

DUFOUR 42 — Un ritorno in grande stile per un marchio che ha fatto la storia della cantieristica moderna. Qualità e prestazioni per crociere senza limiti sono i punti di forza di questo robusto tredici metri, che sembra dire...

Portami

di MICHELE DEL FRÈ

Chi non ricorda il vecchio Arpege? È tutt'ora un mito, che ha superato senza flessioni le barriere degli anni, quelle del progresso, della durata. Su Arpege sono cresciute generazioni intere di velisti, che hanno fatto crociere, scuo-



lontano



DUFOUR 42

la, regate. Era geniale il progetto, sia fuori sia dentro, con una semplicità e una funzionalità di cui troppo pochi hanno fatto tesoro. Accanto al mito della barca è cresciuto quello del cantiere, del marchio che purtroppo in un passato più recente ha navigato in acque mosse. Quelle in cui si è trovato chi ha avuto scrupolo di tenere alto il livello

qualitativo dei suoi prodotti anche a scapito dei margini di guadagno. Dufour ha cambiato alcuni proprietari prima di arrivare all'attuale assetto in cui è affiancato a Sparks. La produzione prevede tre modelli, il 42 piedi progettato da Sparkman & Stephens che abbiamo provato, poi un 39' di German Frers e un 54' di Philippe Har-

lè. Si tratta di imbarcazioni di pregio costruite in allestimento semicustom, significa che gli interventi che possono proporre gli armatori all'allestimento sono particolarmente rilevanti, e tipici di barche one off di dimensioni molto maggiori.

Progetto

Qualcosa abbiamo già detto, la carena si inserisce nella media dei progetti di analoghe dimensioni, sia come volume, sia come dislocamento poco più leggero di concorrenti diretti. Si può parlare di "scuola americana" per una barca dalle prestazioni all round, con una buona bolina e eccellente (come vedremo) anche al traverso. Facile da timonare, ha un andamento di forme ben avviate che non danno sorprese anche navigando con importanti angoli di sbandamento.

Per la stratificazione monolitica della carena sono impiegati tessuti compositi di Rovicore e Kevlar con resine isoftaliche. Un controstampo stratificato sottovuoto raccoglie le principali strutture di rinforzo. Il



ruota è una Solimar da 1200 mm, le sedute in teak sono della versione Executive. A fianco la coperta vista da prua, numerosi i passauomo e i boccaporti per una adeguata aerazione cui contribuiscono anche quattro dorade.



controstampo è uno degli elementi che fanno parte della tradizione Dufour, che ne è stato il precursore. La coperta è costruita con un sandwich di Pvc ad alta densità, che ha quindi una grande resistenza meccanica, ed è anch'essa collegata con lavorazione sottovuoto con il controstampo, all'interno del quale sono realizzati i passaggi per gli impianti. Anche la chiglia è protetta da una stratificazione di vtr che minimizza i fenomeni di corrosione.

Il piano velico è un testa d'albero con generoso genoa e randa piuttosto allungata. Forse non molto moderno è un classico che non tradisce. Senza avvolgifiocco la manovra del grande genoa può essere un po' faticosa. Semplice il piano di coperta per quanto riguarda le manovre, con un ragionevole compromesso il trasto della randa è ai piedi del tambuccio.

Interni

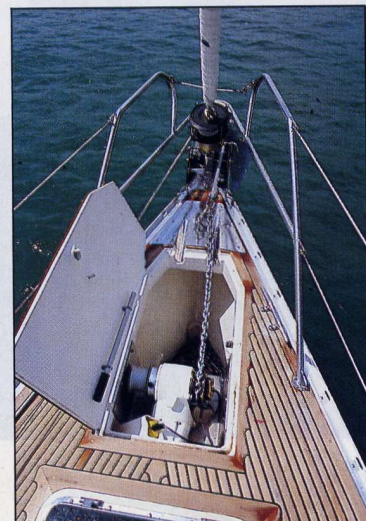
Un foglio di carta da lucido sovrapposto al profilo della barca invita il cliente, quando sfoglia il pieghevole di presen-



Particolari della coperta: a sinistra i due gavoni che si aprono a poppa dietro la ruota, il gavone realizzato



sotto le sedute dove trova posto l'autogonfiabile, la prua con in primo piano uno dei comandi dorade. A fianco il trasto della randa con rinvio del paranco a due velocità, in basso alla prua con il verricello salpa ancora nascosto all'interno del gavone e il piede d'albero con il winch per le drizze. Può essere armata una trinchetta.



DUFOUR 42

Particolare
 I tavoli e i sedili
 che hanno la
 stessa forma
 e sono in
 legno di
 alta qualità
 per una
 navigazione
 confortevole

A destra la comoda cucina, con il fornello di inox i lavelli sono due, uno è chiuso, ed è disponibile una pompa a piede di emergenza. Al centro il tavolo per il carteggio, di fronte il comodo alloggio per la strumentazione di bordo. Buono il quadretto elettrico con interruttori magnetotermici. La dinette occupa la zona centrale dello scafo, con tavolo apribile a scorrimento verso la zona di dritta.

tazione, a schizzare gli interni che preferisce. È il modo migliore per descrivere gli interni, per dire che non c'è nulla di definito. In effetti come in ogni buon cantiere esiste una serie di versioni preconfezionate. Del resto, su dimensioni di questo genere non è così facile impostare interni efficaci. Ai progettisti serve un certo tempo per arrivare a soluzioni piacevoli, tempo impiegato a misurare e rimisurare volumi e ingombri. Difficile insomma fare meglio. La lavorazione dei legni è ineccepibile e tutti gli interni sono arricchiti con piccoli preziosismi, come il cassetto con gli attrezzi, che non mancherà di colpire. Grande attenzione è posta anche nella ricerca degli accessori da fornire come optional, da citare il frigo con compressore azionabile sia dal motore sia attraverso la rete di banchina.

La versione "Executive" del Dufour 42 ha in pratica tutti gli optional che di norma vengono scelti dagli armatori più esigenti, comprendendo impianti,



caricabatterie e circuito per 220 volt, oppure particolari come i teli antirollio.

Pozzetto e coperta

Lo schema è semplice, la tuga con i fianchi molto inclinati contribuisce a dare un senso di agilità. È anzi da sottolineare come pur con misure importanti Dufour 42 abbia una linea filante.

È questo uno dei vanti dei progetti più recenti dello studio newyorkese che tra l'altro sta sperimentando su molte barche di una certa dimensione una nuova cabina armatoriale "centrale" molto interessante.

Il pozzetto ha le sedute ricoperte in teak con due ampi gavoni, ottimi gli elementi in acciaio inox.

Ben quattro i dorade per l'aerazione sottocoperta, tutti ben protetti contro gli urti con tralicci in inox. I winch di serie sono cinque, le borose sono rinviate in pozzetto, all'albero un winch per le drizze.

Qualità nautiche

Il Dufour 42 è stato provato in una giornata piuttosto dura, con vento che ha soffiato gagliardamente tanto da costringere per le manovre di trasbordo a rientrare più volte in porto. Non è stato facile rilevare i dati sulla navigazione, ma di certo è stato un giorno di buona vela. La prima sensazione, una volta al timone, è di estrema facilità di conduzione, nonostante l'intensità del vento. Si timona il 42 da un'onda all'altra senza problemi, con un'accennata tendenza orziera da contrastare appena con la ruota. Quel tanto che regala la giusta sensibilità per prevenire situazioni spiacevoli.

Il passaggio sull'onda è ben smorzato, senza colpi che affaticano durante la navigazione. Lo scafo sale senza ripiombare duro sull'acqua, segno che i volumi sono ben disposti. Anche muovendosi verso estrema prua ci si sente sicuri. Il Dufour 42 è anche un buon tenitore di tela, in pratica non si avverte l'esigenza di drastiche riduzioni, né per reazioni anomale del timone, né per sbandamento eccessivo, anche in que-



In alto la cabina di prua, notare in alto le due zone portaoggetti. Al centro una delle due cabine gemelle di poppa, che vantano una adeguata altezza sottocoperta. In basso a sinistra uno dei wc marini dei bagni di poppa a destra il bagno di prua, realizzato con elementi prestampati.



ste condizioni il timone continua a lavorare e la barca non diventa troppo orziera. Abbiamo accennato alle doti all'round della carena, di cui si apprezza la dolcezza in tutte le andature. Abbiamo trovato ottima la bolina, soprattutto sicura anche con vento, ma entusiasmante, per essere una imbarcazione da crociera, il traverso. Il dislocamento, che si può classificare medio-alto, si avverte poco e alla carena resta una piacevole tendenza a "galleggiare" sulle onde lanciandosi in qualche episodio di surf. Più che la velocità è la sensazione a stupire, appunto di leggerezza e docilità. Nel giudizio del momento siamo forse stati influenzati dall'esser scesi da un'altra barca come sensazioni più vicina al trattore, con un timone che richiedeva anticipi incredibili. Nessun problema a motore, la manovrabilità è buona in tutte le situazioni.

In conclusione il Dufour 42 ci è sembrata una buona barca apprezzabile sia per la accurata lavorazione sia per le doti della carena. Lo studio Sparkman & Stephens dopo qualche anno di riflessione ora sotto la direzione di Alan Gilbert, a tutti gli effetti erede dei fondatori "storici", sta diffondendo i suoi disegni anche in Europa e quel tocco di tradizione e di esperienza dello studio più famoso al mondo non si può negare si vedano.



Indici di paragone

Slanci della carena
LOA/LWL = 1,148

Finezza della carena
BWL/LWL = 0,28

Rapporto di zavorra
(Z/Δ)100 = 41%

Superficie velica per tonnellate
SA/Δ = mq/ton 10,94

Numero di Bruce
√SA/Δ = 0,47

Dislocamento relativo
Δ/(LWL)³ = Kg/m³ 6,56

Velocità limite teorica
2,54 √LWL = nodi 8,38

Allungamento randa
P/E = 3,22

Allungamento fiocco
I/J = 3,2

TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Prestazioni a vela

Le condizioni del test: stato del mare mosso, velocità reale del vento 10-20 nodi; vele impiegate randa e genoa, cielo variabile, i dati della tabella sono riferiti ad un vento medio di 12/14 nodi.

Andatura	angolo vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	45°	6,5	sbandato	timone buono nonostante raffiche
bolina larga	60°	7,5	sbandato	passaggio onda dolce
lasco	90°	7,9	poco sbandato	bella sensazione anche sotto raffica
gran lasco	135°	7	quasi piatto	come sopra
poppa	170°	6,1	piatto	rollio moderato

La velocità massima raggiunta è stata di 10 nodi al lasco in moderato surf; il miglior angolo di bolina di 35° con una velocità di 6,4 nodi.

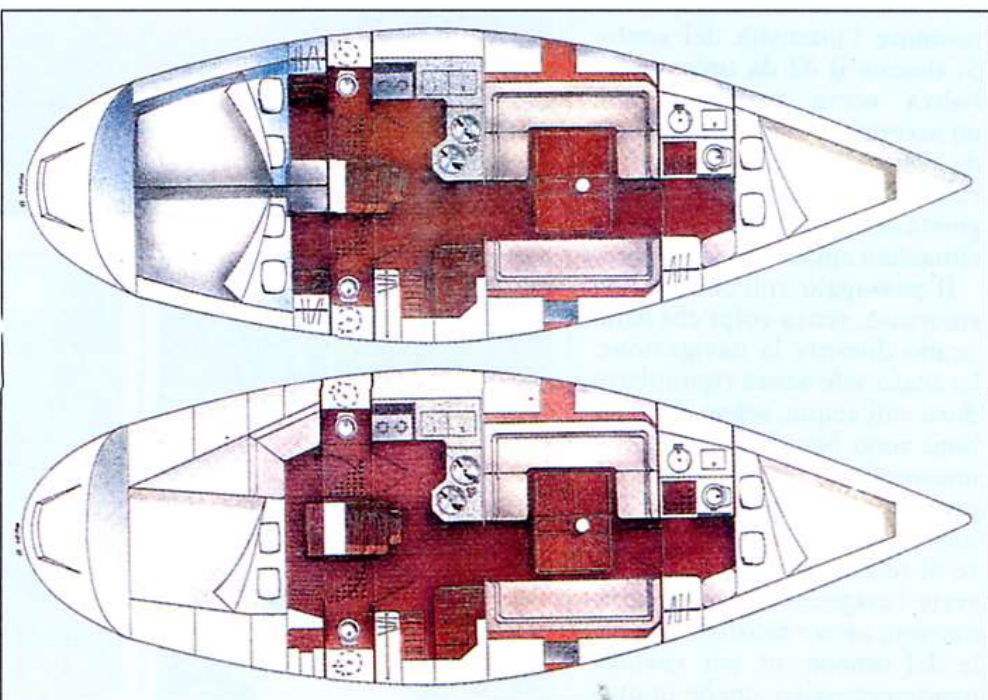
Gli interni

Sono due le versioni base proposte dal cantiere, una con doppia cabina di poppa, l'altra con cabina armatoriale.

Ogni armatore può inoltre proporre le sue modifiche e in questo modo il numero delle versioni diventa in pratica illimitato, da rispettare c'è la posizione del motore e quella di due paratie strutturali.

Ineccepibile la lavorazione dei legni, con finiture di grande livello. Si tratta di un trattamento comunque sobrio, marino, non vistoso.

Le dimensioni principali degli elementi sulla barca in prova erano: tavolo dinette cm 115 x 90, altezza dinette cm 188, tavolo carteggio cm 120 x 75, cucina cm 162 x 50; letto cabina di poppa cm 195 x 178; altezza cabina di poppa cm 190; letto di prua cm 195 x 178; altezza cabina di prua cm 185; capacità frigo lt 80, serbatoio acqua lt 380; acqua calda lt 37; wc marini n° 3 ITT Jabsco; macchina dei fuochi con tre fornelli e forno.



Lo scafo

lunghezza ft	m 12,85
lung. scafo	m 12,52
lung. gall.	m 10,90
larghezza	m 3,94
largh. gall.	m 3,15
immersione	m 2,29/1,75
dislocamento	kg 8.500
zavorra	kg 3.500
materiale scafo	vtr con tessuti di Kevlar e Rovicore
mat. coperta	vtr con sandwich di PVC alta densità e controstampo collegato sottovuoto
resine	isofaltiche
asse timone	inox da Ø 95 mm
rinforzo fondo	con controstampo in ghisa di serie, Executive in piombo, trattamento anticorrosione, collegamento con 13 perni da Ø 24 mm
bulbo	



La stratificazione avviene in atmosfera controllata e sono davvero importanti gli accorgimenti attuati per minimizzare corrosione, osmosi ed eventuali deformazioni strutturali. Uno scafo molto robusto e destinato a durare.

Piano velico

attrezzatura	sloop in testa
randa + genoa	mq 93,50
randa	mq 93
genoa 150%	mq 60,50
fiocco olimpico	mq 38,70
tormentina	mq 9,50
trinchetta	mq 17,80
spinnaker	mq 130
P (alt. randa)	mq 14,05
E (base randa)	mq 4,35
I (alt. fiocco)	m 16,00
J (base fiocco)	m 5,00
marca winch	Barient
marca vele	Cheret (mod. Executive Norh)
marca albero	Soferac (mod. Executive Sparcraft)
vele di serie	randa, genoa, tormentina



Uno sloop molto tradizionale con piano piuttosto allungato, è possibile montare la trinchetta, che può essere comoda in molte situazioni. La versione Executive vanta interessanti preziosismi interessanti per un uso regata crociera.

Motore e impianti

marca	Volvo Penta
modello	2003 TD
n. cilindri	3
alesaggio	79 mm
corsa	87 mm
cil. totale	1.280 cc
potenza max	43 cv (32kW)
giri max	3200
peso	kg 184
trasmissione	Sail Drive
elica	Max Prop tripala (opt)
consumo specifico	190 gr/cv/h
serb. gasolio	lt 196
rapporto peso/potenza	cv x ton. 5,05
batterie	motore Ah 100 servizi Ah 2x100 su mod. Executive 20 A
caricabatterie	

Andatura	vel. nodi	giri	rumore decibel		autonomia teorica	
			din.	pozz.	miglia	ore
crociera economica	5,5	2000	76	62	174	33
crociera	7,8	3000	77	78	170	22
massima rilevata	8,1	3400	82	72	154	18,5



DUFOUR 42

Costruttore

Dufour & Sparks of America

Importatore

Tigap Tigullio approdi Porto Turistico di Lavagna 16033, telefono 0185/307753, 321562

Progetto

Sparkman & Stephens

Prezzo

In Franchi Francesi in allestimento base 1.246.000, Executive 1.387.000. Al cantiere.

Le dotazioni

Dufour 42 è realizzato in versione standard ed Executive, decisamente più ricca e fornita, soprattutto di cose che generalmente vengono scelte dagli armatori come optional. La standard di serie ha il verricello salpaancora, la pompa a piede per l'acqua dolce in cucina, quattro dorade con manica a vento, cinque winch Barient, ruota di governo da 1200 mm di diametro, colonnina con bussola, albero Soferac con proiettori di manovra, segnamento, sartame in spiroidale, drizza in Kevlar per randa e genoa, scotte di genoa e randa, tre vele. Tra le dotazioni dell'Executive spiccano: sedute in teak del pozzetto, supporto per il fuoribordo, tavolino per il pozzetto, doccia in coperta, scala per il bagno, apertura laterale sulla battagliola, genoa avvolgibile con avvolgitore Profurl, albero Sparcraft con sartame in tondino, lazy jack per la randa, pompa a piede con acqua di mare in cucina, stereo Hi Fi, suppellettili, teli antirollio.



Ci è piaciuto

Le prestazioni della carena adatte alla crociera anche impegnativa.

La robustezza di costruzione.

La linea personale e di sobria eleganza, non imita nessuno.

Da migliorare

Per il gusto italiano i bagni, peraltro funzionali, realizzati nel passaggio verso poppa per le due cabine, non sono ideali.

Mancano adeguati portascotte, ormai diffusi su molte barche.