

DUFOUR

1800

le prove di
bateaux

I cantieri Michel Dufour, avvalendosi di un architetto esterno, hanno posto fine alla tradizione, ormai consolidata, secondo la quale tutti i modelli erano progettati dall'ufficio studi della casa. Ma Laurent Cordelle non è un estraneo e il Dufour 1800 si inserisce perfettamente nella linea della produzione del cantiere francese.

Laurent Cordelle, che ha fatto parte del Gruppo Finot, è un regatista che gode di buona reputazione e che nel corso della sua carriera sportiva e professionale ha avuto occasione di difendere i colori del cantiere Dufour alla barra di prototipi e anche di barche di serie. I suoi primi progetti, come architetto indipendente, sono stati per imbarcazioni intorno alla tonnellata e il Dufour 1800 è certamente frutto dell'esperienza maturata in numerose stagioni di regate in questa categoria.

In effetti anche se è una barca notevolmente più grande di un minitonner, il Dufour 1800 non può essere classificato fra le barche grosse, e il suo comportamento in mare e le sue prestazioni sono ancora assai influenzate dal peso dell'equipaggio.

I regatisti di alto livello scelgono la loro imbarcazione non solo in funzione della stazza ma anche tenendo conto delle condizioni di vento e di mare previsti alla data in cui si svolgerà la regata. Posto di fronte al problema di dover progettare una barca destinata a un vasto pubblico e che avrebbe dovuto affrontare le più disparate condizioni di navigazione l'architetto si è sforzato di evitare tutte le opzioni estreme che avrebbero rischiato di portare a una barca adatta soltanto a particolari mari.

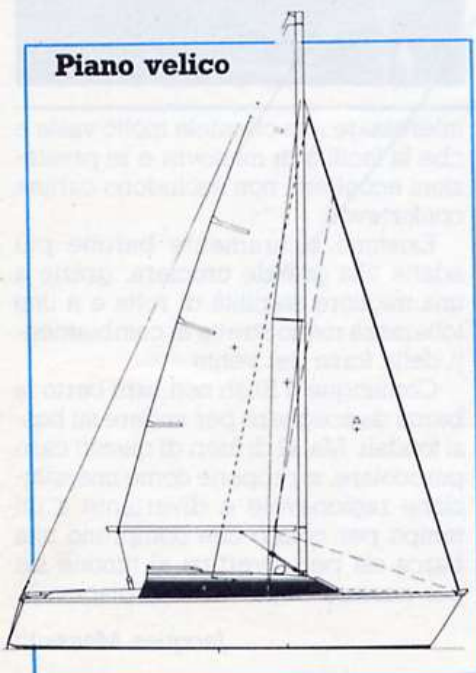
All'epoca in cui è stato concepito, il Dufour 1800 era anche destinato a completare la gamma dei modelli prodotti dal cantiere come barca più piccola. Per questa ragione la concezione generale del Dufour 1800 non mostra alcuna rottura rispetto agli altri modelli, a differenza del 24 o anche del T7.

Si potrebbe pensare che l'intenzione di progettare una barca media sotto tutti gli aspetti avrebbe dato un risultato poco brillante. Fortunatamente non è stato così e, già per quel che riguarda l'estetica, il Dufour 1800 ha un aspetto particolarmente elegante con il suo profilo lineare unito a uno scafo piuttosto sottile. Questa impressione di leggerezza corrisponde di fatto alla realtà poiché si tratta di un'imbarcazione relativamente leggera, con i suoi 1800 chili di dislocamento da cui trae il nome. La versione di base era prevista con un pescaggio di 1,30 m, abbastanza efficace per la regata ma non troppo adatto alla crociera.

Dato che questo compromesso non soddisfaceva appieno la clientela, il cantiere ha messo in catalogo due nuove versioni. La prima dotata di una



Piano velico



deriva fissa un po' più profonda (1,50 m) e meglio sagomata che consente di disporre di un piano di deriva più efficace per la regata ma più ingombrante. La seconda, invece, dotata di chiglia e deriva mobile in lamiera d'acciaio, più adatta alla crociera, permette di ridurre il pescaggio a 0,75 m a deriva alzata.

Sull'acqua la versione CS si distingue soltanto per i colori blu dello scafo, nero del boma e dell'albero - quest'ultimo rastremato nella parte superiore - e per un'attrezzatura più completa del ponte, in particolare i winch dello spinnaker. Avendo già avuto occasione di navigare sulla versione originale, abbiamo completato questa prova con un modello CS perfettamente di serie che era stato appena consegnato a un cliente. Precisiamo che si



trattava della versione con motore fuoribordo, dotata di cavità per il motore a poppa del pozzetto, che si riconosce facilmente quando la barca è all'ormeggio perché altera l'assetto longitudinale. Difatti il genere di carena molto simmetrico, con le estremità affilate, adottato dall'architetto, determina una notevole sensibilità alla distribuzione dei pesi in rapporto al centro di carena.

In fatto di costruzione, abbiamo ritrovato la tecnica abituale del cantiere con la presenza del controstampo che riveste quasi interamente lo scafo e il ponte. L'aspetto della plastica perfettamente liscia e l'uso di compensato marino di ottima qualità contribuiscono a dare l'impressione di un lavoro accurato mentre la stoffa dei cuscini e delle tende con il marchio del cantiere

evoca irresistibilmente il fascino "rétro" dei vagoni-letto.

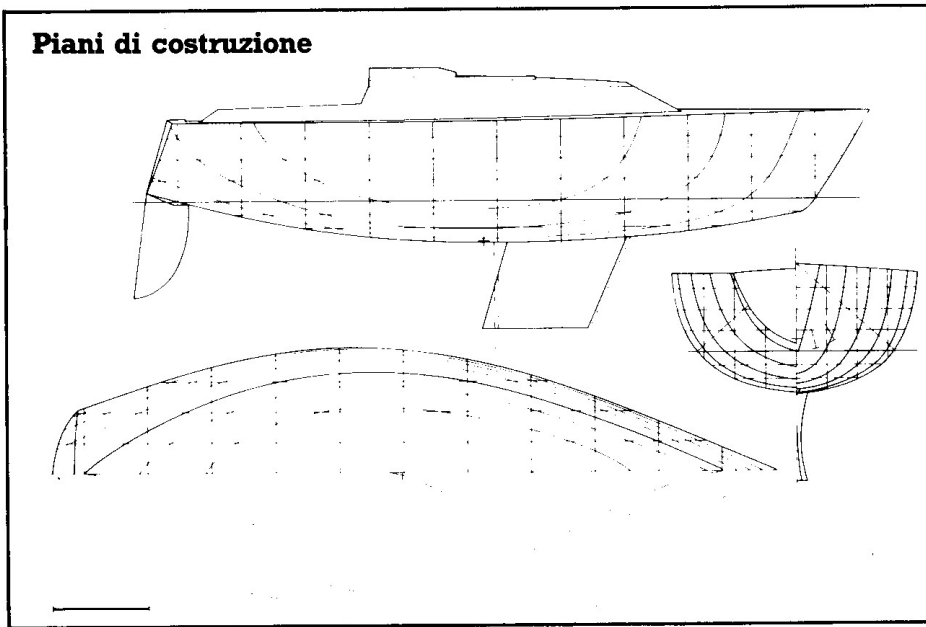
Un esame minuzioso di come sono state montate le installazioni rivela la tendenza a semplificare la costruzione; in particolare si è notato l'uso di rivetti su un certo numero di paratie e di grossi punti metallici sui tasselli nei ripostigli. Tuttavia, anche esaminando gli angoli più reconditi, non si scoprono dettagli sgradevoli. Le tradizioni del cantiere Dufour si sono mantenute. L'unione fra scafo e ponte è realizzata mediante la sovrapposizione dei lembi orizzontali di queste due parti, saldate assieme e poi imbullonate a una rotaia senza buchi che funge da falchetta. La semplicità di tutte le connessioni di montaggio rivela come il progetto sia stato concepito per una fabbricazione in serie, in modo che le

rifiniture dipendessero il meno possibile dall'abilità della mano d'opera. Bisogna riconoscere tuttavia che il personale della fabbrica di Senones, nei Vosgi, che attualmente costruisce il Dufour 1800, ha saputo riconvertirsi assai rapidamente dalla tradizionale industria tessile al campo delle costruzioni navali da diporto.

Ponte, pozzetto, attrezzatura

I ponti migliori sono spesso i più semplici, vantaggiosi tanto per il costruttore che deve montare l'attrezzatura quanto per l'equipaggio che ha la possibilità di spostarsi agevolmente. Per ottenere la migliore abitabilità, l'architetto ha adottato una tuga lunga e quasi orizzontale, a prua della quale è sistemato l'albero. Anche nella parte

Piani di costruzione



prodiera si è riusciti a mantenere una buona altezza sotto baglio e il locale che se n'è ricavato è ben disimpegnato e abbastanza ampio nonostante che l'accesso sia un po' ostacolato dalla sottigliezza della prua.

Il pulpito di prua è piccolo e rigido. Tuttavia i due montanti anteriori ci sono parsi troppo accostati fra loro e troppo vicini allo strallo per lasciare un certo agio quando si deve gettare l'ancora. Nel corso della prova siamo rimasti inorriditi al vedere il percorso che deve fare la catena dell'ancora fra la bocca di rancio e le bitte. Salpando

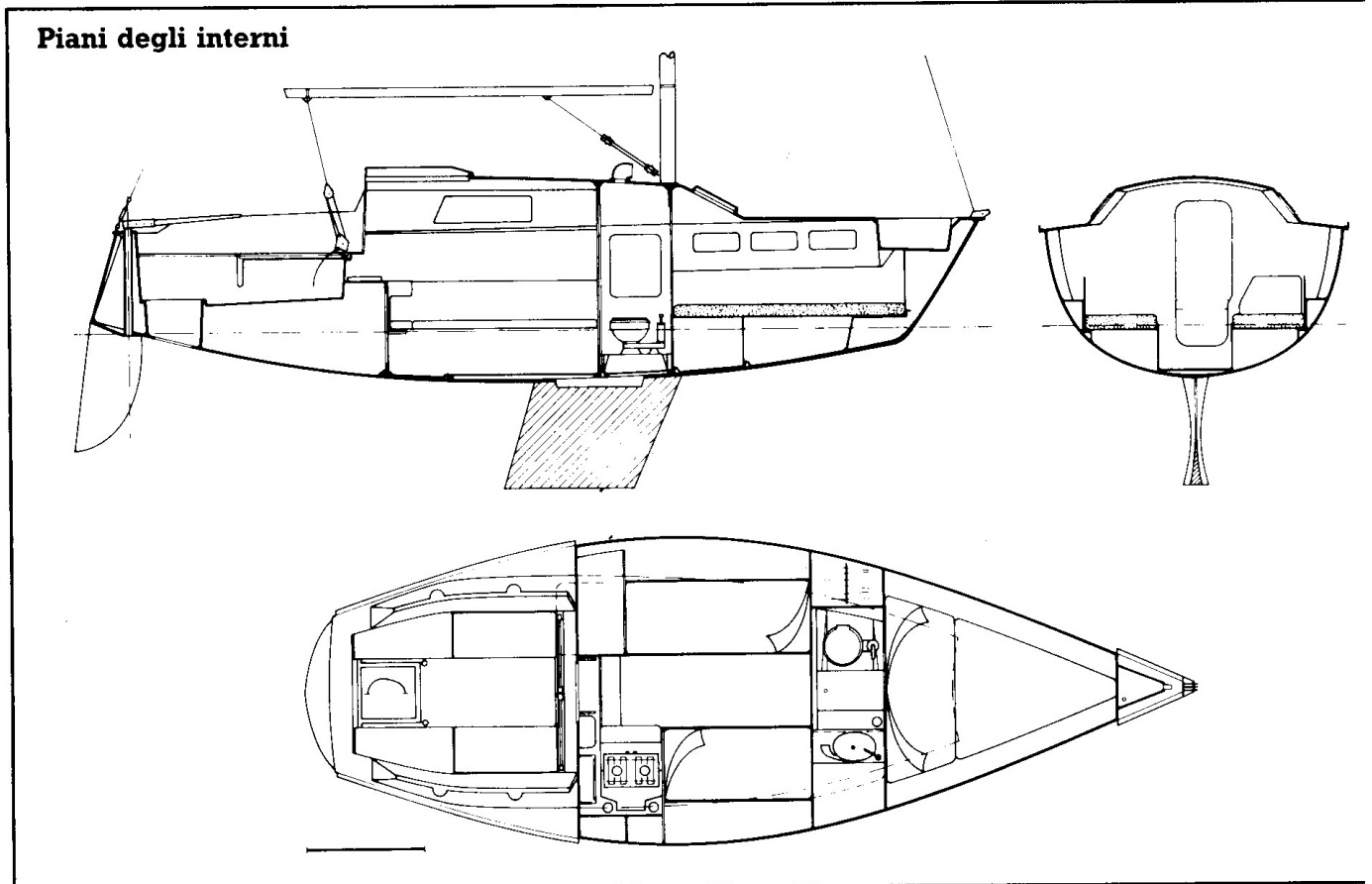
di traverso, le maglie della catena si impigliano anche nei ganci per la bosa dell'angolo di mura dei fiocchi. Non si capisce come un cantiere con la reputazione di Dufour possa tollerare una negligenza di questo genere. Fortunatamente si tratta dell'unica nota falsa nell'insieme dell'attrezzatura, che è ben concepita e di buona qualità.

Verricelli e galloce per le scotte e per le drizze in lega leggera anodizzata color nero si armonizzano con la rotella della falchetta e, nella versione CS, anche con l'albero e il boma. I candelieri, montati in supporti di ny-

lon, sono robusti e ben studiati. I bei tientibene in teck fiancheggiano il grande boccaporto scorrevole, ma la loro larghezza, che ha funzione più che altro estetica, rende difficile innestare altri rientri. Dal punto di vista della circolazione in coperta l'antiderapante a cui si è dato una fine è abbastanza efficace, mentre i larghi passavanti si interrompono troppo al paraonde del pozzetto. Il grande boccaporto che permette il accesso sottocoperta occupa molto spazio e, con tutte le manovre rinviate al pozzetto, non resta più molto spazio per spostarsi sulla coperta della tuga; vero però che questa disposizione riduce notevolmente la necessità di spostarsi per l'equipaggio mentre si chiede un pozzetto comodo e spazioso come è infatti quello del Dufour 1.

L'architetto non poteva allargare ulteriormente lo spazio fra i banchi e ha progettati più lunghi possibili. Questi arrivano infatti quasi fino allo specchio di poppa e misurano 1,80 di lunghezza. Gli schienali, dall'imboccatura ben studiata, sono alti in modo da proteggere bene gli occupanti. Il margine superiore dei paraonde è troppo stretto perché ci si possa sedere a controbilanciare lo sbalzo. A parte ciò il timoniere è particolarmente ben servito dato che

Piani degli interni



DUFOUR 1800

schienali a sua disposizione sono arrotondati e gli permettono di sedere ben assestato mentre i rispostigli per le vele possono essere aperti senza recargli disturbo.

Sistemazione dell'interno

Gli architetti si trovano sempre di fronte alla contraddizione fra la necessità della sicurezza e l'attrattiva di un accesso in cabina sufficientemente largo per evitare l'impressione di claustrofobia sottocoperta. Sul Dufour 1800 l'ingresso si allarga verso l'alto mentre l'apertura del boccaporto scorrevole occupa quasi tutta la larghezza della coperta della tuga. Per questo la discesa sottocoperta è particolarmente agevole anche se si deve stare attenti al gradino intermedio verniciato che è scivoloso. Per fortuna ci sono due tien-tibene di legno ai lati della porta.

La pianta della sistemazione interna del Dufour 1800 può essere considerata assolutamente classica con le due cabine separate da un compartimento toilette. Per poter sistemare un tavolo da carteggio e una cucina fissa ai due lati dell'ingresso, i piedi delle due cuccette del quadrato sono incassati uno sotto il lavabo, l'altro sotto l'angolo del navigatore. La parte che rimane libera per sedersi si limita quindi a due posti per ciascuna cuccetta. Dato il numero totale delle cuccette questo sembra comunque sufficiente anche se ci si trova a rimpiangere la mancanza di spazio per eventuali ospiti. D'altra parte non si poteva ridurre una pianta da barca più grande mantenendo tutti i suoi elementi fissi senza qualche sacrificio. Bisogna riconoscere tuttavia che la disposizione di ciascuno di questi elementi è perfettamente funzionale: sia la cucina, con il piano in plastica dotato di vaschette per sistemare gli attrezzi e il fornello a sospensione cardanica, sia il tavolo da carteggio, rivolto verso poppa, con gli strumenti appesi alla parete.

L'architetto ha ragionato parecchio per quanto riguarda il tavolo da pranzo che è sistemato sotto un materasso e che può essere disposto in quattro posizioni diverse; cioè fra le due cuccette, lateralmente e perfino nel pozzetto, agganciato alla metà della porta.

Il pagliolato, in legno verniciato, non occupa tutta la lunghezza in modo che, all'ingresso della cabina, si trova una zona umida dove l'altezza sotto il boccaporto raggiunge 1,75 m. L'altezza sotto il baglio varia in seguito fra 1,62 m e 1,58 m mentre il pagliolato tiene iso-



Nel CS, l'inclinazione dell'albero rastremato può essere modificata e si riesce a regolare la pienezza della vela.



A bolina larga il timone risponde bene ma l'equipaggio deve compensare tempestivamente lo sbandamento.



Anche con una leggera bava di vento il Dufour 1800 continua ad avanzare mentre l'equipaggio si concentra verso prua per diminuire la superficie immersa.

Un profilo classico ed elegante.



Il punto di vista del tecnico

Si può notare a prima vista che il Dufour 1800, con la sua poppa relativamente stretta, è stato progettato secondo una linea che in un certo senso si discosta dalle moderne tendenze di concezione della carena. Questa impressione è confermata dall'analisi delle caratteristiche della carena. Laurent Cordelle ha progettato una barca dalle sezioni trasversali arrotondate e a V aperta con ridotti volumi di poppa. Sul piano di costruzione si nota che il piano di galleggiamento è praticamente simmetrico fra prua e poppa, la stessa simmetria che si constata a livello dei volumi, dove è rilevabile come il centro di carena si situa quasi esattamente sulla verticale del baricentro della linea di galleggiamento.

Se i volumi di poppa presentano una stellatura particolarmente accentuata, i volumi della prua sono, da parte loro, relativamente importanti rispetto all'attuale tendenza che vuole barche con la prua molto affilata e con le ordinate di poppa larghe e voluminose. Questo tipo di concezione produce, in generale, carene che offrono il minimo di resistenza alle alte velocità e che sono rapide alle andature portanti. La concezione adottata da Cordelle e Dufour per il 1800 con uno stellato di prora a 24° e delle linee d'acqua molto tese verso poppa, dovrebbe dare buoni risultati alle velocità medie e basse cioè con vento leggero e medio. In compenso questa concezione determina una scarsa inerzia del piano di galleggiamento e un limitato decentramento dei centri di carena sotto sbandamento. Questi elementi sono indicativi di una stabilità ridotta come si può constatare esaminando la resistenza allo sbandamento a 15° di inclinazione.

La resistenza migliora notevolmente a un angolo di sbandamento di 30°, senza tuttavia raggiungere la stabilità del Jouët 24 e del Sangria: sul 1800 bisognerà ridurre la velatura abbastanza presto. Si può notare che il centro di gravità della deriva standard e quello della deriva nella versione CS sono situati esattamente nello stesso punto. La stabilità è quindi praticamente la stessa nelle due versioni, con un leggero vantaggio nella versione standard che ha il centro di deriva situato meno in basso.

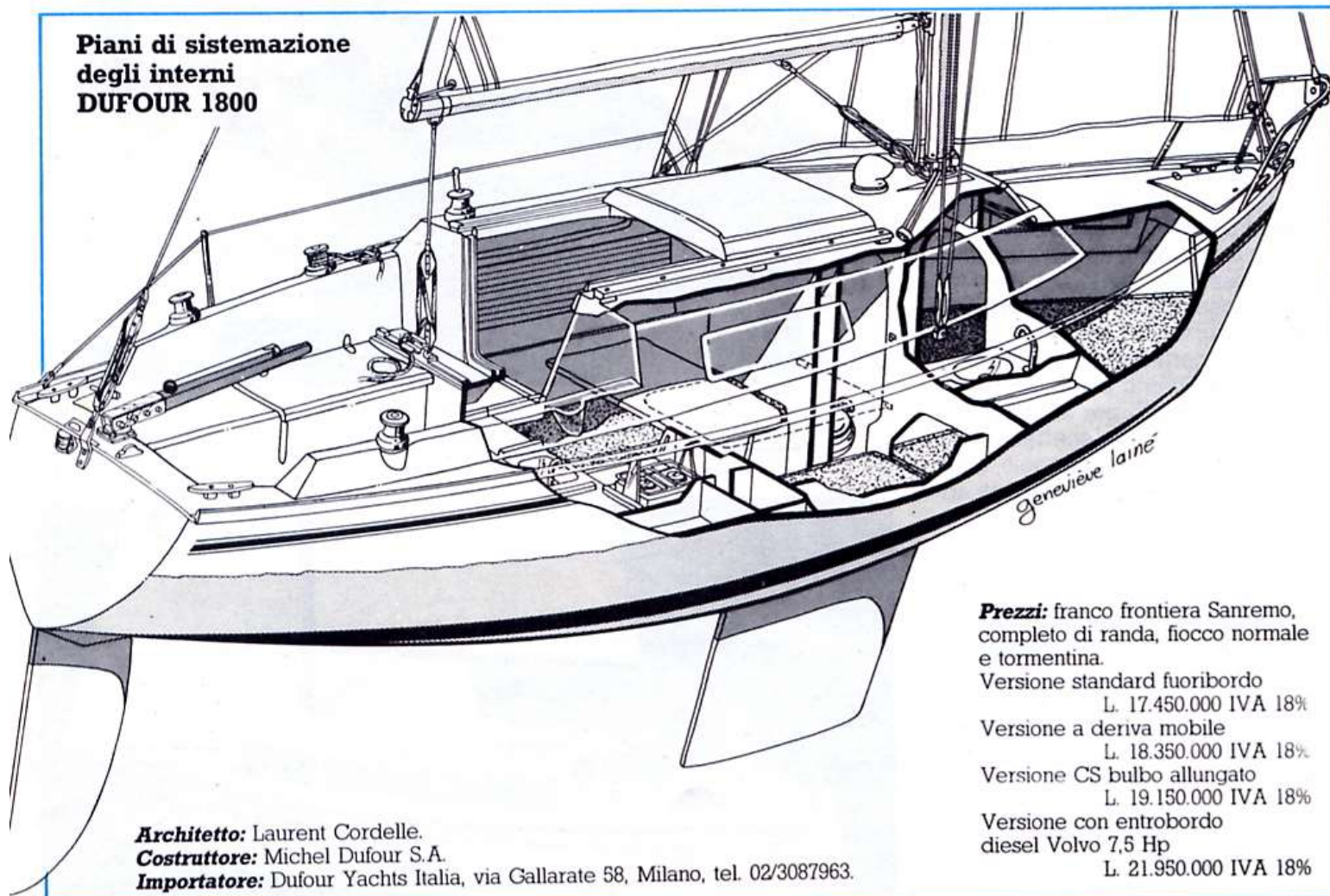
Daniel Andrieu

lati dall'eventuale acqua che ristagna sul fondo che è piuttosto piatto.

Il compartimento che contiene le installazioni igieniche è realmente utilizzabile con i suoi 59 cm di larghezza. La dotazione standard è di un WC chimico mentre il lavabo, di buone dimensioni, è alimentato con una riserva da 95 litri situata a prua. Una porta scorrevole assicura l'isolamento dal quadrato mentre l'aerazione è garantita da una manica fissa. L'illuminazione è invece fornita dal portellino del posto di prua al quale si accede mediante un'apertura di 50 cm che sbocca a livello di una grande cuccetta doppia installata in permanenza. Date le dimensioni confortevoli dello scompartimento toilette che precede la cabina di prua, questa disposizione non ostacola le operazioni di vestirsi o svestirsi. Vi è persino un guardaroba e una doppia serie di ripostigli.

Il Dufour 1800 è l'ideale per una coppia con due o tre figli piccoli. La vita a bordo per quattro adulti invece sembra più difficile, non tanto per mancanza di intimità quanto perché le paratie limitano lo spazio disponibile. Nel caso di due persone tutti gli inconvenienti

Piani di sistemazione degli interni DUFOUR 1800



Architetto: Laurent Cordelle.

Costruttore: Michel Dufour S.A.

Importatore: Dufour Yachts Italia, via Gallarate 58, Milano, tel. 02/3087963.

Prezzi: franco frontiera Sanremo, completo di randa, fiocco normale e tormentina.

Versione standard fuoribordo
L. 17.450.000 IVA 18%

Versione a deriva mobile
L. 18.350.000 IVA 18%

Versione CS bulbo allungato
L. 19.150.000 IVA 18%

Versione con entrobordo diesel Volvo 7,5 Hp

L. 21.950.000 IVA 18%

DUFOUR 1800

sparirebbero e si avrebbe il vantaggio di un interno che permette di trovare un posto per ogni cosa.

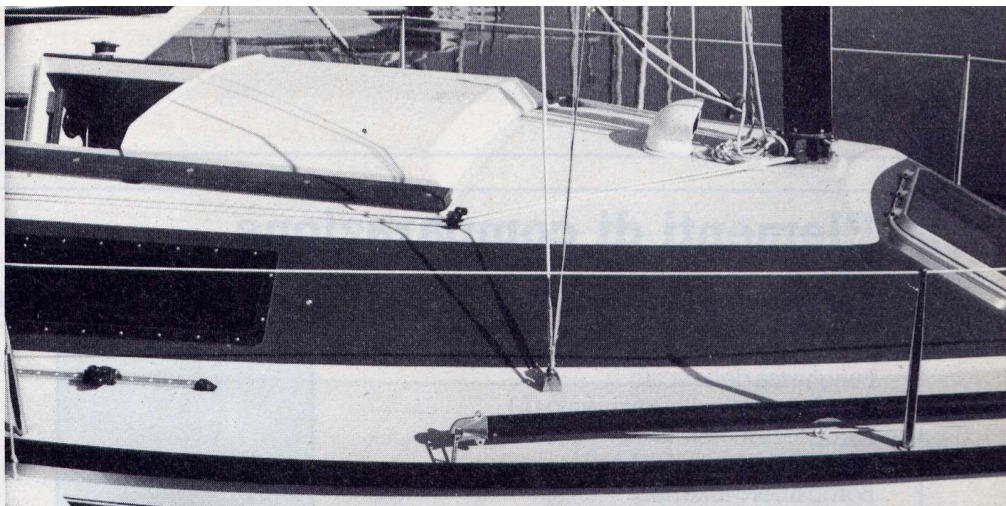
Prestazioni e qualità marine

La notevole entità del baglio maestro, prevista per contrapporsi allo sbandamento, determina l'effetto inverso allorché la barca è carica. Questa sensibilità dell'assetto laterale e longitudinale al peso dell'equipaggio ci rammenta che si tratta di una barca piuttosto piccola, dotata di una carena dalla superficie immersa assai ridotta. Ciò contribuisce anche a renderla una barca assai vivace, dato che queste variazioni, che si avvertono immediatamente alla barra, influiscono sulla velocità e sul comportamento. Un timoniere abituato a condurre derive leggere, vi ritroverà un'analogia prontezza di reazioni, mentre la simmetria della carena del Dufour 1800 gli permette di conservare un buon equilibrio anche quando procede alla banda.

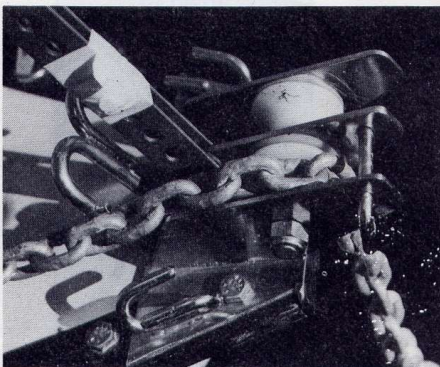
Il timone, che è di tipo sospeso e compensato, dà come risultato una barra molto delicata e tuttavia efficace, poiché le capacità evolutive dello scafo sono superiori alla media. A velocità ridotta non abbiamo notato tendenza a scarrocciare il che denota un piano di deriva progettato senza risparmiare. La barra, molto "espressiva" reagisce prontamente anche alle più lievi regolazioni delle vele.

Con brezza leggera lo spostamento di qualche centimetro del punto di scotta della randa o la regolazione dello straglio di poppa si traducono in una differenza di velocità di quasi un nodo, che dipende in parte dal piano di velatura 7/8 che aumenta le possibilità di effettuare una buona regolatura delle vele ma anche i rischi di una cattiva.

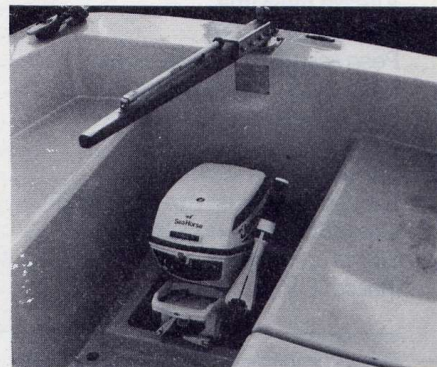
La versione fuoribordo, rispetto a quella a motore fisso permette di risparmiare un centinaio di kg di peso, una differenza che si avverte tanto più in quanto il Dufour 1800 deve essere considerata una barca con relativamente poca vela dato che il suo dislocamento è piuttosto leggero. Se si vuole quindi conservare un rapporto di velatura favorevole bisognerà dunque evitare di caricarlo inutilmente. In particolare la presenza del serbatoio flessibile per l'acqua all'estremità della prua, non sembra favorire quella concentrazione dei pesi a cui la barca reagisce in maniera evidente non appena l'equipaggio si dispone in posizione opportuna.



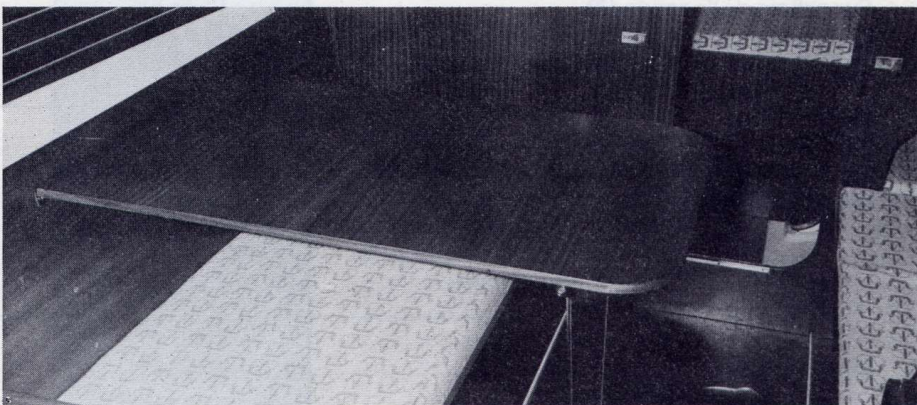
Quando è aperto, il boccaporto scorrevole riduce nettamente la superficie utile.



I ganci sono situati molto male rispetto alla traiettoria della catena dell'ancora.



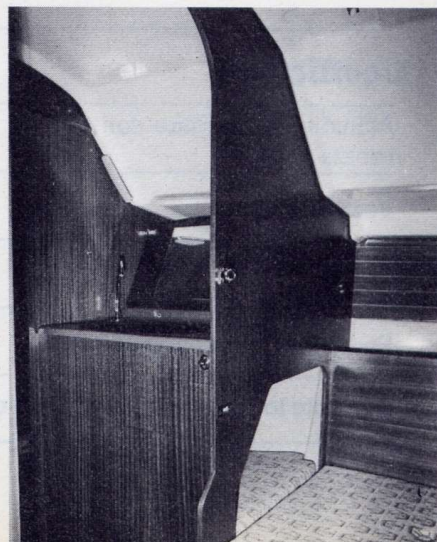
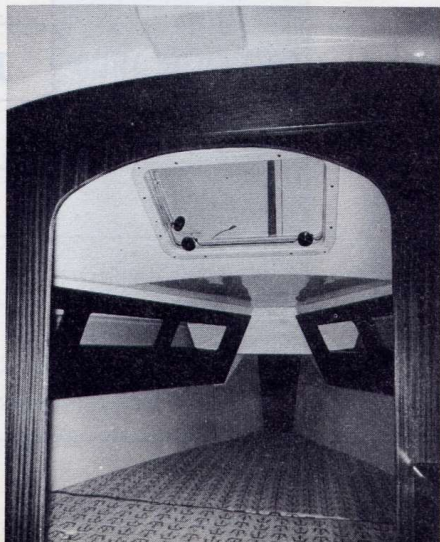
Per uno scafo così sottile è sufficiente un motore da 6 CV.



Il tavolo, sistemato lateralmente, consente la circolazione nel corridoio. Può essere disposto anche nel centro o nel pozzetto.

Una grande cuccetta doppia occupa tutta la cabina di prua che è munita di una serie di grandi ripostigli.

Una vera e propria toilette utilizzabile, con un lavandino di buone dimensioni e uno specchio.



Elementi di comparazione

Caratteristiche	DUFOUR 1800	JOUËT 24	SANGRIA
Lunghezza dello scafo.....	7,60 m	7,18 m	7,62 m
Lunghezza al galleggiamento (L).....	6,70 m	6,65 m	5,80 m
Larghezza massima.....	2,62 m	2,75 m	2,70 m
Larghezza massima al galleggiamento.....	2,10 m	2,19 m	2,16 m
Bordo libero anteriore.....	0,92 m	0,96 m	0,98 m
Bordo libero mediano.....	0,83 m	0,83 m	0,89 m
Pescaggio massimo.....	1,34 m	1,54 m	1,27 - 1,80 m
Altezza massima.....	10,80 m	11,10 m	10,30 m
Dislocamento (D).....	2 450 kg	2 720 kg	2 040 kg
Peso assetto di navigazione.....	1 900 kg	2 200 kg	1 600 kg
Peso della chiglia di deriva.....	750 kg	820 kg	700 kg
Natura della chiglia di deriva.....	Ghisa	Ghisa	Ghisa
Altezza sotto il baglio.....	1,62 m	1,70 m	1,72 m
Larghezza tra le cuccette.....	0,62 m	0,84 m/0,45 m	0,66 m
Larghezza media dei passavanti.....	0,35 m	0,27 m	0,40 m
Categoria di navigazione.....	3 ^e -4/6 - n° 1 469	3 ^e -4/6 - n° 910	3 ^e -5/7 - n° 20
Stazza lorda (tonn.).....	4,87 Tx	5,04 Tx	4,24 Tx
Stazza IOR (piedi).....	18,1	18,2	18'
Superficie del triangolo di prua (1).....	10,84 m ²	11,31 m ²	12,60 m ²
Superficie massima del genoa (2).....	16,64 m ²	17,60 m ²	19,10 m ²
Superficie del fiocco n° 1.....	9,37 m ²	11,67 m ²	14,90 m ²
Superficie della randa (3).....	14,29 m ²	13,44 m ²	13,80 m ²
Superficie massima delle vele (2 + 3) (V).....	30,93 m ²	31,04 m ²	32,90 m ²
Superficie delle vele per la stazza (1 + 3) (v).....	25,13 m ²	24,75 m ²	26,40 m ²
Superficie della parte immersa dell'ordinata maestra sotto carico (B).....	0,76 m ²	0,32 m ²	0,70 m ²
Superficie del piano di deriva: scafo.....	2,12 m ²	2,54 m ²	1,75 m ²
pinna/deriva.....	1,08 m ²	1,10 m ²	1,20 m ²
pinna di poppa.....	-	-	0,25 m ²
timone.....	0,41 m ²	0,39 m ²	0,26 m ²
totale.....	3,61 m ²	4,03 m ²	3,46 m ²
Superficie totale della carena.....	13,45 m ²	14,23 m ²	13,22 m ²
Posizione del centro di deriva e del centro di carena in rapporto al baricentro della linea di galleggiamento (in % di L)..... CC	2,16	6,92	8,30
Scarto tra CV e CD (in % di L)..... CD	0,30	5,82	5,20
	17,16	19,25	21,40
Coefficienti	DUFOUR 1800	JOUËT 24	SANGRIA
Attitudine a navigare con brezza leggera $\frac{V}{M}$	2,30	2,18	2,48
Velocità media $\frac{V}{B}$	33,02	30,18	37,70
Velocità limite (coefficiente prismatico) $\frac{D}{B \times L}$	0,473	0,499	0,500
Resistenza allo sbandamento 15°	2,90	3,89	3,66
30°	6,29	3,89	3,66

(Per tutte le spiegazioni su queste cifre, vedere a pagina 44). Piani, rilevamenti e calcoli effettuati da Daniel Andrieu.

DUFOUR 1800

Con vento teso i migliori risultati sono ottenuti evitando di avere eccessiva forza di vele. Nelle norme d'uso, particolarmente ben fatte e fornite dal costruttore per ciascuna barca, è indicata per andatura di bolina con vento di circa 20 nodi, la combinazione di fiocco n°1 e randa con una mano di terzaroli, mentre la seconda mano andrebbe presa con un vento che supera i 25 nodi. In queste condizioni ci parrebbe necessaria, come su quasi tutte le barche, una terza mano di terzaroli. Con vento leggero il comportamento della barca dipende anche molto dal modo come si stabiliscono le vele e in particolare dalla posizione e dall'entità della curvatura delle vele.

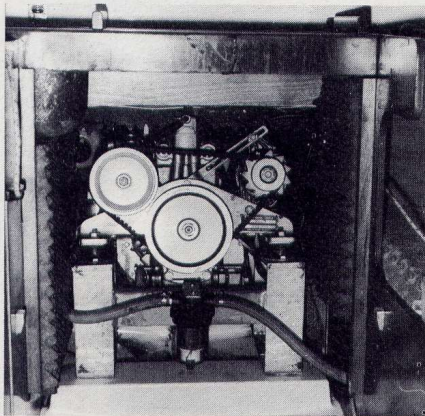
Abbiamo insistito sul carattere assai vivace di questa barca perché gli sportivi vi troveranno una grande attrattiva ma bisogna pensare anche ai tranquilli crocieristi che, accontentandosi di prestazioni meno elevate devono disporre di un'imbarcazione dalle reazioni sicure e dalla buona manovrabilità. Il Dufour 1800 soddisfa molto bene e senza riserve.

Conclusione

In un'epoca in cui i costruttori di barche parlano spesso dei propri modelli utilizzando la parola "prodotti" è piacevole constatare che, nonostante tutto vi sono ancora delle barche con le quali ci si può divertire. In quanto prodotto, il Dufour 1800 si presenta con numerosi argomenti in suo favore come le sue tre versioni che comprendono quella a chiglia e deriva mobile, la sua estetica piacevole, le buone rifiniture; il tutto è reso più attraente dalla competitività del prezzo soprattutto se si tiene conto delle dotazioni.

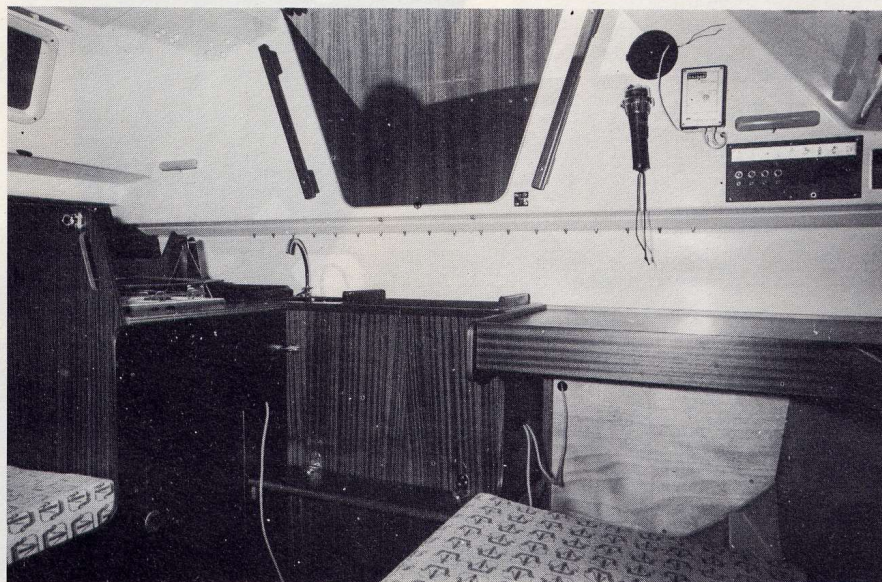
Jacques Monsault

Al motore entrobordo, sistemato sotto il pozzetto, si accede principalmente dai due ripostigli laterali.



Nel quadrato, una porta scorrevole separa dalla toilette e dalla cabina di prua.

Ai lati di una scaletta piuttosto ripida vi è una cucina ben congegnata e un tavolo per carteggio delle dimensioni di mezza carta nautica, formato grande.



Il disegno dei paraonde del pozzetto rende perfettamente confortevole la posizione del timoniere.



Questa inquadratura di prua mette bene in evidenza la rotondità della sezione maestra.

