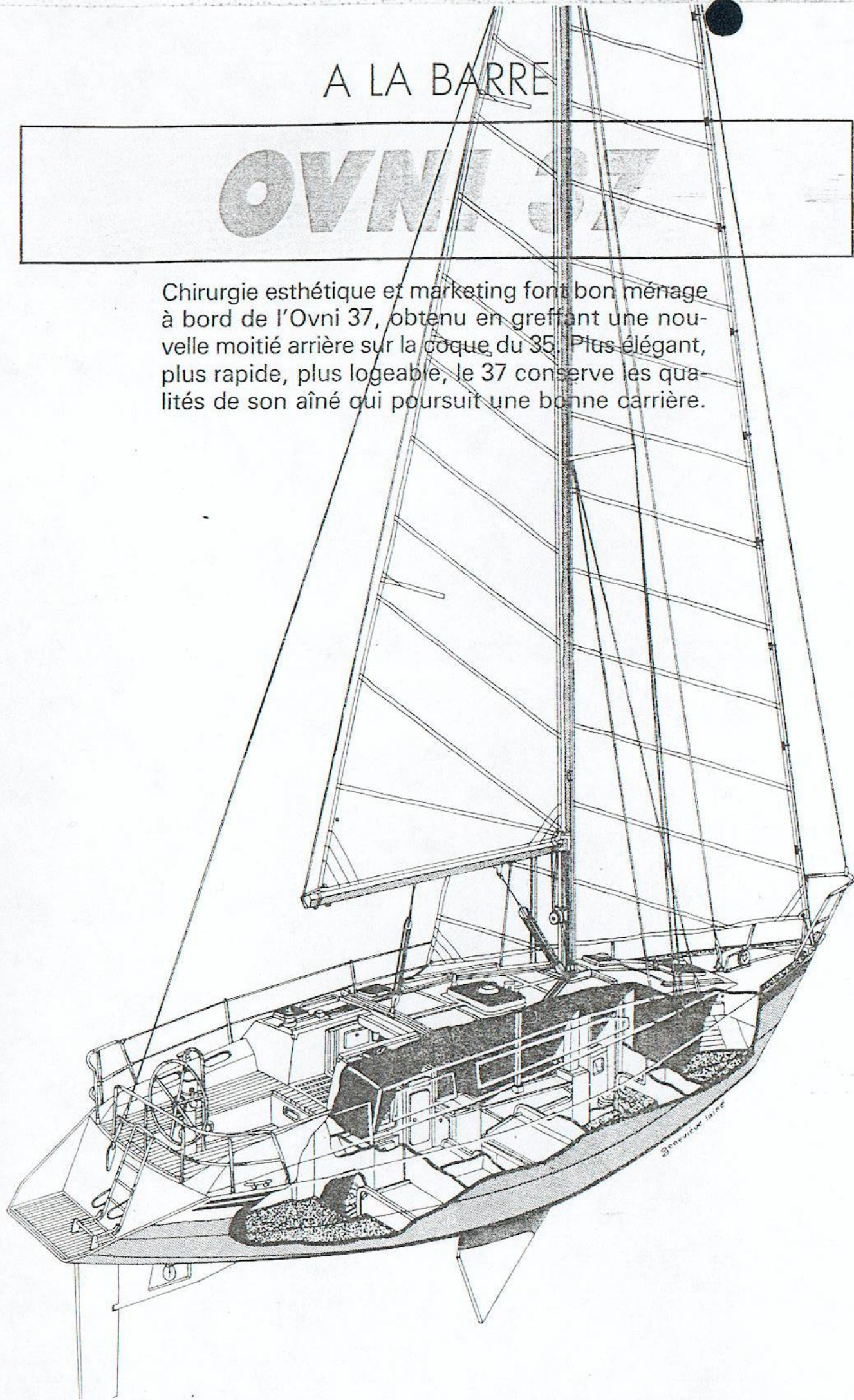


A LA BARRE

# OVNI 37

Chirurgie esthétique et marketing font bon ménage à bord de l'Ovni 37, obtenu en greffant une nouvelle moitié arrière sur la coque du 35. Plus élégant, plus rapide, plus logeable, le 37 conserve les qualités de son aîné qui poursuit une bonne carrière.



**D**epuis sa sortie, l'Ovni 35 figure parmi les valeurs sûres de la croisière. Fonctionnel, il concilie les avantages pratiques du dériveur intégral avec la robustesse de la construction alu. Mais en cinq ans, les conceptions architecturales ont évolué, tout comme les besoins de la clientèle. En particulier, celle des loueurs demande des voiliers de plus en plus grands et surtout de plus en plus de couchettes pour proposer des formules économiques de vacances au soleil, à l'instar des compagnies allemandes en Turquie, par exemple.

Au lieu de s'attaquer à la réalisation d'un modèle de taille supérieure entièrement nouveau, le constructeur et l'architecte ont préféré conserver toute la base technique du 35 pour créer l'Ovni 37. En ce qui concerne la coque, la partie avant ne change pas par rapport au 35. En revanche, l'arrière a été nettement élargi, tant pour permettre l'installation de deux cabines arrière que pour accroître la stabilité et l'aptitude à porter de la toile. Cet élargissement s'est doublé d'un allongement important qui porte la longueur hors tout à près de douze mètres. A l'inverse du 35, un peu courtaud avec son imposant tableau arrière, le 37 voit sa silhouette affinée par une longue jupe qui confère une élégance réelle à sa coque, en dépit de la rusticité de la construction à bouchains vifs.

Sensiblement plus voilé, l'Ovni 37 se présente comme un modèle vraiment différent du 35 et d'ailleurs, les deux modèles cohabitent dans la gamme du chantier sans qu'il soit question de supprimer le premier né. La fourniture d'un moteur plus puissant sur le 37 accentue une différence de prix non négligeable, de nature à faciliter le choix.

Dans le cockpit tout le monde profite de l'allongement de l'arrière. Le barreur dispose d'un emplacement confortable derrière la barre à roue avec une banquette en dos d'âne fonctionnelle pour la gîte et il reste une bonne place pour que les équipiers puissent manœuvrer ou simplement se reposer près de la descente. En effet, non seulement le cockpit est long, mais en plus, l'installation de la barre d'écoute de grand-voile sur le rouf libère le bridge-deck et les équipiers peuvent utiliser tout l'espace sans craindre un virement de bord ou un empannage. Nous n'aimons pas cette position avancée de la grande écoute lorsque le palan est frappé presque à mi-longueur de la bôme comme sur certains modèles. Il faut alors une bôme surdimensionnée et le contrôle de la grand-voile dans sa partie arrière manque de précision. Ce n'est pas le cas sur l'Ovni 37 où le point d'écoute se situe environ au deux tiers de la longueur et travaille donc dans de bonnes conditions. Conséquence logique de ce report de la grande écoute vers l'avant, les équipiers oublient rapidement sa présence et en même temps celle de la bôme que quelques bosses ont heureusement rappelé au mouillage avant que cela ne devienne grave.

**Un cockpit long et bien dégagé, mais peu profond**

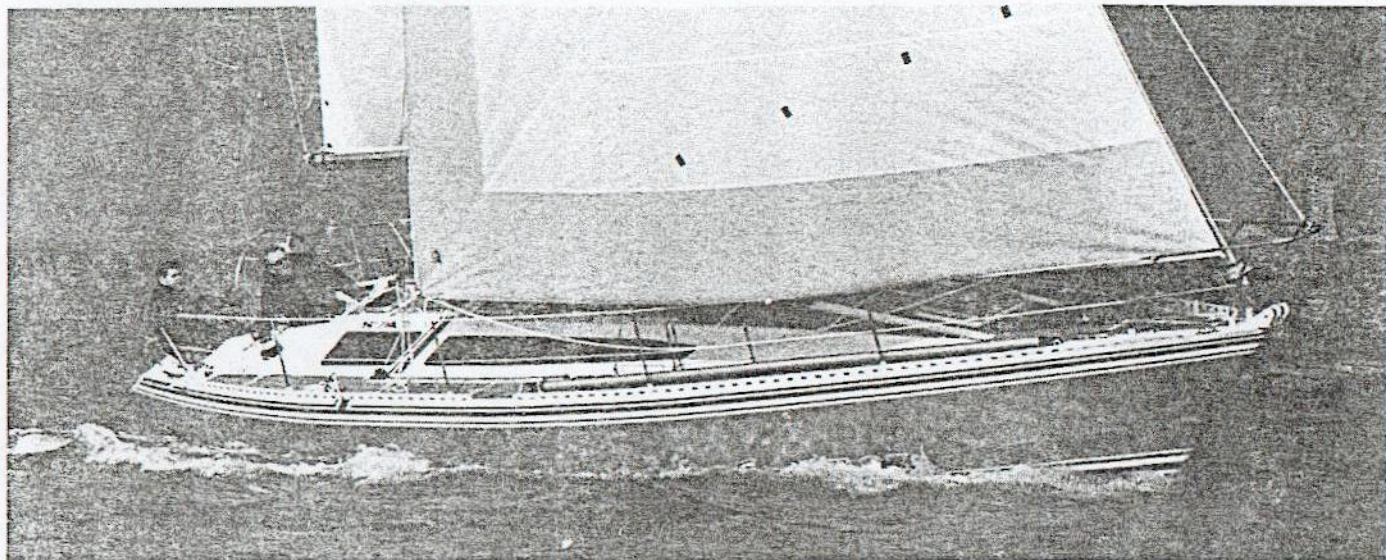
La standardisation n'a pas encore atteint la plaisance et sur de nombreux voiliers, leur tableau de bord du moteur est installé à l'intérieur comme sur le 37. Outre la facilité de montage, on évite ainsi les méfaits de la corrosion, source d'un certain nombre de pannes. Mais évidemment, il semble plus normal que les

instruments permettant de vérifier le fonctionnement correct de la mécanique soient sous les yeux du barreur. Ne parlons pas de la clé de démarrage qui oblige à faire la navette entre la colonne de barre et la descente pour peu que la rigueur du froid oblige à jouer de l'accélérateur. Autre particularité du 37, les commandes du moteur sont montées « à l'ancienne » avec des leviers séparés pour les gaz et l'inverseur. Contrairement aux inconditionnels du monolevier, nous trouvons cette disposition agréable pour les manœuvres.

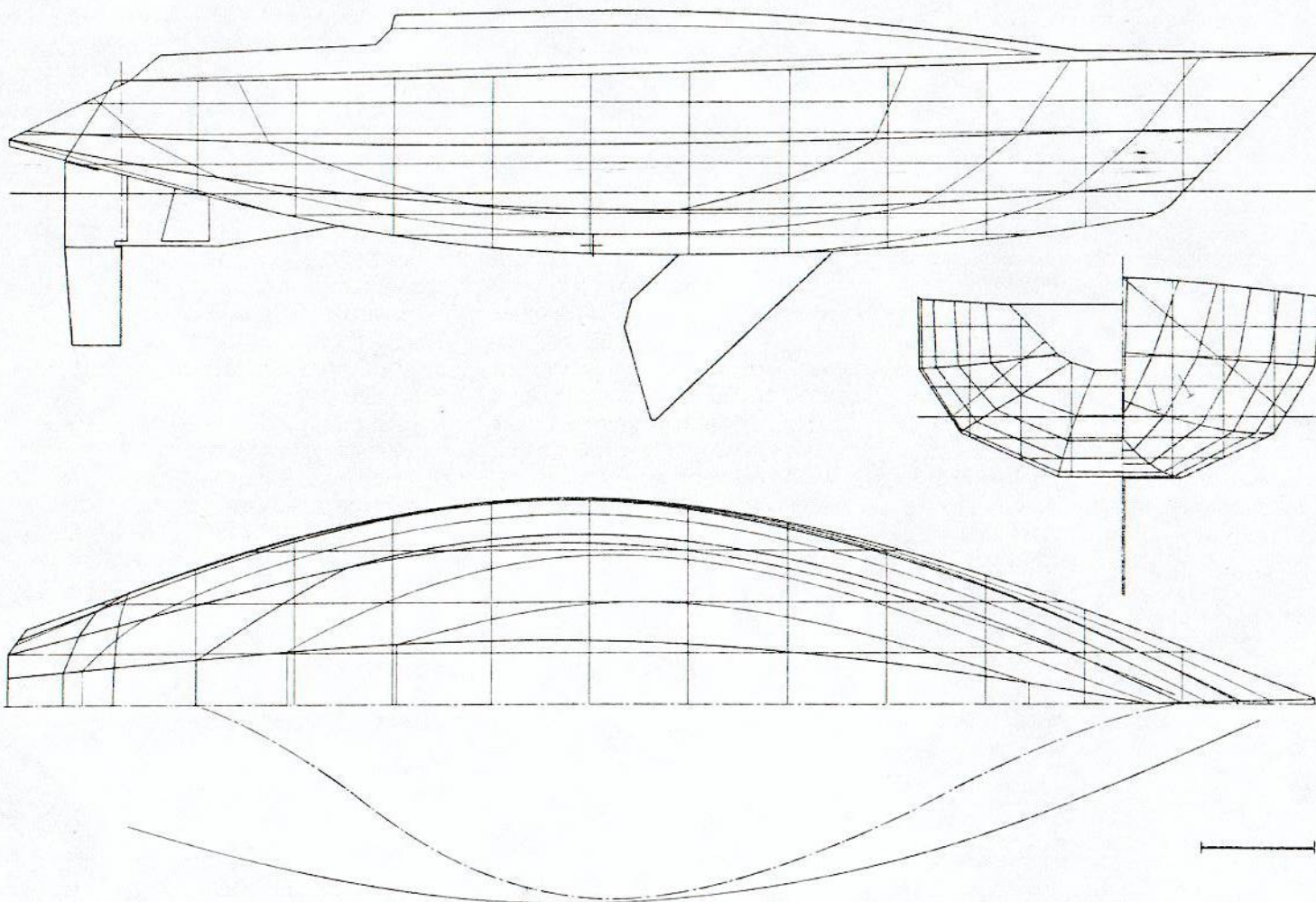
Avant de quitter le ponton, n'oublions pas que nous avons affaire à un dériveur. Baisser la dérive ne prend que quelques instants : il suffit de relâcher le palan jusqu'au choc caractéristique indiquant la position basse. Pour le safran, le pivotement est assuré par un vérin mù par une petite pompe hydraulique à main. Cette dernière est placée dans le coffre bâbord, à portée de main du barreur. Détail technique, il ne s'agit pas d'huile spéciale, mais d'un mélange eau et glycol beaucoup plus rustique. Si la présence d'un petit plan fixe destiné à protéger l'hélice semble limiter l'effet de coup de fouet pour les manœuvres au moteur, le 37 fait preuve d'une bonne volonté dans ses évolutions. La largeur de la jupe diminuant vers son extrémité, cet élanement ne gêne que très peu pour virer entre les pontons. Si l'on veut faire route au moteur, il est préférable de remonter complètement la dérive. La différence de vitesse obtenue est nettement plus importante qu'à la voile puisqu'elle représente presque un nœud. On peut en déduire logiquement qu'il s'agit d'un meilleur travail de l'hélice en eau non perturbée que d'une diminution spectaculaire de la traînée.

Compte tenu du programme de

*Au près, le 37 se cale sur son bouchain supérieur et accélère à la risée.*



## Plans de formes



navigation et de la puissance du moteur, la capacité du réservoir de gazole ne semble pas tellement généreuse, mais il faut rappeler qu'il s'agit d'un voilier de déplacement relativement modéré et non d'un voilier de charge comme en utilisent la plupart des «tourdumondistes». Au régime de croisière, on dispose tout de même de près de deux jours de marche. Le revêtement isolant employé par le constructeur pour le coffre moteur exerce une faible influence sur le niveau sonore heureusement très raisonnable du Perkins, dont le bruit reste discret pour les occupants du cockpit.

Toutefois, le moment où l'on coupe le diesel est toujours un soulagement à bord d'un voilier. Les 28

m<sup>2</sup> de la grand-voile n'exigent pas de gros bras et avec l'enrouleur de génois, les équipiers restent dans le cockpit.

Par rapport au 35, le comportement par petit temps s'est encore amélioré avec les 30 cm de mât supplémentaires et la jupe arrière bien dégagée ne traîne absolument pas d'eau. Pour effectuer des comparaisons avec d'autres modèles concurrents, il faut considérer le 37 tel qu'il est, c'est-à-dire plutôt léger pour sa longueur et bien voilé en conséquence. Il est évident que, si on le charge comme un bateau lourd, sa vivacité par petit temps ne sera qu'un souvenir.

La position du réservoir d'eau douce sous les couchettes avant

### **OVNI 37**

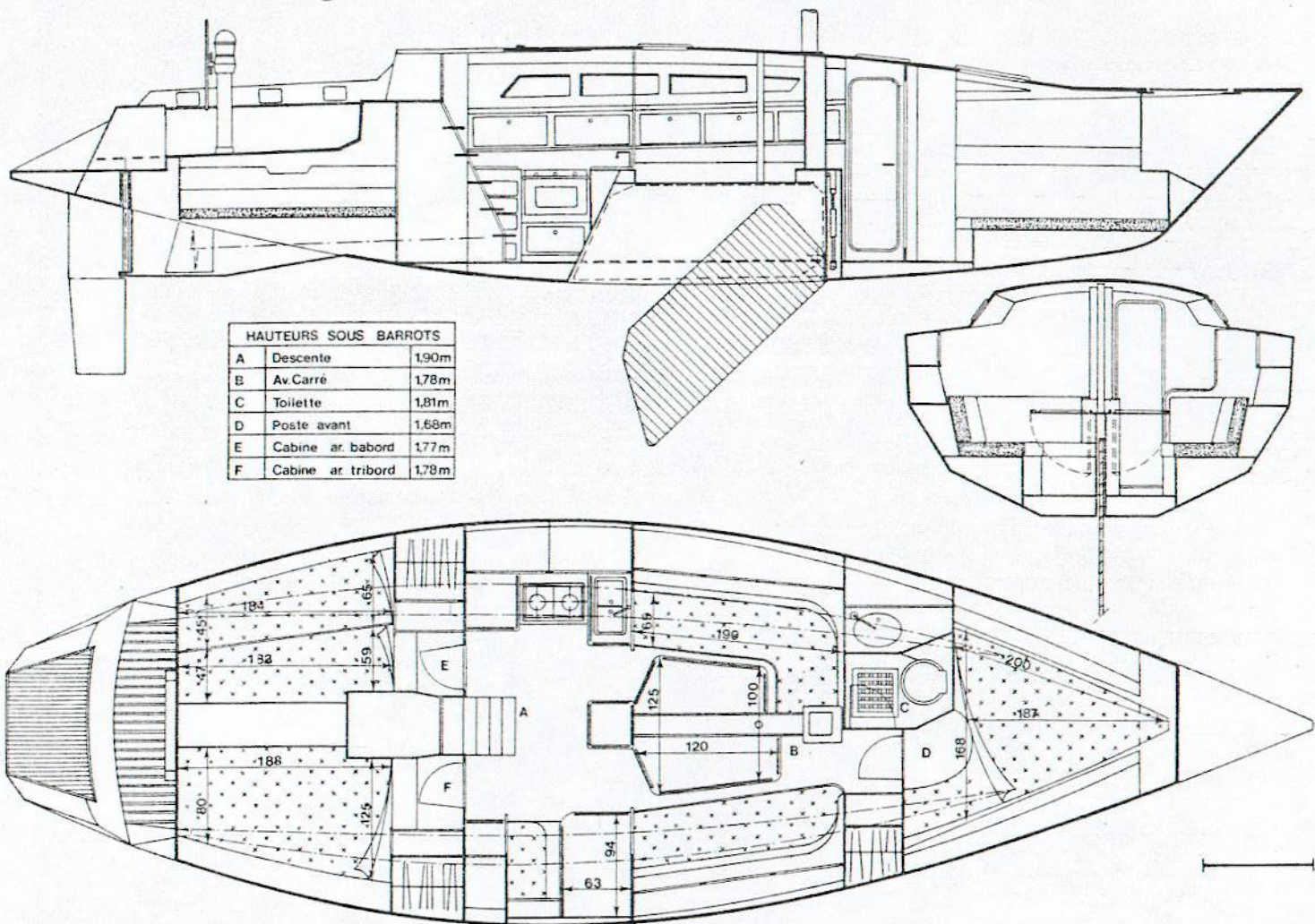
**Architecte :** Philippe Briand; **constructeur :** Alubat, ZI Les Plesses, 85100 Le Château-d'Olonne.

**Prix :** départ chantier avec grand-voile, génois

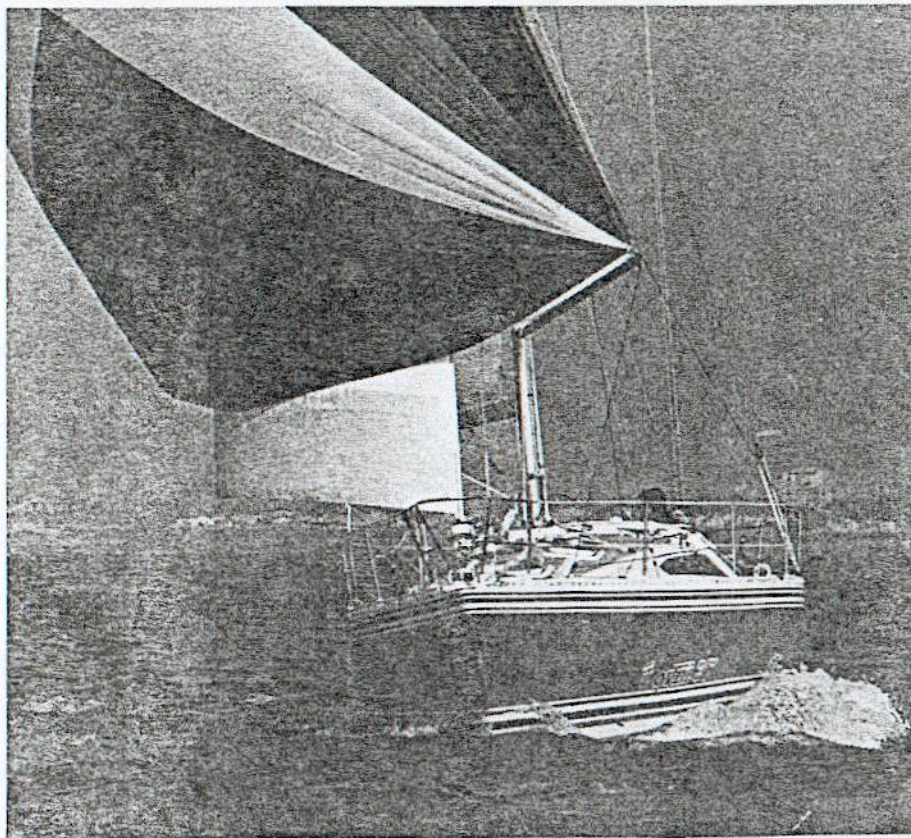
inter, trinquette et diesel Perkins 40 ch : 604860 F.

**Options :** peinture complète : 26533 F; tangon : 3154 F; accastillage de spi : 3722 F; spi : 11053 F; enrouleur de foc : 8539 F; génois à enrouleur (reprise inter) : 6878 F; tourmentin : 3083 F.

# Plans des emménagements



*Sous spi, ce dériveur allonge la foulée avec l'assurance des coques modernes.*



joue un rôle certain dans l'assiette longitudinale, et pour tirer des bords dans les petits airs comme pour marcher au moteur, il est préférable de faire le plein. Nous avons été surpris de constater qu'un chantier expert en chaudronnerie fournisse une vache à eau en plastique souple, mais le constructeur répond qu'il s'agit d'un souci d'économie et de compétitivité par rapport aux voiliers en polyester.

Nous avons effectué notre essai avec un propriétaire prenant possession de son 37 après un modèle à vocation plus sportive, et la raideur de son nouveau bateau l'a étonné agréablement, surtout la manière dont la coque se cale sur son bouchain et à partir de ce moment accuse les risées en accélérant. Nous avons eu quelques difficultés pour régler correctement le point de tire du génois, le rail étant calculé un peu juste pour faire ouvrir la chute avec un enrouleur monté assez haut sur l'étau. Malgré cela, l'Ovni 37 nous a donné l'impression d'une puissance accrue par rapport au 35, étant

# A LA BARRE DU OVNI 37

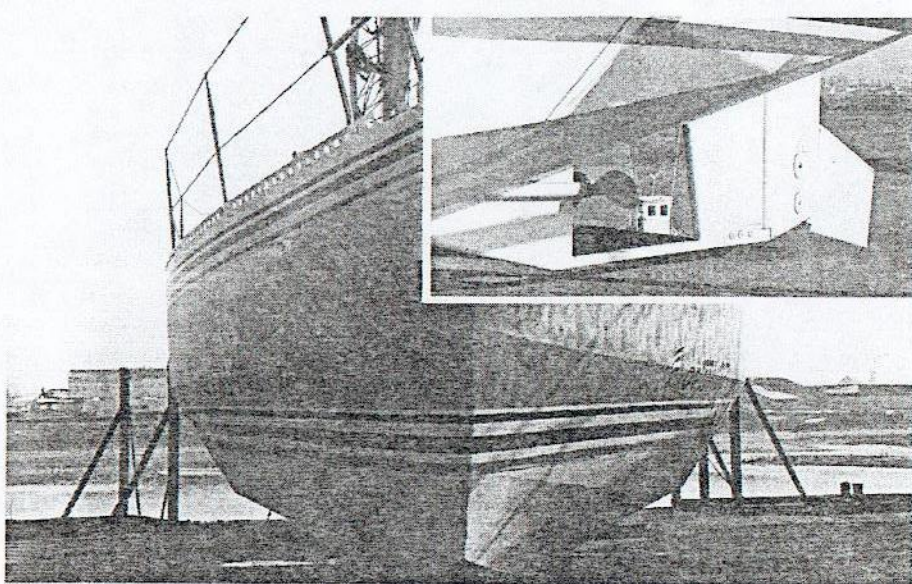
moins sujet à décrocher de façon un peu brutale lorsqu'il est surtoilé.

Les mouvements d'un dériveur intégral sont réputés pour leur douceur et le 37 n'échappe pas à cette règle, surtout lorsque les poids sont bien centrés. Pour cela, l'emplacement du canot de survie sous le plancher du cockpit, juste derrière le moteur, est bien calculé. Mais avec ce type de bateau, il faut être un peu moins gourmand en cap qu'avec un quillard profond et favoriser la vitesse, d'autant que l'élan arrière du 37 augmente nettement sa longueur de flottaison dynamique. Attention, il ne s'agit pas d'une formule polie pour expliquer que ce voilier remonte au vent comme la fumée, à l'instar de certains modèles baptisés de croisière pure. Non, il faut seulement pointer deux à trois degrés de moins qu'avec un quillard de course, la présence d'un enrouleur poussant également à ne pas piper.

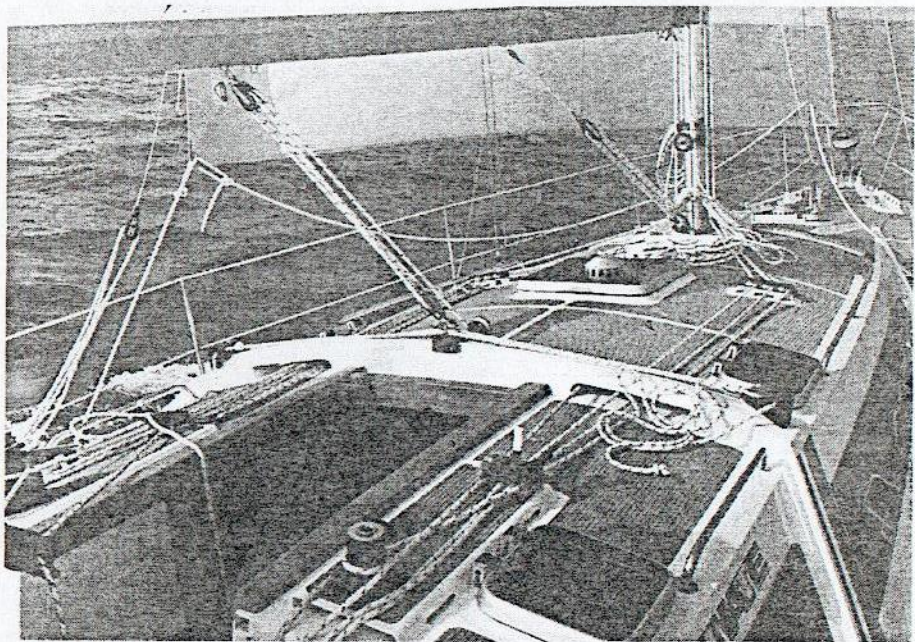
## **Trinquette et génois enrouleur : un couple presque idéal**

De série, le 37 est livré avec un gréement de cotre avec trinquette autovireuse. Malgré le petit travail supplémentaire pour envoyer et régler cette voile, cette configuration apporte une facilité supplémentaire pour adapter le plan de voilure à la force du vent et parfaire l'équilibre sous voiles; on peut également s'en servir pour tirer des petits bords dans un chenal, mais le plaisancier moderne préfère généralement le moteur, et le passage automatique du chariot d'écoute n'est pas toujours évident lorsque la trinquette est bordée pour le près.

Lorsque le bateau tire un peu sur sa barre au près, on peut remonter partiellement la dérive, comme sur un dériveur de sport, et la douceur de barre revient immédiatement. Dans l'ensemble, l'Ovni 37 n'exige pas d'effort physique du barreur à condition que le safran soit bien descendu à fond. Un bon réglage de l'interaction entre foc et grand-voile est nécessaire pour conserver une stabilité de route correcte, sinon la barre requiert une certaine attention pour suivre un cap précis. Comme tout bon voilier moderne, le 37 vire facilement de bord et le safran

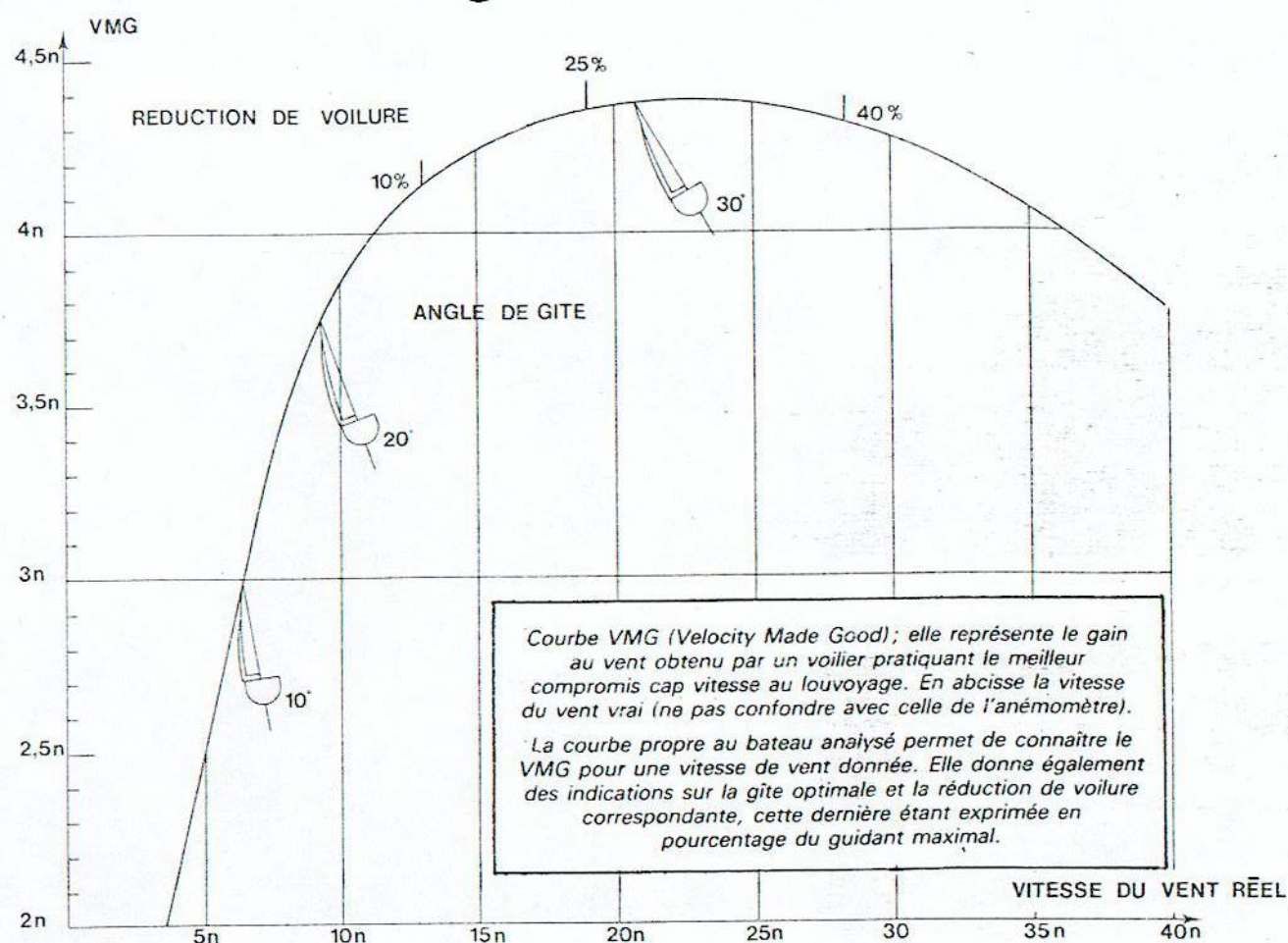


*L'échouage s'effectue directement sur les fonds renforcés, l'hélice est bien protégée dans une cage fermée.*



*Le rouf propose une belle surface pour la manœuvre et le repos. Sa «majesté» l'Ovni 37 dévoile des formes généreuses et stables.*

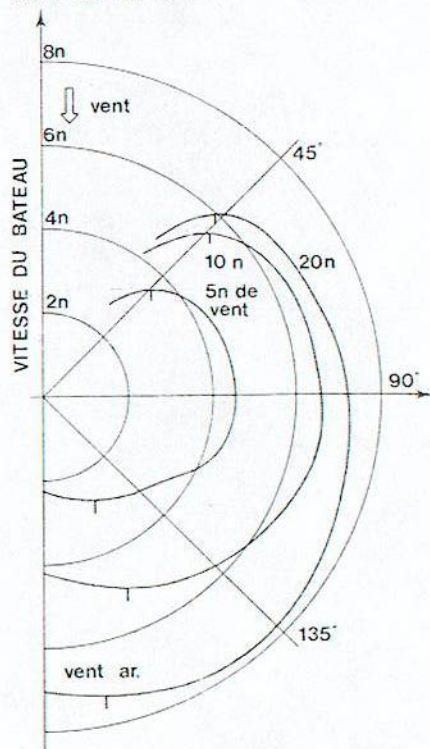




Les trois polaires ci-dessous représentent la vitesse de l'Ovni 37 en fonction du gisement, et pour trois vitesses différentes du vent réel.

Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires représentent le gisement pour lequel la meilleure progressive au vent arrière ou au louvoyage est obtenue.

La distance du point O, pôle ou origine, au tiret représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale la progression équivalente plein arrière, ou contre le vent (VMG).



## LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Dessiné par Philippe Briand, l'Ovni 37 a, en fait, la même carène que le 35 qui, pour la circonstance, a été rallongé par une longue voûte en grande partie émergée. En dehors de la longueur hors tout, on ne s'étonnera donc pas de constater que toutes ses caractéristiques sont celles d'un bateau de 10,50 m, et que nous avons retenu deux croiseurs de cette taille comme éléments de comparaison.

Conçue pour la construction en alliage léger, la carène est à triple bouchain avec de vastes fonds parfaitement plats. Un petit coup d'œil sur la diagonale bien tendue permet de vérifier que cette particularité n'affecte pas les lignes d'eau.

L'Ovni 37 est, bien sûr, un dériveur intégral et le safran se révèle en partie derrière le vaste aileron pour permettre un échouage d'autant plus aisé que les fonds plats doivent permettre d'éviter les béquilles. Bien voilé, il est crédité par l'ordinateur de performances flatteuses par petit temps et d'une façon générale au portant, alors que le près par vent plus frais se révèle moins favorable. Le quillard conserve donc un avantage dans ces conditions, sans que les écarts constatés, relativement faibles, ne viennent remettre en question l'option dériveur intégral, bien séduisante sur d'autres points.

Le meilleur VMG au près est obtenu pour 23 nœuds de vent réel et approche 4,4 nœuds, ce qui est une excellente performance. La courbe représentant le VMG en fonction du vent nous montre encore que la gîte augmente d'abord rapidement, puis la carène bien calée sur son bouchain ne devra atteindre 30° que pour un vent supérieur à 20 nœuds.

L'examen des polaires nous apprend que l'angle de remontée au vent permettant le meilleur VMG reste proche de 45°, et qu'au grand largue par 20 nœuds de vent, l'Ovni 37 approche de près la vitesse de 8 nœuds.

Rémi TRISTAN ■

garde une action de vitesse réduite.

Au portant, les formes larges et plates du 37 contribuent à un comportement sans surprise. Bien assis, ce voilier allonge sa foulée en profitant de toute la longueur de sa coque. La jupe longue favorise l'écoulement et nous n'avons constaté aucune tendance à faire cuiller. Le 37 tient bien son spi au largue et là encore, la dérive pivotante se révèle utile pour soulager le barreur en cas de besoin. Avec un voilier de ce genre, les alizés doivent être un régal.

## **Un confort marin, limité par la longueur utile de la coque**

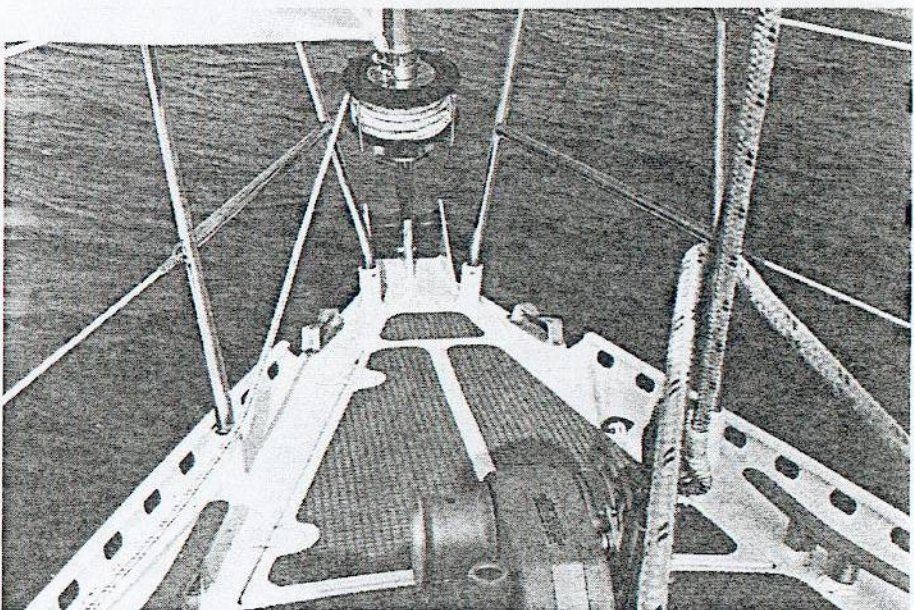
Intérieurement, le propriétaire d'un Ovni 35 ne se sentirait pas dépaysé en retrouvant presque tous les éléments de son bateau à leur place habituelle, à part bien sûr, la deuxième cabine arrière. Le chantier est resté fidèle aux menuiseries en orme qui ont d'ailleurs fait école chez certains concurrents et conservent l'avantage d'égayer les emménagements par leur clarté. Les associations de différentes couleurs de bois pour les vaigrages de bordé ou les grandes plaques sous le rouf paraîtront hardies aux amateurs de finition classique, mais il faut reconnaître que l'ensemble est plaisant, même s'il ne s'agit pas d'un travail d'ébéniste. Les morceaux de moquette collée ont disparu et c'est tant mieux. La seule surprise désagréable se produit lorsqu'on découvre la laideur des panneaux servant de planchers de couchettes. Un coup de rouleau serait le bienvenu sans aller jusqu'à demander des trous d'aération.

Comme sur le 35, le grand puits de dérive central sert de base à la table de repas, mais il est précédé près de la descente par un élément fixe de rangement bien pratique pour se caler lorsqu'on travaille à la cuisine. On tient facilement assis à sept autour de la table du carré, mais il faut choisir son côté avant de s'asseoir, le puits de dérive formant un barrage.

Ce n'est pas sans surprise que nous avons constaté des différences importantes entre plusieurs voiliers du même type que nous avons visités. En fait, à partir de certains élé-

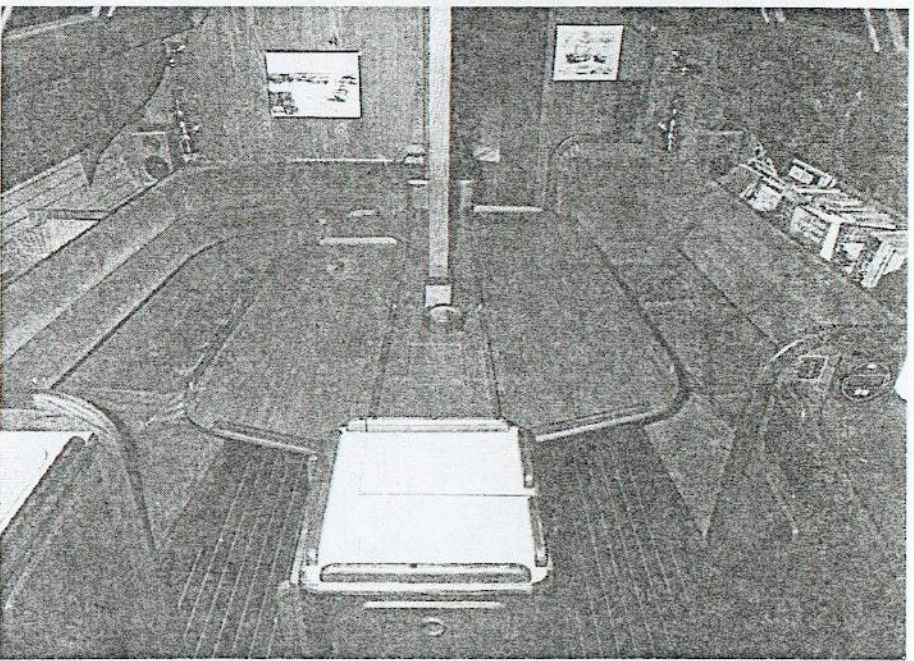


*Antidérapant efficace et teck véritable contribuent à l'agrément du cockpit.*



*Amarrage et mouillage disposent d'un accastillage efficace.*

*Le puits de dérive central est coiffé par une grande table.*



# ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

| Caractéristiques   | Ovni 37              | First 345               | Feeling 1040            |
|--|----------------------|-------------------------|-------------------------|
| Longueur de la coque . . . . .   | 11,50 m              | 10,55 m                 | 10,40 m                 |
| Longueur à la flottaison (L) .   | 8,68 m               | 9,08 m                  | 9,20 m                  |
| Bau maximal . . . . .  | 3,60 m               | 3,49 m                  | 3,61 m                  |
| Bau à la flottaison . . . . .  | 3,02 m               | 2,94 m                  | 3,01 m                  |
| Franc-bord avant . . . . .   | 1,22 m               | 1,20 m                  | 1,12 m                  |
| Franc-bord milieu . . . . .  | 1,07 m               | 0,93 m                  | 1,00 m                  |
| Tirant d'eau minimal . . . . .   | 0,54 m               | —                       | —                       |
| Tirant d'eau maximal . . . . .   | 2,04 m               | 2,02 m                  | 1,87 m                  |
| Tirant d'air . . . . .   | 15,10 m              | 15,00 m                 | 14,64 m                 |
| Déplacement en charge (L) .  | 6350 kg              | 6860 kg                 | 6750 kg                 |
| Poids en ordre de marche . .   | 5500 kg              | 5700 kg                 | 5600 kg                 |
| Poids du lest . . . . .  | 2300 kg              | 2050 kg                 | 2000 kg                 |
| Nature du lest . . . . .   | fonte                | fonte                   | fonte                   |
| Poids de la dérive . . . . .   | 151 kg               | —                       | —                       |
| Nature de la dérive . . . . .  | tôle alu             | —                       | —                       |
| Largeur des passavants . . . .   |                      | 0,55 m                  | 0,53 m                  |
| Catégorie de navigation . . . .  | 1 <sup>re</sup>      | 1 <sup>re</sup> N° 2262 | 1 <sup>re</sup> N° 2516 |
| Jauge en douane (tonneaux)   | 12,8 tx              | 10,3 tx                 | 11,79 tx                |
| Surface du triangle AV (1) . .   | 30,13 m <sup>2</sup> | 26,92 m <sup>2</sup>    | 26,80 m <sup>2</sup>    |
| Surface maxi du génois (2) .   | 46,28 m <sup>2</sup> | 40,97 m <sup>2</sup>    | 42,21 m <sup>2</sup>    |
| Surface du foc n° 1 . . . . .  | 26,72 m <sup>2</sup> | 28,08 m <sup>2</sup>    | 20,90 m <sup>2</sup>    |
| Surface de la grand-voile (3)  | 27,43 m <sup>2</sup> | 25,69 m <sup>2</sup>    | 25,60 m <sup>2</sup>    |
| Surface maxi (2 + 3) (V) . .   | 73,71 m <sup>2</sup> | 66,66 m <sup>2</sup>    | 67,81 m <sup>2</sup>    |
| Surface pour la jauge . . . . .  | 57,56 m <sup>2</sup> | 52,61 m <sup>2</sup>    | 52,40 m <sup>2</sup>    |
| Surface du maître couple<br>immergé en charge (B) . .  | 1,28 m <sup>2</sup>  | 1,56 m <sup>2</sup>     | 1,40 m <sup>2</sup>     |
| Surface de dérive totale . . .   | 5,81 m <sup>2</sup>  | 6,73 m <sup>2</sup>     | 6,51 m <sup>2</sup>     |
| Surface mouillée totale (M) .  | 25,44 m <sup>2</sup> | 26,46 m <sup>2</sup>    | 26,79 m <sup>2</sup>    |
| Position du centre de dérive<br>et du centre de carène CD<br>par rapport au milieu de la<br>flottaison (en % de L): CC | 9,7 %                | 4,7 %                   | 4,7 %                   |
| Ecart entre CV et CD en %<br>de L  | 3,5 %                | 3,5 %                   | 4,2 %                   |
|  | 19,7 %               | 19,4 %                  | 16,1 %                  |
| Stabilité initiale<br>MR par degré . . . . .   | 115,73 kgm           | 98,02 kgm               | 131,2 kgm               |
| Raideur à la toile<br>15° . . . . .  | 4,28                 | 3,27                    | 4,28                    |
| 30° . . . . .  | 7,80                 | 6,05                    | 7,81                    |

## 20 MILLES SUR ORDINATEUR

*(les vitesses des bateaux sont indiquées en nœuds)*

| ALLURE               | Gisement<br>du<br>vent | Ovni 37              |          |             | First 345 |          |             | Feeling 1040 |          |             |
|----------------------|------------------------|----------------------|----------|-------------|-----------|----------|-------------|--------------|----------|-------------|
|                      |                        | Vitesse du vent réel |          |             |           |          |             |              |          |             |
|                      |                        | 5 n                  | 10 n     | 20 n        | 5 n       | 10 n     | 20 n        | 5 n          | 10 n     | 20 n        |
| Louvoyage            | 0°                     | 2,50                 | 3,88     | <b>4,37</b> | 2,48      | 3,89     | <b>4,42</b> | 2,39         | 3,91     | <b>4,54</b> |
| Bon plein            | 45°                    | 3,54                 | 5,48     | <b>6,15</b> | 3,51      | 5,51     | <b>6,19</b> | 3,38         | 5,53     | <b>6,38</b> |
| Largue               | 90°                    | 4,57                 | 6,64     | <b>7,28</b> | 4,52      | 6,60     | <b>7,22</b> | 4,41         | 6,70     | <b>7,49</b> |
| Grand Largue         | 135°                   | 3,21                 | 5,72     | <b>7,82</b> | 3,09      | 5,60     | <b>7,70</b> | 3,07         | 5,55     | <b>7,84</b> |
| Vent arrière         | 180°                   | 2,50                 | 4,58     | <b>7,18</b> | 2,41      | 4,49     | <b>7,08</b> | 2,40         | 4,45     | <b>7,13</b> |
| Temps du<br>parcours |                        | 6h03'50"             | 3h43'47" | 3h03'34"    | 6h11'39"  | 3h45'26" | 3h04'06"    | 6h19'45"     | 3h45'09" | 2h59'25"    |

Calculs effectués par Rémi TRISTAN avec la collaboration du CRAIN



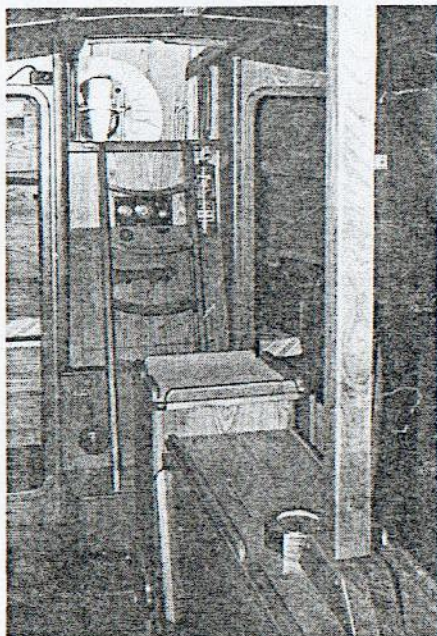
# A LA BARRE DU OVNI 37

ments de base, le chantier est prêt à faire des bateaux personnalisés et le client peut choisir entre quatre couchettes dans le carré ou des rangées de casiers derrière les banquettes. Notre propriétaire, quant à lui, avait opté, en marin expérimenté, pour une table à cartes le long du bordé qui lui procure des tiroirs et des placards supplémentaires. C'est la raison pour laquelle il est difficile de porter un jugement sur la capacité globale de rangements ou sur un détail comme la difficulté de s'asseoir devant la table à cartes standard, puisque rien ne s'oppose à faire modifier un élément qui ne convient pas. Il est néanmoins possible d'imaginer qu'avec une circulation limitée par la présence du puits, l'Ovni 37 n'est pas fait pour un équipage de plus de six personnes si l'on veut conserver un minimum d'espace vital. L'une des deux cabines arrière est normalement aménagée avec deux couchettes simples décalées en hauteur. Cette disposition est d'autant plus pratique que l'on pourra les utiliser en mer étant donné leur situation à un endroit où les mouvements de tangage sont réduits.

## Une impression de robustesse justifiée

En ce qui concerne la hauteur sous barrots, nous n'avons pas retrouvé partout les chiffres annoncés sur la notice du constructeur, non pas dans le carré où l'on mesure bien 1,90 m à la descente, mais dans les cabines arrière avec 1,77 m au lieu de 1,90 m et seulement 1,68 m au lieu de 1,80 m donné pour le poste avant. Dans ce dernier, les dimensions de la couchette double sont généreuses. Ce n'est pas le cas des cabines arrière où la présence du coffre moteur empiète un peu sur la largeur au niveau de la tête. Ces quelques centimètres manquant par-ci par-là illustrent bien le fait qu'il s'agit d'une coque rallongée après coup. Par ailleurs sa longueur de flottaison reste relativement limitée par rapport à sa longueur hors tout. Il est donc normal d'y trouver un confort intérieur qui se rapproche plus de celui d'un voilier de onze mètres que de douze mètres.

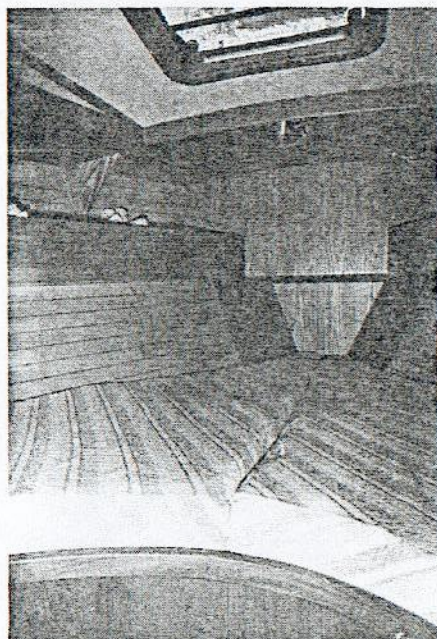
Le confort à la mer et au port sont souvent peu contradictoires. C'est le cas pour l'Ovni 37 dont la disposition en couloir facilite les déplacements à la gîte. Le constructeur n'a pas



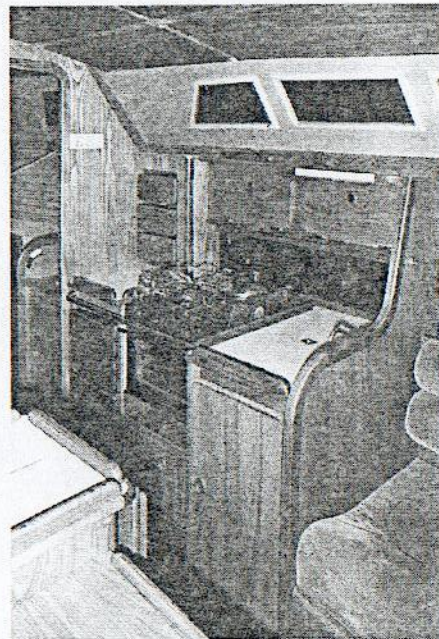
*Au milieu du puits, une épontille abrite le câble de dérive.*



*Peu de place pour s'asseoir derrière la table à cartes standard.*

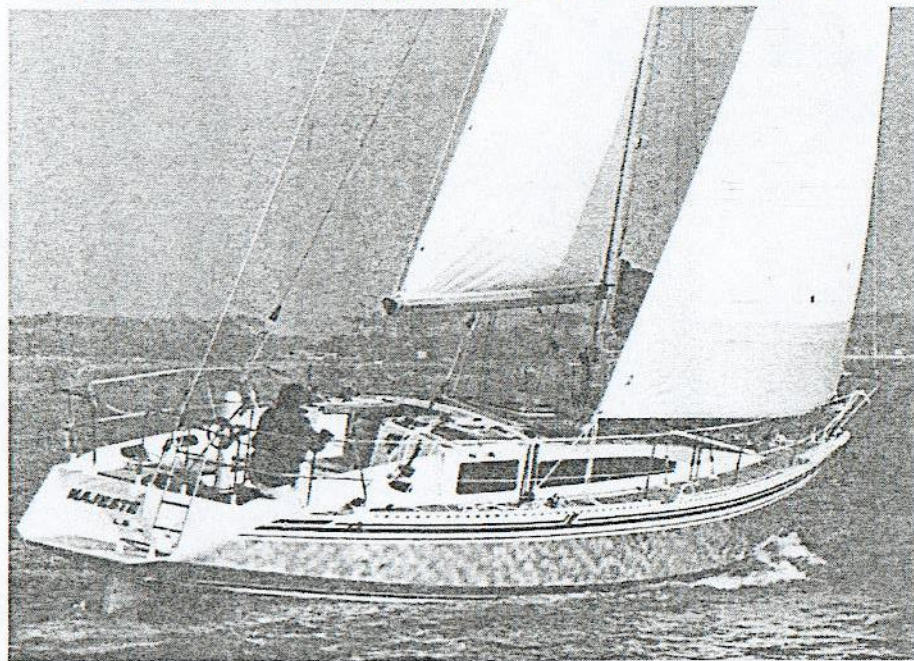


*Les vaigrages du poste avant sont en pin presque blanc.*



*La cuisine comporte de nombreux rangements.*

*Par petit temps, la barre exige un barreur attentif pour un cap précis.*



oublié les mains courantes aussi bien au-dessus de la cuisine et du coin navigation que sur le carré, et pour confirmer qu'il s'agit d'un voilier conçu pour naviguer vraiment, le plancher devant la descente est recouvert d'un revêtement antidérapant à pastilles qui forme une « zone humide ». On pourra donc sans scrupule s'y débarrasser de son ciré mouillé, mais le plan ne prévoit pas de penderie à proximité pour le faire sécher. Un détail supplémentaire à voir avec le constructeur !

S'il est difficile de se rendre compte de la robustesse d'une coque en polyester en regardant sa fabrication, la construction en alu se révèle beaucoup plus parlante. Il suffit de sopeser un morceau de tôle de 8 mm servant pour les fonds ou de vérifier la densité de la trame des renforts intérieurs pour avoir une bonne idée du sérieux de l'échantillonnage. La construction à bouchains vifs permet d'utiliser des tôles de grande longueur et de limiter ainsi le nombre de soudures. L'expérience du chantier transparait sur la coque brute où l'on constate un minimum de déformations des tôles de bordés bien planes. Pour obtenir ce résultat, tous les éléments sont découpés sur gabarit et assemblés sur un mannequin. Des ensembles comme le rouf et le cockpit sont préfabriqués et posés après coup, ce qui permet un montage facile de la mécanique avant le pontage. Détail intéressant, le moteur est légèrement désaxé de manière à pouvoir ainsi sortir l'arbre d'hélice sans démonter le safran.

Les gueuses formant le lest sont entièrement noyées dans de la résine à l'intérieur de caissons fermés hermétiquement par un couvercle soudé. Disposés de chaque côté du puits, ces caissons en renfort structure. La tôle de 30 mm d'épaisseur en alu servant de dérive est profilée sur ses bords d'attaque et de fuite et son maintien latéral est assuré par des glissières en acétal facilement accessibles pour un changement éventuel.

En standard, la coque est livrée poncée avec des bandes de peintures décoratives. On peut la laisser telle quelle comme le font de nombreux propriétaires depuis une période assez longue pour lever les doutes sur la longévité. Sinon, la peinture complète exige un supplément assez substantiel et il vaut mieux la prévoir avant la sortie du chantier pour être certain d'avoir affaire à des spécialistes de l'alliage léger.

Souvent le voilier en alu est con-

sidéré comme un bateau un peu marginal, plus destiné au laboureur des mers qu'au plaisancier moyen. Il faut dire que la relative facilité de mise en œuvre de ce matériau a tenté bien des architectes, aussi amateurs que les constructeurs intéressés. Dans un autre domaine, l'alliage léger est souvent utilisé pour des unités luxueuses, dont les propriétaires sont prêts à acquitter le prix d'une technologie poussée.

Le mérite du chantier Alubat est d'avoir su choisir une voie médiane. Par leur conception, ces dériveurs de croisière peuvent satisfaire les navigateurs hauturiers au tempérament d'explorateurs, mais ils restent parfaitement adaptés à la pratique de la plaisance telle qu'elle se pratique généralement sur nos côtes.

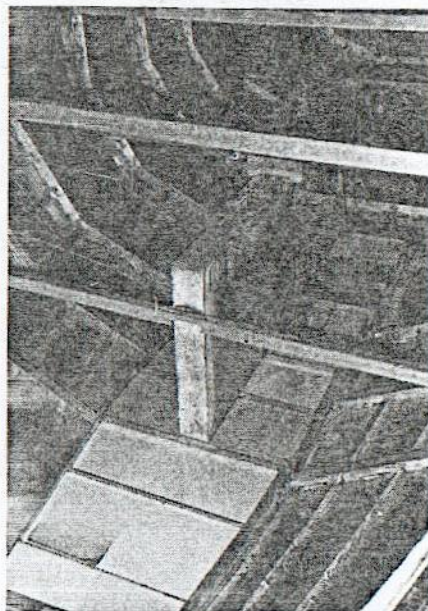
Par ses performances, l'Ovni 37 est tout à fait dans le coup par rapport à la plupart des voiliers en plastique comparables, compte tenu du fait qu'il faut également mettre en balance la facilité d'échouage. Souvent, cette dernière n'est obtenue qu'avec un lest rogné ou une version dériveur lesté dont on connaît la perte de rendement par rapport au quillard à grand tirant d'eau. En face de ces solutions, la cohérence du 37 est beaucoup plus séduisante.

En matière de prix, le constructeur tient à rester concurrentiel et ses tarifs le prouvent. Cela veut dire également que l'étendue de la fourniture est étudiée dans les moindres détails et qu'il n'y a rien de trop. Par exem-

ple, la jauge de carburant ne figure pas à l'inventaire, pas plus que le répartiteur de charge malgré la présence de deux batteries. Il s'agit là de détails significatifs, mais dans l'ensemble, il faut avouer que l'Ovni 37 échappe à toute critique en matière de sérieux de la construction et de l'accastillage.

Le fait de pouvoir obtenir certaines modifications sur mesure séduira certainement les plaisanciers avertis, mais il faut savoir que cet avantage constitue un certain luxe dont il faut savoir user avec mesure sous peine de perdre le bénéfice de la série.

**Jacques MONSAULT** ■



*Les gueuses du lest sont noyées dans des caissons pleins de résine.*

*La barre d'écoute avancée dégage un cockpit déjà spacieux.*

