



Una barca da crociera realizzata all'insegna della praticità e facilità di conduzione

di **Emanuela Puoti**

L'Harmony è un marchio del cantiere Poncin, di proprietà di Oliver Poncin, un signore piuttosto ingegnoso e che, in poco tempo, è passato dall'essere un venditore della Bénéteau a possedere un cantiere con tre marchi tra i quali i famosi Catana, i catamarani considerati i migliori del settore. Un uomo così è abituato a bruciare le tappe e correre davanti agli altri e ciò lo si riscontra anche su questo piccolo 34 piedi.

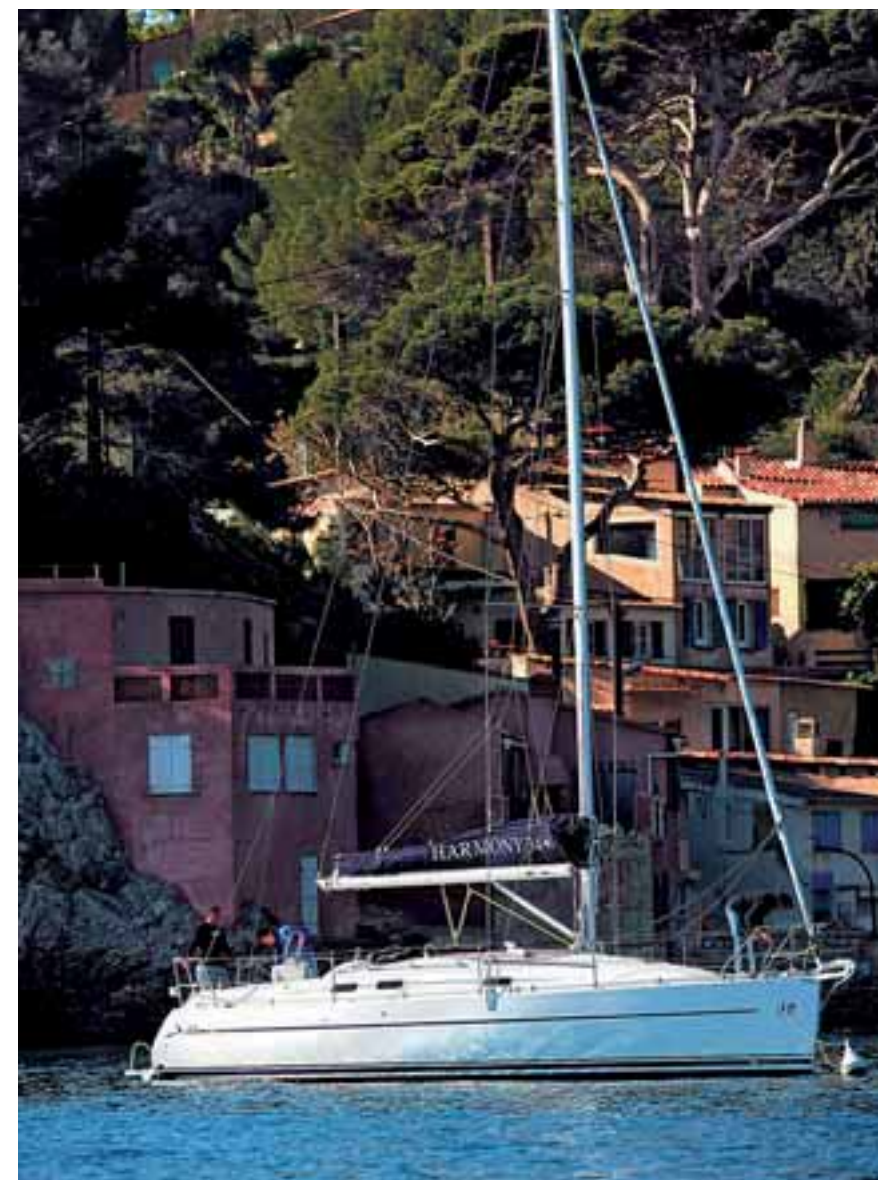
L'Harmony è il marchio più economico del gruppo Poncin, quello destinato a competere con i vari Bénéteau, Jeanneau e Bavaria. Al momento, il range è composto dal 34, oggetto di questo articolo, dal 38 (SoloVela n°44) e dal 42. È in arrivo un 47 piedi.

SCAFO E COPERTA

Le linee sono tipiche di una barca da crociera: bordo libero alto, tuga importante, slanci ridotti con lo specchio di poppa chiuso senza plancetta. Questa si ricava abbassando una piattaforma che, quando chiusa, costituisce il sedile del timoniere.

Da prua, fuoriesce un grande musone di ghisa per circa cinquanta centimetri: il suo compito è quello di far sì che l'ancora non urti lo scafo, in salita o in discesa. Di fianco al musone, troviamo un bompresso amovibile di acciaio, sul quale sarà possibile murare il gennaker.

I corridoi laterali sono sufficientemente larghi da lasciar passare una persona senza particolari problemi. La falchetta ricorda molto quelle usate dalla Etap, un profilato di alluminio che corre su piccoli supporti dello stesso materiale. Questo tipo di falchetta, se da una parte permette di agganciare cime e pastecche senza problema, dall'altra rappresenta un pericolo per chi, a piedi nudi in coperta, dovesse scivolare andando a infilare le dita dei piedi sotto il profilato.



IL PROFILO	
L.f.t.	m. 10,44
Lung. gall.	m. 9,08
Baglio massimo	m. 3,48
Pescaggio standard	m. 1,85
Pescaggio ridotto	m. 1,45
Dislocamento	kg. 4,850
Randa	mq. 30,20
Genoa	mq. 23,70
Cabine	2
Riserva d'acqua	l. 300/400
Riserva carburante	l. 140
Motore	Volvo, cv. 19
Progetto	Mortain & Mavrikios
Cantiere	Poncin Yachts
Prezzo (IVA esclusa)	€ 73.188
Contatti	www.harmony-italia.it www.mistralyachting.it

A sinistra, l'Harmony 34 alla fonda. Sotto, la barca in navigazione con il gennaker



La tuga è bombata, in particolare nella parte anteriore dove muore sulla coperta poco prima del gavone delle ancore; questo, come in tutti gli Harmony, è di dimensioni generose denunciando, con la sua grandezza, l'attenzione da parte del disegnatore ai problemi strettamente connessi alla navigazione e alla gestione generale della barca.

I rinvii che arrivano dall'albero al pozzetto, corrono a cielo aperto e terminano alle batterie degli stopper davanti ai winch di tuga. Sempre in tuga, abbiamo la rotaia del genoa che, in quella posizione, permette di stringere al massimo la bolina, specialmente se si considera che le lande sono esterne e che quindi la vela di prua lavora internamente alle sartie. Drizze non calandrate e rotaia in tuga, anche se hanno innumerevoli vantaggi da un punto di vista della manovra in navigazione, comportano l'impossibilità di utilizzare lo spazio accupato come prendisole; perdita che, tuttavia, si recupera con i passavanti che risultano essere completamente liberi.

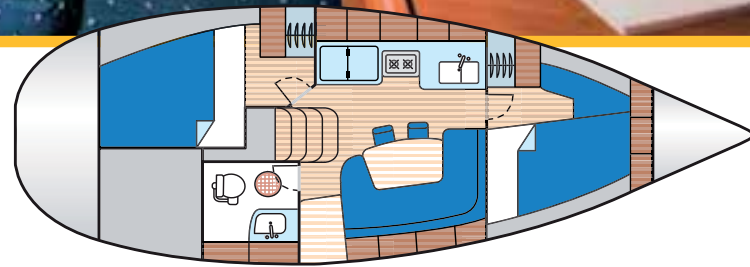
Il pozzetto è spazioso e le sedute ergonomiche e comode. La presenza della colonnina della ruota del timone, come sempre in barche di queste dimensioni, restringe molto lo spazio di-

sponibile, in compenso però, la barca si può timonare agevolmente stando seduti di lato. La colonnina è completa di porta strumenti e tientibene; intelligentemente, il monoleva è sul fianco di questa. Buono il posizionamento dei winch di genoa, che risultano facilmente raggiungibili dal timoniere.

COSTRUZIONE

La costruzione dell'Harmony 34 è particolarmente interessante. Pochissimi cantieri hanno elaborato il concetto d'infusione come ha fatto la Poncin.

Diversi costruttori si sono rivolti all'infusione, in parte perché garantisce prodotti migliori, in parte perché a breve saranno obbligati per legge a usare questa tecnica. Ma, Poncin ha fatto qualcosa in più. Normalmente, l'infusione è un procedimento fatto a mano attraverso vari passaggi (SoloVela n° 10): la Poncin ha trovato il modo di automatizzarlo. In pratica, nel Cantiere francese hanno costruito degli stampi che si possono chiudere ermeticamente e dai quali può essere aspirata l'aria e iniettata la resina. Tale sistema permette di ridurre i tempi di lavorazione e, al contempo, di ottimizzare la qualità del prodotto finale. ➡



In particolare, in questo modo, i longheroni, i madieri e le varie strutture, sono resinate direttamente nello scafo, conferendo alla barca una maggiore solidità.

Sia scafo che coperta sono in sandwich con core in schiuma di PVC a cellula chiusa. Lo stratificato è realizzato con resine isofaliche e le stuoie in vetro sono abbinate, nei punti di maggiore sollecitazione, a stuoie in Kevlar.

Da sottolineare il fatto che così costruita una barca non ha nessuna struttura portante esterna ovvero, l'eventuale controstampo non porta con sé le strutture quali longheroni o madieri - come accade su altre unità costruite con sistemi più tradizionali - ma al limite li ricopre rifinendoli, non interferendo con la loro funzione strutturale.

ATTREZZATURA DI COPERTA E ARMAMENTO

L'Harmony 34 è armata a 8/10 con due ordini di crocette acuartierate. Le sartie trovano la landa a bordo scafo lasciando completamente libero il passavanti. Lo strallo di poppa è doppio, senza possibilità di regolazione. La rotaia del trasto della randa è posizionata appena prima del tambuccio, sopra la tuga. La deriva che è composta da due pinne di ghisa unite da un siluro: questa configurazione dovrebbe aumentare la portanza di bolina, incrementando però anche la resistenza all'avanzamento.

L'attrezzatura di coperta è tutta Lewmar. Dal passauomo alla pa-

stecca, dal winch agli organizer, il Cantiere francese si è affidato alla Ditta inglese, famosa per la qualità dei suoi prodotti. Tuttavia, per quanto buoni siano la maggior parte dei prodotti Lewmar, c'è da notare che gli oblò hanno un sistema di chiusura poco pratico anche se molto efficiente. In particolare, sono molto duri, e quindi di difficile apertura.

IMPIANTI

Altro punto forte della barca sono gli impianti, in particolare quello idraulico che adotta un pratico sistema modulare per la costruzione dei serbatoi. In pratica, questi sono costruiti da moduli di vetroresina e plastica che, assemblati tra loro, costituiscono la base del divano della dinette. Questo particolare sistema, fa sì che:

- tutto il volume disponibile sia sfruttato al meglio; infatti, la barca gode di una riserva d'acqua elevata;
- in caso di rottura, un modulo può essere in un primo momento isolato dal resto del sistema - che così facendo continua a funzionare - e poi successivamente sostituito con un altro



A sinistra, il bagno. Sopra, l'ampia cabina di prua. Sotto, la cucina con il piano di lavoro stampato che include anche il lavello



modulo ordinato in cantiere, senza bisogno di prendere misure o fare complicati lavori d'installazione.

L'impianto elettrico, per quanto non riporti innovazioni particolari, è ben strutturato, pulito e tutto perfettamente cablato.

INTERNI

Quando si entra nella barca, la prima cosa che colpisce sono le grandi superfici bianche. Bianchi sono i celetti controstampati, bianche le basi dei mobili bassi, bianche le paratie. Di legno sono i mobiletti alti, il frontale del divano, il mobile cucina e il carteggio. La falegnameria di tipo industriale è semplice ma ben realizzata; tuttavia, nell'insieme si respira un'atmosfera molto moderna, ma poco marina.

Come nel resto della barca, molta attenzione è stata fatta alle esigenze della navigazione: ecco allora che si trovano dei robusti tientibene per tutta la barca e ai lati della scaletta d'ingresso.

La distribuzione degli spazi è ben studiata, e la barca presenta due ampie cabine e un grande bagno. In particolare, la cabina



Sopra, la cabina di poppa dove si notano i due oblò contrapposti. A sinistra, l'angolo carteggio che, come seduta, sfrutta la parte terminale del divano

di prua con il suo letto a murata offre una buona zona di calpestio e un piccolo divanetto. Entrambe le cabine sono servite da due armadi e varie scansie.

La cucina è ben attrezzata e dispone di un lungo mobile alto con diversi sportelli, ideale per lo stivaggio della cambusa. L'aerazione è assicurata da quattro oblò ai lati della tuga e due grandi osteriggi,

uno in dinette e uno in cabina di prua. Le cabine di poppa hanno due oblò ognuna.

CONCLUSIONI

E' una barca innovativa, dove la massima attenzione è stata data alla praticità e sicurezza in navigazione. Ottimi i volumi interni e gli spazi esterni, la barca sembra essere più grande delle sue effettive dimensioni.

L'arredamento interno non è in grado di creare un'atmosfera calda e accogliente ma, in compenso, è pensato per resistere al tempo e richiede poca manutenzione.

Il piano velico, specialmente in assenza di avvolgiranda e in relazione al dislocamento, promette delle prestazioni di buon livello. L'utilizzo ideale dell'Harmony 34, è in lunghe crociere con equipaggi ridotti.

Il marchio Harmony è importato in Italia da: Mirage Yacht Via Aurelia Levante 53- Mrina degli Aregai (IM)- Tel 0184487343 Mistral Yachting: Via G.Antonelli, 19 - 00197 Roma Tel. 0680692660