

L'Ovni 31 est un sloop à foc en tête de mât construit en aluminium et destiné à la croisière. C'est un bateau robuste, aux espars légèrement surdimensionnés qui permettra d'affronter la haute mer en toute sécurité.

Alu + bois + coût modéré = SUPER-OVNI

par Yves Le Chapelain
photos Olivier Peretie

Verglas, brouillard, écarquillés, voitures de fossé, Sables d'Olonne, et froid sur le quai et, devant nous en contrebas, l'Ovni 31, le plus sorti de la coopération A. Joubert.

Si cette teinte grise de l'air a choqué, lors de la sortie premiers Romance ou Brise de nous devons avouer que, bien que à l'iroko et au Treadmaster espars noirs, elle prend une belle allure.

*Du bois naturel,
des formes nettes*

Dès le premier contact avec 31, un Super-Ovni de 9,50 m nous découvrons un bateau qui a la personnalité, tant sur le pont l'intérieur, qui allie clarté et simplicité. Pas de vernis, pas de chrome mais du bois et du blanc. Du naturel, des formes nettes, un écossais discret.

Malgré le froid, le décor nous envisager avec optimisme l'été passer la nuit à bord en vue d'un pareillage très matinal afin d'éviter d'avoir de « l'eau ». Je signale, au hasard, que le chenal des Sables doit être dragué prochainement.

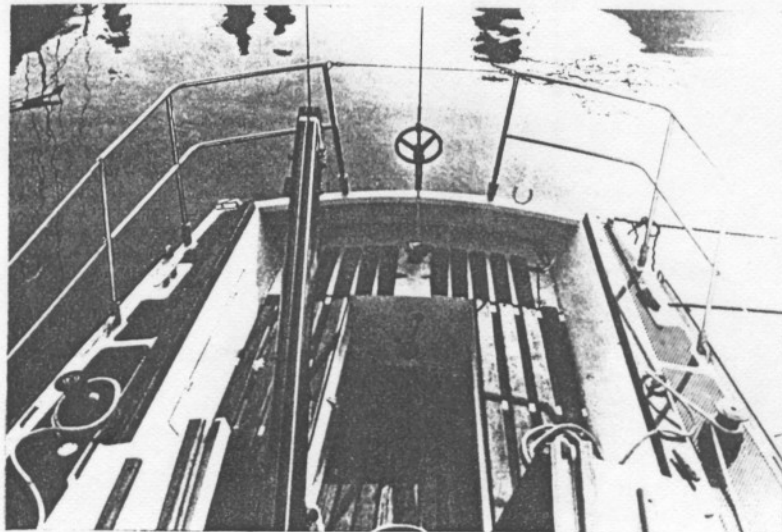
Chacun dans son coin, et à l'abri. Un truc en passant, les duvets l'un dans l'autre dorment reste ouvert sur toute sa longueur nous donnent toute satisfaction des navigations hivernales. Il suffit de rabattre plus ou moins ce qui est à l'extérieur pour régler la température.

Au petit matin, nous transbahutons vite la chaleur des duvets dans les cirés, un bon thé chaud nous attend.

Les quais défilent doucement les musoirs. Nous devons être seuls à sortir aujourd'hui de la nouveauté, nous étrennons le tricolore de tête de mât, homologué. La dernière



Tout dessus, force 6 environ, il est difficile de dépasser cet angle de gite : l'Ovni 31 est d'une excellente raideur à la voile et si quelques vagues viennent parfois claquer sur le bordé, le bateau lui-même ne tape pas.



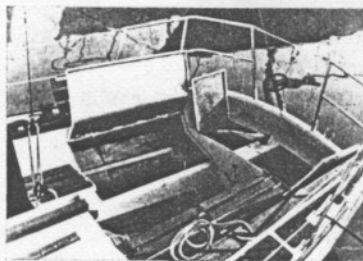
Le cockpit est vaste et se prolonge jusqu'au tableau arrière inversé avec, de part et d'autre de la barre, deux vastes coquerons dont les panneaux une fois fermés se trouvent au niveau des banquettes. Ces dernières, en lattes d'iroko (moins larges et plus rapprochées sur les prochains modèles), sont conçues de façon à ce que l'eau soit évacuée immédiatement dans le fond du cockpit (habillé du même bois), puis à la mer, par de larges évacuations.

Au fond, sur la paroi arrière, les commandes moteur en deux leviers, gaz et embrayage. A tribord, se trouve un

énorme coffre susceptible de contenir une importante garde-robe.

Dans les passavants, deux winches Barbarossa 45. Juste avant la descente, une barre d'écoute avec palan à quatre brins est montée sur estrope. A l'arrière, le balcon inox peut donner, de par sa souplesse, une impression de fragilité. Elle tient au fait que le balcon est emmanché dans des tubes-supports en aluminium, soudés au pont, avec une isolation en caoutchouc pour éviter la corrosion entre métaux. Il en va de même pour le balcon avant et les chandeliers.

Pour le mouillage, deux taquets, deux chaumards ouverts et deux fermés en forme d'anneau, soudés à la coque et pouvant être utilisés pour le renvoi des manœuvres de spi. Au sommet du tableau arrière, une dame de nage, également soudée. Merci pour la godille. Et bravo ! Une fois n'est pas coutume. De part et d'autre de la descente vont être disposés des supports de winches pour ceux qui désireraient ramener les drisses au cockpit, ainsi qu'un garnissage bois pour amortir le ragage de l'écoute de grand-voile sur le bord du rouf.



Le pont est entièrement garni de plaques de Treadmaster dont la réputation d'antidérapant n'est plus à faire, qualité doublée d'un aspect agréable. De part et d'autre du rouf, une main courante en iroko. Les espars Petterson Briand sont particulièrement robustes. Sorties de drisses en pied de mât, remontant sur des winches de chaque côté de celui-ci. La réduction de voilure est à prise de ris. Le haubannage comporte une paire de galhaubans et quatre bas haubans, un pataras à volant et un



étais en tête de mât, avec réglage par lattes inox perforées.

dépassée, les Sables s'estompent dans ce jour mal levé. Une fois dégagés de terre, la brise s'établit, force 5-6 environ. Au fond du port, par sous-estimation, nous avons envoyé le génois lourd et, à notre grande surprise, nous ne sommes surtoilés que dans les surventes.

L'Ovni 31 démarre vite, ne traîne pas d'eau et passe parfaitement dans le clapot. La raideur à la voile est exceptionnelle. La stabilité de poids s'ajoutant à celle des formes, il est difficile de mettre le liston dans l'eau. Même dans les rafales, la barre reste précise, qualité qui sera encore renforcée par le recul prévu du gouvernail.

Une fois au large, je décide de tirer un grand bord de près, cap sur La Tranche, sans réduire la voile. Le clapot est franchi avec aisance et puissance, sans jamais mouiller et le cap est très bon.

Dans le vilain clapot

Sur l'autre bord, le clapot se prend moins bien et il faut laisser porter légèrement pour ne pas casser la vitesse. La Tranche est atteinte à une moyenne assez impressionnante, et il ne reste plus qu'à faire demi-tour pour aller batifoler dans le vilain clapot qui sévit toujours vers les Petites Barges. Sitôt dit, sitôt fait, nous repartons grand large. Le bateau semble marcher très vite. Sans speedomètre et sans lièvre, il est difficile d'apprécier exactement, mais nous devons dépasser les 8 nœuds par moments.

Le vent ayant tourné et molli, je reviens au près, face au clapot, et là, le bateau s'arrête. Il supporterait apparemment plus de voile. Il redémarre en choquant un peu les écoutes. Nous essayons de le faire taper et nous y parvenons parfois, mais jamais sévèrement. Il ne mouille toujours pas, ou tout au moins pas suffisamment pour arroser le cockpit. Les mouvements sont agréables.

jamais brutaux ou inattendus. sous le charme, nous continuons le large en parvenant même à ou le froid. Un peu de lumière fil travers les nuages, comme pour faire regretter le retour qui appr si nous voulons avoir de l'eau rentrer...

Le retour, au portant, nous l deviner ce que pourraient être, spi, les départs au surf. En l'abs de cette voile, je me contente prendre des relevés, ce qui, à l'ar aux Sables, nous donne un peu de 2,5 milles en vingt minutes, près de 8 nœuds, ce qui constitue jolie moyenne pour l'avoir réa « à sec de spi ».

Nombreuses modifications en vue

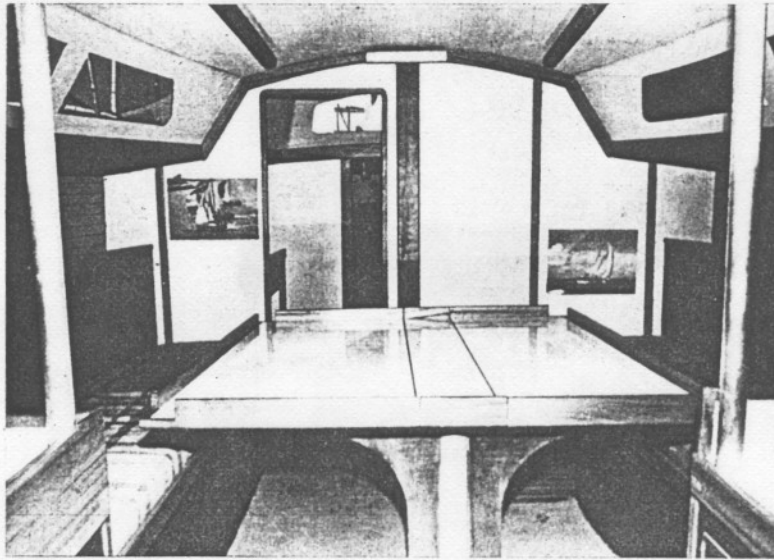
En deux journées d'essai, avons parcouru avec l'Ovni 31 centaine de milles « en douci malgré les claques de vent pas assez violentes. Pas une seule nous n'avons embarqué d'eau da cockpit et c'est en toute sécurité nous l'avons « poussé ».

Il convient de signaler que bateau de notre essai étant le pre sorti, de nombreuses modifical vont être apportées. Exemple bateau léger se trouvait bien dan: lignes mais, en charge, il aurait ét peu enfoncé. Michel Joubert Alubat ont donc décidé d'allège lest de 200 kilos et de le rempl par du plomb qui, concentré bas, garantira le même rappel.

A part une petite défaillance le passage du clapot au près sous tains angles, qui pourra être corr au niveau de la voilure, l'Ovni 31 un excellent marcheur sous toute allures.

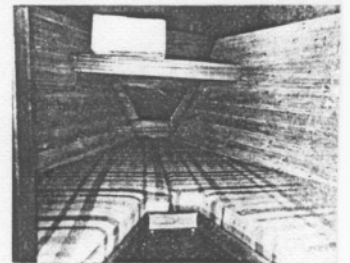
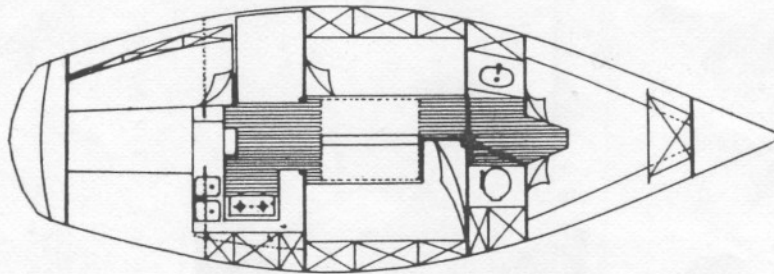
Je n'ai pas jugé bon de présent nouveau le chantier dont nous ay longuement parlé dans notre nun d'août 1975 lors de l'essai de l'OV 25. La politique du chantier

SUPER-OVER

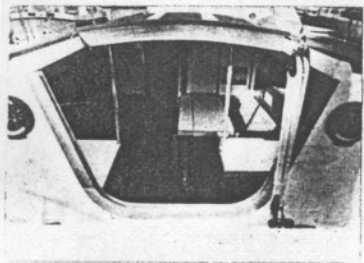


Le carré est particulièrement clair et accueillant. Vagrages en petites lattes de sapin et boiserie acajou non vernies se marient bien. Les surfaces horizontales, table à cartes, cuisine, table du carré, sont en lamifié blanc. Au bas de la descente se trouvent, à bâbord, le coin du navigateur, à tribord, la cuisine. De part et d'autre de l'accès au carré, deux épontilles en alu. Le carré comprend deux couchettes, dont une en L à tribord transformable en couchette double. Dans les dossiers ont été ménagés des placards : six en tout, le dessus formant étagère. Dans la partie courte de la banquette en L a été disposé un réservoir souple à eau. La table, à deux abatants, contient un bar : elle est montée sur deux tubes alu de forte section. Sous le rouf, deux mains courantes en bois. L'aération et l'éclairage sont assurés par six hublots fixes et un panneau ouvrant 50 x 50 centimètres.

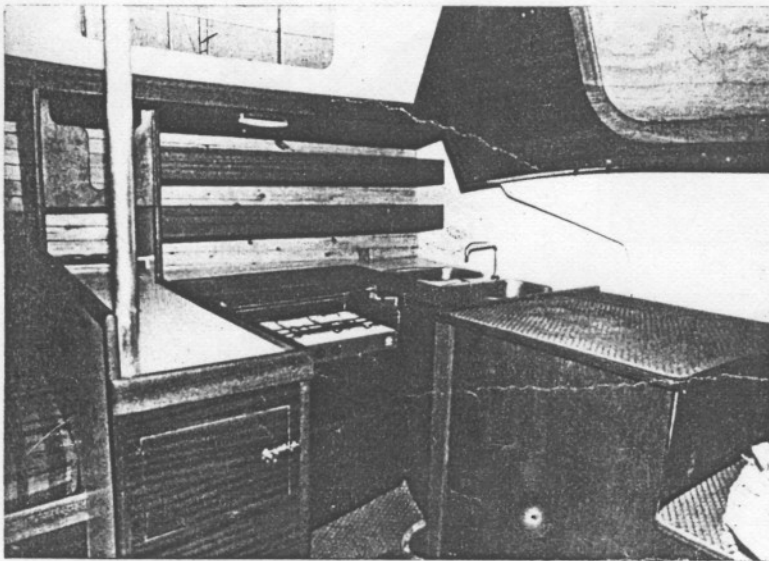
En avant du carré, les toilettes, séparées par une cloison qui vient s'appuyer sur un habillage d'épontille en bois massif. A tribord, les WC avec penderie, à bâbord, lavabo et équipets. Ce compartiment est aéré par une manche à air, et éclairé par le hublot fixe de l'avant du rouf.



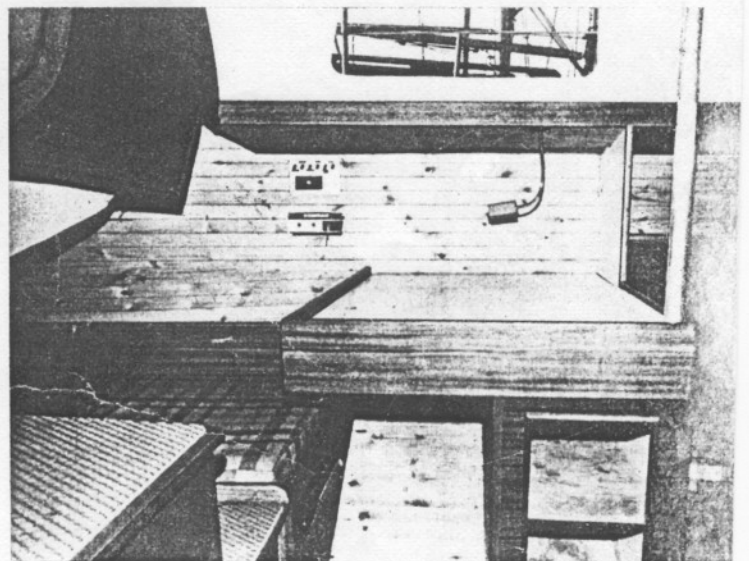
L'esthétique du poste avant n'a rien envier au reste du bateau. Les deux couchettes sont transformables en couchettes doubles contenant 1.500 centimètres de rangement. Des équipets vont rajoutés. Eclairage et aération assurés par un panneau ouvrant 50 x 50 centimètres sous lequel la hauteur sous barrots est de 155 centimètres, hauteur du dessus des couchettes, rouf, 86 centimètres. A l'avant, dessus des pieds des couchettes, grand équipet.



La descente, très évasee, atteint presque son mètre de largeur dans sa partie haute. Elle se ferme par deux panneaux bois et par un capot coulissant qui s'insère sous une partie fixe. De part et d'autre de la descente, des compas de cloison lisibles des deux côtés. Dans le carré, la table permet le passage lorsqu'un de ses abatants est replié.



La cuisine. Le bloc évier est à deux bacs inox alimentés par pompe à pied avec réserve d'eau de 150 litres. Elle comporte un réfrigérateur de 50 litres en option. Sous le four à cardan deux feux, un rangement à bouteilles. Au-dessus, alvéoles pour la vaisselle. La cuisine est séparée du carré par un épi dont le dessus forme plan de travail : son vaste volume est partagé entre un placard et une huche à pain.



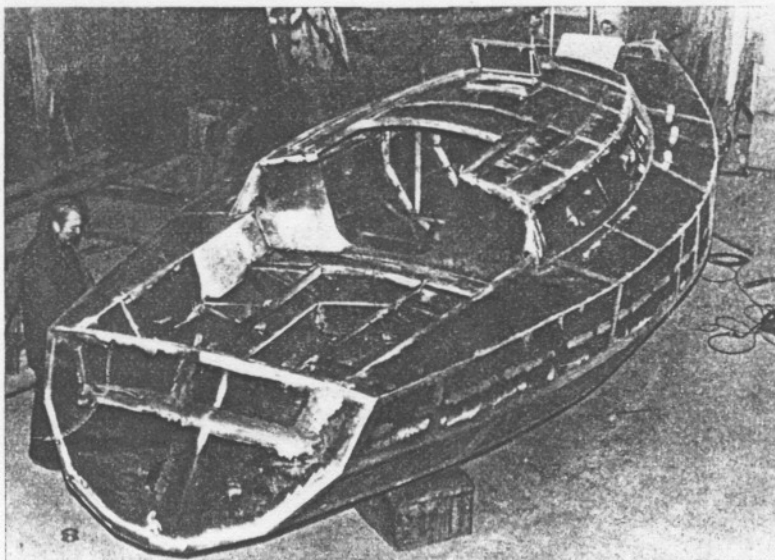
Le coin du navigateur comporte une table à cartes format 95 x 75 centimètres avec rangement intérieur. Le navigateur s'assied sur la tête de la couchette-cueil (70 centimètres de large) sous laquelle sont ménagés des rangements long de cette couchette, un équipet. Le tableau électrique est au-dessus et en arrière de la table à cartes qui va être agrémentée d'une bibliothèque pourrnt être rangés les documents du bord

la même : grâce à une étude fondée des détails de construction et à une économie de main-d'œuvre bien calculée, Yves Roucher est parvenu à sortir sa nouvelle unité à un prix franchement intéressant (environ 140 000 francs).

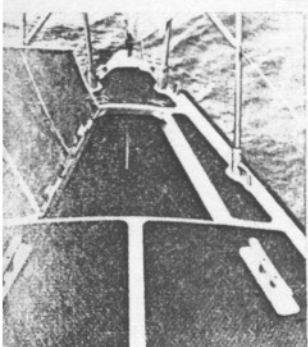
Le petit mot en passant sur l'Ovni qui se porte bien. Quelques modifications ont été apportées : les haubans de cerceuil plus larges, les entrées d'iroko rehaussées, hublot à l'avant du rouf.

L'Ovni 25 et son grand frère l'Ovni 31 ont été proposés en version kit ou en version nue avec un crédit allant jusqu'à cinq ans.

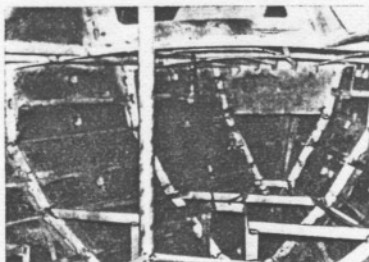
Bref, une petite famille qui se porte harmonieusement. □



Au chantier, nous avons photographié quelques détails de construction. Toujours le même principe que pour l'Ovni 25 : le 31 est construit sur gabarit acier avec un maximum de pièces préfabriquées. La partie extérieure des lisses est sur le même plan que celle des cloisons, de sorte que le bordé porte sur les deux à la fois. Les aménagements sont entièrement montés sur structure en cornière soudée. Au centre de la photo (ci-dessus à gauche), l'épontille de mât. Elancements peu importants, entrées d'eau assez fines, tableau inversé, volumes arrière modérés, lignes tendues, ainsi peut se définir la carène de l'Ovni 31.



En avant, un coffre de mouillage idéal, deux taquets et quatre bords dont deux en anneaux à l'arrière. La pièce d'étrave a évidemment partie de la coque et porte un davier à réa.



CE QUI POURRAIT ETRE AMELIORE

L'Ovni 31 ne comporte pas de défauts majeurs mais une série d'améliorations sont à considérer :

- Comme pour son jeune frère, les hiloires sont restées un peu basses et si de l'eau verte court sur le pont, elle sera tentée par l'intérieur du cockpit. Il est vrai qu'avant d'en arriver là — et c'est l'essentiel —, le temps devra grimper haut à l'échelle Beaufort. Pourtant si tel était le cas, signalons que l'énorme coffre à voiles étant ouvert, il n'est séparé du carré que par une cloison de contre-plaqué. Dans ce type de construction si « étanche », une cloison « étanche » serait la bienvenue. La sécurité n'est jamais trop sûre.

- La barre d'écoute est un peu courte et, aux allures portantes, elle rague sur le bord supérieur du rouf. Ce défaut va être corrigé (mais pas entièrement supprimé) par une pièce d'iroko qui servira également de support de winch pour ceux qui désireraient ramener les drisses au cockpit.

- Les rails d'écoute dans les passavants nous ont paru un peu courts et limitent les possibilités d'une garde-robe fournie.

- La pièce d'étrave, qui fait partie intégrante de la coque, pourrait être plus travaillée. Dans son état actuel, elle risque d'endommager les aussières.

- Sur le bateau que nous avons essayé, le moteur transmettait de fortes vibrations. De nouveaux joints Paulstra devraient atténuer sérieusement cet inconvénient.

Le moteur prévu est un Yanmar YL 12 monocylindre, ce qui n'est pas, malgré la qualité de cette mécanique, une option favorisant la lutte contre les vibrations. Si ce défaut demeurait malgré le nouveau montage, une option bicylindre serait souhaitable.

- Comme sur trop de voiliers, la manœuvre au moteur en marche arrière n'est pas du tout évidente.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Michel Joubert

Chantier : Alubat, Cale du Canot de Sauvetage, 85100 Les Sables d'Olonne. Tél. (30) 32.08.02.

Dimensions :

Longueur hors tout : 9,50 m
Longueur flottaison : 7,50 m
Largeur hors tout : 3,25 m
Tirant d'eau : 1,65 m
Poids total : 3800 kg
Nouveau lest en plomb : 1600 kg

Surface voilure :

Grand-voile : 18 m²
Génois léger : 35 m²
Génois médium : 35 m²
Génois lourd : 35 m²
Génois inter : 30 m²
Foc n° 1 : 25 m²
Foc n° 2 : 14,50 m²
Tourmentin : 6 m²
Spinnaker : 73 m²

Intérieur :

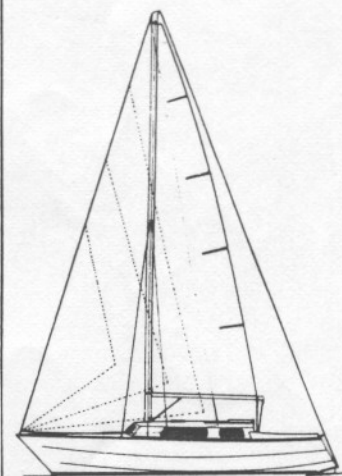
Hauteur sous barrots :

- cabine centrale : 1,83 m
- toilettes : 1,83 m
- cabine avant : 1,83 m
- sous la bôme : 1,77 m

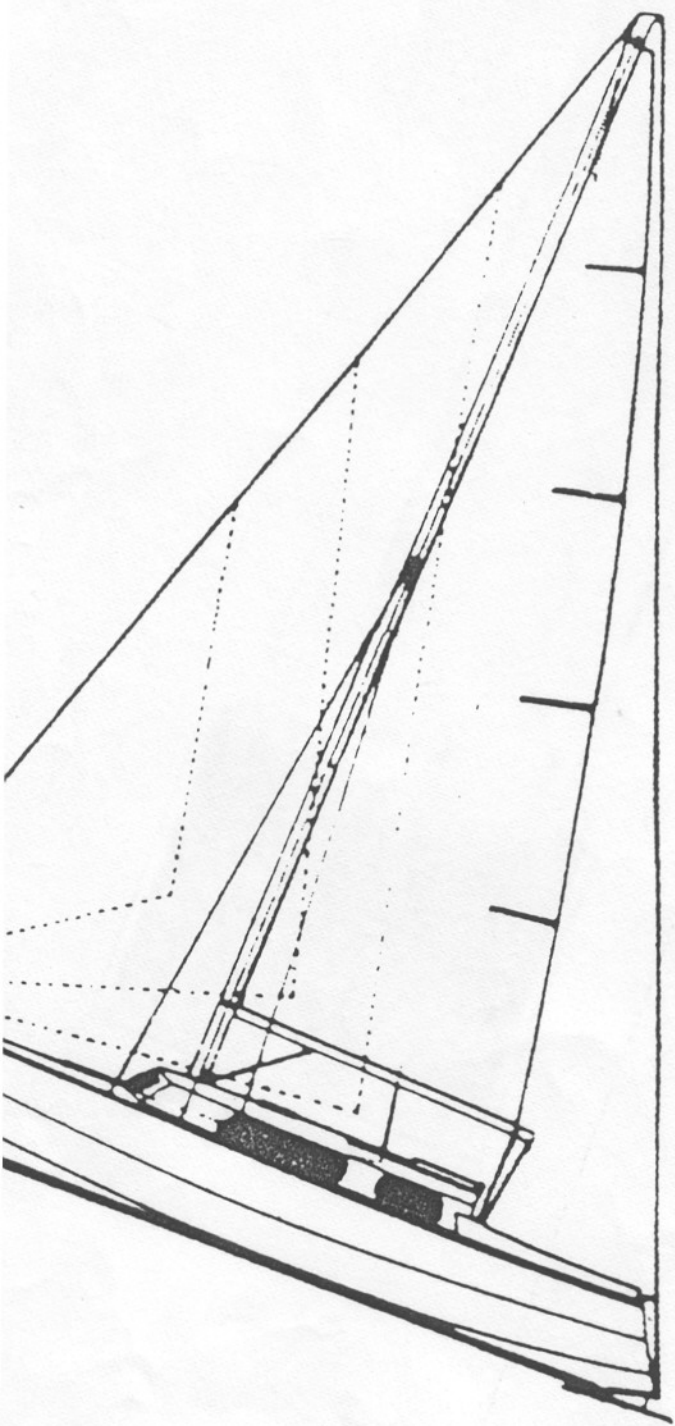
Longueur cockpit : 2,30 m
Largeur à l'avant : 1,62 m
Largeur à l'arrière : 1,33 m
Nombre de couchettes : 6

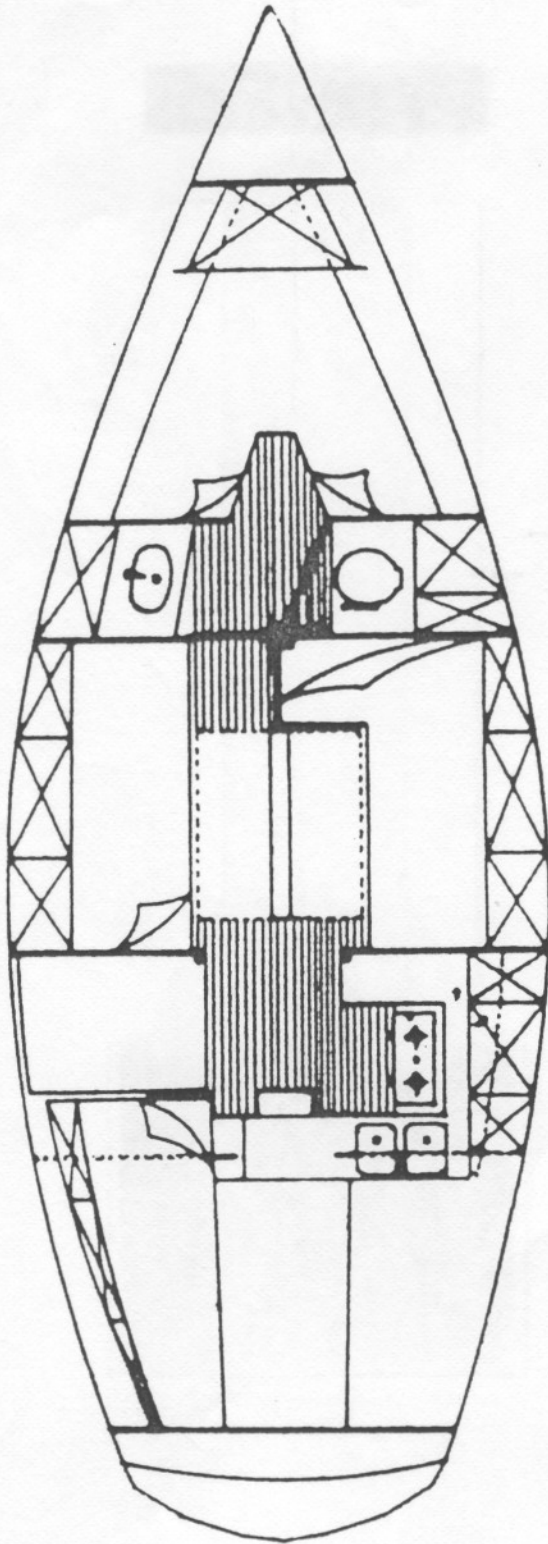
Prix :

- Suivant inventaire standard, sur wagon, camion ou à l'eau aux Sables d'Olonne, sans moteur : 124 176 F ttc
- Kit (voiles, gréement, mât, accastillage mis en place, peinture pont) : 108 576 F ttc
- Coque nue (lest, cadènes, rouf) : 60 000 F ttc
- Supplément pour moteur Yanmar 12 ch YL 12 : 16 224 F ttc



l'implantation des cadènes, à centimètres près, à l'intérieur des passavants. Nous apercevons ici une particularité des supports de chandeliers, la même que les balcons : ils comportent des bandes d'altuglass sur lesquelles il est possible de frapper un palan de sécurité. L'hiloire du rouf est garnie de bandes d'altuglass sur l'avant et le côté. En bas et à gauche, le tableau ouvrant qui donne dans le cockpit.





OVNI 31'