

Allures 45, l'oceano in tasca

di Jimmy Cornell

Come valuta una barca chi in barca ci ha vissuto a lungo e navigato in ogni parte del pianeta? Torna su FareVela Jimmy Cornell, celebre navigatore con quattro giri del mondo e oltre 200.000 miglia alle spalle, e ci spiega quali sono i suoi parametri per una scelta "oceanica"



Dopo aver posseduto per tredici anni un cruiser in alluminio con la deriva mobile, con il quale ho percorso 70.000 miglia, compresi il giro del mondo e i viaggi in Antartide e Alaska, posso dire senza alcun dubbio che questo tipo di imbarcazione si avvicina molto alla mia barca ideale. Due sono i motivi alla base di questo pensiero: la robustezza e la facilità di riparazione dell'alluminio, e la deriva basculante, adatta per i bassi fondali. Ma la progettazione e la costruzione di barche da diporto si è evoluta parecchio dal 1998, quando è stata costruita Aventura III; qualcosa che ho potuto verificare al volo quando, al salone nautico di Parigi, sono potuto salire per la prima volta sull'Allures 45. È stato impossibile dire no all'invito dell'amministratore delegato, Stephan Constance, di visitare il cantiere e provare il nuovo cruiser da 45 piedi. Ai primi di luglio, quando sono arrivato a Cherbourg, il lavoro sullo scafo numero 8 era già in piena fase realizzativa.

L'attrattiva principale di uno scafo in alluminio è la sua forza intrinseca. Questa è stata la causa che mi ha fatto scegliere la mia ultima barca, e questa è la prima cosa che guardo. Compito facile, dato che, quando ho visitato cantiere Allures, ho potuto analizzare quattro scafi allineati che mostravano altrettanti stadi di costruzione: dallo scheletro della struttura fino al suo completamento; così ho potuto vedere da vicino l'intero processo di costruzione e di finitura.

Uno scafo nudo era stato appena consegnato da una delle controllate di Allures: cogliendo l'occasione al volo, ho fatto un giro intorno per controllarne meglio la qualità del lavoro svolto. Ciò che lo scafo trasudava più di ogni altra cosa era una sensazione di robustezza, dai 10 mm di spessore dell'alluminio sul fondo, agli 8/6 usati per le murate, fino ai 5 della coperta. Tutte le prese a mare sono saldate in modo che

nulla sporga dallo scafo.

Al reparto di verniciatura, ciò che più mi ha colpito è stata l'assenza di stucco per coprire lo scafo, che di lì a poco sarebbe stato verniciato con un prodotto speciale dal galleggiamento alla falchetta. Osservando lo scafo illuminato dalla luce proveniente dalla grande porta aperta del capannone, ho notato le curve ben avviate e prive di imperfezioni. Passando da una barca all'altra, ho capito il motivo per cui il cantiere Allures sta piano piano superando i concorrenti: non solo perché produce imbarcazioni di qualità maggiore, ma anche per la sua capacità di tenere bassi i prezzi, persino in confronto a imbarcazioni in vetroresina, confrontabili per comfort e rifiniture.

Uno degli ambiti in cui Allures ha mostrato il suo spirito innovativo è la produzione di yacht in alluminio con una sovrastruttura in composito, che permette di progettare una tuga dal design più gradevole, un pozzetto più ergonomico e, forse il più grande vantaggio, l'abilità di completare gli interni prima che la sovrastruttura della barca sia incollata allo scafo. Al fine di preservare la forza e l'integrità del guscio in alluminio, i passavanti della coperta sono parte integrante dello scafo su cui viene incollata la tuga con un adesivo strutturale e quindi rivettata.

Come si scende quadrato, la prima impressione è quella di ariosità, sensazione creata dalla luce che filtra attraverso l'ampia tuga dotata di finestre laterali, impreziosita da parti in legno di ciliegio color miele e da arredi color pastello. A disposizione dell'armatore diverse opzioni di configurazione, anche se la più popolare è la versione a tre cabine e due bagni, con l'armatoriale a prua. La versione a due cabine, invece, è stata pensata per lunghe tratte ad equipaggio ridotto: in questo caso la cabina di poppa è adibita a ripostiglio per lavatrice, congelatore, banco da lavoro, ampio spazio per stivaggio e una o due cuccette pieghevoli,

Il grande arco sulla poppa serve come appoggio per antenne e generatori eolici. Ci si possono montare anche i pannelli solari



se necessarie. Genorose le altezze del quadrato e delle cabine sia a poppa, sia a prua.

Il layout del quadrato è dettato dalla necessità di accogliere la scassa della deriva, che trova posto nel divanetto centrale. Il grande tavolo si abbassa per formare una doppia cuccetta; mi hanno confidato che i proprietari di questi blue water cruiser con configurazione a due cabine preferiscono dormire qui, quando sono in porto, perché è il lato più con-

fortevole della barca. La cucina a isola è funzionale e presenta un frigorifero con cassetto ad apertura frontale.

La stazione di navigazione con due sedute confortevoli, alta per offrire all'equipaggio una vista suggestiva, può essere adibita a tavolo da carteggio, a scrivania per il computer, oppure qui possono trovare spazio, a portata di mano, tutti gli strumenti e le apparecchiature per le comunicazioni. Accanto si trovano il quadro elettrico con doppi interruttori per

Appena mollati gli ormeggi dalla banchina del marina di Cherbourg, il cruiser ha risposto così bene alla ruota del timone che non c'è stato bisogno di usare l'elica di prua

tutti i circuiti e il rilevatore di dispersioni di energia elettrica che avvertirà l'armatore se ci sono perdite di cariche positive o negative; sarà così possibile isolare immediatamente il circuito e tracciare la perdita a partire dalla fonte. Poiché ogni yacht è costruito su misura, il cantiere fornisce un dettagliato schema elettrico. Il motore in dotazione è un Volvo 55 hp contenuto in un vano motore insonorizzato: il rumore è perciò attutito e si può navigare in tranquillità sia nel pozzetto, sia sottocoperta.

Il motore è dotato di un alternatore da 115 Ah che carica i due pacchi batterie. Ci sono portelli frontali e laterali per accedere facilmente a ogni sua parte. Vi è un accesso altrettanto semplice a un generatore opzionale, montato dietro il motore principale. Con la stessa facilità si può accedere alla timoneria e all'auto-pilota tramite la cabina di dritta.

Appena mollati gli ormeggi dalla banchi-

na del marina di Cherbourg, il cruiser ha risposto così bene alla ruota del timone che non c'è stato bisogno di usare l'elica di prua. Non essendo del tutto convinto dell'efficacia di una configurazione a doppio timone, una volta usciti dal porto ho fatto diverse manovre per testare la barca a basse velocità, a marcia avanti e in retro, verificando come il bow thruster fosse un lusso a cui avrei potuto tranquillamente rinunciare. Qualsiasi dubbio è poi completamente sparito quando ho ripetuto le stesse manovre con la deriva alzata, riuscendo a governare come non avrei mai potuto fare sulla barca che avevo precedentemente. Mi hanno spiegato che la funzionalità dei grandi timoni è garantita dalla scelta del sail drive che consente una posizione più avanzata dell'elica, in modo che possa influire su entrambe le pale. Viene fornita di serie un'elica a tre pale fisse, ma la maggior parte degli armatori opta per una J-Prop con pale abbattibili, senza dubbio più efficienti.

Sicuramente ha funzionato molto bene, come le due timonerie separate con doppia ruota, un'altra caratteristica da crociera su cui prima nutro qualche dubbio. Questa soluzione permette un'otti-

ma visibilità sulle vele e consente il libero accesso alla plancia di poppa. Tuttavia, a mio avviso il vantaggio maggiore consiste nell'aver un back up di emergenza, dato che entrambi i timoni possono essere usati in

modo indipendente da entrambe le ruote. La doppia ruota del timone Jefa, di serie, utilizza due circuiti indipendenti, ognuno in grado di comandare l'una o l'altra pala. Dato che i due timoni sono collegati, ciascuna ruota è in grado di operare su uno o entrambi i timoni. Questo significa anche che, in caso di guasto, o la perdita di un timone, il pilota automatico, normalmente collegato al timone di dritta, può essere trasferito per operare sul timone rimanente. Dopo diversi giorni di pioggia, alla fine è uscito il sole e una brezza leggera che ci ha permesso, fortunatamente, di testare la barca. Dato che considero l'armo a cutter ideale per un cruiser da oceano, ho trovato la scelta del fiocco Solent e la trinchetta, insieme a una efficiente randa steccata, perfettamente adatti per l'Allures 45. Anche le crocette acquartierate e l'armo a 9/10 sembrano essere una buona scelta, considerando il dislocamento relativamente leggero con un favorevole rapporto tra peso e zavorra. Certamente ha navigato bene e, nonostante la sua profonda deriva, non ha mostrato alcuna differenza rispetto a uno yacht con chiglia fissa. Sotto raffica, la configurazione a doppia pala ha risposto alla grande, con il timone sottovento che ha svolto tutto il lavoro: la barca è filata via come una freccia. Per migliorare le prestazioni, i serbatoi dell'acqua e del carburante, ognuno con una capacità di 550 litri, sono provvisti di pompe che spostano i liquidi verso il lato sopravvento. È una soluzione che avrei tanto voluto avere sulla mia precedente imbarcazione e sono sicuro che piacerà a quei velisti che intendono navigare su una barca dalle grandi prestazioni. Ci siamo divertiti di più durante i salti di vento quando abbiamo issato il Parasailor, una particolare vela che è allo stesso tempo un asimmetrico e uno spinnaker triradiale, che, come so per esperienza



I vani sulla poppa accolgono il fuoribordo e la zattera di salvataggio

Sotto raffica, la configurazione a doppia pala ha risposto alla grande, con il timone sottovento che ha svolto tutto il lavoro

personale, può essere efficiente sia con venti leggeri sia con venti molto forti. Il tangone, montato su una rotaia sull'albero, è un'altra soluzione utile in quanto permette di abbassarlo facilmente e altrettanto facilmente alzarlo senza dover faticare troppo.

La prua sgombra e pulita ha una cala vele profonda e spaziosa, separata dalla



Jimmy Cornell controlla con attenzione tutte le fasi della costruzione. Da notare la caratteristica struttura di uno scafo in alluminio e i passavanti della coperta, direttamente attaccati allo scafo



La coperta dell'Allures 45 ha i passavanti in alluminio e la tuca in vetroresina



Scegliendo la versione a due cabine, il gavone di sinistra risulterà veramente profondo



La profonda calavele è separata dalla cabina tramite una paratia anticollisione



Il quadrato è funzionale e molto luminoso, grazie alle ampie finestre sulla tuga

In cucina c'è spazio per due grandi frigoriferi. Per lavorare in navigazione, ci si può appoggiare al divanetto centrale che ingloba il meccanismo della deriva



cabina da una paratia anticollisione. Altrettanto profondo è il gavone per l'ancora con verricello elettrico. È possibile montare due ancore e il pozzo catena ha una barra di separazione removibile per facilitare l'accesso. Benchè in precedenza fosse verniciato, ora lasciano l'interno del vano al naturale, dato che l'alluminio grezzo assorbe meglio i colpi della catena.

Il layout di coperta è stato pensato affinché tutte le manovre siano rinviate

in pozzetto, dove un winch elettrico sul lato sinistro si prende cura dei compiti più faticosi, come issare la randa o terzarolare. Con solo due di noi a bordo durante la prova, non abbiamo avuto nessun problema nella gestione delle vele, nelle fasi di ancoraggio o di ormeggio; infatti la barca è stata pensata per essere governata anche in equipaggio ridotto, il che fa capire come mai sia tanto apprezzata dalle coppie in crociera, proprio come il suo fortunato predecessore, l'Allures 44.

La manovra di controllo della deriva è situata vicino al verricello elettrico, che può essere utilizzato per issare la penna, anche se il circuito è organizzato in modo da rendere altrettanto facile il sollevamento a mano.

L'immersione della deriva abbassata è di 3 metri, e può essere ridotta fino a 1 metro una volta retratta. Usualmente questa appendice è bloccata in basso ma, qualora dovesse urtare un ostacolo, immediatamente si solleva per ovvi motivi di sicurezza. Quando si naviga in acque poco profonde, è lasciata aperta in modo da oscillare in su qualora toccasse il fondo. Soltanto coloro che hanno navigato su questo tipo di cruiser con deriva mobile integrale possono capire la soddisfazione nel poter esplorare aree

che altri possono contemplare soltanto da lontano. Comunque il poco pescaggio e la capacità di oscillazione sono soltanto un aspetto delle prestazioni garantite da questa soluzione: infatti durante la navigazione è possibile regolare l'immersione della deriva per migliorare le prestazioni. Un aspetto di cui molti velisti non sembrano essere consapevoli è il vantaggio che si può trarre dalla navigazione in poppa con deriva alzata:

Con solo due di noi a bordo durante la prova, non abbiamo avuto nessun problema nella gestione delle vele, nelle fasi di ancoraggio o di ormeggio

si eliminano così i rischi di strarzorze, un aspetto penalizzante per le altre imbarcazioni.

Il pozzetto di grandi dimensioni dalle forme arrotondate mostra i vantaggi di costruzione in composito. La parte anteriore delle sedute è leggermente inclinata in avanti per fornire più comfort e senza dubbio renderà più difficile rimanere svegli per chi navigherà di notte. Il pozzetto e le sedute sono in simil

teak, scelto per coprire tutte le superfici orizzontali. Sono tante le varietà di materiali tra cui scegliere, ma il sughero compresso antiscivolo è più gradevole alla vista e al tatto.

Un tavolo in teak di dimensioni corrette ingentilisce l'aspetto del pozzetto, che non presenta alcun piccolo vano o ripiano, come ci si aspetterebbe, per riporre oggetti e attrezzatura. E lo stesso si può dire per lo spazio vicino alle ruote dei timoni, dove non c'è nessun portaoggetti

poppa. Il gavone dedicato all'autogonfiabile permette di lanciarla agevolmente in acqua senza sollevarla, perché si trova sullo stesso livello della plancetta. A poppa, su entrambi i lati, ci sono due gavoni, uno per l'attrezzatura subacquea, l'altro per il motore fuoribordo che può essere sollevato e calato facilmente grazie a una piccola gru soprastante.

Il distintivo arco di poppa svolge numerose funzioni: dal fornire una solida piattaforma dove collocare le diverse antenne, un generatore eolico, pannelli solari, fino a montare una gru per il tender. Sebbene in alluminio, l'arco non è saldato alla struttura principale, ma è attaccato con dei bulloni per renderlo più facile da personalizzare e da riparare.

Negli otto anni dalla sua fon-



Durante la visita in cantiere, Jimmy Cornell ha avuto modo di vedere diversi stati di avanzamento nella costruzione

per cose di uso comune, come occhiali da sole o macchina fotografica. Per gli oggetti più ingombranti è meglio utilizzare il gavone a dritta e, a seconda della configurazione scelta per gli interni, quello profondo a sinistra. Per quanto riguarda la loro forma e dimensione, tutto sta nelle mani dell'armatore: ovvero se ha optato per una cabina oppure per un ripostiglio. In quest'ultimo caso il cantiere ha previsto che il portello di chiusura utilizzi un osteriggio di grandi dimensioni in plexiglass per stivare attrezzature subacquee, biciclette, tender e qualsiasi altra cosa utile durante una crociera. Inoltre ci sono vani dietro le timonerie: quello a dritta è predisposto per accogliere le bombole a gas. La disposizione delle timonerie permette di essere padroni dell'Allures 45, regalando ampia visibilità al pozzetto e fornendo un agile passaggio allo specchio di

ziona, Allures Yacht è riuscita a dar vita a un eccellente rapporto con i propri clienti, molti dei quali hanno completato viaggi in tutto il mondo: sono tanti i riscontri e i suggerimenti che hanno spinto il cantiere ad adottarli per le barche successive. Dopo tutto, si deve proprio a questa fruttuosa collaborazione la nascita dell'Allures 45. E questo processo di modificazione e perfezionamento non accenna a diminuire, come mi è stato detto: dal primo scafo varato all'ottavo, sono tantissimi i cambiamenti apportati. Vi è infatti una reale volontà da parte dei costruttori di soddisfare le esigenze particolari, al punto che il cantiere sta per fornire un programma 3D ai clienti affinché possano personalizzare la propria imbarcazione. Una giovane coppia, in procinto di partire per un lungo viaggio con i suoi due bambini, può trarre grandi vantaggi da questa applicazione,

Sono tanti i riscontri e i suggerimenti dei clienti che hanno spinto il cantiere ad adottarli per le barche successive



Jimmy segna le sue note seduto al tavolo da carteggio, dotato di doppia seduta

scegliendo in base alle proprie esigenze la cabina armatoriale.

A dispetto di tutti i cambiamenti che si sono visti nel corso di questi ultimi anni per progettazione e costruzione, sono ancora convinto che le caratteristiche più importanti per la navigazione a lungo raggio siano la sicurezza, il comfort, le prestazioni e tutti quegli elementi basilari che ho potuto constatare durante le prove che ho effettuato in questi anni. Questi criteri rimangono la mia pietra di paragone quando sono stato chiamato a giudicare il lavoro fatto su un Blue Water Cruiser e l'Allures 45 ha superato il test a pieni voti.

Scheda tecnica

progetto	Berret Racoupeau
lunghezza scafo	13,98 m
lunghezza gall.	12,35 m
larghezza	4,43 m
immersione	1,05-3,00 m
dislocamento	11.800 kg
zavorra	4.300 kg
sup. vel. (genoa)	100,00 mq
motore Volvo (s drive)	55 hp
riserva carburante	550 l
riserva acqua	550 l
prezzo	305.889 euro
www.allures.fr	



Tra i tanti vantaggi della deriva mobile c'è anche quello di potersi poggiare sul fondo in modo stabile