

# OVNI 385

L'estetica non è il suo forte,  
ma di sostanza ne ha da  
vendere: ecco il dodici metri  
del cantiere Alubat, una  
barca in alluminio concepita  
per le lunghe rotte. E per  
navigare dove i chiglia fissa  
non potranno mai arrivare

**PREGI**

- Costruzione robusta e affidabile
- Pescaggio ridotto a soli 50 cm
- Funzionalità dello spoiler e del rollbar

**DIFETTI**

- Cabine di poppa sacrificate
- Sedute del pozzetto poco ergonomiche
- Scarsa visuale del genoa



**P**er i francesi è il prototipo della barca da grandi viaggi, del mezzo ideale per traversare gli oceani e navigare tra i reef: scafo in alluminio a doppio spigolo, deriva mobile integrale, albero ben insartiato e l'immane rollbar per le antenne e il generatore eolico. L'estetica non è il suo forte, ma quanto a robustezza, affidabilità e praticità d'uso è difficile trovare di meglio. Stiamo parlando dell'Ovni 385, il modello intermedio dei sette costruiti in piccola serie dal cantiere Alubat di Les Sables d'Olonne, sulla costa atlantica. Le barche in alluminio non possono competere in termini di prezzo con quelle in vetroresina, vuoi per il costo del materiale, vuoi per il maggior impiego di mano d'opera: solo per costruire lo scafo e la coperta del 385 servono quattro settimane di lavoro, e il montaggio del mobilio non si effettua a "cielo aperto", come su uno scafo in plastica, ma a coperta già chiusa. Realizzare più esemplari di uno stesso progetto, oltre alla scelta della forma a spigolo dello scafo, hanno comunque permesso ad Alubat di contenere i costi, limitando quel divario di prezzo a un 15-20%.

### PROGETTO ★★★★★

La peculiarità del progetto, opera di Philippe Briand, è la soluzione della deriva mobile integrale: una lama sollevabile con un semplice paranco che permette non solo di ridurre il pescaggio alla sola immersione del corpo canoa (in questo caso poco più di 50 cm), ma offre anche l'opportunità di spiaggiare senza danni alla strut-



**Armato con randa piccola e genoa a forte sovrapposizione, l'Ovni 385 dispone dello strallo amovibile per una trinchetta autovirante da bolina con vento forte.**

tura e di alare in secco senza bisogno dell'invaso. Nessuna sporgenza fuoriesce infatti dal fondo dello scafo, se non lo skeg del timone, la cui pala è anch'essa sollevabile tramite una pompa idraulica. Non potendo contare sul braccio di leva esercitato dal bulbo, le sezioni sono necessariamente più piene del solito, così da garantire una elevata stabilità di forma. Per lo stesso motivo è stato anche necessario incrementare la percentuale di zavorra (che sul 385 è di circa il 44%), per controbilanciare quel baricentro alto che altrimenti scaturirebbe dal peso piazzato in sentina. Logica conseguenza, una notevole superficie bagnata (parzialmente compensata, in poppa, dal poter sollevare la lama di deriva) e un dislocamento analogo a quello delle barche a chiglia fissa, pur con una costruzione in alluminio più leggera. In sostanza una barca che esprime il meglio alle andature portanti, ma che grazie al piano velico allungato se la cava anche in bolina con le ariette.

### COSTRUZIONE ★★★★★

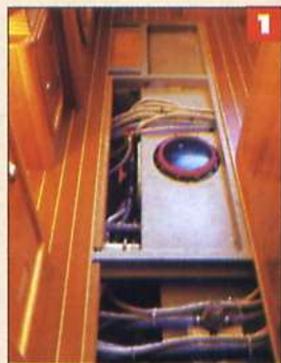
L'Ovni 385 è costruito con alluminio 5083 H 111 (una lega leggera ad alto contenuto di magnesio con ottima resistenza alla corrosione) saldato sotto atmosfera Argon/Elio con procedimento MIG (Metal Inert Gas) da personale patentato con trent'anni di esperienza. La tecnica è di tipo tradizionale, ovvero con ossatura composta dal fitto reticolo di madieri e correnti longitudinali di profilato a T, fasciata da lamiera a spessore differenziato. Per evitare fenomeni di correnti galvaniche, unico punto debole dell'alluminio, il cantiere adotta interruttori bipolari, valvole e prese a mare in nylon caricato e uno speciale ciclo di vernice epossidica che isola la carena. Particolare attenzione viene posta nell'accoppiamento di metalli diversi, utilizzando giunti in gomma o teflon e pasta isolante. Per lo stesso motivo, i piani di ghisa della zavorra sono resinati nella sentina e poi coperti da una lamiera saldata.

### PIANO VELICO ★★★

Armo in testa, doppio ordine di crocette in linea, sartie volanti basse con stralzo amovibile per la trinchetta autovirante: una configurazione tradizionale (come la ripartizione delle superfici, con randa piccola e genoa a forte sovrapposizione), concepita per le navigazioni impegnative. In poppa si può infatti lasciare randa senza l'ostacolo delle crocette acuartierate e col vantaggio di un boma corto che non va in acqua a ogni rollata; mentre in bolina con vento si

(segue a pag. 80)

### DETTAGLI AZZECCATI



**1** I serbatoi dell'acqua in sentina permettono di abbassare il baricentro e guadagnare stivaggio dalle panche della dinette. Ampia e ben raggiungibile la botola di ispezione in fibra. **2** Sull'estetica si può discutere, ma sulla praticità del rollbar c'è poco da criticare: ci stanno tutte le antenne, compresa quella del radar, il generatore eolico e volendo anche il tender sospeso, usando la struttura a mo' di grucce. **3** La ruota è collegata all'asse con una biella cardanica, al posto dei frenelli: poca manutenzione e una migliore scorrevolezza. Per accedere al sistema basta sollevare un pagliolo in pozzetto.

## COPERTA \*\*\*\*

Cominciare con l'antistrucchiolo il capitolo sulla coperta può sembrare un approccio "superficiale". E probabilmente lo è per chi crede che una barca a vela vada giudicata a 0° gradi di sbandamento. Purtroppo non è così, e dunque ci tocca elogiare le qualità dell'antiskid di uno scafo fatto per navigare, come dovrebbero esserlo tutti e invece non lo sono. Polemiche a parte, se ci si muove bene sul ponte del 385 lo si deve anche a questo, e non solo ai dislivelli contenuti e alla presenza di lunghi tientibene e pulpiti di lavoro a piede d'albero. Esemplare nella sua funzionalità anche il disegno dello spoiler, dove si scende bene grazie ai due gradini di altezza ridotta: oltre all'alloggio per l'autogonfiabile e ai due gavoni autosvuotanti, piccoli ma sufficienti per maschere e pinne, c'è il vano dove rientra a filo la scaletta e la puleggia per dare ancora da poppa. Il pozzetto è di forma molto larga e questo ha costretto a un puntapiedi imponente sul fondo che, per la verità, penalizza il passaggio. E il tavolo che si solleva dal calpestio (opzionale) riduce la profondità di 5/6 centimetri, quel tanto che basta a penalizzare l'ergonomia delle sedute. In compenso le panche sono larghe 45 cm e lunghe a sufficienza per tre ospiti per lato. Ai due winch per le drizze e per la scotta randa si lavora bene appoggiati alla tuga, incuneandosi nel corridoio che porta al tambuccio. I due winch del genoa sono invece a lato della ruota. Lo spazio per stendersi non è abbondante, i passavanti sono infatti piuttosto stretti e la tuga, che prosegue fino a estrema prua, ha parecchia curvatura. Ampio, invece, il volume di stivaggio: i due gavoni sotto le panche sono molto capienti e il pozzo catena profondo. Pratico, infine, il musone dell'ancora sporgente dove poter murare l'asimmetrico.



Livio Fioroni

**Sopra, il pozzetto misura 224x216 cm; da notare le comode tasche ricavate sui paraspruzzi.**



**Sopra, la base dell'albero con i due pulpiti da lavoro e la rotaia della trinchetta autovirante.**



**Sopra, il trasto della randa piazzato davanti al tambuccio, una posizione come sempre poco felice per l'efficienza della randa e il carico sul boma. Visibili, davanti, le due carrucole del circuito di sollevamento della deriva. A sinistra, la zona di manovra delle drizze e della scotta randa.**



**Sotto, i passavanti piuttosto stretti, sufficienti per il passaggio ma non per stendersi al sole.**

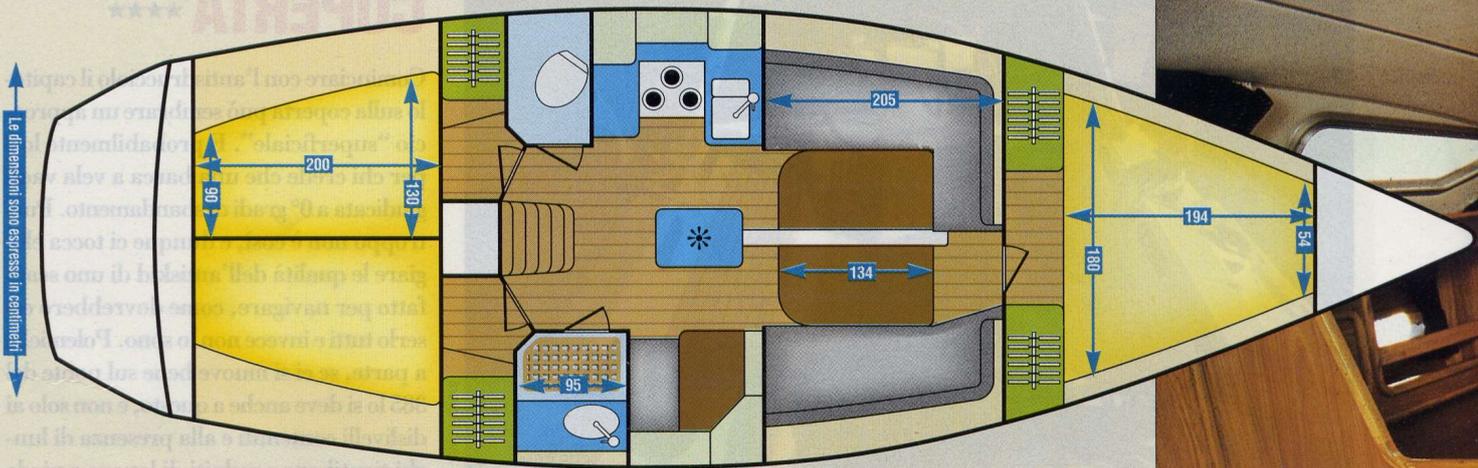


**Sopra, uno dei due gavoni ricavati sotto le panche del pozzetto. A destra, il profondo pozzo catena.**



## ATTREZZATURE DI SERIE

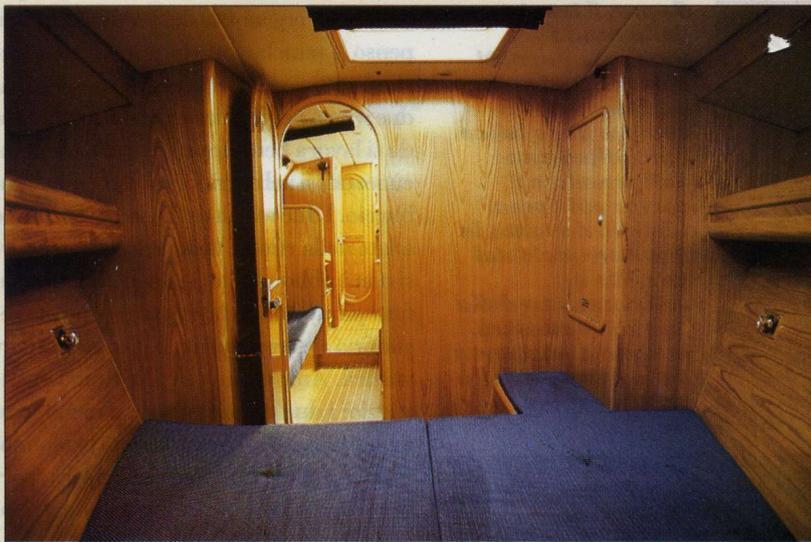
Winch scotte genoa: ... 2 Harken 48 st 2 vel  
 W. drizze e scotta r.: ... 1 x16+ 1x32 st 2 vel  
 Rotaie genoa: ..... Harken  
 Trasto randa: ..... Amiot  
 Stopper: ..... 8 Spinlock XT  
 Albero e boma: ..... Z Spars  
 Avvolgifiocco: ..... Profurl  
 Oblò e boccaporti: ..... Lewmar  
 Vele: ..... r. full bat.+ g. avv. 140% Tasker  
 Bussola: ..... Plastimo  
 Salpancora: ..... Lofrans' vert. 1000 W



#### ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa .....	cm 189
Toilette di poppa .....	cm 180
Cucina .....	cm 189
Carteggio .....	cm 185
Dinette .....	cm 196
Cabina di prua .....	cm 182

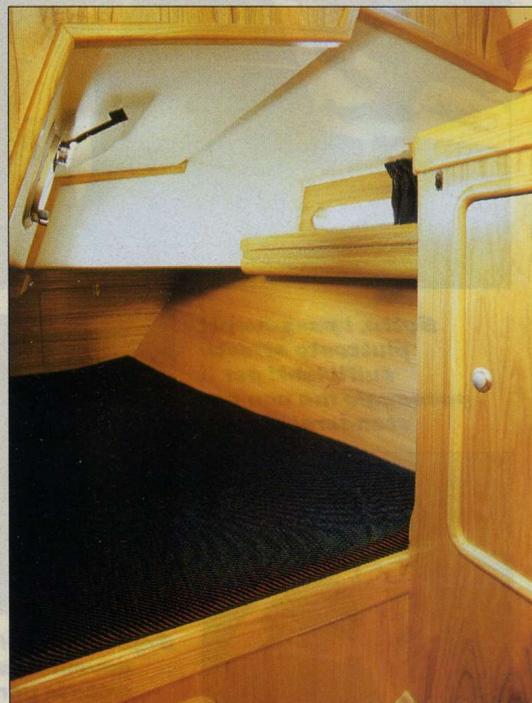
A destra, la cucina è composta dal blocco a murata con fornelli e stipetti e dall'isola centrale che ospita il frigo. Da notare il piano di lavoro che collega le due zone.



Sopra, la cabina di prua fotografata dal fondo della cuccetta a V. Oltre ai due armadi a tutta altezza ci sono due lunghe mensole e una piccola scarpiera ricavata sotto il sedile.



Sotto, una delle cabine gemelle di poppa, aerate da due oblò apribili. Alla larghezza della poppa non corrisponde altrettanta ampiezza delle cuccette, e questo si deve all'inclinazione delle fiancate dovuta alla forma a spigolo dello scafo.



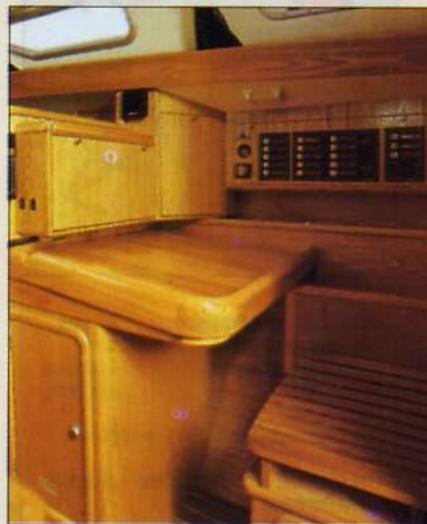
A sinistra, l'accesso frontale del vano motore. I lati sono ispezionabili dalle botole ricavate nelle due cabine di poppa.

## INTERNI ★★★

Due o tre cabine separate, un locale wc diviso dal locale doccia oppure due bagni: le varianti interne, a cui corrispondono le quattro versioni proposte da Alubat, sono sostanzialmente queste. Anche se la costruzione in alluminio, diversamente da quella in vetroresina, consente una certa personalizzazione dei volumi, che sono più svincolati dalle esigenze strutturali. La versione in prova, con tre cabine e la soluzione wc separato dal locale doccia, ci è sembrata ben sfruttata fino alla zona di poppa, dove invece i volumi sono un po' compressi. L'ampio pozzetto riduce infatti il calpestio delle cabine gemelle, col risultato che dalla porta (stretta) alla cuccetta (altrettanto stretta per due ospiti) lo spazio per muoversi è scarso. La soluzione del wc separato dal locale doccia, già sperimentata su barche più grandi, è indubbiamente funzionale: forse qualche centimetro di larghezza in più nel primo dei due locali non guasterebbe. Per il resto, il giudizio è più che positivo: spaziosa ed ergonomica la cucina, che dispone dell'isola centrale per il frigo (molto utile per appoggiarsi in navigazione) collegabile al blocco fornelli con una mensola abbattibile che amplia ulteriormente i piani di lavoro. Grande e bene attrezzato l'angolo del carteggio, a cui non manca né lo spazio per la strumentazione (due pannelli apribili già pronti per il montaggio), né quello per libri e carte nautiche. Funzionale e ben aerata la dinette (due boccaporti e due oblò), che dispone di un divano a L trasformabile in cuccetta doppia e di una panca-cuccetta, divisi dal lungo tavolo che nasconde la scassa di deriva. A prua della paratia maestra, la cabina con cuccetta a V di forma e dimensioni superiori alla media e due capienti armadi a tutta altezza.

Livio Fiorani

Sopra, l'ampio quadrato diviso in due dalla scassa di deriva. La luminosità si deve anche alla tonalità chiara dell'olmo. Sotto, a sinistra il locale wc; a destra il locale doccia e lavello.



Sopra, il tavolo da carteggio misura 76x70 cm. Ottima l'ergonomia della seduta, abbondante lo stivaggio.

### I CONCORRENTI

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
Onvi 385	Briand	12,63	3,80	6500	82	0,52/2,05	6+3	Alubat	287.803.000 Lire
Feeling 39	Briand	11,70	4,02	7800	80,8	0,70/2,20	6+2	Kirié	241.200.000 Lire
Etap 39 s	J&J	11,88	3,85	7000	76,6	1,95	6+2	Etap Y	258.896.000 Lire
Oceanis 393	Berret	11,95	3,96	7900	75	1,55	6+2	Beneteau	210.375.000 Lire
Bavaria 38	J&J	12,05	3,85	7300	79,6	1,85	4/6+2	Bavaria	187.332.000 Lire
Dehler 39	J&V	11,80	3,82	7000	86	1,95	4/6+2	Dehler	281.090.000 Lire
Dufour 38 Cl	J&J	11,65	3,85	6500	80	1,90	6+2	Dufour	217.517.000 Lire

Note: prezzi IVA esclusa franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

★ SCARSO ★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

## LA PROVA TECNICA

### DATI BARCA

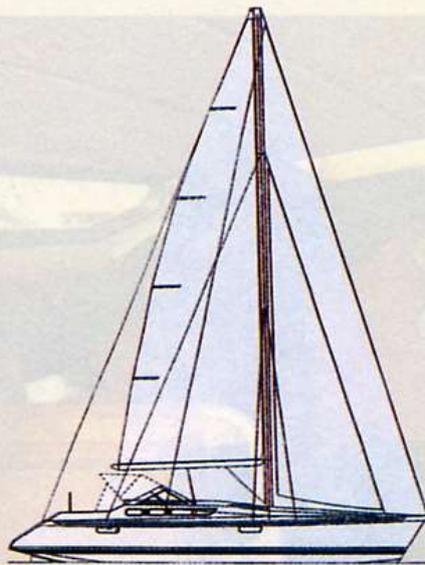
Lunghezza fuori tutto:	.....m 12,63
Lunghezza scafo:	.....m 11,60
Lunghezza al gall.:	.....m 9,55
Larghezza:	.....m 3,80
Pescaggio:	.....m 0,52-2,05
Dislocamento a vuoto:	.....kg 6500
Zavorra:	.....kg 2850
Superficie velica (140%):	.....mq 82
Numero cuccette:	.....4/6+3
Motore:	.....Volvo Penta 50 cv
Capacità serbatoio acqua:	.....lt 350
Capacità serbatoio gasolio:	.....lt 200
Omologazione CE:	.....Cat. A - 8 persone
Disegnata da:	.....Philippe Briand
Costruita da:	.....Alubat
Importata da:	.....Alu Yachting
P.zza Giolitti 8, 20133 Milano, tel. 02 70636336, fax 02 70631370, www.aluyachting.it	

### PREZZI

Vers. 2 cab - mot. Volvo 50 cv : L. 287.803.000  
(Euro 148.638) f.co cantiere, IVA esclusa

### OPTIONAL

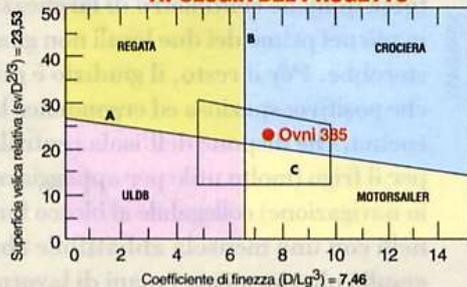
Salpancora elettr.	.....L. 3.217.000
Caricabatterie	.....L. 2.627.000
Capote in tela	.....L. 3.395.000
4° batteria con rip. carica	.....L. 1.712.000
R. full bat.+vang rig.+carrelli	.....L. 9.725.000



### PAGELLA

Progetto	.....★★★★
Coperta	.....★★★★
Piano velico	.....★★★★
Costruzione	.....★★★★
A vela	.....★★★★
A motore	.....★★★★
Interni	.....★★★★
Impianti e dotazioni	.....★★★★

### TIPOLOGIA DEL PROGETTO

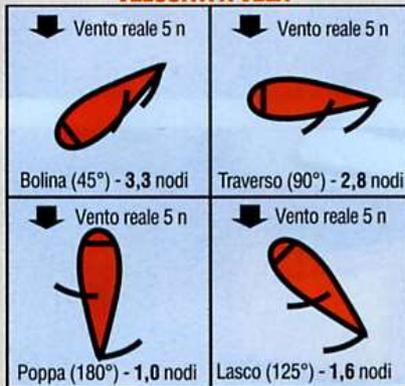


**LEGENDA:** A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

### FATTORI TECNICI

Velocità critica:	.....nodi 7,50
L.scafo/baglio max:	.....3,05
(< 2,80 = barca molto larga)	
(> 3,30 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/ dislocamento:	.....43,8%

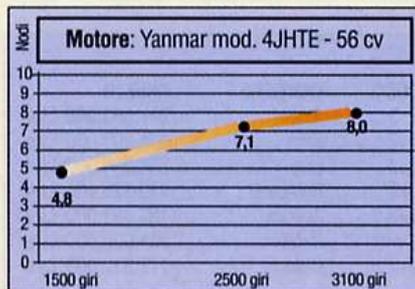
### VELOCITÀ A VELA



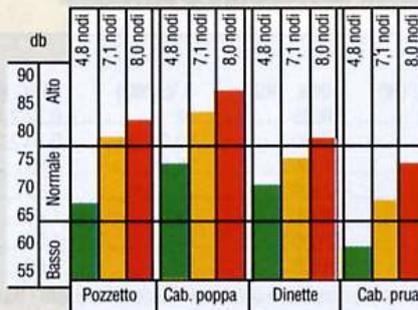
### CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	.....3/5 nodi
Stato del mare:	.....calmo
Equipaggio imbarcato:	.....4 persone
Pulizia carena:	.....mediocre
<b>VELE USATE</b>	
Randa steccata - Genoa 130% avvolgibile	
<b>STRUMENTAZIONI USATE</b>	
Gps Magellan - Fonometro Delta - Staz. del vento Raytheon.	

### VELOCITÀ A MOTORE



### RUMOROSITÀ A MOTORE



(segue da pag. 76)

può contare su un triangolo di prua ridotto, evitando di avvolgere il genoa. Per contro, l'albero è di mediocre qualità. Di serie la randa a stecche corte e il genoa avvolgibile al 140%; optional il vang rigido e la randa full batten con lazy bag e rotaia con carrelli a sfere.

### IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

L'impiantistica denota la destinazione alturiera del 385, a iniziare dalle abbondanti scorte di gasolio (200 litri), acqua (350 litri) ed elettricità (3 batterie da 95 Ah). Prese a mare, filtri e componenti idrauliche sono facilmente accessibili, così come il compressore del frigo montato sotto una delle panche in dinette. Il quadro elettrico con magnetotermici di qualità dispone di voltmetro, amperometro e indicatori di livello del gasolio. Abbastanza completa la lista delle dotazioni standard, dalla quale sono esclusi solo l'elettronica, il caricabatteria e il salpancora elettrico (di serie quello manuale).

### A VELA ★★★

Le foto parlano chiaro sull'intensità del vento nella giornata della prova: il massimo concesso sono stati 5 nodi di reale e, si sa, in queste condizioni le barche da crociera pura fanno persino fatica a prendere il passo. L'essere riusciti a spuntare più di 3 nodi in bolina è segno che un po' di apparente l'Ovni 385 riesce a costruirselo. E questo ci sembra già un buon risultato per uno scafo che, come sostiene lo stesso progettista, nasce per condizioni diverse. Per quanto riguarda l'organizzazione della coperta, segnaliamo la comodità dei winch del genoa a portata di mano del timoniere. Per contro, la ruota di ridotto diametro non consente di sedere sui paraspruzzi, limitando la visuale del genoa da sopravvento. Discutibile, come sempre, il trasto a prua del tambuccio.

### A MOTORE ★★★★★

L'esemplare in prova era dotato di uno Yanmar da 56 cv, al posto del Volvo da 50 cv fornito di serie. Le velocità rilevate sono in linea con quelle teoriche di carena (7,5 nodi), segno di una potenza adeguata; anche se con un'elica a tre pale, al posto della due pale fisse, si potrebbe guadagnare qualcosa. La linea d'asse genera rumore nelle cabine di poppa; facile, invece, l'accesso al motore e precisa la manovrabilità in retro. (L.Z.)