

Le prove di vela e motore



In crociera sull' Harmony con una spesa ragionevole

Progettata da Aldo Renai per la CBS, è una tipica imbarcazione da crociera. Buona la velocità e la stabilità di rotta. In tutte le andature la manovrabilità è buona e la regolazione delle vele è facilitata dal pozzetto centrale. La divisione degli interni in tre cabine a nostro parere è discutibile anche se piace molto ai compratori.



L'Harmony, con più di 130 esemplari naviganti, zitto zitto si è posto fra le barche a vela della sua categoria più vendute in Italia. Di questa barca lungo le coste italiane se ne incontrano parecchie, e la «base nautica» della C.B.S., nella fiumara di Fiumicino, ne accoglie una vera flotta.

Non si è abituati a vedere insieme tanti esemplari dello stesso modello.

Quali i motivi del successo ottenuti dall'Harmony? Secondo me perchè il modello corrisponde ai desideri mediani di un alto numero di diportisti.

Una barca tranquilla

Ci troviamo davanti una vela venduta a buon prezzo, consigliabile per l'abitabilità, la buona costruzione e le valide prestazioni veliche. Niente di eccezionale, per intenderci, ma neanche bidonate nascoste. È una barca alla mano e onesta come tutte le altre creazioni del suo progettista, Aldo Renai.

L'Harmony è una tipica imbarcazione da crociera: i corridori si rivolgono altrove.

Lo scafo presenta sezioni piene che assicurano una buona abitabilità e tranquille navigazioni, senza concessioni alla moda o alla stazza; e l'alberatura e l'attrezzatura di coperta sono ispirate alla stessa filosofia di navigazione.

Siamo usciti con l'Harmony in una giornata bella e fredda con vento teso di tramontana e mare molto corto. La barca aveva un anno di vita e ci ha così permesso di

Anche con mare formato l'Harmony mantiene molto bene la rotta di lasco. Da notare lo smusso dello scafo che serve ad alleggerire le linee e a migliorare il flusso del vento sulle vele.

valutare la buona resistenza dei materiali che non accusavano segni di usura o cedimento.

Appena usciti in mare, con fiocco e randa terzarolata, ci siamo messi di bolina stretta: l'Harmony se la cava anche con il mare formato e corto tipico della zona, naturalmente bisogna tenere conto della sua vocazione crocieristica e consigliamo in questi casi di allargare di qualche grado e di far camminare la barca.

Si naviga senza picchiare sull'onda e ciò è dovuto alle sezioni di carena e agli slanci generosi. Unico aspetto fastidioso, se si va di bolina, con mare corto e barca sbandata, sono gli spruzzi che arrivano in coperta, favoriti dallo smusso dell'opera morta.

Man mano che si allargano le andature si scoprono gli aspetti migliori dell'Harmony: buona velocità e stabilità di rotta.

Nessun problema in poppa, grazie al generoso timone munito di una lunghissima barra che lo rende sempre molto leggero da manovrare.

La presenza della cabina di poppa impone una barra del timone molto lunga i cui vantaggi sono limitati dall'ampia escursione che impaccia un po' i movimenti in pozzetto — ma ciò accade in tutte le barche a pozzetto centrale — e dalla impossibilità di

Ben terzarolata, l'Harmony prende una «nasata» all'uscita di Fiumicino con mare corto di prua. Pur rallentando, la barca non perde troppo abbrivio e non scarroccia se si ha l'avvertenza di non stringere troppo.





Di bolina stretta, anche con mare formato, la barca passa pulita nell'onda. Lo specchio di poppa è ben alto sull'acqua ed è aiutato dal pozzetto centrale che porta verso prua il peso dell'equipaggio. Il pulpito interrotto permette una perfetta messa a segno delle vele di prua.

invogliante per incassare l'eventuale strumentazione e lo scorrevole del tambuccio con un vasto riquadro di perspex fumé; sufficiente il pozzetto centrale il cui pagliolato amovibile mette a nudo batterie e motore.

L'accessibilità è ottima e si può comodamente lavorare al motore — ispezionabile anche da un portello in cabina — per provvedere a tutte le operazioni di manutenzione. L'installazione è ben fatta, ma la coibentazione lascia molto a desiderare e il rumore in pozzetto e in cabina è fastidioso.

L'attrezzatura di coperta è ben installata e le sue dimensioni sono logiche e pratiche; le uniche critiche riguardano il Vang, un po' «derivistico», e la robusta e demoltiplicata scotta della randa che però durante le manovre infastidisce.

All'interno l'abitabilità è buona, anche se non condividiamo la divisione in tre cabine dei volumi interni, dettata dalle richieste del mercato.

A prua una tenda separa dal quadrato una doppia cuccetta a V, sotto la quale si possono riporre vele e altri effetti. Nel qua-

usare il cielo della cabina per sdraiarsi o per issare a bordo il canotto. Esiste la possibilità di montare una timoneria a ruota che peraltro sconsigliamo per il costo e l'ingombro non giustificati dalle dimensioni dell'imbarcazione.

6 persone in pozzetto

In tutte le andature a vela la manovrabilità è buona; le manovre e la regolazione delle vele sono facilitate dal pozzetto centrale, sufficiente per sei persone, che offre una buona visibilità.

La coperta ha un disegno pulito, i passavanti sono comodi, ma si restringono per via dello smusso delle fiancate e bisogna farci l'abitudine al momento dell'imbarco e dello sbarco.

Il pulpito è interrotto ai due lati per consentire di mettere bene a segno il genova. Sulla tuga troviamo un contenitore molto



Il gavone per l'ancora è piuttosto ampio e profondo; date le dimensioni della barca un verricello non è indispensabile. Il bozzello a ponte è per il caricabasso del tangone che vediamo fissato in coperta con supporti di acciaio inox. Si notano anche le due bitte di ormeggio e il pulpito interrotto.



Ben terzarolata, con il giusto angolo di sbandamento, cammina bene di bolina larga.

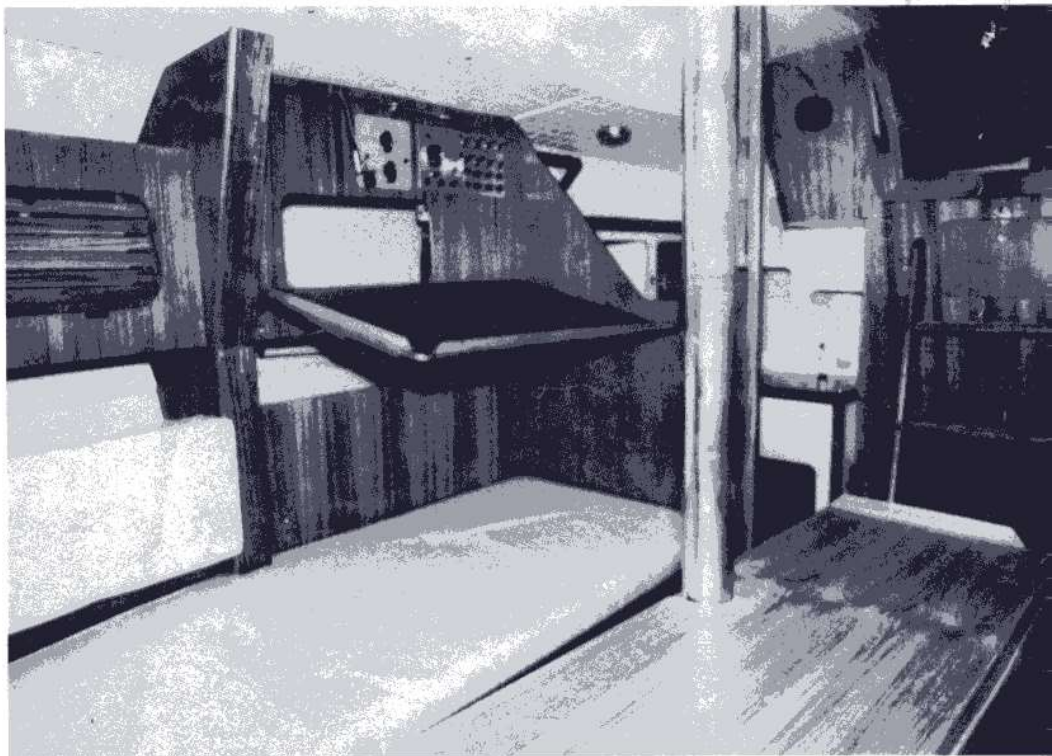


Piano velico e degli interni.

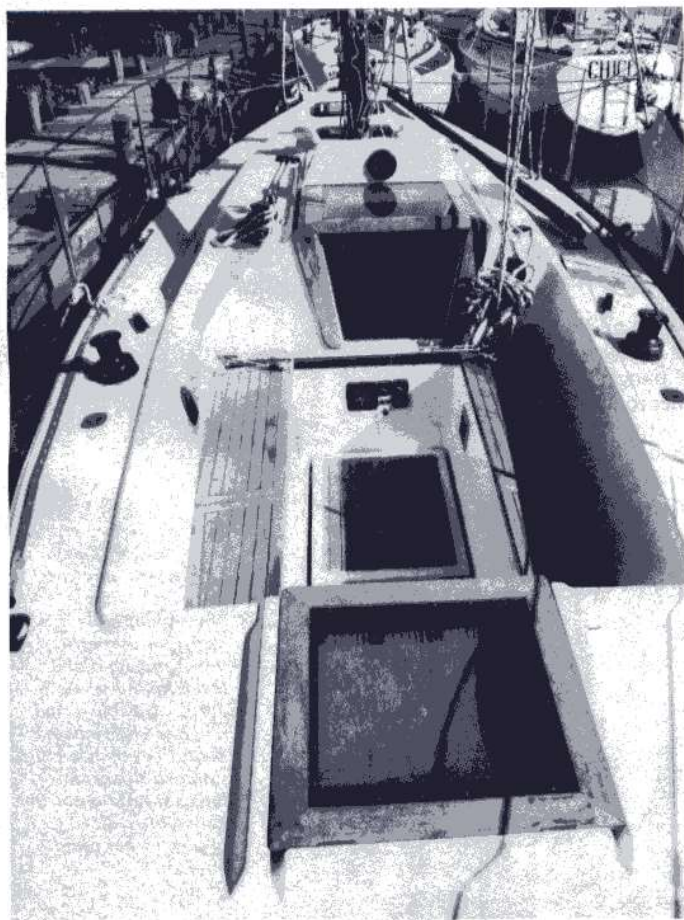
Harmony



L'angolo della cucina è raccolto e pratico. Nella barca da noi provata era installata una macchina frigorifera Coolatron che raffredda il vano ghiacciaia. Tutti gli sportelli hanno uno scorrevole trasparente. La pompa dell'acqua, contrariamente a quella elettrica del bagno, è qui, giustamente, a pedale.



Sul lato destro, sopra la cuccetta, c'è il tavolo pieghevole per il carteggio e sopra il quadro elettrico. Il porta carte nautiche sotto il tavolo ha l'apertura un po' piccola. La chiave della messa in moto del motore è sul quadro elettrico, ma avremmo preferito trovarla in una posizione più vicina al timoniere.



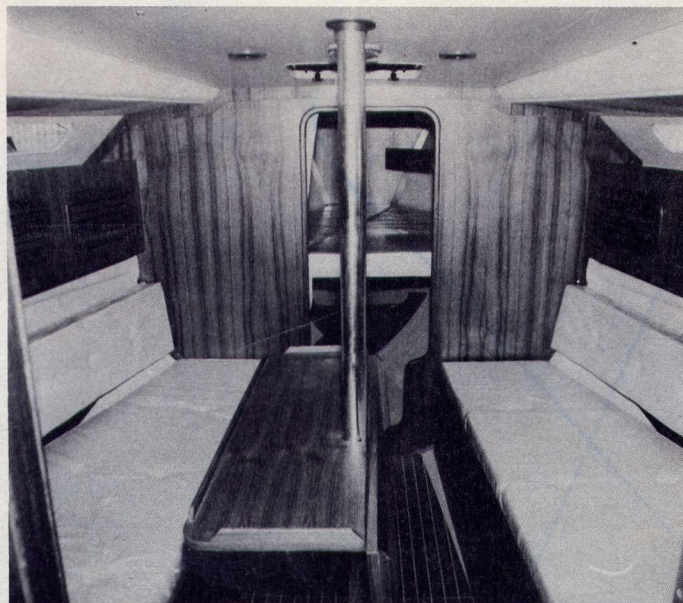
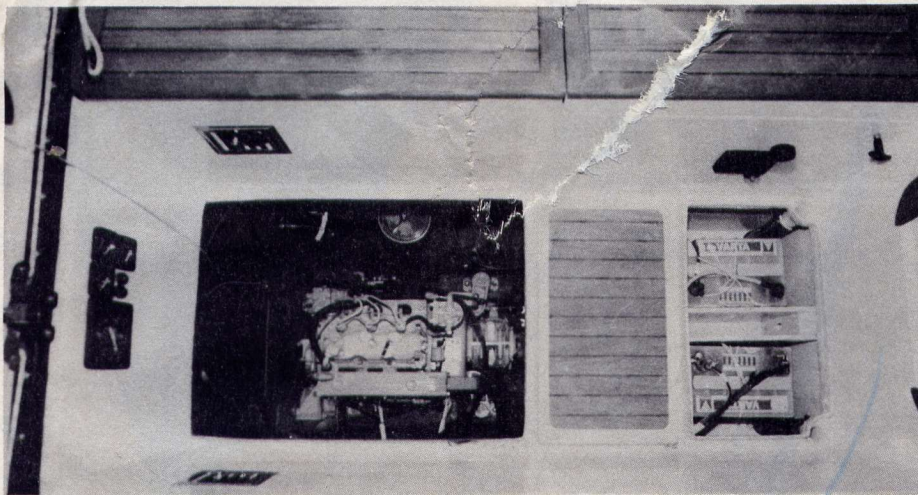
La coperta vista dall'estrema poppa. Il tambuccio della cabina di poppa è apribile a compasso. Il pozzetto centrale ha il rivestimento di legno; anche il tambuccio scorrevole della cabina principale ha un inserto trasparente. La consolle per gli strumenti può accogliere tutto il necessario per la navigazione.



Nella cabina di poppa ci sono due comode cuccette, il «tavolino» da notte e due ampi armadi con chiusura di tela. Nell'armadio di sinistra in vano isolato e aereato è posta la bombola del gas accessibile dalla coperta.

Il locale W.C. rivestito di tessuto plastico. Il lavandino è stampato in un unico blocco con i mobiletti. Una piccola pompa elettrica espelle l'acqua della doccia che dovesse raccogliersi in sentina (la vera pompa di sentina è manuale e pesca nel vano motore stagno). L'apertura nella parete di fondo dà accesso all'armadio per le cerate.





A prua di cucina e W.C., ci sono le due cuccette con comodi stipetti e il tavolo con un'antina pieghevole. A prua le cuccette a V molto alte sovrastano una cala vele; in cabina vi è anche un armadio con la chiusura di tela

drato da prua a poppa ci sono due cuccette sulle quali ecco stipetti chiusi e vani portaoggetti. A destra abbiamo l'angolo cucina con il fornello e la ghiacciaia, a sinistra il locale W.C. con la doccia e l'armadio per le cerate. Sopra la cuccetta di destra troviamo il tavolo di carteggio pieghevole a leggio.

Ridotti i volumi destinati alle vele

Nella cabina di poppa, alla quale si accede separatamente, vi sono due buone cuccette corredate da un armadio e da piccoli ripostigli. Sotto le cuccette da una parte c'è il serbatoio di neoprene dell'acqua (l'altro è sotto una cuccetta del quadrato) e dall'altra

il serbatoio del gasolio. Anche se naturalmente manca l'altezza in cabina sulle cuccette si può stare tranquillamente seduti.

La divisione del volume abitabile in tre cabine separate per di più dotate di stipetti e spazi sufficienti a riporre gli oggetti personali ha portato ad una riduzione dei volumi destinati alle vele, ai parabordi e agli altri accessori utili alla navigazione; nel pozzetto vi sono solo due piccoli gavoni sotto le panche e questo, insieme allo spazio nella cabina di prua, è tutto. Ma, come dicevamo in apertura, la peculiarità di questa imbarcazione è quella di essere equilibrata, sicura e molto ben messa a punto, il tutto a un prezzo civile e questo è il motivo del suo successo.

Gianni Sacerdotti

Asportando il pagliolato del pozzetto, che ha una cimetta di sicurezza in cabina, si accede comodamente al motore, in questo caso un Farymann da 20 HP. Un secondo pagliolato amovibile più a poppa permette di ispezionare le batterie. La parte fissa del pagliolato serve ad accogliere il basamento dell'eventuale timoneria a ruota.

Scheda tecnica

Imbarcazione:	Harmony
Cantiere:	CBS Nautica - Via Castagnevizza - 00054 Fiumicino (Roma) - Tel. 06/6450740-6450704
Generalità	
Lunghezza f.t.:	metri 9,30
Lunghezza al gall.:	metri 7,75
Baglio max e al gall.:	metri 3,00/2,90
Immersione:	metri 1,70
Dislocamento:	chilogrammi 3.450
Zavorra:	chilogrammi 1.500
Superficie velica:	
Randa + Genova	metri quadri 48,22
Bordo libero a prua e a poppa:	metri 1,15/0,92
Prezzo base:	
(inclusa IVA 18%):	Lire 45.600.000 con randa, genoa, tormentina.
Omolog. RINA:	sì
Motorizzazione	
Motore:	Farymann
N° cilindri:	2
Potenza:	20 HP (15 KW)
Elica:	fissa; 2 pale; 310 x 170
Serbatoio carburante:	60 litri
Trasmissione:	meccanica
Raffreddamento:	acqua
Generatore:	alternatore
Condizioni meteo di prova	
Località:	Fiumicino
Vento:	f. 3-4
Mare:	f. 2-3
Temperatura:	5° C
Persone a bordo:	7
Piano velico e armamento	
Randa:	16,80 metri quadri
Genoa:	31,42 metri quadri
Fiocchi:	21,99 metri quadri
Tormentina:	5 metri quadri
Spì:	71,20 metri quadri
Albero:	ML 22 Canclini; l. 11,78 m
Peso:	70 chilogrammi
Strallo di prua:	diametro: 8
Sartiamme:	diametro: 6
Timoneria:	a barra
Verricelli:	Gibb/Barbarossa
Sistemazioni interne - accessori	
Altezza in cabina:	1,83 metri
Cuccette:	6 in 3 cabine
WC:	marino in locale separato
Lavello:	Inox
Serbatoio acqua:	2x160 litri
Fornello:	3 fuochi
Combustibile:	gas
Pompa di sentina:	3 elettriche
Impianto elettrico:	v 12
Capacità batteria:	80 Amp.

Indici di prestazione		Harmony (CBS)	Altura Meneghino (Ferretti Craft)	Ziggurat	S30 (Dullia)	Mousse (Plastilupi)	Gib Sea 28 (Motonautica Ambrosiana)	Half Cast (Loggia)	Pierrot 925 (Mariver)
1 - Slanci della carena:	LOA/LWL	1,2							
2 - Finezza della carena:	BWL/LWL	0,37	1,197	1,159	1,27	1,148	1,11	1,168	1,236
3 - Rapporto di zavorra:	(Z/Δ) 100	43,47%	0,376	0,30	0,33	0,33	0,32	0,30	0,33
4 - Indice di stabilità di forma:	SA x H/(BWL) ³	23,29	36,6%	50%	43,33%	46,7%	41,37%	46%	41,07%
5 - Superficie velica per tonn.:	SA/Δ; m ² /tonn.	13,97	23,36	48	41,894	32,71	29,92	41,53	35,93
6 - Potenza motrice per tonn.:	HP/Δ; HP/tonn.	5,79	12,4	16,1	16,5	16,64	15,17	16,33	42,6
7 - Numero di Bruce B =	√SA / ³ Δ	0,45	8,88	2,90	4,0	3,87	4,137	4,33	3,57
8 - Dislocamento relativo:	Δ/(LWL) ³ ; Kg/m ³	7,459	0,453	/	0,487	0,492	0,465	0,485	0,49
9 - Velocità limite teorica:	2,54 √LWL (nodi)	7,071	8,72	6,28	8,20	6,28	6,23	6,57	6,69
			7,19	7,13	6,79	7,13	7,07	7,048	6,94