

www.solovela.net  
recensione pubblicata sulla rivista SoloVela

La banchina



## Harmony 47 Crociera per tutti

Convertito ai sistemi produttivi su larga scala, Poncin ha elaborato il progetto di una barca molto commerciale, ben costruita e con un rapporto qualità prezzo ottimale.

di Mauro Melandri

Il designer e progettista della lussuosa ma sfortunata gamma Poncin, Olivier Poncin, vecchia conoscenza della nautica francese, ha cambiato improvvisamente direzione tre anni fa, strizzando l'occhio al diporto di largo consumo con una serie di imbarcazioni da crociera caratterizzate da un interessante rapporto tra qualità e prezzo.

Battezzata Harmony, la nuova linea, di cui SoloVela questo mese presenta il 47, è stata sviluppata dallo stesso Poncin in collaborazione con lo studio Mortain&Mavrikios e ha visto la luce presso il nuovissimo stabilimento di La Rochelle.

### CONSTRUZIONE E PROGETTO

Fruito di un'importante investimento - si parla di quindici milioni di euro - il cantiere voluto da Poncin, sfrutta le tecnologie produttive più efficienti e un processo industriale molto innovativo, di solito riservato al mondo aeronautico e automobilistico, che permette di ridurre sensibilmente i costi e i tempi di realizzazione di ogni singola unità.

Adattando alle proprie necessità gli ultimi studi in fatto di materiali compositi, i tecnici del cantiere hanno messo a punto una catena di montaggio - in parte automatizzata - in grado di ottenere il meglio dalla tecnologia di lavorazione degli "stampi chiusi" - iniezione e infusione sottovuoto - grazie alla quale i manufatti in poliestere sono caratterizzati da

una qualità decisamente migliore. Inoltre, il controllo automatico di tutti i parametri - temperature, pressioni, volumi - garantisce l'esatta corrispondenza del prodotto finito con quello pensato dal designer e una notevole omogeneità di distribuzione delle resine.

Come detto in apertura, è da questa evoluta catena di montaggio che nascono gli scafi e le coperte della nuova gamma Harmony, tutti realizzati in sandwich di pvc e vetroresina poliesteri. Il guscio, rinforzato con l'applicazione sul fondo e sul dritto di prua di uno strato di kevlar, è irrigidito da una struttura di madieri e ordinate in vetroresina.

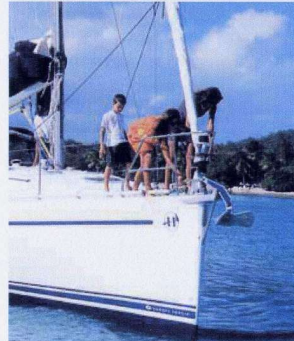
La destinazione d'uso prettamente diportistica, ha spinto il designer a creare barche che beneficiano di un ottimo momento raddrizzante, a totale vantaggio del confort di navigazione e della sicurezza. Per sposare questa necessità all'altrettanto importante bisogno di limitare il pescaggio per permettere l'accesso alla maggior parte dei porti turistici e alle rade più protette, si è deciso di proporre una chiglia tandem in ghisa. La doppia lama di deriva compensa la perdita di resistenza allo scarroccio e di performance durante la navigazione di bolina con vento leggero dovuta alla riduzione del pescaggio, comportandosi in modo analogo a un bulbo lungo, con il quale la barca viene fornita di serie.

D'impostazione classica, il timone è governabile tramite una ruota fissa di grande diametro montata su una colonnina che integra l'elettronica, la bussola e la leva di comando; volen-



### IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 14,39
Lunghezza gall.	m. 12,47
Larghezza	m. 4,25
Pescaggio	m. 1,80/2,15
Dislocamento	kg. 10.650
Zavorra	kg. 3.500
Sup. velica (+rg)	mq. 93
Cabine	3/4
Bagni	2
Riserva acqua	L. 505
Riserva carburante	L. 200
Motore	55 hp
Categoria CE	A
Progetto	Olivier Poncin
Cantiere	Harmony Yachts



Nelle immagini si notano le linee dell'Harmony 47, di chiara impostazione classica. Lo specchio di poppa inclinato verso il mare si ispira a quelli tipici degli anni ottanta

do, può essere sostituita da una ruota pieghevole prodotta dalla Lewmar. La trasmissione è gestita da biellette che, diminuendo il gioco dei frenelli sulle pulegge dei rinvii, offrono un controllo più diretto.

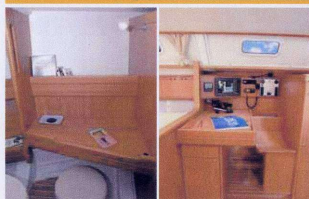
### ESTERNI

Contenute tra un bordo libero non eccessivo, "smagrito" da un fregio blu, e slanci appena accennati, le linee dell'Harmony 47 si rifanno a concetti d'impostazione classica. Il baglio massimo è infatti localizzato all'altezza del centro nave, dove le murate sono piuttosto svasate, e va "sfumando" verso poppa. La necessità di non sacrificare eccessivamente i volumi interni, ha imposto sezioni prodriere non particolarmente fini, ma comunque adatte alle necessità di una barca nata per le lunghe navigazioni.

Ciò si evince anche dalla disposizione del piano di coperta, studiato per garantire generosi spazi sgombri da manovre e facilità di movimento; nonostante la presenza di un'ingombrante tuga a spigolo, i passavanti, protetti da una falchetta in alluminio che richiama i trentibene, sono larghi e accessibili, così come il triangolo di prua, sotto il quale si cela il profondo vano destinato ad accogliere ancora e catena.

Dotata di un infinito numero di oblò e osteriggi apribili e alleggerita da una sottile linea decorativa, la sovrastruttura ha un'altezza che ben si fonde con quella del bordo libero. Scontato il rinvio delle manovre correnti ai lati del tambuccio, unica via di collegamento tra gli ambienti interni e il pozzetto. Questo, occupato nella zona poppiera dall'unica colonnina del timone, è protetto da un generoso paramare e offre una comoda sistemazione per l'equipaggio, cui riserva due profonde sedute, sotto le quali sono ricavati due grandi gavoni. Sinuosamente inclinato verso il mare, lo specchio di poppa è mutuato da quelli tipici degli scafi prodotti sul finire degli anni ottanta; l'accesso all'acqua è reso possibile dal ribaltamento della parte centrale della schiena d'asino che, in seguito a questa operazione, si trasforma in una comoda scalletta bagno.

www.solovela.net  
recensione pubblicata sulla rivista SoloVela



In alto, il quadrato con divano e C e cucine a murata. Da sinistra, un particolare della cabina di prua e il tavolo da carteggio, ben accessoriato

te di venti gradi; sovrastata da sartame continuo in acciaio inox - unito allo scafo mediante lande posizionate in corrispondenza della falchetta - e dallo stivajo di poppa sdoppiato, l'antenna ha il profilo sovradimensionato.

Armato a 8/10, il piano velico si sviluppa prevalentemente lungo l'asse verticale: a una randa classica è associato un genoa avvolgibile a scanso sovrapposizione, sostituibile alle portanti da un genaker murato sul robusto musone dell'ancora controventato. Le vele, confezionate dalla Elvstrom Solsstad con taglio cross-cut, sono in dacron e vengono fornite di serie, così come l'avvolgifocico.

#### INTERNI

Scendendo sotto coperta diventano immediatamente chiari i perché del successo della nuova gamma volata da Olivier Poncin. I generosissimi volumi, esaltati dall'ottima illuminazione naturale garantita dalle tante aperture della tuga e dall'azzeccata scelta di tinte tenui - bianco per le paratie e laminato ci-

#### PIANO VELICO E ATTREZZATURA

Ridotta all'essenziale, l'attrezzatura di coperta Spinlock è comunque ben dimensionata e disposta in modo da rendere la zona del tambuccio punto nevralgico per la regolazione delle manovre. È infatti ai suoi lati che viene posizionata l'unica coppia di winch presente a bordo - 50 self-tailing - davanti ai quali sono montate due batterie di stopper, utilizzate per assicurare drizze e amantigli. Di serie, l'Harmony 47 viene equipaggiato con un albero in alluminio a due ordini di crocette acquartiera-

106 ottobre 2007

#### La banchina



A sinistra, il bagno della cabina armatoriale (sotto) che nella versione a tre cabine occupa tutto il triangolo di prua

legio per mobili e scaffalature - sono sfruttati in modo semplice e concreto.

I due layout offerti differiscono per la disposizione della zona profero. Nella versione armatoriale, infatti, il triangolo di prua è interamente dedicato all'alloggio del proprietario; favorevolmente colpiti dagli ampi armadi dedicati allo stivaggio - appetto curato in ognuno degli ambienti - e dai servizi separati tra vano wc e vano doccia, siamo rimasti perplessi nel notare come, a dispetto dell'enorme spazio disponibile, si sia optato per la classica cuccetta triangolare, invece di una più comoda soluzione a murata. In alternativa a questa configurazione, il cantiere ne propone una che, sacrificando il box doccia e buona parte del piano di calpestio della cabina armatoriale, offre un alloggio aggiuntivo con letto a castello disposto lungo la paratia di dritta.

Identici, in entrambe le versioni, sono il quadrato con divano a C e grande cucina a murata, il tavolo di carteggio, completo di amji cassetti e pratica libreria, i servizi riservati agli ospiti e i comodi alloggi gemelli di poppa.

#### MOTORE E IMPIANTI

Di serie l'Harmony 47 viene consegnato con un propulsore Volvo da 55 cavalli con trasmissione in linea d'asse, alimentato da

un serbatoio da duecento litri. Visto l'importante dislocamento dell'unità - a pieno carico si superano le undici tonnellate - al momento dell'acquisto è bene considerare la possibilità di montare il 75 cavalli, proposto come optional.

Ordinati e realizzati con materiali di buona qualità, gli impianti di bordo sono in linea con quanto offerto oggigiorno dalla maggior parte dei cantieri. Di serie sono fornite tre batterie - due da 143 Ah dedicate ai servizi e una all'avviamento - e l'impianto delle acque nere, con serbatoio da ottanta litri.

#### TABELLA COMPARATIVA

	Harmony 47	Oceanis 46	Bavaria 46 CE	Sun Odyssey
Cantiere	Harmony Yachts7	Bénéteau	Bavaria	Jeanneau
L.f.t.	m. 14,39	14,09	14,40	13,72
Baglio massimo	m. 4,25	4,30	4,35	4,37,00
Dislocamento	kg. 10.650	10.000	11.000	9.900
Cabine	3/4	3	3/4	2
Bagni	2	2	2	2

ottobre 2007 107