

La barca. Le tecniche, le regate, le emozioni

FAREVELA

farevela.net



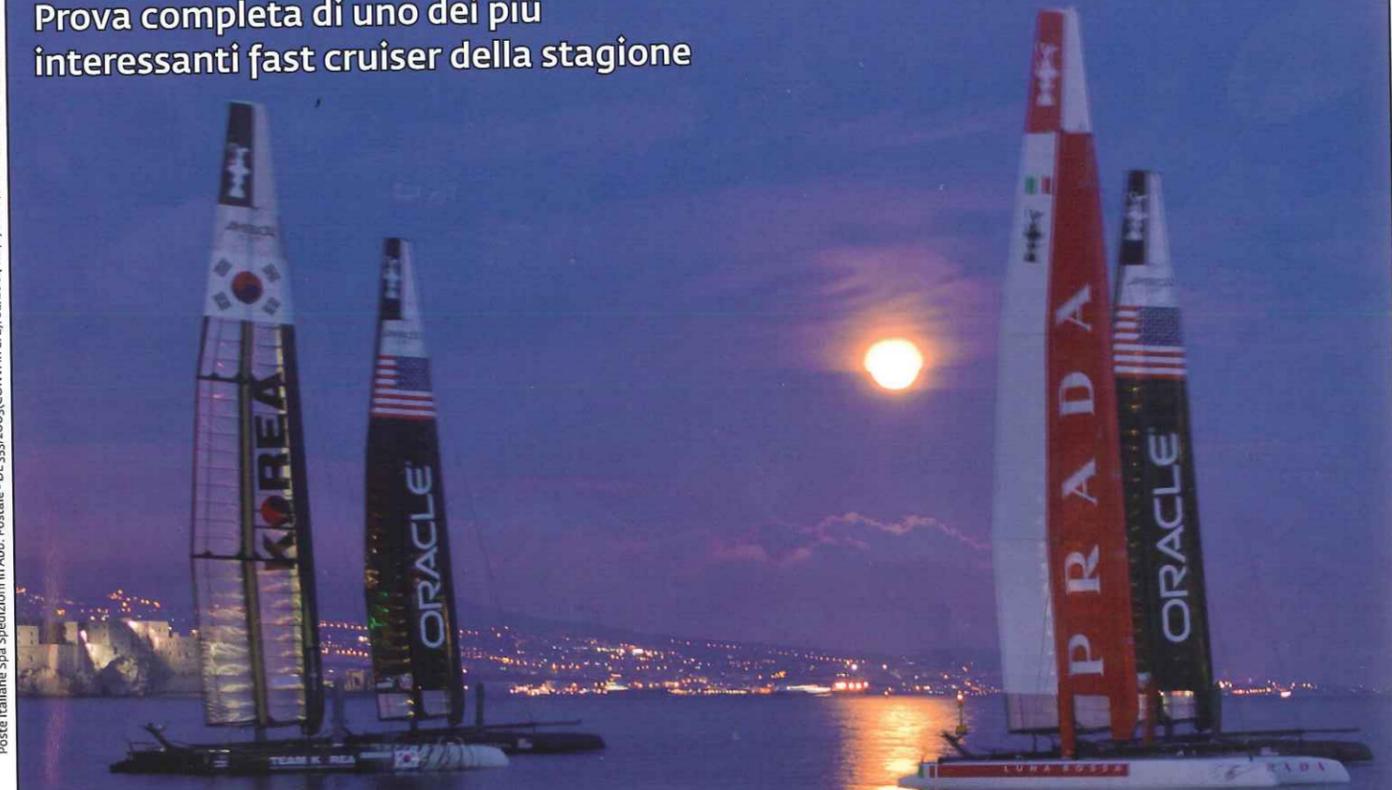
Itinerari
Azzorre, gioielli atlantici

Vismara 50 Hybrid e biocompositi Ipotesi sulla barca di domani

Dufour 36

Prova completa di uno dei più
interessanti fast cruiser della stagione

Poste Italiane Spa Spedizioni in Abb. Postale - DL 352/2003 (CONV. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1, comma 1 - DCB - Roma - PERIODICO MENSILE - numero 286 - maggio 2012 € 6,00



America's Cup

Luna Rossa su Napoli

Prada vince all'esordio, il punto sulla Coppa... e ora tocca a Venezia



20286

Regate: Volvo Ocean Race, analisi delle rotture nel Southern Ocean

Refit: i sistemi elettronici di radiocomunicazione

Sesto Continente: Falabrach, le Isole della Società

Intervista: James Spithill, "gli AC72 saranno pericolosi ma fa parte del gioco"



Dufour 36

di Vanni Galgani

Una delle novità più interessanti della stagione, unisce un'architettura navale indirizzata alle performance con numerosi accorgimenti per migliorare il comfort

Dufour Performance, terza generazione. Con il recente 36, lo storico cantiere francese apre la strada a un nuovo modo di interpretare i fast cruiser, più estremo e indirizzato verso le performance, con un chiaro occhio al mondo delle competizioni. Questo anche per creare una maggiore distanza di utilizzo con la gamma Grand Large che, con i modelli futuri, affronterà il mondo

della crociera in modo più radicale. Parlando con Umberto Felci, da anni progettista esclusivo della intera gamma Dufour, ci ha detto che la nuova carena trae beneficio dai più recenti studi fatti su racer estremi, come i GP 42. Rispetto ai Performance precedenti, infatti, la carena è più "stirata" e meno immersa, più piatta sia longitudinalmente che trasversalmente, quindi più performante, specie alle portanti e con vento, e più stabile. Soprattutto, si allunga

il galleggiamento dinamico a barca sbandata, con linee più tese e filanti. Molto studiato anche l'equilibrio dei volumi, con sezioni di prua più importanti e poppa scavata, anche tramite l'adozione di spigoli alti, che migliorano la stabilità di forma senza penalizzare con un eccessivo baglio. Nuove anche le geometrie delle appendici, con chiglia a T formata da una lama fine e un siluro di ultima generazione, e timone studiato per ottenere un maggior an-

golo di stallo senza influire sulle prestazioni. Il piano velico riprende le ultime tendenze senza risultare complesso da gestire: il genoa a scarsa sovrapposizione è montato su uno strallo che sfrutta tutta la lunghezza della J mentre la randa, già abbondante di serie, può essere ampliata aumentando l'allunamento. In versione Dynamic, oltre alla scotta di randa alla tedesca servita da winch dedicati posti davanti alle timonerie, è previsto anche un bompres-

so retraibile, in alluminio ma ordinabile con un ulteriore sovrapprezzo in carbonio, per murare asimmetrici di grandi dimensioni, armabili sia frazionati che in testa. Anche l'estetica e la grafica sono state rinnovate, decisamente più accattivanti e caratterizzate, con il bel disegno della tuga evidenziato dalla nuova forma della finestratura. In generale, una delle migliori novità per la stagione 2012 nell'affollata categoria dei 36 piedi sportivi.

In breve

progetto	Umberto Felci
cantiere	Dufour Yachts
lunghezza	10,99 m
larghezza	3,61 m
prezzo	123.000 €

Secondo noi: ottima interpretazione dello studio Felci sul tema fast cruiser da produrre in grandi numeri, esclusivo quanto basta.

Il pozzetto offre buone dimensioni per un equipaggio completo anche se l'organizzazione intorno alle timonerie non è perfetta



In coperta emerge l'animo sportivo di questo undici metri performante, anche se, per regatare ad alto livello, qualcuno potrebbe voler aggiungere elementi non previsti nemmeno tra gli optional. Pensiamo per esempio a un albero più cattivo, magari in carbonio con sartie in tondino, fino a dettagli di attrezzatura come i barber per portare più interni i punti di scotta, questi ultimi persino necessari considerando la posizione standard delle rotaie. Ma, a parte questi

Pur se è pensato per dare il meglio nella vela sportiva, il 36 offre anche buone soluzioni per andare a spasso in comodità

dettagli comunque personalizzabili, l'impostazione per una conduzione sportiva c'è tutta. Il pozzetto, di buone dimensioni specie in larghezza, è dotato di panche con elementi smontabili per migliorare l'ergonomia con un equipaggio completo.

La landa dello strallo è montata in estrema prua: si perde l'estetica dell'avvolgifiocco incassato ma si guadagnano centimetri preziosi sulla J



Con la doppia ruota e il trasto poggiato sul fondo del pozzetto, la circolazione dal tambuccio alla poppa è più che agevole



Lo spazio a poppa può essere sfruttato come prendisole. Da notare l'allineamento tra l'asse del timone e le ruote, garanzia di minori attriti e maggiore sensibilità



La tuga larga consente una buona vivibilità interna, ma penalizza un po' i passavanti e la posizione delle rotaie per le scotte genoa

Tra le ruote e i winch della scotta randa rimane sufficiente (ma non abbondante) spazio per un randista e le timonerie offrono una buona posizione per una vista completa delle vele. Ma il 36 non è solo sportivo: offre anche buone soluzioni per andare a spasso in comodità, come le aree prendisole, sul tetto della tuga e a poppa delle ruote, la plancetta apribile per il bagno, offerta in due dimensioni, e la discreta dotazione di gavoni, compreso un vano a poppa completamente dedicato alla zattera autogonfiabile.



A poppa si apre un portello di accesso al grande gavone che arriva fino alla paratia del bagno, mentre sulla sinistra si trova un vano dedicato all'autogonfiabile il cui portello, però, non è dotato di cerniere



Gli osteriggi a filo e le manovre recesse, oltre che raffinare l'estetica, consentono di stendere sulla tuga cuscini prendisole. La falchetta di legno, interna ai candelieri, limita un po' la larghezza dei passavanti



La zona del tambuccio consente una corretta posizione per il drizzista senza perdere di vista la comodità dettata dai 4 osteriggi, di cui due per cabina di poppa e bagno. In opzione si può montare uno sprayhood



La zona intorno alle timonerie presenta qualche problema di spazio: stando in piedi si urta sul paterazzo, mentre seduti si è disturbati dalle bussole, che sarebbe meglio spostare sul bordo finale dei paraonde



I piccoli gavoncini sotto le panche sono in realtà dei cassoni smontabili con facilità per le regate



Lo spazio del timoniere è penalizzato dalla posizione del trasto sdoppiato e dai puntapedi poco efficaci



Il musone di prua si smonta con estrema facilità. Bello l'avvolgifiocco della Facnor di ultima generazione

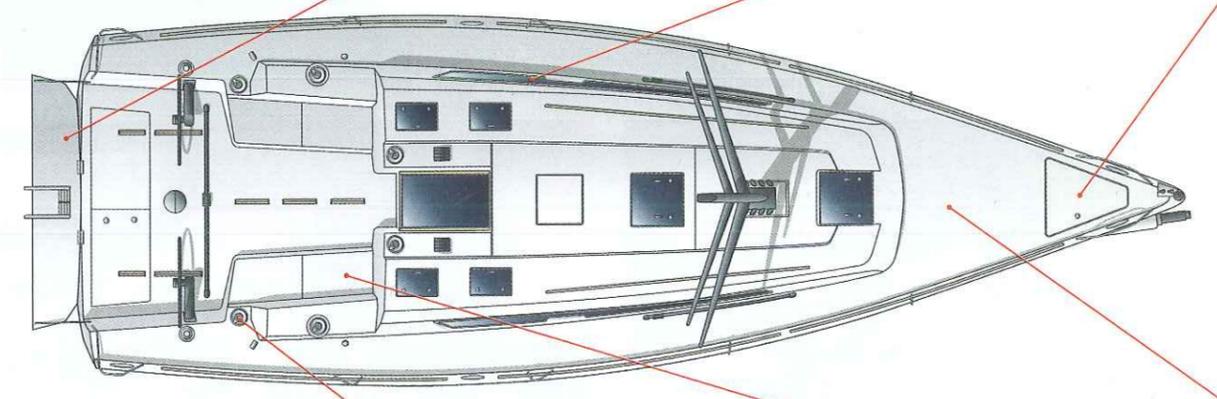


Tra la sartia diagonale, la falchetta interna e la rotaia, il passaggio in questo punto è poco agevole

La plancetta di poppa è offerta optional in misura maggiorata per fornire anche protezione al pozzetto

Gli osteriggi sono a filo mentre le finestrate, che illuminano anche bagno e cabina di poppa, non hanno parti apribili

Il gavone dell'ancora è profondo e con una bocca sufficiente per consentire lo stivaggio di alcuni parabordi



Per avere i winch a poppa e la scotta randa alla tedesca bisogna scegliere l'allestimento Dynamic

Le panche in pozzetto, lunghe 140 cm, possono risultare un po' corte per sdraiarsi

Tutta la zona di prua, come anche gran parte della tuga, può essere sfruttata per stendersi al sole



Lungo 310 cm, il quadrato offre dimensioni corrette per un 36 sportivo, e appare fresco e luminoso, grazie ai numerosi punti di luci e al design che include numerose parti bianche

Se la coperta ha una impostazione sportiva, gli interni sono un tripudio di soluzioni pensate per migliorare la qualità della vita a bordo. Non stiamo parlando di grandi stravolgimenti - il layout è tradizionale, con divani contrapposti, cucina a L e due cabine con bagno unico a poppa - ma di decine di dettagli pensati con cura e passione, elementi che riportano Dufour alla storica tradizione degli Arpege. Il tutto all'insegna della leggerezza e della praticità. Alcuni esempi? Le molteplici funzionalità del tavolo in dinette, con vani adatti anche alle pentole della cucina e anta di sinistra che si abbassa per age-

volare il posizionamento delle vele in regata; le ante degli stipetti che si inclinano, al carteggio per usare meglio il plotter, in bagno per specchiarsi mentre ci si rade; le varie retine per sfruttare vani di stivaggio altrimenti impraticabili; le sentine stagne organizzate anche con sagome portabottiglie; i vari coperchi amovibili incisi come vassoi portabicchieri; le tasche applicate nel gavone di poppa... Potremmo andare avanti ore a descrivervi particolari, tutti elementi che denotano ore spese a progettari ma anche una notevole cultura della navigazione per concepirli. L'atmosfera interna è gradevole e luminosa, grazie alle numerose superfici bianche che si al-

Gli interni sono un tripudio di soluzioni pensate per migliorare la qualità della vita a bordo

Buone le dimensioni del piano di carteggio, furbo il pannello per il plotter che si inclina per migliorarne l'uso

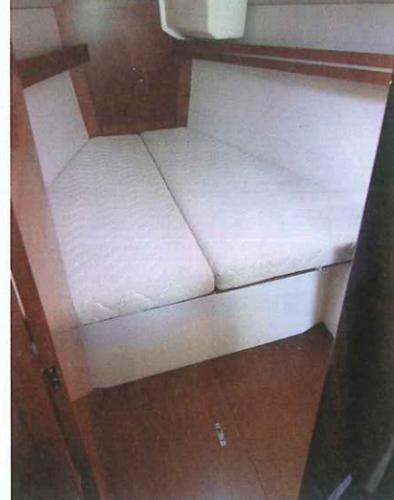


La doppia apertura verso la cabina di prua allunga notevolmente lo spazio visivo. Da notare i pensili alti realizzati in leggera tela



Anche se un po' limitato, il mobile cucina è funzionale e ben pensato. Poco pratico il fornello attaccato alla paratia

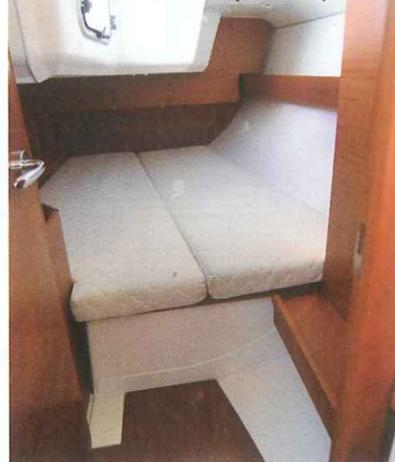
Il letto di prua si avvantaggia dei volumi abbastanza importanti offrendo un letto basso e al contempo di buone dimensioni, insieme a un calpestio più che comodo e ad armadi completi



Buone le dimensioni e le altezze in bagno, che si avvantaggia anche di un wc grande (opt.), un discreto lavello di stampata e armadietti a specchio orientabili per farsi la barba. Finiture un po' povere



Il letto di poppa soffre un po' l'intrusione del vano motore, ma la cabina ha un buon calpestio e risulta molto luminosa. L'oblò apribile è opzionale



ternano ai legni in moabi trattato a vena orizzontale. Gli ambienti risultano tutti ben vivibili, con particolare spazio dedicato alla dinette e alla cabina di prua. I serbatoi dell'acqua, simmetrici, concentrati in dinette e posizionati sotto i divani, offrono una soluzione intelligente per fargli assumere la funzione di ballast: sono collegabili in opzione con una pompa che sposta il contenuto verso il serbatoio sopravento, ottenendo un raddrizzamento pari a un uomo supplementare in falchetta. Più che abbondanti ovunque le altezze, sempre superiori ai 190 cm tranne che in cabina di prua, dove però il grande osteriggio garantisce comunque una buona abitabilità.

Pregevole questa soluzione antirollio a prua per sfruttare i letti in navigazione

Ottimo l'accesso dal bagno al gavone di poppa, organizzato con tasche a murata

Il frigo è grande e ben organizzato; per le posate c'è uno sportellino con divisori

Alcune zone della sentina sono stagne e organizzate per lo stivaggio

Il piedistallo del tavolo ha ampi vani di stivaggio; l'anta di sinistra si può abbassare

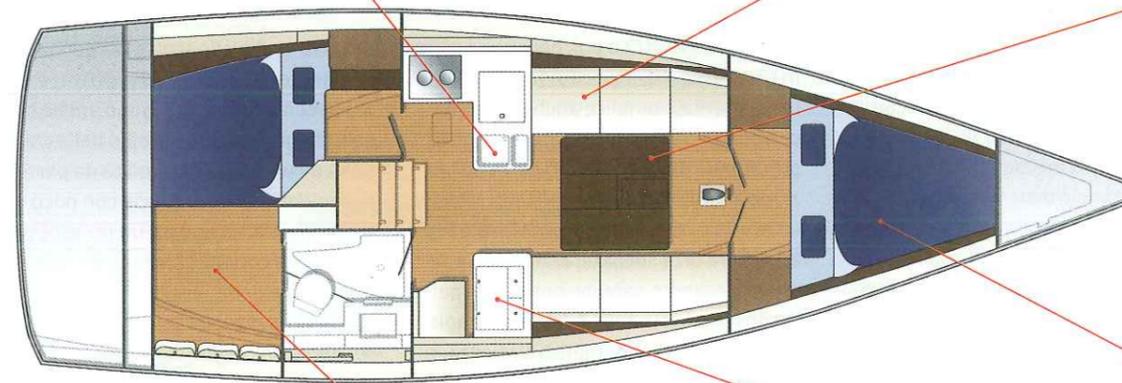
Geniale la soluzione per utilizzare una parte dello spazio occupato dai serbatoi

Se è apprezzabile lo sforzo generale, non tutte le finiture sono realizzate al meglio, come le spondine in cucina troppo basse e le abbondanti luci tra i controstampi colmate col silicone

La posizione esterna dei lavelli permette a due persone di lavorare contemporaneamente in cucina

I divani, simmetrici e lineari, hanno dimensioni adatte a trasformarsi in cuccette di guardia per la navigazione

Abbassando l'anta di sinistra si possono stendere le vele in regata o trasformare il divano in un vero letto per la crociera



Il grande gavone, accessibile dal bagno, è anche collegato al portello in estrema poppa di fianco al vano per la zattera

Il piano del carteggio è realizzato in marmo sintetico per poter servire anche come appoggio alla cucina

Il letto di prua è largo alle teste quasi 2 metri; con il buon calpestio, fornisce alla cabina un aspetto da armatoriale



Le tranquille e soleggiate acque davanti a La Ciotat ci hanno offerto una splendida giornata di vela, anche se il vento non ha mai superato i 10 nodi; ma questo non è stato un problema perché, nonostante la potenza delle sezioni, anche con vento leggero il Dufour 36 ha dimostrato ottime doti. Di bolina abbiamo navigato sempre sopra i 6 nodi, con punte di 6,4. Gli angoli sono penalizzati dalla posizione delle rotaie, ma basterebbe un barber per ovviare a questa situazione; in compenso, siamo rimasti colpiti dall'estremo equilibrio e centratura di tutta l'architettura navale. La barca, se ben regolata, va praticamente dritta da sola, offrendo una scarsissima necessità di correggere col timone, a tutto vantaggio delle prestazioni. Ma non basta: nonostante la carena potente e l'adozione degli spigoli, la scia risulta particolarmente pulita e priva di trasciamento evidente. Veramente una gioia da portare. Inoltre, l'allineamento tra asse e timonerie riduce i rinvii del circuito, rendendo tutto più diretto e sensibile. Appena si allarga l'andatura si avverte un netto cambio di passo, specie quando il vento si avvicina o supera i 10 nodi; con il

grande asimmetrico poi, nel nostro caso in testa d'albero, il gioco si fa ancora più interessante, complice anche la facilità con cui si arma la vela e si gestiscono le strambate. Come abbiamo detto, la posizione al timone non è perfetta: la visuale sulle vele è ottima ma, stando in piedi, il timoniere urta sui paterazzi, mentre seduti sopravento sarebbe possibile a patto di spostare le bussole. Anche i puntapie-di, quando lo sbandamento aumenta, risultano poco efficaci, facendo rimpiangere le pedane sollevabili di alcune concorrenti. In compenso, dal timone si gestisce con facilità la randa e, con un po' di fantasia e complice l'ottima stabilità di rotta,

si arriva anche alle scotte del genoa. Morale: nonostante l'indole sportiva, è una barca che si porta benissimo anche con equipaggio ridotto. Il profilo della chiglia richiede una certa sensibilità da parte del timoniere: in virata, specie con poco vento, bisogna arrotondare un po' aspettando di salire con l'angolo quando la barca torna su velocità target, pena perdita di efficienza della lama. Ma fa parte del gioco: il 36 è un cavallo di razza, vuole essere regolato bene e portato con la giusta attenzione. Anche a motore si confermano le ottime doti della carena: quasi 8 nodi a manetta e circa 7,2 in crociera, non male per un 36 piedi sportivo.

Scheda tecnica

progetto	Umberto Felci
lunghezza scafo	10,99 m
lunghezza gall.	10,21 m
larghezza	3,61 m
immersione	2,20 m
dislocamento	6.400 kg
zavorra	1.900 kg
sup. vel. (106%)	72,10 mq
motore Volvo	29 hp
riserva nafta	90 l
riserva acqua	200 l

Dotazioni standard

Albero Sparcraft 2 crocette acquistate; avvolgifiocco; sartie in Dyform; paterazzo in spectra sdoppiato, paranco 24:1; bompresso in alluminio retraibile; vang rigido; scotta randa alla tedesca; winch Lewmar, 2x45ST + 4x40ST; stopper Spinlock (9) XTS; attrezzatura di coperta Lewmar; osteriggi (6) a filo Lewmar; panche pozzetto con gavoni rimovibili; doccia in pozzetto calda/fredda; planchetta poppa apribile; batterie 12 v 1x75 Ah + 1x75/1x100 Ah; impianto 220 v + caricabatterie; frigo elettrico; boiler acqua calda 20 l; elica 2 pale abbattibili

Prezzo (Dymanic) 123.000

Optional

bompresso in carbonio	2.500
avvolgifiocco piatto	1.315
salpancore 700 w	2.003
oblò per cab. poppa	416
sistema ballast serbatoi	950
pozzetto in teak	1.950
plancia poppa alta	999
sprayhood	1.561
tavolo in pozzetto	988
musone rimovibile	555
wc grande	260
riscaldamento 4 uscite	3.900

Prezzi in euro, iva esclusa, f.co cantiere

QR CODE



Su farevela.net il video del Dufour 36. Nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code <http://tinyurl.com/d8x486j>

La costruzione

Scafo: sandwich di vetro e pvc espanso, resina poliester. Laminazione sottovuoto.
Coperta: sandwich di vetro e pvc espanso, resina poliester. Laminazione in iniezione, assenza di controstampo interno.
Strutture: controstampo strutturale di longheroni e madieri laminato a piè d'opera e quindi incollato e fascettato allo scafo.
Bulbo: a T, lama e siluro in ghisa; asse timone in acciaio pieno.
Nota: alcune finiture sono forse la parte più debole di tutta la barca, con qualche sbavatura nell'allineamento dei mobili e nelle giunture in prossimità dei controstampi. In compenso, sono decise le soluzioni studiate per una maggior praticità a bordo.

Il piano velico è equilibrato e, tramite il bompresso retraibile, consente l'adozione di grandi asimmetrici armati in testa e frazionati

La pala del timone offre un elevato angolo di stallo senza penalizzare le prestazioni

Chiglia a T di ultima generazione, con lama sottile e bulbo pronunciato

Molto aggressive le entrate di prua, con dritto a piombo e spigolo vivo sul galleggiamento



panche pozzetto	140x43 cm	letto prua	197x195÷87 cm
spazio tra panche	112÷92 cm	letti poppa	197x111÷147÷119 cm
passavanti	33÷25÷23 cm	altezza quadrato	192 cm
tavolo quadrato	106x108 cm	altezza cab prua	176÷181 cm
carteggio	56x80 cm	altezza cab poppa	192 cm

I concorrenti

modello	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
First 35	10,66	3,64	6.060	72,47	102.500
Comet 35s	10,65	3,64	5.500	80,00	123.500
Elan 350	10,60	3,50	5.000	75,00	106.990

Dufour Yachts

Rue Blaise Pascal 1 - 17187 Périgny (Francia)
 Tel. + 33 5 46300460 - Fax + 33 5 46454696
www.dufour-yachts.com - info@dufour-yachts.com

Linea estetica. Aggressiva e ben caratterizzata, dimostra una forte personalità.

Scafo e appendici. Carena potente ma equilibrata, appendici da corsa con bulbo a T.

Piano velico. Frazionato a 9/10 con possibilità di armare grandi asimmetrici sul bompresso.

Coperta. Ottimizzata per la vela sportiva, offre anche tutto ciò che serve in crociera.

Pozzetto. Largo, adatto a equipaggio in regata o ridotto; problemi intorno alle timonerie.

Gavoni. Vani sotto le panche rimovibili; grande gavone a poppa; vano per la zattera.

Quadrato. Di buone dimensioni e luminoso, grazie alle prese di luce e alle superfici bianche.

Cucina. Mobile compatto con fornello attaccato alla paratia; grande e organizzato il frigo.

Carteggio. Piano di buone dimensioni, è rifinito come la cucina in marmo sintetico.

Cabine. Ottima a prua, con doppia porta di accesso; buone anche le misure a poppa.

Bagno. Di buone dimensioni, offre un accesso diretto al gavone di poppa; essenziali gli arredi

Impianti. Nella norma e da completare attingendo agli optional; limitate le autonomie.

Stivaggio. Buoni in generale, sfruttano con soluzioni esclusive vani altrimenti inutilizzabili.

Costruzione. Schema sperimentato con coperta in iniezione finita su entrambe le facce.

Finiture. Materiali di buona qualità ma alcune finiture potrebbero migliorare.

Dotazioni std. Consigliabile la versione Dynamic, alcuni optional necessari non previsti

Prezzo. Non tra i più convenienti ma interessante in considerazione della bontà del progetto.

A vela. Veloce e reattiva, carena molto equilibrata e stabile, dà il meglio alle portanti con vento.

A motore. Velocità superiori ai 7 nodi già col 30 hp di serie, in opzione anche un 40 hp.