

Progetto 181



# Dragonfly 1200

**Pensato e realizzato  
con molta cura, veloce  
facile da portare, questo  
tri danese rappresenta  
uno dei rarissimi  
multiscafi "possibili"  
per i nostri porti.**

di **VANNI GALGANI**

**I** multiscafi costituiscono un mondo a parte. La categoria comprende tutte quelle imbarcazioni che hanno più di uno scafo, di cui i più sviluppati sono i catamarani (due scafi, dove si sviluppano le cabine, e grosse traversine su cui si trova la zona giorno) e i trimarani (tre scafi, quello centrale simile a uno scafo tradizionale ma più stretto e meno abitabile, due scafi laterali di solo supporto). Spesso chi ama queste imbarcazioni particolari, nate da ispirazioni di popoli esotici, lo fa in modo viscerale e totale. Molti velisti "tradizionali", una volta provato un multiscafo, non sono più tornati indietro. È un po' come per le auto sportive: sono scomode, costano un occhio e, in un mondo pieno di autovelox, non hanno neanche più tanto senso; eppure il loro mercato è sempre vivo, perché chi li ama, lo fa per le sensazioni che danno o anche semplicemente per quello che rappresentano. I multiscafi, però, hanno un altro grande problema: il "parcheggio". Quando nessun porto italiano è attrezzato per accoglierli. O meglio: tutti li accolgono, a patto che paghino due posti barca. Se con i catamarani non c'è niente da fare, per i trimarani alcuni cantieri hanno studiato soluzioni che ne riducono la larghezza all'ormeggio fino a renderli simili ai corrispondenti monoscafi. Tra questi, Fare Vela ha scelto il danese Quorning, produttore dei tri più rifiniti al mondo.

# DRAGONFLY 1200

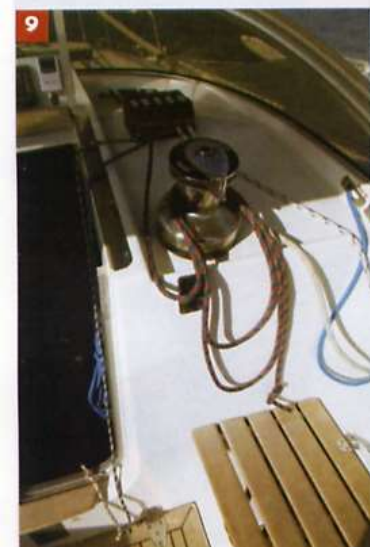
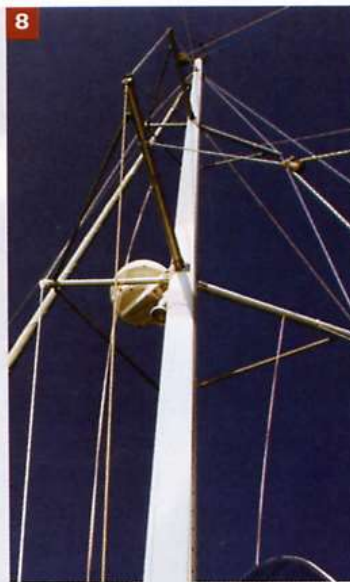


Se vi capiterà di vedere uno di questi incredibili trimarani all'ormeggio, ne rimarrete affascinati e incuriositi. I Quorning non sono gli unici ad avere la possibilità di chiudere gli scafi (vi sono, per esempio, anche gli americani Corsair), ma sono probabilmente quelli che, come abitabilità, stile e qualità, più si avvicinano alle tradizionali barche da crociera di lusso. Con la differenza che potrete navigare a vela veloci come un motoscafo (intendiamo dire sopra i 15 nodi). Il cantiere danese propone una gamma che va dal piccolo 800, il tri con cui il mitico Paul Elvström si diverte a scorrazzare per il Mar Baltico, al best-seller 920, proposto anche nell'incredibile versione "Extreme", fino a questo 1200, blue water crui-

ser adatto anche a traversate oceaniche. La tradizione Quorning nasce nel lontano 1947, quando il fondatore, Børge Quorning, cominciò a occuparsi della costruzione di barche da lavoro e da diporto. Nel 1967 ha impiantato il suo cantiere, che conduce con il figlio Jens, da cui sono uscite più di 800 barche delle quali 300 sono trimarani. Il principale motivo per cui questi ultimi sono famosi è il sistema denominato "swing wing", gioco di parole che letteralmente significa ali ruotanti, cioè il meccanismo per cui in pochi secondi (per l'esattezza 32 nel caso del 1200) si possono addossare gli scafi laterali a quello centrale rendendo la larghezza "da ormeggio" simile a monoscafi di pari lunghezza. Ma questo è solo un dettaglio:

la qualità della costruzione, il livello delle finiture e la dotazione di componenti al top pongono i Quorning nella massima classe della migliore tradizione nordica. **Il progetto**, firmato dagli stessi Quorning padre e figlio, presenta due scafi laterali dalla buona portanza e uno scafo centrale piuttosto voluminoso dalle linee marine, dotato di baffi tipo motoscafo che consentono una riduzione di superficie bagnata in prossimità del galleggiamento e garantiscono una riserva di spinta alle elevate velocità e con mare formato, oltre ad aumentare i volumi interni. La deriva è mobile e rientra completamente nello scafo consentendo di spiaggiare. **Il piano velico** frazionato, decisamente abbondante, è dominato dalla grande randa do-

**1.** la differenza di spazio vivibile in coperta rispetto a un monoscafo è abissale. Da notare anche la notevole larghezza della tuga. **2.** il pozzetto ha conformazione e dimensioni identiche alle barche tradizionali a pozzetto centrale. **3.** questa è la situazione all'ormeggio, un normale posto barca. **4, 5, 6.** la manovra di chiusura (che va fatta in porto o in acque ridossate) dura pochi secondi. Nella foto 4 si vede il punto di cerniera delle traverse, veramente robusto; nelle foto successive le fasi della manovra, che avviene azionando un'unica cima a circuito chiuso servita da un winch elettrico



**7.** il pozzetto, spazioso e riparato, può essere chiuso completamente con varie cappottine. **Unico difetto:** l'enorme quantità di cime che vi sono rinviate richiede un certo periodo di apprendistato. Guardate anche che razza di spazio prendisole garantiscono i trampolini! **8.** il complesso sistema di sartie e crocette che garantisce la rigidità all'albero in carbonio. **9.** i due winch sulla tuga, che servono una buona parte delle manovre, sono elettrici di serie. **10.** anche se vi venisse voglia di saltare sui trampolini come bambini non vi preoccupate: sono garantiti per tenere 8 persone

tata di forte allunamento. La stabilità dell'albero (di serie in carbonio) è garantita dal complesso sistema di sartie e crocette denominato "quattro" e dalle volanti laterali che lavorano anche a scafi chiusi. **In coperta** si gode il vero vantaggio, in termini di spazio, dei multiscafi (70 mq di superficie utile). Intendiamoci, lo scafo vero e proprio è piuttosto stretto e quasi totalmente occupato dalla tuga (infatti all'ormeggio i passaggi risultano alquanto scomodi). Ma in navigazione e alla fonda, quando gli scafi sono aperti, la sensazione è incredibile: le parti non adiacenti ai trampolini (cioè la prua e la poppa) sono protette da rigidi pulpiti in acciaio, il resto è robusta rete garantita per forti carichi: vi ci potrete sdaiare, camminare velo-

cemente passando in un attimo da parte a parte, far saltare e giocare i vostri bambini in sicurezza, il tutto navigando a 15 nodi con la barca dritta e stabile. Oltre questo, a parte il grande gavone di prua per l'ancora e la plancetta di poppa per il bagno, la vita si svolge nel riparato e discretamente dimensionato pozzetto, dove sono rinviate tutte le manovre. Qui va detto che, prima di prendere la mano, vi ci vorrà un po' di tempo, perché "tutte le manovre" significa uno sperverso di cime (circa 20 per parte) rinviate su una collezione di stopper piazzati e nascosti anche dentro i paraonde. Ma è solo questione di pratica, in linea di massima le manovre sono semplici e ben servite dagli abbondanti winch.

**A.** l'incredibile tecnologia applicata a moltissime parti del Dragonfly (nella foto il robustissimo attacco rotante della traversa allo scafo laterale) ne giustifica il costo elevato. **B.** gli interni degli scafi laterali sono adibiti a grandi gavoni ma hanno spazio sufficiente per organizzarvi cuccette di fortuna. **C.** il frigo in pozzetto (opzionale), grande e facilmente accessibile. **D.** la sala macchine ha accesso e dimensioni da motoscafo

# DRAGONFLY 1200



Il prezzo elevato del Dragonfly 1200 è dovuto principalmente alla cura delle finiture, alla scelta di componenti di elevata qualità e, soprattutto, alle alte tecnologie usate **nella costruzione**. I materiali impiegati sono le fibre di vetro biassiali, l'espanso in pvc a cellula chiusa e la resina sia poliesteri che vinilesteri; la tecnica è a sandwich. Fin qui, impostazione raffinata ma nulla di speciale: è però nei particolari e nei vari componenti strutturali che la tecnologia è all'avanguardia.

Immaginatevi gli sforzi che gli scafi laterali scaricano sulle traverse e, quindi, sugli snodi girevoli che, quando fissati in posizione aperta, devono diventare un tutt'uno con lo scafo centrale. Di conseguenza gli attacchi, le parti

mobili, le cerniere e le paratie in corrispondenza delle traverse, devono essere elementi estremamente robusti, senza però eccedere nel peso: non dimenticate che il dislocamento è di soli 5.000 chili. Se lo spazio fuori è abbondante, **negli interni** si soffre un po', anche se la dimensione di 12 metri e il particolare disegno delle sezioni consentono di avere una larghezza dello scafo centrale accettabile: quindi ambienti vivibili, a volte anche comodi. Come nel caso **del quadrato**: già dalle foto potete capire che è una cabina luminosa e ben proporzionata, che compensa la larghezza ridotta con una buona lunghezza e con un corretto disegno degli elementi. In particolare **la dinette**, dove la quota obbligatoria dell'elegante ta-

volo montato sulla scassa di deriva è felicemente risolta col rialzo di una parte del pavimento (sotto il quale trova volume un serbatoio) e con l'adozione di una pedana mobile per consentire il giusto appoggio ai piedi per il divano di dritta senza penalizzare l'altezza nel passaggio. **Il carteggio**, nella versione di serie, è un buon tavolo con un discreto volume di stivaggio e un frigo montato alle sue spalle; sull'esemplare in prova l'armatore ha preferito ottenere un bagno per gli ospiti (dedicando così quello di prua completamente alla cabina armatoriale), e ha risolto l'area dedicata alla navigazione con un pianetto ribaltabile che sfrutta come seduta il divano. Sulla sinistra dell'ingresso trova (poco) spazio **la cucina**, unico

**1. nonostante la larghezza ridotta lo spazio in quadrato è più che accettabile e le altezze sempre abbondanti. Molto curati i particolari e la lavorazione del legno**  
**2. il bellissimo tavolo ovale in teak montato sulla scassa della deriva consente di apparecchiare 5/6 posti.**  
**3. la cucina risulta effettivamente un po' sacrificata anche se funzionale. Nella versione standard il frigo si trova alle spalle del carteggio, in quella in prova era addirittura in pozzetto**



**4. la cabina di prua è assimilabile a una accogliente e intima alcova: quando si aggiunge il triangolo per rendere il letto matrimoniale non si ha più calpestio e, subito oltre la piccola porta scorrevole, c'è il bagno passante.**

**5. la cabina di poppa ha due letti raccolti ma regolari, mentre scarseggiano le altezze.**

**6. il bagno in quadrato (opzionale), ricavato al posto del carteggio. 7. il minibagno nella cabina di poppa; di serie è previsto un lavello con ribaltina.**

**8. per aumentare il calpestio della cabina di poppa i gradini della scala si chiudono**

elemento abbastanza sacrificato della barca. Il disegno è razionale e gli spazi ben sfruttati, ma i volumi di stivaggio sono assai limitati e non c'è posto per un frigo (che, nella barca in prova, era in pozzetto sotto una panca). Andando verso prua si incontra l'unico **bagno** veramente vivibile, dotato di impianto doccia, lavello di buone dimensioni, wc grande, e discreto spazio di stivaggio. Ha però il difetto di essere passante, quindi a stretto contatto con la cabina di prua, dalla quale lo separa una esile porta scorrevole. Quindi, se si tiene alla privacy, può essere corretta la scelta di averne un altro in dinette. **La cabina di prua** è calda e accogliente, resa ancora più romantica dai due oblò a scafo che, leggermente inclinati verso il



basso, proiettano i riflessi del mare all'interno. Come per tutti gli altri ambienti, la fattura degli arredi e dei rivestimenti è di alto livello. Tramite un ingresso separato dal pozzetto si accede **alla cabina di poppa**, un miniappartamento dotato di due letti in piano e, standard, di un lavello ribaltabile con sotto un wc. Sulla nostra barca, nello stesso spazio è stato ricavato un angusto locale wc con piccolo lavello e oblò. Sia nella cabina che, ancor di più, nel bagnetto, l'altezza è limitata. Sul Dragonfly si deve viaggiare leggeri. L'unico armadio in tutta la barca si trova nel bagno di prua; per il resto solo stipetti e mensole, quindi occhio alle borse dei vostri ospiti! Di buona qualità, infine, tutti i componenti, dalla ferramenta alle lampade.



**A. la pedana poggiapiedi per il divano di dritta consente di livellare il pavimento della dinette mantenendo un'altezza corretta nel passaggio.**

**B. gli armadi scarseggiano ovunque: nella cabina di prua ci sono solo mensole e questi due stipetti, in mezzo ai quali è possibile installare una piccola televisione. C, D. nella versione in prova il carteggio era ridotto a un ridicolo strapuntino, anche se lo spazio per l'elettronica rimaneva buono**

# DRAGONFLY 1200

FOTO DE MARIA (CANONI)



FOTO DE MARIA (CANONI)



FOTO DE MARIA (CANONI)

## Benvenuti a bordo

Dopo tante chiacchiere su come è fatto, vi dobbiamo confessare che l'unico modo per "capire" il Dragonfly 1200 è provarlo. Già solo passeggiarci con gli scafi aperti vi dà una sensazione di potenza e libertà, come se aveste le ali di Leonardo. La barca si muove in un equilibrio precario e leggerissimo. Non rolla: spo-

sta delicatamente e impercettibilmente il suo appoggio da uno scafo all'altro. Con le vele, questa sensazione di instabilità surreale si tramuta in possente stabilità dinamica, la stessa differenza che c'è, in aereo tra quando saltella sulle ruote in pista e quando, invece, decolla sotto la potenza dei suoi motori. Le raffiche, non avendo la possibilità di sbandare la barca, la possono solo spingere (o risucchiare) in avanti, traducendo tutta la loro energia in accelerazione. Stando al timone si prova l'effetto ski-lift, come se foste improvvisamente proiettati in avanti da una forza invisibile. Certo, i puristi dei trimarani da competizione vi potranno dire che, in confronto, il Dragonfly è una specie di camper: ma per chi è abituato ai monoscafi da crociera la sensazione è quella. La nostra prova si è svolta in una giornata raffinata con vento tra i 10 e i 22 nodi: lo direste, guardando le foto? Niente alberi sbandati o baffoni di prua, ma una sensazione di scivolamento sull'acqua. Il tutto navigando tra i 9 e gli 11 nodi ma, e questo sì che potete vederlo dalle foto, avevamo la carena, anzi le carene, decisamente sporche. Bisogna dirlo: il Dragonfly è leggero e liscio, e tale deve rimanere. Mal sopporta vegetazioni sugli scafi e carichi eccessivi. In situazioni normali, con

le nostre condizioni avrebbe raggiunto i 13 nodi. In ogni caso, a vela può superare i 20 nodi in totale sicurezza, così come a motore viaggia sui 14. E questo rimanendo piatti, rilassati, cucinando o leggendo un libro (ma chi ha voglia di leggere quando si sfreccia a 20 nodi!). Le manovre sono molto complete e, per questo, numerose e complicate da individuare: basta però prenderci la mano. Forse ci metterete un po' di più ma, alla fine, riuscirete a manovrare il Dragonfly 1200 anche da soli, perché tutto è rinviato in pozzetto e i winch elettrici danno una buona mano. In bolina stringe circa 40° di vento reale. Quando superate tale angolo, non avete bisogno di guardare lo strumento per accorgervene: rallenta sensibilmente, di botto, consentendovi di trovare l'angolo giusto con l'istinto. Nessun problema per le virate: diversamente dai catamarani, i tri virano senza esitazioni e, se volete velocizzare la manovra, basta tenere il fiocco a collo e cazarlo velocemente sulle altre mure, agevolando la poggiate. Manovrando a motore con gli scafi chiusi il raggio di sterzata è piuttosto ampio (il timone è piccolo e posto a poppa estrema): importante aiutarsi con l'elica di prua (opzionale) e, soprattutto, non dimenticarsi di abbassare la deriva. La barca in prova aveva il motore da 105 hp, un'esagerazione: i 55 di serie sono più che sufficienti e, se si vuole più sprint, c'è il 75 hp. Un'ultima nota per chi fosse spaventato dalla manovra di chiusura degli scafi: basta, nell'ordine, mollare il tirante di prua, mollare le volanti dell'albero, mollare il paranco che tiene in tensione i trampolini, e manovrare, con i winch elettrici, la cima a circuito chiuso, stando attenti che qualche cima non si incastri; circa mezzo minuto (quando siete allenati) per lato, e siete pronti all'ormeggio.

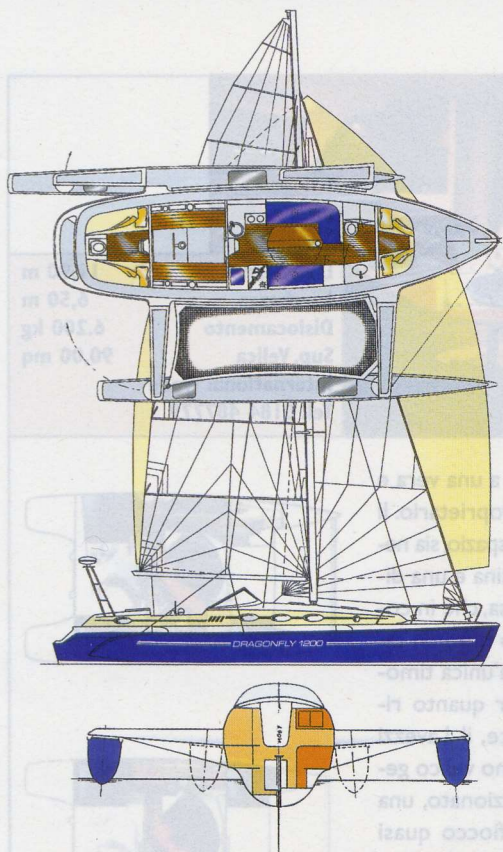


FOTO DE MARIA (CANON)



FOTO DE MARIA (CANON)

### UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	187x46 cm
Spazio tra panche	94 cm
Passavanti	22 cm
Tavolo dinette	135x103 cm
Tavolo carteggio	57x37 cm
Letto prua	214x176÷96 cm
Letti poppa	200x73÷46 cm
Larghezza porte	45 cm
Area coperta	70 mq

## DEDICATO A ...

Dedicato a tutti quelli che amano i multiscafi ma che, in Italia (e un po' in tutto il Mediterraneo), si sentono esclusi per non avere aree nei porti dedicate all'ormeggio. Dedicato anche a chi ama volare sull'acqua ma non vuole perdere la possibilità di fare lunghe crociere. Si dice che chi sale su un multiscafo poi non voglia più scendere. Lo stesso Elvström ha detto: "Ho comprato il Dragonfly per il suo concetto di crociera che combina la velocità con il comfort: questa barca mi ha dato più piacere di navigare di qualunque altra". È proprio questo il segreto: il piacere di navigare, l'ebbrezza del vento tra i capelli, la possibilità di raggiungere mete con una rapidità impensabile, l'opportunità di fare molte più miglia e, quindi, di visitare più posti, di vedere più cose, di avere più tempo per rilassarsi. Certo, il Dragonfly 1200 è caro, ma il suo prezzo non è paragonabile perché, in pratica, non ha concorrenti. E poi, vuoi mettere la soddisfazione di sorpassare a vela dei motoscafi?



FOTO QUORNING BOATS

## I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
LAGOON 410	Lagoon	12,37	7,09	7.200	93,60	234.250
CATANA 401 ESPRIT	Catana	12,50	6,70	6.200	89,00	347.965
LAVEZZI 40	Fountaine Pajot	11,90	6,50	6.200	90,00	220.000
OUTREMER 40	Outremer	12,10	6,80	4.000	92,00	239.500

## SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Børge & Jens Quorning

Lunghezza (scafi aperti e chiusi)	11,98/13,60	m
Larghezza (scafi aperti e chiusi)	8,60/4,25	m
Immersione (deriva su e giù)	0,80/2,00	m
Dislocamento	5.000	kg
Sup. vel. (randa + genoa avv.)	94,00	mq
Genoa leggero rollabile	70,00	mq
Motore Volvo D2-55A	55	hp
Serb. nafta	165	l
Serb. acqua	150	l

## ATTREZZATURA

- Albero in carbonio, due ordini di crocette con sistema "quattro", sartie in spiroidale Dyform
- Avvolgifiocco Profurl B35L
- Winch Andersen 2x46 ST ELETTRICI + 4x40 ST
- Stopper (20) Easylock Maxi
- Timoneria Whitlock, ruota in acciaio ø 75 cm
- Attrezzatura di coperta Frederiksen
- Boma con Lazy-jack
- Randa steccata in Pentex con 3 mani terzaroli
- Genoa avvolgibile in Pentex

## COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich con fibre vetro E biassiali e pvc a cellula chiusa, resina vinilestere-poliestere

## DOTAZIONI

- Sedute pozzetto rivestite in teak
- Osteriggi (3) e oblò (11) Moonlight
- Salpancore elettrico Lewmar
- Elica a tre pale abbattibili
- Impianto acqua calda con boiler 30 l
- Pompe di sentina elettriche (2) + pompa manuale
- Batterie compl. 270 Ah + 1x70 Ah
- Fornello 2 fuochi con forno

## METEO DELLA PROVA

Vento: da 10 a 22 nodi reali

Mare: quasi calmo

## PREZZO

Dragonfly 1200 € 325.000

Optional	Prezzo
Motore Volvo TAMD22 75 hp	5.690
Elica di prua con batteria supplementare	4.080
Riscaldamento Eberspächer D4	3.175
Caricabatterie 40 Ah e presa banchina	1.750
Pannelli solari su scafi 2x52 w	2.290
Extra per randa e genoa in kevlar	4.055
Frigo elettrico interno Isotherm 65 l	1.625
Frigo elettrico in pozzetto Isotherm 160 l	2.500
Capote con vetro centrale apribile	3.350
Bimini con paraspruzzi	995
Bompreso con ancora integrata 100 cm	4.990
Dissalatore Schenker 35 l/h	4.531
Generatore Volvo 60 Ah	1.080
Bagno aggiuntivo in quadrato	6.351
Bagno chiuso cabina di poppa	3.357

Prezzi f.c.o cantiere in euro IVA esclusa

## PER INFORMAZIONI

Cambio sas

Via Toselli, 178 - 50144 Firenze  
Tel. 055 6499115 - Fax 055 6499134  
www.cambiosas.com  
cambio@data.it