



superprova
di Leonardo Zuccaro

pregi

- > **Deriva mobile integrale**
- > **Costruzione robusta e affidabile**
- > **Interni ampi e ben ripartiti**

difetti

- > **Cuccetta di prua stretta sul fondo**
- > **Posizione scomoda alla ruota**
- > **Volume limitato del frigo**

Il nuovo Ovni 365 in bolina con 9 nodi di vento reale. Progettato dal francese Marc Lombard, specialista degli Open oceanici, è proposto in versione a due o a tre cabine con una toilette.



OVNI 365

La solidità dell'alluminio e il vantaggio del ridotto pescaggio a costi analoghi a quelli di una barca in vetroresina. Il nuovo 12 metri di Alubat punta a essere una valida alternativa ai modelli di grande serie, oltre a restare la compagna preferita dei giramondo



Ottanta centimetri di pescaggio per 12 metri di lunghezza fuoritutto e 170 mila euro di listino. Questi i dati significativi dell'Ovni 365, il nuovo modello di Alubat in alluminio con deriva mobile integrale. Il primo di quei numeri rappresenta non solo la soluzione per chi è di stanza nei porti con fondali ridotti (ad esempio quelli del Nord Adriatico il cui ingresso è notoriamente problematico), ma anche per quanti amano pernottare nelle baie e le trovano ormai sempre più affollate. Poter ampliare la scelta dell'ancoraggio, dimenticando i limiti imposti dall'immersione, è indubbiamente un bel vantaggio. Il secondo numero spiega invece l'inusuale abitabilità del 365, che a dispetto della sigla non è affatto un 36 piedi ma un 39. Riguardo infine al prezzo, chi conosce le barche di alluminio sa che la loro tecnica di costruzione è ben più costosa di quella in vetroresina. In questo caso, grazie alla forma a spigolo e all'esperienza acquisita da Alubat, quel divario è tutto sommato contenuto. Il nuovo "entry level" del cantiere francese sembra insomma coniugare al meglio le doti di robustezza e affidabilità delle barche in alluminio, particolarmente apprezzate dai navigatori a lungo raggio, con il comfort e l'economicità dei modelli di serie da crociera pura.

Progetto 8/10

Per il progetto del nuovo 365, Alubat si è rivolto a uno dei progettisti emergenti, il francese Marc Lombard, che ha esperienza sia nel segmento delle barche oceaniche (vedi Mini-Transat, Open 60 e Figaro), sia in quello della grande serie (sua la firma dei nuovi Jeanneau). Rispetto agli Ovni disegnati da Briand, il 365 si caratterizza per la maggiore immersione dello scafo (che infatti a deriva sollevata pesca 77 cm contro i 58 cm dell'Ovni 395) e della lama di deriva, alla ricerca di maggiori volumi interni e di una migliore capacità di risalire il vento. Ma è anche la lunghezza al galleggiamento a essere stata notevolmente incrementata, grazie al dritto di prua più verticale e alle uscite di poppa più basse sull'acqua: rispetto al modello che sostituisce (il "vecchio" 36 sempre a firma Briand) la differenza è di oltre 1,5 metri, a cui corrisponde una velocità critica che sfiora gli 8 nodi. Una barca dunque capace di tenere alte medie sia a

vela che a motore. Le sezioni di poppa sono larghe quasi quanto il baglio massimo, che misura 3,92 m e si trova in posizione piuttosto arretrata. Elevata di conseguenza la stabilità di forma, che come su tutte le barche a deriva mobile integrale serve a compensare il minor raddrizzamento di peso determinato dalla zavorra in sentina anziché nel bulbo. Piuttosto stellate, infine, le sezioni di prua a garanzia di un buon passo sull'onda.

Costruzione 10/10

Scafo e coperta sono in alluminio 5083 con saldature eseguite sotto atmosfera Argon/Helium. Il primo è a triplo spigolo realizzato su stampo maschio, una tecnica sperimentata che abbina ai vantaggi di solidità e durata dell'alluminio quelli di una lavorazione più rapida e di conseguenza meno costosa rispetto al fasciame arrotondato. La fitta nervatura interna, composta da un reticolo di serrette e longheroni, elimina la necessità di paratie strutturali (in questo caso solo divisorie), mentre la giunzione scafo-coperta saldata garantisce la totale impermeabilità della zona di contatto. Per abbassare il baricentro, i serbatoi e le batterie sono in sentina, ben accessibili spagliolando il calpestio centrale. Per evitare fenomeni di corrosione galvanica, le prese a mare sono in resina caricata e l'impianto elettrico è bipolare; la carena è inoltre isolata con un ciclo epossidico. La deriva composta da una lama basculante in alluminio rientra per intero nella scassa stagna. Il suo movimento è delegato a un semplice paranco rinviato in pozzetto. La pala del timone, anch'essa basculante, si abbassa e si alza tramite una pompa idraulica posta in un gavone. Ben curate le finiture.

Piano velico 7/10

Rispetto agli altri Ovni, il 365 si distingue per un maggiore allungamento del piano velico, che serve in parte a compensare la ridotta quantità di tela. In rapporto alle 8,8 tonnellate di dislocamento (a vuoto), la barca non è infatti molto involata e questo per ovvie ragioni di raddrizzamento, oltre che di facilità di manovra. L'albero Sparcraft è armato in testa con due ordini di crocette angolate di 20° e sostenuto da sartie spirroidale continuo; le volanti servono pertanto solo per la trinchetta opzionale. Di serie le due vele e l'avvolgifiocco.

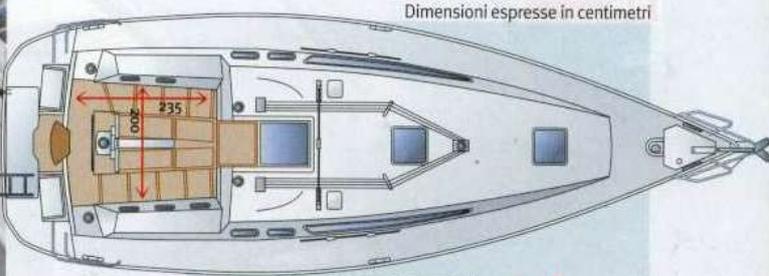


Sotto, il trasto randa è avanzato ma abbastanza lungo, visibile il paranco (celeste) per sollevare la deriva mobile.



A sinistra, una visuale da prua del ponte. La tuga presenta due ampie zone prendisole proprio a lato dell'albero, che poggia in coperta. Di ottima tenuta l'antidrucciolo che riveste per intero le superfici orizzontali.

SEGUE A PAG. 102 >>



COPERTA 8/10

A sinistra, il pozzetto dell'Ovní 365 è di forma lineare, con panche che proseguono con pari ampiezza fino a estrema poppa. Il tavolo fisso opzionale funge da utile puntapiedi, in alternativa è possibile avere il tavolo a scomparsa sul fondo.

Se non fosse per la scomoda posizione alla ruota, di diametro troppo piccolo per timonare lateralmente, la coperta dell'Ovní 365 meriterebbe un punteggio più alto. A onor del vero il cantiere ha previsto un sedile centrale per il timoniere realizzato sul pulpito di poppa, ma vuoi per la scarsa visuale del genoa, vuoi per la difficoltà a tenersi in equilibrio quando la barca è sbandata, la soluzione non è delle più ergonomiche. Lo è invece la forma del pozzetto, ben protetto dagli alti schienali su cui si aprono delle pratiche tasche portaoggetti, e capace di ospitare otto persone. Il tavolo fisso opzionale è di fatto indispensabile per potersi puntare con i piedi in bolina, mentre i due gavoni ricavati sotto le panche sono molto capienti anche nella versione a tre cabine (in quella a due cabine sulla dritta c'è una vera stiva a tutta altezza). La larghezza dei passavanti è costante e questo permette di muoversi con agio fino a estrema poppa. Buono anche lo spazio prendisole sulla tuga e sul ponte prodiero, dove si apre il profondo gavone dell'ancora al cui interno c'è spazio per qualche parabordo. Sul piano delle manovre si apprezza la scelta dei winch del genoa a portata di mano del timoniere; la scotta randa è invece rinviata a uno dei due winch sulla tuga, insieme con le drizze e le borose a circuito chiuso. Il trasto a prua del tambuccio è come sempre troppo avanzato, ma la sua lunghezza consente un buon margine di regolazione del boma. Ottima infine la soluzione della poppa attrezzata con vano per la zattera e due ampi gavoni.



Sopra, il pozzo catena con il salpancora interno. Sotto, i passavanti sono di larghezza costante fino a estrema poppa.

Sopra, la zona delle drizze e delle borose a circuito chiuso. Sotto a sinistra, la ruota di diametro ridotto; a destra, uno dei due gavoni gemelli.



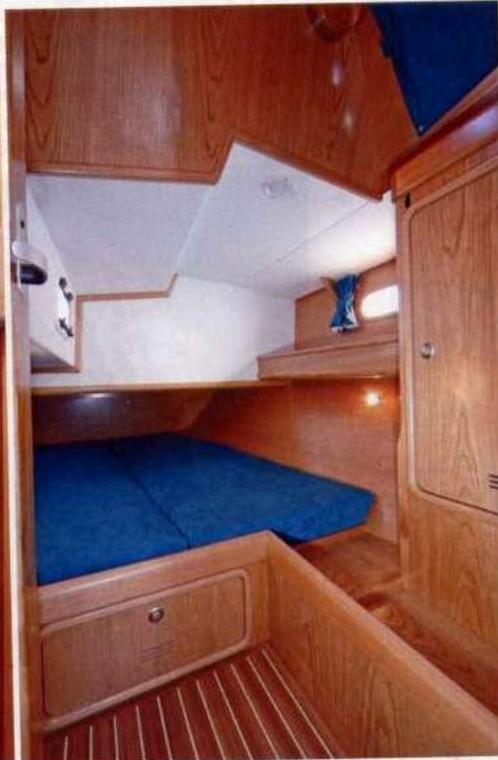
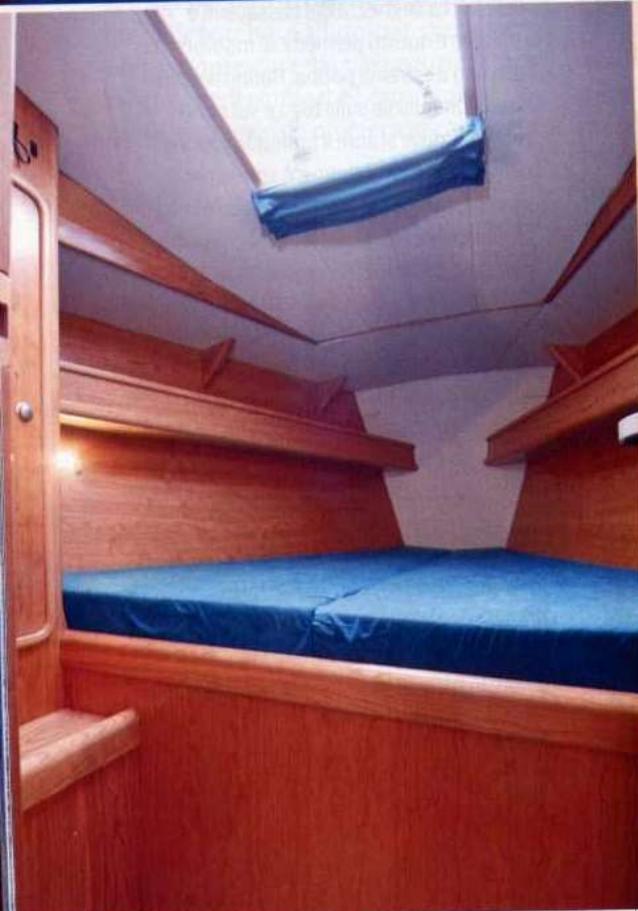
ATTREZZATURE DI SERIE

- Winch scotte genoa:2 Lewmar 46.2
- Winch drizze:2 Lewmar 32.2
- Rotaie g. e trasto r.:Lewmar
- Stopper: 8 Spinlock Xts+4Xas
- Albero e boma:Sparcraft Ocean
- Oblò e boccaporti:Lewmar
- Bussola: Plastimo
- Avvolgifiocco:Facnor
- Vele:randa+ genoa X Voiles

Ovni
365



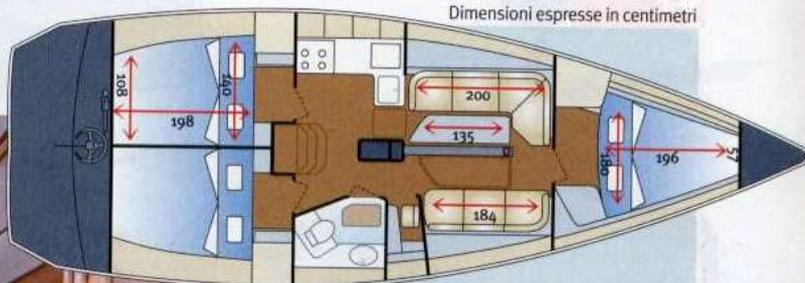
A sinistra, la cabina di prua dispone di due armadi contrapposti e due lunghe mensole, molto ampio il disimpegno. Sotto, una delle due cabine gemelle di poppa della versione a tre cabine. Ciascuna è aerata da tre oblò apribili.



Sopra, la toilette è abbastanza spaziosa e annette un vano aperto per le cerate. Di serie la doccia con relativa pompa di svuotamento della ghiotta.

A sinistra e sotto, due immagini dell'ampio e luminoso quadrato lungo complessivamente 3,7 metri. La scassa di deriva dove si intesta il tavolo agevola il passaggio prua-poppa a barca sbandata.

Dimensioni espresse in centimetri



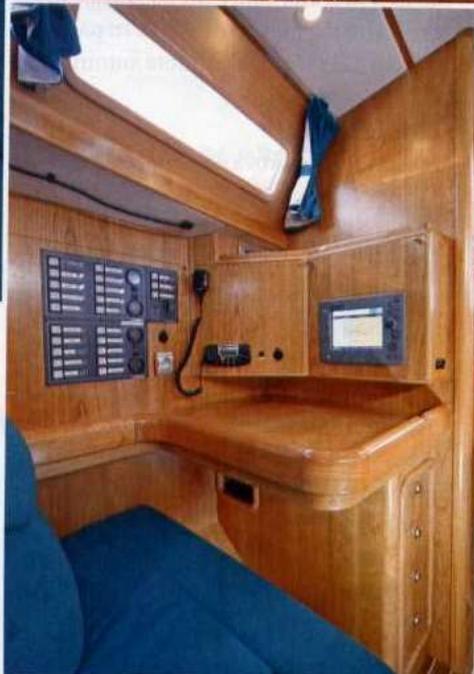
INTERNI 8/10

Come accennato, i volumi interni sono quelli di un 39 piedi e non di un 36. Tanto che anche la versione a tre cabine del test (visibile nelle foto) si è dimostrata ariosa ed equilibrata. D'altronde lo scafo è lungo quasi 12 m fuoritutto e, oltre a questo, la notevole larghezza delle sezioni da centro barca fino a poppa fa sì che la presenza della seconda cabina di poppa influisca poco sull'ampiezza degli altri locali. Così, se la versione a due sole cabine offre una toilette, un carteggio e una cuccetta di poppa più grandi, questa consente l'agio di una cabina in più e della maggior privacy che ne consegue. Pezzo forte degli interni, comune a entrambe le versioni, resta il quadrato, che è lungo complessivamente 370 cm. La scassa di deriva fa da supporto a un grande tavolo ad ante abbattibili attorno al quale possono trovar posto sette persone. Il divano a L si trasforma in letto matrimoniale, mentre quello di dritta, un po' corto per essere utilizzato come cuccetta, funge da seduta per il tavolo da carteggio rivolto verso poppa. Spaziosa e ben organizzata la cucina a L che, grazie a un piano ribaltabile, si collega all'isola centrale posta sul prolungamento della scassa e dotata di due cassetti e uno stipetto. Peccato solo per le dimensioni un po' sacrificate del frigo che in compenso è ottimamente coibentato. Sul lato opposto si sviluppa la zona carteggio, il cui piano misura 75x64 cm; abbondanti lo stivaggio e lo spazio per la strumentazione. La toilette è leggermente più grande del solito (122 cm di lunghezza invece dei soliti 100) e annette un vano per le cerate. Infine le cabine, di cui abbiamo apprezzato le dimensioni delle cuccette e l'aerazione, oltre alle altezze ben al di sopra della media.

Daniele Oberrauch/Seat&See



A sinistra, il carteggio rivolto verso poppa col sedile ricavato sul divano. Sotto, questa foto evidenzia la completa accessibilità al motore una volta rimossi i 4 pannelli che compongono il cassone.



Sotto, la cucina si compone di due zone distinte: quella a murata con frigo a pozzetto, due lavelli e il fornello a due fuochi e l'isola centrale con due cassetti e uno stipetto. Questi due blocchi possono essere collegati tramite un pianale basculante incernierato sulla scassa di deriva.



ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 193
Toilette di poppa.....	cm 192
Cucina	cm 194
Dinette	cm 198
Cabina di prua	cm 184

«
Ovni
365



Il rollbar, da sempre presente sugli Ovni, consente di installare sia i pannelli solari che il generatore eolico, oltre a fungere da gruette per il tender.

«
SEGUE DA PAG. 98

Impianti e dotazioni 9/10

Acqua e gasolio ce n'è a sufficienza, ma con i serbatoi posti in sentina è possibile aggiungerne altri sotto le cuccette di poppa o i divani della dinette. In sostanza c'è molto spazio per impianti supplementari, così come per aggiungere batterie alle 3 di serie da 95 Ah. Altro aspetto importante che denota l'attenzione del cantiere alle emergenze, i componenti quali autoclave, pompe di sentina, filtri, valvole e prese a mare sono concentrati in zone facilmente raggiungibili. La cucina è dotata di pompa a pedale per l'acqua di mare con valvola di scambio per passare all'acqua dolce nel caso in cui l'autoclave si rompesse. Di serie anche lo strumento che indica la quantità di acqua consumata. Più ricche del solito le dotazioni fornite dal cantiere.

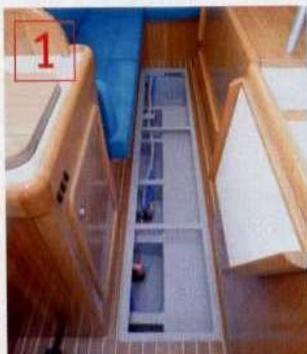
A vela 8/10

Memori della scarsa propensione alle ariette degli Ovni in precedenza provati, il nuovo 365 ci ha sorpresi per l'agilità dimostrata anche con vento sotto i 10 nodi reali. Da considerare peraltro che l'esemplare del test era dotato di elica a tre pale fisse e di un set di vele in dacron (quello di serie) di taglio mediocre, e che quindi ci sono ampi margini di miglioramento. I dati rilevati col Gps parlano chiari: in bolina con 6 nodi di vento reale abbiamo spuntato 4,3 nodi di velocità, saliti a 5,5 con 9 nodi di aria. Sono in sostanza prestazioni analoghe a quelle dei modelli da crociera a chiglia fissa, con una lieve differenza nell'angolo al vento che è di qualche grado più largo. In mancanza di uno spi, al lasco la barca tende ovviamente a "sedersi"; sollevando tuttavia la deriva si guadagna qualche deci-

mo di nodo. La ruota è un po' dura e poco sensibile, ma questo difetto è in parte da imputare al pistone del pilota automatico.

A motore 7/10

L'esemplare in prova era equipaggiato con il Volvo 40 cv dotato di linea d'asse ed elica a tre pale fisse, al posto del Nanni 40 cv fornito di serie. Oltre a questa opzione esiste quella del Volvo 55 cv che in considerazione delle velocità rilevate a regime di crociera e del dislocamento sembra una potenza più adeguata. Per quanto sia un po' complesso, lo smontaggio del cassone permette la completa accessibilità al motore. Ottimo anche l'isolamento acustico, sensibile invece l'effetto evolutivo dell'elica in retromarcia che dovrebbe come sempre attenuarsi montando un'elica a tre pale orientabili. ■



DETTAGLI AZZECCATI

1 - 2 Uno dei vantaggi delle barche in alluminio è quello di servirsi delle sentine per i serbatoi, utilizzando in parte la stessa struttura della scocca. Ciò permette anzitutto di abbassare il baricentro (tanto più importante su una barca a deriva mobile) e di liberare i gavoni ricavati sotto i divani della dinette e le cuccette di poppa. Nella foto **2** si intravede in alto il gavone dove sono concentrate le pompe e l'autoclave. **3** Semplice e funzionale la soluzione della poppa attrezzata con al centro l'alloggiamento per l'autogonfiabile e ai lati due capienti gavoni, uno dei quali dedicato alle bombole del gas. **4** Sollevando il carabottino ai piedi della ruota si accede alle bielle di trasmissione della timoneria e del pilota automatico. Quest'ultima può così essere facilmente rimossa se si desidera una ruota più morbida.



Ovni 365

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 11,94
 Lunghezza scafo m 11,44
 Lunghezza al gall.: m 10,67
 Larghezza al b. max: m 3,92
 Pescaggio: m 0,77/2,35
 Dislocamento: kg 8800
 Zavorra: kg 2800
 Superficie velica: mq 71,00
 Superficie randa: mq 31,00
 Superficie genoa 130%: mq 40,00
 Superficie spi: mq 95,00
 I: m 14,84
 J: m 4,19
 P: m 13,01
 E: m 4,20
 Numero cuccette: 4/6+2
 Motore: Nanni/Volvo cv 40
 Capacità serbatoio acqua: lt 320
 Capacità serbatoio gasolio: lt 180
 Omologazione CE: Cat. A 6 persone
 Disegnata da: Marc Lombard
 Costruita da: Alubat
 Importata da: Alu Yachting
 Piazza Giovanni Giolitti 8, 20133 Milano,
 tel. 02 70636336, aluyachting@iol.it,
 www.aluyachting.it, www.alubat.com



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 6/10 nodi
 Stato del mare: calmo
 Equipaggio imbarcato: 3 persone
 Serbatoi: 1/2 acqua, 1/2 carburante
 Pulizia carena: buona

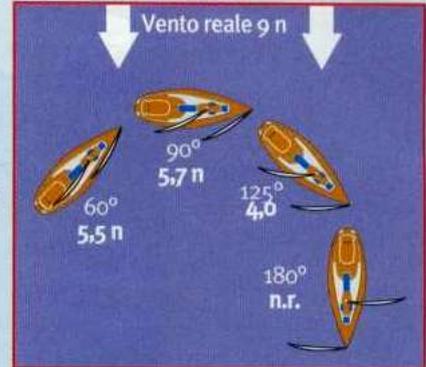
Vele usate

Randa semisteccata - Genoa avvolgibile 135%

Strumentazioni utilizzate

Gps Navionics - Fonometro Delta - Staz. vento Raym.

VELOCITÀ A VELA



PREZZI

Vers. std. mot. Nanni 40 cv € 170.000,00
 f.co cantiere, Iva esclusa

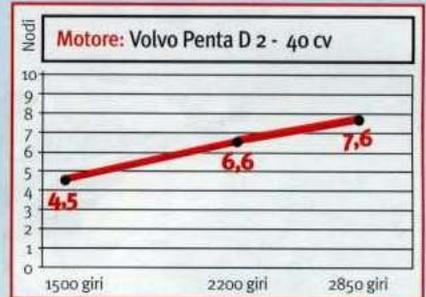
Dotazioni di serie

Panche e fondo pozzetto in teak, timoneria a ruota con bussola e chiesuola, autoclave, indicatore consumo acqua dolce, boiler 20 lt, frigo elettrico a pozzetto, 1 serbatoio acque nere 50 lt, batterie servizi 2x75 Ah, batteria motore 1x75 Ah, caricabatterie 60 Ah con impianto 220 Volt, salpancora elettrico 1000 W, musone a 2 vie, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, 1 pompa a pedale in cucina, 1 pompa ghiotta doccia, scaletta bagno, doccia in pozzetto, elica 3 pale fisse su linea d'asse, premistoppa senza manutenzione, avvolgifiocco Facnor, randa semisteccata e genoa 135% avvolgibile, passacavo per ancoraggio di poppa, tendine per oblò e boccaporti, antivegetativa.

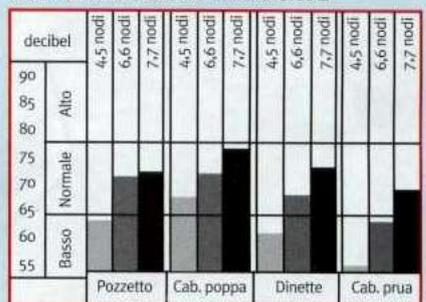
Optional

Suppl. motore Volvo 40 cv € 1.000
 Suppl. versione 3 cabine € 3.115
 Trinchetta con strallo amov. e volanti € 2.202
 Bimini € 2.336
 Capottina paraspruzzi € 1.948
 Tavolo pozzetto € 1.555
 Generatore eolico € 2.142
 Pannelli solari 2 x 45 W € 2.227
 Alternatore supplementare € 1.435
 Riscaldamento a gasolio € 5.255
 Gradini sull'albero € 1.150
 Pack elettronica € 10.302

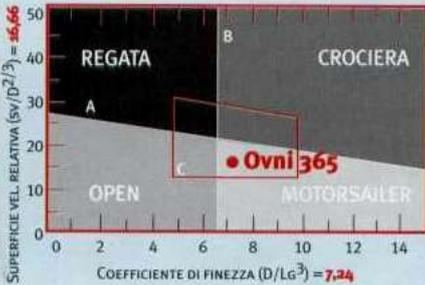
VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x V_{tl}): nodi 7,92
 Lunghezza scafo/baglio max: 2,91
 (2,90 = barca molto larga
 3,50 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/
 dislocamento: 31,8%

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Ovni 365	Allures 40	Feeling 39	Hermine 120	Manatea 425	RM 1200	Etap 36 S
LFT (m)	11,94	12,48	11,70	11,95	12,00	11,99	11,25
LARG. (m)	3,92	4,08	4,02	4,10	4,30	4,22	3,82
DISLOC. (kg)	8800	8800	7825	8850	8800	7800	6400
S.V. (mq)	71,00	78,50	80,80	93,00	89,00	89,50	76,00
IMMERS. (m)	0,77/2,35	0,95/2,60	0,70/2,20	1,60	0,70/2,10	1,80	1,35/1,95
CUCLETTE	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4+4	5+2	6+2	4+2
PROGETTISTA	Lombard	Berret/Racoupeau	Briand	Lucas	Veys	Lombard	Mortain
CANTIERE	Alubat	Allures Y.	Kirié	Coqalu	Afep Marine	Fora M.	Etap
PREZZO	€ 170.000	€ 298.689*	€ 147.000	€ n.c.	€ 287.000	€ 158.000	€ 133.222

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove". * Prezzo inclusivo degli optional.