



Inufficio



PROVA — Da poco importato in Italia, il Westerly Oceanmaster 48 è un sapiente mix di tradizione cantieristica anglosassone e moderne soluzioni, sia per la costruzione, sia per l'attrezzatura. Il risultato è uno yacht che consente navigazioni sicure e confortevoli.

Lady crociera



OCEANMASTER 48

di CARLO CASSANI

Con un certo tempismo la Union Yachts inizia l'importazione della produzione Westerly. Tempismo perché è sempre più evidente un certo interessamento della clientela europea per le barche a pozzetto centrale che vivono un momento di "rinascita", tanto che parecchi cantieri tradizionalmente legati a tipologie più aggressive hanno messo in catalogo qualcosa a pozzetto centrale. Westerly da tempo costruisce secondo questo schema, e recentemente, violando in qualche modo il tradizionale immobilismo inglese, ha saputo rinnovare gli schemi molto classici della sua produzione realizzando un mix che accoglie concetti più attuali per quanto ri-



guarda attrezzature e strutture. Ne esce una barca decisamente interessante e attuale che può soddisfare chi è alla ricerca del mezzo ideale per la crociera. L'Oceanmaster 48 è stato presentato al salone di



Southampton dell'89, si tratta quindi di un disegno recente.

Carena

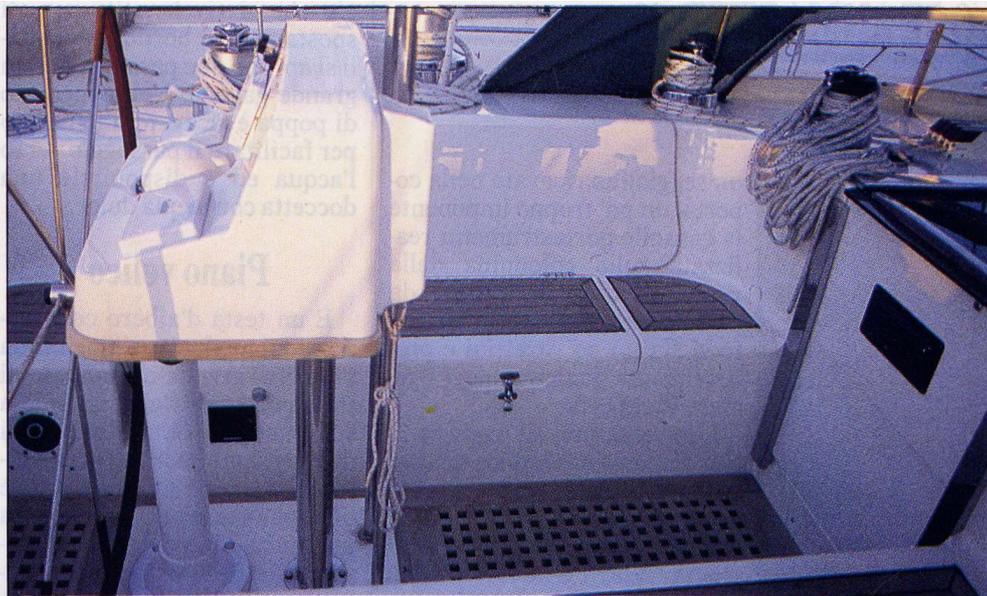
Il progetto è stato affidato a Ed Dubois, si tratta di uno sca-

In questa pagina alcuni particolari della coperta. Qui a fianco la rotaia del genoa, in primissimo piano uno degli aeratori alimentati da cellule solari che assicurano un insospettabile circolo d'aria all'interno. In alto la cala vele, non grande ma utile, il musone di prua con il verricello elettrico e il rullafiocco a scomparsa, il piede d'albero con il vang rigido.



fo di forma larga, soprattutto a poppa, con un coefficiente prismatico di 0.56, indice di abbondante riempimento delle estremità. Questo si traduce in volumi interni, in una certa rigidità alla vela (anche in virtù del rapporto dislocamento/zavorra del 41%) e in prestazioni ideali nelle andature al traverso con vento forte. La costruzione è certificata secondo la normativa dei Lloyd, le resine impiegate sono di tipo isoftalico e le stratifiche prevedono pesi differenziati a partire dal fondo con circa 8.5 kg per metro quadrato per finire con le murate il cui peso scende a poco più di 5 kg per metro quadrato. La coperta nei piani orizzontali è in sandwich con anima di Termanto.

Non mancano particolari tipicamente inglesi, come un bottaccio tutto in legno che impreziosisce l'aspetto correndo lungo la fiancata, ma che impone l'uso di sani parabordi.



Pozzetto e coperta

La disposizione è una interpretazione moderna della tipologia a pozzetto centrale, con una tuga piuttosto ampia che aumenta il volume interno a di-

sposizione, pur restando leggera all'occhio. Il pozzetto è di dimensioni sufficienti, con un'ampia ruota e sedute piuttosto profonde che tengono gli occupanti molto raccolti e protetti. Per il timoniere è previsto

Qui sopra il pozzetto con la grande consolle di controllo: le sue dimensioni e il fatto che il pozzetto non è molto ampio limitano alquanto l'abitabilità di questa zona. A fianco, la capottina che protegge il pozzetto con uno stile molto nordico. Verrà sicuramente apprezzata dagli amanti della navigazione invernale e da chi non si ferma con i tempi duri.



OCEANMASTER 48

un seggiolino ricavato nella coperta, un po' troppo imponente la consolle portastrumenti realizzata sulla colonnina della ruota. In caso di utilizzo da parte di otto persone in pozzetto si sta un po' strettini e probabilmente qualcuno dovrà restare in coperta.

L'attrezzatura di coperta è ben disposta e semplice da usare. Sono previste le rotaie per il genoa e due più piccole all'interno delle sartie per la trinchetta. Winch e manovre sono raggiungibili dal pozzetto e anche una sola persona può regolare le vele e tenere sotto controllo la navigazione. I passavanti sono ricoperti in teak e anche a poppa vi è un passag-

gio che si rivela utile per gli spostamenti a bordo, e sui quali si aprono due passaggi per un grande gavone. Nello specchio di poppa è ricavato un gradino per facilitare il passaggio verso l'acqua ed è disponibile una doccetta con acqua dolce.

Piano velico

È un testa d'albero con proporzioni moderne, e cioè randa piuttosto grande e triangolo di prua con superficie simile alla vela maestra. Sono disponibili due versioni base, sloop o cutter, che grazie ai due stralli è utile per avere sempre in opera un genoa e una trinchetta avvolgibile. Se si prevede di montare a prua solo il genoa, cioè la versione sloop, questo ha una superficie maggiore di una decina di metri di quello previsto per il cutter. L'attrezzatura è di buona qualità, bella la soluzio-

ne dell'avvolgitore del genoa incassato nel musone di prua a scomparsa quasi totale. Nella zona di prua trova posto anche una piccola cala vele chiusa da un passauomo, che serve per stivare soprattutto le vele per le andature portanti. Le due vele sulla barca in prova erano entrambe avvolgibili, di marca Ratsey & Laphorn, una garanzia sul piano della durata. A poppa il paterazzo è sdoppiato per agevolare il passaggio verso la banchina a la plancetta di poppa. Buona la posizione delle varie manovre, con il trasto della randa dietro il timoniere che può agire direttamente per la regolazione. Anche le scotte del genoa sono rinviate in prossimità del timoniere, davanti alla ruota.

Interni

L'Oceanmaster 48 è disponibile in due versioni differenti per la disposizione della zona poppiera che può avere una grande armatoriale o due cabine doppie, quella da noi provata è la prima. In questo caso l'armatoriale è molto spaziosa e comoda, con un letto di dimensioni ragguardevoli così come il bagno relativo che dispone di una cabina doccia separata. L'accesso alla cabina di poppa avviene passando attraverso la zona cucina realizzata a murata. Il frigorifero o pozzetto ha doppia apertura e una zona separata per il ghiaccio.

Gli interni dell'Oceanmaster 48 sono realizzati con buone finiture e qualità del legno. Qui a fianco il carteggio, notare l'ampio portastrumenti di fronte al navigatore. Sotto, la dinette a forma ovale con tavolo scomponibile e il mobiletto bar-ripostiglio in prossimità della cucina.

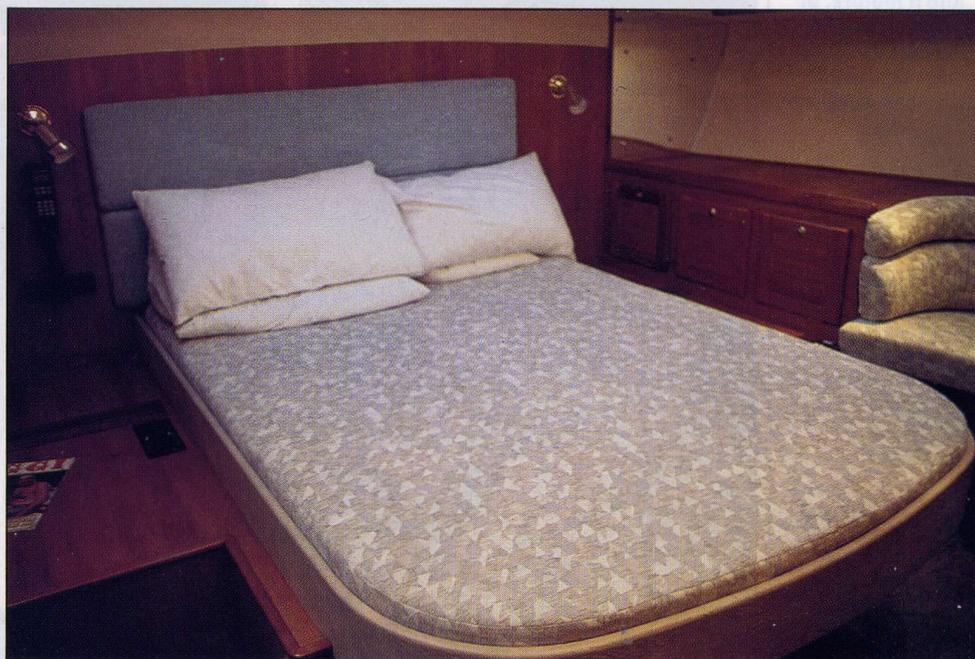




La macchina dei fuochi fornita di serie ha due fuochi, una piastra e forno con anche il grill; i piani di lavoro e i ripostigli per le stoviglie sono sufficienti. Il quadrato è caratterizzato dalla forma ovale della dinette con il tavolo scomponibile (la parte centrale può essere smontata per lasciare più spazio libero) collocata sulla sinistra e dal carteggio che trova posto a dritta secondo il senso di marcia subito a proravia di un ampio mobile bar sopra al quale è incassato il TV color. Il tavolo è



In alto la cucina, i piani di lavoro sono piastrellati e la ghiacciaia (visibile sulla sinistra) ha due aperture per un più razionale sfruttamento; è inoltre molto profonda ed è opportuno riempirla lasciando in fondo le provviste di impiego a lungo termine. Qui a fianco due viste della cabina di poppa, ampia e vivibile, con la molto inglese zona vanity e il letto di dimensioni quasi casalinghe. Al centro, il bagno dove vengono impiegati elementi prestampati. La zona doccia ha un divisorio che consente di non bagnare tutto il locale.



OCEANMASTER 48

di buone dimensioni, a murata il quadretto elettrico, sufficiente il posto per la strumentazione elettronica e per i libri di bordo. Non ci è piaciuta molto la discesa sottocoperta, la scala infatti è molto verticale e costringe a qualche equilibrismo, dietro i gradini è ricavato un piccolo armadio portacerate. La zona prodiera è allestita con una doppia a letti sovrapposti, un bagno non molto grande e una matrimoniale con letto a murata. Le due cabine hanno oltre ad un armadio un livello che si rivela utile per non affollare i bagni. Le finiture complessive degli interni sono in genere buone, sia nella lavorazione del teak massello e compensato con cui sono realizzati gran parte dei mobili, sia negli elementi in resina come alcune parti dei bagni, da profili del tutto privi di spigoli pericolosi.

La grossa consolle che domina il pozzetto raccoglie gli strumenti di navigazione oltre al quadretto motore. Sulla barca in prova erano montati elementi della serie Autohelm, oltre al pilota automatico modello 7000 (optional). Nella pagina a fianco in alto il motore, in questo caso un Perkins da 78 cv, con accanto il gruppo elettrogeno Mase.

L'Oceanmaster 48 non è stato progettato certamente per essere un racer e lo stesso armamento, con genoa e randa avvolgibili, sottolineano la vocazione crocieristica della barca.

Qualità nautiche

Chi si aspetta una navigazione lenta, rimarrà piacevolmente sorpreso dalle prestazioni dell'Oceanmaster che, se pure predilige i venti sostenuti, se la cava anche con le ariette del Mediterraneo. Una volta preso il passo infatti procede sicuro ed è difficile che perda velocità. La condotta poi non pone problemi: il timone è sempre neutro e consente, dato l'estremo bilanciamento della barca, di essere lasciato per periodi anche lunghi. Nel corso della prova abbiamo voluto incrociare apposta dei treni di onde formati da grossi cabinati a motore per vedere se l'Oceanmaster si piantava sopra di essi, ma abbiamo invece avuto la conferma di un passaggio morbido e

che non provoca sostanziali rallentamenti. Al traverso, con un vento di 10/12 nodi, abbiamo raggiunto agevolmente una velocità di 7 nodi, che si è mantenuta pressoché costante anche quando abbiamo cominciato a stringere (la migliore bolina l'abbiamo trovata a poco meno di 40° dalla direzione del vento).

La barca in prova montava il Perkins da 78 cv (ottenibile come optional) che ha dimostrato di essere particolarmente parco nel rumore e nelle vibrazioni. La velocità massima raggiunta (a 3.850 giri) al satellitare Magellan ha indicato 8.2 nodi. La velocità di crociera, a 3.000 giri, è stata di 7.5 nodi esatti.

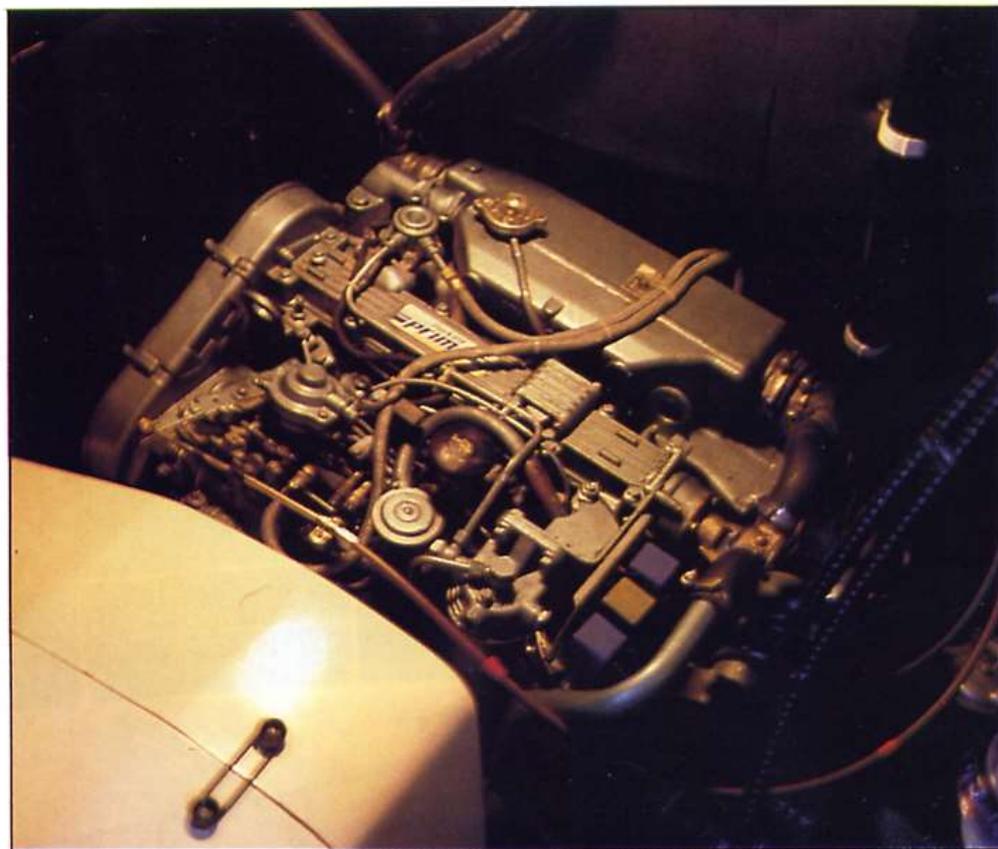
In conclusione, l'Oceanmaster 48 ha dimostrato di mantenere ciò che da lei si aspetta l'utente: crociere comode e veloci, anche contando su un equipaggio ridotto e non particolarmente agguerrito nelle manovre, che intende la navigazione a vela come un piacevole e sicuro relax.

Vela
MOTORE



Indici di prestazione

Slanci della carena
 $LOA/LWL = 1,14$
 Finezza della carena
 $BWL/LWL = 3,36$
 Rapporto di zavorra
 $(Z/\Delta)100 = 41$
 Superficie velica per
 tonnellata $SA/\Delta =$
 $mq/ton 9,37$
 Potenza motrice per
 tonnellata $HP/\Delta =$
 $HP/ton 4,64$
 Numero di Bruce
 $\sqrt{SA/\Delta} = 0,51$
 Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3 =$
 $Kg/m^3 6,09$
 Velocità limite teo-
 rica $2,54 \sqrt{LWL} =$
 nodi **9,09**

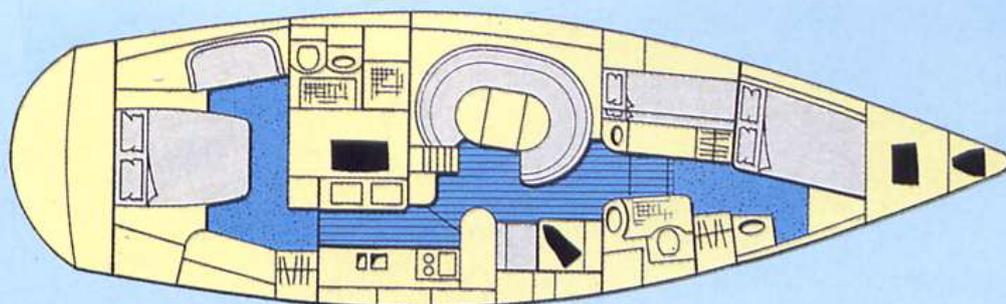


Scheda tecnica

Imbarcazione **Oceanmaster 48**; costruttore **Westerly Yacht Lt 47** Aston Road, Waterlooville, Portsmouth, Hands PO7 7XJ, Great Britain; progetto **Ed Dubois**; importatore **Union Yachts piazza Milano 9 16033 Lavagna (Ge)**, telefono **0185/314021**, telefax **0185/313348**.

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop, cutter**; materiale di costruzione **vetroresina rinforzata**; lunghezza fuori tutto **m 14,60**; lungh. al gall. **m 12,70**; larghezza **m 4,60**; immersione **m. 2,10**; dislocamento **kg. 12.700**; zavorra **kg. 5300**; cabine **3/4**; posti letto **6/8**; bagni **2**; serbatoio acqua; **lt. 900**; a gasolio **lt 430**; motore **Volvo MD 22 59 cv**; elica **tre pale**; batterie **3x95 Ah**; superficie velica sloop tot **mq 119**; randa **mq 47**; genoa **mq 72**; spinnaker **mq 162**; MPS **mq 138**; sup tot cutter **mq 128**; randa **mq 47**; genoa **mq 62**; staysail **mq 19**; marca vele **Ratsey & Laphorn**.
 Prezzo **1.420.000.000** più Iva, con motore Perkins 78 cv L. **424.000.000** più Iva. Prezzi franco cantiere.



Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	Oceanmaster 48	Contest 48	Oceanis 500	Phoenix	H.R.49
Lunghezza f.t. (m)	14,60	14,70	15,30	15,20	14,96
Lunghezza al gall. (m)	12,80	11,45	13,36	11,95	12,50
Larghezza (m)	4,60	4,30	4,75	4,40	4,42
Immersione (m)	2,10	1,95	1,80	2,15	2,20
Dislocamento (kg)	12.700	17.500	13.000	9.300	18.000
Zavorra (kg)	5.300	5.500	5.000	3.700	4.000
Superf. velica (mq)	119	120	104	116	132
Posti letto (nr)	6/8	8/11	8/12	8/10	10/12
Motorizzazione	59 cv	100 cv	80 cv	59 cv	150 cv
Progetto	Dubois	Zaal	Briand	Chance	Rassy
Costruttore	Westerly	Conyplex	Beneteau	Comar	Hallberg Rassy
Importatore	Union Yachts	Pino Yachts	Beneteau Italia	—	T-Yachts
Prezzo (x 1000 Iva escl.)	420.000	—	418.000	400.000	474.000

Pro

Comfort
 Qualità nautiche
 Facilità di manovra

Contro

Dimensioni strumentazione
 Scaletta discesa cabina troppo ripida

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.