

OVNI 365

# Marin d'eau dure

Pour beaucoup de candidats au grand voyage, l'Ovni représente le mouton à cinq pattes. Le 365 est le dernier-né du chantier des Sables d'Olonne. Plus à l'aise dans le petit temps, il s'améliore au près. Mouton à six pattes ?

TEXTE DE GILLES RUFFET - PHOTOS GILLES RUFFET ET EMMANUEL VAN DETH

L'Ovni se veut un oiseau de grand large, celui qui sait offrir à ses heureux propriétaires le plus grand confort, que ce soit à la voile, en mer ou au port. Mais répond-t-il vraiment à son programme de grand voyage ? C'est ce que nous avons essayé de savoir, lors d'un voyage qui nous a conduits des Sables d'Olonne à La Trinité-sur-Mer. De l'extérieur, un joli liston en bois rehausse agréablement la ligne du bateau. Depuis la jupe, l'accès à bord est facilité par la barre repliable Lewmar. Fixé sur la colonne de barre, le panneau de commande du moteur se trouve protégé, mais il faudra se contorsionner pour pouvoir lire les valeurs du compte-tours. Notre 365 est équipé d'une Max Prop. La réponse est instantanée, mais malgré la dérive en position basse, nous devons conserver une vitesse minimale pour rester manœuvrants, vitesse qui sera fonction, bien sûr, de

la force du vent. N'oublions pas que toute navigation heureuse se fait en général au portant ; les formes arrière généreuses de cette carène signée Marc Lombard sauront allonger la foulée (les modèles précédents ont été dessinés par Philippe Briand, mais aussi par le tandem Joubert/Nivelt). Il faut avoir goûté au plaisir des longues traversées à bord d'un dériveur intégral, dérive relevée au vent arrière, porté par des mouvements très doux, pour s'en convaincre. La capacité d'un dériveur à faire route contre le vent et la mer est moins évidente. Aujourd'hui, à quelques degrés près, le vent souffle exactement de la direction vers laquelle nous nous rendons. Rapidement, dans les bouffées, le vent apparent dépasse les 20 nœuds. Si on le compare à un quillard, le tirant d'eau réduit du dériveur intégral se paie par un déficit de raideur à la toile, et il ne faut pas hésiter à réduire, le bateau ne s'en portera que mieux. De série, sur le 365, la drisse de grand-

voile et les bosses de ris reviennent au cockpit, ce qui permet de manœuvrer à l'abri derrière la capote ; mais peut-être que le propriétaire de ce modèle ne connaît pas encore les joies que procure la prise de ris, au près dans la brise, en pied de mât, car il a souhaité que ces manœuvres y soient installées ! Aussi nous résignons-nous à nous y rendre et tester ainsi l'étanchéité de nos cirés. Dans 17 à 18 nœuds de vent, avec un ris, nous maintenons notre vitesse aux alentours de 6 nœuds, la mer du vent nous permettant de naviguer à peu près à 50° du vent réel. Vitesse qui reste stable même quand la brise faiblit légèrement à 15 nœuds.



LE COCKPIT EST DE BONNE TAILLE : 2,20 X 1,73 M. LA TABLE EST EN OPTION, ET D'APRÈS LE SKIPPER, TRÈS COMMODE POUR SE CALER.

# En net progrès au près, de même dans le petit temps.



**LES DORADES FAÇON ALUBAT SONT RÉALISÉES EN ALU ET DOTÉES D'UNE VRAIE CHICANE; LA VAGUE NE DEVRAIT PAS PASSER. BIEN SÛR, DANS DES CONDITIONS EXTRÊMES, IL RESTERA TOUJOURS LE BOUCHON.**

Soudain, dans une risée, le bateau gîte un peu plus et le speedo s'envole: 12 nœuds à l'afficheur! Et au près s'il vous plaît! Mais toute anomalie trouve son explication: pour diminuer les risques de voir les sondes endommagées lors des échouages, celles-ci ont été installées tout à l'arrière du bateau, à bâbord. Résultat: à la gîte, elles sortent de l'eau; la sonde de speedo devient anémomètre... D'où, parfois, au près bâbord amures, ces valeurs un tantinet fantaisistes. Côté manœuvres, hormis les réserves précédentes, le plan de pont est tout à fait cohérent, l'ergonomie y est soignée. Le barreur peut régler le génois, mais il n'a pas accès à

la grand-voile dont la barre d'écoute est fixée en avant de la capote. Une écoute en double, ramenée sur l'arrière, réglerait le problème; même si, sur un bateau de voyage, le barreur est le plus souvent remplacé par le pilote.

### Bonne surprise sous voiles

À la barre, au près, on apprécie l'immense capote, dans l'air du temps, pas très esthétique mais diablement efficace contre la pluie, le vent et les embruns. Le siège de barre est plutôt agréable, mais pour voir ce qui se passe devant, il faut monter sur les bancs. Au près, comme souvent, on verra mieux la mer sous le génois

depuis l'intérieur du bateau, à travers les hublots. Les dossiers des bancs du cockpit sont à bonne hauteur, les assises, recouvertes de tasseaux en teck, se prolongeant jusqu'à la jupe. L'endroit sera idéal pour les séances de bronzette au portant dans l'alizé. Notre bateau n'étant pas équipé de trinquette ni de son étai (ils sont en option), le capelage est repris sur deux puissantes bastaques qui reviennent à l'arrière du cockpit.

C'est au près que l'on voit si les emménagements d'un bateau sont confortables en navigation. Dans la descente, l'antidérappant s'avère efficace, et les mains courantes sont bien placées. À la table à cartes, équipée de hautes fargues, il est agréable de garder les fesses calées sur le siège de quart, incurvé, réalisé en lattes de bois. Du très classique et très efficace. Une première conclusion s'impose: l'Ovni 365 est apte aux longues traites au près. La nuit va bientôt tomber. La météo nous annonce pour ce soir un vent de force 3, en plein dans le nez. Nous roulons le génois puis démarrons le moteur. La grand-voile est immobilisée dans l'axe, bordée, jusqu'à ce que... le pontet qui retient la poulie d'écoute, sur la bôme, ne cède. Bien sûr, il avait travaillé avant, et il n'a lâché que maintenant. En y regardant de plus près, cela n'est pas surprenant: l'immense



**LES BALCONS DE MÂT (EN OPTION) SONT TROP PROCHES DE L'ESPAR: L'ÉQUIPIER, À L'INTÉRIEUR, NE PEUT PLUS WINCHER, ET À L'EXTÉRIEUR, IL N'EST PLUS TENU.**

LE SAFRAN SE MANŒUVRE À L'AIDE D'UN VÉRIN HYDRAULIQUE. À NOTER QUE SI, DÉSORMAIS, LA PLUPART DES DÉRIVEURS ALU CONCURRENTS SONT ÉQUIPÉS DE DEUX SAFRANS, LES OVNI (À L'EXCLUSION DU 455), EUX, N'EN ONT TOUJOURS QU'UN SEUL.



L'IMMENSE CAPOTE COMMANDE LE RAIL DE GRAND-VOILE ET PAR LÀ MÊME L'ANCRAGE DE L'ÉCOUTE SUR LA BÔME; LE BRAS DE LEVIER REND TROP INTENSES LES EFFORTS SUR LE PONTET.



LA DÉRIVE EST PIVOTANTE ET SE MANŒUVRE DEPUIS L'EXTÉRIEUR, SOUS LA CAPOTE, PAR L'INTERMÉDIAIRE D'UN PALAN.

LA BARRE À ROUE REPLIABLE FACILITE L'ACCÈS À BORD DEPUIS LA JUPE.



LA CHAISE DE MOTEUR HORS-BORD EST TRÈS BIEN PLACÉE, SUR L'ARRIÈRE. ELLE PERMET D'ATTRAPER DIRECTEMENT LE MOTEUR DEPUIS LA JUPE POUR LE METTRE EN PLACE SUR L'ANNEXE, ET VICE-VERSA.



LA TRANSMISSION DE LA COLONNE DE BARRE EST À CARDAN. LES LATTES CENTRALES S'ENLÈVENT TRÈS FACILEMENT POUR INSTALLER LA BARRE DE SECOURS. LA COMMANDE DE COCKPIT (RAYMARINE 6002) EST BIEN PROTÉGÉE ET PREND PLACE DANS UN PETIT LOGEMENT ENCASTRÉ, À TRIBORD PRÈS DU BARREUR.



LA DELPHINIÈRE FACILITE LES MANŒUVRES DE MOUILLAGE.

# L'aménagement « massif »



LE PANNEAU DE PUIXS DE DÉRIVE S'ESCAMOTE PAR SIMPLE PRESSION. IL SUFFIT D'ENLEVER QUATRE VIS POUR ACCÉDER À L'INTÉRIEUR.

LES PANNEAUX EN CONTREPLAQUÉ SOUS LA COUCHETTE AVANT SONT DIVISÉS, CE QUI FACILITE LA MANIPULATION QUAND IL FAUT ALLER Y CHERCHER QUELQUE CHOSE.



DEVANT LA CUISINIÈRE, LA HAUTEUR SOUS BARROT EST DE 1,87 M. L'USAGE DE LA POMPE À PIED À EAU DE MER N'EST PAS PRATIQUE, IL FAUT FAIRE LE GRAND ÉCART ENTRE LA POMPE ET L'ÉVIER.



LA CABINE ARRIÈRE MESURE 2 X 1,50 M. LA HAUTEUR Y EST PARTOUT SUPÉRIEURE À 1,90 M. LA COUCHETTE EST BORDÉE DE PETITS ÉQUIPETS TRÈS PRATIQUES. COMME À L'AVANT, CETTE CABINE EST ÉQUIPÉE DE DEUX PLACARDS, L'UN AMÉNAGÉ EN ÉTAGÈRES ET L'AUTRE EN PENDERIE.

LA CAISSE À OUTILS PREND PLACE SOUS LA DESCENTE, TOUT COMME LE MOTEUR. POUR LES INTERVENTIONS SUR LES CÔTÉS, IL FAUDRA PASSER PAR D'AUTRES TRAPPES, SITUÉES DANS LES TOILETTES OU DANS LA CABINE ARRIÈRE.



LA RELATIVE EXIGÜITÉ DES COFFRES EST HEUREUSEMENT COMPLÉTÉE PAR LA SOUTE, QUI SERA ADAPTÉE AUX EXIGENCES DE CHACUN DES ÉQUIPAGES.



LA HAUTEUR SOUS BARROT DEVANT LE LAVABO EST DE 1,80 M. LES OVNI SONT DÉSORMAIS ÉQUIPÉS EN SÉRIE DE RÉSERVOIRS À EAUX NOIRES; CELUI À EAUX GRISES, EN REVANCHE, RESTE UNE OPTION.



LE RANGEMENT DES CARTES PAPIER SOUS L'ABATTANT EST À PEINE SUFFISANT. ON POURRA GLISSER QUELQUES OUVRAGES NAUTIQUES SOUS LE TABLEAU ÉLECTRIQUE.

# privilégie la facilité d'accès.



© L. NAUTIQUES - EVD

capote oblige à frapper l'écoute quasiment au centre de la bôme; les efforts de bras de levier sont donc importants. Une fois à l'intérieur, je me glisse dans mon duvet et savoure la qualité de l'insonorisation, très soignée. On croirait le moteur lové dans un cocon. Le Volvo qui équipe notre bateau va nous conduire jusqu'à La Trinité sans problème. Un gros moteur (55 chevaux au lieu de 40), ça pousse.

### Du bois à profusion

Un très bon point est à attribuer au rangement de la caisse à outils, sous la descente; cet équipet reçoit également le filtre à eau du moteur et le siphon anti-retour de l'échappement, donc très faciles d'accès. Juste dessous, sous la descente escamotable, le moteur est assez accessible. Pour certaines interventions (filtre à gazole...), d'autres trappes, un peu justes à notre avis, sont situées dans les toilettes ou dans la cabine bâbord. En voyage, chacun effectue soi-même l'entretien, et il est appréciable de le faire dans de bonnes conditions. Ce 365 est fidèle à la répu-

tation des bateaux du chantier, robustes, faits pour durer. On ne lésine pas sur la quantité de teck, aussi bien dans l'épaisseur des assises que sur les caillebotis de fond de cockpit. On reconnaît sans problème un bateau fait pour naviguer: partout où cela est nécessaire, on dispose de fargues à bonne hauteur. L'encadrement de la descente est tout aussi généreux. Idem pour les emménagements, où l'on aimerait peut-être voir s'affiner le côté « massif » qui s'en dégage. Le bois clair sait pourtant restituer la lumière qui entre à profusion par les surfaces vitrées. Le cadre de vie est très agréable. La longue cuisine se présente en deux parties: le bloc des éviers, qui prend place au centre du bateau, fait face au plan de travail recouvrant le frigo, le volume de ce dernier paraissant tout à fait suffisant. La remarque sur les fargues de la table à cartes vaut aussi pour la cuisine: elles sont hautes et robustes. À noter que le chantier Alubat peut envisager, sur devis, un agencement personnalisé de la cuisine. La disposition du carré est classique. En navigation, table rabais-

sée, selon l'amure, on y sera bien pour les quarts de nuit. La cabine à l'arrière bâbord est spacieuse, avec une hauteur sous barrot suffisante pour se déshabiller. En face, à tribord, la soute est accessible par une porte dans le fond des toilettes, ainsi que par un panneau de coffre dans le cockpit. Il s'agit en fait d'un véritable local technique, suffisamment volumineux pour accueillir annexe, défenses, mais aussi dessalinisateur et, pourquoi pas, le compresseur pour les accros de la plongée. Le ballon d'eau chaude y trouve également sa place. S'agissant d'une zone humide, elle reçoit tout logiquement le placard à cirés. De série, cette soute n'est pas isolée partout, et sous les tropiques, ou dans les zones froides, il faudra l'améliorer. Dans les fonds, pour éviter tout grincement, les ajustages sont extrêmement serrés, avec une contrepartie cependant: ils sont parfois difficiles à remettre en place. Le marin exigeant trouvera sans aucune hésitation le bonheur sur l'eau à bord de cet Ovni 365, un très bon compagnon pour partir. ■ GR

AU NOMBRE DE TROIS, LES COFFRES DE LA JUPE REÇOIVENT NOTAMMENT LA BOUTEILLE DE GAZ (LE CUBE) ET LA SURVIE.

# Ovni: une gamme dériveur tout

Depuis 1979 avec l'Ovni 28, la gamme est restée fidèle au concept du

# alu de 36 à (bientôt) 50 pieds

bateau de voyage. Ses points forts: robustesse et tirant d'eau réduit.

## Ovni 365

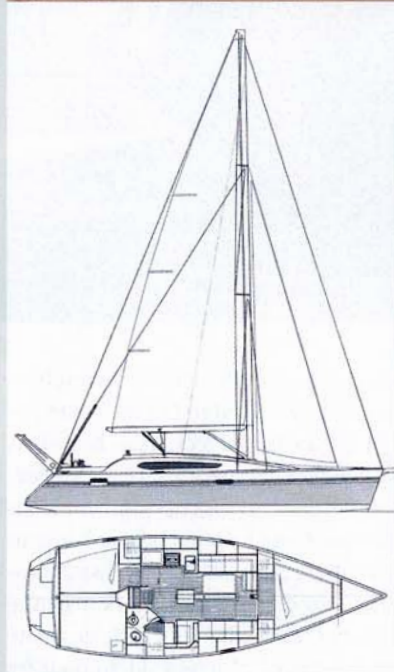
La patte de Marc Lombard pour le dernier-né



Architecte: Marc Lombard  
Lancement:  
Longueur de coque: 11,44 m  
Longueur à la flottaison: 10,67 m  
Largeur: 3,92 m  
Tirant d'eau: 0,77/2,35 m  
Déplacement: 8800 kg  
Lest: 2800 kg  
Surface de grand-voile: 31,00 m<sup>2</sup>  
Surface de génois: 40,00 m<sup>2</sup>  
Capacité eau: 320 l  
Capacité gazole: 180 l  
Moteur: 40 Ch  
Prix: 203320 euros

## Ovni 395

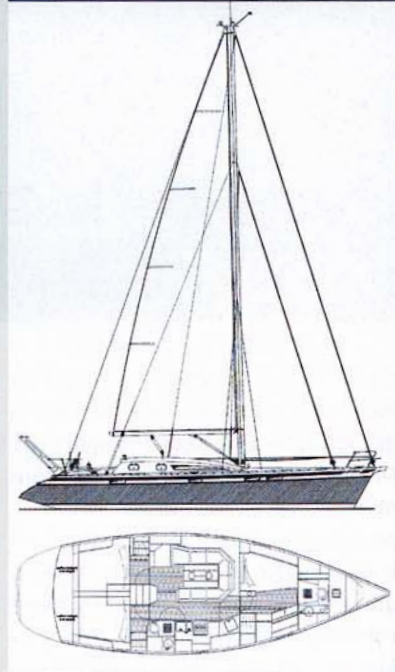
Le best-seller du chantier des Sables d'Olonne



Architecte: Philippe Briand  
Lancement: 2004  
Longueur de coque: 12,22 m  
Longueur à la flottaison: 10,30 m  
Largeur: 4,10 m  
Tirant d'eau: 0,58/2,10 m  
Déplacement: 8800 kg  
Lest: 3200 kg  
Surface de grand-voile: 35,20 m<sup>2</sup>  
Surface de génois: 48,50 m<sup>2</sup>  
Capacité eau: 430 l  
Capacité gazole: 250 l  
Moteur: 55 Ch  
Prix: 229632 euros

## Ovni 435

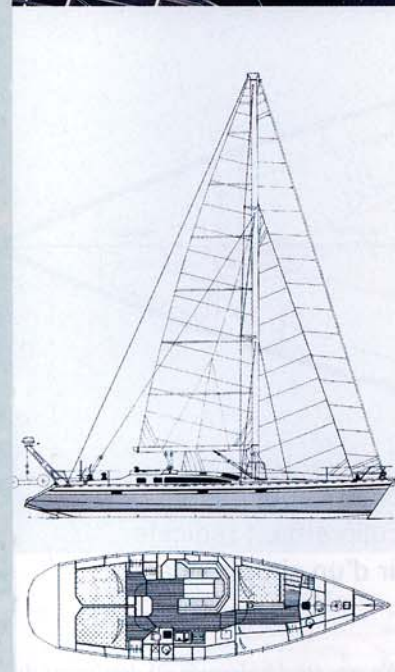
La vraie bonne taille pour le grand départ



Architecte: Philippe Briand  
Lancement: 2000  
Longueur de coque: 12,90 m  
Longueur à la flottaison: 10,59 m  
Largeur: 4,22 m  
Tirant d'eau: 0,74/2,54 m  
Déplacement: 10300 kg  
Lest: 3600 kg  
Surface de grand-voile: 35,00 m<sup>2</sup>  
Surface de génois: 52,50 m<sup>2</sup>  
Capacité eau: 610 l  
Capacité gazole: 300 l  
Moteur: 55 Ch  
Prix: 271492 euros

## Ovni 455

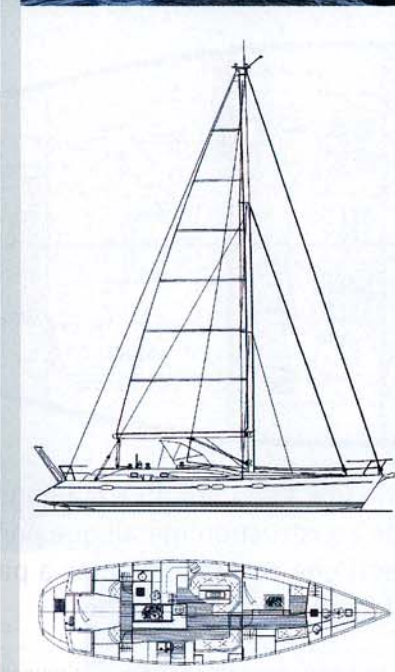
Carrière bien remplie, il va bientôt quitter le catalogue



Architecte: Philippe Briand  
Lancement: 1994  
Longueur de coque: 14,50 m  
Longueur à la flottaison: 12,60 m  
Largeur: 4,35 m  
Tirant d'eau: 0,95/2,40 m  
Déplacement: 12500 kg  
Lest: 4000 kg  
Surface de grand-voile: 44,00 m<sup>2</sup>  
Surface de génois: 65,00 m<sup>2</sup>  
Capacité eau: 600 l  
Capacité gazole: 400 l  
Moteur: 55 Ch  
Prix: 358800 euros

## Ovni 455 CC

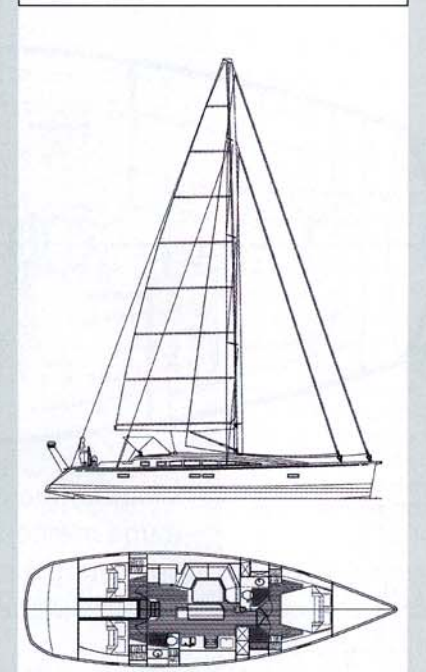
CC comme cockpit central: Ovni à la sauce anglaise



Architecte: Philippe Briand  
Lancement: 2000  
Longueur de coque: 14,64 m  
Longueur à la flottaison: 12,60 m  
Largeur: 4,35 m  
Tirant d'eau: 0,95/2,40 m  
Déplacement: 13000 kg  
Lest: 4000 kg  
Surface de grand-voile: 44,00 m<sup>2</sup>  
Surface de génois: 65,00 m<sup>2</sup>  
Capacité eau: 600 l  
Capacité gazole: 400 l  
Moteur: 78 Ch  
Prix: 400660 euros

## Ovni 495

Nouvelle génération: le design peut créer la surprise



Architecte: Philippe Briand  
Lancement: 2007  
Longueur de coque: 14,95 m  
Longueur à la flottaison: 13,25 m  
Largeur: 4,49 m  
Tirant d'eau: 0,95/3,15 m  
Déplacement: 12500 kg  
Lest: 4000 kg  
Surface de grand-voile: 50,00 m<sup>2</sup>  
Surface de génois: 70,00 m<sup>2</sup>  
Capacité eau: 600 l  
Capacité gazole: 360 l  
Moteur: 75 Ch  
Prix: 454480 euros