

**PROVA** — Ecco una barca per molti aspetti rivoluzionaria, negli interni, nel piano velico, nelle prestazioni. Il Dehler 36 db presenta innovazioni che solo un cantiere che è sempre stato all'avanguardia poteva proporre.



**In rotta**





# per il 2000

di ANTONIO VETTESE

**S**i fa un grande parlare dell'IMS, nuovo regolamento che dovrebbe finalmente arrivare portando novità nelle regate. La flotta europea sta formandosi adesso e bisogna



## DEHLER 36 db

dar atto al coraggio della Dehler che, prima ancora di aver verificato il successo della nuova formula, ha messo in cantiere una barca "ritagliata" a misura sul regolamento. Diciamo questo perché, sebbene in Germania, con un centinaio di barche stazzate, la situazione sia decisamente migliore rispetto all'Italia, questo nuovo regolamento non ha ancora una grandissima diffusione. È bene chiarire subito che il 36 db ha delle ottime doti intrinseche, che vanno al di là della formula per cui è progettato. Diciamo questo per tutti quelli che storcono il naso al pensiero di una barca nata per la regata. Probabilmente il 36 db segnerà effettivamente un passo avanti verso la ricerca della barca che consenta una piacevole combinazione regata-crociera, e questo viene ottenuto assegnando il giusto valore ed alcuni elementi della barca (anche in virtù dell'IMS che li abbuona), come la cucina, il bagno, la possibilità di avere cabine separate della opportuna grandezza.

Coraggioso anche il definitivo abbandono del legno, che interviene solo come elemento strutturale. Non è neanche, come accade già nei Dehler della fredda serie Nova, verniciato o laccato. È più spesso rivestito con materie plastiche, con cui sono anche costruiti parecchi elementi controstampati della barca.

### Carena

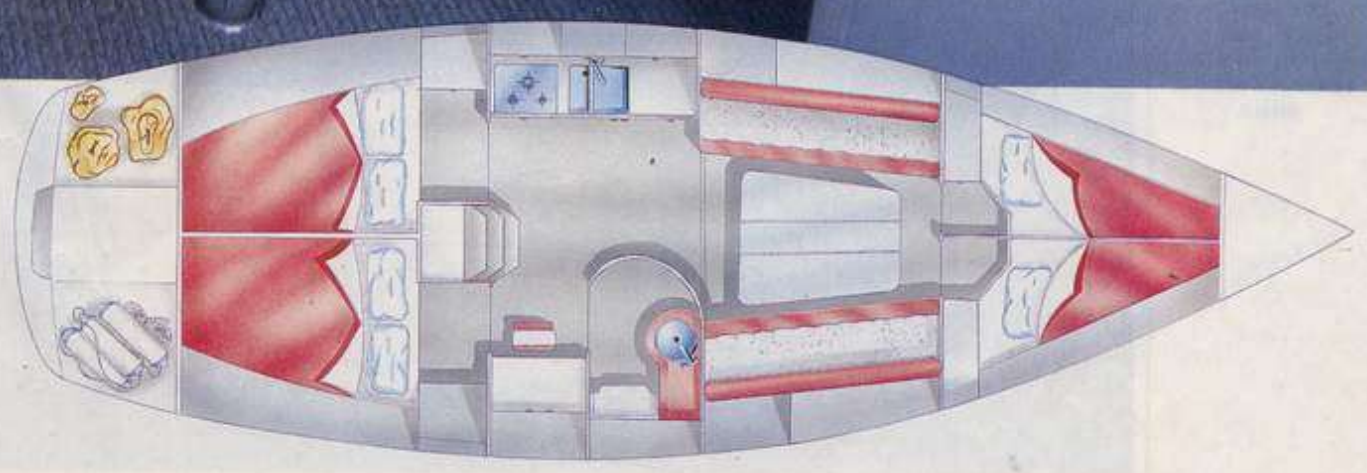
Costruita secondo l'affermato standard Dehler, che promette soprattutto una grande robustezza a prova d'urti; le sue linee come detto, sono adatte a regatare con l'IMS e sono opera dello studio Van de Stadt. Senza l'intervento di compensi la carena è molto performante anche in "tempo reale". Le linee d'acqua sono infatti complessivamente piuttosto potenti, e appaiono adatte al vento forte: la poppa è importante, con una immersione del corpo canoa abbastanza ri-

In queste pagine il quadrato. Tra le soluzioni innovative proposte dal cantiere oltre alla particolare colorazione le sedute trasformabili in cuccette, probabilmente le più comode della barca. Come visibile in una delle foto piccole lo schienale è ribaltabile, con una manovra semplicissima, fino a diventare una barriera antirollio.

Nell'altra foto piccola quello che si vede guardando da prua verso poppa. La cabina bagno, che praticamente arriva fino a metà barca, non invade l'ambiente, e la sua brillante collocazione consente di realizzare un comodo passaggio verso la cabina di poppa. Il pianetto conferma la razionalità della compartimentazione.









## DEHLER 36 db

dotta, un andamento piuttosto piatto del fondo, linee avviate, e una prua sfinata.

A rendere impossibile la stazatura IOR, la chiglia con le alette che viene fornita di serie.

### Piano Velico

Il progettista ha lavorato molto anche in questo campo,

disegnando un piano molto tecnico. Decisamente frazionato, con un fiocco olimpico e una grande randa, appare molto moderno nella impostazione. Il rapporto di allungamento della randa (inferitura su base) è di 2,81, un valore interessante che testimonia un allungamento superiore (si considera indice di buone doti boliniere) alla media dei prototipi da regata Ior che in genere per convenienza di rating sono attorno a 2,70.

Senza genoa c'è la possibilità di allargare il quartiere delle sartie, murate molto vicine alla



In questa pagina, dall'alto: Il tavolo da carteggio con il seggiolino pieghevole, una delle due cabine di poppa, il particolare bagno realizzato con elementi prestampati, la dotata cucina. Sarebbe utile un doppio rubinetto, con acqua dolce e salata.





battagliola a tutto vantaggio della robustezza dell'albero, sorretto da due ordini di crocette inclinate all'indietro, il che rende l'uso delle volanti meno perentorio che con le sartie in asse. Durante la prova uno dei test è stato appunto quello di "dimenticare" le volanti: non è successo nulla.

Le rotaie del fiocco sono molto vicine al centro barca, nella ricerca di prestazioni ottime anche in bolina, ben assistite dagli opportuni paranchi per la regolazione del punto di scotta. L'olimpico può apparire insufficiente per la navigazione mediterranea, va considerato comunque l'ottimo rapporto sup. velica/dislocamento, oltre ad alcune doti insospettabili di queste vele molto verticali. Per i venti debolissimi o i laschi nulla vieta di utilizzare un drifter non inferito, o uno spi asimmetrico.

## Coperta e pozzetto

Lo schema appare ben congegnato, con il pozzetto vero e proprio libero dai winch: sia quelli di drizza, sia quelli di scotta sono sulla tuga. In questo modo una persona può lavorare abbastanza comodamente senza eccessivo scompiglio, mentre l'equipaggio resta alle sue spalle. Le sedute sono comode e di serie hanno dei piacevoli cuscinetti, una rarità sulle barche a vela. La barra del timone è molto bella e ricorda quelle dei racers puri, una scelta obbligata su una barca di questo tipo, del resto una ruota sarebbe stata meno tecnica e inutile per la conduzione. Il trasto della randa è dietro il timoniere, creando così una sorta di secondo pozzetto destinato al randista e a chi è incaricato delle sartie volanti, rinviate a due self tailing (che possono servire anche per la scotta della randa) e dotate di efficaci stopper. Le pastecche sono un po' basse e passano troppo vicine al randista, dopo l'acquisto meglio dotarle subito di elastici per il richiamo verso l'alto e magari accorciare la parte in acciaio spiroidale di almeno un metro. Questo pozzetto posteriore (tra l'altro apribile verso l'acqua) è un po' il cuore della barca.

Tutte le manovre della randa

(drizza, borose, vang) sono rinviate sulla tuga e azionabili dal pozzetto, per questo anche con vento forte non dovrebbe essere necessario andare all'albero. Suscita egualmente una certa perplessità la tuga praticamente liscia, senza antisdrucchiolo.

## Interni

Abbiamo già accennato alla particolarità degli interni, con un impianto generale che li rende ben vivibili, grazie soprattutto alla cucina e al bagno, elementi che nulla hanno

da invidiare a quelli di barche con una impostazione decisamente da crociera. Al Dehler 36 db non manca nulla, tra le cabine matrimoniali, più la dinette trasformabile per un totale di otto posti letto piuttosto comodi, il tavolo da carteggio è a murata, forse non grandissimo, certamente sufficiente alla maggior parte degli skipper. Fanno inoltre piacere un sacco di piccoli particolari che impreziosiscono il tutto, come gli scalini illuminati per la notte, il gran numero di ripostigli, le prese di corrente, le tendine



Sopra un 36 db con le insegne che porterà del "Giro d'Italia in vela", a fianco all'ormeggio. Sotto a sinistra il particolare del collegamento delle lande alla struttura ottenuto con piastre metalliche, a destra l'alloggio motore, per accedere al quale bisogna togliere la scaletta.



## DEHLER 36 db

Sotto a sinistra i lati della discesa con comode tasche che consentono di raccogliere le drizze e le scotte, così che non ingombrano il pozzetto. Gli strumenti non sono quelli di serie. A destra i winch e gli stopper sulla tuga ai quali sono rinviate gran parte delle manovre della barca.

per gli oblò, anche l'albero passante all'interno è rivestito: per molti aspetti l'arredo del 36 db non sembra quello di una barca, almeno per come siamo abituati a vederla, mancano infatti molti elementi che hanno nel gusto comune una valenza rituale (e probabilmente nulla di più) come legno a vista, ottone, ancorette varie.

Il calpestio è rivestito in moquette alla moda dei motoscafi, probabilmente però, nella zona di ingresso, accanto al carteggio e alla cucina dove capita di scendere bagnati, con le scarpe, sarebbe stato meglio un pavimento liscio, magari in gom-

ma, più facile da pulire ed asciugare.

### Qualità nautiche

La giornata in cui è avvenuta la prova era proprio una giornata di vento forte, con raffiche a oltre trenta nodi, il che ha impegnato a fondo barca e equipaggio. Al timone un arcigno Cino Ricci che le ha provate tutte per rompere qualcosa: non ha ottenuto i risultati sperati, almeno alle attrezzature. Solo il carrello della randa ha mostrato di non gradire gli strapazzi.

È sempre difficile esprimere dei dati numerici attendibili nel giudizio delle barche a vela, ma vi assicuriamo che le prestazioni sono di gran livello, con un angolo di risalita al vento proibito per molte altre barche, da regata pura, ottenuto

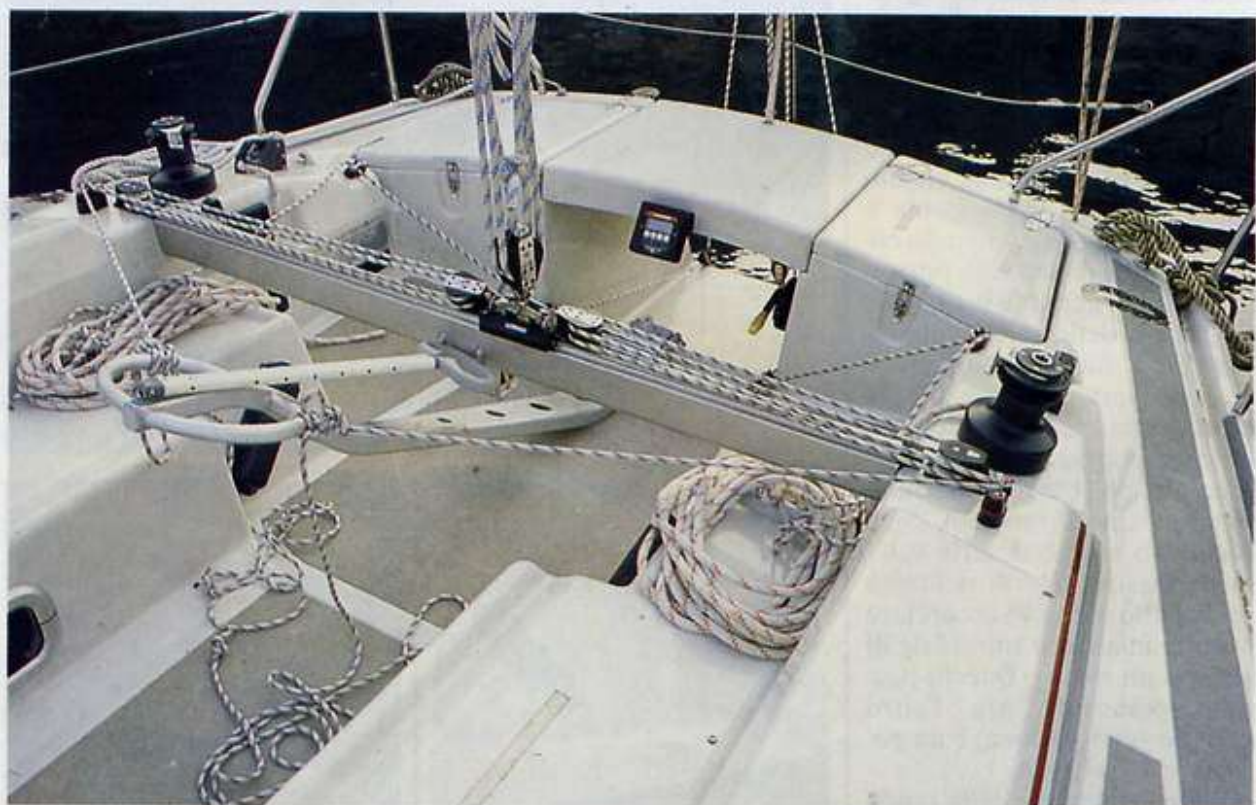
con velocità di tutto rispetto. La nostra impressione è di trovarci su una barca con una certa propensione a tenere vela a lungo, con un piano velico che chi ha un minimo di esperienza può gestire senza terzarolare appena cresce il vento. Una dote che si ottiene grazie alle forme di carena e ad un momento raddrizzante particolarmente favorevole:  $139 \text{ kg} \times \text{m}$  è infatti un valore tipico per un one tonner da regata, una barca dove però gran parte del peso è sotto forma di zavorra nel bulbo e in sentina e gli interni sono un vecchio ricordo.

Questa notevole potenza è utile oltre che in bolina anche al lasco, sotto spi. Il rapporto tra dislocamento e lunghezza non classifica il 36 db tra i dislocamenti particolarmente leggeri, che di solito prediligono le andature al traverso, il 36 db è infatti una barca con prestazioni equilibrate in tutte le andature. Durante la prova è stato possibile apprezzare anche qualche surf sull'onda, situazione in cui la carena si mantiene controllabile con una certa facilità.

Comunque, soprattutto procedendo controvento è bene, se si vuole tenere tela, avere un buon randista che sappia prevenire lasciando la scotta per tempo le possibili straorizzate, aiutando il timoniere nel controllo. La randa full batten è di



A destra il "cuore" della barca. La bella barra con dietro il trasto i cui rinvii sono ben demoltiplicati, anche se per un uso molto tecnico si potrebbe pensare ad un paranco a doppia velocità. In ogni caso è possibile usare nella regolazione anche i winch delle volanti. A estrema poppa due comodi gavoni, tra i quali può trovar posto la zattera.





buona qualità e taglio, del resto il marchio Elvström non dovrebbe tradire. Da segnalare il prezzo concorrenziale delle vele optional, come spi (l'attrezzatura è di serie, con drizze in Kevlar) e altri fiocchi.

Le manovre per terzarolare che abbiamo potuto effettuare sono facili, anzi è molto apprezzabile il sistema monoscotta della Dehler (optional), restando infatti in pozzetto mentre da

una parte si lascia la drizza dall'altra si recupera la borosa che agisce anche sul punto di mura. Le stecche lunghe e il lazy jack fanno il resto, tenendo ordinata la tela che scende.

Il Dehler 36 db è senz'altro una barca che farà parlare di se, non solo perché è stata scelta per il "Giro d'Italia in Vela", ma per la grande quantità di innovazioni che "contiene". Certo, ha bisogno di incontrare un

pubblico preparato a capire queste novità, che impari ad usare e a sfruttare le doti dell'armamento. Che altro dire? È una barca che non teme il vento, che si muove con una brezza e i cui pochi difetti che abbiamo rilevato sono facilmente rimediabili. Il suo prezzo è concorrenziale, considerando anche le dotazioni di serie, come log, eco, strumento del vento, tutti di marca Silva.



## Scheda tecnica

Imbarcazione **Dehler 36 db**; costruttore **Dehler Yachtbau GmbH**, Im Langel 36 D-5778 Meschede Freienohl; importatore **Adria Yacht**, via Sinistra del Porto, P.le Squero, 47037 Rimini (Fo) tel. 0541/23411-56412; progetto **Van de Stadt/Dehler**.

## Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop con armo frazionario**; materiale di costruzione **Vtr rinforzata con inserti in Kevlar e sandwich**; lunghezza ft **11,00**; lunghezza al gall. **m 9,00**; larghezza **m 3,50**; immersione **m 1,98**; bulbo con winglet; dislocamento **kg 5100**; zavorra **kg 2400**; cabine **3+**; dinette; bagni **1**; posti letto **8**; serbatoio gasolio **lit 53**; acqua **lit 100**; motore **Yanmar 28 cv**; superficie velica tot **mq 74**; randa **mq 46**; fiocco **mq 28**; spinnaker **mq 89**; prezzo **Lit 13.900.000** franco Rimini senza Iva.

## Indici di prestazione

Slanci della carena **LOA/LWL = 1,22**  
 Finezza della carena **BWL/LWL = 0,35**  
 Rapporto di zavorra **(Z/Δ) 100 = 0,47**  
 Superficie velica per tonnellate **SA/Δ = mq/ton 14,5**  
 Potenza motrice per tonnellata **HP/Δ-HP/ton 3,5**  
 Numero di Bruce **√SA³/Δ = 5,7**  
 Dislocamento relativo **Δ/(LWL)³ = Kg/m³ 6,9**  
 Velocità limite teorica **2,54√LWL = nodi 7,62**

## Pro

Prestazioni e piano velico  
 Innovazione interni  
 Pozzetto

## Contro

Pulizia sentina  
 Tuga scivolosa  
 Capienza serbatoi



## Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	36 db	Selection 37	First Europe	X-119	Chap's 37
Lunghezza f.t. (m)	11,00	11,35	11,00	12,00	11,40
Lunghezza al gall. (m)	9,00	8,95	10,50	10,25	9,00
Larghezza (m)	3,50	3,25	3,36	3,29	3,49
Immersione (m)	1,98	1,90	1,90	2,00	1,90
Dislocamento (kg)	5100	3400	3100	5200	6000
Zavorra (kg)	2400	1100	1000	2200	2500
Superf. velica (mq)	74	70	74	84	62
Posti letto (nr)	8	8	8	8	7
Motorizzazione	18/28 cv	18 cv	18 cv	18 cv	28 cv
Progetto	Van de Stadt	Joubert Nivelt	Finot	Jeppesen	Kjaerulff
Costruttore	Dehler	Jeanneau	Beneteau	X-Yacht	France Boats
Importatore	Adria Yacht	Union Yacht Brokers	Beneteau Italia	Spazio Vela	—
Prezzo (× 1.000 Iva escl.)	139.000	101.000	87.000	122.000	—

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.