



SORTILEGE

Cantiere Dufour

Una barca diversa

Anni di produzione: il Sortilege fu costruito in una settantina di esemplari tra il 1971 e il 1976 e fu seguito dal Dufour 12000, la cui costruzione iniziò nel 1977 e di cui furono realizzati 85 esemplari, ma con soluzioni più tradizionali e più commerciali.

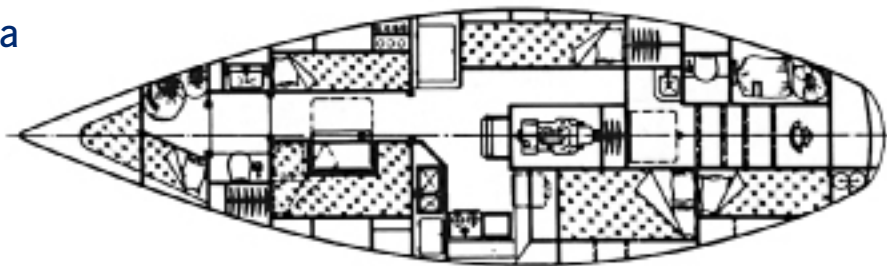
Progetto: di Michel Dufour, progettista e, all'epoca, titolare del cantiere Dufour.

Cantiere costruttore: il cantiere Dufour fu uno dei primi a realizzare barche a vela in vetroresina controstampate. Ricordo il Sylphe e l'Arpege, tra le prime. Il marchio Dufour è ancora presente sul mercato.

Presentazione: quando questa barca fu presentata nel 1971, era l'ammiraglia della flotta Dufour, che però entrava in concorrenza evidente con altri cabinati a vela da crociera, di pari dimensioni, costruite da cantieri con una produzione più limitata, ma già apprezzata. Il successo di questa barca non fu travolgente come quello di altri modelli dello stesso cantiere, forse perché, essendo una barca molto dedicata alla grande crociera, le prestazioni, soprattutto di bolina molto stretta, erano considerate un po' deludenti. Non dimentichiamo infatti che, in Italia, barche di queste dimensioni non erano usate per andare in Atlantico, ma per essere usate, come al solito, d'estate con ben poco vento. La barca invece tirava fuori il meglio di sé alle andature portanti.

Costruzione: in vetroresina controstampata.

Descrizione della barca: partendo da prora troviamo il pozzo catene, una cabina con una cuccetta, da usare come cala vele, il bagno passante e subito a poppavia, la dinette a C a dritta, con divano-cuccetta a sinistra. Segue poi la cucina a dritta e il tavolo da carteggio con la cuccetta del navigatore a sinistra, lungo la quale si accede alla poppa, dove si trovano due cabine con un bagno. A queste si può accedere anche direttamente da un piccolo pozzetto posto all'estrema poppa della barca. È evidente che il pozzetto è centrale, caratteristica commercialmente non sempre gradita, compreso com'è tra la dinette e le cabine di poppa. Il Sortilege veniva venduto nella versione sloop e in quella ketch. Come si vede, nulla da dire dal punto di vista dell'abitabilità, che permetteva facile scorrimenti da prua a poppa, all'interno. Osservando le linee d'acqua di questa barca si notano le sezioni trasversali centrali parecchio rotondeggianti, fatto che spiega perché si debba ridurre la velatura quando il vento rinfresca improvvisamente. Il piano di co-



Scheda tecnica

Lunghezza f.t. m 12,50, lunghezza al galleggiamento m 9,75, larghezza max m 3,75, immersione m 1,75 a 2,16 su richiesta, dislocamento kg 8.500 di cui 3.400 di zavorra, cuccette 8, capacità serbatoio acqua litri 600, capacità serbatoio gasolio litri 230.

perta è bello, anche se forse non molto pratico perché è una barca a ponte raso, (flush deck), soluzione che permette un'eccellente visibilità al timoniere, ma che non costituisce un sicuro appoggio ai piedi andando a prora, in coperta. Non dimenticando che la prua ha una certa tendenza a mandare gli schizzi a bordo; ma a questo ci siamo abituati con tante barche.

Motorizzazione: il Sortilege era equipaggiato con un motore diesel da 40 a 60 HP.

Varianti: non me ne risultano, non dimenticando che questo cantiere produceva imbarcazioni in strettissima serie, senza personalizzazioni.

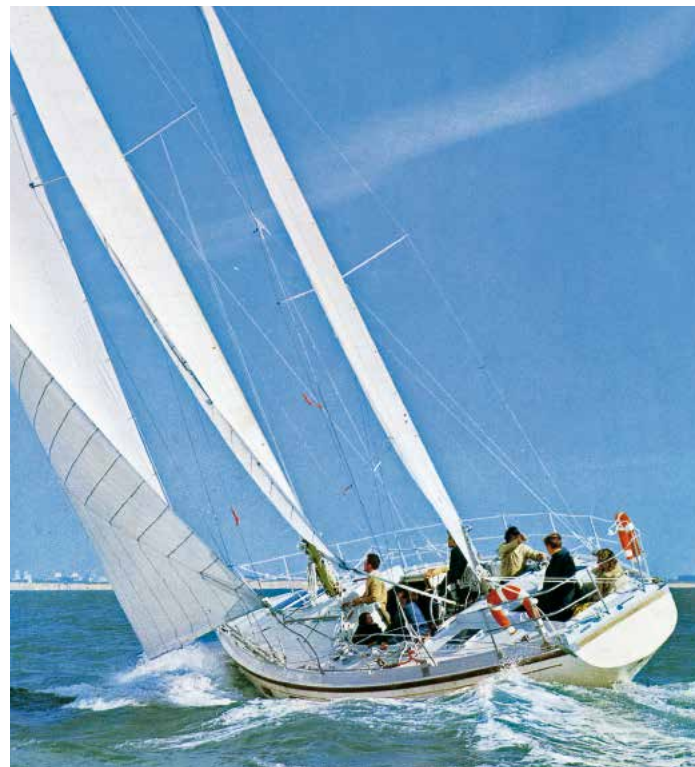
Navigazione: nel complesso la barca si comporta decorosamente, anche se non si devono pretendere prestazioni, di bolina, da barca da regata.

Cosa è ancora valido oggi: è ancora valido il concetto che le invenzioni (in questo caso il poco diffuso pozzetto centrale, un pozzetto separato a poppa, il ponte raso e la dinette molto verso prora) possono essere interessanti da un punto di vista dell'evoluzione, ma commercialmente non vengono sempre accettate.

Cosa appare datato: le linee d'acqua molto classiche, l'armo a ketch e il ponte raso, che ogni tanto affiora su qualche barca, senza trovare grandi consensi. A questo proposito si rileva che la mancanza di una tuga rialzata ha anche impedito la costruzione dei finestrini, costringendo il progettista a prevedere solo oblò fissi a murata. Poco da dire su questi, ma sottolineo che a molte signore non piace entrare in una barca senza tuga, perché "si sentono di entrare in una catacomba" (testuale e frequente).

GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

Cosa controllare, in particolare, oltre al resto: inutile dire che è una barca da tenere sempre sotto controllo, in particolar modo per quanto riguarda la coperta, perché si tratta sempre di una barca che ha da 33 a 38 anni di età; il che non è poco, per gli impianti e la vetroresina della coperta, soprattutto, che è a sandwich, come su tutte le barche.



Previsioni di durata commerciale: il Sortilege non ebbe un gran successo in Italia; per questo penso che ce ne siano poche in circolazione da noi.

È una barca richiesta? No, non è conosciuta.

I prezzi di listino dell'epoca: nel 1971 costava circa 28.000.000 di Lire italiane e nel 1973 circa 36.000.000 di Lire italiane, nella versione ketch.

I prezzi dell'usato oggi: da 35.000 Euro in su.

Reperibilità: non facile in Italia, migliore in Francia.

Rapporto qualità/prezzo: discreto, se non la si paga troppo.

Grado di rivendibilità: scarso.

CONCLUSIONI

Perché comprare oggi un Sortilege? Per avere una barca poco diffusa.

Il nostro consulente, arch. Gino Ciriaci, risponde ai lettori che volessero informazioni e valutazioni di barche non ancora pubblicate in queste pagine. Potete contattarlo telefonandogli, in orario di studio, allo 0586/579.592, oppure al 335/70.21.640.

È un servizio di NAUTICA per i suoi lettori.

Il mio parere: "Il Sortilege è una barca da crociera con delle diversità che la rendono interessante, commercialmente un po' meno".