

## Le prove di vela e motore



# La giusta dimensione del D 108 Dullia

*Tutti i particolari sono stati studiati attentamente e sistemati con estrema precisione. Il pozzetto è molto alto ed è foderato con listelli di tek. In coperta i movimenti sono resi facili e sicuri dall'antisdrucchiolo. La sistemazione degli interni è quella più classica. È una buona barca di serie adatta anche alle regate di circolo.*

**A** Lavagna. Una di quelle giornate che ti fanno passare la voglia del mare. Anche una voglia grande come la mia. C'è quell'acqua che aleggia in cielo. Ti bagna ma non piove. Sembra impossibile che il sole possa tornare. Io, sempre più umido, butto l'occhio al pontile «M». È pieno di barche Dullia. Marinai efficienti le stanno lavando.

In porto noto la classica vivacità prepa-squale. Gli italiani a Pasqua ritornano al mare. Le barche tornano a vivere. Le donne sotto a riassetto, gli uomini sopra a lavare ponti, ungere verricelli, lucidare pulpiti e a scambiare sapienti pareri con i vicini di barca sui migliori prodotti lucidanti o detergenti. L'aria è invasa da un miscuglio di fumi di gasolio e di muffe che escono da sentine e gavoni finalmente aperti dopo un intero inverno.

Approfitto del ritardo di Paolo, il figlio del titolare del cantiere Dullia e mi infilo nel D 38: un buon motorsailer che viene dalla penna del grande Stephens. Inganno l'attesa osservando, all'interno, una buona scelta dei legnami ed un'altrettanto buona messa in opera. Noto anche alcune idee molto intelligenti come l'aerazione del vano cucina, l'ottima sistemazione del vano motore ed altro che non sto a dire perché la prova riguarda un'altra barca.

Il Paolo arriva trafelato e mi indica la barca. È il Dullia 108. Lo scafo è di Scio-machen. È quello già noto e sperimentato del Pupa 36'.

Sopra e dentro la barca è diversa. Per inquadrare la situazione dico subito che si tratta di una barca che sfiora gli undici metri di lunghezza per crociera veloce dalla linea piacevole, decisamente piacevole.

Salendo ho avuto la netta sensazione che il cantiere sia un cantiere «maturo». Non si notano raffazzonamenti o storture. Tutti i particolari appaiono ben studiati e sistemati al loro posto. Sul Dullia 108 non ho notato alcun segno di «improvvisazione».

Il pozzetto è molto ampio ed è ricoperto di listelli di tek.



Le linee pure e classiche appaiono bene da questa fotografia del D108. La zavorra in ghisa di 2.300 chilogrammi è appesa allo scafo con sei perni d'acciaio inox del diametro di 20 millimetri.



D 108 ha il timone a ruota di serie, con comando meccanico.

La costruzione dello scafo e della coperta è quella classica di resina poliestere e fibra di vetro con rinforzi strutturali longitudinali e trasversali di poliuretano a cellula chiusa e balsa. L'assemblaggio è realizzato con un'ampia battuta resinata ed irrigidita tramite l'imbullonatura della falchetta di alluminio anodizzato che incorpora i pregevoli passacavo di poppa.

### Pagliolato asportabile

Tutti i punti di maggior sforzo, come le zone destinate ai verricelli, agli strozzascotte, alle rotaie ed alle bitte sono rinforzati con pannelli di compensato marino annegati nella resina.

Le parti interne dello scafo non ricoperte da pannellatura varia, come la sentina ed i gavoni, sono rifinite con vernice estremamente coprente che elimina la sgradevole fibra di vetro a vista.

Un particolare costruttivo degno di nota è la possibilità di asportare completamente il pagliolato del pozzetto per una completa agibilità del vano motore. L'ottima tenuta del pagliolo è assicurata da robusti arridatoi ben raggiungibili dall'apertura frontale dello stesso vano motore.

In coperta i movimenti sono facili, l'antidrucciolo è efficace e non si notano cedimenti delle strutture.

L'albero di Canclini è appoggiato in coperta. Ha un solo ordine di crocette, due sartie alte, due basse, uno stralotto, strallo di prua e strallo di poppa munito di tesatore a maniglia. L'armamento è «in testa d'albero». Gli arridatoi sono Hasselfors. I verricelli sono Lewmar. Barbarossa fornisce rotaie e passascotte.

Sotto la panca di sinistra, in pozzetto, si apre un gavone molto ampio. Altrettanto ampio e ben agibile è il pozzo dell'ancora, all'estrema prua.

### Un bel 4 cilindri

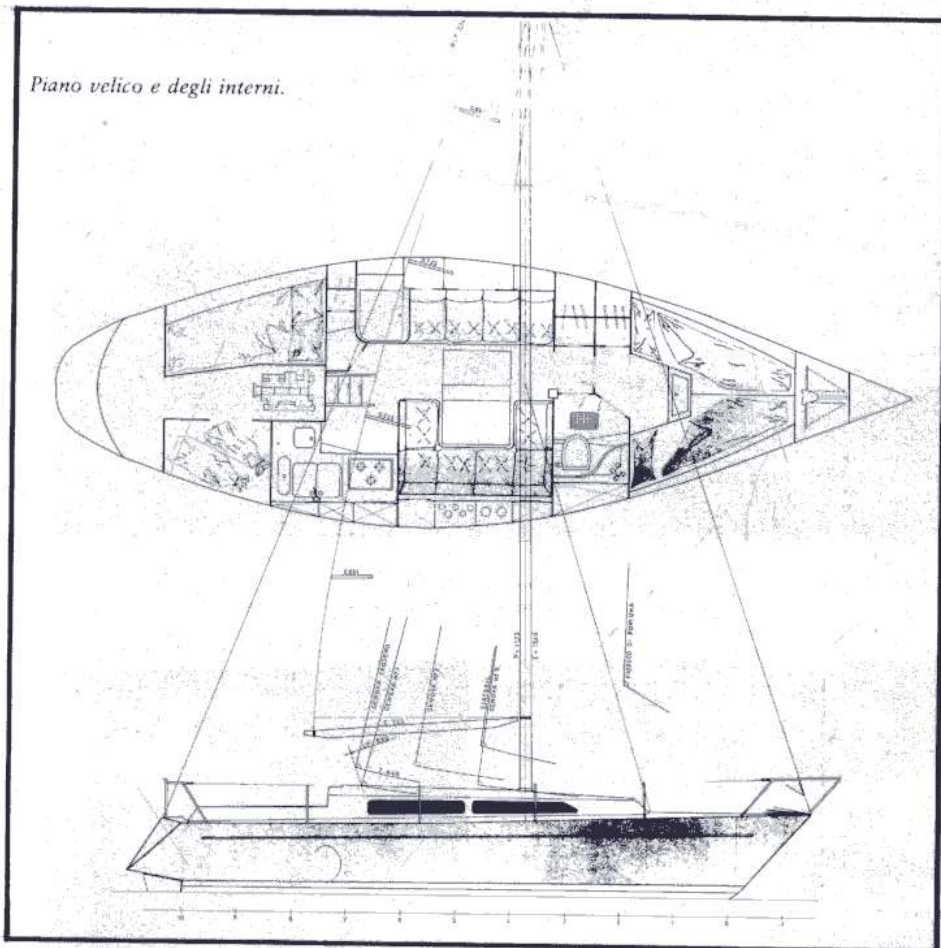
Sotto la sistemazione è classica. A sinistra c'è un ampio vano-cucina con frigorifero, cucina a gas basculante con forno e tre fuochi, due lavelli e stipetti vari. A destra c'è la cabina di poppa per due persone molto «affiatate». La zona carteggio precede il quadrato vero e proprio che prevede un divano ad «U» trasformabile in matrimoniale, un tavolo con ali abbattibili, un divano letto e moltissimi stipetti.

Dentro, il D108 non mostra alcuna parte di «plastica», è tutto legno massello o compensato di tek.

Oltre il quadrato, a destra, è ricavato un armadio, a sinistra un ampio locale W.C. permette docce rilassanti, confortate anche dalla scorta d'acqua che prevede 350 litri.

L'impianto elettrico, con due batterie con tensione di 12 Volt e capaci di 80 Ah

Piano velico e degli interni.



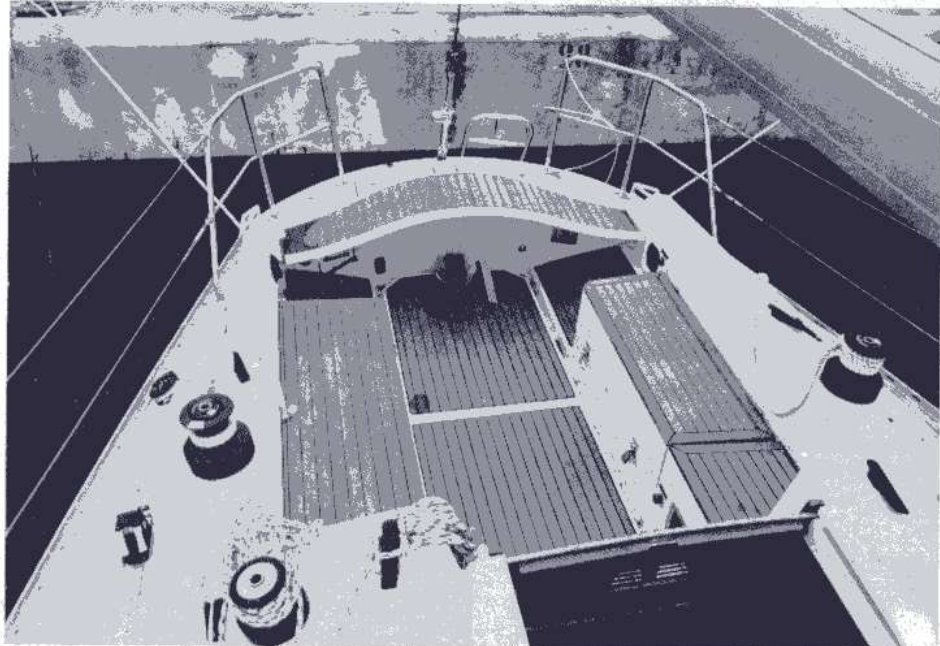
cadauna, ha prontamente avviato il simpatico Renault quattro cilindri Diesel da 30 cavalli: uno dei più compatti e leggeri quattro cilindri esistenti sul mercato. La grande elica bipala fa sentire, come è logico, il suo effetto anche se la pala del timone posta all'estrema poppa e dotata di forte allungamento, lo contiene ottimamente al primo accenno di abbrivio.

Con vento medio sugli otto-dieci metri al secondo, diamo randa e genoa leggero da tre oncie e mezza. Lo scafo c'è. D 108 va via bene di bolina stretta con sbandamento accettabile. Non batte, scivola. Ben centrato,

come si deve. Poi scendiamo con vento al lasco. Al massimo della sua velocità dislocante, che stimo a sfiorare gli otto nodi, D108 disegna l'acqua senza sconvolgerla, la poppa esce pulita, asciutta, direi perfetta.

Classificherei D108 come una buona barca di serie adatta alla crociera anche impegnativa ed alle regate di circolo, piacevoli da vedere e da portare. Secondo me il D108 ha un ultimo indiscutibile vantaggio: la giusta dimensione, quella che io definisco «umana».

Alberto Bonzi



Questo è l'ampio pozzetto del Dullia 108 rifinito in listelli di tek. Si noti che il timone a ruota è di serie. La versione della foto, con timone a barra può essere fornita su richiesta. Sotto la panca a schiena di mulo può trovare posto il canotto autogonfiabile.





Lo scafo di D108 è quello del Pupa 36'. La matita e quella di Sciomachen. Chi ha usato questo scafo in regata dice che è sensibile, ben equilibrato e che predilige le arie medio-forti alla condizione di una sapiente scelta delle vele.



Il lato cucina prevede due lavelli forno e tre fuochi, frigo e moltissimi stipetti. La riserva d'acqua prevede 350 litri in serbatoi di fibra di vetro trattata per alimenti.



Il carteggio è un po' piccolo. Sullo sfondo è visibile il quadro elettrico predisposto anche per il controllo del circuito a 220 in C.A. con presa a terra e raddrizzatore per caricabatteria. In primo piano è visibile la porta che dà accesso alla cabina di poppa.



Questo è il quadrato del D108. Il divano ad «U» può essere trasformato in letto matrimoniale, mentre il divano letto, sul lato destro, può ospitare una persona nella versione notte.



Sopra a destra: il locale W.C. è ampio e permette ritiri senza claustrofobia. L'impianto idraulico prevede un'autoclave.

106

### Qualità tecniche più spiccate

- Ottimo apparato motore
- Piacevolezza delle linee
- Professionalità del cantiere

### Possibili miglioramenti

- Cabina di poppa piccola

### Considerazioni sul prezzo

- Allineato con il mercato attuale

# D 108 Dullia

## Scheda tecnica

Imbarcazione: D108  
Cantiere: Dullia - Via Garibaldi 25 - 24066 Pedrengo (BG) - Tel. 035/661504

## Generalità

Lunghezza f.t.: metri 10,80  
Lunghezza al gall.: metri 9,20  
Baglio max e al gall.: metri 3,48/3,06  
Immersione: metri 1,85  
Dislocamento: chilogrammi 5.700  
Zavorra: chilogrammi 2.300  
Superficie velica  
Randa + Genoa: metri quadri 68  
Bordo libero a prua e a poppa: metri 1,10/1,20  
Altezza sull'acqua: metri 15  
Prezzo base (inclusa IVA 18%): Lire 85.000.000  
Omologazione RINA: si

## Motorizzazione

Motore: Renault  
N° cilindri: 4  
Potenza: 30 HP (22 KW)  
Elica: 2 pale; 430x290  
Serbatoio carburante: 150 litri  
Trasmissione: linea d'asse  
Raffreddamento: acqua  
Generatore: alternatore

## Condizioni meteo di prova

Località: Lavagna  
Vento: f. 3/4  
Mare: f. 2/3  
Temperatura: 15 C°  
Persone a bordo: 2

## Piano velico e armamento

Randa: 20,37 metri quadri  
Genoa: 45,84 metri quadri  
Fiocchi: 33,59 metri quadri  
Tormentina: 8,97 metri quadri  
Spi: 113,39 metri quadri  
Canclini: l. 13,40 m  
Sezione: 215x145 millimetri; peso 6,650 chilogrammi/metro  
Strallo di prua: diametro 10  
Sartiamme: diametro 7/8  
Timoneria: a ruota con comando idraulico  
Verricelli: Lewmar

## Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,90 metri  
Cucette: numero 6 + 1 in 3 cabine  
WC: tipo marino in locale separato  
Lavello: inox  
Serbatoio acqua: 350 litri  
Fornello: 3 fuochi  
Combustibile: GPL  
Pompa di sentina: a mano  
Aspiratore motore: si  
Impianto elettrico: v 12  
Capacità batteria: 2x90 Ah.  
Accessori standard: log, timoneria a ruota, frigorifero, verricello salpaancora, attrezzatura ormeggio, motore da 30 HP, antivegetativa, 3 vele (randa, fiocco 1, tormentina), interni tek.  
Accessori extra: Attrezzatura spi, avvolgifiocco, pilota automatico, radio telefono, strumentazione vento.

## Indici di prestazione

Slanci della carena:	LOA/LWL	=	1,173
Finezza della carena:	BWL/LWL	=	0,33
Rapporto di zavorra:	(Z/L) 100	=	40,35%
Indice di stabilità di forma:	SA x H/(BWL) <sup>3</sup>	=	31,80
Superficie velica per tonnellate:	SA/Δ; m <sup>2</sup> /tonn.	=	11,92
Potenza motrice per tonnellate:	HP/Δ; HP/tonn.	=	5,26
Numero di Bruce B =	SA / Δ	=	0,46
Dislocamento relativo:	Δ/(LWL); Kg/m <sup>3</sup>	=	7,320
Velocità limite teorica:	2,54 · LWL (nodi)	=	7,70