



Le prove di vela e motore

DEHLYA 22

Un 6,60 della Dehler, disegnato dallo studio Van der Stadt, adatto per il campeggio nautico. Carrellabile, presenta alcune indovinate soluzioni. Nel complesso una buona 'vela'.

Finalmente una giornata decente per provare una barca a vela. Il bollettino della mattina dava venti da 15 a 25 nodi. Non c'è male. Peccato non si debba provare uno sloop da regata. Pazienza, un piccolo 6 metri e sessanta va bene lo stesso.

Il signor Schlaefer, titolare della Omnipel nautica, ditta importatrice e distributrice delle imbarcazioni Dehler in Italia, si rivela subito molto simpatico e molto preciso, anche se un po' prolisso, nella descrizione dei particolari.

La barca ci aspetta in acqua a Tremezzo, zona del Lago di Como nota per il vento e per il buon pesce. E' un Dehlya 22 piedi, metri 6,60 circa, un piccolo cabinato senza patente per crociere costiere e no, leggi italiane a parte. Issate le vele, ci allontaniamo dal pontile a motore per verificare la praticità del fuoribordo, nel caso della prova un Envirude da 4 cavalli: l'avviamento è veloce e avviene senza alcuna difficoltà. Il cantiere raccomanda una potenza da 4 a 10 cavalli con motore fuoribordo, ma esiste anche la possibilità di mon-

tare un entrobordo. In questo caso la potenza ideale è di circa 6 CV.

Il compartimento a disposizione per l'installazione del motore è situato sotto il pagliolo del pozzetto: nell'eventualità non venga utilizzato per questo scopo, è un ottimo e capiente vano di stivaggio per salvagenti, dotazioni di sicurezza od altro.

Partiamo per la nostra prova con fiocco e tutta randa. La barca è volutamente sovraccarica (siamo in cinque a bordo). Sotto costa il vento è variabile e ci consente di verificare la

Si arma la barca. I garrocci anche sulla randa sono molto utili su una barca destinata alla crociera, in quanto permettono in caso di necessità di issare la vela con maggiore rapidità, ed al tempo stesso rendono più facile prendere i terziuoli quando rinforza il vento.



maneggevolezza della barca, dovendo seguire le raffiche con rapidi spostamenti di barra. La rapidità di reazione al timone è buona nonostante il peso a bordo, segno che il disegno del timone è studiato e ben raccordato con la carena a tutto favore della stabilità di rotta e della sicurezza.

Il passo della barca si rivela subito buono e lo sbandamento contenuto, data l'elevata percentuale di zavorra, quest'ultima ottenuta in parte con il singolare sistema delle casse d'acqua che si riempiono quando la barca viene varata. In questo modo, ai 200 kg. di zavorra metallica della deriva mobile si aggiungono altri 200 kg. di acqua recuperati tramite una valvola posta sul fondo dello scafo. Questa valvola permette il passaggio dell'acqua soltanto in un senso, a meno che non si intervenga manualmente con un'altra valvola, posta all'interno della cabina sulla cassa di deriva, che consente l'apertura dello scarico al momento dell'alaggio.

E' un sistema complessivamente valido che permette, con una barca costruita per essere trasportata con carrello su strada, un notevole risparmio di peso e mette a disposizione tutta la zavorra necessaria ad evitare lo sbandamento eccessivo o la scuffia. Così si può portare più tela e non si è costretti a ridurre le vele ad ogni minimo refolo.

La capacità della barca a virare è buona grazie alla notevole inerzia che fa superare brillantemente anche le onde più ripide. Discreto l'angolo di bolina, anche se da una barca di sei metri e sessanta con carena piatta e deriva mobile non ci si può aspettare una "prua" da 12 mt. S.I.



Abbastanza comoda la manovra di avviamento del motore fuoribordo, applicato allo specchio di poppa con supporto e rotaia per il sollevamento. Pratico il paranco per azionare senza sforzi il meccanismo.



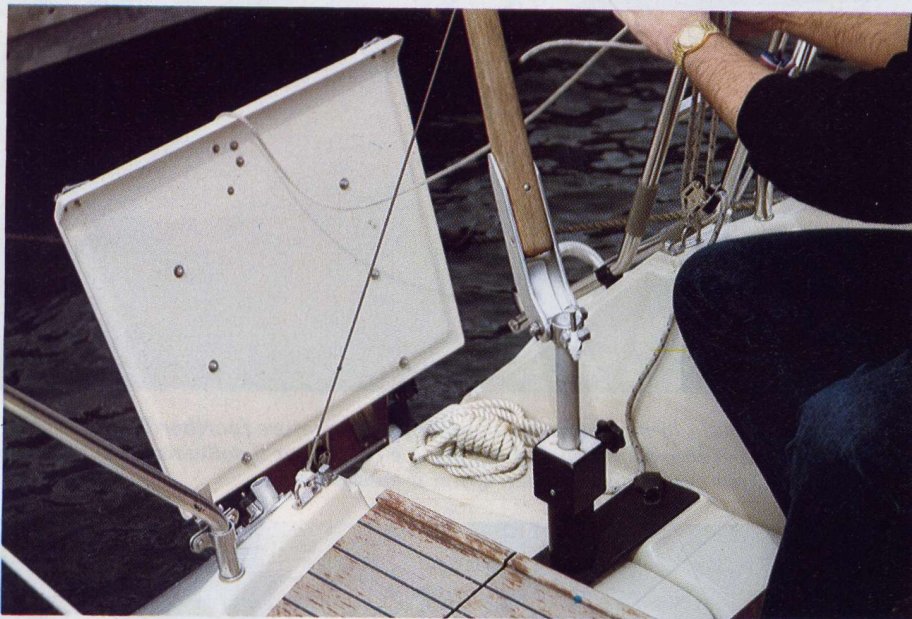
I rinvii in coperta sono d'obbligo, oramai, anche su imbarcazioni destinate al piccolo cabotaggio. Inoltre sono un ottimo elemento di sicurezza, perché consentono di drizzare o ammainare le vele dal pozzetto, in particolare con mare formato.



Scafo piatto, linea filante e piacevole per una barca di soli 6 metri e sessanta. Buono il timone, che consente di riprendere la barca senza alcuno sforzo anche nelle straorzate. Nella foto, la randa piena è la causa di questa ingavonata sotto un'improvvisa raffica. Lo sbandamento è contenuto grazie all'elevata percentuale di zavorra, ottenuta in parte con il sistema delle casse d'acqua.



Ben dimensionato e strutturalmente robusto il gavone di stivaggio dell'ancora.



L'apertura dello specchio di poppa consente di sfilare il timone dalla sua sede per poter provvedere ad eventuali riparazioni e alla manutenzione.



Cuccetta a 'V' di prua con cassa di deriva ermeticamente chiusa. Il tirante che si vede nella foto aziona il tappo che al momento dell'alaggio scarica l'acqua dalle casse di zavorra.

Traverso e lasco sono le andature preferite dal Dehlya 22 e a maggior ragione dal 25, data la maggiore lunghezza al galleggiamento. Con i 20 o 25 nodi di vento della giornata di prova la barca faceva tranquillamente 6 nodi con il carico a bordo già descritto, rispondendo molto facilmente al timone anche sulle onde corte e ripide del lago senza dare segni di ingavonamento nonostante i pesi a bordo decisamente mal distribuiti.

Discreta la possibilità di muoversi in coperta, migliorata a mio giudizio dall'antisdrucchiolo, venduto come optional ma assolutamente da applicare. Ottima la qualità della vetroresina, tutta stratificata a mano, sia per lo scafo sia per la coperta (quest'ultima in sandwich di balsa) assemblati in cantiere quando è ancora in atto la polimerizzazione. Ciò garantisce una perfetta unione tra le due parti, senza utilizzo di bulloni o rivetti.

Gli interni consentono a quattro persone di dormire e di vivere a bordo con la privacy che può consentire una barca di sei metri e sessanta. La cucina potrebbe avere il fornello basculante per qualche pasto in navigazione. Intelligente la soluzione dell'utilizzo dell'alcool come combustibile: infatti è più sicuro e meno ingombrante.

Demoltiplicato è facilmente utilizzabile il sistema del sollevamento della deriva (circa 120 giri di manovella). La stessa manovella viene utilizzata per i whinches, è riposta in coperta direttamente a proravia dell'albero. Non ho notato giochi strani o rumori anomali dalla cassa di deriva, sigillata per altro totalmente e non accessibile se non dal fondo dello scafo.

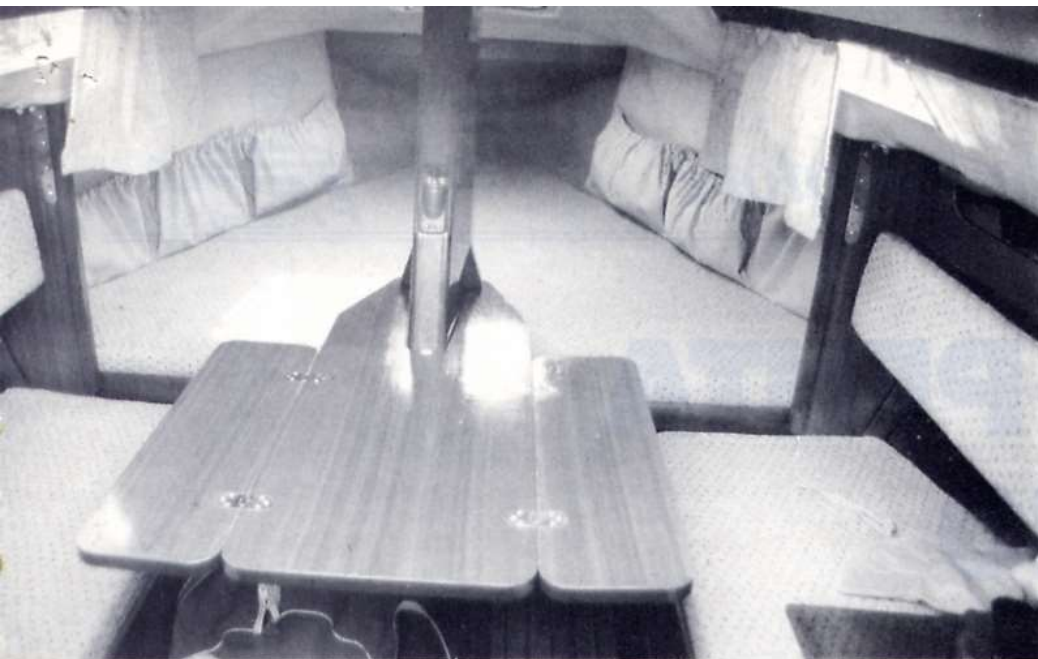
Altra cosa degna di nota è il gavone dell'ancora all'estrema prua con ombrinale di drenaggio e golfare per ammanigliare il dormiente della cima e della catena. Albero e boma sono di Dehler stesso, più che sufficienti per il tipo di barca, decisamente surdimensionati con un sartiame da 4 e 5 mm. Le vele sono di Elvstrom, con la randa a presa di terziuoli classica, con borose e mataffioni o garrocci, soluzione molto comoda per una barca da crociera.

Il sistema di sollevamento del timone è a scelta; basculante o totalmente estraibile dalla sua sede: il primo sistema è più comodo come utilizzo, il secondo consente un timone migliore e più rigido, che per contro una volta estratto è un po' ingombrante.

Nel complesso, visto il prezzo della barca nella versione base navigante, è una buona "vela" per amici sportivi o per famiglia. Ottima la qualità della plastica, sicuramente destinata a durare. Esiste inoltre, con un sistema di "pacchetti" venduti a parte, la possibilità di completare la barca secondo le proprie esigenze: con migliori interni e trascurando l'armamento di coperta oppure armando perfettamente il ponte e trascurando il comfort interno: il tutto con un minimo lavoro che può svolgere chiunque, anche chi è totalmente a digiuno di lavori manuali.

Da non dimenticare la possibilità di carrellare la barca con un carrello appositamente studiato da Delher (cosa non fanno questi tedeschi!) che consente ad una sola persona di varare ed alare la barca senza eccessiva fatica: è sufficiente avere a disposizione uno scivolo per alaggi.

La prova da me effettuata si è svolta sulla imbarcazione di 22 piedi, che possiede una



Una visione della dinette con il tavolo aperto. Questa soluzione permette a quattro persone di pranzare in discrete condizioni di comodità.



Ben posizionato il fornello ad alcool con il lavello. Unica nota negativa il fatto che non sia basculante, il che rende spesso difficile preparare pasti in navigazione. Porta-tazze e piatti sono molto pratici e consentono un buon sfruttamento dello spazio.

sorella di 25 piedi, cioè un metro circa in più. Quest'ultima barca non è stata provata, ma è possibile trarre delle considerazioni sulla base della esperienza con il Dehlya 22.

Disegnato da Van der Stadt, uno studio che non ha bisogno di presentazioni e che vanta un'enorme esperienza, soprattutto in progettazione di piccole barche (vedi Meteor), il Dehlya 25 ha più o meno le stesse prestazioni e le comodità della sorella minore, con, ovviamente, un metro in più. Quindi maggiore velocità alle andature portanti e soprattutto di bolina, con vento. Ne risulta una migliore "prua", data la maggiore lunghezza al galleggiamento.

Gli interni sono sostanzialmente gli stessi, con 4 cuccette, un comfort migliore e un tavolo da carteggio di tutto rispetto. Identici il sistema di casse d'acqua per la zavorra e la

possibilità di carrellare data la larghezza di mt. 2,40, quindi entro il limite concesso (mt. 2,50) dalle leggi italiane.

Eligio Arturi

Condizioni di prova

Temperatura: C 15
Vento forza: 3-4
Stato del lago: mosso

Intendimenti progettuali: Imbarcazione diretta ad un mercato di appassionati che vogliono trascorrere le vacanze in mare senza problemi. La mentalità tedesca della barca è chiaramente percettibile, ottime finiture, possibilità di acquisto base con piccolo investimento e ampliamento in seguito con lavoro minimo anche a cura di velisti totalmente inesperti di lavori manuali. Carrellabile.

Scheda tecnica

Imbarcazione: Dehlya 22
Cantiera: Dehler
Progettista: Van der Stadt
Distributore o importatore: Omnipel - via V. Emanuele, 26 - 20052 Monza (MI) - tel. 039/387862

Generalità

Materiale di costruzione: VTR
Lunghezza f.t.: LOA = mt 6,60
Lunghezza al galleggiamento: LWL = mt 5,20
Larghezza massima: BMAX = mt 2,40
Immersione: = mt 1,20
Dislocamento: Δ = kg 700
Zavorra: Z = kg 400
% 57
Superficie velica: Randa + Genoa SA = mq 25,6
Tipo di attrezzatura: Sloop 7/8
Bordo libero al centro: m 0,70
Possibilità di traino stradale: sì
Prezzo base (esclusa IVA): Lire 10.780.000

Motorizzazione

Motore: tipo fuoribordo Evinrude
Nr. cilindri: 2
Ciclo: 2 tempi
Potenza: cav. 4 (kw 2,94)
Elica tipo: nr. pale 3
Capacità serbatoio carburante: litri 2 incorporato
Raffreddamento: acqua circuito aperto

Piano velico e attrezzatura

Marca vele: Elvström
Randa: 13,7 metri quadri
Genoa: 11,9 metri quadri
Fiocco: mq 8,9
Tormentina: 2
Superficie velica totale disponibile escluso spi: metri quadri 27,6
Spi: metri quadri 27
Albero: H = metri 7,50
Materiale albero: alluminio
Diametro strallo prua: mm 5
Diametro sartame: mm 4
Verricelli: nr. 2 marca Lewmar
Timoneria: barra

Abitabilità - Accessori

Altezza media in cabina: m 1,35
Numero cuccette: doppie 1 in locale promiscuo
singole 2 in locale promiscuo
Toilette: nr. 1 in locale promiscuo
WC tipo: chimico con cassa acque nere
Cucina: sì - in locale promiscuo
numero fuochi 2
combustibile alcool
Lavello cucina: sì - N. 1
Materiale: plastica
Serbatoio acqua: 15 litri
Materiale: plastica
Casse raccolta acque sporche: sì
Pompe sentina: manuali N. 1 optional
Impianto elettrico: tensione 12 V
batterie N. 1 optional
capacità 36 Ah

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 5,20
Finezza della carena: BWL/LWL = 2,02
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 58%
Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)³ = 13,88
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ: m²/tonn 26/700 = SA³/Δ³ = 0,56
Numero di Bruce B: Δ/(LWL)³: Kg/m³ = 4,978
Dislocamento relativo: Δ/(LWL)³: Kg/m³ = 4,978
Velocità limite teorica: 2,54 √LWL (nodi) = 5,5