

HALLBERG-RASSY 49'

La Casa svedese Hallberg Rassy aveva chiesto ad Olle Enderlein un progetto per una barca importante, che si collocasse al vertice della gamma. Requisito irrinunciabile doveva essere la massima sicurezza in ogni condizione di mare. La motorizzazione ideale comportava un propulsore potente e affidabile.

È un motorsailer generosamente invelato e strutturalmente solido. È lungo 15 metri e largo 4,42, con un dislocamento di 18 tonnellate. Un motore diesel Volvo a sei cilindri da 130 cv, turbo, assicura una velocità di crociera di oltre 9 nodi. Ottima l'abitabilità.



PROVE

SCAFO

HALLBERG RASSY 49



LO SCAFO

La linea è quella classica di Olle Enderlein, un progettista assai apprezzato, dalla cui penna derivano tutti gli Hallberg-Rassy. Il cavallino è leggermente positivo; la poppa è a specchio e il disegno degli slanci contenuto. Il colore è bianco con fascia blu tra capodibanda e bottazzo. Un'altra striscia blu, assai gradevole, segna la linea di galleggiamento. Lo scafo è interamente realizzato in fibra di vetro e resine poliesteri con spessori che variano dai 25 ai 60 millimetri. Longitudinalmente e trasversalmente sono stati messi in opera dei rinforzi di vetroresina per irrobustire la struttura. L'interno dello scafo è completamente rivestito da due mani di vernice del tipo 'topcoat'. Lo scafo (così come tutta l'attrezzatura) viene costruito sotto la sorveglianza del Lloyd's Register

ed ogni imbarcazione che esce dal cantiere ha la relativa certificazione.

CARENA

La linea di carena prevede la chiglia semi-lunga con interruzione all'uscita dell'elica tripala. Il timone è incernierato ad una grande pinna fissa (skeg). La zavorra di piombo, annegata nella vetroresina, pesa circa 8000 chili.

COPERTA

È costruita in sandwich di vetroresina e materiale polivinilico a cellula chiusa per irrigidimento e coibentazione. La giunzione scafo-coperta è ottenuta tramite stratificazione interna di vetroresi-

na. La falchetta è ottenuta dalla sovrapposizione delle estremità di scafo e coperta ed è ricoperta da un capodibanda in teak massello. Alla falchetta sono rigidamente fissati candelieri e pulpiti. I tien-tibene, le cornici dei tambucci e degli osteriggi, pagliolato e sedili del pozzetto sono in teak del Siam. Il ponte è completamente rivestito di listelli di teak con spessore di 12 mm con filettature in materiale sigillante nero. Esistono quattro ombrinali di drenaggio da 25 mm di diametro con scarico sotto la linea di galleggiamento.

POZZETTO

Pozzetto stagno ed autodrenante situato in zona quasi centrale. HR 49' pre-

COPERTA**POZZETTO**

LO SCAFO

vede un riparo con cristalli — a forma di parabrezza — con hard top o, alternativamente, con capotta tessile. Sopra lo scorrevole del tambuccio c'è notevole spazio per l'installazione della strumentazione. Negli schienali delle panche sono ricavati numerosi ripostigli per le manovelle dei verricelli. I due ombrinali di drenaggio del pozzetto hanno un diametro di 50 mm cadauno.

TIMONERIA

La ruota di acciaio inox è ricoperta in pelle di alce scamosciata ed è montata su chiesuola in lega leggera. I meccanismi sono della Solimar. La bussola di rotta è una Sestrel Major. Il comando monoleva del motore è applicato in zona un po'

scomoda, lateralmente alla chiesuola in basso. Un ingranaggio aggiuntivo è previsto per l'eventuale montaggio del pilota automatico.

ALBERI E SARTIAME

Gli alberi di serie sono i Selden Mast svedesi. La barca da noi provata era armata con alberi Hood; anche avvolgiranda e avvolgifiocco erano di Hood. L'albero di maestra prevede due ordini di crocette. Lo stralotto può essere munito di sgancio rapido.

Tutte le drizze, ad eccezione di quella dello spi e della carbonera, sono miste acciaio-dacron con impiombatura classica. Sartie e stralli sono in acciaio inox 19x12 o 19x10.

MANOVRE CORRENTI

La barca della prova era attrezzata con avvolgirande ed avvolgifiocchi, infatti anche lo stralotto era attrezzato con tamburo di avvolgimento per la trinchetta. Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto, mentre la manovra all'avvolgiranda si effettua alla base dell'albero con l'aiuto dei pulpiti di manovra.

Tutta l'attrezzatura di coperta è della Lewmar ed il numero dei verricelli è più che abbondante. Da notare che Hallberg-Rassy 49' è disponibile oltre alla versione ketch anche in quella sloop. A prua è montato un verricello salpaancore elettrico da 1500 W, dal filo-coperta esce solamente il tamburo del verricello con il barbotin per la catena.

CARTEGGIO



GLI INTERNI

QUADRATO

Si accede dal pozzetto tramite una comoda scaletta non eccessivamente ripida. Tutto l'arredamento interno è realizzato in mogano satinato del tipo "sappelli", le cui particolarità sono la grande finezza e la regolarità della vena. La rifinitura del legno è impeccabile. A destra della discesa c'è la cucina; a sinistra la zona carteggio con passaggio alla cabina poppiera. Verso prua si trova un grande tavolo ad ali abbattibili con portabottiglie centrale; a destra un divano ad "L" con cuccetta di guardia a murata, in alto. L'arredamento si ripete a sinistra, con l'unica differenza per il divano che ha un disegno a "P". Tutti i paglioli sono in pregevole dogato di teak ricoperti da moquette idrorepellente.

CUCINA

È a destra della discesa in quadrato,

con una pianta a "L". Offre due livelli in inox di grandi dimensioni serviti da circuito d'acqua dolce (calda e fredda) e da circuito d'acqua di mare. Il serbatoio centrale, di fibra di vetro, prevede una scorta di 1400 litri d'acqua dolce. L'acqua calda è ottenuta tramite lo scambiatore di calore del motore. Tutta la barca è luminosa e ben arieggiata. Esistono 14 oblò in fiancata e sei osteriggi apribili a soffitto. Gli oblò apribili sono forniti di paratie d'oscuramento interne, in lega leggera anodizzata. La cucina prevede ancora due frigoriferi separati — uno da 80 litri e un altro da 180 litri — serviti da due gruppi frigoriferi con piastra eutetica (a richiesta). Il lato cottura prevede una cucina a gas propano liquido, con quattro fuochi e il forno.

SERVIZI

I servizi sono due: uno a prua completo di doccia, w.c. marino tipo Baby Blake

e lavello in ceramica; l'altro è a poppa e serve unicamente la cabina poppiera. L'acqua di scarico delle docce è convogliata nella sentina principale, poco a prua del vano motore, e di qui espulsa tramite due pompe di esaurimento elettriche. La riserva d'acqua è di circa 1400 litri ed è contenuta in un serbatoio di fibra di vetro di tipo "alimentare" a centro barca, sotto il pagliolo del quadrato (lato prodiero).

CABINE

Quella di poppa comprende un letto matrimoniale molto ampio sul lato di dritta ed una cuccetta singola a sinistra. Gli spazi meritano il nome di "cabina armatoriale". L'altezza sotto i bagli è più che sufficiente e non sono necessari contorsionismi per accedervi. Stipetti e ripostigli sono presenti ovunque. Tra il locale matrimoniale e la cuccetta singola è ricavato un comodo sedile per i passaggi "in-

QUADRATO**CABINA DI POPPA****SERVIZI****CUCINA**

GLI INTERNI

termedi". A destra, verso prua, è stato ricavato il locale igienico. Oltre al quadrato di cui abbiamo detto, esiste una cabina ospiti a destra verso prua. La sistemazione è di due cuccette singole sovrapposte a murata, con ampio spazio di disimpegno. Anche qui gli stipetti ed i ripostigli laterali sono numerosi e molto capienti.

La cabina di prua è del tipo classico, con due cuccette convergenti ed ampi gavoni sottostanti. Nella barca che abbiamo provato, nel gavone centrale era stato sistemato il "bow jet".

Questo interessante e praticissimo sistema consiste in una pompa elettrica con girante e motore di grande potenza che permette di aspirare acqua dalla parte centrale della chiglia e di dirigerla a destra o a sinistra provocando —rispettivamente— uno spostamento della prora verso sinistra o verso dritta, con conseguente grande miglioramento delle qualità evolutive della barca.

ZONA CARTEGGIO

La grande zona carteggio è ricavata a sinistra della discesa. Tutto è dimensionato in modo esemplare e gli spazi per la strumentazione sono capaci di soddisfare qualsiasi esigenza. Il tavolo permette di svolgere interamente le carte nautiche di formato regolare.

ARMADI

Esistono tre armadi a tutta altezza, due nella zona prodiera ed uno nella cabina di poppa. Lungo tutte le murate sono ricavati innumerevoli stipetti e ripostigli. Un numero, più che sufficiente per lunghe crociere.

CALA VELE

L'ampia e molto abitabile cabina di prua sacrifica la possibilità di una vera cala vele. Esistono due grandi gavoni al-

l'estremità poppiera che sono sfruttati soprattutto come ripostiglio per i parabordi. Deve essere comunque sottolineata il fatto che barche come l'Hallberg-Rassy 49' impongono l'uso di avvolgi-fiocco e di avvolgiranda: da qui la scarsa esigenza di una vera cala vele (anche se non è pensabile che questa barca, date le rilevanti dimensioni, non possa fare a meno di disporre di una sia più minima dotazione di vele).

ABITABILITÀ

Inutile ribadire che l'Hallberg-Rassy 49' è una grande barca in tutti i sensi, anche per quanto riguarda volumi e abitabilità. Il quadrato è ampio e non manca l'aria nemmeno nei locali igienici.

Nella cabina di prua ed in quella di poppa, come in quella laterale prodiera, c'è molta possibilità di movimenti. L'altezza sotto i bagli è abbondante in tutta la barca.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Hallberg-Rassy 49'
 Cantiere: Hallberg-Rassy, Ellös (Svezia)
 Progettista: Olle Enderlein e Christoph Rassy
 Distributore o importatore: T Yachts - via Salento 12 Roma - Tel. 06/426537

Generalità

Materiale di costruzione: VTR. Lunghezza f.t.: mt 14,96. Lunghezza al galleggiamento: mt 12,50. Larghezza max: mt 4,42. Immersione: mt 2,20. Dislocamento: Kg 18.000. Zavorra: Kg 8.100. Tipo di attrezzatura: sloop-ketch. Omologazione R.I.Na.: no.

Piano velico e attrezzatura

Randa: mq 44. Genoa: mq 77. Fiocco 1: mq 51. Mezzana: mq 15. Tormentina: mq 28. Superficie velica (randa più genoa): mq 136. Spi: mq 165. Albero: mt 17,60. Materiale albero: alluminio. Diametro strallo di prua: mm 12. Diametro sartame: mm 10/12. Verricelli: Lewmar. Timoneria: meccanica.

Indici di prestazione

Slanci della carena LOA/LWL = 1,19. Finezza della carena BWL/LWL = 0,35. Rapporto di zavorra (Z/Δ) 100 = 45. Indice di stabilità di forma SA x H/(BWL)³ = 27,71. Superficie velica per tonnellate SA/Δ; mq/tonn = 7,55. Potenza motrice per tonn HP/Δ; cv/tonn = 7,22. Numero di Bruce B √SA³/√Δ = 0,445. Dislocamento relativo Δ/(LWL)³; Kg/m³ = 9,21.

Impianto elettrico

Originariamente è triplice: uno a 12 volt per il motore (avviamento, strumentazione etc.), un secondo impianto a 24 volt per i servizi, ed un terzo a 220 volt alimentato o dal generatore o dal raddrizzatore per il collegamento a terra. Le potenze delle batterie sono: 133 Ah. per il motore (12 V.) e 266 Ah. per i servizi (24 V.). La barca da noi provata era stata modificata e tutto l'impianto in CC è ora a 24 V.

IMPRESSIONI IN NAVIGAZIONE

QUALITÀ NAUTICHE

Siamo usciti dal porto di Lavagna con forti raffiche di tramontana e onda lunga da sud-ovest. A tutte le andature l'HR 49' dimostra di possedere notevole potenza. I passaggi sull'onda sono morbidi. Ottima la stabilità di rotta.

ANDATURA SOTTO VELA

È decisamente positiva: con raffiche da 50 nodi alziamo un genoa intermedio e maestra terzarolata. È bolina larga, potente, senza spiacevoli spruzzi a bordo. La grande stabilità di forma impedisce assetti sgradevoli in ogni condizione. In coperta si corre bene, ovunque c'è un appiglio e questo dà un ulteriore senso di sicurezza.

MANOVRABILITÀ A MOTORE

La manovrabilità è il punto di forza di questo 49 piedi. In porto il "bow jet" è fantastico: infatti giostrare in spazi ristretti con un 15 metri non è facile, in quanto la chiglia semi-lunga permette scarsi "volteggi". Dopo che si è presa la mano siamo però convinti che l'HR 49' risulterebbe docile anche senza l'aiuto

dello "spruzzetto" di prua. In mare aperto lo scafo è molto agile al timone e risponde prontamente. Il rumore del motore, insonorizzato a regola d'arte, è impercettibile. Nessuna vibrazione sospetta grazie anche alla equilibratura dinamica e statica dell'elica. Un grande vantaggio per l'albero e per le boccole, oltre che per i passeggeri.

AUTONOMIA

Supponendo un consumo di circa 200 gr/cv ora ed ipotizzando di utilizzare una potenza di 50 cv in crociera, questo motorsailer ha un'autonomia di circa 850 miglia, con oltre 1000 litri di gasolio.

Alberto Bonzi

COSA OFFRE IL MERCATO

CARATTERISTICHE	HR 49'	SWAN 47	TRINIDAD	COMET 15	QUEEN 55
Lunghezza ft (mt)	14,96	14,57	14,50	14,60	16,48
Lungh. al gallegg. (mt)	12,50	11,05	12,60	12,40	12,51
Larghezza (mt)	4,42	4,19	4,60	4,30	3,45
Immersione (mt)	2,20	2,40	1,40/2,65	1,95	2,20
Dislocamento (Kg)	18.000	14.800	12.500	13.500	10.500
Zavorra (Kg)	8.100	7.000	4.700	5.000	5.500
Posti letto	10	8	12	9+3	8
Motorizzazione	Volvo 130 cv	Volvo 75 cv	Perkins 90 cv	72/100 cv	Volvo 75 cv
Progetto	Enderlein Rassy	S & S	Ribadau Dumas	F & F	Sodergreen
Costruttore	Hallberg Rassy	Nautor	Jeanneau	Comar	Adria Yacht
Importatore	T Yachts	Nautor Italia	Jeanneau Italia	—	—

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.