

PROVA — L'Hallberg Rassy 45 è firmato German Frers. È uno sloop di 14 metri solido, con interni di grande respiro e ben rifiniti, per crociere di totale distensione. Tiene il mare con disinvoltura e sicurezza. Le manovre non creano problemi ed anche a motore ha un passo di circa 7 nodi. Con una barca così...



Il vento è



di ALDO MARTINETTO

una carezza

L'Hallberg Rassy 45 ha preso forma nell'omonimo cantiere scandinavo e il progettista German Frers ha ricevuto indirizzi precisi circa gli intendimenti da raggiun-

gere: barca robusta, disposizioni interne secondo schemi di comodità uniti a quelli di massima logicità nautica, motorizzazione generosa, attrezzatura velica il più possibile suddivisa, ma abbastanza estesa per non mortificare le prestazioni di una barca che, pur rispondendo ai canoni del 50 per cento motore e 50 per cento vela, non tradisse le aspettative del suo armatore che in fondo in fondo doveva essere sempre un appassionato e abile velista. Da questa filosofia è nata una barca per il mare vero, per navigare sicuri, pronta ad affrontare situazioni meteo anche pesanti senza troppi problemi.

Scafo e carena

La matita dell'architetto ha dovuto quindi dimenticare l'ispirazione corsaiola per attenersi ad uno schema più classico che configura uno scafo compatto, con slanci moderati, con discreti volumi immersi, con una deriva più lunga che profonda e una proporzione tra corpo della barca e deriva che ricorda molto gli ottimi progetti inglesi degli anni 50-60. In uno scafo che, così congegnato, può offrire volumi interni generosi, diventa più facile procedere ad una compartimentazione di grande respiro.

Può darsi che qualcuno, ormai abituato a vedere gli scafi moderni nati dal concetto di filante e leggero, rimanga un po' sconcertato dalle proporzioni della barca, specie se vista da poppa. È un'erronea impressio-



La ruota del timone (foto grande) è di acciaio inox e presenta un diametro di cm 100. Bussola e strumenti di governo sono incorporati nella colonna di lega leggera. Sotto, il collaudato Selden Mast non passante con il vang rigido regolabile con un paranco esterno. A lato, lo spazioso gavone di prora.

ne e chi naviga veramente sa bene quanto sia utile una poppa a specchio, piuttosto piena, con grande riserva di galleggiabilità. Visto di profilo lo scafo è tuttavia steso, con murate ben poco più alte di una qualsiasi barca che si dichiara essenzialmente velica.

Gli scafi costruiti per le intemperie dei mari nordici godono di particolari che in Mediterraneo troppo spesso sono

sottovalutati. Innanzitutto la robustezza strutturale è la base su cui appoggiare le doti nautiche prima e il comfort abitativo poi. Da qui una notevole struttura longitudinale dell'HR 45 sviluppata per dare massima rigidità al complesso. Lo scafo di vetroresina rinforzata, stratificata in ambienti idonei e con materiali derivati dai migliori ritrovati tecnologici, forma un guscio ad alta resistenza torsionale. Il bulbo di deriva è di ghisa trattata ed è assemblato alla chiglia con bulloni di acciaio inox. La pala del timone di buona superficie è di vetroresina, rinforzata da bande di ottone di mm 14x3 ed è solidale ad un asse di acciaio inox con diametro di mm 75 supportato da boccole di bronzo. Lo scafo è progettato e costruito secondo le specifiche del Lloyd's Register che rilascia il "Certificate of hull construction".

La coperta è realizzata in vetroresina in sandwich di balsa di mm 35 ricoperta con doghe di teak di grande spessore. Pure con doghe di teak sono foderati la parte superiore della tuga e i piani di calpestio e di se-





duta del pozzetto.

Coperta vera e propria e tetto della tuga presentano un'area estesa e completamente libera che, unita ai passavanti larghi e comodi da percorrere, rende tutti i lavori molto sicuri.

Quella che abbiamo chiamato tuga in realtà è una bassa sovrastruttura che si eleva per oltre tre quarti dalla coperta. Nella fascia di contorno di questa sopraelevazione sono inseriti alcuni oblò rettangolari che ne alleggeriscono la linea. Sui bordi della struttura sono inseriti lunghi tientibene di teak che, più che per l'agguanto manuale, sono molto utili come puntapiedi quando si deve lavo-



La coperta (sopra e a lato) è ricoperta con doghe di teak di grande spessore. I passavanti sono molto larghi, a prua c'è il salpa ancora elettrico che manovra una CQR.

rare sul tetto sovrastante a barca sbandata.

Il pozzetto è semicentrale ed è protetto da un parabrezza a lastre piene solidamente impiantato, come è usanza quasi generale sulle barche nordiche. Una cuffia di tela impermeabile a compassi completa il riparo nelle eventuali intemperie. Questa struttura non è assolutamente di intralcio alle manovre e in caso di rapida uscita sul ponte.

Pulpito tubolare a prora e battagliola tubolare al giardino sono collegati da una battagliola a doppia fila di cavo metallico che provvede alla difesa laterale della coperta. Questa attrezzatura, oltre ad essere ben collocata nel capodibanda, presenta in tutte le giunture e nei passaggi ad angolo delle foderature di morbido cuoio cucite a mano. Può sembrare solo una raffinatezza, ma l'utilità di una così rara finitura può essere apprezzata e valutata con il tempo.

A prora è piazzato il salpa ancora elettrico che manovra una CQR e la catena a scomparsa. Un boccaporto a filo coperta si

apre sul lato sinistro dando accesso al pozzo della catena e a dei comparti dove vengono alloggiati i parabordi e le bombole del gas liquido.

Interni

Una grande cabina a poppa con letti divisi, un divanetto centrale, un tavolo ripiegato a parete, un ripiano toilette, vari armadi e cassetti e un vasto locale per wc, doccia con riloga, lavabo e ancora altri armadi costituiscono il "regno" ben isolato del proprietario.

Due cabine a due letti sovrapposti su ciascuna murata con locale toilette comunicante a prora estrema (anche qui armadi e cassetti) sono la zona degli ospiti altrettanto ben isolata.

Tra queste due zone si trovano il quadrato completo di tavolo e di divani, il posto per il navigatore con grande tavolo da carteggio e la cucina. Nonostante che tutto sia raccolto in un unico ambiente, le intelligenti divisioni con paratie a mezza altezza determinano esatte delimitazioni che eliminano interferenze di mansioni.

La cucina è sul lato destro con ricca dotazione di armadi, cassetti e ripostigli. Naturalmente la cucina è basculante a tre fuochi con fermapentole e forno di acciaio inox. Lavello doppio, grandi piani di lavoro a due ghiacciaie a pozzo (predispone l'impianto frigo) di poco meno di 0,3 metri cubici completano l'attrezzatura.

La zona carteggio è sulla sinistra con una consolle per gli strumenti, un quadro elettrico generale, un sedile ben imbottito, un armadio con ripiani e uno scaffale per riporre i libri di navigazione.

Il compartimento motore rimane esattamente sotto al pozzetto ed è a tutta barca, se si esclude il corridoio laterale a sinistra che porta alla cabina di poppa. È enorme in tutti i sensi, ha l'accesso sia frontale alzando la scala di discesa dal pozzetto sia laterale rimuovendo il pannello del corridoio. In esso trovano sistemazione, insieme con il motore, tutti gli apparati accessori, compreso l'impianto di riscaldamento Webasto che è di serie.

L'impianto idrico è ad auto-

clave con pressometro regolabile in grado di erogare acqua calda e fredda.

L'interno della barca è completamente rivestito di compensato marino di mogano con cornici e finiture di massello satinato. In tutta la barca l'altezza sotto baglio è di almeno m 1,90. I pavimenti sono a listoni di mogano con interposizione di liste di acero e sono talmente belli che è un vero peccato coprirli con la moquette che tuttavia viene fornita.

Il cantiere prevede anche una versione con una sola grande cabina con due letti separati a prora. In tal caso il locale toilette viene sistemato a sinistra a poppavia della cabina.

La parte abitativa è sicuramente molto confortevole e, dato il largo impiego del legno, si ha l'impressione di trovarsi nella calda atmosfera di una barca costruita interamente con questo materiale.

Attrezzatura velica

L'attrezzatura è a sloop con la variante di un doppio strallo più interno a sgancio rapido

Una delle due cabine a letti sovrapposti (sotto), riservate agli ospiti e comunicanti con il locale W.C. (a destra) posto a prua. Armadi e cassetti rendono valido e indubbiamente comodo l'ambiente.



per una eventuale trinchetta. Sono installate due sartie volanti da usare quando viene inserita la trinchetta. L'albero Selden Mast AB di mm 274x185 non è passante ed è regolato da uno strallo ed un paterazzo da 12 mm, sartie e stralotti sono rispettivamente di mm 8 e 7, naturalmente tutto di acciaio inox con copritenditori. L'albero appoggia su una struttura metallica che scende

attraverso la cabina in una masta in chiglia.

Il vang è rigido e regolabile con paranco. Normalmente la barca non ha avvolgifiocco, ma può esserne dotata a richiesta. Le drizze sono a piede d'albero, come lo sono gli imbrogli per i terzaroli dato che la randa viene anche attrezzata con le briglie di contenimento. Due ringhierine metalliche tubolari sono piazzate ai lati dell'albero per assicurare l'appoggio di schiena a chi lavora alle drizze. Le scotte convergono su un winch self-tailing Lewmar Cst, due Lewmar 43 Cst pure self-tailing e un 8 C per il tangone dello spi qualora venga richiesto. Il verricello all'albero per i terzaroli è Lewmar 16 C. Le vele standard sono: la maestra, un genova e una trinchetta.

La ruota del timone del diametro di cm 100 è di acciaio inox ed è sostenuta da una colonna di lega leggera con incorporati la bussola e gli strumenti di governo. Nelle cassepance del pozzetto sono ricavati due gavoni per riporre vele, cordami e attrezzi.

Qualità nautiche

Il motore 4 cilindri turbodiesel Volvo Penta è piazzato con asse in linea rigido e muove un'elica Max-Prop. Il compartimento che lo contiene è molto ordinato e dà alloggio alle batterie, al boiler, all'impianto di riscaldamento, alle pompe, ai filtri e, frontalmente al motore, all'impianto Scs per l'azionamento idraulico dell'elica direzionale prodiera intubata. Questo apparato può essere sostituito da un Vetus elettrico.

L'impianto elettrico a 24 V dispone di 4 batterie a 12 V da 140 A ciascuna che, collegate in serie a due a due, provvedono ai servizi con una disponibilità totale di 560 A/h. Un'altra batteria a 12 V da 140 A viene adibita esclusivamente all'avviamento del motore. Il motore aziona due alternatori distinti per i servizi e per l'avviamento. Data la diversità di voltaggio non è possibile il parallelo.

Con il fonometro abbiamo rilevato i livelli nei vari ambienti a due differenti regimi: a 1500 giri e a 2200 giri, che è il regime di più normale impiego. Nella



Non manca nulla nella zona carteggio: quadro elettrico, consolle per gli strumenti, un armadio, uno scaffale per gli immancabili libri e un sedile ben imbottito.



Cucina all'altezza della tradizione Hallberg-Rassy. Grandi piani di lavoro, fornello basculante a tre fuochi e tutto il necessario per lavorare tranquilli.



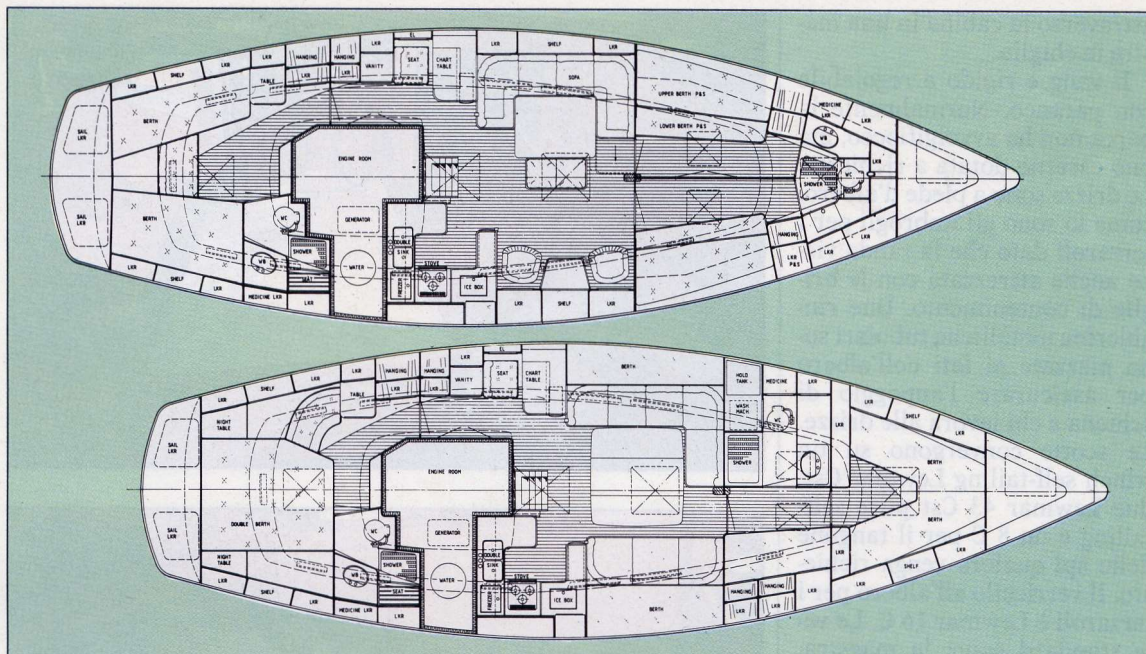
Il quadrato con tavolo e due divani (per un totale di otto posti a sedere) è separato dalla zona carteggio e dalla cucina da una serie di paratie a mezza altezza.



Davvero bella ed accogliente la cabina a poppa per l'armatore. Letti divisi, un divanetto, armadi e cassetti a volontà. E vicino un'ampia ed attrezzata toilette.

HR 45

Nel disegno le differenti versioni per l'interno del 45. Sopra, la versione da noi provata con le cabine gemelle a prua e l'armatoriale con i letti divisi. Sotto, quella con il classico V a prua e la matrimoniale a poppa. Nella foto sotto, il 45 in navigazione.



cabina di prua si sono rilevati 54 e 56 decibel; nel gabinetto di prua 57 e 56; in quadrato 65 e 65; nella cabina di poppa 56 e 67 e in pozzetto 66 e 65 decibel. È una rumorosità normale che forse con qualche ulteriore accorgimento potrebbe essere ulteriormente ridotta.

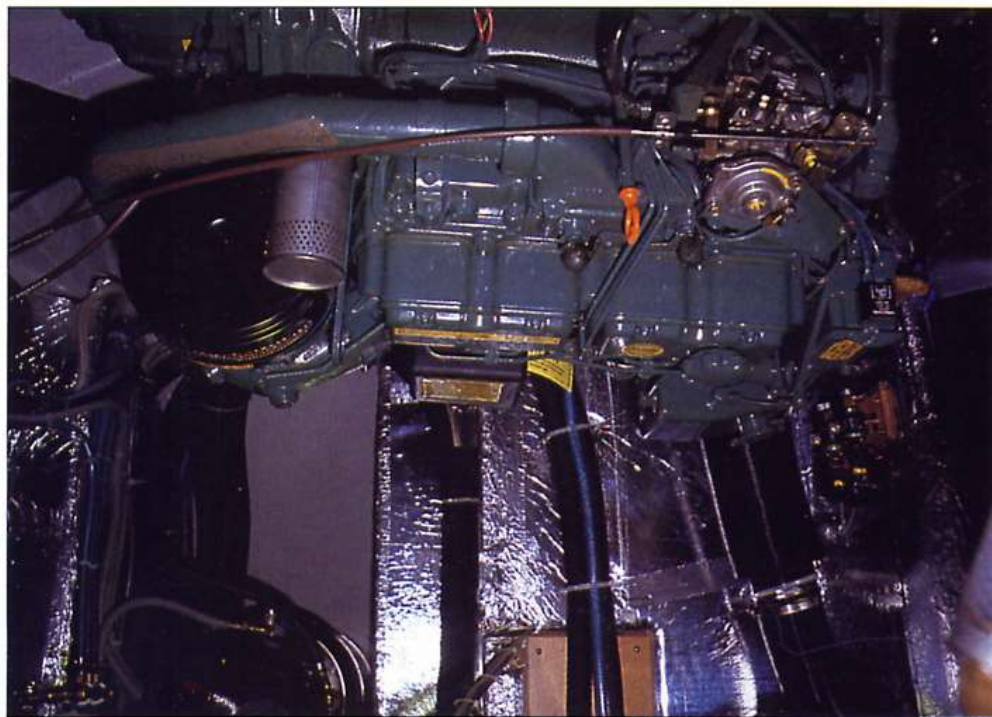
La barca prova disponeva di avvolgifiocco e le condizioni meteo marine erano: vento 18/19 nodi stabili con 20/22 su raffica, onda lunga con sovrapposizione di onda generata da vento di contrasto. Con velatura completa era possibile un angolo di bolina di 40 gradi con sbandamento entro limiti più che accettabili, velocità di 6 nodi e mezzo (stimata) e qualche difficoltà nel mantenere la rotta. Con una mano di terzaroli alla randa la barca è apparsa subito più equilibrata, ben stabile sul timone e l'angolo di bolina poteva essere ulteriormente migliorato. Con vento apparente a 60 gradi la velocità poteva essere stimata in 7 nodi.

Al gran lasco la velocità è salita a 7 nodi e mezzo con punte anche maggiori. Virate in prora e strambate sono risultate tutte sicure e la barca si è rivelata manovriera anche quando, per evitare lo sganciamento dello strallo interno, si è dovuto ridurre il genova con l'avvolgitore e consentire così il cambiamento di mura.

Nell'andatura di bolina stretta in queste condizioni la barca era leggermente bagnata a pro-

Motore prova

Il Volo TAM31A è un quattro cilindri in linea, quattro tempi, iniezione diretta, turbocompresso con involucro turbina raffreddato con acqua dolce e scambiatore di calore, alesaggio x corsa pari mm 92x90, cilindrata totale 2400 cc, valvole in testa, a 3800 giri eroga una potenza massima di 96 cavalli. Ha lubrificazione forzata con filtro a pieno flusso "spin-on" e filtro per ventilazione del basamento, invertitore NS4A con rapporto 1,93:1 oppure 2,63:1 raffreddato con acqua di mare. Peso a secco con invertitore kg 375.



Scheda tecnica

Imbarcazione **HR 45**; costruttore **Hallberg-Rassy** Brandstücken 24, 2000 Hamburg 53, tel. 040-801122, telex 21-64-025, telefax 040-804017; importatore **T-Yachts**, via Salento 12, I-001 Roma, telefono 06/426537, telefax 06/429471, **Dalmar**, via Gomez 4 Milano; **Marina** gall. Storione 8, Padova; progetto di **German Frers**.

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop con 2 stralli** (a somiglianza del cutter); materiale di costruzione **vetroresina rinforzata e sandwich di balsa**; lunghezza f.t. **m 14,12**; lunghezza al galleggiamento **m 11,60**; larghezza **m 4,32**; immersione **m 1,88**; dislocamento **kg 16.000**; peso della zavorra **kg 6.400**; cabine **3**; posti letto **6**; locali toilette **2**; serbatoio gasolio **lt 590**; serbatoio acqua **lt 1.000**; superficie velica totale **mq 94,57**; randa **mq 43,72**; genova **mq 73,00**; trinchetta **mq 50,85**; omologazione **RINA oltre 6 mg**; prezzo in lire + IVA **424.700.000**.

Indici di prestazione

Slanci della carena **LOA/LWL = 1,217**; Finezza della carena **BWL/LWL = 0,372**; Rapporto di zavorra **(Z/Δ) 100 + 40%**; Superficie velica per tonnellate **SA/Δ = mq/ton 5,910**; Potenza motrice per ton. **HP/Δ-HP/ton 5,875**; Numero di Bruce **√SA³/Δ = 0,385**; Dislocamento relativo **Δ/(LWL)³ = Kg³ 10,250**; Velocità limite teorica **2,54 √LWL = nodi 8,65**.

Pro

Qualità marine
Costruzione robusta
Razionale disposizione degli interni
Finiture accurate.

Contro

Meccanismo dell'elica direzionale a prora molto rumoroso (quello della barca prova era idraulico).

ra, mentre nelle andature in poppa era protetta.

Si è accennato fuggacemente alla presa di cappa e si è avuta la netta impressione che l'HR 45 abbia qualche predisposizione alla manovra, il che depone a favore della sua sicurezza.

In porto le evoluzioni a motore con l'ausilio dell'elica direzionale di prora sono state precise, pur con una certa rumorosità e qualche vibrazione.

A motore, in crociera è possibile mantenere medie di quasi 7 nodi.



Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	HR 45	Atlantide 45	Santorin	Vagabond 451	Najad 440
Lunghezza f.t. (m)	14,12	13,93	14	13,80	13,30
Lunghezza al gall. (m)	11,60	10,72	10,70	11,50	11,50
Larghezza (m)	4,32	4,10	4	4,30	3,99
Immersione (m)	1,88	1,85	1,90	1,70	2,20
Dislocamento (kg)	16.000	12.700	10.000	12.000	14.500
Zavorra (kg)	6.400	5.000	3.700	4.200	6.000
Superficie velica (mq)	94,57	104	110/95	100	113
Posti letto (nr)	6	6-8	4	10	6
Motorizzazione	Volvo Penta 96 cav	Iveco 95 cav	Perkins 50 cav	60/90 cav	94 cav
Progetto	German Frers	Starkel	Amel	Sciomachen	
Costruttore	Hallberg Rassy	Franchini	Amel	Vagabond	Najadvarvet
Importatore	T-Yachts	—	—	—	Cesare Tibaldi
Prezzo (x 1.000 Iva escl.)	424.700	da stabilire	Fr.Fr. 1.475	345.000	450.000

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.