunghezza che in larghezza. A dritta si trova invece il grande bagno con box doccia separato. Senza rinunciare all'impronta tradizionale senza sfarzi, il cantiere prevede la personalizzazione degli interni secondo le esigenze di ogni singolo armatore.