

A LA BARRE DE SONATE-OVNI 28

Dériveur intégral de grande croisière de moins de huit tonnes, tel est le programme de l'Ovni 28, probablement le seul voilier de la production française répondant à cette définition. A elle seule, cette originalité suffirait à justifier l'intérêt de ce modèle.

Malgré de nombreuses expériences probantes, le dériveur intégral reste un peu une curiosité au royaume des voiliers de croisière. Il suffit d'ailleurs de prendre l'exemple de l'Ovni 28, qui ne possède aucun concurrent de sa taille présentant les mêmes facilités d'échouage et un tirant d'eau aussi faible. Il faut ajouter que l'alliage léger d'aluminium retenu pour sa fabrication n'est pas très répandu pour des coques de moins de neuf mètres où le polyester domine, ce dernier matériau supportant beaucoup moins bien le contact direct avec le sol qu'une tôle épaisse.

Néanmoins, la supériorité de l'alliage en matière de robustesse et de longévité se traduit par un prix de coque un peu plus élevé qui explique sa diffusion beaucoup plus restreinte. Malgré cela, la clientèle du bateau en alu n'hésite pas devant la différence de prix à l'achat, car elle considère que, pour un usage intensif ou des croisières un peu risquées, la tranquillité d'esprit vaut bien ce léger sacrifice.

Conception-construction

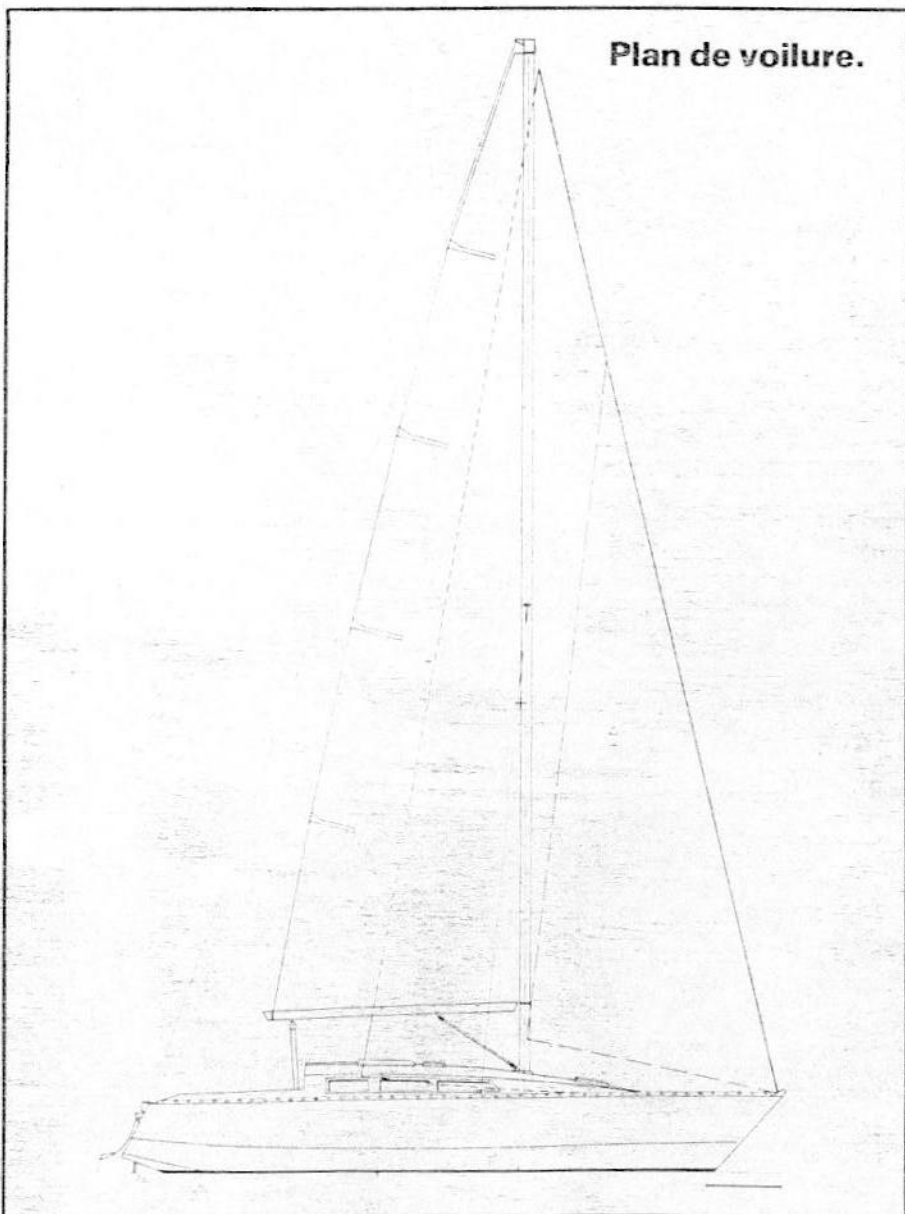
En fait, l'architecte de ce bateau, Philippe Briand, a voulu proposer un voilier de croisière familiale, au même titre que de nombreux modèles du marché, mais avec une « dimension » supplémentaire dans l'utilisation. A partir de cette définition, d'une part il a dessiné un bateau très étoffé pour sa longueur avec une largeur à la flottaison et des francs-bords particulièrement importants et, d'autre part, il a exploité au maximum les possibilités du dériveur en matière d'échouage et d'accès aux faibles profondeurs d'eau.

Mais cette autre dimension réside aussi dans les qualités propres à cette formule en navigation, même hauturière. En matière de performances, le dériveur intégral bénéficie d'un avantage théorique, tant

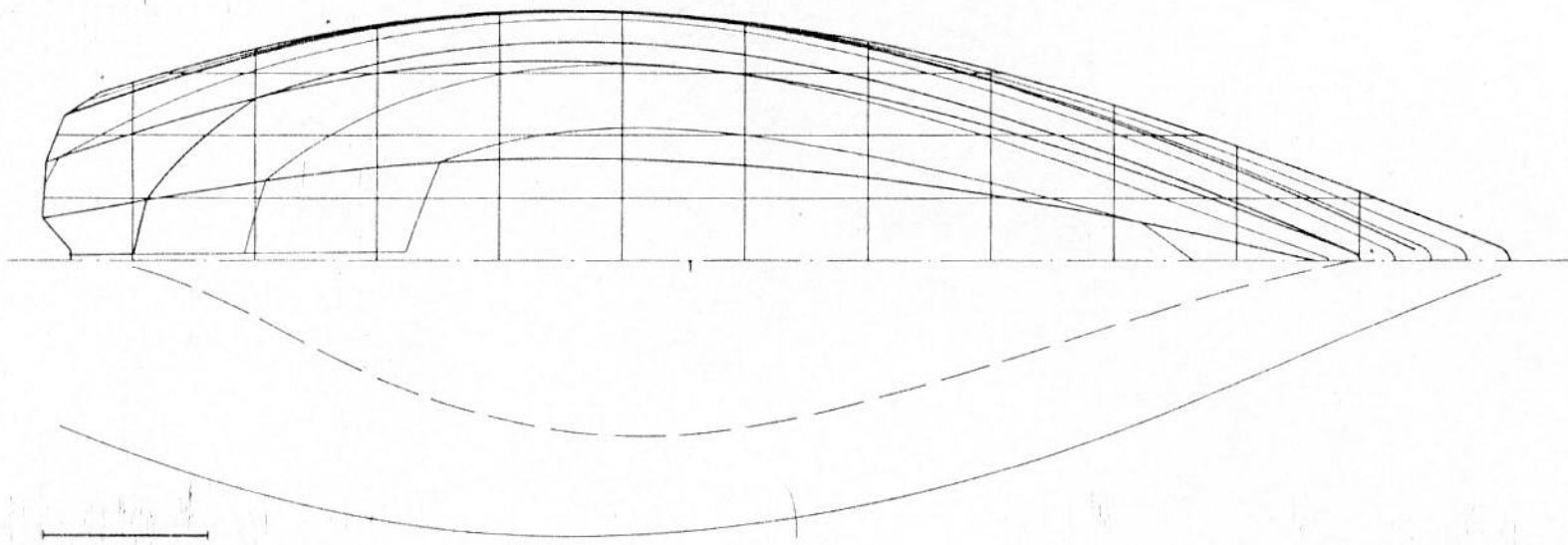
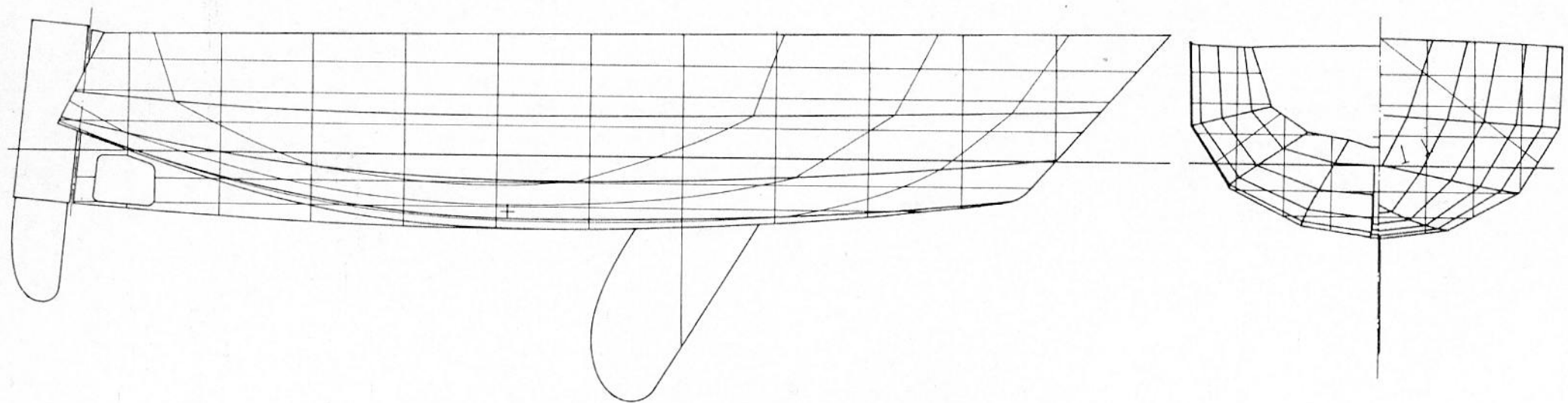
aux allures portantes que pour la remontée au vent. Le comportement marin doit lui-même être amélioré par la réduction du moment d'inertie pour diminuer le tangage, une dérive étroite et capable de décrocher évitant par ailleurs l'effet de croche-pied menaçant le quillard frappé par une vague en travers. Toutefois, l'éventualité d'un chavirage n'a pas été exclue, compte tenu des hasards des croisières océaniques, et le rouf très large par-

ticipe par son volume important au couple de redressement.

Il n'était pas question d'adopter une coque en formes sur un bateau de cette longueur à cause des impératifs de prix, mais le double bouchain permet une carène déjà assez élaborée. L'architecte nous a fait remarquer la position du bouchain supérieur, placé suffisamment bas pour assurer une bonne déflexion des embruns. La tôle centrale remplaçant la quille présente un plat



Plan de formes

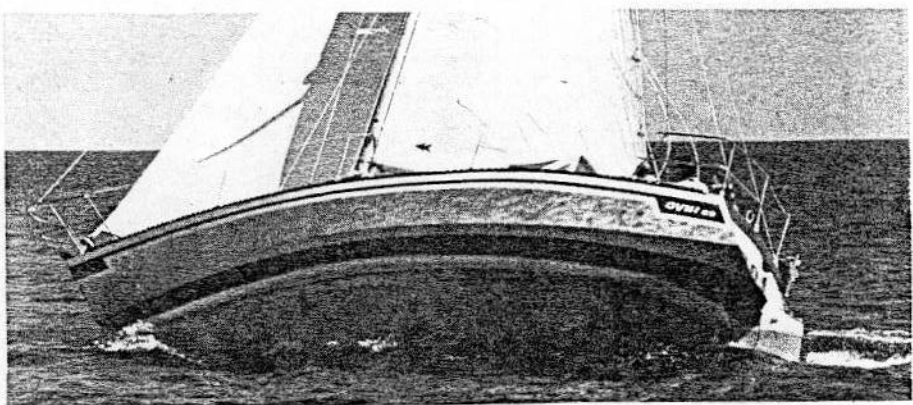


A LA BARRE DE OVNI 28

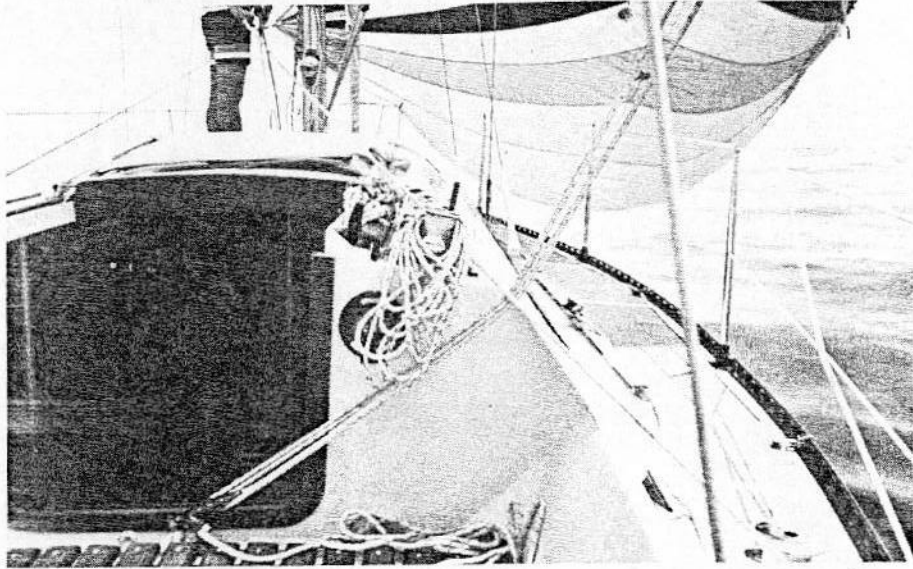
assez large pour que la coque échoue sans béquilles avec une stabilité d'autant meilleure que le lest est intégré dans les fonds. La pente marquée de la voûte arrière est soulignée par la présence d'un aileron fixe de belle taille, ouvert dans sa partie postérieure pour former une cage d'hélice. Mais on peut remarquer que le safran est tout de même précédé d'un plan fixe contribuant à son efficacité. Afin de pouvoir gouverner en eaux peu profondes et de poser le bateau sans dommages, ce safran est constitué de deux parties principales, à savoir une cage, pivotant sur deux ferrures sérieuses et une crapaudine, et une lame au profil épais coulissant verticalement au moyen d'une poignée. Le système est simple et paraît très fiable, à condition de ne pas oublier de remonter cette partie mobile en même temps que la dérive ou, mieux, avant de risquer de toucher un obstacle. En effet, la dérive, elle-même constituée par une simple plaque de tôle épaisse travaillée simplement aux bords d'attaque et de fuite, peut supporter de talonner car elle n'est maintenue en position basse que par un bout en cordage susceptible de s'allonger et même de casser sans grand dommage.

En dehors de ces préoccupations inhérentes à la technique du dériveur, la solidité de la construction est vraiment impressionnante, tant par l'échantillonnage des matériaux que par le nombre des renforts. Il s'agit d'une construction mixte, c'est-à-dire avec couples et lisses, à laquelle une poutre centrale confère une rigidité absolue. En effet, le lest intérieur est pris dans un caisson formé par la tôle de fonds varangée tous les vingt centimètres et un coffrage qui maintient aussi le puits de dérive. Les gueuses en fonte sont entièrement enrobées dans une résine isolante et maintenues à l'abri de l'eau dans un ensemble soudé et donc étanche. La circulation de l'eau embarquée dans les fonds accidentellement est prévue de chaque côté de cette poutre, avec une série d'anguillers pour la conduire jusqu'à la crépine de la pompe de cale, près du moteur.

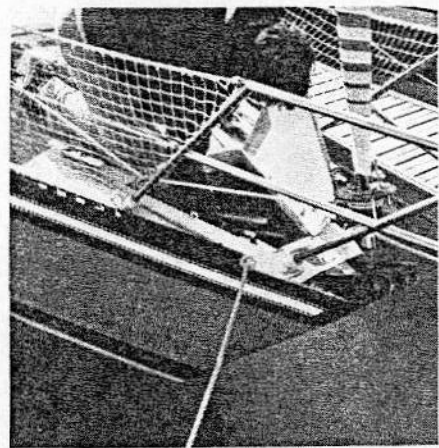
L'isolation thermique de la coque est assurée par un vaigrage en frittette de sapin du Nord, plutôt gaie par sa couleur claire, tandis que



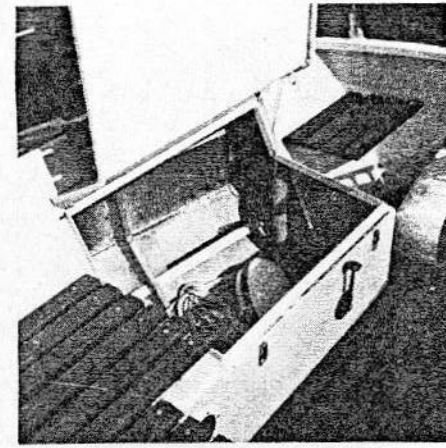
Léger, l'Ovni 28 a tendance à saluer les surventes par un coup de gîte.



Sur un bateau de ce déplacement, le spi est bienvenu par petit temps.

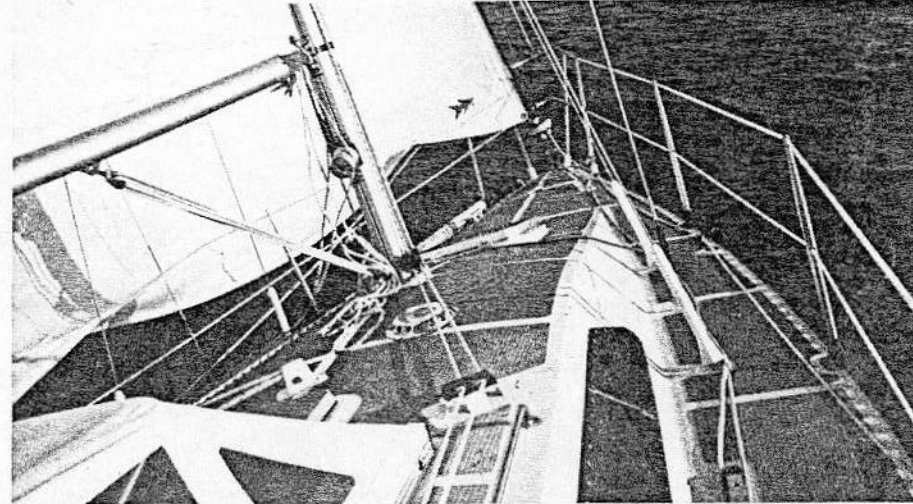


La baille à mouillage est dotée d'un couvercle robuste.

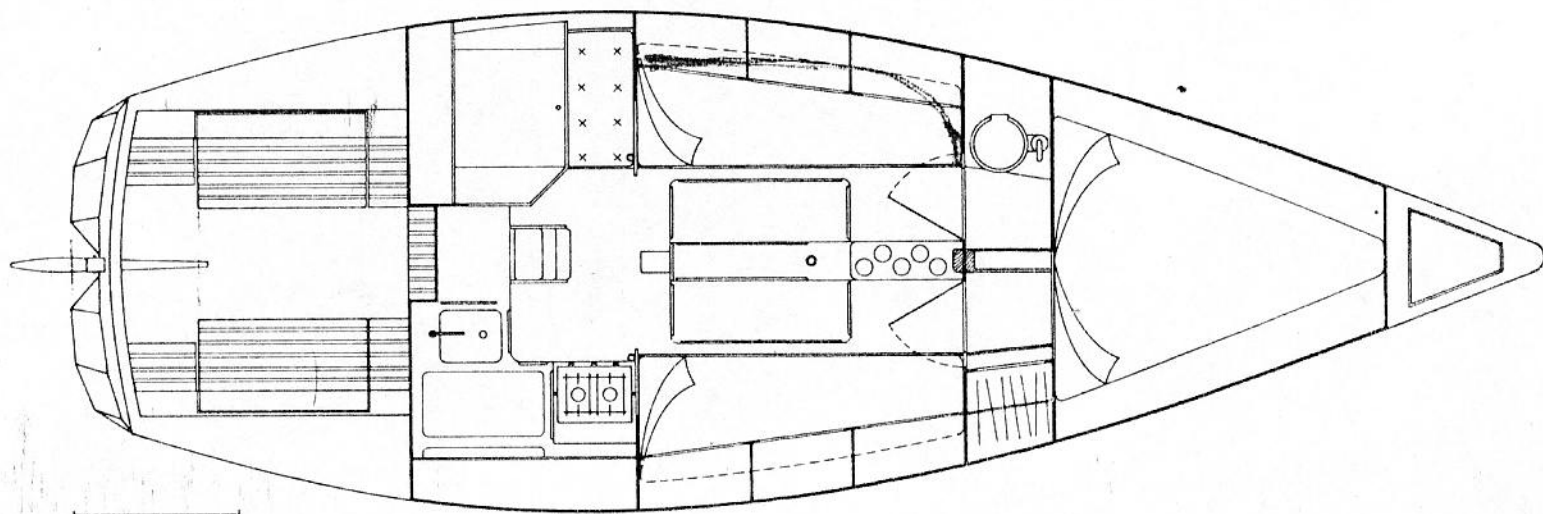
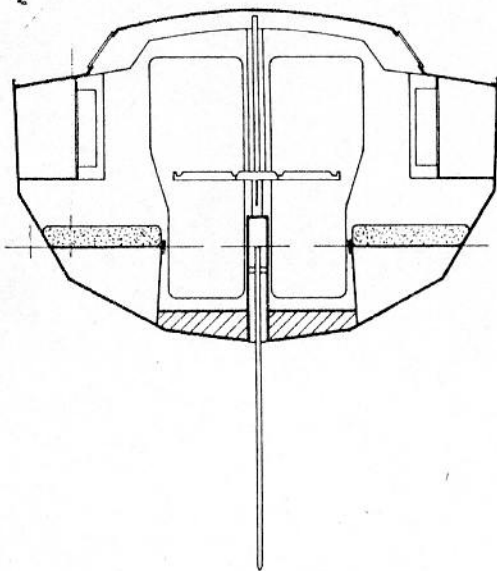
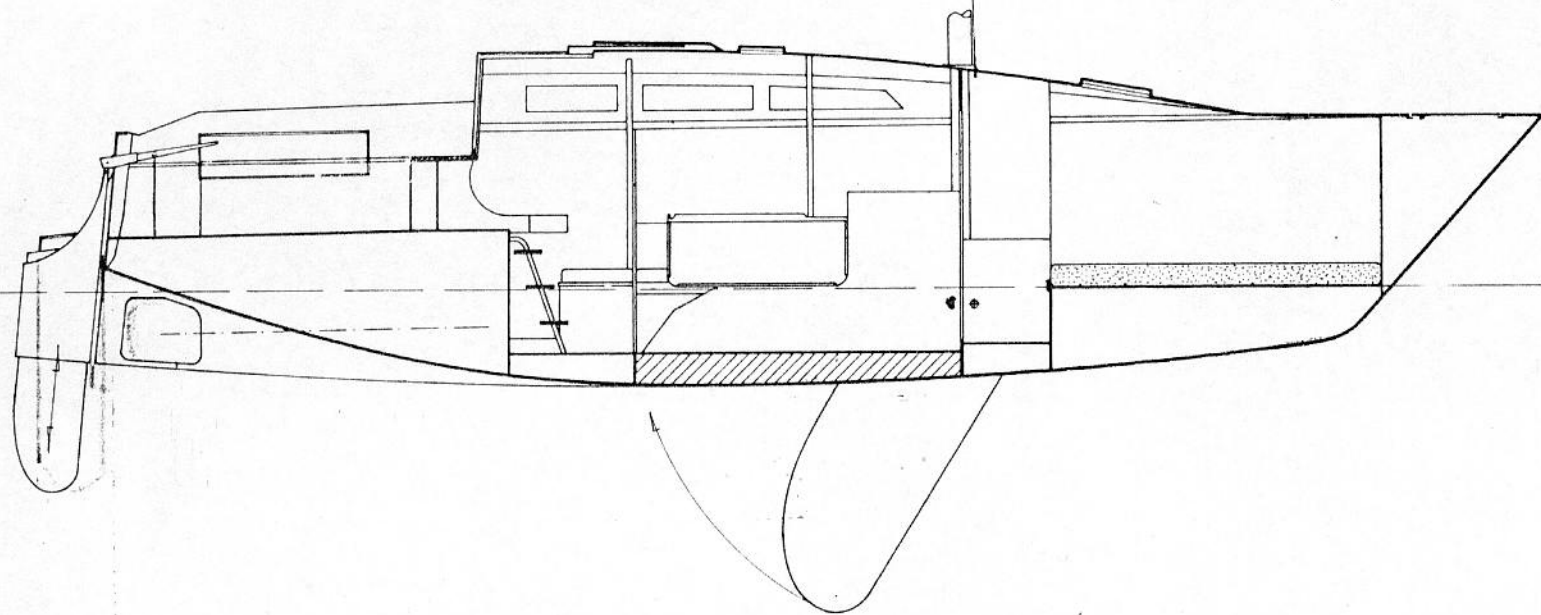


Un volume de coffre impressionnant avec un couvercle bien lourd.

Un plan de pont pratique pour la manœuvre avec un bon antidérapant.



Plans des emménagements.



A LA BARRE DE OVNI 28

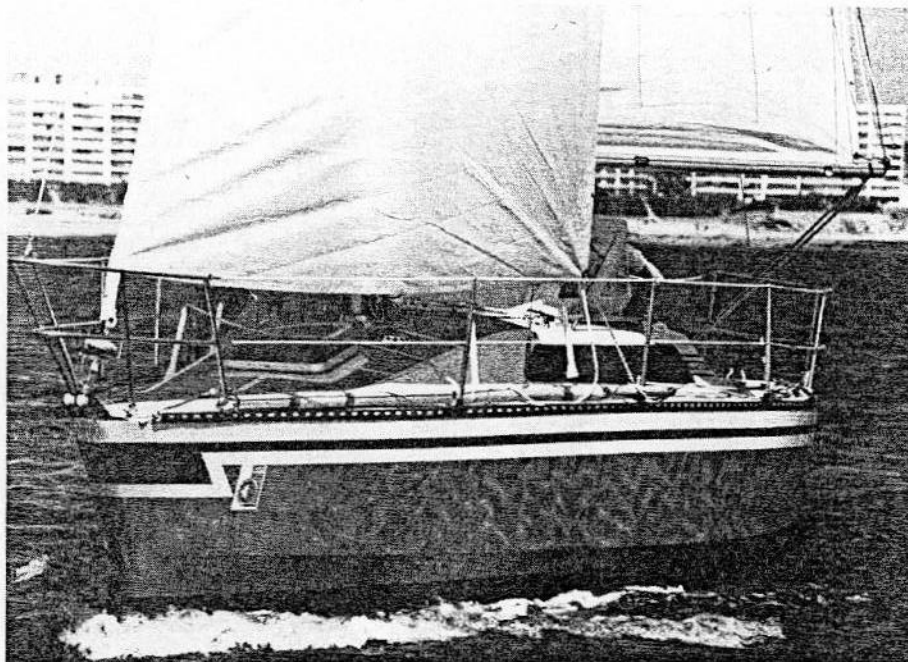
l'aspect du Buflon doublant le rouf nous a paru un peu triste. Les contre-plaquéés utilisés pour les cloisons et les meubles doivent à leurs faces extérieures en orme une présentation qui change des bois dits « marins » comme l'acajou et le teck. La plupart de ces éléments de menuiserie sont rivés sur les renforts au de la coque de manière très discrète et, dans l'ensemble, le soin apporté au travail du bois qui cache pratiquement tous les composants en alu de la structure de la coque concourt à une impression très favorable.

Pont-Cockpit- Accastillage

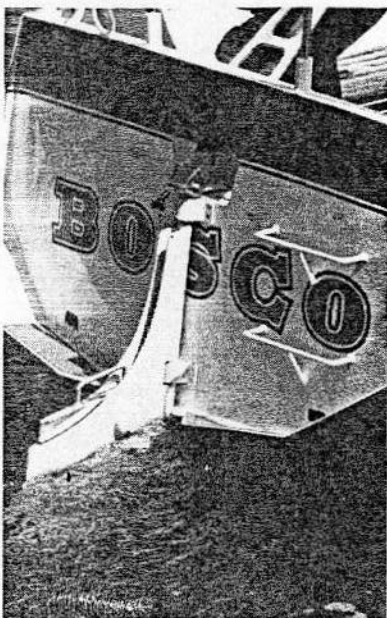
Volontairement volumineux, le rouf allongé de l'Ovni 28 est proportionné à une coque elle-même étoffée. Se prolongeant au maximum sur l'avant pour augmenter le volume intérieur, il se raccorde en sifflet avec le pont selon une pente prononcée, mais juste assez pour ne pas gêner les déplacements des équipiers. En dehors de cette superstructure, le plan de pont se distingue par sa simplicité, un niveau constant assurant une circulation sans obstacle de l'étrave jusqu'au tableau arrière où aboutissent les passavants. Le revêtement caoutchouc-liège collé par plaques constitue le meilleur antidérapant actuel, un cale-pied perforé en alliage anodisé noir ceinturant tout le pont, même au niveau du balcon avant. L'ensemble chandeliers et filières nous a paru particulièrement rigide, ce qui est normal avec ce type de construction.

Bien que la baille à mouillage dans l'étrave offre un volume de rangement généreux, nous avons éprouvé quelques difficultés à y introduire une ancre CQR de 11 kilos. Il faut cependant souligner qu'un autre propriétaire transportait trois ancres plates de neuf kilos avec leurs chaînes dans ce coffre.

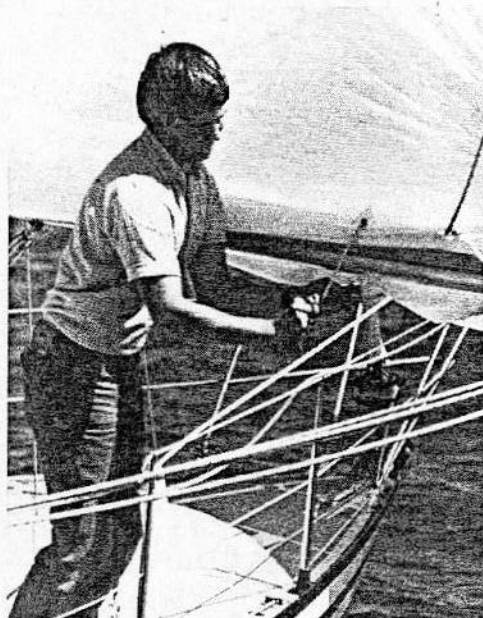
Le mouillage par l'avant sera facilité par la présence de deux gros réas sur une ferrure bien dégagée de l'étrave, mais sans clé pour empêcher la chaîne de sauter. En revanche, rien n'est prévu à l'arrière, bien qu'il s'agisse d'un dériveur appelé à fréquenter des mouillages sans espace d'évitage ou même les plages.



Le bouchain supérieur assez bas est prévu pour une bonne déflexion.

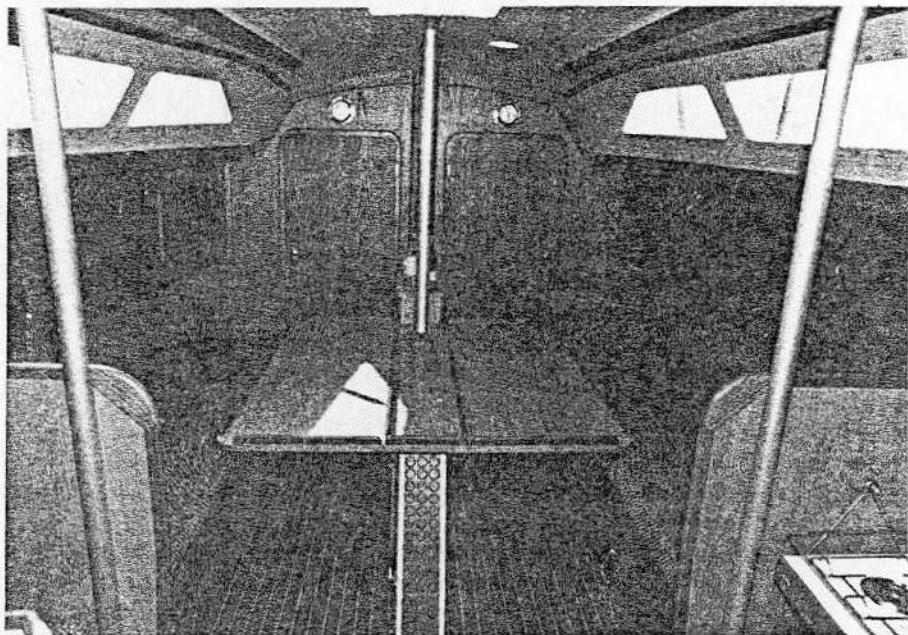


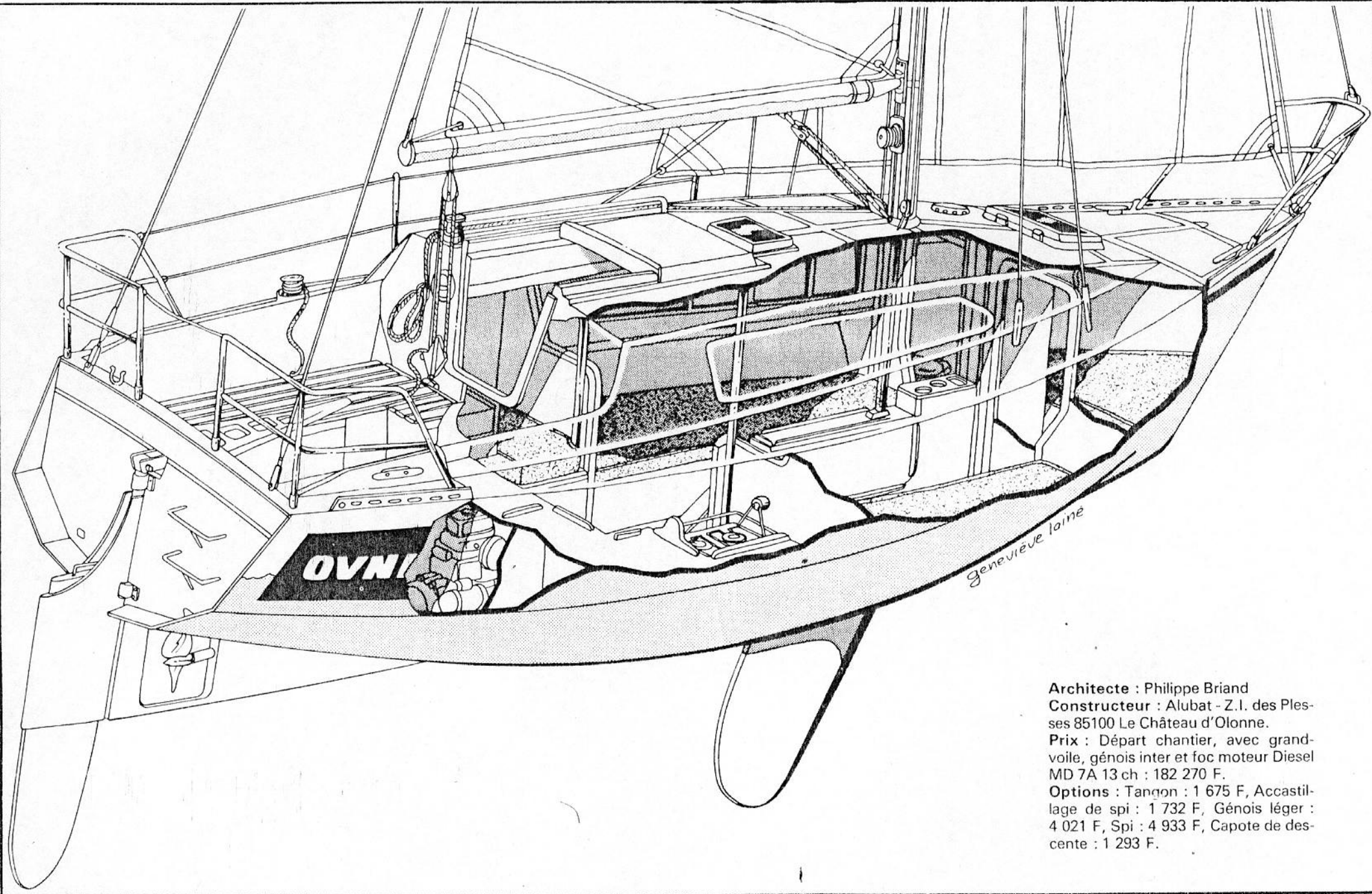
Une lame de safran mobile coulisse verticalement dans une cage.



Un système de prise de ris rapide, mais il faut bien étarquer les bosses.

Dans la version à toilettes avant, un carré pour huit convives.





Architecte : Philippe Briand
Constructeur : Alubat - Z.I. des Plesses 85100 Le Château d'Olonne.
Prix : Départ chantier, avec grand-voile, génois inter et foc moteur Diesel MD 7A 13 ch : 182 270 F.
Options : Tangon : 1 675 F, Accastillage de spi : 1 732 F, Génois léger : 4 021 F, Spi : 4 933 F, Capote de descente : 1 293 F.

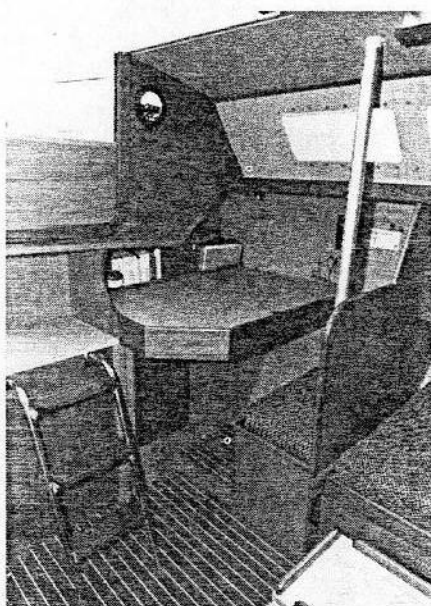
A LA BARRE DE OVNI 28

Un œil rond soudé à chaque extrémité de cale-pied fait office de chaumard. Ce système économique et robuste serait amélioré par un diamètre plus grand permettant le passage de coques toujours possibles dans un cordage servant d'amarre.

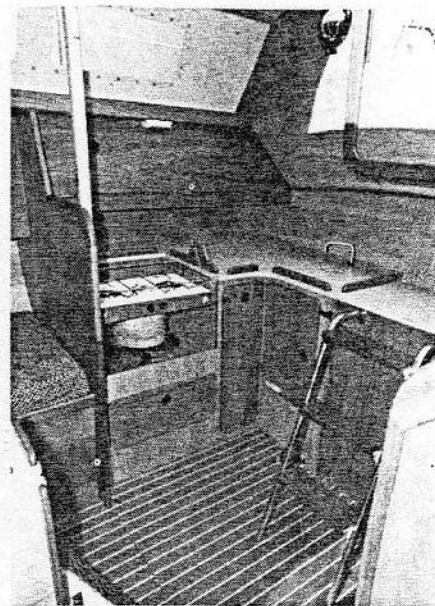
La largeur de la coque au tableau arrière profite au cockpit, dont la longueur atteint 2,15 m. L'architecte a pu ainsi aménager trois zones. Au tableau, les banquettes sont suffisamment espacées pour laisser l'emplacement d'un canot de survie. Au milieu, la distance entre les bancs permet au barreur et à un équipier de bien se caler à la gîte, tandis que la partie avant est occupée par un large bridge-deck sur lequel on peut s'allonger à l'abri derrière le rouf. Avec des hiloires bien inclinées et des lattes de bois bien larges pour s'asseoir, l'équipage ne pourrait rien demander de mieux si le constructeur rajoutait des poignées près de la descente. En effet, les petites mains courantes en tube inox au-dessus des hublots de rouf sont à la fois glissantes et trop éloignées du cockpit pour aider à en sortir.

Le volume des coffres est presque trop grand et pourrait être un peu compartimenté, ce qui est facile à faire même après coup pour chaque propriétaire en fonction de son matériel. Il faudra tout de même résister à la tentation de les remplir pour éviter une surcharge arrière, bien que la carène soit assez tolérante. L'échantillonnage et la taille des couvercles rend leur manipulation un peu fastidieuse, et il faut faire très attention d'éviter qu'ils retombent accidentellement.

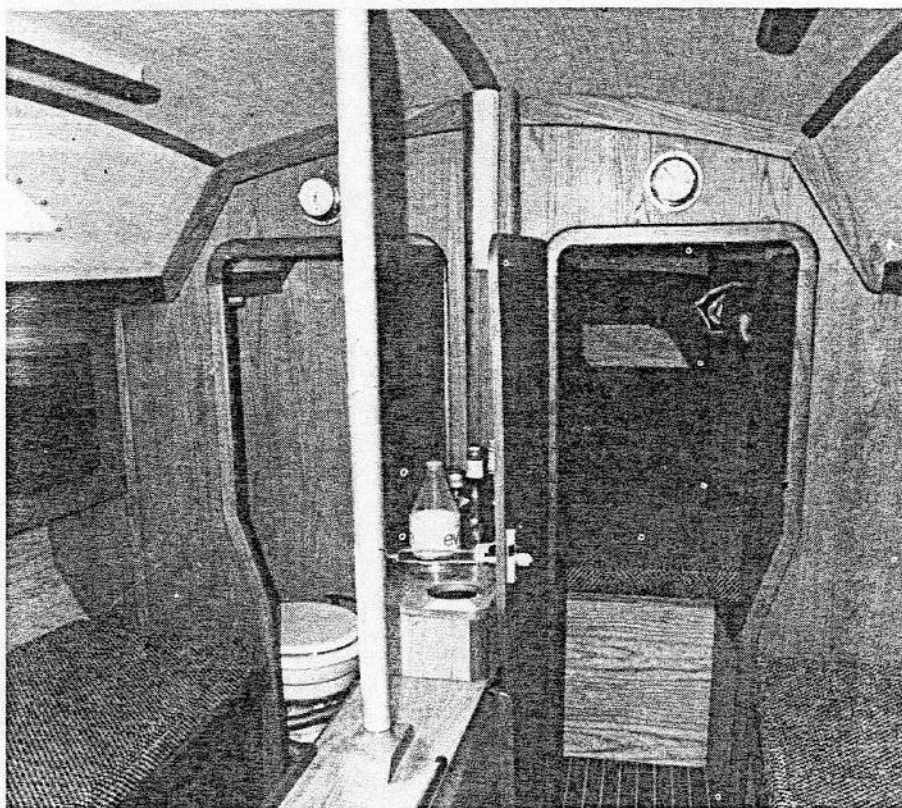
Le retour des drisses de grand-voile et de foc au cockpit fait partie des options, mais il semble s'imposer, d'autant plus que les deux bouts de manœuvre de la dérive y aboutissent déjà. Comme d'habitude, les winches d'écoutes à deux vitesses livrés en série seront un peu justes pour la brise, mais rien ne s'oppose, à part le prix, à l'installation de la taille supérieure. La bôme est équipée du désormais classique dispositif de prise de ris à bosses intérieures, dont les coinces à leviers demandent force et discernement, qualités parfois difficiles à réunir chez un équipier aux doigts gourds tenu de se crampon-



Un coin navigation de belles dimensions, à côté d'une descente glissante.



La cuisine offre de nombreux rangements et un grand plan de travail, mais attention au pied dans un plat.



Une entrée décalée conduit au poste avant. On notera les encadrements bien travaillés des portes.

Malgré la largeur du rouf, les passavants restent très suffisants.



A LA BARRE DE OVNI 28

ner pour résister à la gîte. Progrès oblige !

Emménagements

Presque aussi large en bas qu'en haut, l'ouverture de la descente est obturée par deux panneaux coulissants, ce qui permet de laisser la partie inférieure en place par mauvais temps. Après un premier pas sur le coffre du moteur, il faut descendre une petite échelle en tube bien rigide, mais munie de petites marches en bois verni plutôt glissant. Au pied de la descente, la hauteur sous barrots est toujours importante pour la taille du bateau, puisque nous avons mesuré 1,86 m sous le capot, mais l'impression de volume du carré varie selon les plans d'emménagements. Nous avons eu l'occasion en effet de visiter trois bateaux différents sur ce point.

Celui que nous avons utilisé en croisière comportait un cabinet de toilette avant, de telle sorte que le carré formé par deux couchettes simples apparaissait tout en longueur, précédé par une entrée spacieuse. Dans le deuxième, le propriétaire, naviguant en croisière hauturière, avait délibérément réservé le poste avant au W.C. et aux voiles, dégageant ainsi dans la cloison de mâts un beau volume aménagé en bibliothèque augmentant l'aspect « salon » du carré, avec une couchette bâbord disposée en L réduisant la coursive. Le plan de base comporte un cabinet près de la descente, ce qui lui assure une belle hauteur, mais réserve un des meilleurs emplacements du bateau à un usage très intermittent et restreint nettement la surface de plancher. Nous préférons quant à nous les autres solutions, qui permettent l'installation d'un coin navigation très confortable près de l'entrée, même si la table à cartes doit être tournée face à l'arrière. Il est rare, en effet, sur un bateau de cette taille, de disposer d'une telle aisance, aussi bien pour le rangement des livres que pour l'installation des appareils. Sous la table, on trouve même un bon placard pour ranger les fusées ou du matériel craignant l'eau. La seule critique que l'on peut faire concerne la hauteur du plan de travail, à notre avis un peu trop grande

Le point de vue du technicien

L'Ovni 28 est un des premiers bateaux de série conçus par Philippe Briand. Il répond à une demande qui a été en s'amplifiant ces dernières années, orientée vers des croiseurs rapides, de déplacement moyen (le prix de vente est, en partie, lié au nombre de kilos), pouvant s'échouer partout et utilisant un matériau, l'aluminium, qui a fait ses preuves d'extrême robustesse et de longévité. Sur ce programme de base, Philippe Briand a conçu une carène à triple bouchains vifs. Une coque en aluminium à bouchains possède deux avantages : 1) simplification de la construction, car il y a peu ou pas de formage de tôles, les surfaces de chaque bordé étant développables ; 2) un meilleur confort à la gîte du bateau, la carène se calant à différents angles de gîte suivant le bouchain.

En effet, un bateau à bouchains vifs ne possède pas une courbe de stabilité régulière, chaque bouchain, ou leur combinaison, occasionnant des « points forts » dans la courbe de stabilité. Les coefficients de raideur à la toile que nous publions ci-contre sont à interpréter en fonction de ce qui précède. Les angles de gîte, 15 et 30 degrés, auxquels nous calculons la raideur à la toile, n'étant pas nécessairement ceux sur lesquels se cale le bateau. Il semble, toutefois, selon les essais que nous avons pu effectuer, que la raideur à la toile pourra évoluer de manière importante suivant la charge du bateau.

L'Ovni 28 est un dériveur intégral, c'est-à-dire que tout le lest est concentré dans les fonds du bateau. La dérive, en tôle d'aluminium de 30 mm ne participe donc pas à la raideur du bateau et pourra être relevée complètement aux allures portantes sans effet sur la stabilité. Le fait d'avoir opté pour une dérive légère permet de simplifier les systèmes de calage et de remontée de celle-ci, ce qui est un facteur de fiabilité et d'entretien minime.

Le safran, qui se déplace dans un puits profilé, est précédé d'un aileron/quille afin de faciliter l'échouage du bateau. Cet aileron procure une bonne stabilité de route mais augmente d'une manière non négligeable la surface mouillée (environ 1,5 m²). La surface mouillée de la carène est, avec la surface de voilure, le paramètre déterminant la vitesse du bateau par petit temps.

Les volumes arrière sont importants et supporteront donc, avec une modification d'assiette acceptable, la surcharge de l'équipage installé dans le cockpit reculé.

Daniel ANDRIEU ■

pour travailler agréablement sur la partie nord de la carte.

Deux choses manquent dans la cuisine, bien que ses rangements soient nombreux et accessibles. En premier lieu, une glacière pratique en croisière côtière. Pour la haute mer, la pose d'un tube protégeant le réchaud serait assez facile, étant donné la présence d'une solide épontille tubulaire à proximité, mais elle reste à faire. Comme sur de nombreux dériveurs, la présence du puits de dérive divise le carré en deux sans possibilité de passer d'un côté à l'autre. Cet inconvénient est compensé par une certaine tranquillité lorsqu'on est installé du côté sans circulation, et les dimensions de la table de repas habillant le puits sont souvent plus généreuses que dans un quillard, où sa fixation crée des difficultés.

Si la position des grands équipets

au-dessus des couchettes du carré n'est pas particulièrement confortable pour s'adosser, il faut reconnaître que la vie à bord de l'Ovni 28 est rendue agréable aussi bien par la hauteur sous barrots, presque constante, que par une clarté assez remarquable, due à la fois à la teinte des menuiseries et à la grande taille des hublots.

Si la hauteur sous barrots tombe à 1,65 m dans l'entrée du poste avant, ce qui est encore convenable, la clarté demeure grâce à un grand panneau ouvrant transparent. De plus, les pensionnaires de cette cabine profitent de la penderie du bord et d'une belle rangée d'équipets au-dessus de chaque couchette. On ne s'étonnera donc pas que la plupart des propriétaires s'y installent plutôt que dans le carré, où la couchette double est nettement plus étroite.

A LA BARRE DE OVNI 28

Performances et qualités marines

On ne répétera jamais assez à quel point la charge modifie le comportement et les performances d'un voilier. Les coureurs le savent bien qui vident entièrement leurs bateaux et compensent la perte de stabilité par le rappel des équipiers. Nous avons navigué successivement sur deux Ovni 28, l'un sortant du chantier et l'autre revenant d'une longue croisière avec tout son armement.

La première fois, cette coque nous a semblé faire preuve d'une excellente stabilité en s'appuyant assez vite sur son bouchain, mais avec une tendance à saluer les surventes par une inclinaison brusque. Avec le deuxième bateau, nous n'avons jamais dépassé les 15° de gîte qui représentent la position normale de ce voilier lorsqu'il remonte au vent. Mais, si le bateau léger donnait l'impression de se freiner en butant sur les vagues, un peu encombré par la largeur de sa coque, le bateau chargé paraissait prêt à aborder n'importe quelle mer à condition qu'on lui donne assez de vent.

Nous avons également remarqué l'influence importante de la répartition du chargement. Malgré les volumes arrière importants de la carène, il ne faut pas que la jupe arrière s'enfonce dans l'eau et, au plus près, l'équipage ne doit pas profiter de la possibilité de s'installer tout à l'arrière du cockpit, surtout si le canot de survie y est placé.

Très efficace, avec la surface généreuse de son safran mobile, le gouvernail accroché au tableau ne bénéficie d'aucune compensation diminuant l'effort transmis à la barre. Lorsque l'équilibre sous voiles de la coque est respecté, ce que l'on obtient relativement aisément grâce aux nombreuses possibilités de réglage, le travail du barreur se limite à maintenir la barre dans l'axe. Mais, si on laisse le bateau devenir ardent, la barre assez courte est franchement dure à tenir. Toutefois, l'équipage n'est pas à court de remèdes : il peut relever partiellement soit la dérive, soit même le safran mobile, dont on peut ajuster la surface mouillée en fonction de l'allure et de l'état de la



En assiette normale, la jupe arrière n'affleure l'eau qu'à bonne vitesse.

mer. La commande de dérive est assez directe et impose l'usage du winch. En ce qui concerne le safran, on a intérêt à stopper pour supprimer la pression de l'eau lorsqu'on veut le faire coulisser dans sa cage.

Malgré l'importance de la surface de l'aileron fixe arrière, l'Ovni 28 fait preuve d'une excellente évolutivité aussi bien à la voile qu'au moteur. On peut très bien tirer des bords sous grand-voile seule, le virement de bord s'effectuant sans rechigner. Nous avons même été étonnés du fait que la stabilité de route ne soit pas une des qualités primordiales de cette coque, étant donné son plan de dérive et son programme. Il faut dire que nos essais se sont déroulés un peu comme une opération vérité, avec des focs à rouleau difficiles à étarquer et de coupe trop creuse chargeant le bateau dans la brise. Cela suffit sur n'importe quel bateau à donner un équilibre instable.

Sur le plan des performances, nous avons été cependant agréablement surpris. Un cap tout à fait honorable au près justifie l'intérêt du dériveur intégral par rapport au dériveur lesté classique, qui remonte moins bien au vent qu'un quillard, alors que, dans le cas présent, l'Ovni 28 fait certainement jeu égal avec ces derniers. Mais c'est à partir du près débridé que cette coque profite de sa longueur de flottaison importante pour effectuer de très belles moyennes pour sa taille. A cette allure, nous avons, sans attention particulière, par-

couru une vingtaine de milles en trois heures par un petit force 4.

Probablement à cause de l'importance des francs-bords et du volume du rouf, l'équipage éprouve la sensation d'être à bord d'une unité nettement plus grande qu'un 28 pieds. Il faut dire que ses mouvements à la mer sont, en général, très doux, qualité agréable pour un croiseur. En fait, il s'agit d'un déplacement assez lourd pour sa longueur, ce qui explique en partie son confort, la conception de la carène faisant le reste.

En raison même de ce poids, il sera souhaitable de prendre un moteur assez puissant si l'on a l'intention de l'utiliser autrement que comme dépannage. Une base de vitesse effectuée avec un 8 ch nous a donné un petit 15 nœuds comme vitesse de croisière, alors qu'un 13 ch nous faisait marcher régulièrement à près de 6 nœuds. Mais, avec ce dernier, l'arrière du bateau semblait nettement plus chargé et le passage dans le clapot plus heurté.

En conclusion, un voilier, qu'il soit destiné à la course ou à la croisière, ne peut répondre à toutes les exigences à la fois, surtout lorsqu'il s'agit d'un programme ambitieux qui place l'Ovni 28 en dehors de la concurrence directe des autres voiliers de sa taille, orientés vers la croisière côtière. Il est difficile d'avoir une coque bien faite et bien pleine, mais l'architecte de l'Ovni 28 a presque réussi cet exploit.

Jacques MONSAULT ■