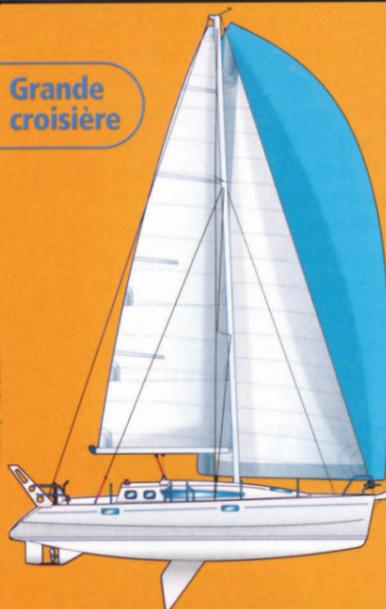


Grande
croisière

Thierry Florentin



Fiche technique

Architecte	Marc Lombard
Constructeur	Alubat
Longueur coque	11,44 m
Flottaison	10,67 m
Maître bau	3,92 m
Tirant d'eau	0,77/2,35 m
Déplacement/lest	8800/2800 kg
Voilure au près	71 m ²
Motorisation	40 ch
Eau/gazole	320/180 litres

Alubat, ZI Les Plesses, BP 80073, 85102,
Le Château-d'Olonne. www.alubat.com

Budget

- **Prix de base:** 203 320 €
- **Version essayée:** 236 067 €
- **Options:** version trois cabines, 3726 €; GV full-batten, ris auto, lazy..., 5651 €; grément cotre avec trinquette, 2634 €; table de cockpit, 1860 €; capote de descente, 2329 €; bimini, 2794 €; isolation coque, 5101 €; mise à l'eau, mâtage..., 2625 €; armement 1^{re} catégorie, 6028 €

Dans la même catégorie

- **Alu 120**, 12 m, 229 700 €
- **Manatèa 425**, 11,98 m, 310 090 €
- **Mercator 120**, 12 m, 238 900 €
- **Mer promise**, 11,98 m, 215 780 €

Conditions de l'essai

Lieu: La Rochelle
Vent: sud à sud-est 10-12 nœuds
Mer: belle
Durée de l'essai: une demi-journée

UN MODÈLE TRÈS ATTENDU



Le plus petit des Ovni n'avait pas changé depuis longtemps. Ce 38 pieds sur plans Marc Lombard apporte une nouvelle dimension au concept de grand voyage. TEXTE DOMINIC BOURGEOIS. PHOTOS PILOU

La gamme Ovni d'Alubat (quatre modèles et une déclinaison) a convaincu depuis des lustres nombre de candidats aux grandes traversées, ou simplement amoureux de la navigation côtière sur un dériveur robuste. Bien peu de modèles réunissent une coque en aluminium, gage de solidité, de fiabilité dans le temps et de bonne revente en occasion, une dérive intégrale afin d'accéder partout et de faciliter l'hivernage, un cockpit sécurisant et

pratique au mouillage et enfin un intérieur chaleureux où les boiseries donnent du cachet et de l'intimité. Bref, les Ovni ont toujours la cote et la preuve en est donnée par leur valeur sur le marché de l'occasion. Après les Ovni 395, 435 et 455 à cockpit classique ou central, le 365 renouvelle le genre en proposant deux ou trois cabines, des performances très satisfaisantes et des emménagements chaleureux. Les quelques critiques émises sur l'ancien modèle concernant l'aération, la

luminosité, les volumes intérieurs, le cockpit encombré et les performances modestes ont trouvé une réponse appropriée, en se rapprochant des tendances actuelles sur les modèles de grande croisière en polyester. Cet essai dans les pertuis rochelais nous a convaincus. Les quelques petits défauts que nous avons relevés devraient sans grande difficulté être résolus sur les prochaines unités. L'Ovni 365, qui est en fait un faux 38 pieds puisqu'il mesure 11,44 m de longueur de coque, est un très



Les winches au mât, une solution peu pratique, d'autant que les balcons sont trop près de l'espar pour tourner la manivelle efficacement.



La capote protégée bien la descente sans gêner les manœuvres renvoyées au cockpit.

beau voilier, remarquablement adapté à un programme conciliant autant une traversée de l'Atlantique qu'une croisière islandaise ou grecque, une balade au ras des cailloux et des plages dans les îles bretonnes ou une lointaine expédition dans les archipels polynésiens...

En navigation



Alubat renouvelle rarement ses modèles, tester une nouveauté est donc à chaque fois une découverte! Car peu de voiliers de moins de 40 pieds offrent une telle complémentarité et, dès les premiers bords, la surprise est là, avec une barre bien balancée, très équilibrée et vivante. Il faut dire que l'Ovni 365 est plutôt bien toilé, pour un déplacement raisonnable, malgré la contrainte du dériveur intégral. Et s'il ne faut tout de même pas s'illusionner sur les performances par moins de 6 nœuds de vent réel, le cap au près est très satisfaisant dès 10 nœuds par rapport à des quillards de même taille. La carène glisse bien au portant, même sans spinnaker ou gennaker, absents lors de notre essai. Dommage, car tout est prévu pour installer un petit bout-dehors dans le davier d'étrave et fixer un emmagasineur ou un point d'amure de spi asymétrique... Le système à palan pour relever la dérive est simple et d'une efficacité sans faille. Le plan de pont est quant à lui bien organisé avec les →

Le barreur est bien installé debout derrière sa roue, avec les winches de génois à portée de main.





La voilure est plutôt généreuse. L'option trinquette sera bienvenue pour les grandes traversées.

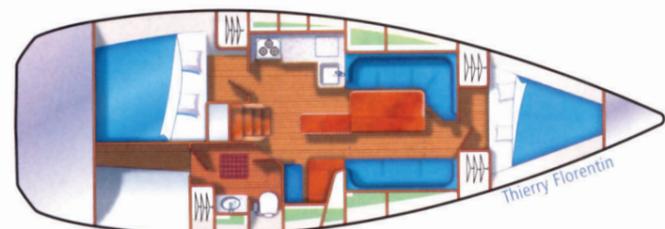
ne sont pas ergonomiques (les pieds sont alors dans le vide et le dos mal calé); la porte de filière devrait être reculée pour ne pas marcher sur le taquet du maître bau et être plus proche de l'accès au cockpit. Enfin, le voilier essayé avait des winches sur le mât, ce qui s'est avéré finalement sans grand intérêt, d'autant que les balcons en pied de mât sont trop proches pour user de la manivelle. Autrement, l'Ovni 365 est très convaincant à la voile et le système d'étau volant pour une trinquette, avec bas-taques afin de bien tenir le mât, est remarquablement adapté au programme de grandes traversées.

→ winches d'écoute des voiles d'avant placés à côté de la barre à roue, tandis que les manœuvres et l'écoute de grand-voile reviennent sur le rouf. A noter le système hydraulique pour relever la partie inférieure du safran avant l'échouage ou au port pour éviter les concrétions qui pourraient abîmer le joint. A l'échouage, le bateau se pose parfaitement sur son bouchain, la carène étant très plate dans les fonds. La table de cockpit en option semble indispensable, non seulement pour profiter du grand air au mouillage, mais aussi parce qu'elle permet, en position fixe, de bien se caler à la gîte. En tant que grand voyageur, l'Ovni 365 n'a pas oublié de multiplier les coffres et la version standard à deux cabines offre une vraie salle des machines à l'arrière, très pratique pour stocker le matériel. Trois petits bémols tout de même: le caillebotis sous les pieds du barreur n'est pas facile à retirer pour accéder à la mèche de safran et aux connexions du pilote automatique; le siège central du barreur et son balcon

A l'intérieur



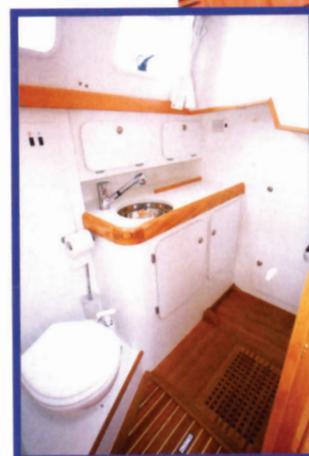
Déjà adopté sur certains Feeling et Etap, le meuble central est une excellente idée sur ce dériveur intégral. Le puits de dérive est ainsi caché en partie. Il accueille la vaisselle sans prendre d'espace au plan de travail, ce dernier pouvant se prolonger par un rabattant. L'intérieur garde une distribution linéaire qui permet d'accéder aux banquettes du carré par deux côtés, le puits de dérive intégrant les deux rabattants de la large table. Seul défaut: le prolongement de la banquette en L n'offre pas une vraie place car on ne peut pas glisser les pieds sous la table. En outre, il gêne le passage devant le tube d'étambrai. Autre remarque, les marches de la descente sont plus hautes que l'ergonomie habituelle (32 cm au lieu de 22-25 cm) et mal équilibrées car plus ou moins larges. Pour le reste, l'agencement de la version deux cabines est convaincant, avec un soin remarquable à multiplier



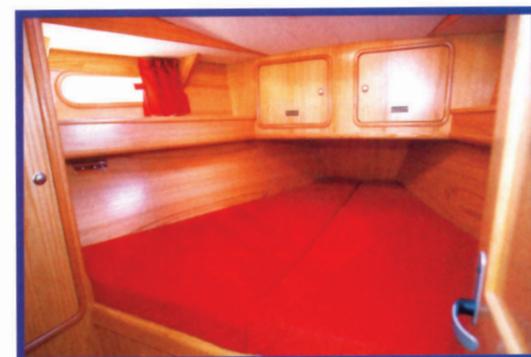
La version deux cabines est la plus agréable pour conserver un cabinet de toilette spacieux et une grande salle des machines.



La table à cartes est très bien agencée pour incruster les instruments de navigation.



Douche de belle taille, accès à la penderie à cirés et au coffre arrière, le cabinet de toilette est super.



La cabine avant est très agréable et des tiroirs sont bienvenus sous la couchette double.

les rangements en tout genre. Le cabinet de toilette est vraiment très spacieux avec 1,88 m de hauteur sous barrots, la table à cartes est un joli lieu de repos et de réflexion, la cuisine bien équipée. Enfin la lumière et l'aération sont remarquables grâce aux panneaux ouvrants. Avec un bon équilibre entre boiseries en chêne clair, planchers en teck facilement ouvrants et vaigrages ivoire, l'atmosphère est très agréable à vivre. Côté cabines, à l'avant comme à l'arrière, l'espace est au rendez-vous, avec des ouvertures de porte de 42 cm, une hauteur sous barrots de 1,90 m à l'arrière, 1,82 m à l'avant, des penderies et des équipets à profusion, une bonne aération, des couchettes doubles de près de 2x1,50 m. Bref, on ne demande plus que les clés pour partir en voyage...



LE PROLONGEMENT de la banquette en L près de la cloison avant gêne la circulation autour de la table.

L'ORGANISATION DU CARRÉ est astucieuse avec les éviers sur un meuble central qui se prolonge par le puits de dérive.

LES BOISERIES en chêne clair et les nombreux hublots confèrent beaucoup de chaleur intérieure à ce grand voyageur.

LES RANGEMENTS et les placards sont à la dimension du programme: nombreux et diversifiés.



La cuisine peut s'agrandir par un plan de travail à rabattant entre le frigo et les éviers.

Bilan ★★★★★

Malgré de petits défauts de jeunesse faciles à résoudre, l'Ovni 365 est une réussite. La carène s'avère puissante, les manœuvres bien conçues, le cockpit très agréable en mer, et l'intérieur offre des espaces remarquablement organisés. La qualité de construction, le choix du matériau, la finition des boiseries et la robustesse structurelle sont les atouts complémentaires de ce dériveur intégral qui passe partout. Un voilier qui devrait faire date dans la gamme des Ovni.

DOMINIC BOURGEOIS