

DUFOUR 54'

Testo e foto
di Stefano Ruia

Dufour è un nome leggendario. Per gli appassionati della vela da crociera ha significato imbarcazioni rivoluzionarie, dalle caratteristi-

che invidiabili. A torto o a ragione Michel Dufour è considerato il padre dei cabinati a grande stabilità di forma (come l'Arpege, largo ben tre metri su nove di lunghezza), delle barche leggere, dei controstampi integrali. La Dufour si era specializzata nella produzio-

ne in serie di barche di alto livello qualitativo, una produzione buona in tempi di boom economico ma che mal si adatta ai periodi di crisi, quando sopravvivono solo produzioni in serie di qualità inferiore o produzioni su commessa di esemplari di alta qualità. Per tale motivo alcuni anni fa il cantiere, con un ampio parco di imbarcazioni invendute, fu costretto alla chiusura. Da qualche tempo l'azienda, con il nome Dufour & Sparks, è rinata, dedicandosi a produrre poche imbarcazioni di alta qualità e lavorazioni in conto terzi. Grazie anche alla preziosa esperienza di un uomo di prestigio come Henry Wauquiez, sales & marketing manager, oggi la Dufour & Sparks impegna settanta persone nella produzione di imbarcazioni finite (66%) e come sub-contractor (34%). La gamma produttiva è limitata per il momento a tre modelli: 39, 42 e 54 piedi. E' al varo il nuovo 48' e fra pochi mesi uscirà anche un

56'. Tutti i modelli sono caratterizzati dall'alta qualità della realizzazione, sebbene i costi siano competitivi rispetto ai "mostri sacri" del Nord Europa. In particolare questa alta qualità è realizzata sull'attuale ammiraglia, il 54', non a caso l'imbarcazione più venduta del cantiere franco-americano. Altro concetto di base è la modularità degli interni. Ogni armatore può decidere una particolare sistemazione della disposizione e degli accessori interni, con il solo obbligo di rispettare alcuni punti fondamentali, necessari per garantire l'omogeneità strutturale dell'imbarcazione. Sull'esemplare provato la dinette aveva dimensioni leggermente diverse dal normale, cosa che ha costretto ad una serie infinita di piccole modifiche di tutti gli arredi. La causa di ciò è il fatto che, essendo la moglie dell'armatore una pianista, il tavolo doveva contenere un pianoforte a scomparsa. Più personalizzata di così...!



SCHEDA TECNICA

Progettista: Philippe Harlé e Alain Mortain - Costruttore: Dufour & Sparks (Francia) - Importatore: Tigap-Tigullio Approdi - Porto Turistico - 16033 Lavagna (GE), tel. 0185/307753 o 321562 - Abilitazione alla navigazione: oltre 6 miglia - Stazza lorda: t 29,45 - Chiglia: tonda a deriva fissa - Lunghezza f.t.: m 16,70 - Lunghezza scafo: m 16,07 - Lunghezza al galleggiamento (escluso timone): m 13,70 - Larghezza massima: m 4,95 - Pescaggio: m 2,40 (standard) /2,80 - Dislocamento: kg 17.000 - Peso zavorra: kg 4.800 - Rapporto zavorra dislocamento: 28,24% - Motorizzazione su barca provata: 1x85 HP EB Yanmar - Velocità massima dichiarata a motore: nodi 9,5 (crociera 7,5) - Velocità massima dichiarata a vela: nodi 12 (media max 9,5) - Capacità serbatoio carburante inox: l 1000 - Capacità serbatoio acqua: l 1100 - Totale servizi igienici: 4 - Totale posti letto: 6 in 3 ambienti - Portata omologata: 12/15 persone - Tipo di armamento: sloop in testa, con albero Sparcraft poggiato in coperta, a tre ordini di crocette. E' possibile amarlo a cutter con trinchettina - Altezza albero: m 19,5 (optional 22,2) - Superficie velica totale: mq 147



CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

STRUTTURE

Materiale di costruzione scafo: stratificato in atmosfera controllata con sandwich di vetroresina poliestere - Materiale di costruzione coperta: stratificato in atmosfera controllata con sandwich di vetroresina poliestere e schiuma di PVC ad alta densità con spessore di 25 mm. Resina poliestere di tipo isoftalico per una migliore resistenza all'osmosi. Controstampo integrale, anche per la coperta. Linea di galleggiamento e decorazioni sono ottenute colorando il gelcoat, quindi sono indissolubili dallo scafo. La coperta presenta rivestimenti e decorazioni in teak della Birmania. - Giunzione scafo-coperta: con resina, successivamente stratificata. Infine la giunzione è imbullonata tramite falchetta con contropacca - Collegamento bulbo-scafo: bulbo in piombo collegato mediante bulloni con contropiastra stratificata. Tutto il bulbo è stratificato.

COPERTA

Organizzazione zona prua: tutto ben disposto e già in posizione utile. Sull'esemplare provato erano installati due verricelli salpa ancore GDI, con comando ripetuto a distanza (sulla timoneria). Bitte e passacavi realizzati in acciaio inox - Ferramenta: tutta, o quasi, in acciaio inox. I pulpiti sono apparsi robusti, i candelieri un poco meno. Le finestre e i passi d'uomo possono avere cornici inox. Sempre inox sono le cuffie delle maniche a vento. - Caratteristiche attrezzatura: la versione standard è a sloop in testa d'albero, anche se è disponibile una strallo di trinchetta mobile, da armare quando necessario. Il sartame è discontinuo, in cavo inox. Il tipo di vele è deciso dal cliente. Sull'esemplare provato vi erano genoa su avvolgifiocco e randa interamente steccata, con presa di terzaroli classica ed inferitura scorrevole su carrelli a sfere Harken; inoltre, a coadiuvare il paterazzo sdoppiato in basso vi era una coppia di volanti non strutturali - Caratteristiche manovre: il genoa è su avvolgifiocco Profurl (idraulico sulla barca provata), mentre per la randa è disponibile un avvolgitore (optional). La dotazione standard include due verricelli sull'albero per le drizze ed uno per la presa di terzaroli, più due verricelli dei servizi e due di scotta, tutti Bariat self-tailing. L'esemplare provato ne montava invece altri due per lo spinnaker e quelli delle scotte del genoa erano azionati idraulicamente. I carrelli del genoa sono Antal a circolazione di sfere. Il trasto è dello stesso tipo ma di marca Harken. I rinvii ed i bozzelli sono degli ottimi Antal, di giusto dimensionamento - Timoneria: il grande timone a ruota Whitlock, con una ruota di legno del diametro di m 1,50, è posto al termine del pozzetto, con una colonnina supportante anche una "plancia di comando". Sulla plancia sono riportati tutti i comandi ed i segnali principali, quali quelli del motore, della centralina e delle valvole idrauliche, dello spintore di prua, di navigazione (bussola, loran, ecoscandaglio ecc.), dei verricelli

salpa ancore - Organizzazione pozzetto: molto ben concepito il pozzetto, salvo il passaggio alla posizione del timoniere che deve avvenire scavalcando la grande ruota. Eccezionale l'organizzazione dei gavoni, con vani appositamente divisi per contenere molte cose in un perfetto ordine! La doccia esterna dispone di acqua calda e fredda. Discesa sotto coperta: comoda e facilmente praticabile, con un valido sistema di chiusura - Autogonfiabile: due i gavoni riservati agli autogonfiabili, subito dietro il timoniere, da dove possono essere facilmente sfilati lateralmente, senza impedimenti di sorta - Discesa a mare e risalita: facilitata dallo specchio poppiero ribaltabile sull'esemplare provato. Un'altra versione ha lo specchio di poppa aperto con panca per il timoniere, ed il passaggio allo spoiler diventa più difficile. Sullo specchio ribaltabile è incorporata una scaletta per la risalita dal bagno, molto comoda.

INTERNI

Materiali: tutti gli interni sono realizzati con teak biondo di Birmania, con modanature in legno massello. Tutti i pezzi che compongono i mobili vengono dallo stesso tronco, per assicurare continuità ed armonia di venatura - Cabina di prua: molto curato l'arredamento, con un grande letto doppio comodamente fasciato da cuscini. Valide l'aerazione e l'illuminazione. Bello il mobile da trucco posto per madiere - Quadrato: il bellissimo tavolo intarsiato consente a otto persone di mangiare comodamente. Ottima la ventilazione, come pure l'illuminazione naturale ed artificiale. Ricco di appigli e tientibene, questo quadrato sembra destinato alle navigazioni impegnative. Molto curata la stipetteria con numerosi gavoni, alcuni molti "specializzati", come quello per il secchio dei rifiuti, accessibile tramite un tappo di largo diametro direttamente dal piano di lavoro - Zona carteggio: comoda ed accogliente, con molto spazio per gli accessori elettronici, le carte, le pubblicazioni nautiche. Bello il quadro elettrico di comando. Zona cucina e cambusa: separata idealmente dal quadrato da un elemento d'appoggio e decorativo. Ottima la cappa d'aspirazione elettrica - Cabina di poppa: ben realizzate le due cabine di poppa, cui possiamo addebitare solo una scarsa illuminazione naturale - Servizi comuni: ogni cabina poppiera dispone di un proprio bagno di buone dimensioni, accessibile anche dal quadrato tramite un'altra porta - Vano e locale motori: situato sotto la scala di accesso, accessibile da tre lati, ci è sembrato un po' stretto. L'insonorizzazione dei portelli di accesso potrebbe essere migliorata. La ventilazione è forzata tramite ventilatore anticiscintilla.

ACCESSORI

Dotazioni di serie: tangone ed attrezzatura spinnaker. Sull'esemplare provato era installato uno spintore di prua per il controllo durante le manovre, che rappresenta un efficiente aiuto soprattutto nell'ormeggio con vento.



LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: nodi 4/5 nodi - Mare: calmo

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità massima a vela: le scarse condizioni di vento non ci hanno permesso di raggiungere velocità degne di nota - Velocità massima a motore: nodi 9,4.

IMPRESSIONI AL TIMONE

Valutazione delle prestazioni: le condizioni di vento estremamente scarso non ci hanno consentito di apprezzare le doti velocistiche dell'imbarcazione, che peraltro appena preso il passo approfittava di ogni refolo per aggiungere strada a quella già compiuta. Si tratta di un'imbarcazione da crociera che, con un Beaufort adeguato, raggiunge prestazioni eccellenti. La navigazione a motore è silenziosa e resa facile dal grande timone a ruota. Ottima la manovrabilità in porto, grazie anche allo spintore di prua.

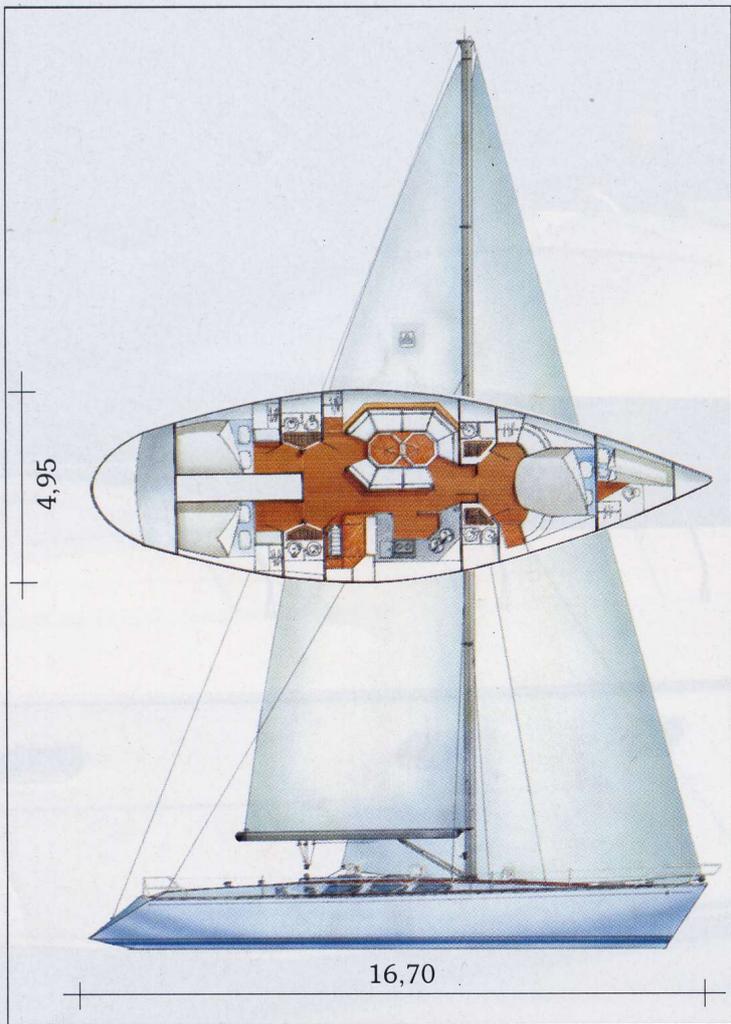
VALUTAZIONI SULLA BARCA

Progetto: barca di gran classe, disegnata tenendo ben in mente le esigenze di chi naviga davvero - Costruzione: ottimi i materiali impiegati e di alta qualità le finiture. La barca provata aveva "in chiglia" sei mesi di navigazione ed appariva ancora perfettamente nuova, tanto da essere esposta ad un Salone - Coperta: improntata alla massima efficienza. Tutto è a portata di mano. Ottimo antisdrucchiolo, grazie al bellissimo teak. I candelieri, fissati solo alla falchetta, potrebbero essere sistemati meglio - Attrezzatura: l'albero lavora perfettamente, senza recare fastidio alle vele. Ottimo il sartame, adeguatamente dimensionato - Manovre: ottima la funzionalità di tutte le attrezzature di coperta, di elevata qualità e adeguato dimensionamento - Motore: la plancetta di comando ne rende facile l'uso. La silenziosità in navigazione è buona e contenutissime le vibrazioni, anche nelle cabine di poppa - Pozzetto: confortevole e ben dimensionato. L'ergonomia del pozzetto e delle discese e risalite a mare è molto curata - Posto di governo: di grande funzionalità, con ottima visibilità - Posizione autogonfiabile: facilmente ed immediatamente accessibile, buona l'idea di fornirne due di minori dimensioni, quindi più leggeri e maneggevoli - Interni: molto belli e realizzati con materiali di gran pregio. Ingegnosa la trovata della luce negli armadi che si accende automaticamente all'apertura dello sportello - Impiantistica: sia l'impianto elettrico (12V motore, 24V servizi, 220V gruppo elettrogeno) che quello idrico sono realizzati con cura. I fili sono tutti numerati per una facile identificazione, mentre i tubi sono diversi per il circuito dell'acqua calda e quello della fredda. Bella la realizzazione e l'installazione dei serbatoi. Gli interruttori di comando delle pompe di scarico delle docce sono temporizzati.

QUELLO CHE CI È PIACIUTO DI PIU': la qualità della realizzazione e dei materiali impiegati, sia per gli interni che per gli esterni, pur con un prezzo dell'imbarcazione contenuto; l'isolamento termico della coperta; i grandi gavoni esterni.

QUELLO CHE CI È PIACIUTO DI MENO: il passaggio dalla postazione del timoniere al resto del pozzetto; il fissaggio dei candelieri.





Nella pagina accanto, in alto a sinistra, l'angolo del navigatore è veramente completo; gli strumenti elettronici sono optional scelti dall'armatore e montati dal cantiere. In alto a destra, l'accogliente quadrato: si notano la piacevole estetica del tavolo e le numerose sedute possibili. Foto al centro, basta ribaltare un piano e il tavolo della dinette diventa pianoforte, ovviamente optional. In basso, l'angolo cucina è spazioso ma nel contempo raccolto. Ideale per cucinare in navigazione; valida la cappa elettrica con luci. Sopra, il profilo e gli interni della barca: ottimo lo sfruttamento dello spazio.



Nella foto accanto, la bella scala di accesso che si può ribaltare, accedendo così ai gruppi pompanti ed al motore. Sotto a sinistra, una delle due cabine di poppa e, qui sotto, in uno dei due bagni prodieri è stata inserita la lavatrice. In basso a sinistra, come si presenta uno dei due bagni di poppa; nella foto più grande, la cabina di prua armatoriale sull'esemplare provato. In questo spazio possono anche essere realizzate due cabine a due letti sovrapposti.

