

PLACHETNICE | PŘIPRAVUJEME

# EVROPSKÝ CRUISER

roku  
2014



# Dehler 38



Dehler 38 má oblý tvar trupu na zádi.

*Dehler 38 je první lodí, která byla plně zkonstruována a postavena v režii Hanse Group. Ta převzala loděnici Dehler v roce 2009. Tento cruiser vyvolal mezi jachtaři velký rozruch a získal titul Evropská jachta roku 2014. V detailech si zachoval některé rysy typické pro původní značku, zvnějšku však nese všechny znaky cruiserů nové generace, svislý klounovec, rovné zrcadlo s výklopnou koupací plošinou a půdorys ve tvaru prodlouženého klínu se širokou zádí.*



Velmi prostorný ergonomicky řešený kokpit může být na přání zákazníka vybaven stolem, nebo ponechán prázdný.

**R**elativně vysoký volný bok opticky snižuje výšku palubní nástavby, která se pozvolna zvedá od přídě a poté nepatrně spadá k záďovému kokpitu. Těž šalupové oplachtění odpovídá současným trendům, když přídovou základní plachtou není gena, ale

105% kosatka, což nejen usnadňuje obraty, ale zajišťuje také slušnou stoupavost lodě, která při jedné ze zkušebních plaveb dosáhla vynikající hodnoty 28° ke zdánlivému větru. Kosatka také zlepšuje handicap v případě závodění. (Prototyp závodní verze vyhrál loňské mistrovství



Dnes oblíbené využití genakru



Praktická sklápěcí koupací plošina může u závodní verze zcela chybět.

Německa ORC ve své kategorii). Na zadní kurzy je možné použití klasického spinakru na pni nebo genakru. Jeho nasazení pak usnadňuje malá čelenová plošina, která patří k výbavě závodní verze. To vše, stejně jako progresivní tvar trupu, úzký kýl ve tvaru „T“ s balastním vřete-

nem a kormidelní eliptický list pochází z pověstného designérského studia Judel/Vrolijk.

Do návrhu ovšem promluvil i zkušený závodník Karl Dehler, syn zakladatele firmy, který je nyní zaměstnán v loděnici jako vývojový inže-

nýr. Zasadil se zejména o oblý tvar trupu na zádi, která postrádá prorýsovanou outorovou hranu jako třeba u Dufouru 36, Solarisu 37 nebo Elanu 400. Faktem je, že od hran na zádi se opět upouští, nemají je ani nové lodě XP 38 a Grand Soleil 39, nicméně Karl Dehler používá vlastní argument: „Kdyby to k něčemu bylo, byly by ryby hranaté.“

Trupová skořepina Dehleru 38 je provedena jako laminátový sendvič s balzovou výplní, přičemž svrchní vrstva je sycena vinylesterovou pryskyřicí, zbytek polyesterem. Paluba je vyrobena obdobně, místa, kam přijde kování, jsou zpevněna vlamínovanými duralovými příložkami. Kormidelní systém Jefa propojuje lanovody dva kormidelní stojany s koly buď z duralu, nebo z karbonu v závodní verzi. Kola ovládají eliptický balanční kormidelní list, který garantuje vysokou ovladatelnost plavidla. Standardně je napojen na duralovou kormidelní hřídel v samostředících ložiskách, nicméně zákazník si může zvolit i hřídel nerezovou.

Palubní výbava zahrnuje šest zapuštěných luken, čtyři zasouvací vazáky, lankové zábradlí s přídovým a zádovým košem, kosátkové prů-





Interiér je proveden v mahagonu, za příplatek si může zákazník objednat teak či dub.

Velmi prostorný ergonomicky řešený kokpit může být na přání zákazníka vybaven masivním stolem, nebo ponechán prázdný.

vlaky na kolejnici, které se dají přestavovat z kokpitu, výtahové vinšny Lewmar 40 Race na zadním okraji střechy nástavby, kde jsou též umístěny stopery, a kosátkové vinšny Lewmar 45 Race. Vinšny hlavních otěží jsou též typu Lewmar 40 Race a ještě před nimi jsou osazeny stopery. Hlavní otěže se totiž dají dotahovat z obou boků a stopery umožňují oba konce otěží zaseknout a vinšny uvolnit pro jinou práci.

Kulatiny se standardně dodávají duralové, ale pro závodní verzi si zákazník může objednat karbonové. Pevné lanové tvoří u duralových kulatin nerezová lanka Dyform se zaválcovanými termínály, u karbonových nerezové pruhy. Hlavní



Sanitární buňka má oddělenou koupelnu s umyvadlem od vlastní toalety s pumповacím WC a sprchou.

plachta se refuje „rychlosystémem Dehler“ a kosátka navíjí rolfohem Furler S200 s ovládacím bubnem nad palubou. Standardně dodávané plachty Elvström FCL (Fast Cruising Laminat) mají triradiální stříh. Hlavní plachta je vybavena dvěma refovacími pruhy a má dvě průběžné a dvě kratší spíry. Loď je také možné koupit bez

plachet a pořídit si plachty závodní kevlarové. Velmi prostorný ergonomicky řešený kokpit může být na přání zákazníka vybaven masivním stolem, nebo ponechán prázdný. Stejně tak může být kvůli úspoře hmotnosti u závodní verze vypuštěna sklápěcí koupací plošina. Kolejnice hlavních otěží je umístěna



Kuchyň do tvaru „L“ na pravoboku

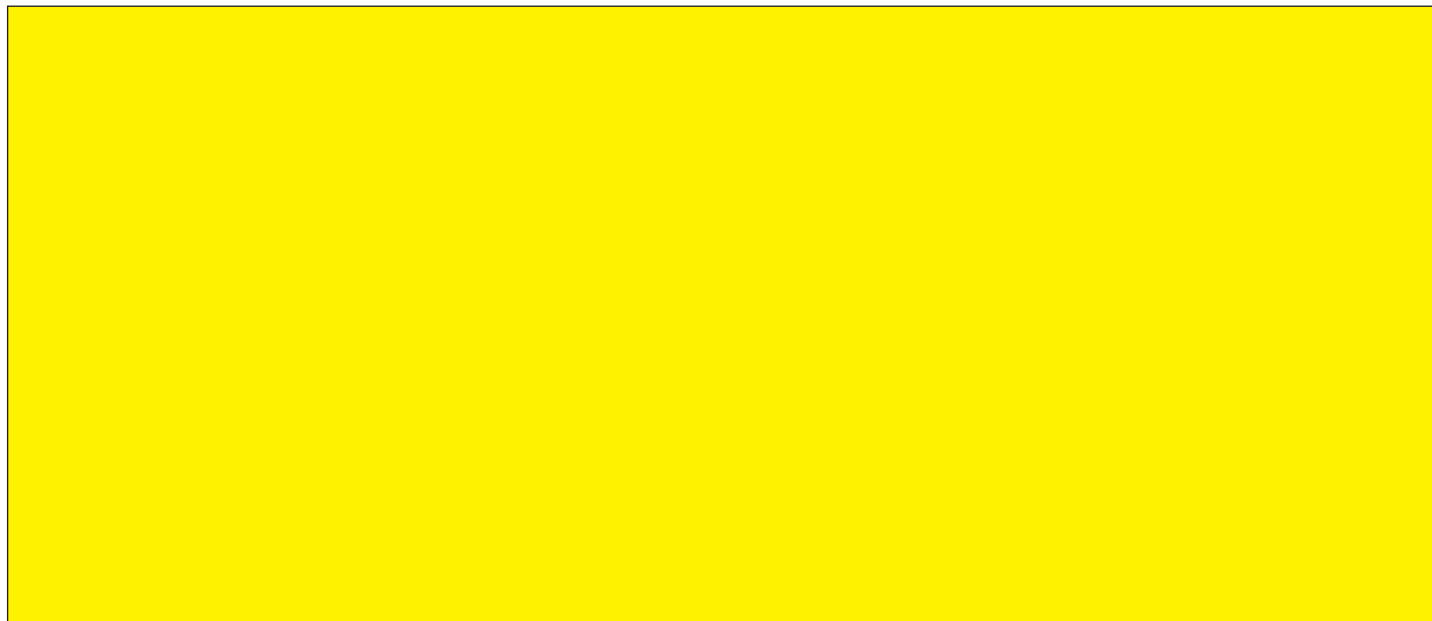
na podlaze kokpitu těsně před kormidelními stojany, což je řešení obvyklé spíše u racerů než cruiserů. Zde dokresluje univerzální charakter plavidla, u něhož se počítá jak s cestovní, tak závodní verzí. Nejen pod kokpitovými lavicemi, ale i pod podlahou kokpitu jsou obsáhlé úložné prostory, u interiéru se dvěma kajutami pak na levoboku najdeme velký sklad plachet.

Jako pomocný pohon je vestavěn lodní diesel Volvo D1-30 o výkonu 28 HP, který přes náhon Saildrive pohání pevnou dvoulistou vrtuli. Prostřednictvím 12V alternátoru 110 A je i zdrojem elektrického proudu. Na lodi je i střídavý rozvod 230 V, který je k dispozici za pobytu v marině. Napájí i nabíječku o dobíjecím proudu 30 A. Jinak jsou zdrojem elektrické energie baterie – startovací AGM 12 V/90 Ah

a přístrojová AGM 12 V/165 Ah. Osvětlení interiéru zajišťují svítidla LED. Též poziční světla jsou realizována touto technologií. Poněkud překvapí, že nádrže nejsou umístěny ve středu trupu (vodní pod lůžkem v přední kajutě, palivová na zádi pod lůžkem zadní kajuty), což není ideální vzhledem k rozložení hmotnosti. Karl Dehler na tuto připomínku odpověděl: „Jsem si tohoto nedostatku vědom, ale přesu-



inzerce



## PLACHETNICE | PŘIPRAVUJEME

nout nádrže do středu loď by vedlo ke kompromisům ohledně jejich velikosti, které značka Dehler nikdy nedělala.“

Loď se velmi příjemně kormidluje, snadno drží kurz a pluje plynule. Umístění kormidelních kol a jejich rozměry umožňují kormidelníkovi pohodlně sedět na návětrném boku, aniž by si při kormidlování namáhal ramena. Ideální je ovládat loď ve třech, aby kormidelníkovi pomáhali další dva členové posádky s otěžemi plachet. Nicméně v případě potřeby může kormidelník převzít jak přestavování otěžového jezdce hlavní plachty (kolejnice je prakticky vedena u jeho nohou), tak hlavní otěže. Ty může pohodlně ovládat i po vysednutí na bok, neboť na každém má vinšnu hlavních otěží přímo u ruky. Pro rodinný jachting s malými

V cestovní verzi je Dehler 38 všestranný, praktický a sportovní cruiser, s nímž je požitek plout jak s plnou posádkou, tak jenom v páru.

děti se pak vyplatí investovat do elektrických vinšen, které umožní obsluhu loď jednou osobou. Při větru kolem 20 uzlů činila rychlost Dehleru 38 při plavbě ostře proti větru 6,8 až 7,2 uzlu a po lehkém odpadnutí překročila 8 uzlů. Na hladké vodě loď při plavbě na motor bez námahy docílí rychlosti 6 uzlů při hospodárném režimu 2 000 ot./min. Zvýšení otáček na 2 500 vede k rychlosti 7 uzlů a při 2 800 ot./min až k rychlosti 8,2 uzlu, aniž by motor nadměrně hlučel nebo působil vibrace.

Interiér je proveden v mahagonu, za příplatek si může zákazník objednat teak či dub. Loď je v nabídce ve dvou provedeních – se třemi nebo dvěma kajutami. První třetinu trupu v obou případech zaujímá přední kajuta s dvojlůžkem do tvaru „V“ o rozměrech 200 x 160 cm a též salon je u obou verzí shodný – se sklopným jídelním stolem a pohovkami po stranách v přední části, s kuchyní do tvaru „L“ na pravoboku a sanitární buňkou na levoboku. Navigační stolek je



Navigační stolek je vsazen do levoboční pohovky a dá se spustit, aby se obě části pohovky propojily. Zajímavým prvkem jsou skříňky se zaoblenými víky, v nichž se ukrývají navigační přístroje.



## TECHNICKÉ ÚDAJE

Dehler 38	
Celková délka	11,3 m
Délka na vodoryse	10,4 m
Šířka	3,75 m
Ponor standard	2 m
Závodní kýl	2,2 m
Nízký kýl	1,6 m
Balast – standardní kýl	2 250 kg
závodní kýl	1 900 kg
nízký kýl	2 550 kg
Objem nádrží na vodu	300 l
Objem nádrže na palivo	160 l
Plocha plachet standardní	79,3 m <sup>2</sup>
Plocha plachet závodní	85,6 m <sup>2</sup>
Spinakr	116 m <sup>2</sup>
Genakr	108,5 m <sup>2</sup>
<a href="http://www.tpscentrum.cz">www.tpscentrum.cz</a>	

vsazen do levoboční pohovky a dá se spustit, aby se obě části pohovky propojily. Zajímavým prvkem jsou skříňky se zaoblenými víky nad opěradly pohovek, které zvětšují úložný prostor. Stojná výška činí 188 cm, což není příliš. Vytknout by se dal nedostatek madel.

## POJIŠTĚNÍ LODÍ

Pojištění odpovědnosti z provozu lodě od 2 115 Kč/rok

Havarijní pojištění od 9 005 Kč/rok

[www.lodnipojisteni.cz](http://www.lodnipojisteni.cz)



**Bluebear IB**  
insurance broker

člen asociace lodního průmyslu

Na ochranné liště mezi pracovní kuchyňskou deskou a pravoboční pohovkou není žádné, takže se posádka při vzedmutém moři nemá čeho chytit. Také navigátor má ve vysunovací sedačce malou oporu, když se moře rozvlní. Naopak vtipně jsou vyřešeny zásuvky pod pohovkami, které usnadňují manipulaci se zde uloženými věcmi.

Široká záď umožňuje vestavbu dvou zrcadlově uspořádaných kajut vedle sebe, avšak u dvoukajutové verze prostor té levoboční zaujímá velký sklad pro uložení výstroje a plachet. Přístup do něho je jednak poklopem v podlaze kokpitu, jednak dveřmi ze sanitární buňky. Kuchyně obsahuje dvojitý dřez, výkyvně zavěšený dvouhořákový sporák s troubou a velkou 130l chladničku jak s horním, tak bočním otevíráním. Sanitární buňka má oddělenou koupelnu s umyvadlem od vlastní toalety s pumpovacím WC a sprchou. Zcela nově je řešeno zavírání obou prostorů systémem „jedny dveře pro dva rámy“. Buď je možné zavřít celou sanitární buňku a oddělit ji od salonu, nebo otevřením dveří uzavřít pouze kout se sprchou a WC. Kout s umyvadlem je pak otevřen do salonu.

Základní cena lodě činí 129 000 EUR bez plachet, dopravy a DPH. Za loď ve standardním provedení a okamžitě schopné plavby zákazník zaplatí 165 031 EUR. Dehler 38 jsou vlastně dvě lodě v jedné. V cestovní verzi je to všestranný, praktický a sportovní cruiser, s nímž je požitek plout jak s plnou posádkou, tak jenom v páru. Jeho skutečný výkon se projeví teprve v závodní verzi, takže ideálně splňuje i roli klubového raceru. A to jsou ve zkratce důvody, které vedly porotu, aby mu udělila titul Evropská jachta roku 2014.

**Text František Novotný**  
**Foto Hanse Group**