



Venti

ULDB 65 — Un ultraleggero particolare, un passo avanti rispetto ai più noti concorrenti. Grazie alle scelte progettuali unisce alle grandi prestazioni nelle andature portanti una ottima bolina. Interni adatti alla crociera, anche di lunga durata, come meritano, questi...

metri di leggerezza

di MICHELE DEL FRE'

Una famiglia di barche moderna è quella degli Uldb, Ultra light displacement boat che significa barche a dislocamento leggero. In America in realtà fin dai primi del secolo hanno spesso sperimentato barche leggere, o almeno più leggere di quelle inglesi da sempre grandi antagoniste ed infatti gli Uldb sono nati sulla costa californiana



ULDB 65

per alcune regate che si corrono in pratica su lunghi bordi di lasco. In Italia sono state mitizzate in anni recenti come mostri da regata e per questo a qualcuno incutono un certo timore. In più hanno avuto contro i vecchi manuali che ancora affollano molte librerie (quando acquistate un libro di vela, guardate l'anno di pubblicazione) nei quali se una barca non

ha una sentina colma di piombo non può navigare con un assetto decente. Ancora: anni di terrorismo nei confronti delle barche larghe e leggere (ma non è il caso degli Uldb) condotti come se navigare in Mediterraneo fosse la stessa cosa che essere nello Skaggerak hanno spesso giocato a sfavore di una tipologia che invece ha un sacco di qualità positive, se ben

realizzata. Insomma, solo ora gli Uldb escono da "un lungo tunnel di buio" e trovano un seguito. A decretarne il successo è soprattutto la passione dei diportisti che non temono la velocità, che affrontano le traversate atlantiche sulla rotta degli alisei, che hanno capito che una barca leggera è spesso più facile da usare, ha meno tela, costa meno. L'Uldb 65 che pre-



Il grande e unico pozzetto di poppa è diviso dalla bella ruota parzialmente incassata che consente di timonare con facilità da ogni posizione, sia in piedi sia seduti a lato. Le drizze sono rinviate sulla tuga a piede d'albero, altri esemplari hanno i winch montati sull'albero. Da sottolineare la pulizia della linea come ben visibile in questa foto di Uldb 65 all'ancora in una tranquilla baia.



sentiamo e in eretti un po' diverso dagli altri ultraleggeri, quelli più tipici della scuola californiana. Lo Studio Vallicelli che ha realizzato il progetto ha voluto infatti una barca che fosse anche in grado di bolinare con buone prestazioni. Il più grosso difetto degli Uldb finora realizzati, in genere barche strette e molto involate, è infatti quello di non sopportare mol-

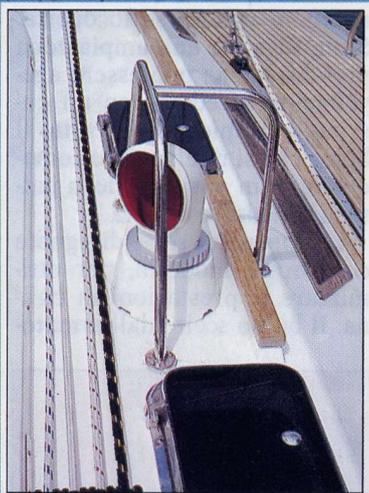
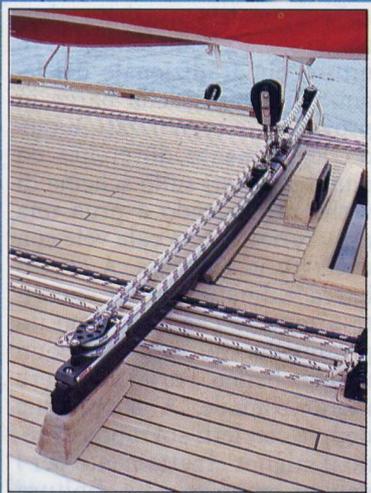
to le andature controvento. Per ovviare, Vallicelli e compagni hanno realizzato una carena più stabile, leggermente più larga e con un bulbo piuttosto raddrizzante.

Dell'Uldb 65 navigano già alcuni esemplari, che hanno anche partecipato ad alcune regate con successo. Quello che abbiamo provato è di un armatore "storico" per la vela d'altura

italiana, certamente uno che se ne intende. Dopo alcuni anni di regate ad alto livello ha voluto una barca da crociera che comunque avesse prestazioni che non gli facessero rimpiangere le barche più tecniche che aveva in precedenza.

Il progetto

L'obiettivo era di realizzare



In alto da sinistra la rotaia per la scotta della randa, sulla tuga appena davanti alla discesa sottocoperta, rinvia ad un winch in pozzetto; una delle maniche a vento protette che dà aria agli interni; il musone di prua con il verricello per l'ancora e, chiuso, il gavone per le cime di ormeggio. In questa piccola foto



un ripetitore della centralina elettronica con il portastrumenti in teak.

ULDB 65

uno scafo adatto alla crociera e facile da portare anche a discreti angoli di sbandamento, per questo la carena ha forme molto avviate, con il baglio massimo vicino al centro barca e poppa non troppo voluminosa, una delle principali cause di tendenza orziera a barca sbandata. La costruzione è in sandwich con uso di tessuti unidirezionali e Kevlar, l'anima è in balsa. Sull'esemplare in prova erano state utilizzate resine vinilesteri, meccanicamente migliori delle poliesteri normalmente impiegate.

L'estetica, per una barca che arriva a sfiorare i venti metri, propone una linea molto filante e bassa sull'acqua, cosa facilmente visibile quando l'Uldb 65 è accostato ad altre barche di analoghe dimensioni. È soprattutto la differenza di bordo libero a colpire gli osservatori. Oltre che una scelta, tenere il bordo libero basso è una neces-

sità dovuta al dislocamento ridotto; questo non ha comunque comportato una grande riduzione dei volumi sottocoperta, soprattutto dell'altezza, che risulta più che sufficiente a rendere gli ambienti piacevoli da vivere. Molto comoda la coperta e molto ampio il pozzetto che consente a parecchie persone di circolare a bordo con comodità. Su una barca di queste dimensioni si sarebbe potuto scegliere di avere due pozzetti ma questo avrebbe probabilmente ridotto la possibilità di ottenere buoni volumi sottocoperta. Sulla tuga c'è una ampia zona prendisole che può essere agevolmente arredata con un cuscino, è il tipico spazio sotto il boma che si rivela molto comodo anche in navigazione, a patto di non alzare la testa.

Le appendici sono disegnate con profili moderni, per ottimizzare le prestazioni in bolina. Il bulbo scelto dall'armato-

re ha una pinna di ghisa e il siluro terminale di piombo con immersione portata a 3 m, grazie a questa soluzione la barca ha una stabilità apprezzabile. Per chi ha problemi di pescaggio è disponibile con alette.

Gli interni

Come detto i volumi a disposizione sono buoni e decisamente superiori a quelli di altri Uldb di concezione più classica, e cioè più stretti. Uldb 65 è insomma decisamente più "barca" e a questa sensazione, oltre che lo spazio, contribuisce la finitura più tradizionale dei legni. Gli interni della barca in prova erano organizzati in modo leggermente differente da quelli proposti sullo schema di serie, proponendo a prua una armatoriale e una cala vele con cuccette in tubolare. A centro barca la dinette con due cuccette a murata che ricordano un po' quelle che si usavano un tempo, hanno l'aria di essere molto comode. A poppa due doppie con letti sovrapposti sono il miglior sfruttamento per i volumi poppieri. La finitura della barca provata era un po' particolare e più curata della normale produzione, l'armatore ha voluto interni di ottimo livello pur con un occhio alla leggerezza complessiva. Ottima la dotazione della cucina e della zona carteggio.

All'interno in pratica non c'è nulla delle improvvisazioni degli Uldb da regata cui spesso si fa riferimento. La maggiore larghezza del 65 e l'accurato studio della tuga hanno reso possibile la realizzazione di interni da vero cruiser.

A destra, la grande zona cucina in fondo la macchina dei fuochi Alpes Inox e sulla sinistra la zona dedicata ai due frigo per le provviste. Sotto, il carteggio con il grande tavolo e il quadro elettrico, sotto al centro una delle due cabine di poppa, speculari nella disposizione; a destra gli igienici del bagno armatoriale.



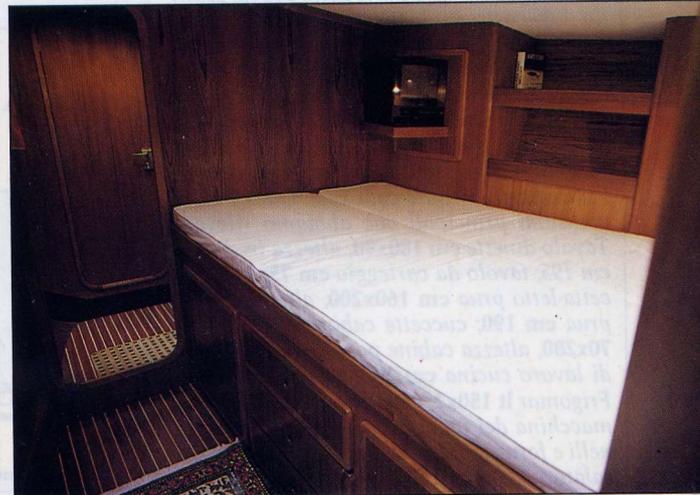
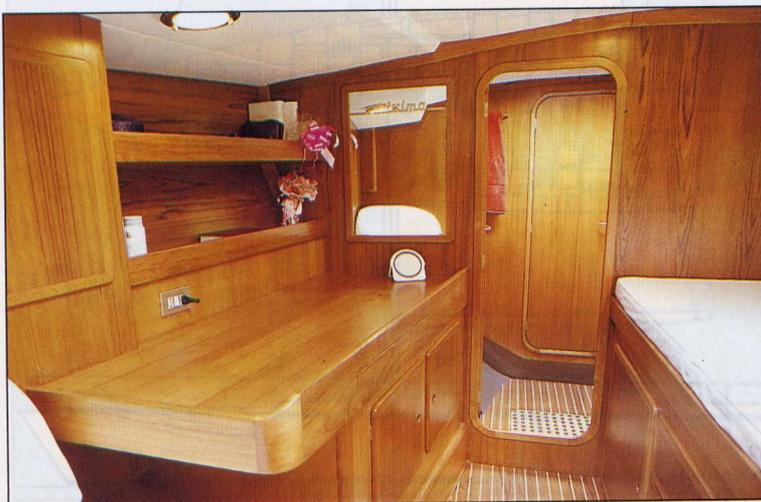


In questa pagina la grande dinette, a fianco con il tavolo chiuso e sotto con il tavolo in posizione d'uso. Notare alle spalle la cuccetta che può essere utilizzata dall'equipaggio di "guardia". Le due foto in basso sono della cabina armatoriale, a sinistra il tavolo scrittoio e a destra il letto.

Qualità nautiche

Velocità innanzitutto, la barriera dei nove nodi è immediatamente raggiungibile sia a vela, sia a motore. E a vela si raggiunge in un attimo, anche con poco vento nei laschi ci si costruisce subito un vento apparente importante. Sono sensazioni che una volta provate è difficile dimenticare, quando si risale su una barca più tradizionale. Il dato sulla velocità massima a motore è singolare, sono oltre 12 nodi. Significa che una velocità di trasferimento di nove, dieci nodi è assolutamente normale, e fa impallidire gli stessi motorsailer che del motore fanno spesso

unico vanto. A contribuire a prestazioni di questo tipo anche il motore Yanmar da 150 cv, rotondo nel funzionamento e anche economico. Uldb 65, se da' molto a motore, a vela da' di più. Leggero al timone in tutte le situazioni, si esprime in grandi accelerazioni ad ogni piccola raffica restando sempre docile. Solo oltre i 15 nodi di vento reale diventa leggermente orziero. In bolina le prestazioni non si discostano da quelle di una barca più tradizionale, anzi, chi ha usato a lungo la barca ci ha raccontato di performance in definitiva non sperate, anche se ricercate dall'armatore che ha voluto un bulbo più immerso di quello di



ULDB 65

serie. Il miglior angolo con il vento reale è di 28-29 gradi, ma con una carena così veloce è spesso più conveniente poggiare di qualche grado aumentando decisamente la velocità e il VMG (Velocity Made Good).

Al lasco, con vento attorno ai 20 nodi, è molto facile superare i dieci nodi di velocità e surfando sull'onda si arriva a 14, 16 nodi. Non è necessario sentirsi spericolati per raggiungere queste velocità, basta saper usare la ruota, che si mantiene sempre direzionale consentendo di controllare la carena in ogni momento.

La disposizione delle manovre è piuttosto tradizionale, due le rotaie longitudinali per il genoa, con il trasto della randa sulla tuga e la scotta rinviata ad un winch. I winch per le drizze sono in coperta, su altri esemplari visti erano sull'albero. In questo caso la scelta dell'attrezzatura dipende dagli armatori.

Uldb 65 è una ottima interpretazione del dislocamento leggero, senza forzature dimostra come si possa ottenere una ottima barca da crociera, divertente e con prestazioni al di sopra della media alle quali in definitiva si sacrifica solo parte del volume, senza tuttavia che questo vada a scapito del comfort di chi vive la barca. Su una barca di queste dimensioni infatti il volume della carena viene spesso dedicato alla realizzazione di doppie dinette, o comunque di spazi non vitali: una strada da seguire, soprattutto da parte degli amanti veri della vela.



Indici di paragone

Slanci della carena
LOA/LWL = **1,12**

Finezza della carena
BWL/LWL = **0,19**

Rapporto di zavorra
(Z/Δ)100 = **43**

Superficie velica per tonnellate
SA/Δ = mq/ton **12,2**

Numero di Bruce
 $\sqrt{SA/\Delta} = \mathbf{0,54}$

Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3 = \mathbf{Kg/m^3 2,70}$

Velocità limite teorica
2,54 $\sqrt{LWL} = \mathbf{nodi 10,60}$

TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Prestazioni

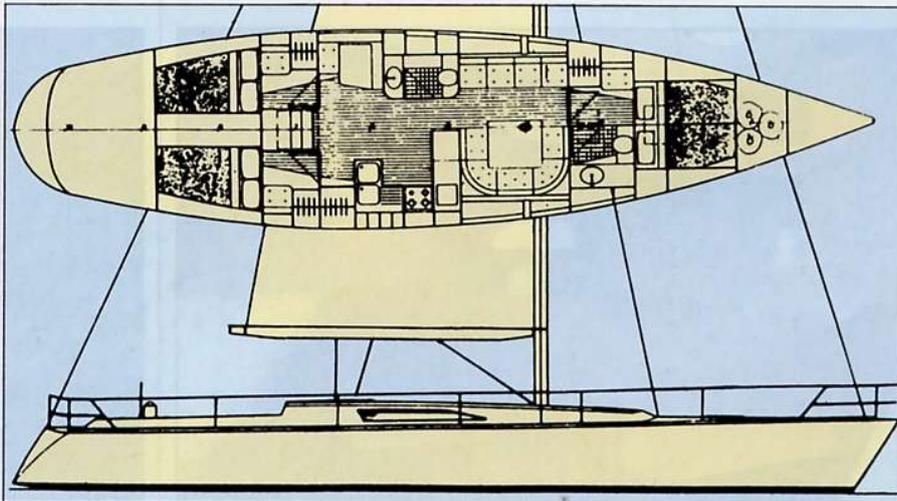
Condizioni della prova: stato del mare poco mosso, velocità reale del vento 8/15 nodi, vele impiegate randa, genoa e olimpico. I dati della tabella sono riferite a un vento di 12 nodi, con randa genoa e spinnaker.

Andatura	angolo vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	45°	9,1	poco sbandato	timone leggero
bolina larga	60°	9,5	poco sbandato	buona stabilità di rotta
lasco	90°	11	sbandato	con spi
gran lasco	135°	10,5	quasi piatto	con spi
poppa	170°	9,5	piatto	con spi

velocità massima raggiunta **11,5 al lasco sotto raffica**, miglior angolo di bolina con il vento reale **30°**.

Gli interni

Come detto in altre parti della prova, essendo il 65 costruito seguendo i voleri degli armatori, anche gli interni possono essere adattati, lo schema base proposto dallo Studio Vallicelli ci sembra valido e versatile anche per un eventuale charter. Prevede due doppie a poppa e due a prua con tre bagni. La estrema prua può essere impiegata per l'equipaggio o come cala vele. Queste le dimensioni principali che abbiamo rilevato. Tavolo dinette **cm 180x90**, altezza in dinette **cm 195**; tavolo da carteggio **cm 75x110**, cuccetta-letto prua **cm 160x200**, altezza cabina prua **cm 190**; cuccette cabine di poppa **cm 70x200**, altezza cabine poppa **cm 185**; piano di lavoro cucina **cm 200x70**, capacità frigo Frigomar **lt 150x2**, wc manuali Raritan n° 3, macchina dei fuochi Alps Inox con tre fornelli e forno. Serbatoio acqua **lt 900**, con disalatore.



Lo scafo

lunghezza ft	m 19,70
lungh. al gall.	m 17,70
larghezza	m 4,90
pescaggio	m 1,95/2,80
dislocamento	kg 14.500
zavorra	kg 6400 (pinna di ghisa, siluro terminale di piombo)
materiale scafo	vtr con sandwich di balsa
materiale coperta	vtr con sandwich di Termanto poliesteri, vinilesteri
resine	poliesteri, vinilesteri
rinforzo fondo	madieri in legno e putrelle
asse timone	acciaio, 180 mm



Realizzato presso il Cantiere Canesi è costruito con tecnologie tradizionali. Le forme di carena sono ottimizzate per ottenere assieme alle prestazioni tipiche di un ultraleggero una grande docilità al timone. L'armatore ha scelto un bulbo che privilegia il raddrizzamento.

Piano velico

attrezzatura randa più	sloop in testa
genoa	mq 183
randa	mq 69,5
genoa	mq 114
spinnaker	mq 224
Mps	mq 201
marca winch	Harken
attr. coperta	Barbarossa
albero	Harken
marca vele	Barbarossa
sartiate	Velscaf
	Diamond
	interrotto
	Riggarna



Per armare Uldb 65 è stato scelto un piano in testa d'albero con boma piuttosto importante e superfici non molto allungate per contenere l'altezza del centro velico. La superficie è ben gestibile anche con un equipaggio non numeroso.

Motore e impianti

marca	Yanmar
modello	4 LH HTE
n cilindri	4
alesaggio	100 mm
corsa	110 mm
cil. totale	3455
potenza max	150 cv (109kW)
giri max	3350
peso	kg 350
trasmissione	linea d'asse
elica	max prop tre pale
consumo specifico	170 gr/cv/h
serb. gasolio	lt 500
rapporto	cv per tonn
peso/potenza	10
batterie	motore 110 Ah servizi 260 Ah
caricabatterie	optional
generatore	optional
dissalatore	optional



Andatura	vel. nodi	giri	rumore decibel		autonomia teorica	
			din.	pozz.	miglia	ore
crociera economica	9,2	1.900	71	71	295	29
crociera	10,7	2.300	78	76	258	19,5
massima rilevata	12,6	3.100	79	77	210	18

Si tratta di un motore molto rotondo nel funzionamento che sta rapidamente diffondendosi su imbarcazioni di qualità grazie anche alla rete di assistenza. Da notare come la velocità massima non richieda la massima potenza.

ULDB 65

Costruttore

V.R. Attrezzature Nautiche, 24050 Orio al Serio (BG), casella postale 12, telefono 035/683368, fax 525147.

Progetto

Studio Vallicelli

commercializzazione

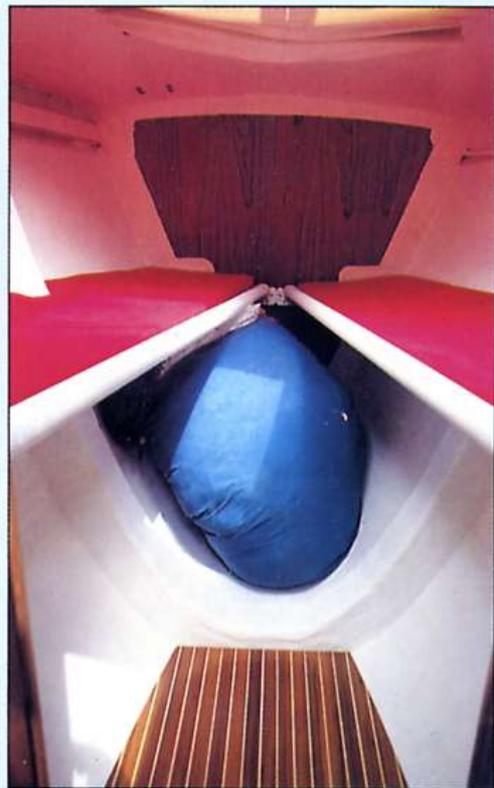
V.R. Attrezzature Nautiche, vedi sopra

Prezzo

a richiesta secondo dotazioni

Le dotazioni

La barca in prova era stata largamente rimaneggiata dall'armatore e adattata alle sue esigenze. Trattandosi comunque di una barca costruita in pochi esemplari è ovvio che i voleri degli armatori saranno seguiti. Il progetto originale è comunque valido. È possibile che una versione modificata di questo stesso scafo partecipi alla prossima Whitbread, giro del mondo a vela, con la nuova classe 60 Wor (Whitbread Offshore Rule). Per la regata è comunque prevista una versione con interni semplificati (in pratica resta uguale solo la zona centrale della barca) che possono essere modificati al termine della carriera agonistica.



Ci è piaciuto

L'equilibrio del progetto.
Le grandi prestazioni, molto divertente
La coperta semplice.

Da migliorare

La finitura standard è inadeguata alla classe della barca ed è necessario un intervento degli armatori