

SUPERQUIZ PASSERESTI L'ESAME DELLA PATENTE? **PROVATE** OCEANIS 38 - DUFOUR 310 GL

IL GIORNALE DELLA

VELA

n.06/014 Luglio € 6,50

www.giornatedellavela.com

I consigli per la **CROCIERA PERFETTA**

Dove andare, cosa fare,
come risolvere i problemi
e migliorare le prestazioni
con le dritte dei nostri esperti

Croazia nord

Il meglio di porti baie
ristoranti
cose da vedere

In barca con i figli

Come i bambini
di qualsiasi età
diventano
piccoli marinai

Emergenze estive

Le avarie si
risolvono così

Assicurazione

Scegliere quella giusta
senza farvi fregare

Storie di mare

Il marinaio che ha
ispirato Moitessier



Pensato *in grande*

DUFOUR 310 GL



LA SILHOUETTE DEL DUFOUR 310

Lo specchio di poppa con plancetta abbattibile e l'ampio pozzetto della barca sono sicuramente tra i punti di forza. Le linee dello scafo non prevedono slanci e sono caratterizzate dall'ormai immancabile spigolo.

Il piccolo del cantiere francese rivoluziona il concetto di natante, grazie a soluzioni interne trasformabili, che ottimizzano gli spazi a bordo

di Veronica Bottasini

Sembra che ormai la sfida tra i cantieri di serie si giochi sul successo del modello più piccolo della gamma e soprattutto sulla capacità del team di designer di sfruttare al meglio le diverse zone di bordo per rendere "grandi gli spazi piccoli".

Il nuovo Dufour 310 Grand Large è l'esempio di questa tendenza: lo scafo più piccolo mai costruito nella gamma Grand Large sorprende per il suo carattere camaleontico e la possibilità di giocare con gli spazi a bordo e cambiare il layout interno e alcune soluzioni in coperta

secondo le esigenze dell'armatore. Questa filosofia consente di decidere come vivere la barca: per un'uscita giornaliera, per una crociera, per un viaggio da soli, in coppia o con gli amici. Le soluzioni previste sono tre, Day Sailing, Liberty e Adventure: questi tre livelli di allestimenti permettono a chi non usa la barca in crociera, ma solo per uscite giornaliere, di poter fare a meno di alcuni accessori e risparmiare così sulla spesa e di poter completare la barca, integrando l'allestimento, in un secondo momento.

L'idea è mantenere lo stesso scafo e attrezzarlo per livelli secondo le esigenze dell'armatore.

Interni ★★★★★

Appena salgo in barca, corro sottocoperta. Dopo la mia trasferta a La Rochelle lo scorso ottobre e la visita ai cantieri Dufour mi era rimasta una grande curiosità insoddisfatta. Avevo infatti osservato da vicino l'assemblaggio dello scafo del primo 310 GL, senza però capire come sarebbe stata la cabina armatoriale, ancora in fase di allestimento e il cui progetto era tenuto top secret. Ora finalmente capisco il motivo di tanta riservatezza. La soluzione trovata è davvero innovativa: la cabina di prua è separata dalla dinette da una porta a doppia anta che può essere tenuta o tutta aperta, o tutta chiusa o metà aperta e metà chiusa. Questa opzione permet-

Privacy e ampi spazi

LA CABINA CAMALEONTICA
 Nella sequenza qui a destra si può osservare la trasformazione della cabina di prua. Quando entrambe le ante sono aperte l'effetto che si crea è quello di un grande open space, come mostrato nella foto grande e nell'immagine 1. All'interno la cabina è modulabile e si possono creare diverse situazioni: le immagini 2 e 3 mostrano come il battente di destra si possa chiudere a libro per mezzo di una cerniera centrale. Da notare anche gli ampi armadi predisposti da entrambi i lati per lo stivaggio dei vestiti, ai quali si aggiungono capienti mensole svuotatasche. Un letto matrimoniale a tutta larghezza si ottiene chiudendo entrambe i battenti e aggiungendo due cuscini in testa al letto (immagine 4) e aprendo poi la porta verso l'esterno; se si vuole lasciare invece lo spazio per entrare in cabina, si può aggiungere un solo cuscino per lasciare la possibilità di tenere aperto un battente verso l'interno o verso l'esterno in modo tale da avere lo spazio sufficiente per cambiarsi in totale privacy.



CON LA PORTA DELLA CABINA APERTA DI PRUA LA SENSAZIONE DI ESSERE IN UN OPEN SPACE



INTERNI DA GRAN CROCIERA

5. La cabina di poppa, data la larghezza dello scafo, dispone di un letto particolarmente comodo. 6. Il tavolo da carteggio, con il pannello degli strumenti, è situato a pravia della paratia del bagno. 7. La cucina è a L con un solo grande lavello ed è dotata di diversi stipetti per lo stivaggio. Ha una pompa di acqua di mare e un frigorifero molto capiente. 8. Gli scomparti interni del tavolo della dinette prevedono un portaoggetti e un portaposate posizionati su un vassoio scorrevole. 9. Il bagno, situato sulla murata di dritta, prevede un utile spazio dietro il water dove appendere le cerate bagnate. Le dimensioni sono adeguate per fare comode docce.



<< te di cambiare la percezione degli spazi a seconda dell'utilizzo della barca (tutta aperta è perfetta per gite giornaliere, tutta chiusa funziona bene in crociera dove è necessaria maggiore privacy ed è prevista anche la possibilità di allungare il letto con dei supporti e dei cuscini). Risulta chiara la volontà di sfruttare al meglio lo spazio a disposizione e si nota l'attenzione nel trovare soluzioni per lo stivaggio che creano vani ovunque si riesca (un esempio è l'incavo ricavato tra i gradini della scala e utilizzabile come portaoggetti). Il layout prevede quindi due cabine, un'ampia dinette (con tavolo centrale che si può allargare per ospitare fino a sei persone) e un bagno con un grande spazio per stendere le cerate bagnate.

Pregi

- Tre livelli di allestimento con integrazione graduale
- Natante adatto a lunghe crociere

Difetti

- Circuito randa rimandato in tastiera
- Sedute del timoniere e ruote troppo basse

Progetto e costruzione ★★★★★

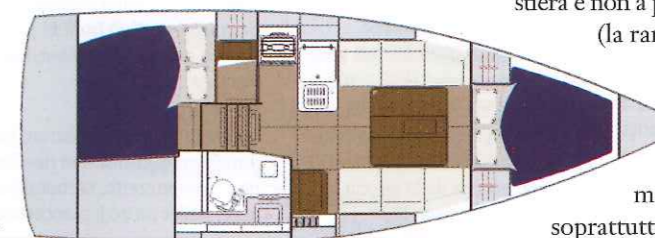
Fino a qualche anno fa vedere la doppia timoneria

a bordo di una barca di poco più di nove metri avrebbe suscitato grande scandalo. Oggi però, non si può non apprezzare la comodità che regala a bordo questa soluzione, che permette di accedere agevolmente alla plancetta di poppa, rivoluzionando così la concezione degli spazi a bordo di questo natante, orgogliosamente presentato dal cantiere come il degno successore del mitico Arpège, capace di segnare una nuova strada. Comodi spazi da crociera quindi, anche per chi non è provvisto di patente nautica. Ancora una volta è la matita di Umberto Felci a disegnare le linee dello scafo che rimangono larghe fino all'estrema poppa. La coperta, realizzata con il metodo dell'iniezione che assicura un perfetto incollaggio e un notevole risparmio di peso, è controstampata, esce cioè già finita sulle due facce. Lo scafo è invece realizzato con la tecnica dell'infusione sen-

za le parti strutturali che sono prodotte a parte e resinare o incollate allo scafo in un secondo momento. Il cantiere offre poi la possibilità di scegliere la chiglia fissa e profonda a L (prevista come standard e con pescaggio pari a 1,90 metri) o quella retrattile ideale per le navigazioni in zone con bassi fondali. Altra caratteristica ormai distintiva della gamma Grand Large è lo spigolo, qui meno accentuato rispetto al 410.

Coperta ★★★

Uno scafo pensato per navigare anche da soli non può non avere il fiocco autovirante, che è previsto nella versione standard della barca mentre, su specifica richiesta, è possibile armare anche la rotaia con un genoa a sovrapp-



posizione generosa. Le scotte della vela di prua sono rimandate ai lati della zona timoneria per permettere allo skipper una gestione autonoma. A poppa troviamo una mini-plancetta per facilitare la salita e la discesa in porto e per favorire i bagni in rada, dotata di scaletta per risalire dall'acqua e di doccia con acqua calda e fredda. In coperta sono due le scelte che non mi convincono: la prima è la decisione di rimandare la scotta della randa in tastiera e non a portata di mano del timoniere (la randa è priva di trasto che viene sostituito dal doppio rimando con i due golfari in tuga), una scelta problematica in caso di manovre da fare con urgenza, soprattutto in equipaggio ridotto e >>



1



2



STUDIATO PER NAVIGARE

1. La poppa con plancetta aperta e la scaletta per la risalita dall'acqua. La doppia timoneria lascia ampio spazio per il passaggio verso poppa ma risulta un po' bassa per una corretta visibilità verso prua. 2. Il paranco per aprire e chiudere la plancetta senza eccessivi sforzi. 3. Questa immagine rende bene l'importanza che è stata data dal cantiere ai punti luce che amplificano gli spazi sottocoperta. Si

notano il frontale della tuga con i due oblò fissi che guardano nella cabina e nel bagno e sopra i due piccoli oblò di tuga apribili. 4-5. La rotaia del fiocco autovirante (foto 5); su richiesta possono essere previste anche due rotaie (foto 4) sui passavanti per armare un genoa con una sovrapposizione maggiore. Nella versione Adventure il carrello del genoa si può controllare dal pozzetto grazie a un paranco.



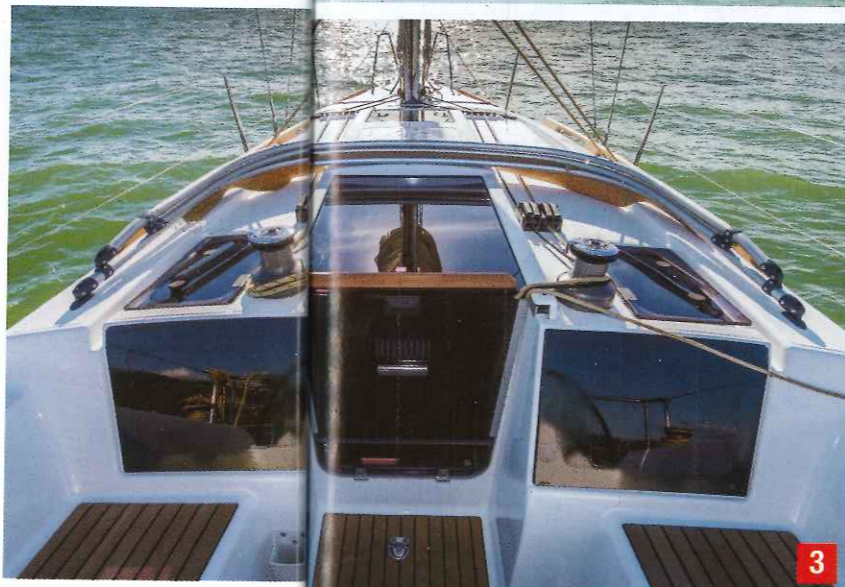
DOPPIA PALA DEL TIMONE E SPIGOLO IN CARENA PER AVERE IL MASSIMO DEL CONTROLLO ANCHE CON POCOA ARIA

<< rendendo così meno adatta la barca per uscite in solitario, perché il timoniere deve lasciare la ruota per andare a regolare la randa di fianco al tambuccio (è prevista però anche una versione con paranco tradizionale in pozzetto a proravia delle ruote); la seconda è la posizione un po' bassa delle ruote dei timoni (molto sottili) e di conseguenza delle sedute (removibili) per il timoniere che risultano troppo basse e non permettono una corretta visibilità allo skipper. La tuga è caratterizzata da una grande finestratura trasversale appena prima dell'albero, che ha il compito di dare maggiore luminosità agli spazi interni. I quattro passavento (uno a centro tuga, uno a prua sopra la cabina armatoriale e due a poppa) sono tutti a filo coperta. Il piano velico, realizzato dalla veleria Elvstrom, è di 50,3 metri quadri con una randa importante e un fiocco di dimensioni contenute

ed è caratterizzato dall'assenza del paterazzo (la cui funzione è svolta unicamente dalle sartie dotate di crocette acquerierate), disponibile però su richiesta dell'armatore.

In navigazione ★★★★★

Il vento si fa un po' desiderare, ma verso mezzogiorno entra una brezza tra i 10 e i 13 nodi nel canale tra Portovenere e la Palmaria. Iniziamo a bordeggiare di bolina e a misurare la velocità: 6,5 nodi la media, quando entrano le raffiche la barca accelera con disinvoltura toccando i 7 nodi e rimanendo morbida sul timone, senza rischiare strarozze e rimanendo fissa sulla rotta senza che siano necessarie correzioni con la pala. La conduzione della barca è così risultata precisa ed equilibrata nel reagire alle correzioni di rotta. Lo spigolo fa il suo dovere anche se, non essen-



3



4



5

do particolarmente pronunciato, la barca sbanda leggermente oltre il suo angolo. Anche in virata si ottengono buone prestazioni, il Dufour 310 Grand Large esce dal cambio di mura riprendendo velocemente un buon passo. Poggiamo e ci mettiamo al traverso: 7 nodi. Non abbiamo a bordo l'asimmetrico: nonostante anche a vele bianche manteniamo di lasco un buon passo: 6,5 nodi. Quando l'aria cala però, la barca soffre un po' la mancanza del genoa o di un asimmetrico a prua. Rientrando a Porto Lotti testiamo anche le prestazioni a motore, un Volvo Penta 20 cavalli: lasciando issata la randa, a 1500 giri la velocità registrata è di 5,8 nodi, a 2000 6,6, a 2500 (velocità massima) 7,2.

La barca in cifre

I NUMERI DEL DUFOUR 310 GL

Lunghezza fuori tutto m 9,67
Larghezza al b. max: m 3,31
Pescaggio: m 1,90
Dislocamento: kg 4.940
Superficie velica: mq 50,30
Serbatoi acqua: l 160
Serbatoi carb.: l 90
Cabine: 2
Motore: 19 kw
Disegnata da: Felci Yachts
Costruita da: Dufour Yachts
Importata da: Vedi sito www.dufour-yachts.com/it

PREZZI

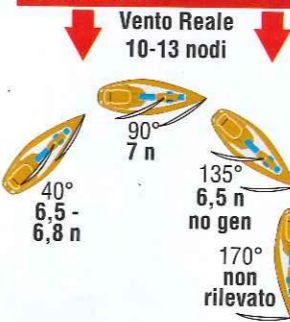
Vers. Adventure €84.469
Iva esclusa franco cantiere.
Vers. Liberty € 80.900
Iva esclusa franco cantiere.
Vers. Day Sailing . . . € 74.139
Iva esclusa franco cantiere.
Versione Adventure
Randa full-batten in dacron, fiocco autovirante, cucina con due fuochi e forno, doccia in pozzetto, serbatoio acque nere, boiler da 20 l, plancetta di poppa, pompa della doccia in bagno, frigorifero con il

compressore, panche in teck, caricabatterie, seconda batteria per i servizi, impianto 220 volt, Navigation station i70 Raymarine, Chartplotter A65 Raymarine da pozzetto, verricello elettrico, sprayhood, cabina di prua con doppia anta, oblò frontali di poppa, pompa per acqua di mare, finestra frontale.
Versione Liberty
Randa full-batten in dacron, fiocco autovirante, cucina con due fuochi, doccia in pozzetto, serbatoio acque nere, boiler da 20 l, plancetta di

poppa, pompa della doccia in bagno, frigorifero con il compressore, panche in teck, caricabatterie, seconda batteria per i servizi, impianto 220 volt, Navigation station i70 Raymarine, Chartplotter A65 Raymarine da pozzetto.
Versione Day Sailing
Randa full-batten in dacron, fiocco autovirante, cucina con due fuochi, doccia in pozzetto, serbatoio acque nere.
Grand Prix Pack: 5.306 euro + Iva
Vele Offshore al posto del Dacron

(Genoa con sovrapposizione al 110% al posto del fiocco autovirante, randa fullbatten offshore a posto della randa standard in dacron), carrello del genoa con controllo in pozzetto tramite un paranco, winch genoa T40, asimmetrico con bompreso, winch T30, vang rigido, lazy bag, elica retrattile.
Altri optional disponibili:
Chiglia retrattile da 0,95 m a 2,1 m: 7.950 euro; sedute per timoniere: 1.300 euro; bimini: 1.631 euro; riscaldamento: 3.470 euro.

PRESTAZIONI



I CONCORRENTI

- **BAVARIA 33 CRUISER**
Lft. 9,99 m; larg. 3,42 m; pesc. 1,95 m; disl. 5200 kg; sup. vel. 51 mq; prog. Farr; prezzo 66.900 €; www.bavaria-yachtbau.com
- **JEANNEAU SO 349**
Lft. 10,34 m; larg. 3,44 m; pesc. 1,98 m; disl. 5350 kg; Sup. vel. 55,30 mq; prog. Lombard; prezzo 77.400 €; it.jeanneau.com
- **ELAN IMPRESSION 354**
Lft. 9,99 m; larg. 3,49 m; pesc. 1,60-1,90 m; disl. 6000 kg; sup. vel. 58,05 mq; prog. Humphreys; prezzo 92.900 €; www.adrianship.it
- **HANSE 325**
Lft. 9,35 m; larg. 3,3 m; pesc. 1,53/1,84 m; disl. 5200 kg; sup. vel. 51,34 mq; prog. Judel Vrolijk; prezzo 60.900 €; www.hanse-yachts.com
- **BENETEAU OCEANIS 34**
Lft. 10,34 m; larg. 3,65 m; pesc. 1,87 m; disl. 5700 kg; sup. vel. 56 mq; prog. Finot; prezzo 80.300 €; www.beneteau.it