

FARE
prova
VELA
 di Vanni Galgani

Dehler



Spiritoso e giovanile, questo day-cruiser nasconde, dietro un design accattivante, un attento studio dell'ergonomia che, in soli 18 piedi, ha dato risultati imprevedibili.

Il tema del day-cruising, uno dei più sviluppati nella nautica, può sembrare semplice ma, se affrontato con serietà, da problemi in termini di misure e di rapporti non indifferenti, soprattutto se si vuole dotare la barca di interni che garantiscano un minimo di vivibilità. La storia del Dehler 18 "cappuccetto rosso" comincia da un concorso bandito dalla famosa rivista tedesca Yacht nel '92 il cui tema era: un piccolo cruiser lungo non più di 5,50 mt con cabina, carrellabile, facile da manovrare che non costasse più di

20,000 marchi. Il progetto presentato dallo studio Judel/Vroljik attirò la curiosità di Willi Dehler che vide rivivere in chiave moderna il grande successo ottenuto dal Varianta, un day-cruiser da lui prodotto negli anni '60/'80 che vanta più di 5.000 esemplari naviganti. In effetti il cantiere Dehler, specializzato nella costruzione di barche a vela molto veloci dai 22 ai 43 piedi, caratterizzate da una estrema semplicità nelle manovre, ha le carte in regola per affrontare il tema con successo; i 53 Dehler 18 venduti nel primo anno di produzione confermano la validità del progetto e l'oculattezza delle scelte di Willi Dehler.

Scafo e linee d'acqua Gli architetti tedeschi Judel e Vroljik rappresentano, nel mondo delle regate, uno dei rari studi capaci di arginare lo strapotere di Farr; con i vari Container, Pinta (il più recente dei quali ha vinto le ultime due one ton cup) e altre barche famose hanno vinto di tutto, dall'Admiral's Cup al Sorc. Progettisti ufficiali del cantiere Baltic Yachts, da alcuni anni si sono dedicati con successo anche alle barche da crociera veloce. Le linee del Dehler 18, pur non essendo pensate per le regate, denotano subito un attento studio sulle prestazioni; i bordi liberi



bassi, la lunghezza al galleggiamento pari a quella massima, il bulbo profondo e la notevole superficie velica lasciano intendere le finalità sportive e le possibili velocità di questa barca. Per il

timone è stata scelta la soluzione delle doppie pale (foto 1) che migliorano l'efficienza e limitano il pescaggio. Moderno e indovinato il disegno della tuga: di ridotte dimensioni garantisce ugualmente una notevole abitabilità interna.

Costruzione Il cantiere Dehler è internazionalmente conosciuto per la qualità della vetroresina e per l'elevato standard delle rifiniture. Il 13 è realizzato con gli stessi procedimenti tecnologicamente avanzati e di alta qualità delle barche più grandi. I materiali usati sono fibre di vetro unidirezionali (si possono orientare secondo gli sforzi previsti dal computer aumentando notevolmente la resistenza e limitando il peso) e la resina poliestere; la laminazione è a sandwich, l'anima è di balsa. L'unione tra scafo e coperta avviene durante la fase di laminazione: gli ultimi strati vengono applicati con le due parti già sovrapposte eliminando i problemi della giuntura a posteriori. La scassa dove scorre la lama del bulbo, abbondantemente rinforzata, si eleva fino al piano delle cuccette, fornendo così un incastro che garantisce la rigidità della giunzione tra lo scafo e il bulbo e permette di poter sollevare quest'ultimo anche parzialmente.

Piano velico e armamento Il piano velico è stato particolarmente studiato dai progettisti perché consentisse manovre semplici senza penalizzare il rendimento specialmente con poco vento; ne è risultato un armo frazionato con fiocco molto ridotto autovirante e avvolgibile, una grande randa e un gennaker armato in testa di notevoli dimensioni, il tutto caratterizzato da un elevato coefficiente di allungamento (aspect ratio). L'albero, un 4/5 a crocette acquartierate senza volanti o paterazzo, funziona come sulle derive: viene regolato direttamente tramite la tensione della drizza del fiocco e della scotta di randa. Il gennaker si arma su un bompresso semplice da manovrare ma un po' rudimentale: si tira fuori a mano direttamente dalla prua ruotandolo per bloccarlo e vi si mura la vela. Migliorabile il paranco di scotta randa: la cima è piccola di diametro e il punto di attacco basso crea interferenze quando sono alzati i puntapiedi. Molto pratico, invece, il sistema di regolazione del fiocco: la drizza si può regolare di fino attraverso una magic-box (foto 2); la scotta passa nel carrellino autovirante, si alza quasi parallelamente all'albero e vi entra all'altezza delle crocette; internamente si sdoppia in un paranco e finisce ai lati della tuga su due stopper per la regolazione. L'albero è pivotante (foto 3) e si disarmo con facilità lavorando con la drizza del fiocco.

Coperta Il piano di coperta è caratterizzato dal grande pozzetto aperto in fondo (foto 4, 5) e da un disegno piuttosto sportivo per un cruiser di queste dimensioni: ma la grande novità, che è anche il motivo del nome "cappuccetto rosso", è la possibilità di coprire parzialmente o totalmente il pozzetto con estrema facilità. Il primo pezzo di capotta, che copre l'ingresso e parte del pozzetto, è stivato direttamente in coperta sotto un carter rigido (foto 6) che, quando viene sollevato (foto 7, 8), funge da sostegno; la copertura totale viene attaccata con una lampo ed è dotata di aperture e finestre. In questo modo diventa vivibile anche il pozzetto e le panche, lunghe 200 cm e larghe circa 40, possono essere usate come cuccette. Il colore di tutta la coperta, inutile dirlo, è rosso. Un'altra interessante novità sono i puntapiedi mobili rivestiti in materiale morbido: a riposo sono inte-



grati nelle panche, poco sollevati ci si appoggiano i piedi a barca sbandata o, quando il vento aumenta, si usano come le fasce sulle derive per spostare il peso dell'equipaggio fuoribordo (foto 9); completamente sollevati, infine, diventano un comodo schienale (foto 10). I gavoni sotto le panche sono molto spaziosi e, per evitare che la roba di uso corrente finisca sotterrata, sono dotati di comode sacche facilmente amovibili e trasportabili (foto 11). La barca è sprovvista di draglie ma in coperta ci si muove agilmente. Le manovre sono divise su stopper Easylock, la rotaia del fiocco autovirante è di ottima qualità e ben posizionata (foto 12), l'avvolgifiocco è Harken (foto 13).

A vela La nostra prova si è svolta con vento sostenuto senza onda; di bolina in queste condizioni, data la notevole dimensione della randa molto allungata, se non si hanno a disposizione più di due persone di equipaggio (come nel nostro caso), conviene ridurre la tela per mantenere il giusto assetto che è il più dritto possibile. In ogni caso la barca è sempre sotto controllo grazie anche all'elevato momento raddrizzante del bulbo. Al lasco le prestazioni sono notevoli: anche senza gennaker, la barca plana con molta facilità e l'efficienza dei timoni, che in questo caso lavorano entrambi, consente di giocare tra le onde con lunghe planate; immaginatela col gennaker e la deriva alzata...! Le manovre, semplici e immediate, non necessitano di winch o altri ausili meccanici. Come dice il dépliant di presentazione, "la vela allo stato puro senza elettronica o marchingegni sofisticati".

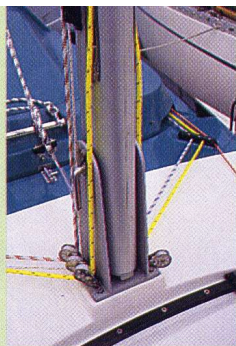




▲ foto 1



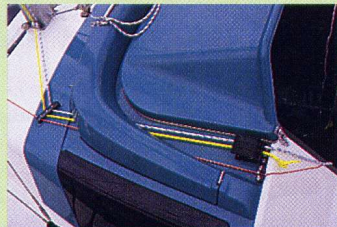
▲ foto 2



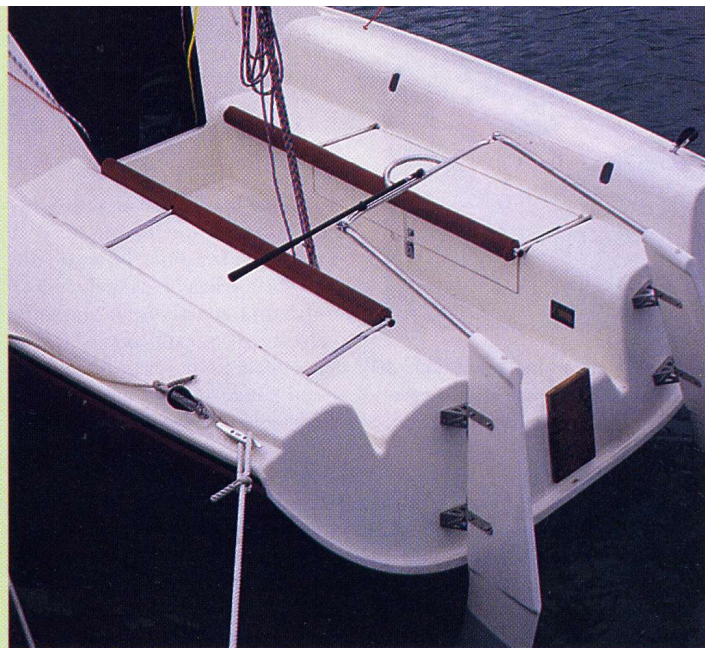
▲ foto 3



▲ foto 11



▲ foto 6



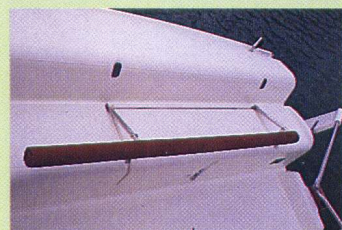
▲ foto 5

▼ foto 7

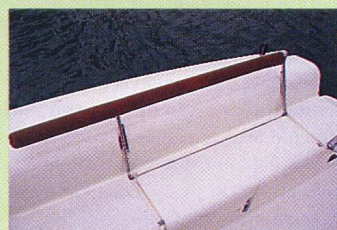


▲ foto 8

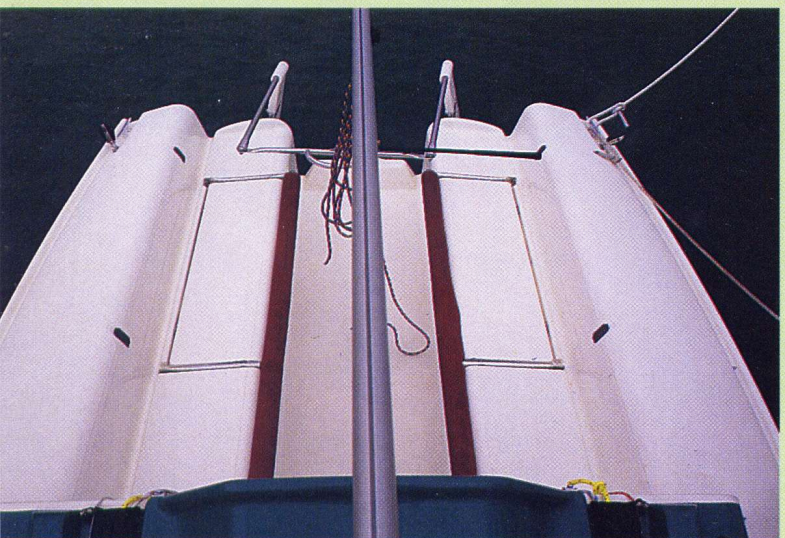
▼ foto 10



▲ foto 9



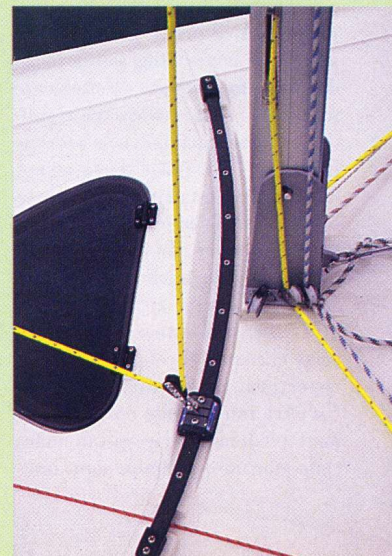
▼ foto 4



Interni La disposizione interna prevede due cuccette a prua (foto 14) più due sedute con schienale ribaltabile che possono ospitare due bambini (foto 15). A richiesta si può avere un cucinino con piccolo lavandino mentre non è previsto un wc chimico. Lo spazio di stivaggio è garantito da varie tasche sopra le cuccette (foto 16) e dai vani sotto le sedute; tutta la zona sotto le cuccette è stagna per maggior sicurezza. Molto pratica la manovra per il sollevamento della deriva che, come già detto, può essere anche parziale: si gira nei due sensi un verricello che lavora su un paranco attaccato al cielo della tuga (foto 17). Buone le rifiniture che prevedono un controstampo a prua e il rivestimento delle fiancate in moquette. Abbondante la luce e l'aria garantite dalla grande entrata, dalle finestre sulla tuga e dal piccolo osteriggio a prua. E' previsto anche un tavolino che può essere usato sia dentro che in pozzetto.

▼ foto 12

Conclusioni Il Dehler 18 è un day-cruiser molto sportivo che unisce i vantaggi di una deriva alla stabilità e la sicurezza di una barca a bulbo. Potete usarla per un giorno di vela sfrenata e riporla la sera nel vostro giardino, o sfruttarla per piccole crociere in camping nautico. In ogni caso avrete la garanzia di uno dei migliori cantieri del mondo specializzato proprio nel produrre barche facili, giovanili e divertenti, il tutto con costi di acquisto e di gestione facilmente abbordabili.



FARE prova VELA



▲ foto 13



▲ foto 16

▼ foto 17

SCHEDA TECNICA

Cantiere	Dehler Yachtbau GmbH
Importatore	Adria Yachts - V. Sinistra del Porto 47037 Rimini (FO)
Modello	18
Progettista	Judel - Vrolijk & Co.
Lung. f.t.	5.50 mt
Lung. al gall.	5.35 mt
Larg. max	2.45 mt
Pescaggio	0.40/1.30 mt
Dislocamento	750 Kg
Zavorra	245 Kg
Motore	fuoribordo 2/6 hp
Piano velico	I=7.30 J=1.83 P=7.72 E=2.90
% zavorra	33%

ATTREZZATURA

Albero	custom Dehler
Sartie	spiroidale

PREZZO (in Marchi Tedeschi) 21.867

OPTIONAL

Gennaker asim. 30 mq con compresso, pastecche e scotte	1.452
Tasche amovibili nei gavoni	265
Cappotta pozzetto (copertura totale)	1.269
Copriranda	315
Tavolo per quadrato/pozzetto	528
Cucina ad alcool, lavandino, stipetto	813
Kit supporto fuoribordo	154
Kit imp. elettrico (batteria, pannello elet., luci di via)	867
Colore speciale	319
Kit dotazioni (ancora con cima, 4 parabordi, pagala, mezzomarinale, ecc.)	584



Le diverse posizioni dell'uso del punta-piedi



▲ foto 14

▲ foto 15