

# VELA

www.giornaledellavela.com

n.03/015 Aprile € 6,50

 TAG Heuer  
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

**VELA**  
festival

CI VEDIAMO A SANTA  
MARGHERITA LIGURE  
DAL 7 AL 10 MAGGIO  
PER LA GRANDE  
FESTA DELLA VELA

INFO SU GIORNALEDELLAVELA.COM  
VELAFESTIVAL.COM

Ancoraggio a prova di tifone  
i segreti per stare  
sicuri sempre  
le 10 ancore top



**Laser caos** Cosa sta  
succedendo  
**Catamarani**  
Novità 2015  
**In Regata**  
Come vincere  
**In crociera** Da  
Malta alla Tunisia  
Fai da te Otto lavoretti per  
migliorare la vostra barca



# Vivere in barca conviene!

VISTE&PROVATE DUFOUR 350 GL - DEHLER 46 - SILENT 76 - NEO 350 - AZUREE 33C SPECIALE USATO



# DUFOUR 350 GL Dieci metri... senza paterazzo!

La fascia dei natanti è oggi sicuramente una delle più combattute del mercato e il neonato del cantiere Dufour è pronto per dire la sua

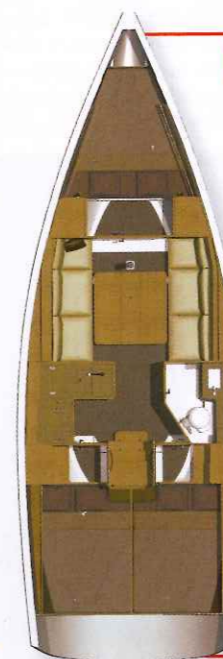
di Veronica Bottasini

**D**iamo un po' i numeri. 310, 350, 382. In meno di due metri di lunghezza, il Dufour 350 Grand Large è il terzo modello della gamma GL lanciato dal cantiere francese, nella interessante e combattuta fascia dei dieci metri, in meno di anno. Un altro natante (come il 310 GL), ideale per chi non ha voglia di prendere la patente nautica ma vuole navigare. Un'evoluzione del 335 Gran Large (uno scafo con sole tre stagioni alle spalle, ma disponibile solo nella versione a due cabine) rispetto al quale sono aumentate larghezza e lunghezza della barca. Appena salgo a bordo mi colpisce l'assenza del paterazzo: soluzione resa possibile da due crocette acquaretate molto appoppate e dall'attacco delle lande posizionato il più esternamente possibile, in murata. L'assenza del paterazzo rende il

pozzetto ancora più pulito e permette di sfruttare senza ingombri la plancetta abbattibile di poppa. Colpisce anche l'altezza dell'albero, per una barca che ha una vocazione crocieristica: segno dello zampino di Umberto Felci, che di natura disegna carene (in questo caso con lo spigolo) performanti e che necessitano di piani velici adeguati. Fatte queste osservazioni, cresce la voglia di provare la barca in acqua.

## UNA NAVIGAZIONE DIVERTENTE

Usciamo da Porto Lotti accompagnati da un leggero vento da nord (8-10 nodi con raffiche fino ai 12-14) che ci permette di issare subito la randa fullbatten e srotolare il fiocco (previsto autovirante nella versione standard, con la possibilità, fra le opzioni, di armare una rotatoria di fianco alla tuga per un genoa di dimensioni superiori). Ci mettiamo subito di bo- >>



### I NUMERI DEL DUFOUR 350 GL

Lunghezza f. t. ....m 10,28  
Larghezza al b. max: ....m 3,54  
Pescaggio: .....m 1,90  
Dislocamento: .....kg 5.674  
Superficie velica: .....mq 55  
Serbatoi acqua: .....l 220  
Serbatoi carb.: .....l 160  
Cabine: ..... da 2 a 3  
Motore: ..... 19 cv  
Disegnata da: Umberto Felci  
Costruita da: Dufour Yachts  
Importata da: vedi sito  
www.dufour-yachts.com

### PREZZI

Base ..... € 88.880  
Iva esclusa franco cantiere

Il pianetto degli interni nella versione con tre cabine (armatoriale a prua e due gemelle a poppa) e un bagno.

### I CONCORRENTI

■ **BAVARIA 33 CRUISER**  
Lft. 9,99 m; larg. 3,42 m; pesc. 1,95 m; disl. 5.200 kg; sup. vel. 51 mq; prog. Farr, prezzo 62.900 €  
www.bavaria-yachtbau.com

■ **BENETEAU OCEANIS 35**  
Lft. 9,99 m; larg. 3,70 m; pesc. 1,85 m; disl. 5.207 kg; sup. vel. 54,22 mq; prog. Finot/Nauta, prezzo 80.800 €  
www.beneteau.it

■ **HANSE 325**  
Lft. 9,35 m; larg. 3,3 m; pesc. 1,53/1,84 m; disl. 5.200 kg; prog. Judel/Vrolijk, prezzo 60.900 €  
www.hanse-yachts.com

■ **IMPRESSION 35**  
Lft. 9,99m; larg. 3,49m; pesc. 1,6m; disl. 5.970 kg; sup. vel. 59 mq; prog. Humphreys, prezzo 94.990 €  
www.adriaship.it



<< lina e navighiamo verso la costa per andarci a prendere qualche raffichetta. Queste le velocità rilevate: 5,4 nodi di media, che uscendo con accelerazione dalla raffica diventavano 6.5. Lo spigolo in carena ha fatto il suo dovere: appena aumentava la pressione, lo scafo sbandava fino ad appoggiarsi su di esso: la giornata di vento da nord un po' rafficato si è rivelata perfetta per testare questa caratteristica del disegno di Felci. Poggiamo e lasciamo le vele, navigando al traverso a una velocità media di 6.4 nodi, tocchiamo i 7.3 sotto raffica. Non abbiamo a bordo il gennaker, anche se a prua c'è una delfiniera con attacco per la mura della vela di prua, ma decidiamo ugualmente di provare la barca al gran lasco a vele bianche registrando una velocità di 6.1 nodi. Niente male anche le velocità andando a motore, un Volvo Penta 19 cv. A 1000 giri, velocità 3,4 kn; a 1.500 5 kn; a 2000 6 kn; a 2400 (velocità consigliata per la crociera) 6,6 kn.



1. L'assenza del paterazzo comporta crocette acquartierate e molto appoppate e l'attacco delle lande posizionato in murata. 2. La versione standard è armata con fiocco autovirante. 3. Come optional si possono armare anche le rotaie per genoa più importanti. 4. Il circuito della randa alla tedesca. 5. La seduta del timoniere ha una cerniera che permette di sollevarla.

### UNA COPERTA "FACILE"

Sono tante in coperta, le soluzioni riprese dalle "sorelle di gamma" come la finestratura panoramica sulla tuga, la pulizia generale con tutte le manovre che scorrono sulla tuga squadrata e che, per semplificare la vita a bordo, sono rimandate in zona timoneria (con doppia ruota molto sottile da impugnare). A completare l'ergonomia degli spazi, le lande sono a murata e le rotaie del fiocco (opzionali) sono a filo della tuga per avere un passaggio agevole verso prua. All'insegna della sicurezza a bordo, invece, noto battagliola e falchetta piuttosto pronunciate: una barca che non guarda solo al Mediterraneo, ma che è pensata anche per le onde dell'Oceano (non a caso, il quartier generale di Dufour ha la sua sede a La Rochelle, sulla costa atlantica della Francia). Questa visione è alla base anche del circuito alla tedesca scelto per la scotta della randa, che è sdoppiata su en-



trambe le mura. Idealmente il timoniere, seduto sopravvento per vedere meglio le onde, ha la scotta della randa (provvista anche di stopper) a portata su winch dedicato (comoda da lasciare sotto raffica) e la scotta del genoa rimandata sul winch sottovento. Altri due winch sono posizionati sulla tuga, in prossimità del tambuccio, per le manovre. Per la seduta del timoniere è stato pensato un "seggolino", che può essere abbassato di fronte alla ruota del timone o tenuto alzato e fermato a una draglia. Una soluzione un po' scomoda, perché quando la seduta è tenuta sollevata, chi è al timone non ha lo spazio per sedersi lateralmente. A prua invece c'è un'ampia superficie calpestabile e libera da manovre, che volendo può fungere da ulteriore spazio prendisole.

### INTERNI

I layout degli interni prevedono due o tre cabine (la versione che abbiamo prova-

1. Grande attenzione alle finiture e alla scelta dei legni. La cabina armatoriale, dotata di porta con doppia anta, crea un effetto open space. 2. La cucina a L con forno, fuochi e frigo. 3. Il tavolo al centro del quadrato ha due ali laterali, che permettono di utilizzare entrambi i divani delle murate. 4. Una delle cabine matrimoniali gemelle di poppa. 5-6. Il tavolo da carteggio a scomparsa.



to era a tre cabine con armatoriale a prua in versione open space).

Nel primo caso (due cabine) è prevista un'ampia cabina a poppa e una matrimoniale a prua, un bagno spazioso e un tavolo da carteggio tradizionale. Nella versione a tre cabine, la novità più rilevante rispetto al 335 GL e resa possibile dallo spazio guadagnato grazie allo spigolo in carena e al maggiore baglio massimo, troviamo due cabine a poppa e il tavolo da carteggio a scomparsa sulla murata di dritta: quando non viene utilizzato può essere abbassato e diventare parte del divano a formare un'ulteriore cuccetta. Le cabine poppiere inoltre godono di un'illuminazione naturale fuori dal comune grazie ai due ampi punti luce rivolti a poppa e che offrono una vista sul pozzetto. In entrambe le versioni la cucina è a L, sono presenti due divani su entrambe le murate e il tavolo da pranzo centrale.