

Le prove di vela e motore



Lord Helmsman

una svedese robusta e attraente

Il disegno è tipicamente nordico, con la poppa alla norvegese e la chiglia lunga. Il piano velico è a 7/8 con sartie volanti e pennaccino. Facili e sicure le manovre in coperta anche per un equipaggio inesperto. Ottima nei fondali bassi, per il suo pescaggio che non supera 1 metro e cinquanta.

«**H**akan Sodergren ha colpito ancora» — questo è il mio primo pensiero quando, qualche mese dopo aver provato l'eccellente Lady Helmsman (cf. Vela e Motore di aprile) ho provato anche il suo degno compagno Lord Helmsman.

Il disegno di questa barca è tipicamente nordico, con la classica poppa alla norvegese e la chiglia lunga, ma rivisto e ripensato secondo le ultime innovazioni tecniche. Se

infatti le linee dello scafo richiamano alla memoria disegni e piani di un tempo quali non siamo più abituati a vedere, a un esame più attento scopriamo che la chiglia lunga è completamente diversa nel profilo e nell'andamento delle sezioni, che la tuga e il ponte sono moderni e razionali e che l'attrezzatura velica, di grande rendimento, è modernissima. Certamente anche questa barca come ci dice Pietro Palloni, responsabile

La poppa norvegese molto arrotondata, oltre ad allungare sensibilmente la lunghezza al galleggiamento, permette di avere una scia ridotta e molto pulita. Il pozzetto, come si può notare, è spazioso e ben protetto e permette al timoniere una comoda posizione seduta; la tuga filante gli assicura una buona visibilità. Un po' macchinoso ma efficiente il paranco della scotta della randa con la rotaia riportata in tuga per ingombrare il meno possibile il pozzetto.



dell'Adria Yacht, che cura l'importazione e l'allestimento delle barche destinate al nostro mercato — come anche il Lady — è studiata per chi ama il mare e ha una profonda cultura nautica. Solo in questo caso è possibile apprezzare pienamente la linea e le caratteristiche costruttive.

Predilige il traverso e la bolina

Sono uscito in mare varie volte su questa barca, in condizioni di mare e di vento molto differenti e ho potuto sempre apprezzare la capacità sia di sopportare condizioni molto dure, sia di navigare a buona velocità anche con le bavette tipiche dell'Adriatico.

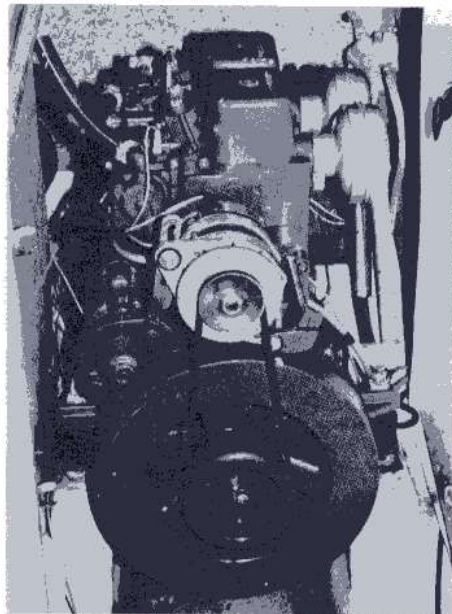
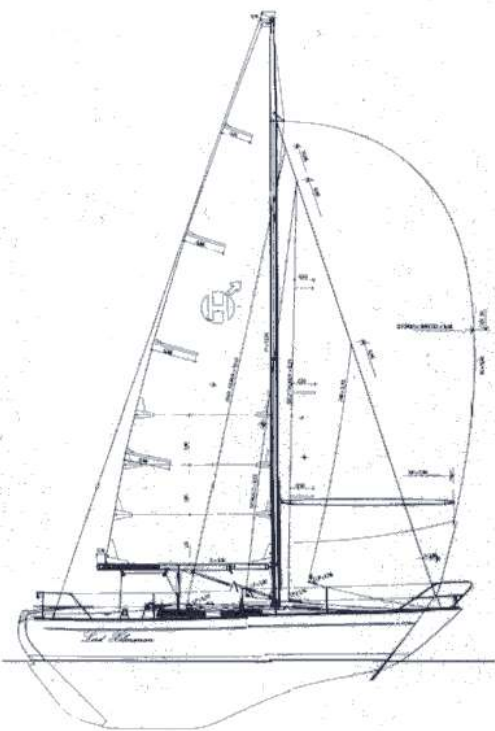
Le prestazioni sotto vela sono complessivamente molto buone in tutte le andature con una prevalenza verso il traverso e la bolina il cui angolo è molto buono per una barca di pescaggio limitato e di soli 7,70 metri al galleggiamento; il bordeggiamento diventa poi uno scherzo anche per l'equipaggio più inesperto quando si issa il fiocco autovirante.

Il passaggio sull'onda, come in tutte le barche di Sodergren, è molto dolce e il timone si mantiene sempre morbido e sufficientemente efficace.

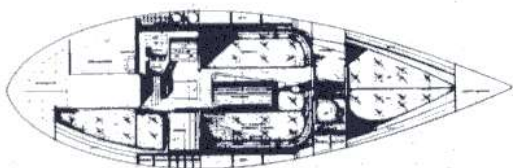
La chiglia lunga non intralcia la manovrabilità della barca durante la navigazione mentre invece le manovre a marcia indietro sono abbastanza difficoltose, soprattutto le prime volte; è necessaria una certa pratica per riuscire gli accosti al primo colpo. La chiglia senza soluzioni di continuità oltre



Chi ha detto che le barche a poppa norvegese non sono di linea moderna? La tuga filante, alleggerita da una banda di colore, rende il Lord H. una barca molto attraente sotto il profilo estetico. Le vele sulla barca da noi provata sono di Neil Pryde.

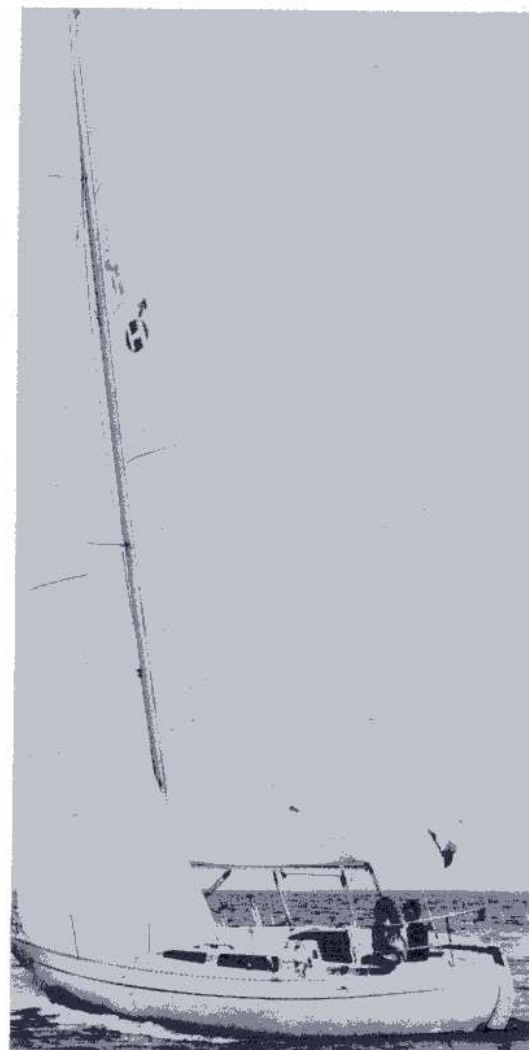


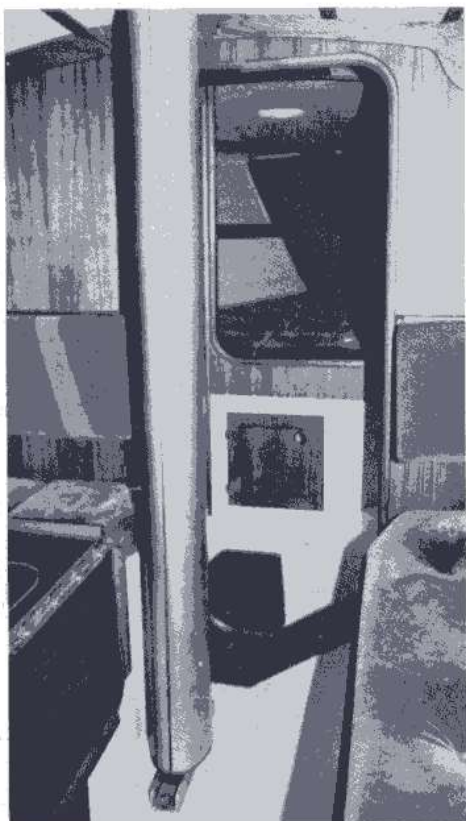
L'installazione del motore è ben insonorizzata e il motore stesso è facilmente accessibile; un po' meno l'asse elica che dispone però oltre al già citato oblò di controllo di un comodo ingrassatore a distanza. Le due levette, visibili sulla sinistra della foto, sono i tagliacircuiti delle batterie.



Piano velico e degli interni.

L'albero in due sezioni è armato a 7/8 con sartie volanti e pennacchio fisso. L'impostazione del piano velico è molto moderna e consente di issare molta tela in condizioni di vento leggero e di ridurla considerevolmente in caso di tempi duri senza diminuirne l'efficienza. Si può infatti issare a prua un fiocco autovirante e diminuire a piacere la randa che dispone di 3 mani di terzaroli più una manina di smagrimento.





La cabina di prua vista dal saloncino. L'albero in chiglia non infastidisce il passaggio verso la cabina di prua che prende luce da un piccolo oblò fisso e dal passo d'uomo posto sopra il locale WC sistemato a proravia del saloncino



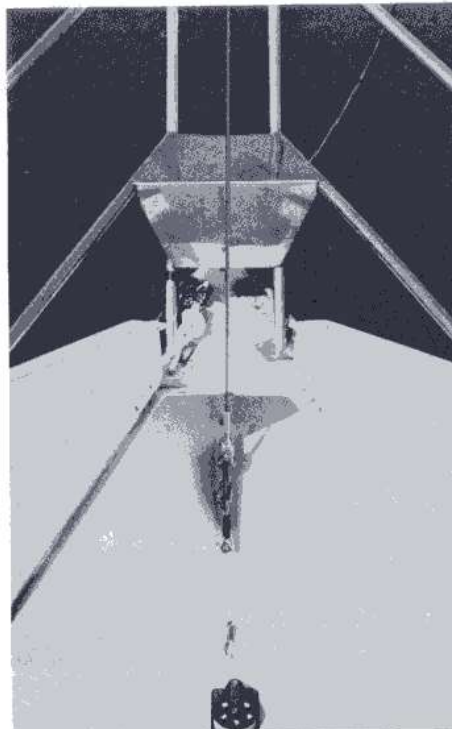
Il tavolo di carteggio, di cui si vedono anche la luce orientabile e il pannello elettrico, dispone di vani portaoggetti e di cassetti chiusi. La cuccetta di quarto è comoda e generosamente dimensionata.



Il saloncino con le due cuccette di cui una trasformabile in doppia. Il tavolo ha un comodo alloggiamento centrale per le bottiglie; gli stipetti chiusi e numerosi vani portaoggetti, tutti di legno, completano l'arredamento.



L'angolo cucina ha due lavelli serviti da pompe acqua elettriche, un fornello a due fuochi e forno con l'accensione piezoelettrica e numerosi scomparti e ripostigli per le stoviglie. Essendo proprio sotto la discesa non vi sono problemi di ventilazione.



All'estrema prua, dove un comodo pulpito aperto facilita grandemente lo sbarco, esiste un gavone per l'ancora molto capiente. Lo abbiamo chiamato gavone per l'ancora anche se in realtà i nordici lo usano anche e soprattutto per riporre il fiocco da bolina. Noi sconsigliamo questa prassi per evitare di macchiare in modo indelebile la vela; resta il fatto che nel gavone è possibile sistemare praticamente tutto il necessario per gli ormeggi. Lo stroppetto che si vede all'interno del gavone serve a murare, il più in basso possibile, le vele di prua.



Il pozzetto, molto ampio e riparato, ha due comode «tasche» laterali. Il pagliolato è di legno massello ben rifinito ed in esso si apre la finestrella di controllo per l'asse elica. Il pulpito di poppa bombato è robustissimo ma privo di apertura per l'imbarco e lo sbarco. Come si può notare la forma del timone, che segue lo specchio di poppa curvo, fa compiere alla barra una notevole escursione. Il tambucio per aumentare la luminosità degli interni ha un inserto di Perspex fumé.



ad offrire un pescaggio di soli m. 1,50 annulla praticamente il rischio di cime nell'elica o nel timone.

Come abbiamo già accennato si tratta di una barca sportiva, un po' limitata nei volumi interni a causa del baglio massimo contenuto e con un piano velico a 7/8 con sartie volanti e pennacchino; ma il progettista non per questo ha sacrificato l'obiettivo iniziale di ottenere una barca da crociera sicura in ogni tempo e sufficientemente comoda per una famiglia di quattro persone che voglia fare un lungo periodo di vacanze.

Manovre facilissime

Una particolare attenzione è stata posta nella facilità di manovra e nella sicurezza anche con equipaggio inesperto o ridotto: il fiocco autovirante, il pozzetto molto protetto, i gavoni del pozzetto molto ampi, l'albero di buona sezione e gli spessori dello scafo abbondanti sono tutti fattori molto importanti.

La disposizione degli interni è quella tradizionale per una barca di queste dimensioni, 2 cuccette a V a prua, locale W.C., saloncino con dinette, tavolo da carteggio e cuccetta del navigatore a sinistra e cucina a L con fornello a 2 fuochi e forno a destra. I gavoni e gli stipetti sono ben disposti e l'impressione generale data dagli interni pannellati con legno, il cielo della tuga bianco e i cuscini di velluto celeste è molto buona.

Il motore, ben silenziato, è un Volvo MD11C da 23 HP con linea d'asse; in pozzetto un oblò nel pagliolato, illuminato la notte, permette di controllare il premistoppa; un apposito segno di riferimento consente inoltre di fermare l'elica in posizione verticale e quindi schermata dalla chiglia.

Il Lord Helmsman è disponibile anche in «scatolone» di montaggio e questa soluzione permette a tutti gli appassionati con un po' di esperienza di risparmiare una discreta

Qualità tecniche più spiccate

Barca sicura anche con tempi duri
Costruzione molto solida
Linee originali e piacevoli
Buone prestazioni veliche

Possibili miglioramenti

Porta di separazione fra cabina di prua e WC
Piccoli dettagli nelle finiture «nascoste» dei gavoni

Considerazioni sul prezzo

Interessante per una barca di queste prestazioni, soprattutto nella versione Kit

cifra sul prezzo di acquisto di questa attraente, robusta e accattivante barca svedese.

Gianni Sacerdotti

Scheda tecnica

Imbarcazione:	Lord Helmsman
Cantiere:	Adria Yacht - Via Sinistra del Porto - P.le Squero 1 - 47037 Rimini - Tel. 0541/23411
Generalità	
Lunghezza f.t.:	metri 9,55
Lunghezza al gall.:	metri 7,70
Baglio max e al gall.:	metri 2,98/2,40
Immissione:	metri 1,50
Dislocamento:	chilogrammi 4.900
Zavorra:	chilogrammi 2.500
Superficie velica:	
Randa + Genoa:	metri quadri 52,10
Bordo libero a prua e a poppa:	metri 1,15/0,95
Altezza sull'acqua:	metri 14,26
Prezzo base (esclusa IVA 18%):	Lire 53.859.000 nella versione kit senza vele in corso
Omologazione RINA:	
Motorizzazione	
Motore:	Volvo Penta MD11
N° cilindri:	2
Potenza:	23 HP (17 KW)
Riduttore:	2:1
Elica:	fissa; 2 pale
Serbatoio carburante:	45 litri
Trasmissione:	meccanica
Raffreddamento:	acqua
Generatore:	Bosh
Condizioni meteo di prova	
Località:	Rimini
Vento:	f. 1/4
Mare:	f. 1/3
Temperatura:	14°C
Persone a bordo:	3
Piano velico e armamento	
Randa:	24 metri quadri
Genoa:	28 metri quadri
Fiocchi:	15,30 metri quadri
Tormentina:	7,80 metri quadri
Spi:	82 metri quadri
Albero:	l. 13 m
Strallo di prua:	diametro: 6
Sartie:	diametro: 6/5
Timoneria:	a barra
Verricelli:	Lewmar
Sistemazioni interne - Accessori	
Altezza in cabina:	1,80 metri
Cuccette:	numero 5 + 1 in cabine
WC:	tipo marino in locale separato
Lavello:	vetrosina
Serbatoio acqua:	120 litri
Fornello:	2 fuochi
Combustibile:	gas
Pompa di sentina:	manuale
Impianto elettrico:	v 12
Capacità batteria:	6 Ah.

Indici di prestazione		Lord Helmsman (Adria Yacht)	Polaris 33 (Polaris Yachts)	Comet 11 (Comar)	Bonaventura Ketch (CNB)	Regolo (Sail Power Engin.)	Soxisix 9.50 (Rax Cantieri)
1 - Slanci della carena:	LOA/LWL =	1,240	1,266	1,25	1,262	1,180	1,090
2 - Finezza della carena:	BWL/LWL =	0,31	0,34	0,34	0,298	0,306	0,36
3 - Rapporto di zavorra:	(Z/Δ) 100 =	51,02%	50,3%	32,5%	41,5%	46,34%	45,92%
4 - Indice di stabilità di forma:	SA x H/(BWL) ³ =	48,99	40,21	43,08	57,05	1,869	17,24
5 - Superficie velica per tonnellate:	SA/Δ; m ² /tonn. =	10,63	15,09	12,5	11,20	17,8	15,25
6 - Potenza motrice per tonnellate:	HP/Δ; HP/tonn. =	4,69	3,27	4,16	6,90	2,92	4,00
7 - Numero di Bruce B=	SA / Δ =	0,42	0,48	0,476	0,448	0,53	0,478
8 - Dislocamento relativo:	Δ/(LWL) ³ ; Kg/m ³ =	10,73	7,76	9,11	9,08	6,44	4,86
9 - Velocità limite teorica:	2,54 · LWL (nodi) =	7,04	7,18	7,49	7,45	7,448	7,55