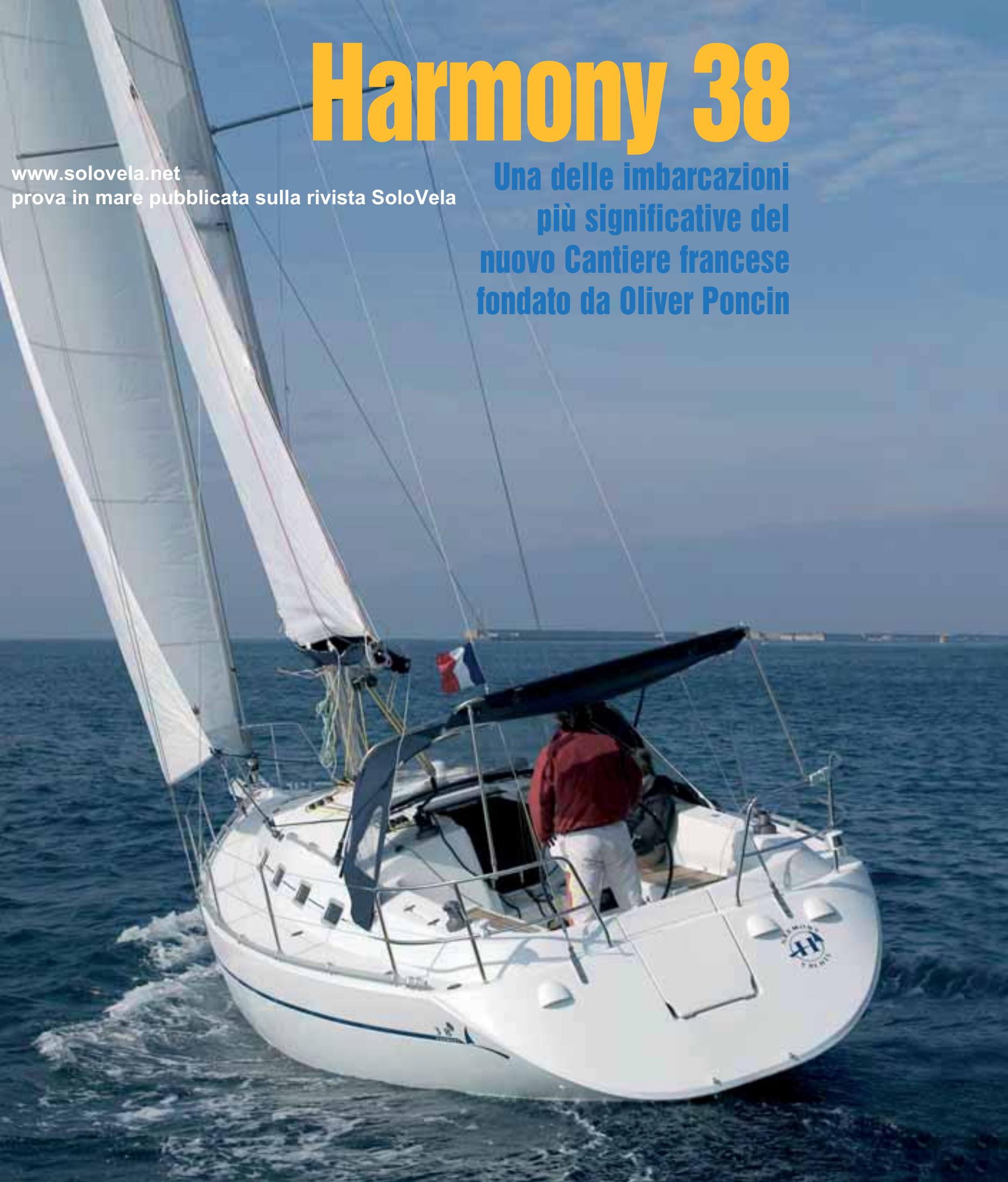


Harmony 38

www.solovela.net
 prova in mare pubblicata sulla rivista SoloVela

Una delle imbarcazioni
 più significative del
 nuovo Cantiere francese
 fondato da Oliver Poncin



di Maurizio Anzellotti - foto di Toni Valente

La Harmony Yachts, importata in Italia dalla Mirage di Marina degli Aregai a Imperia, è l'ennesimo marchio costruito da Oliver Poncin. Dinamico cinquantenne che, nel giro di un trentennio, è passato dall'essere un venditore Bénéteau a possedere diversi marchi nautici quali Diva, Poncin e i famosi catamarani Catana. Poncin sino a ora si è concentrato nella fascia alta del mercato; con gli Harmony intende andare a coprire una fascia più accessibile. La gamma degli Harmony va dai 34 ai 42 piedi e trova la sua filosofia costruttiva nell'idea che le barche debbano essere innanzitutto sicure, vivibili e pratiche; appagate queste esigenze, devono anche essere belle. Ciò significa che sarà difficile che i progettisti di un Harmony sacrifichino una soluzione che incrementi la sicurezza o la praticità della barca a favore di una finitura migliore.

Lo scafo provato questo mese è l'Harmony 38, caratterizzato da un baglio massimo importante posto all'altezza del tambuccio, che decresce molto lentamente verso poppa. Una buona larghezza è tenuta anche verso prua, sino a poco prima dell'albero, dove la barca comincia a stringere disegnando un'ampia curva fino al musone. Il cavallino è quasi assente. Lo slancio di poppa più deciso della media, mentre quello di prua è molto contenuto. Nell'estetica generale della barca spicca la falchetta di alluminio ben sollevata dal ponte, motivo che ricorre anche negli interni.

COSTRUZIONE

La barca è stratificata in isoftalica con la tecnica dell'infusione sottovuoto. Questa metodologia - nata per garantire una maggiore sicurezza delle maestranze che, grazie a essa, non respirano le sostanze cancerogene della resina prima che questa venga lavorata - si è dimostrata ottima anche da un punto di vista della qualità finale del prodotto. Una barca così realizzata presenta diversi vantaggi, innanzitutto non conoscerà osmosi perché tra le stuoie non c'è aria, quindi non ci può essere reazione chimica; inoltre, la barca è molto più leggera di quelle realizzate con stratificazione tradizionale e più rigida, caratteristiche queste che aumentano la velocità e la tenuta di mare. ▶▶



Sopra, il grande gavone delle ancore con il verricello verticale in grado di tirare indifferentemente la catena o la cima

Sotto, il manicotto d'acciaio che protegge i cavi che escono dall'albero



In alto, il pozzetto con ben visibile la struttura del tendalino. Sotto, la poppa abbattibile che forma una comoda spiaggetta e i due tientibene che facilitano molto la risalita dall'acqua



In alto, la galloccia di mezza nave e la falchetta dell'Harmony 38. Sotto, il gavoncino porta drizze posto sotto il gradino d'ingresso



Sopra, la cima gialla è il paranco di scotta, come si vede è sdoppiato e può essere manovrato da entrambi i lati



Gli interni sono in controstampo semistrutturale resinato allo scafo principale. La lavorazione risulta essere pulita e curata, anche se alcuni particolari vanno leggermente rivisti. Particolare attenzione è stata posta nell'assemblaggio scafo-coperta, che è stato realizzato utilizzando tre diverse metodologie. Da prima, le due parti vengono incollate tra di loro, quindi imbullonate e in ultimo resinata l'una all'altra. Originale il disegno della chiglia. Per cercare di mantenere una buona portanza con bassi pescaggi, i disegnatori dell'Harmony

in coperta



Gavone di sinistra. I gavoni del pozzetto sono tutti molto ampi





38, hanno previsto una chiglia a tandem, ovvero una chiglia composta da due pinne, una davanti l'altra, congiunte da un siluro finale. La chiglia è trattata con un ciclo epossidico.

COPERTA

La coperta è pulita. I passavanti di buone dimensioni permettono un facile transito da poppa a prua, agevolato dal posizionamento delle lande ancorate sulla parte esterna dello scafo, e delle rotaie del genoa poste sopra la tuga. L'antidrucciolo è di quelli a rombo ottenuti nello stampo, non

eccellente, ma buono.

Sulla tuga due pratici tientibene di alluminio. Sempre in alluminio la falchetta che, come già detto, caratterizza molto la coperta. Si tratta di un profilato di alluminio che corre da prua a poppa passando attraverso dei supporti imbullonati allo scafo con perni, rondella d'acciaio e dado.

A prua, un gavone dell'ancora di dimensioni eccezionali; grande, spazioso e con due ombrinali ben proporzionati, è stato sicuramente progettato da chi in barca ci ha trascorso molto tempo. Il salpancore è del tipo misto che può tirare catena e

cima con un unico barbotin.

Il pozzetto è anch'esso grande e ben studiato. Da notare il ripostiglio per le cime sotto lo scalino d'accesso agli interni. La ruota della timoneria può essere fissa (di grandi dimensioni), o del tipo Lewmar chiudibile. Questa è fissata su una colonnina porta strumenti molto pratica. La trasmissione è di tipo cardanico.

I gavoni del pozzetto sono grandi e comodi da usare. Lo specchio di poppa si apre con un pratico sistema e, ribaltandosi, forma una piccola e comoda spiaggetta. Anche qui si nota la praticità degli Harmony. Per scendere in acqua oltre a una gran-



de scaletta in acciaio - della quale bisognerebbe rivedere la dimensione dei perni che la reggono - due alti tientibene (tipo quelli delle piscine), che risultano molto d'aiuto nella risalita. Assolutamente da modificare il tendalino che copre il pozzetto: complicato sia da mettere che da togliere, è antiestetico e poco funzionale. Il paraspruzzi, al contrario, è ben realiz- ►►



A sinistra, cabina di poppa di dritta. Sotto, l'ampio bagno che funge anche da doccia



Due viste della cabina armatoriale. Il letto così concepito è molto pratico e comodo e lascia un abbondante spazio per spogliarsi



zato, anche se avrebbe bisogno di una finestra frontale per permettere il passaggio dell'aria, nei giorni più caldi.

ATTREZZATURA DI COPERTA E PIANO VELICO

Come abbiamo detto nel paragrafo precedente le rotaie del fiocco sono sulla tuga e le lande a bordo scafo, cosa che indica che la vela di prua è un fiocco da 105% di sovrapposizione. Ottimo lo smistamento su due linee del paranco di scotta randa il quale, dal trasto, posto appena dopo lo spray hood, è rinviato alla trozza, da dove scende in coperta portando una cima verso gli stopper di dritta e una verso quella di sinistra. Quest'accorgimento risulta ancora più utile per la presenza di due soli winch in tuga che gestiscono oltre ai rinvii anche le scotte.

Con la scotta di randa a due vie, la si può cazzare utilizzando sempre il winch libero, senza bisogno di levare la scotta del fiocco.

L'albero è un estruso di alluminio anodizzato con due ordini di crocette acquaretate e sartie continue. L'armo è a 8/10.

INTERNI

La prima sensazione che si prova quando si entra nella barca, è di grande spazio. Le paratie verniciate a gelcoat bianco e gli armadi sospesi, contribuiscono a esaltare questa impressione. Certo, inizialmente si rimane un po' sorpresi: qui di tradizionale non c'è nulla se non la disposizione degli spazi, ma dopo poco ci si abitua e si cominciano a notare diverse soluzioni, tutte molto intelligenti, come per esempio il robusto tientibene in

alluminio che corre lungo tutta la dinette vicino al celetto, o il piano d'appoggio della cucina che ingloba nella stessa stampata il lavello e il piano scolapiatti.

Quando si entra, a destra, si trova il tavolo da carteggio che ha due aperture: un piccolo vano detto "svuotatasche" e il vano più grande per riporre le carte. Davanti al piano delle carte, il pannello elettrico, facilmente apribile, che nasconde un impianto ben ragionato e realizzato. Ogni filo è numerato e tutti sono accuratamente cablati.

Sull'altro lato, davanti al carteggio, si apre l'unico bagno della barca. Realizzato con uno stampo di plastica, rimane meno impersonale dei classici bagni controstampati delle barche più tradizionali, ma la sua fantasia, rimandata al giudizio soggettivo, avrà estimatori e denigratori in egual misura. A centro barca, sulla sinistra la cucina a murata, grande, spaziosa e molto ben organizzata, con un frigorifero di ottime dimensioni e diversi armadietti per stivare la cambusa. Cosa che sorprende, perché ormai inusuale su barche di questa fascia, troviamo i

casetti a vista in cucina e sotto il tavolo da carteggio. Cassetti spaziosi che si riveleranno preziosi a chi utilizzerà a pieno la cucina. Davanti al piano cottura, il grande divano a ferro di cavallo al quale si contrappone il divanetto a due posti che nasconde un ampio gavone. Alzando i cuscini si trova un'autentica sorpresa. I divani sono, in effetti, dei grandi cassoni dell'acqua in plastica stampata e predisposti per incastrarsi gli uni con gli altri senza bisogno di viti o altri sistemi di serraggio fisso. Questo sistema permetterà all'armatore di sostituire il serbatoio rotto con un altro nuovo nel giro di pochi minuti, senza nessuna assistenza. A prua la cabina armatoriale ha un letto matrimoniale posto a murata. Accanto a questo, un divanetto che nasconde



Sotto, i serbatoi dell'acqua che compongono la base dei divani. Le barre di ferro servono a serrarli al pagliolo



L'intelligente posapentole creato nel coperchio del vano portabottiglie del tavolo



A sinistra, il tavolo da carteggio e il pannello portastrumenti. La postazione del navigatore risulta essere particolarmente comoda



A sinistra, particolare della sentina dove si vede il controstampo semistrutturale. In basso a sinistra, retro del pannello portastrumenti. Sotto, dettaglio della cabina armatoriale



sotto coperta

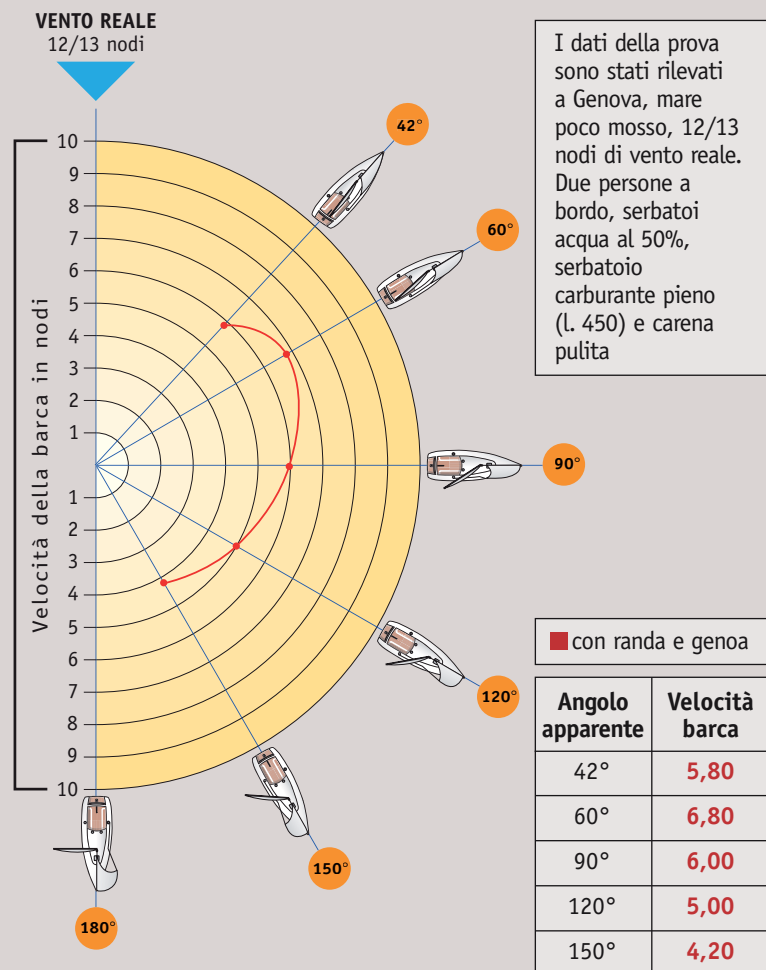
PRO

- Gavone ancora
- Tientibene interni
- Doti marine

CONTRO

- Tendalino
- Winch solo in tuga
- Rifiniture interne

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Prua	Poppa
1500	4,00	2	3	1	3
2000	5,40	3	3	1	3
2500	6,20	3	4	3	5
3600	7,00	4	5	3	7

dietro lo schienale una piccola cassaforte. La cabina è dotata sia di un armadio che di diversi stipetti in alto, oltre a due scansie.

A poppa le cabine gemelle. Sotto il letto della cabina di sinistra si trova il grande serbatoio del gasolio (400 litri). Il letto sopra la parte finale del letto, è leggermente più basso del consueto. Ogni cabina dispone di un armadio.

PROVA IN MARE

Usciamo in mare con circa 13 nodi di vento reale e mare appena formato. La barca oggetto della prova è armata con una randa a stecche lunghe e corredata di carrelli Antal. Tirare su la vela è molto facile e agevole. La giornata è ideale e la barca, appena le vele sono a segno, prende subito il passo.

Durante la prova, l'Harmony 38 dimostrerà di avere un'ottima stabilità di rotta. Una volta ben regolate le vele, anche lasciando il timone la barca continua per la sua rotta. Questa dote sarà essenziale per salvaguardare l'integrità del pilota automatico e del timoniere nelle lunghe crociere estive. Sotto raffica non sbanda violentemente e mantiene la docilità al timone. Le prestazioni sono buone; ottime se consideriamo questa come una barca da crociera pura; discrete se vogliamo collocarla tra le barche da crociera veloce.

Confermiamo invece la nostra opinione negativa sull'utilizzo di soli due winch di tuga, per drizze e scotte. Con questo sistema il timoniere è completamente isolato e non può partecipare in alcun modo né al governo della randa, né a quello del genoa.

I dati della prova in mare sono stati rilevati con l'ausilio del Geonav 4C

DOTAZIONI DI SERIE

- Esterni** pozzetto in teak, asse timone in carbonio, timone a ruota, Tridata ST-60, Vento ST-60, albero in alluminio a due ordini di crocette,
- Interni** frigorifero, boiler, doppia batteria, cassaforte nella cabina di prua

ACCESSORI EXTRA

prezzi in Euro, IVA esclusa

Motore Volvo 40 Hp	1.730
Randa steccata su carrelli	1.407
Supplemento scafo in infusione con rinforzi in kevlar	8.920
Passavanti e fondo pozzetto in teak	6.045
Caricabatterie 30 Ah	1.384
Salpaancore 700W	1.865
Supplemento elica tripala abbattibile	1.671
Chiglia lunga in piombo	2.993
Riscaldamento Webasto	3.340

Harmony 38

VALUTAZIONI

Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

STIVAGGIO

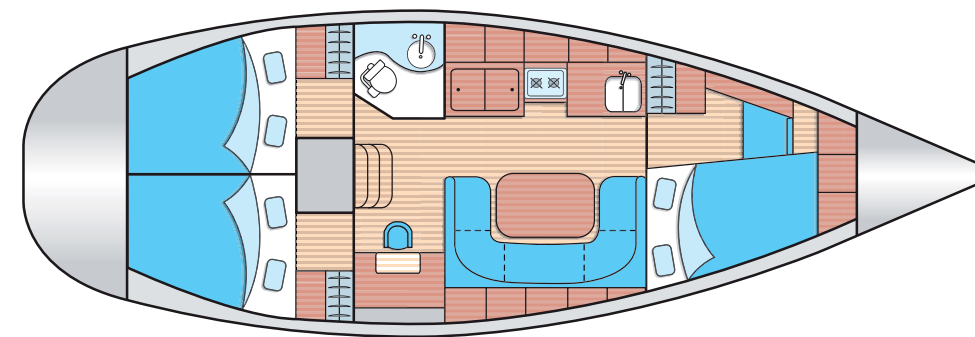
Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagno	★★★★★

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 11,67
Lunghezza al gallegg.	m. 10,05
Baglio massimo	m. 3,82
Pescaggio standard	m. 1,50
Pescaggio opzionale	m. 1,90
Dislocamento	kg. 7.470
Superficie randa	mq. 30
Superficie fiocco	mq. 39,5
Superficie gennaker	mq. 98
Cabine	2/3
Motore	Volvo Penta 29 Hp
Capacità acqua	L. 385/505
Capacità gasolio	L. 200
Categoria CE	A
Cantiere	Poncin Yacht
Progettista	Mortain&Mavrikios
Prezzo	€ 85.860 (IVA esclusa)

TABELLA COMPARATIVA

	Harmony 38	Etap 37s	Bavaria 39	Dufour 385
L.f.t.	m. 11,67	11,26	12,14	11,72
Baglio massimo	m. 3,82	3,85	3,97	3,93
Dislocamento	kg. 7.470	6.350	8.300	6.600
Cabine	2/3	2	3	2/3
Bagni	1	1	2	2
Prezzo (IVA esclusa)	€ 85.860	€ 133.222	€ 101.000	€ 115.870



CONTATTI

Mirage Yacht
Marina degli Aregai
18038 S. Stefano al Mare (IM)

Tel. 0184.487343
Cell. 335.298165

www.harmony-italia.it
www.poncin-yachts.com