



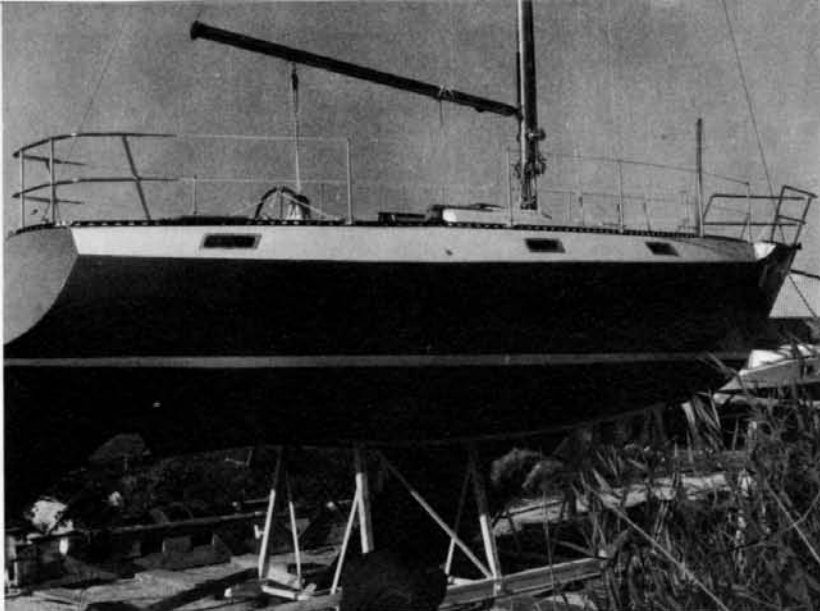
Le prove di Vela e motore

La forma della coperta dell'Harmony è una delle caratteristiche più salienti di questo nuovo sloop della CBS di Roma.



L'Harmony è una barca preparata per affrontare navigazioni lunghe e impegnative

E ben curato e governabile a tutte le andature. È consigliabile per sei adulti o per due coppie che preferiscono abitare in cabine separate.



Sull'invasatura si possono osservare le linee della carena, della falsachiglia e del timone.

La caratteristica prua: si nota come il genoa passa nella fessura fra il pulpito e la battagliola.



L'angolo della cucina e la scaletta per uscire in coperta.



Il timoniere è seduto sul boccaporto di accesso alla cabina di poppa.

Una delle prime barche che Vela e Motore ha provato per i suoi lettori è stata, nel 1970, il Piviere della CBS, progettato da Aldo Renai. Sebbene non fosse uno scafo da regata, il Piviere ha riscosso da allora un grande favore di pubblico, fino a diventare quasi un monotipo; tanto è vero che la CBS recentemente ne ha presentato una nuova versione un po' più lunga e di linee esteticamente più gradevoli.

Con il nuovo Harmony, che è stato presentato per la prima volta al Salone di Genova del 1973, lo stesso binomio Renai-Bulleri (titolare quest'ultimo della CBS di Fiumicino) è entrato nel settore molto concorrenziale dei cabinati da 9 metri. Le barche di questa lunghezza sono infatti le più richieste, perché possono ospitare sei persone — con l'altezza d'uomo in cabina — e fare crociere anche impegnative.

L'Harmony che ho provato — battezzato Superfly — era uno dei primi esemplari usciti dal cantiere, e si stavano facendo gli ultimi preparativi prima della sua partenza per una lunga crociera che tre giovani amici, Guido Pietrangeli, Enrico Paternesi e Angelo Tarantino, intendono compiere nei prossimi due anni in giro per tutto il Mediterraneo, poi alle Antille e in Polinesia.

L'Harmony è stato progettato con la paratia anticollisione a prua, con il motore sotto il pozzetto in un vano stagno, compartimentato e separato dai locali abitabili, ed ottempera a tutte le altre norme di costruzione del RINA; eppure non ha ottenuto l'abilitazione a navigare oltre le 20 miglia, perché manca l'apparecchiatura automatica antincendio nel locale motore.

Da notare che, quando Bulleri ha ri-

chiesto al RINA di indicargli un impianto omologato da montare, non hanno saputo indicargliene alcuno, perché non ne esistono di adatti in queste misure.

Dinanzi al dilemma se sbarcare il motore o partire senza abilitazione, Pietrangeli ha scelto la seconda soluzione che, dal punto di vista della sicurezza, è certamente la più valida.

Scafo e attrezzatura

Dello scafo è soprattutto interessante l'opera morta, priva di bottazzo, che ha uno smusso nella parte alta, così che la coperta appare rialzata, quasi come un ponte di castello. La tuga manca quasi completamente ed è in pratica ridotta al solo tambuccio. Ne risulta un bordo libero molto alto; forse per questo non è sta-

Harmony

to previsto un battente per il pozzetto, che invece ci sembra indispensabile per evitare che si possa riempire d'acqua.

La presenza della cabina di poppa impone un frenello per il timone: per questo motivo, nonostante si possa scegliere anche un timone a barra, viene di solito montata una timoneria a ruota.

Un particolare interessante è quello del pulpito, staccato a prua dall'ultimo candeliere della battagliola in maniera da permettere il passaggio all'esterno delle draglie del fiocco bordato per la bolina stretta.

Nel pozzetto ci sono due gavoni: i portelli sono piccoli per evitare — a detta del cantiere — che vengano stivati pesi eccessivi. In coperta a prua ci sono il gavone per l'ancora e la catena e il boccaporto di accesso al locale per le vele, che è a pruvia della paratia anticollisione.

Le vele sono di Naca, l'alberatura di Canelini, i verricelli di Barbarossa (quattro di serie più due facoltativi). Per il motore si può scegliere un Farymann diesel da 9 cavalli, un po' piccolo per questa barca, oppure il 22 cavalli della stessa casa. Questa potenza è in fondo eccessiva, ma viene richiesta da quei clienti che han-

no solo la patente di motoscafo: con questa motorizzazione infatti l'Harmony viene considerato, per la legge numero 50, un motoveliero. No comment.

Abitabilità

Ho sempre considerato la cabina di poppa una buona soluzione per le barche da crociera, sia perché ne accresce l'intimità, sia perché porta il pozzetto al centro. Adottandola, la CBS ha dimostrato che la paratia anticollisione, già richiesta dal RINA, non è impossibile da realizzare sui velieri di queste misure, che anche da noi, come in Francia, in Inghilterra, nei paesi scandinavi e nordamericani, dovrebbero poter venire abilitati alla navigazione d'altura.

Gli interni dell'Harmony mi sono sembrati ben studiati, ma finiti in maniera imperfetta. Scendendo in quadrato si trova a sinistra un locale igienico con il gabinetto a pompa e il lavello, ottenuto da una stampata di vetroresina. A dritta c'è la cucina: avrei preferito che le bombole (da tre chilogrammi o meno) fossero sistemate direttamente sotto il fornello cardanico anziché separate. Per dividere l'angolo cucina dallo spazio abitabile del quadrato c'è un mobile-ghiacciaia, il cui piano superiore, ripiegabile, diventa un ta-

volo da carteggio.

A murata vi sono quattro cuccette a pullman e al centro un tavolo ripiegabile, attaccato al puntone che sostiene l'albero.

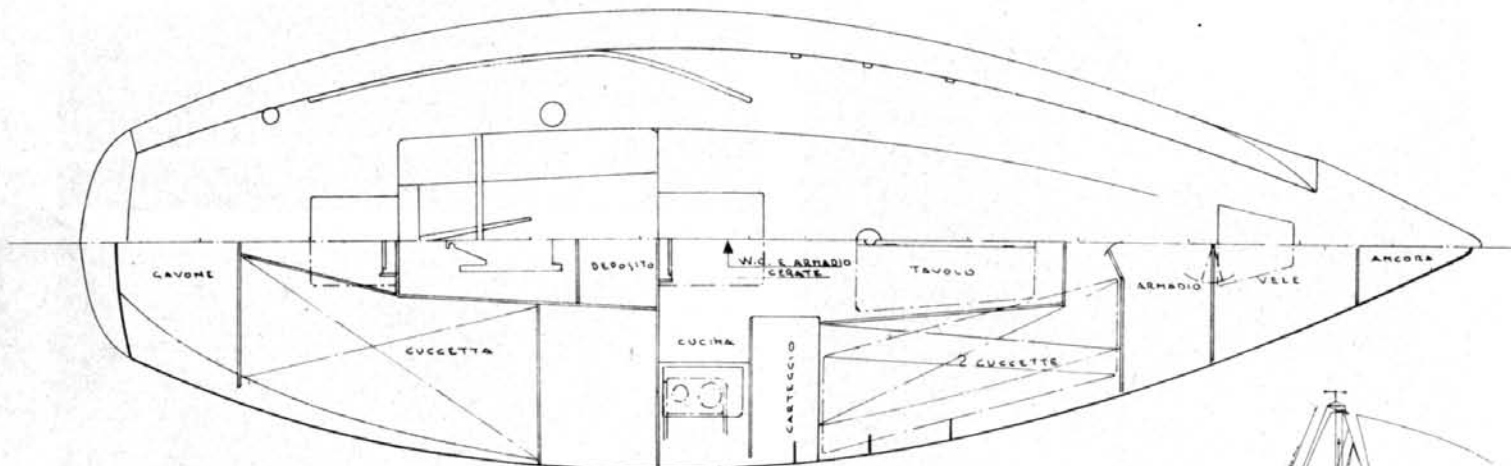
A richiesta, e sacrificando la paratia stagna anticollisione, si può avere una porta di accesso al locale delle vele di prua.

Due prese d'aria Tannoy Ventilite vengono montate di serie, una nel gabinetto, l'altra nella cabina di poppa. Anche questo dimostra la cura che è stata posta nello studio delle soluzioni più razionali.

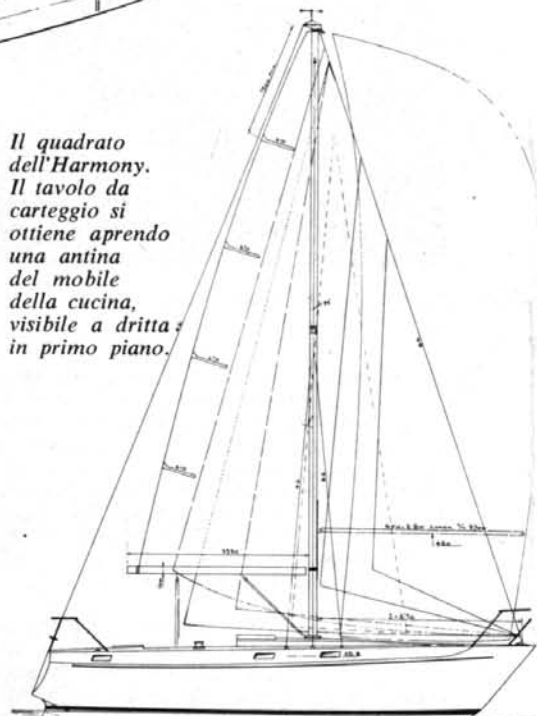
Navigabilità e giudizio generale

Come si conviene a una barca preparata per le navigazioni lunghe e impegnative, ho trovato l'Harmony Superfly perfettamente centrato e ben governabile a tutte le andature, con un timone a vento Hydrovan a ventola orizzontale, senza asserimenti. La ventola agisce direttamente su un timone ausiliario appeso a poppa, che lavora indipendentemente da quello principale: quest'ultimo viene bloccato al centro quando si inserisce il governale automatico.

Di bolina l'angolo fra le rotte è di circa 100 gradi. Lo scafo non è duro sull'onda e ha una sufficiente stabilità di forma, quantunque non si possa esagerare nel tenere troppa tela fino a mettere lo



Il quadrato dell'Harmony. Il tavolo da carteggio si ottiene aprendo una antina del mobile della cucina, visibile a dritta in primo piano.



Piano velico e pianta delle sistemazioni interne.

spigolo (non esiste trincarino) sott'acqua, altrimenti si rischia di fermare completamente la barca.

A motore si governa bene anche a marcia indietro; il raggio evolutivo è di 20-25 metri.

In conclusione l'Harmony è una validissima barca da crociera, molto interessante soprattutto per le soluzioni nuove che propone nelle sistemazioni interne. È molto adatto per sei adulti che vogliono fare crociere di una certa durata, ed è senz'altro ideale quando si è solo in due coppie e si desidera abitare in cabine separate.

V. d. S.

Caratteristiche tecniche

Lunghezza fuori tutto 9,30 metri; lunghezza al galleggiamento 7,60 metri; larghezza 3 metri; immersione 1,50 metri; dislocamento 3.300 chilogrammi. Vele: randa 14,8 metri quadrati; genoa uno 31 metri quadrati; fiocco uno 25,6 metri quadrati; fiocco due 14,2 metri quadrati; fiocco tre 11,1 metri quadrati; spinnaker 60 metri quadrati; tallboy 9,2 metri quadrati.

Costruttore: CBS Nautica - via Castagnevizza - 00054 Fiumicino - tel. 6441658.

Dotazioni standard

Imbarcazione realizzata secondo le nor-

me del RINA con relativa omologazione. Albero completo di tutta la ferramenta; boma con sistema di terzaroli a matafoni; caricabasso del boma, drizza fiocco; drizza randa; amantiglio boma; sartame con arridato; fanali di via regolamentari anche per la navigazione a motore; luce illuminazione ponte; verricello drizza randa con bitta; verricello drizza fiocco con bitta; verricelli scotte fiocchi con bitta; una scotta randa; paranco randa; rotaie per randa con carrello; rotaie per fiocchi con carrello, pulpito di prua; pulpito di poppa; candelieri e battagliola; tienti-bene sulla tuga; motore entrobordo; batteria per il motore e/o per illuminazione; ancora e cavo o catena regolamentari; bite ormeggio a prua e a poppa; tangone, attrezzatura relativa e rinvii a poppa, scotte; due cime di ormeggio regolamentari; quattro parabordi; dotazioni per navigazione fino a 20 miglia; vele: randa con stecche e sacco; fiocco con sacco; tormentina con sacco; pompa di sentina; w.c.; lavello cucina con serbatoio acqua, impianto idraulico e rubinetto; fornello cucina; lavabo toilette con serbatoio acqua, impianto idraulico e rubinetto; materassini per le cuccette; impianto elettrico di illuminazione interna e relativi punti di utilizzo; tavolo da pranzo; piano carteggio; ghiacciaia o frigorifero; timoneria completa e funzionante; carena pitturata di

antivegetativa; gaffa; schema impianto elettrico di bordo; schema impianto idraulico di bordo; piano velico; valvole di sicurezza sulle prese a mare; mezzo di governo ausiliario (barra di rispetto); pompa di sentina a mano; estintore; pagaia; tre fuochi a mano a luce rossa; tre segnali a mano a stelle rosse; tre razzi a paracadute a luce rossa; corno da nebbia; bussola; cassetta di pronto soccorso.

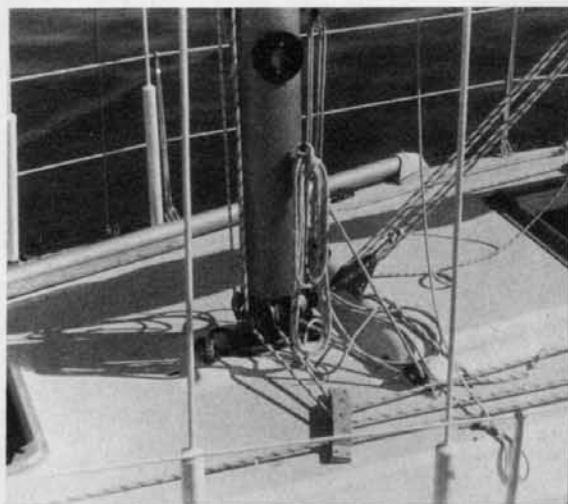
Prezzo

Il prezzo dell'Harmony con le attrezzature e le dotazioni sopraelencate, che sono quelle standard concordate fra i soci del Gruppo Italiano Costruttori Imbarcazioni a vela, di cui la CBS fa parte, è di 15.400.000 lire.

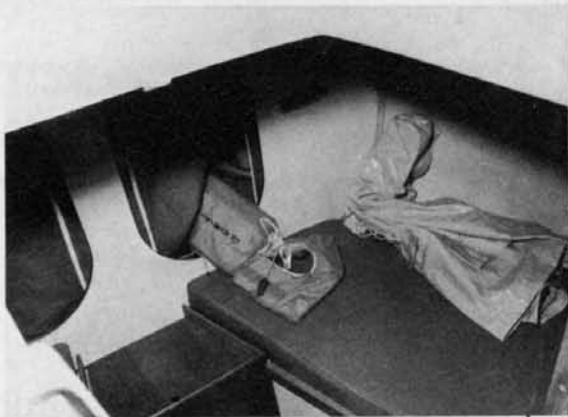
Dotazioni extra

Genoa leggero (320.000 lire); genoa pesante (380.000 lire); fiocco 1 (260.000 lire); fiocco 2 (152.000 lire); fiocco 3 (120.000 lire); reacher (250.000 lire); spinnaker medio (245.000 lire); bolero (110.000 lire); tangone (140.000 lire); 2 verricelli a due velocità per spi (140.000 lire); un verricello drizza a una velocità (45.000 lire); colonnina ruota ATN (735.000 lire).

Sulla poppa è sistemato un governale a vento Hydrovanè. La ventola, incernierata orizzontalmente, aziona direttamente il timone ausiliario, visibile appena sopra il pelo dell'acqua.



Tutte le manovre al piede dell'albero sono rinviate nel pozzetto.



L'equipaggio dell'Harmony « Superfly » alla vigilia di partire per un lungo viaggio di due anni in giro per il mondo: Guido Pietrangeli, Enrico Paternesi e Angelo Tarantino.

La cabina di poppa a due letti è piccola ma abbastanza comoda in navigazione.

