

The lobster is **BACK**

Pochi cambiamenti, lì dove servono: ottimizzazione degli spazi sopra e sottocoperta e una carena capace di buone performance in velocità, accelerazione e consumi.
Design di Fulvio De Simoni

A few small changes where needed: better use of space above and below deck and a hull which offers excellent performance in terms of speed, acceleration and fuel consumption.
Design by Fulvio De Simoni

by Niccolò Volpati

15.50m

Gli spazi risultano tutti ben sfruttati: c'è posto per tutto e per tutti. Molto ampia e confortevole la cabina armatoriale a centro barca e buona l'insonorizzazione della sala macchine.

The spaces are all well exploited: there is room for everything and for everyone. The owner cabin amidships is very large and the soundproofing of the engine room is good.

S

Si erano rintanate e un po' nascoste. Del resto quando il mare è in tempesta, è saggio ripararsi. È successo così a molti, ma non tutti hanno poi avuto la forza di mettere di nuovo il muso fuori dalla tana. Non stiamo parlando di aragoste, ma di aragostiere. Dopo le difficoltà degli scorsi anni, i cantieri che si dedicano alla costruzione di questo particolare tipo d'imbarcazioni sono tornati a produrle. Quelle realizzate da Austin Parker hanno da sempre dimostrato di saper interpretare la tradizione, rinnovandosi. Erano quindi destinate a tornare. Il cantiere italiano lo ha fatto con il nuovo *48 Sundeck* che, come tutti i progetti firmati da Fulvio De Simoni, riesce con grande successo a coniugare tradizione e innovazione. Che cosa c'è di nuovo? A me è piaciuto il fly di piccole dimensioni, capace di accogliere gli ospiti e quindi di offrire un'ulteriore area all'aperto, senza appesantire la struttura. In alto c'è quel che serve, non il superfluo. Sarebbe stato superfluo, per esempio, la seconda stazione di pilotaggio. È vero che dall'alto si ha una vista migliore, soprattutto quando si entra o esce dai porti, ma, in fondo, siamo a bordo di una barca da quindici metri di lunghezza, pertanto possiamo accontentarci di una sola plancia all'interno. Inoltre, un fly di queste dimensioni, permette di avere il top apribile che fornisce area e luce naturale alla dinette. Il layout degli interni mostra una buona ottimizzazione degli spazi. La dinette, oltre alla plancia, ospita un tavolo da pranzo con divanetto a U e un altro divanetto lineare fronte marcia, vicino alla postazione del pilota. C'è quindi molto spazio per sedersi, sia in navigazione, sia durante le soste. La cucina si trova più in basso. È praticamente il disimpegno dell'area notte. È più lontana dal tavolo da pranzo, ma gode di volumi maggiori. L'area notte conta tre cabine e due bagni. A prua c'è la Vip e una con letti sovrapposti. Quest'ultima è un po' sacrificata negli spazi, ma le cuccette sono comunque di dimensioni più che accettabili. La cabina armatore occupa invece tutta la zona a centro barca e dispone di tanti metri quadrati. La coperta, anche grazie alla

zona living del fly, si articola in un grande prendisole che copre tutta la tuga e un pezzetto ampio che può ospitare un tavolo con molte sedute. Cosa invece non cambia? Le prestazioni. Me ne sono accorto durante il test nel Golfo di Genova. Il mare era calmo, ma davanti alla diga foranea il traffico è sempre intenso e le onde di scia di mercantili, traghetti e navi da crociera, non mancavano di certo. La carena del *48 Sundeck* si è comportata egregiamente. Il dritto di prua ha una V profonda che le consente di fendere l'onda con qualsiasi angolazione la si affronti. Quando si affronta l'onda di prua alla massima velocità il passaggio è sempre morbido e la coperta è asciutta. Niente spruzzi sul parabrezza, al massimo un po' di acqua nebulizzata in pozzetto che arriva dai baffi della sua stessa scia. I motori sono Cummins da 550 cavalli con trasmissione in linea d'assi. E nonostante la linea d'assi non brilli per agilità, il *48 Sundeck* non si comporta male. Risponde bene alle manovre. In accostata, la barca chiude bene la virata e l'angolo di deadrise aperto a poppa le consente di rimanere sempre ben piantata sull'acqua. Le performance sono quelle giuste per questo genere di barca. Il range compreso tra la minima di planata e la massima velocità è ampio perché si passa dai dodici nodi e mezzo agli oltre ventotto che abbiamo registrato con la manetta del gas tutta abbassata. Molto buoni i consumi perché sono contenuti. Per planare, infatti, bastano 78 litri e per navigare intorno ai 25 nodi ne servono poco più di 150. Ecco dunque che la tradizione delle lobster boat viene mantenuta. Non solo per le linee esterne e il family feeling che non risulta stravolto rispetto ai predecessori, ma anche perché la carena si comporta egregiamente e le performance, sia in velocità, sia nei consumi, sono più che soddisfacenti. L'unica cosa che non mi ha convinto del tutto è la visibilità. Rimanendo seduti la vista è perfetta, mentre se ci si alza in piedi, il parabrezza risulta un po' troppo basso, costringendomi ad abbassarmi ogni volta per avere una buona visuale di quel che c'è davanti a me. In conclusione, se il *48 Sundeck* è la prima aragosta a mettere le antenne fuori dalla tana dopo la buriana, è destinata a essere seguita a breve anche dalle altre: un nuovo 44 andrà a sostituire il "vecchio" 42, poi sarà la volta di un 35 e l'anno prossimo arriverà un 74 piedi.

Many of them sought a safe place in which to hide away. After all, when the sea is stormy, it's only sensible to keep out of harm's way. And not all of them had the strength to venture out again. We're talking not about lobsters, but rather lobster boats.



“

Il design è di **Fulvio De Simoni** che ha curato anche l'architettura navale.

*The design is by **Fulvio De Simoni**, who was responsible for the naval architecture too.*

”



PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CANTIERI NAVALI
AUSTIN PARKER
Via Vecchia Livornese, 1317
I-56100 Tombolo (PI)
Tel. +39.050.988011
info@austinparker.it
www.austinparker.it

Scafo: Lunghezza fuori tutto 15,50m • larghezza massima 4,60m • dislocamento a pieno carico 20.750 kg • serbatoio carburante 1.900 l • serbatoio acqua 460 l
Motori: 2x Cummins QSB6.7 • potenza 410 kW (550 cv) • 6 cilindri in linea • cilindrata 6,7 litri • alesaggio per corsa 107mmx124 mm • regime di rotazione massimo 3300 giri/minuto • peso 658 kg
Certificazione: CE cat. A/B per 12 persone

Hull: LOA 15.50m • Maximum beam 4.60m • Full mass displacement 20,750 kg • Fuel tank volume 1900 l • Water tank volume 460 l
Main Propulsion: 2x Cummins QSB6.7 • 410 kW (550 cv) • 6 cylinders in line • swept volume 6.7 l • Bore&Stroke 107mm x124mm • Maximal rotational speed 3300/min • Weight 658 kg
EC Certification: Cat. A/B 12 people

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Golfo di Cannes//Gulf Cannes
Mare//Sea State	calmo//calm
Vento//Wind speed	0
Persone a bordo//People on board	10
Carburante imbarcato//Fuel volume on board	950 l
Acqua imbarcata//Water volume on board	460 l

Velocità max nodi
//Top speed knots

28.1

Autonomia mn
//Range nm

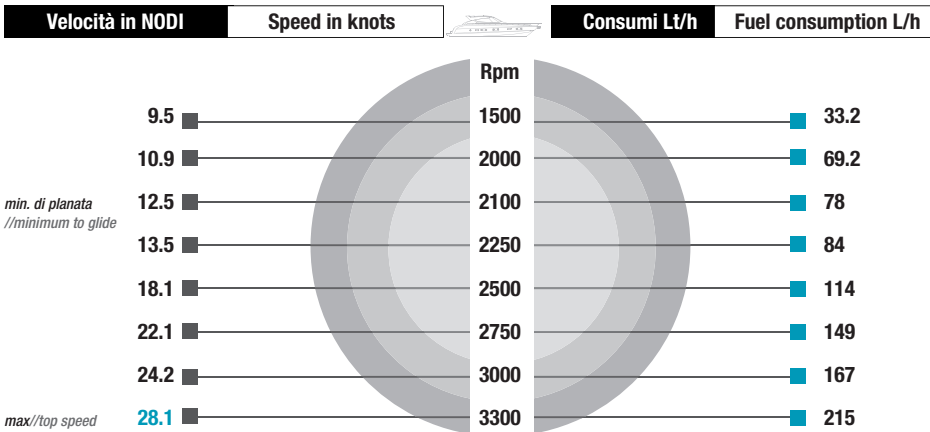
300

Rapporto peso
potenza
//Mass
outlet power

25.3

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.36



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1500	9.5	33.2	3.49	543	64
2000	10.9	69.2	6.34	299	66
2100	12.5	78	6.24	304	67
2250	13.5	84	6.22	305	67
2500	18.1	114	6.29	301	68
2750	22.1	149	6.74	281	74
3000	24.2	167	6.90	275	76
3300	28.1	215	7.65	248	77

Da 0 a planata in 8 secondi
//Gliding time span of 8s for a speed change from 0 to 12.5 knots

Da 0 a velocità massima in 18 secondi//Acceleration time span of 18s for a speed change from 0 to 28.1 knots (top speed)

After the difficulties they have faced in recent years, shipyards dedicated to building this particular type of craft have restarted production. Austin Parker's versions have always revealed expertise in interpreting tradition and reinventing themselves, and so it was only a matter of time before they made a return. The Italian shipyard has done it with the new 48 Sundeck, which, like all of Fulvio De Simoni's designs, manages to combine tradition and innovation extremely successfully. So what's new? I liked the small fly-bridge, which can house guests and thus provides another outside area, without adding weight to the structure. Above deck there is everything you need, and nothing more. A second control console, for example, would have been superfluous. It's true that you get a better view from above deck, especially when entering or leaving port, but given that the boat is only 15 metres long, you don't mind there only being a single dashboard inside. Moreover, a fly-bridge of this size allows the top to be opened, creating space for the dinette and letting in natural light. The interior has been laid out to make the most of the space. As well as the dashboard, the dinette houses a dinner table with a U-shaped sofa and another forward-facing linear sofa, near to the helmsman's station. There is therefore a lot of sitting space both when navigating and at anchor. The galley is further down, practically in the passageway to the sleeping area. It is now further from the dining table, but has gained extra space. The bedroom area has three cabins and two heads. At the bow there's the VIP room and a cabin with bunk beds. The latter is a little short on space, but the berths are nonetheless plenty big enough. The owner cabin takes up the entire area at the centre of the boat, and offers plenty of floor space. The deck, including the living area on the fly-bridge, is split into a large sundeck that covers the entire deck house and a large area that can house a table and plenty of chairs. What hasn't changed is the performance, which was apparent when I tested the boat in the Gulf of Genoa. The sea was calm, but there is always heavy traffic around the breakwater, and there was no shortage of waves emanating from the wakes of cargo ships, ferries and cruise liners. The hull of the 48 Sundeck performed just fine. The deep-V stempost allows you to cut through waves at any angle. There is little rocking even when tackling a wake at top speed; the deck remains dry, and the windscreen stays free from spray. At most all you get is a small amount of fine misty water in the cockpit, from the edges of the boat's own wake. Although the 550 hp Cummins inline engines are not renowned for their agility, the 48 Sundeck doesn't perform badly, and responds well when manoeuvring. During steerage, the boat completes its turn well and the angle of the deadrise, open to the stern, ensures it always remains well glued to the water. The performance matches expectations for this type of boat. The range, from the gentlest gliding through to top speed, is huge, going from 12.5 knots to the over 28 knots we recorded at full throttle. Fuel consumption is excellent: surfing



Ottima carena con una V profonda a prua che le consente di fendere le onde impegnative e un angolo di deadrise a poppa che la fa rimanere ben incollata sull'acqua.
The hull is very good and features a deep V-shape forward, which allows the boat to pass through the most demanding waves and a deadrise angle astern, which keeps the boat well balanced at sea.

requires only 78 litres, while navigating at about 25 knots requires just over 150 litres. The lobster boat tradition is therefore being maintained, not just thanks to the lines of the exterior and the family feeling that this boat has inherited from its predecessors, but because the hull behaves well and the performance, both in terms of speed and fuel consumption, is more than satisfactory. The only thing that didn't fully convince me

was the visibility. When seated the view is perfect, but when standing the windscreen is a little too low, forcing me to duck down every time I wanted to see clearly what was in front of me. In conclusion, while the 48 Sundeck is the first lobster to stick its antennae out of its hidey-hole after the storm, it will soon be followed by others: a new 44 will replace the 'old' 42, followed by a 35 and, next year, a 74-foot version.■

