

100 MILLES A BORD



**Ovni 395**

**Un baroudeur tout**



*Si la carène à bouchains  
vifs en aluminium des Ovní  
est caractéristique  
de la marque, le galbe du rouf  
se démarque heureusement  
des précédentes  
productions Alubat.*

**terrain**

*Un croiseur dans un écrin de sable : une véritable image d'Épinal pour les Ovní. A bord du 395, nous avons pu constater qu'ils ont aussi de solides qualités nautiques et pratiques à faire valoir.*

Texte : Loïc Madeline. Photos : Odile Boyé-Carré.

C'est l'instant magique : la mer, en se retirant, découvre une fragile virgule de sable que viennent ourler les vagues. Doucement, tout doucement, l'étrave de *Tubalcain* se rapproche de ce rivage vierge. A l'avant, prêts à mouiller, nous distinguons le relief du sable sous l'eau. Dans le cockpit, le sondeur perd ses repères : 1,50 m, 1,20 m puis plus rien. Sans un bruit, notre Ovni s'immobilise face à la pente. Un équipier saute à terre pour aller déposer l'ancre à quelques mètres du bateau. Même si nous sommes tout proches de La Rochelle, il est difficile de masquer notre plaisir. Pour quelques dizaines de minutes, le banc du Bûcheron qui ferme l'entrée du fier d'Ars nous est pour ainsi dire réservé. Un bonheur facile lorsque l'on dispose d'un dériveur intégral mais dont on ne se lasse pas. Bien sûr, et les propriétaires de ces bateaux de voyage le confirment sans difficulté, l'échouage est exceptionnel dans un programme de grande croisière. Bateau trop lourd, météo incertaine, marnages trop faibles ou fonds suspects : personne ne veut risquer la sécurité de son bateau pour goûter au plaisir de la plage. Mais nous aurions vraiment regretté de ne pas nous offrir cette parenthèse pendant l'essai de cet Ovni 395.

### L'héritage Alubat

Car il nous tardait de mettre à l'épreuve l'espace de quelques jours la bonne impression que nous avait laissée ce bateau découvert l'an dernier au Grand Pavois de La Rochelle. Et c'est ainsi que nous nous sommes retrouvés sur *Tubalcain*, un modèle flambant neuf amarré aux Sables d'Olonne. Nous ne sommes qu'à quelques kilomètres du site historique du chantier Alubat. Le 395, depuis la chaudronnerie jusqu'à la peinture de pont, est entièrement fabriqué à Château d'Olonne. Constructeur atypique et spécialisé, Alubat sort néanmoins plus de cinquante voiliers par an. Sa spécialité, depuis la sortie d'un certain Sonate (un 28 pieds apparu en 1982 et déjà dessiné par Philippe Briand), c'est le dériveur intégral en alliage d'aluminium. Et l'Ovni 395 reprend avec brio cet héritage. Sa coque à bouchains vifs présente des



Un parcours très classique pour ce « 100 milles » réalisé en un peu plus de 48 heures entre les îles d'Yeu et de Ré. Mais rien ne vous oblige à le faire aussi vite !

bordés non peints, si l'on excepte la bande blanche qui souligne le liston et affine heureusement un franc-bord conséquent. Le rouf tout en courbes et habillé d'un grand hublot est réussi et ménage de très larges passavants. Il faut dire qu'avec un maître bau de 4,10 m, l'espace ne manque pas, comme nous pourrions

le constater tout au long de ces trois jours. Nous disposons d'une version deux cabines, assurément la mieux adaptée à un programme de grande croisière. On y trouve un très vaste coffre en arrière des toilettes, prêt à se transformer en local technique pour y installer dessalinisateur ou établi. Il s'agit d'ailleurs lo-

giquement de la version qui connaît le plus de succès. Nous l'inspecterons en détail plus tard car pour l'instant, il nous tarde de partir. Au sortir du chenal, nous mettons le cap sur l'île d'Yeu, distante d'une trentaine de milles avec l'ambition de dîner au mouillage dans l'anse des Vieilles. Pour ce premier



bord, nous n'avons pas choisi le plus difficile. Le vent est en effet de secteur sud et pour ne rien gâcher, le courant nous accompagne. Nous effectuerons même une bonne partie de la route avec les voiles en ciseaux. Le barreur n'a aucun mal à tenir l'Ovni légèrement sur la fausse punne. La grand-voile entièrement latée – une option que nous apprécions à l'envoi comme à l'affalage – ne bouge pas et le génois tient très bien sans qu'il soit nécessaire de sortir le tangon. Nous avons même relevé la dérive pour l'occasion : les bouts de commande de cette dernière reviennent à plat pont sur un palan.

### Une cuisine très complète

Et comme elle n'est pas lourde – il s'agit d'une simple tôle d'aluminium affûtée sur ses bords d'attaque et de fuite – la remonter n'exige pratiquement pas d'efforts. Sur le trajet, nous tenons une moyenne de 7 nœuds sur le fond. Même si le courant nous était au départ favorable, c'est plus qu'honorable. A l'approche de l'île nous décidons un détour par Port Joinville. En cette veille de vacances, le port est animé par le trafic des vedettes à passagers. Mais nous

*La silhouette du 395 est plutôt réussie avec son liston souligné d'un filet de bois.*

*Le barreur a les winches de génois à portée de main. Notez la sortie du bout de relevage de la dérive, au milieu du roof.*

profitons d'une pause pour en sortir à la voile. Devant les jetées, nous croisons la gamme de catamarans à moteur Fontaine-Pajot, en grande séance photos. Pour le dîner, nous décidons de nous poser juste devant la plage de Ker Chalon. Nous mouillons dans seulement deux mètres d'eau sur un fond de sable qui ne nous cache rien de la position de l'ancre. La préparation du repas nous donne l'occasion de faire connaissance avec la cuisine. Et d'abord avec le circuit de gaz. Le brûleur ne s'allume pas : c'est la bouteille qui était fermée. Nous la trouvons dans son coffre dédié, sur le tableau arrière. Elle alimente le réchaud monté sur cardan, soit un four et deux feux. Les rangements sont nombreux au-dessus des plans de travail ou sous le réchaud. Une tablette pivotante entre l'évier (deux bacs)



DOR. PHOTO

LE SKIPPER

## D'abord compétent

L'œil souriant, la cigarette vissée au coin de la bouche, Vincent Morel, 43 ans, est un skipper d'une efficacité redoutable. Les manœuvres sont claires, les gestes rapides et les cris absents. Compagnon de premier choix, il est capable de vous narrer par le petit bout de la lorgnette l'histoire de la course au large. Mais Vincent est d'abord un spécialiste de la maintenance et de la préparation des voiliers. A son compte depuis plusieurs années, il répond aux demandes des chantiers et des propriétaires. Un parcours atypique pour cet amateur de montagne et de sports mécaniques. Quittant sa Suisse natale pour s'installer en Vendée, il a façonné son savoir-faire par de multiples expériences. Tour à tour moniteur de voile, convoyeur transatlantique et préparateur des voiliers du Vendée Globe, il a aussi participé à de nombreuses régates. De quoi faire du port des Sables-d'Olonne, où il a installé sa petite entreprise, un centre technique sûr et certainement plein d'avenir. **Vince Boats, tél. : 06 15 51 18 51.**



**Le Suisse de La Chaume connaît son affaire.**

et le meuble central de rangement transforme la cuisine en long en cuisine en L. C'est astucieux et cela agrandit d'autant la surface de travail. Le dîner terminé, une lumière dorée nous incite à prendre l'annexe pour rejoindre la terre. Grâce à une plage avant totalement dégagée, le gonflage est rapide. Après quelques coups d'aviron, l'annexe trouvera sa place sous le portique arrière moyennant le bricolage de deux palans de fortune. Le soleil disparaît à l'horizon et il nous faut déjà repartir.

## Plus vite, au moteur

Nous avons prévu de rejoindre Ré pour échouer le lendemain et non seulement le vent est pile dans l'axe mais en plus il est maintenant vraiment faiblard - tout juste 6 nœuds de vent réel - c'est bien peu pour ce voilier qui ne doit pas être loin des 10 tonnes en charge. Le moteur s'impose, il serait sinon difficile de rejoindre notre destination pour la prochaine marée. La vitesse sous voiles nous avait agréablement surpris, les performances au moteur sont également remarquables. Le Volvo de 55 chevaux, monté sur arbre, nous emmène à 6,8 nœuds en régime de croisière (2 200 tr/min). Mais les orages sur zone ne nous permettront pas de tenir ce rythme très longtemps : le vent se lève et la mer se durcit. Et avec une carène plutôt plate qui salue énergiquement les vagues, le confort devient vite aléatoire pour le quart de repos. Toujours face au vent, nous décidons d'envoyer la grand-voile avec un ris et de tirer des bords, appuyés par le moteur. Et grand bien nous



## ZOOM

- 1 La baïe à mouillage, équipée d'un guindeau électrique (1 000 W), est très profonde. Un double davier déporte la chaîne en avant de l'étrave.
- 2 La cabine avant dispose d'une hauteur sous barrots de 1,90 m.
- 3 Sa couchette est particulièrement large à la tête (2,20 m pour 1,96 m de long). Sa table de coré bénéficie de belles fatigues. Dépliée, elle mesure 1,42 m par 1,25 m. Repliée, elle s'incruste dans le puits de dérive.
- 4 Les couchettes du coré mesurent 1,94 m de long pour 0,61 m de large.
- 5 Ce meuble central offre un bon appui en navigation, du volume de rangement et complète les plans de travail de la cuisine.
- 6 La table à cartes fait 0,92 m par 0,66 m. Des consoles sont en place pour recevoir l'instrumentation électronique et le siège du navigateur peut abriter la sécu.
- 7 Le cabinet de toilette (1,94 m de sous barrots) abrite une belle penderie à cirés. Il offre aussi un grand accès au coffre arrière bâbord, véritable local technique.
- 8 La cabine arrière bénéficie de deux hublots pour son opération. La taille de la couchette double est de 1,85 m par 2 m et la hauteur sous barrots est de 1,94 m.
- 9 Le cockpit est habillé de teck. Les bancs de 2,30 m de long offrent une assise de 48 cm de large. L'espace entre les bancs mesure 1,09 m. C'est aussi la longueur de la table de cockpit (pour 0,79 m de large une fois dépliée).
- 10 La jupe est équipée d'une échelle de bain, d'une baïe à mouillage, d'une douche, d'un davier et d'un emplacement pour le radeau de survie.



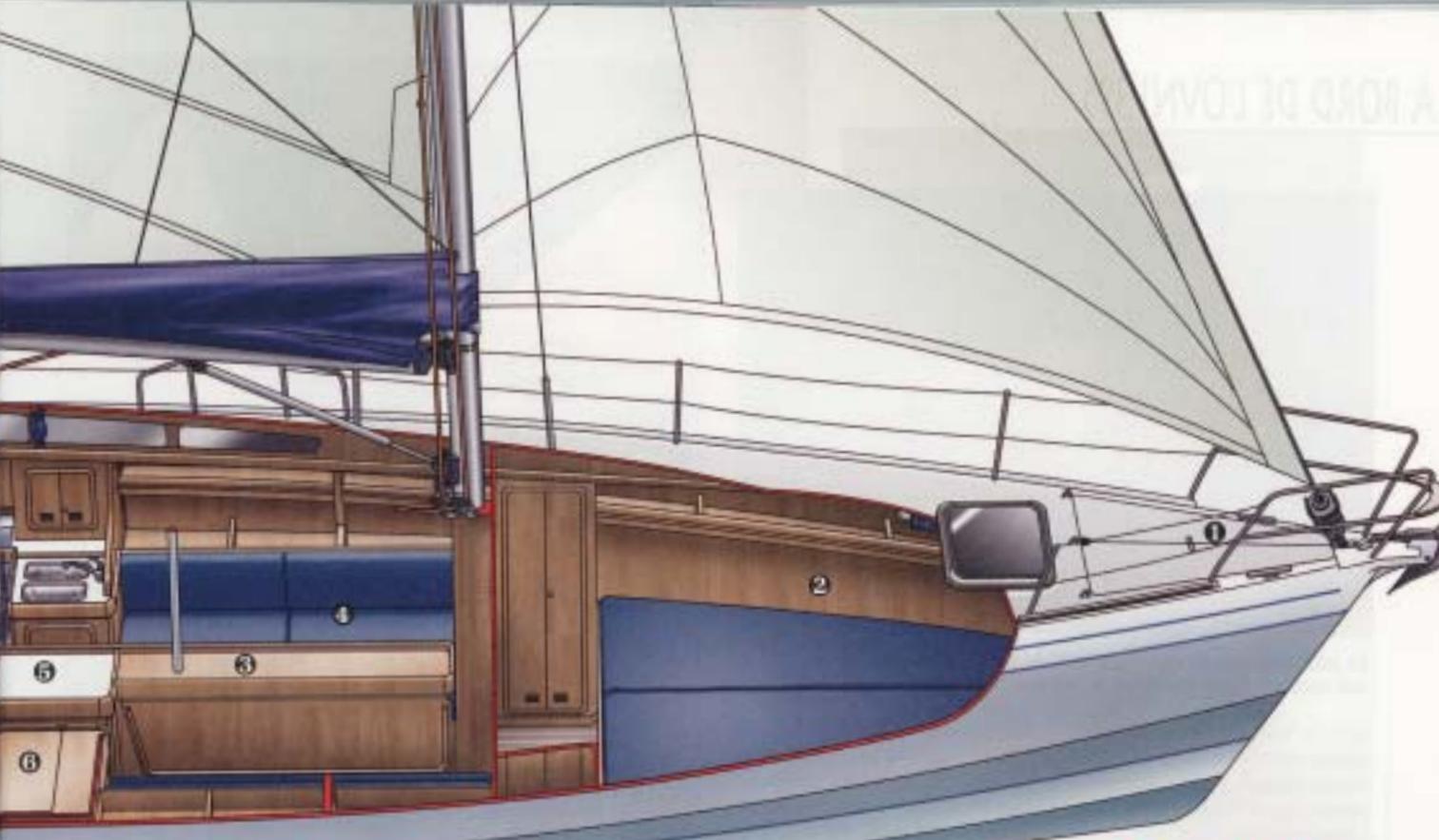
Au pied de la grande couchette avant, un petit placard aéré par des louveres.



La cuisine est bien équipée et surtout ne manque pas de rangements. Bravo pour le casier en arrière du réchaud.



La table à cartes est praticable sur les deux amures. On aurait aimé un volume de rangement divisé sous l'abattant.



## EN CHIFFRES...

Longueur de coque : 12,22 m. Longueur à la flottaison : 10,30 m. Largeur : 4,10 m.  
 Tirants d'eau : 2,10/0,58 m. Lest : 3 200 kg. Déplacement : 8 800 kg. Surface de voile au près :  
 83,70 m<sup>2</sup>. Génois : 48,50 m<sup>2</sup>. Grand-voile : 35,20 m<sup>2</sup>. Matériau : aluminium.  
 Moteur : 55 ch Volvo. Architecte : Philippe Briand. Constructeur : Akjbot. Prix : 212 439 €.  
 Options essayées : grand-voile full-batten : 6 223 € ; capote : 2 259 € ; table de cockpit : 1 805 €.



Le carré est très lumineux grâce à ses longs hublots de rouf, ses deux panneaux de pont mais aussi aux quatre hublots de coque. Sur le 395, il est possible de circuler autour du puits de dérive qui supporte la table du carré.



Le plat des fonds qui supporte le poids du bateau est réalisé dans une tôle d'alliage d'aluminium de 8 mm.

fait, le bateau est beaucoup moins sujet au tangage et le vent, en adonnant, va bientôt nous permettre de couper le moteur. Dans un vent qui est loin d'être stable en force comme en direction, le barreur se régale. Notre Ovni 395 a beau être stable de route, la transmission très directe offre un contrôle précis au barreur. Avec tout dessus, nous marchons à 7 nœuds sur le fond à 50° du vent. Et quand le vent monte (jusqu'à 20 nœuds), nous naviguons facilement à 45° du vent. Dans ces surventes, nous sommes sans doute un peu trop toilés mais le bateau reste étonnamment stable. Les moins grands d'entre nous regrettent que la taille de la barre à roue ne leur permette pas de se décaler assez pour barrer assis sur les hiloires de cockpit, mais sur un voilier de voyage, souvent sous pilote, le

diamètre de la barre à roue est logiquement un peu rogné pour faciliter la circulation vers la jupe. Et la capote qui gêne la vue vers l'avant nous semble trop utile pour être sacrifiée.

## Des couchettes très grandes

Elle offre une formidable protection à l'équipage. Adossés au rouf, ou allongés sur les très longs banes (2,30 m !) nous sommes parés pour de longs quarts de nuit. Arrivés sur Ré en avance sur nos prévisions grâce à cette généreuse bascule de vent vers l'ouest, nous prenons un corps-mort pour quelques heures, le temps d'une sieste bien méritée. A quatre à bord, nous avons chacun notre couchette. Le plus gâté profite de la cabine avant. La taille de son couchage est im-

BOTTES DUBARRY SEAQUEST

## Technique et confort

La grande classe pour ces bottes très hautes qui combinent une semelle antidérapante en caoutchouc très performante et une épaisseur de Gore-tex pour être sûr que l'eau ne rentre pas mais que le pied respire. Il faut aussi noter les soufflets très hauts et serrables pour prévenir les entrées d'eau, mais aussi le design très « sport » qui associe un chausson en cuir (Pittard) et une tige en kevlar. Le tout est à la fois léger et très confortable. Le pied est effectivement très bien protégé et l'adhérence irréprochable. Elles ne sont pas



faciles à enfiler mais on les oublie une fois au pied. Un point important : il faut les porter avec des chaussettes de type randonnée pour profiter du confort du Gore-tex.

Les Sea Quest de Dubarry : 299 €. Du 35 au 48.



La capote comporte des poches translucides très utiles pour y stocker du petit matériel.



Les dalots d'évacuation sont bien placés, au niveau des chandeliers, mais les filoires créent des frottements sur le bout d'enrouleur.



Les grands abattants de la table s'intègrent bien dans le puits de dérive mais ne sont pas faciles à manipuler une fois assis.



Carre de barre, indicateur d'angle, vérin de pilote, transmission... tout est accessible sous les pieds du barreur.

# A voir



La tablette repliable qui relie le meuble central au bloc évier offre un plan de travail supplémentaire à la cuisine.



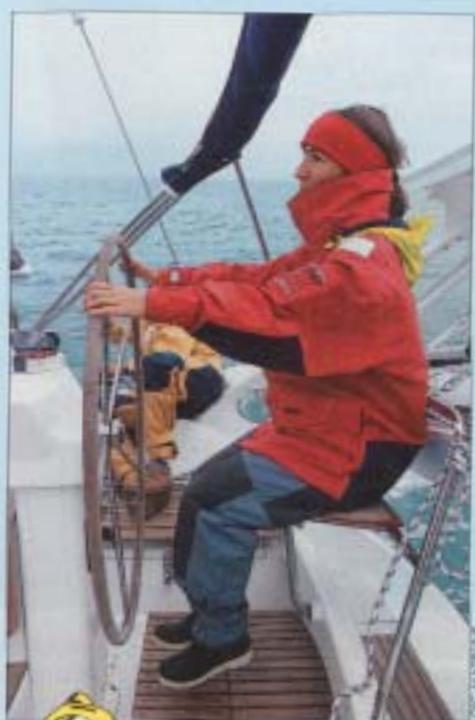
Les équipets du carré sont profonds et divisés : l'idéal pour une bibliothèque ou des affaires perso.



Les marches de mât sont optionnelles mais elles rendent vraiment service pour vérifier le grément.



Le grand coffre bâbord est facilement accessible depuis le cabinet de toilette.



Le siège de barre est bienvenu mais on ne sait pas où poser les pieds.



La petite marche dans le carré est un piège très efficace pour trébucher.



Le polan de dérive frotte sur le rouf : la peinture va souffrir !



Les mains courantes sont de bonne taille et solitaires du rouf : autant de visserie en moins.



L'échelle de bain (habillée de bois) facilite aussi la montée à bord lors de l'échouage.

# ... et à revoir.



La garde-robe de série est signée X mais la grand-voile lattée (avec chariots de lattes, hale-bas rigide et lazy-bag) est une option.



pressionnante avec près de 2,20 m de large à la tête. Et les rangements sont en rapport : deux grands placards avec une penderie sur chaque bord, des longs équipets contre le bordé et une petite armoire au pied du lit, sans oublier les coffres sous le matelas. Le tout bénéficiant de l'aération d'un grand panneau de pont et de la lumière de

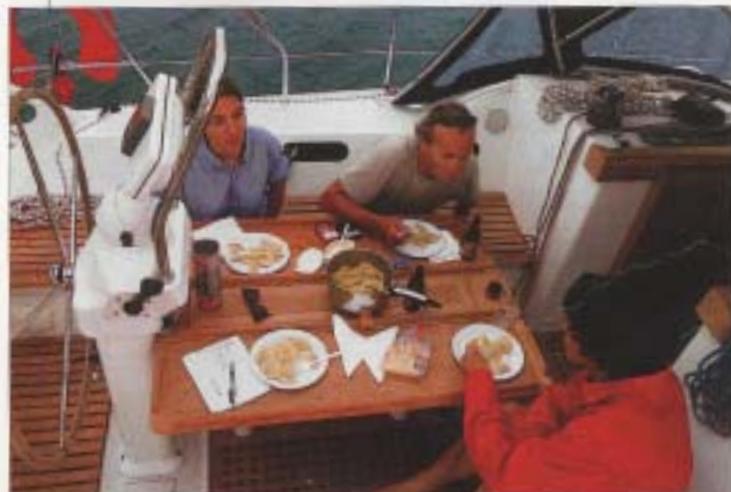
deux hublots de coque. L'occupant de la cabine arrière n'est pas à plaindre non plus, même s'il ne dispose que d'un seul meuble de rangement. Il bénéficie d'une meilleure aération avec deux hublots ouvrants, l'un sur le côté du rouf et l'autre dominant dans le cockpit. Les deux derniers se partagent le carré. Les banquettes sont de bonne

taille et une option présente sur le bateau de notre essai permet de transformer en couchette double celle de bâbord. Calé entre les équipets et le puits de dérive, on pourra l'utiliser en navigation quelle que soit l'amure. Les rangements sont également conséquents avec deux équipets très profonds et des volumes facilement accessibles derrière les dossiers comme sous les couchettes.

sur le sable nous permet d'observer le triple bouchain à fond plat de la carène. L'épaisseur des tôles va décroissant depuis le fond jusqu'au bordé supérieur : 8 mm pour le fond, 6 mm pour les deux bordés suivants et enfin 4 mm pour les flancs de coque, au-dessus de la flottaison. Sur l'arrière nous découvrons l'hélice, bien protégée derrière un sabot, et le safran. Celui-ci est articulé, la partie basse pivote pour l'échouage. A la différence de la dérive, on n'utilise pas de palan pour la relever mais un circuit hydraulique. La commande est à portée de main du barreur dans le coffre tribord du cockpit et il suffit de sept coups de pompe pour mettre l'appendice en position horizontale. En cas d'oubli, un fusible évitera d'abîmer la pelle. Mais attention, une fois la dérive et le safran relevés, la conduite du bateau devient un peu délicate. Nous profitons heureusement de la maestria de Vincent, notre skipper, qui maîtrise au centimètre près les évolutions du bateau au moteur, comme il nous le prouvera un peu plus tard en se fau-

## Echelle de bain et d'échouage

En fin de matinée, nous pénétrons dans le fier d'Ars en attendant que la marée découvre la bande de sable qui va nous accueillir. Dans quelques jours, le banc du Bûcheron deviendra, comme tous les étés, le but de pique-niques joyeux et de rendez-vous nautiques. Mais pour l'heure, notre échouage ne trouble qu'une poignée de sternes. Bientôt nous pourrions descendre sans même nous mouiller les pieds via la jupe et l'échelle de bain. Un petit tour



La table de cockpit en teck (optionnelle) offre un bon appui en navigation lorsqu'elle est en position repliée.



*Difficile d'imaginer une plage avant plus dégagée : aucun obstacle depuis le pied du mât jusqu'à la baïlle à mouillage.*

filant jusqu'au ponton dans le port de Saint-Martin, évidemment encombré. Pour l'heure, le bateau ne flotte pas encore mais nous préparons déjà notre départ. Il y a bien une baïlle, un davier et un taquet sur la jupe arrière mais nous hésitons à sortir le mouillage secondaire qui n'a encore jamais servi.

### **Plus vite, au moteur**

Nous déplaçons donc l'ancre principale en arrière du bateau et nous frappons sur elle un câble pris sur l'arrière. Quand la mer aura à nouveau effacé le banc, nous pourrions facilement contrôler notre retour à flot. Le port de Saint-Martin abrite notre dernière nuit à bord. La cité touristique est encore plus belle en avant-saison : on y trouve encore de la place au port et facilement une table dans les restaurants. Et c'est ainsi que l'équipage, dont une partie finira la nuit dans un bar cubain, fait honneur à l'escale en réussissant à dormir aussi peu au port qu'en

mer ! Heureusement, le lendemain matin, la porte ne libère les bateaux qu'à 9 h 30. Arrivés la veille, entre deux grains mais sous le soleil, nous quittons le ponton sous un ciel gris et une pluie battante. Nous n'avons plus qu'à sortir les cirés que nous avons rangés dans la grande penderie située dans le cabinet de toilette. Si le vent se montre instable en force (entre 7 et 17 nœuds) lors de notre retour vers les Sables, il reste au moins orienté dans le même secteur, entre ouest et sud-ouest, nous permettant de faire la route sur un seul bord. Est-ce les traces de notre joyeuse soirée ou le vent par moments trop absent ? Une partie de l'équipage se sent vaguement nauséux quand la mer est plus forte que le vent et a tendance à s'assoupir. Le retour d'un vent plus soutenu avant l'arrivée redonnera du tonus au bateau comme à ceux qui le mènent. Nous profitons du portant pour glisser sous voiles jusqu'à la pompe à gasoil. Le réservoir de carburant est situé sous la cabine avant, celui d'eau est au centre du bateau, de part et

BONNE ADRESSE

## **Le Bistrot du Marin**

Il y a beaucoup de raisons de s'asseoir à la table du Bistrot du Marin, en plein cœur de Saint-Martin-de-Ré : sa déco « marine » un peu fourre-tout et déco-lée, son service souriant et rapide ou son ambiance décontractée sur laquelle règne Pépette, la maîtresse de maison. Mais ce sera surtout pour la carte que vous reviendrez. Un succulent saucisson sec (3,50 € les 10 cm) ou une très généreuse entrecôte garnie (17 €). Même après une journée de mer, il est difficile de finir son assiette. Vous pouvez aussi vous laisser tenter par un côté de Blaya bien équilibré : rassurez-vous le bateau n'est pas loin !



**En plein cœur du port de Saint-Martin, Pépette vous propose une escale sympathique à ne pas manquer !**



Lors de notre passage à Port Jolville, nous nous offrons le luxe d'une sortie sous voiles.

d'autre du puits de dérive. Le centrage des poids participe bien évidemment à l'équilibre du bateau. Bien sûr, même avec des réservoirs pleins, le bateau que nous avons essayé n'est pas aussi lourd que celui qui part pour une grande croisière et les moyennes en pâtiront logiquement. Mais le successeur de l'Ovni 385 tire manifestement tous les avantages de son maître bau sensiblement plus grand puisqu'il offre beaucoup plus de volume en montrant de belles qualités sous voiles. Son intérieur très lumineux traité en chêne clair participe à la sensation d'espace.

## Des finitions perfectibles

Quant aux finitions, si elles nous ont semblé très correctes comme sur les massifs de teck au niveau de la descente ou dans l'ajustage des panneaux de la table du carré, elles pèchent encore sur quelques points. Une porte qui ne se ferme pas, des vis qui traversent la boîte centrale de la table de cockpit ou des boutons poussoirs un peu récalcitrants. Un bon point en revanche pour le grément : nous disposons de belles voiles signées X, le palan d'écoute de grand-voile est bien dimensionné, les chariots de la grand-voile lattée permettent de la hisser sans effort et la capote n'empêche pas de jouer de la barre d'écoute. Au final, le bilan est plutôt flatteur pour ce croiseur qui a certes besoin d'un peu d'air pour s'exprimer mais qui saura vous emmener au bout de vos rêves de voyage.

### COTE MOTEUR

## Discret et efficace

Notre Ovni 395 est équipé en série d'un Volvo de 55 ch avec ligne d'arbre classiquement placée sous la descente. Cette dernière, en plusieurs parties, est un peu compliquée à déposer mais offre une accessibilité maximum à la cale moteur. D'autant que les panneaux latéraux sont également amovibles via la cabine arrière ou le cabinet de toilette.

Le filtre à eau de mer et le réservoir de liquide de refroidissement, tous deux placés au-dessus du moteur, sont rapidement accessibles. Nous disposons en outre d'une hélice optionnelle tripale MaxProp qui a certainement eu sa part dans nos bonnes performances, sous voiles comme au moteur.

## Niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cockpit	Cab. arrière	Carré	Cab. avant
2 200 tr/mn	70	72	68	64
3 100 tr/mn	76	82	74	68

**En croisière** **A fond**

**6,8 nœuds** **7,8 nœuds**  
(2 200 tr/mn) (3 100 tr/mn)



La descente en plusieurs parties se démonte pour livrer accès au moteur.



Au mouillage à l'île d'Yeu, devant la plage de Ker Chalon. La coque en aluminium est protégée par un vernis pour garder son aspect brillant... au moins quelques années.