



Le barreur manque un peu d'appuis à la gîte, d'autant que son siège n'est pas galbé.

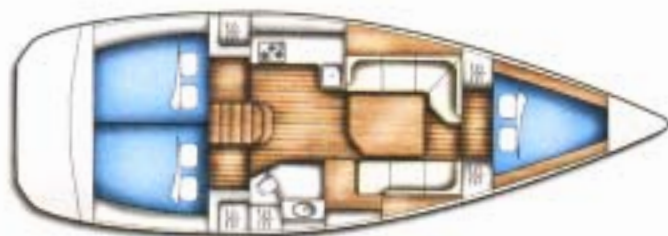
Des boiseries en chêne chaleureuses, un meuble central qui permet de se déplacer facilement à la gîte, et des banquettes de carré qui feront d'excellentes couchettes de mer une fois équipées de toiles anti-roulis. Un sans-faute!



*A peine 5 nœuds de vent et l'Ovni 365 s'anime déjà. Il faut dire qu'il est bien voilé.*

# Ovni 365

## Un nouveau souffle



C'est déjà un gros bateau, ce dériveur intégral en aluminium à bouchains vifs. Il ne mesure « que » 37 pieds, mais il en impose par son franc-bord. Pour autant, il conserve une esthétique assez harmonieuse, à la manière de son aîné le 395. En dépit de cette parenté flagrante, le nouvel Ovni 365 est né sous le crayon de Marc Lombard – une première – et non sous celui de Philippe Briand comme la plupart des modèles de la gamme (jusqu'à là le 345, signé Joubert/Nivelt, faisait seule exception). Ce nouveau modèle sera-t-il aussi valeureux sous voiles que le 395, plan Briand dont nous avons pu apprécier les étonnantes aptitudes au louvoyage ? Avec la pétrole caniculaire qui sévit aujourd'hui sur la Vendée, il sera difficile d'y répondre.

En attendant on peut déjà constater, dans le chenal des Sables d'Olonne, que les concepteurs n'ont pas lésiné sur la puissance du moteur (un Volvo D2-40, 4 cylindres et 40 ch !) ni sur la surface de toile. Et puis tenez, voilà un jeu de voiles standard (signé X-Voiles) qui tient la route ; ce n'est pas courant ! Notez qu'une trinquette est disponible en option, avec son étai et ses bastaques (2 500 €). Les quelques « bouffes » d'air qui passent par là ne permettront pas de mesurer un angle bord sur bord au louvoyage, mais ce bateau de grande croisière, qui déplace près de 9 tonnes à vide, s'anime au moindre souffle. Un vrai plaisir, d'autant

que la transmission de barre Lewmar à biellette – montée sur tous les Ovni – est d'une précision exemplaire. Le 365 reprend toutes les solutions éprouvées qui ont fait la réputation de la gamme. A commencer par la dérive rustique, non profilée mais profonde ; on la relève sans effort avec un palan quatre brins. Citons aussi le safran pivotant qui se manœuvre au moyen d'un vérin hydraulique – c'est efficace et fiable. A l'intérieur, le volume n'est pas compté. La version trois

cabines dont nous disposons est un peu plus chère que la version standard deux cabines (3 600 €), mais il ne fait aucun doute que l'on peut vivre à six sans se marcher sur les pieds. Les boiseries en chêne sont à la fois claires, très chics et chaleureuses, et l'aération est soignée, au moins dans le carré (cinq ouvertures). Comme sur le 395, on peut contourner le puits de dérive par l'avant, et le meuble central, à l'arrière du puits, permet de se caler en navigation. La hauteur sous barrots est généreuse avec 1,96 m à l'arrière du carré. En bref, il n'y a pas grand-chose à redire. Même la table à cartes est mieux que correcte, alors qu'elle a été en partie sacrifiée pour aménager la troisième cabine – en version deux cabines elle est dans le sens de la marche, et (encore) plus grande. Ajoutons que la construction inspire confiance, que la finition est de bon aloi... et que tout cela a un prix !

### EN CHIFFRES

**Long. coque :** 11,44 m. **Long. flott. :** 10,67 m. **Larg. :** 3,92 m. **TE :** 0,77/2,35 m. **Lest :** 2 800 kg. **Dépl. :** 8 800 kg. **SV au près :** 71 m<sup>2</sup>. **Génois :** 40 m<sup>2</sup>. **GV :** 31 m<sup>2</sup>. **Matériau :** aluminium. **Arch. :** Marc Lombard. **Const. :** Alubat. **Prix de base (avec génois et GV) :** 197 340 €.



PHOTO: BRUNO MARQUET / PHOTOS - CHRISTOPHE BARRAU



Un grand classique chez Alubat : le petit plateau amovible entre l'évier et le meuble central – autant dire que l'on est au large question plans de travail pour cuisiner !