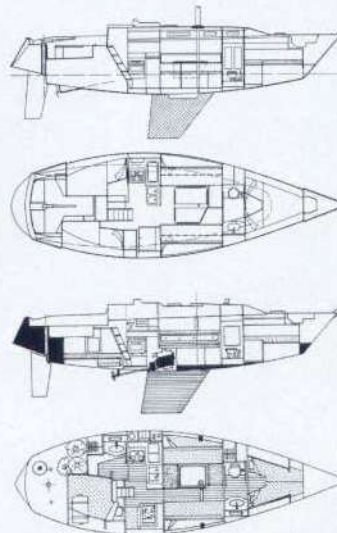




1 Le dimensioni del pozzetto sono raccolte con i paraonde laterali inclinati per offrire comode sedute a barca sbandata; 2 Il layout di coperta è razionale con le manovre rinviate in parte a sinistra del tambuccio; 3 La cucina a L risulta grande con numerosi stivaggi; 4 Nella versione con cabina doppia a poppa, l'entrobordo è in posizione centrale sotto il divano della dinette; 5 L'organizzazione degli interni è influenzata dallo spostamento del tambuccio sulla destra. Il tavolo si può abbassare per creare un letto doppio supplementare; 6 Le linee di carena sono equilibrate con slanci importanti particolarmente a prua; 7 L'attacco delle lande con rinforzo in acciaio, uno dei punti da controllare



i concorrenti

nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup.	vel.	anno	prezzo
Dufour 35	Dufour	10,90	3,48	6.300	77,00	1975	30.000	
Comet 1050	Comar	10,50	3,35	5.000	58,70	1985	45.000	
Impala 36	CN 71	10,85	3,25	6.000	76,00	1976	38.000	
Pretorien	Wauquiez	10,80	3,60	6.500	75,00	1973	47.000	

Controlli

- osmosi;
- delaminazione in coperta;
- impermeabilità oblò;
- attacco delle lande;
- antistrucchio di stampata a punta di diamante;
- attrezzatura di coperta;
- sartie;
- gavone dell'ancora a prua di difficile accesso;
- impiantistica e circuito elettrico

Cantiere

Creato nel 1964, il cantiere Dufour di Perigny-La Rochelle è stato uno dei primi a costruire barche di serie in vetroresina. Con 250 unità prodotte dal 1981 al 1984, il Dufour 4800 non fa parte dei best seller del cantiere che vanta diversi modelli sopra i 1.000 esemplari (fra cui il famoso Arpège).

Quotazione

Intorno ai 40.000 euro

Su internet due siti che raccontano preparazioni e navigazioni a lungo raggio condotte con il 4800:
www.tressieres.net
www.saros.us/saros/

Scheda tecnica

Progetto	Valentijn/Dufour
Costruttore	Dufour
Materiale	vetroresina
Lunghezza ft	10,65 m
Lunghezza gall.	8,30 m
Larghezza	3,28 m
Pescaggio	1,85/1,50 m
Dislocamento	4.800 kg
Zavorra	2.000 kg
Superficie velica	68,00mq
Cucette	7
Motorizzazione	23/30 cv
Serbatoi	acqua 80 l nafta 50 l

Si ringrazia l'armatrice di Louloudi per la gentile collaborazione. Per informazioni sui lavori eseguiti: louloudi@tiscali.it

sempreverdi

Dufour 4800

Classico nella forma, particolare nella sostanza: un modello originale nella produzione del cantiere

di CHRISTOPHE JULLIAND

Nel 1981, quando fu presentato il Dufour 4800, il cantiere era già stato rilevato nel '76 dal barone Bich, personaggio chiave che diede il via alle prime partecipazioni francesi in Coppa America compresa quella del '80, la migliore in fatto di risultati.

E' per questo motivo che, insieme a Bruno Troublé allora direttore marketing, viene chiamato il progettista Johan Valentijn, il designer del 12 m SI francese. Nella fascia considerata allora media grande, il 4800 completa una gamma a 4 cifre che indica il dislocamento della barca. La carena risulta equilibrata con caratteristiche comuni alle barche del periodo Ior ma senza le esasperazioni di una barca da regata. Le estremità sono strette, la prua alta e slanciata, il baglio massimo centrato. Di profilo, la barca presenta un bordo libero contenuto rispetto ai modelli più piccoli dello stesso cantiere. Anche la tuga appare più discreta ed è ben riconoscibile la tipica grafica del cantiere con la striscia dipinta di nero e la falchetta in alluminio dello stesso colore. Le appendici sono costituite da una chiglia trapezoidale in ghisa protetta da un guscio in vetroresina e da una pala del timone poco compensata e abbastanza profonda. La costruzione è tradizionale: il controstampo strutturale, tecnica inventata proprio da Dufour, è stato abbandonato, almeno nelle prime serie.

Anche la coperta non presenta segni di debolezza particolari (problema frequente su altri modelli). L'albero è poggiato in coperta e armato in testa con un ordine di crocette perpendicolari. Le sartie alte e basse hanno le lande in coperta con i tiranti rinviati su una struttura metallica (omega) resinata alla murata interna. A completare il sartiamme classico: uno stralotto fissato all'estremità della tuga. Essendo abbastanza arretrato, questo baby non impedisce il passaggio del genoa durante le virate. Il piano velico prevede un grande triangolo di prua con un genoa a forte sovrapposizione. La randa è armata su un boma corto e alto che rappresenta in superficie la metà del genoa. La barca risulta reattiva anche con poco vento.

Il pozzetto a forma di T è concepito per ricevere una timoneria sia a ruota che a barra. Ambedue le soluzioni hanno il loro pro e contro: tenere il timone risulta meno faticoso (anche per l'autopilota) nel primo caso, mentre si guadagna spazio nel secondo. Una delle particolarità del Dufour 4800 è di avere il tambuccio decentrato sulla destra. Quest'asimmetria influisce sia sul layout di coperta, sia sulla disposizione degli interni. Per le manovre l'unico rinvio in pozzetto trova logicamente posto a sinistra del tambuccio. In ambedue le versioni (vedi box), l'organizzazione degli interni è classica: la cucina a L così come la dinette a U approfittano dello spostamento a destra del tambuccio. Come al solito sui Dufour, la separazione fra i due ambienti cucina/carteggio e dinette è ben marcata. I divani a forma di U sulla sinistra possono offrire un letto doppio supplementare abbassando il tavolo che può anche essere aperto per sfruttare tutta la larghezza. A prua, troviamo il bagno passante e la consueta cuccetta a V.



ILLUSTRAZIONE LUCA FERRON

Due versioni per gli interni

Classic o Offshore: la differenza sta nella posizione dell'entrobordo (sempre con trasmissione a linea d'asse). Nel primo caso si trova sotto la discesa e permette di ricavare due cuccette di guardia sotto i banchi del pozzetto (layout tipico degli Anni '70). Nel secondo, il blocco motore è spostato in avanti sotto il divano della dinette ed è tanto meglio sia per la concentrazione dei pesi che per l'ispezionabilità. Lo spazio liberato sotto la discesa è sfruttato per creare una cabina doppia. Altra alternativa proposta per questa versione: il carteggio nel senso della rotta o a contrario. In quel caso, la persona seduta al carteggio può comunicare in diretta con il timoniere ma l'inversione richiede una piccola ginnastica mentale, questione d'abitudine. In ambedue i casi si dispone di un vero carteggio, all'immagine di questa barca fatta per navigare.

