



A LA BARRE DE SONATE OVNI 35

Aller loin ou aller vite ? Le choix n'est plus nécessaire grâce à la formule du dériveur intégral qui s'adapte à des programmes de navigation très variés. Le Sonate-Ovni 35 illustre les multiples possibilités de ces voiliers modernes, efficaces et plaisants.

Jusqu'à une période récente, les bateaux dits « de voyage » étaient en quelque sorte les poids-lourds de la mer, et l'on classait dans cette catégorie surtout des modèles caractérisés par la médiocrité de leurs performances sous voiles. Par opposition, les voiliers de course-croisière payaient généralement leur rapidité par une conception mal adaptée à des séjours en mer de longue durée et par un tirant d'eau restreignant leur utilisation en croisière côtière.

En dessinant le Sonate-Ovni 35, Philippe Briand a voulu faire un bateau complet qui ne force pas le plaisancier à choisir une fois pour toutes son style de navigation.

Pour le chantier Alubat, il s'agissait en fait de la reprise du programme de l'Ovni 28, mais avec une taille beaucoup moins contraignante, une coque de onze mètres de long imposant beaucoup moins de compromis dans tous les domaines qu'une coque de huit mètres. Ainsi, d'un point de vue esthétique, l'Ovni 35 supporte sans difficulté les impératifs d'habitabilité, avec un rouf en sifflet suffisamment bas pour garder une silhouette tendue.

Conception-construction

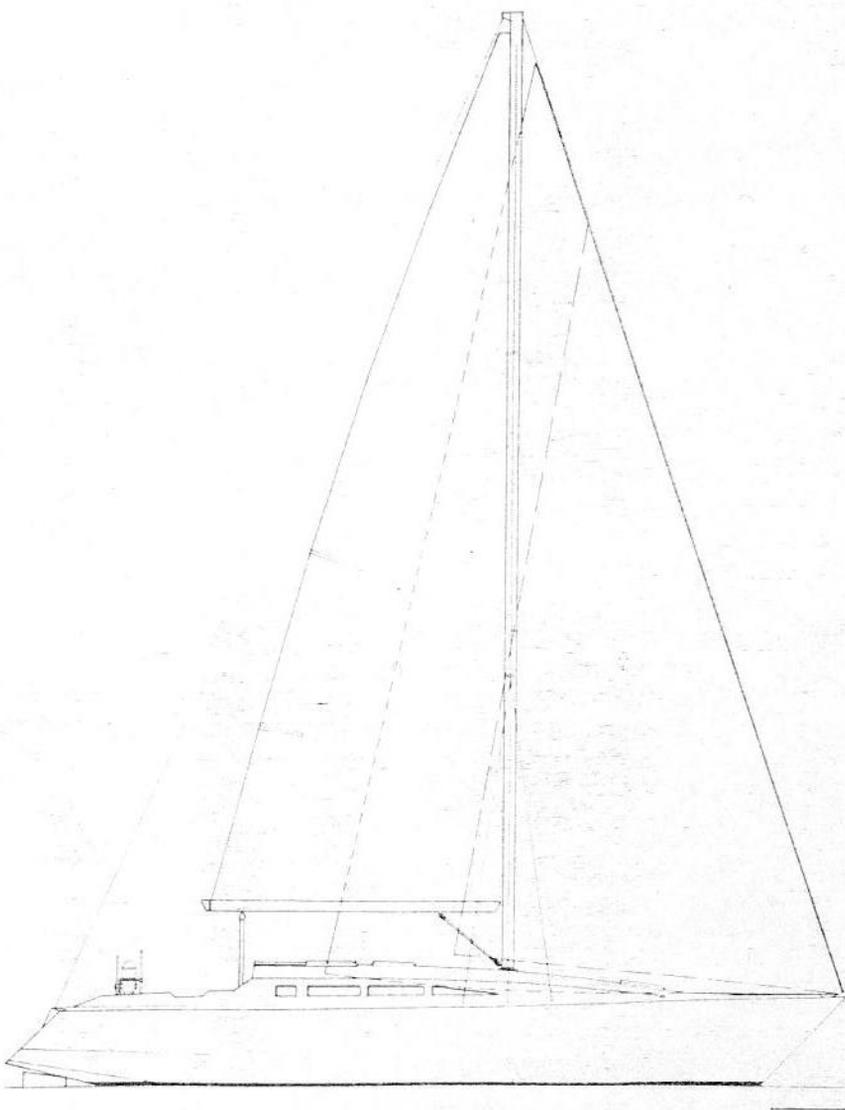
On aime ou on n'aime pas les coques à bouchains. Celle de l'Ovni 35 échappe en partie à l'aspect trop rustique de cette formule grâce à un bouchain supérieur placé haut qui diminue le franc-bord apparent, également réduit par des bandes peintes à la flottaison et sous le liston. En standard, la coque laisse voir la tôle d'alliage léger avec une finition obtenue par les traces de ponceuse à disque. Cette présentation accentue la différence avec ses concurrents en polyester et marque nettement la volonté du chantier de tirer argument des qualités particulières de l'alliage léger.

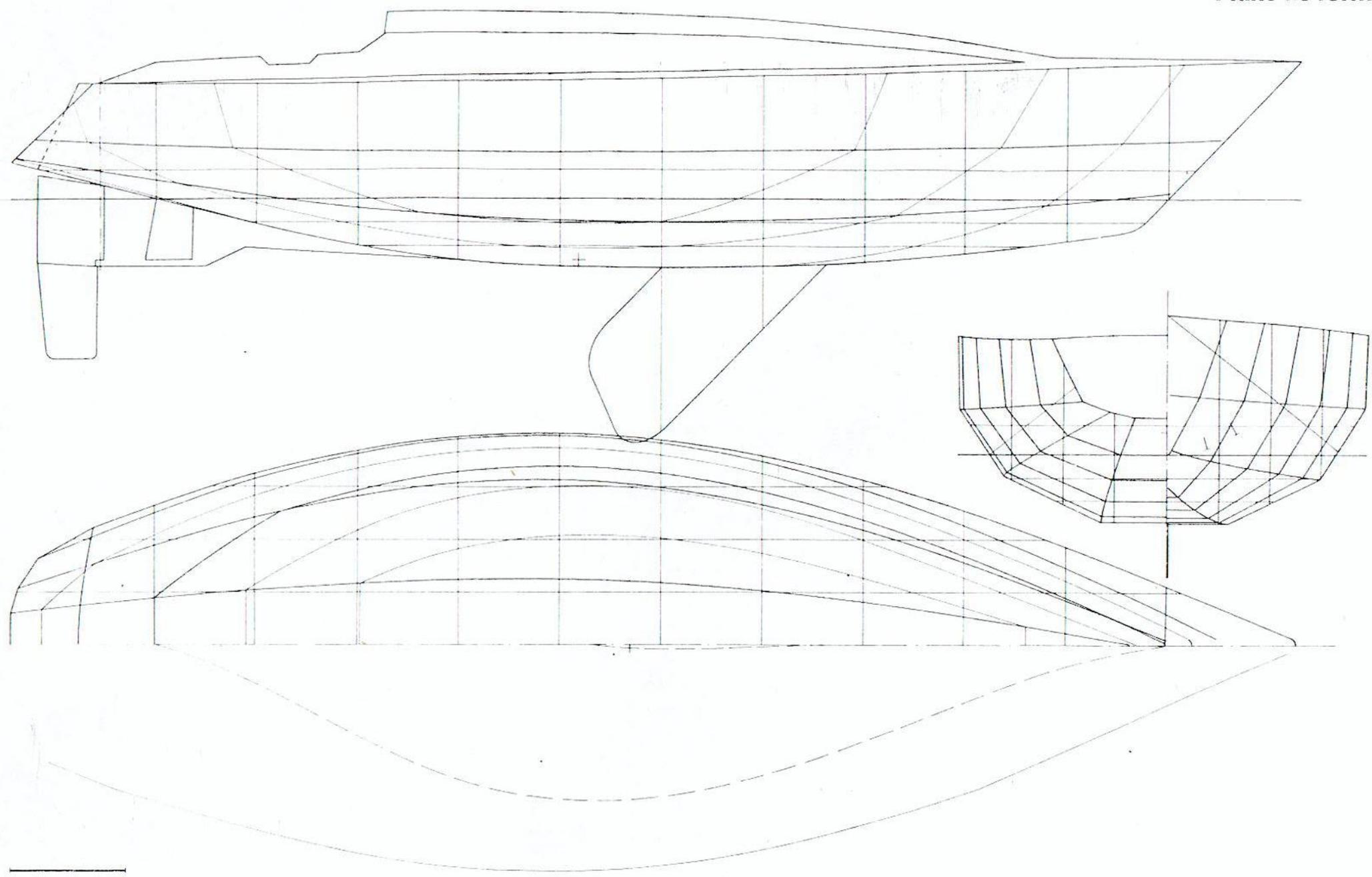
Ce matériau semble en tout cas très bien adapté au dériveur intégral

dont les fonds doivent pouvoir supporter le contact direct avec le sol à l'échouage. La coque repose alors sur une tôle plate procurant une excellente assise, son épaisseur de 8 mm s'ajoutant à la présence du lest et du puits de dérive pour assurer une parfaite rigidité. Le safran sous voûte se compose de deux parties. L'élément haut accroché à la jaumière pivote derrière un aileron fixe muni d'un talon

d'échouage et formant une cage d'hélice avec l'autre aileron horizontal situé plus en avant. L'élément bas du safran consiste en une lame pivotant autour d'un axe horizontal au moyen d'un vérin hydraulique actionné par une pompe près du barreur. Le tableau arrière se trouve donc préservé d'une installation mécanique disgracieuse, et le safran reste utilisable même en position haute, nous en avons fait

Plan de voilure.





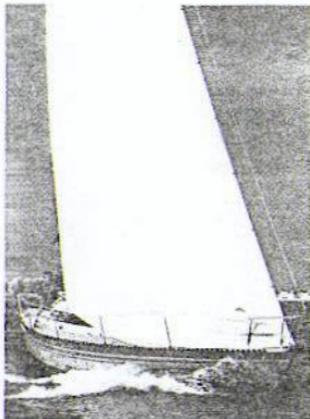
A LA BARRE DE OVNI 35

l'expérience. La dérive s'escamote complètement dans son puits, le tirant d'eau n'atteint pas soixante centimètres en position haute, ce qui permet au bateau de flotter dans des eaux dépassant à peine la hauteur des genoux.

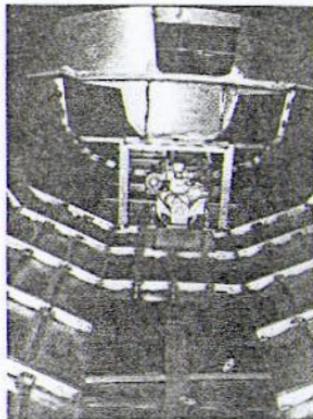
Le chantier Alubat est établi dans une zone industrielle en pleine campagne à quelques kilomètres des Sables-d'Olonne, et ses ateliers modernes sont en plein essor, en particulier grâce au succès commercial du 35. La construction de la coque s'effectue dans un moule en acier qui, absorbant une partie des calories pendant la soudure de l'aluminium, limite considérablement les déformations.

La structure de la coque peut être qualifiée de classique, avec des membrures rapprochées se croisant avec les lisses au nombre de deux par panneau. Deux porques ceinturent la coque au niveau des cadènes de haubans. La tôle de fond est doublée par de nombreux renforts formant avec les varangues des cases de 20 cm de côté dans lesquelles viennent s'encaster les gueuses du lest qui sont ensuite noyées dans la résine. Depuis l'accident que nous avons relaté sur l'un des premiers modèles (« Bateaux » n° 280), toute la structure de la partie arrière de la tôle de quille a été considérablement renforcée par des varangues très serrées, aussi bien à la sortie de l'arbre d'hélice qu'au niveau de l'aileron fixe de safran, maintenant encasté dans la coque et maintenu par trois varangues en L de 6 mm d'épaisseur. Le caringage en aluminium forme une gatte profonde sous le moteur pouvant contenir une bonne quantité de carburant ou de lubrifiant en cas de fuite. En revanche, l'eau des fonds circule bien dans tout le bateau avec de nombreux anguillers, les soudures discontinues des lisses permettant un écoulement vers la cale. Toutefois, la présence du lest intérieur ne favorise pas la collecte en un point donné, et il faut compter sur l'étanchéité propre à la construction alu pour conserver des fonds bien secs.

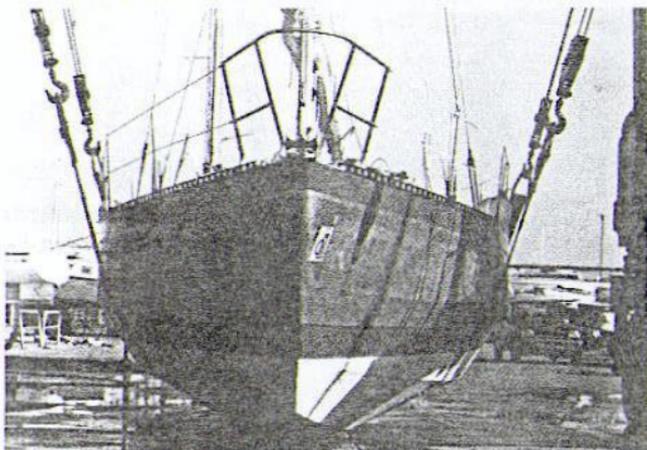
Pivotant sur un axe plein en AG5 de 30 mm de diamètre muni de bagues, la dérive parfaitement profilée est réalisée dans une tôle d'alliage léger de 30 mm taillée à la fraiseuse. Trois petites trappes vis-



Un géniois de 40 m² donne une bonne puissance dans le clapot.

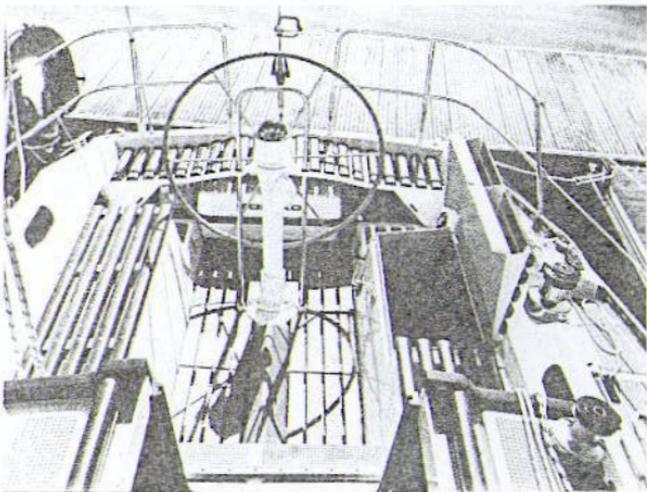


Une construction « classique » avec lisses et membrures.

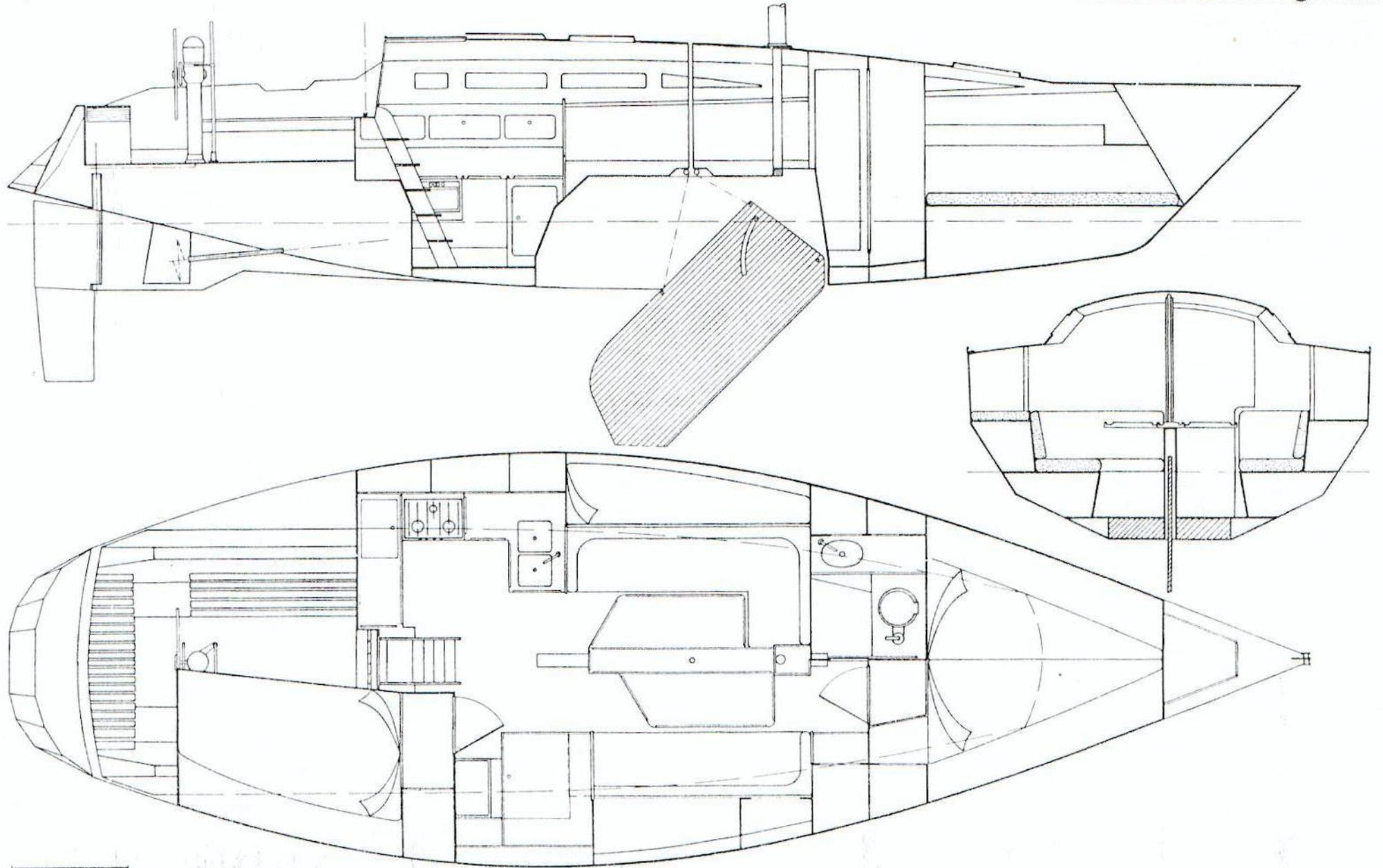


Une conception économique avec une coque à triple bouchain.

Un couvercle de coffre lourd à manier dans un cockpit bien étudié.



Plans des emménagements.



A LA BARRE DE OVNI 35

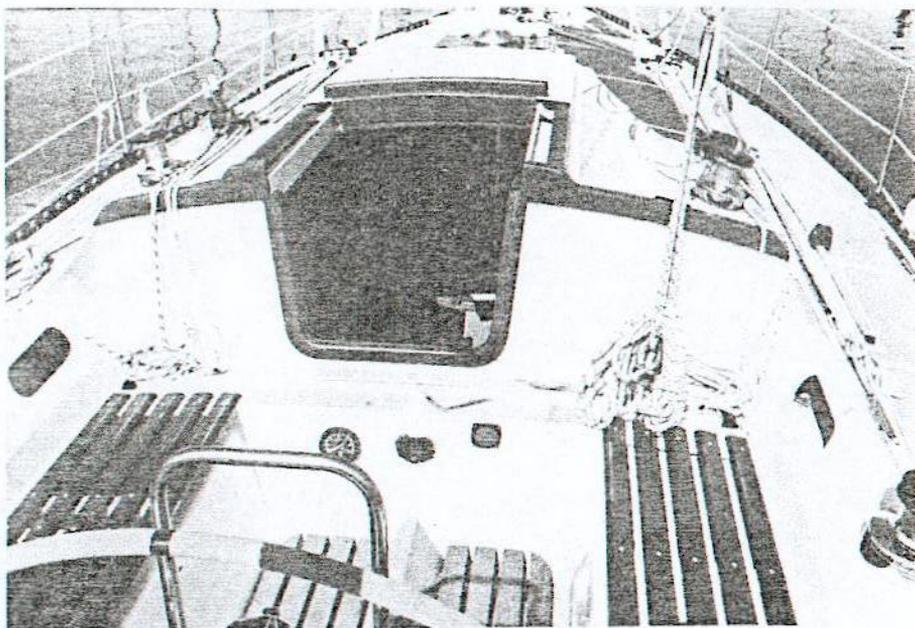
sées sur le haut du puits donnent accès aux trois paires de glissières en Hostalen qui évitent le battement latéral. Le changement de ces pièces en cas d'usure ne prend que quelques minutes. Détail important dans une construction de ce type, le moteur de série comporte un montage électrique avec bipolarité, c'est-à-dire sans mise à la masse. Le constructeur nous a fait également remarquer que les soudures sont toutes effectuées recto-verso et vérifiées par ressuage. Il est vrai que son chantier bénéficie d'une excellente image de marque et que ces efforts de qualité l'ont placé parmi les grands de la spécialité.

Pour les menuiseries des emménagements, il est fait appel essentiellement à l'orme, bois clair et assez ramageux, utilisé soit en placage, soit même en bois massif. Ce choix est assez onéreux en raison de l'importance des chutes dues à l'irrégularité de cette espèce, mais le résultat a le mérite de l'originalité et nous change des sempiternels teck et acajou. Des vaigrages en sapin du Nord contribuent à éclaircir les cabines et, curieusement, ce bateau métallique donne l'impression d'être construit entièrement en bois, vu de l'intérieur.

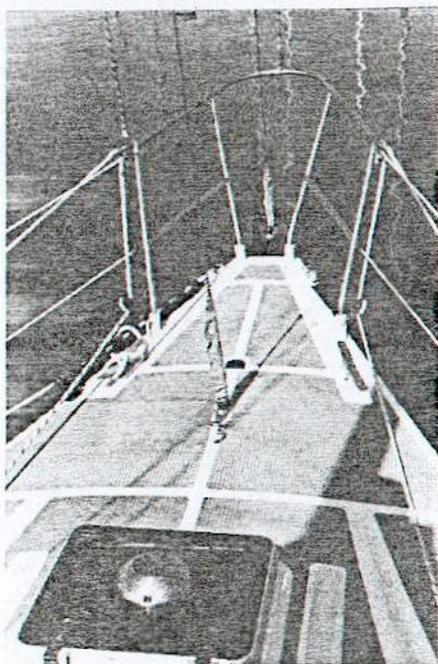
Pont-cockpit-accastillage

Comme pratiquement sur tous les bateaux en alliage léger, l'anti-dérapant de pont est constitué par un revêtement en plaques collées qui procure un sentiment de sécurité aux équipiers, surtout lorsqu'il s'agit d'un plan de pont sans pièges, comme celui de l'Ovni 35. Les passavants sont larges et l'on peut seulement regretter la longueur modeste des mains courantes du rouf. Trop éloignées du cockpit, elles ne permettent pas de se tenir lorsqu'on passe sur le pont. Autre petit inconvénient constaté : les drisses qui reviennent au cockpit ont tendance à se mélanger avec la grande écoute dont le rail est fixé tout près de la porte de descente.

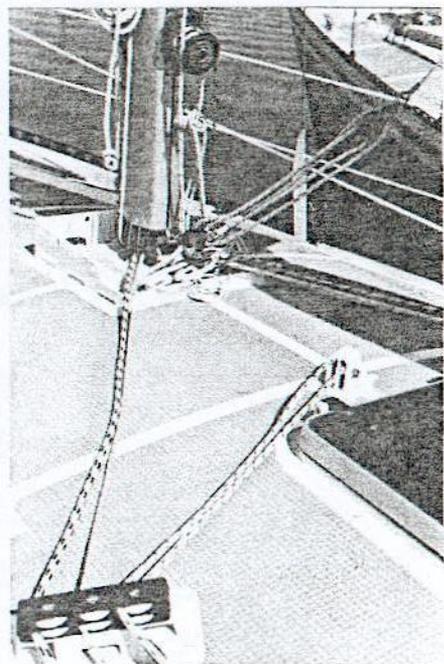
L'ensemble de l'accastillage paraît bien dimensionné et de bonne qualité. Le prix de base ne comprend malheureusement pas un certain nombre d'équipements montés sur notre bateau d'essai, comme le compas sur la barre à roue, le système auto-enrouleur des winches, l'accastillage pour gréer



Les drisses au cockpit et la grande écoute ont tendance à se mélanger.

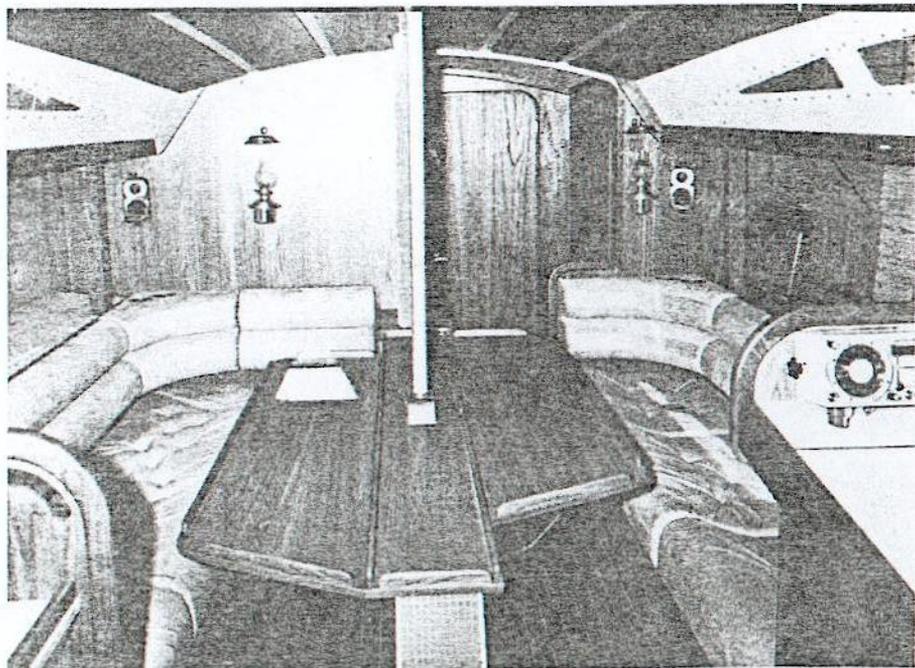


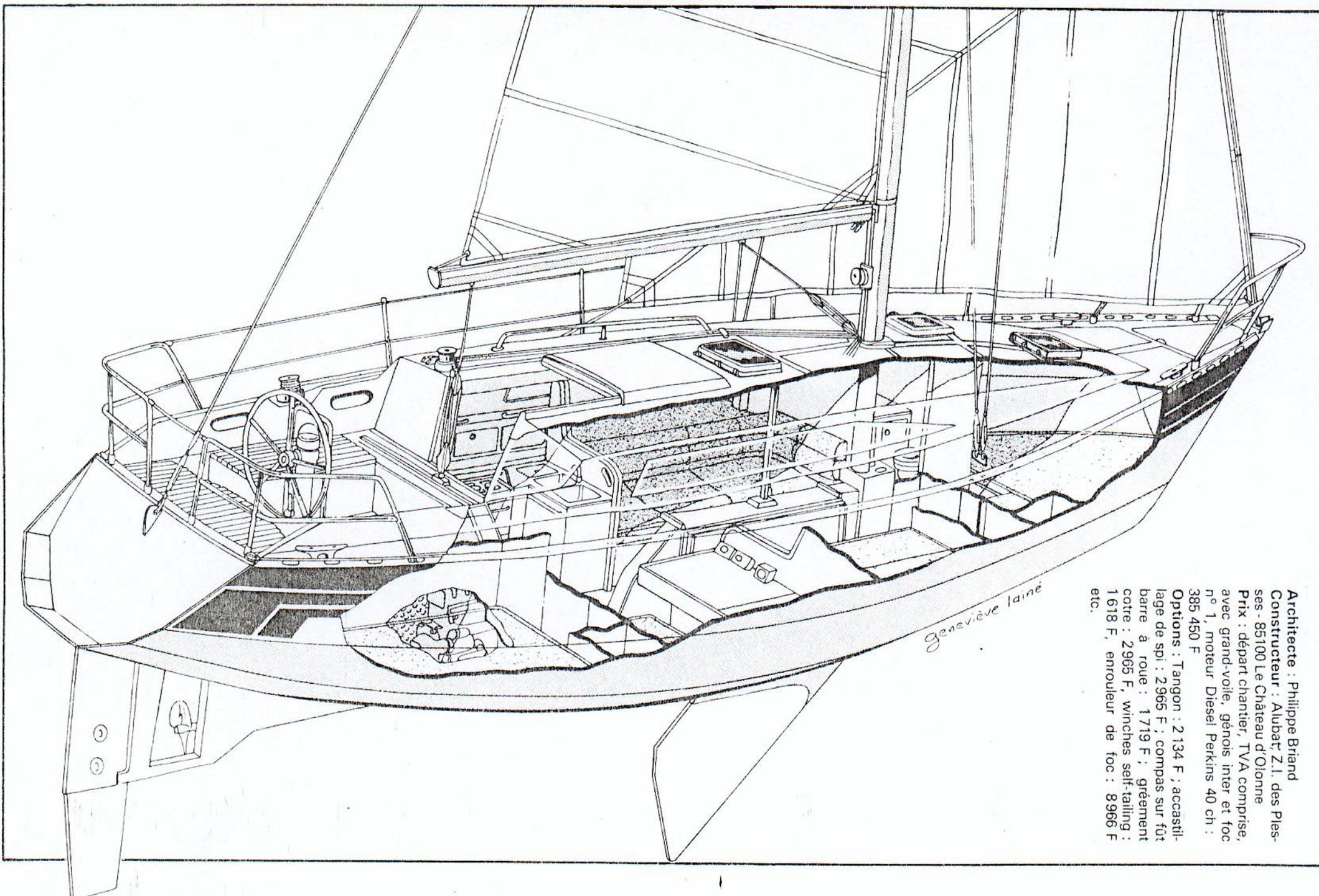
Une plage avant dégagée pour les manœuvres.



Au pied de mât, un râtelier pour les drisses en attente.

Les menuiseries en orme contribuent à la clarté de ce confortable carré.





Architecte : Philippe Briand
Constructeur : Alubat, Z.I. des Plesses - 85100 Le Château d'Olonne
Prix : départ chantier, TVA comprise, avec grand-voile, génois inter et foc n° 1, moteur Diesel Perkins 40 ch : 385 450 F
Options : Tangon : 2 134 F ; accastillage de spi : 2 965 F ; compas sur fût barre à roue : 1 719 F ; gréement cotre : 2 965 F, winches self-tailing : 1 618 F, enrouleur de foc : 8 966 F etc.

A LA BARRE DE OVNI 35

ce voilier en cotre, ou même le tangon. Rendons justice au constructeur, il ne fait que suivre un usage courant dans sa profession.

Quatre gros taquets sont prévus pour l'amarrage. Une paire supplémentaire ou des chaumards à mi-pavois faciliteront l'installation des gardes nécessaires avec les catways des marinas.

Le cockpit est divisé en deux par la barre à roue, un peu trop éloignée de l'écoute de grand-voile pour le barreur. En compensation, l'espace laissé aux équipiers devant lui est convenable grâce au grand écartement des bancs latéraux, un bon cale-pied central permettant de trouver un appui à la gîte. Tous les sièges sont réalisés en lattes de bois teinté de couleur sombre, qui est loin d'avoir le charme du teck pour l'habillage d'un pont. La tradition ne résiste pas aux difficultés d'approvisionnement et aux impératifs de prix de revient.

En série, l'Ovni 35 comporte un plan de voilure de sloop en tête avec deux étages de barres de flèches. Pour passer au cotre, il faut rajouter non seulement un étai de trinquette, mais également une paire de bastaques afin de pouvoir raidir ce dernier. Bien écartées du fait de la largeur de la coque, ces bastaques sont peu gênantes.

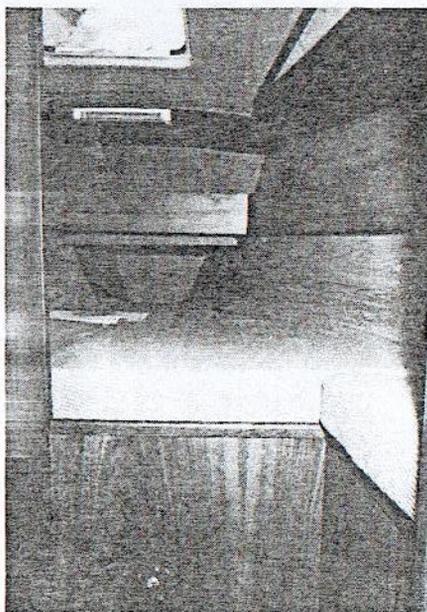
Emménagements

La structure du chantier comme le procédé de construction permettent au constructeur de faire preuve d'une certaine souplesse commerciale et de personnaliser les emménagements selon les goûts des propriétaires. Le choix principal dépend surtout de la position du cabinet de toilette, soit près de la descente, soit entre le mât et le poste avant. Dans le deuxième cas, le carré recule et sa largeur augmentée donne la place pour deux couchettes de mer supplémentaires. Dans le premier, la cabine arrière voit son entrée nettement agrandie, une solution qui plaira à ceux qui naviguent en équipage réduit. On peut seulement remarquer que sa couchette double mesure seulement 1,11 m de largeur à la tête, et qu'une petite boîte réduit la longueur aux pieds côté moteur.

Tout cela incitera le propriétaire à s'installer plutôt dans le poste



Des fargues plus hautes rendraient la cuisine encore plus pratique à la mer.

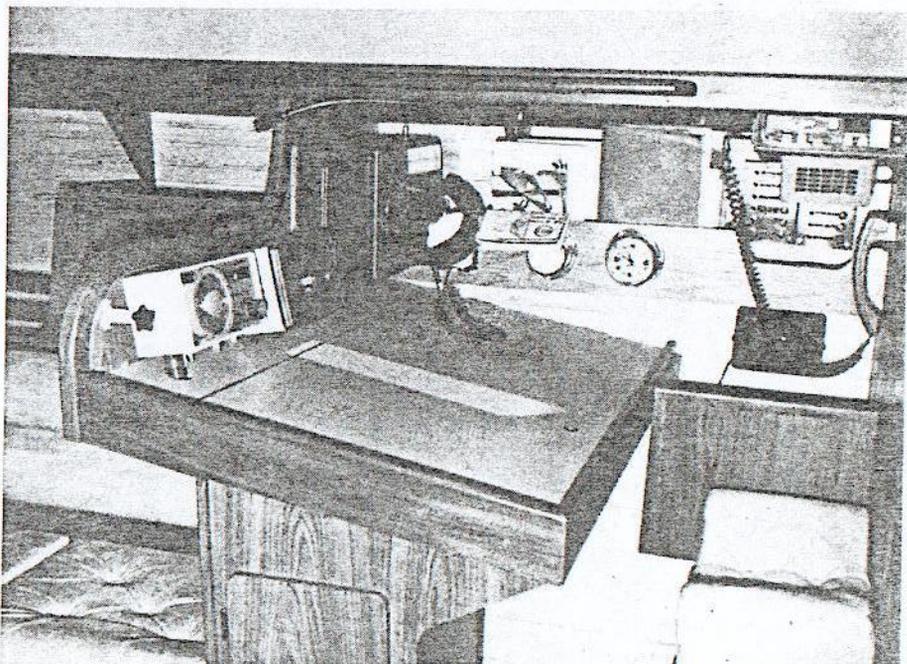


Beaucoup d'équipets dans un poste avant de style « savoyard ».



Même cloison en bois dans le compartiment toilette aux nombreux équipets.

Un coin navigation simple mais fonctionnel.



A LA BARRE DE OVNI 35

avant, où il trouvera une couchette double de belle taille ainsi qu'un nombre remarquable d'équipets en plus d'une penderie.

Domage que la place soit limitée à une personne pour se tenir debout près de l'entrée. Il faut se déshabiller chacun son tour ou utiliser le cabinet de toilette à proximité. Du fait du rouf en sifflet, solution toujours discutable dans un voilier de croisière de moins de douze mètres, la hauteur sous barrots ne dépasse pas 1,68 m à l'entrée du poste avant. Dans le carré, les mesures sont beaucoup plus élevées et varient de 1,80 m par le travers de l'épontille de mât à 2,01 m sous le capot de descente.

Naturellement, on peut déplorer que le puits de dérive constitue un obstacle important pour la circulation ; mais on ne passe pas son temps à passer d'un bord à l'autre et, une fois installé contre les dossiers arrondis et rembourrés, l'on n'a plus envie d'en bouger.

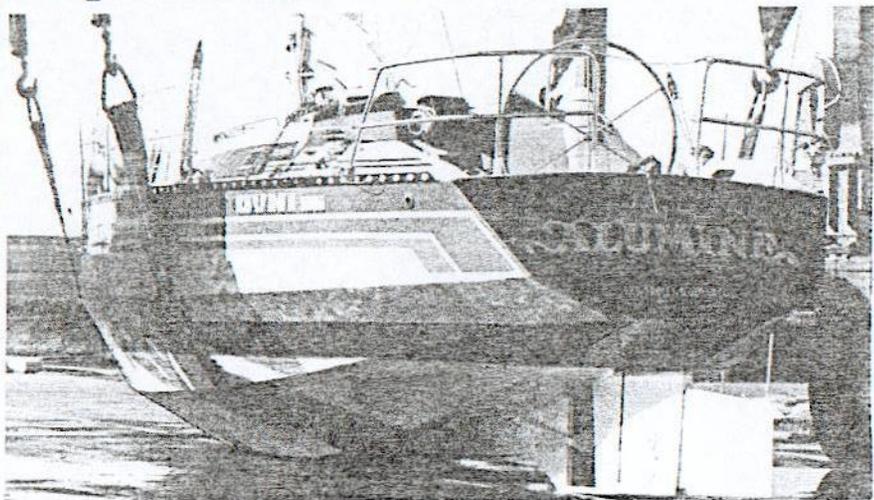
Le plafond avec ses plaques d'orme tranchant sur des lattes de sapin donne une impression de netteté. Ce n'est pas tout à fait le cas pour les hiloires, dont la moquette s'arrête de façon incertaine autour des hublots soulignés par des rangées de vis apparentes.

A vrai dire, il y a peu de fausses notes dans cet ensemble, et le constructeur a su trouver le juste milieu entre le luxe superflu et la rusticité rebutante.

Cuisine et coin navigation se font face de chaque côté de la zone humide matérialisée par un revêtement antidérapant au sol. Ces deux postes de travail sont aménagés de façon fonctionnelle pour la mer et, comme dans tout le carré, des mains courantes sont prévues pour se tenir à la gîte. Un petit hublot évacue la chaleur directement au-dessus de la cuisinière à cardan. Cette dernière est bien protégée par un tube inox qui suit la forme en U du bloc cuisine.

La penderie à cirés figurant sur la documentation a disparu, le constructeur n'étant pas convaincu de son utilité. Nous ne sommes évidemment pas d'accord. A côté de cela, on ne peut qu'admirer la superbe échelle de descente avec ses marches antidérapantes galbées et ses nombreuses prises de main.

Le point de vue du technicien

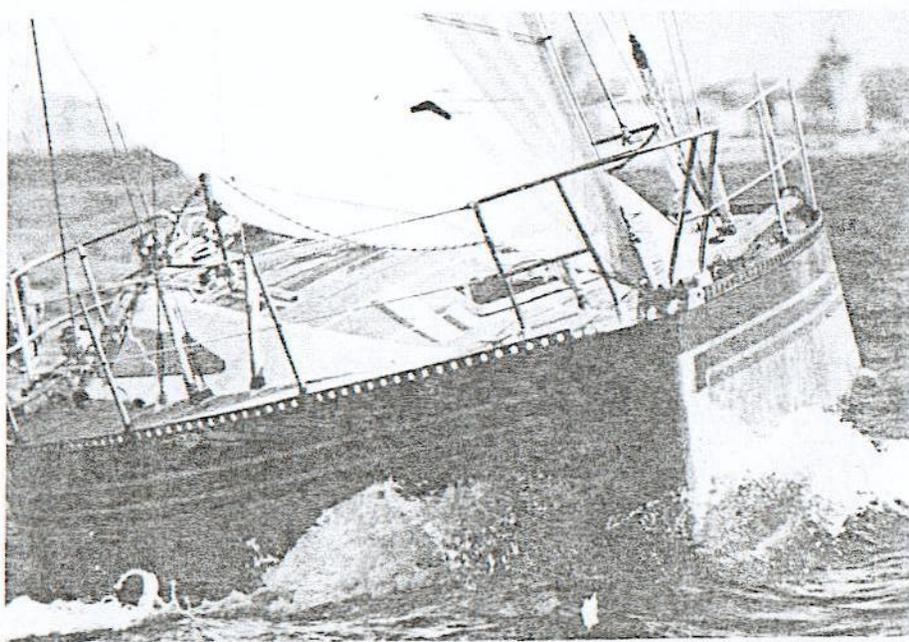


Conçu par Philippe Briand dans l'esprit de l'Ovni 28 pour le chantier Alubat, l'Ovni 35 est un dériveur intégral, à bouchains vifs et construit en aluminium. Ces trois éléments déterminent le cadre de conception du bateau. Afin de simplifier la construction, et donc de diminuer les coûts, la carène est à bouchains vifs. Cette forme de carène permet en effet de développer les tôles d'aluminium le long des couples sans avoir à les former à la rouleuse, opération plus chère en main-d'œuvre et en machines-outils. Toutefois, l'Ovni 35 possède un triple bouchain de manière à ce que les œuvres vives soient les moins heurtées possible, on peut s'en rendre compte en examinant les lignes d'eau du plan de formes. Le bouchain supérieur, au premier tiers du bordé au-dessus de la flottaison, reste le plus marqué et permet d'obtenir à environ une quinzaine de degrés de gîte un « pic » de stabilité qui sera particulièrement apprécié en croisière. Au près, le bateau se calant plus volontiers autour de cette gîte. Aux allures portantes les éventuels phénomènes de roulis seront plus facilement enrayés.

Sur un dériveur de croisière le problème de la stabilité doit rester un élément majeur tout au long de la conception. Sur l'Ovni 35 la stabilité de poids n'est évidemment pas l'élément principal de la raideur du bateau, comme sur tout dériveur intégral de déplacement modéré. (Le centre de gravité en charge est situé 19 cm au-dessus de la flottaison.) Par contre, la bonne largeur de flottaison, des entrées d'eau pleines (23,5 degrés pour le demi-angle d'entrée d'eau) et un arrière large confèrent une grande inertie au plan de flottaison et donc une bonne stabilité initiale. Le creux peu accentué de la carène qui se termine par un large plat le long de la ligne de quille, et le bouchain supérieur presque à la largeur maxi de la carène autorisent un décentrement important de l'axe vertical de la carène à 15 et 30 degré de gîte. Ces deux éléments (stabilité initiale et décentrement de l'axe de carène) procurent à l'Ovni 35 une bonne stabilité. L'architecte nous a communiqué ses éléments de calcul quant à la limite de chavirement, qui reste tout à fait comparable à celle d'un croiseur quillard de la même importance.

Daniel ANDRIEU ■

Le passage dans la vague est étonnant pour une coque si volumineuse.



Eléments de comparaison

Caractéristiques	OVNI 35	VIA 36	FIRST 35
Longueur de la coque	11,20 m	11,50 m	10,80 m
Longueur à la flottaison (L)	8,80 m	10,00 m	9,15 m
Bau maximum	3,60 m	3,84 m	3,70 m
Bau flottaison	3,04 m	3,24 m	3,18 m
Franc-bord avant	1,18 m	1,30 m	1,13 m
Franc-bord milieu	1,03 m	1,15 m	1,09 m
Tirant d'eau minimum	0,58 m	1,00 m	—
Tirant d'eau maximum	2,08 m	1,87 m	1,70/2,02 m
Tirant d'air	14,25 m	15,90 m	15,00 m
Déplacement en charge (D)	6670 kg	8120 kg	7150 kg
Poids en ordre de marche	5950 kg	7000 kg	6150 kg
Poids du lest	2400 kg	2800 kg	2200 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	200 kg	—	—
Nature de la dérive	tôle d'alu	alu	—
Hauteur sous barrots	1,88 m	2,00 m	1,90 m
Largeur entre couchettes	1,20 m	1,00 m	0,70 m
Largeur moyenne des passavants	0,50 m	0,40 m	0,50 m
Catégorie de navigation	1 ^{re} - N° 1536 - 7/10	—	1 ^{re} - N° 1603
Jauge en douane (tonneaux)	12,34	—	12,30
Jauge IOR	—	—	27,4'
Surface du triangle AV (1)	28,34 m ²	32,34 m ²	28,01 m ²
Surface maximale du génois (2)	44,49 m ²	52,59 m ²	43,44 m ²
Surface du foc n° 1	25,65 m ²	24,26 m ²	27,94 m ²
Surface de la grand-voile (3)	25,79 m ²	31,72 m ²	27,23 m ²
Surface maximale (2 + 3) (V)	70,28 m ²	84,31 m ²	70,67 m ²
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	54,13 m ²	64,04 m ²	55,24 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1,39 m ²	1,73 m ²	1,56 m ²
Surface de dérive : coque	3,85 m ²	5,05 m ²	4,00 m ²
aileron	—	—	2,10 m ²
dérive	1,62 m ²	0,86 m ²	—
aileron AR	0,60 m ²	0,37 m ²	0,35 m ²
safran	0,70 m ²	0,48 m ²	0,64 m ²
totale	6,77 m ²	6,76 m ²	7,09 m ²
Surface mouillée totale (M)	27,35 m ²	27,68 m ²	27,68 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	CD 8,18 CC 2,96	9,20 6,75	4,43 2,68
Ecart entre CV et CD en % de L	20,45	18,50	17,32
Coefficients	OVNI 35	VIA 36	FIRST 35
Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$	3,28	3,05	2,55
Vitesse moyenne $\frac{v}{B}$	39,05	37,03	35,41
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$	0,55	0,47	0,50
Raideur à la toile	15° 30°	4,49 8,60	3,69 7,46
			5,15 10,89

A LA BARRE DE OVNI 35

Performances et qualités nautiques

Malgré l'excellente visibilité, le barreur est un peu impressionné de prime abord par la largeur de la coque pour les manœuvres. Mais il est très vite rassuré par les réactions très saines à la barre et la facilité d'évolution, même en marche arrière. Quelques coups de pompe hydraulique suffisent pour faire descendre le safran, tandis que la dérive descend par gravité en relâchant doucement son bout de commande autour du winch. Il vaut toujours mieux remonter le safran en premier s'il y a un risque d'échouement, bien que le système hydraulique soit muni d'une pastille de sécurité qu'il suffit de remplacer en cas de choc.

En accélérant au moteur à la sortie du chenal, nous constatons que le bateau s'accule et l'eau remonte sur la jupe arrière. Celle-ci doit être rallongée et surtout doublée par une tôle empêchant qu'elle ne joue le rôle de cuvette.

Sous voiles par petit temps, la surprise vient du contraste entre le volume imposant et une vélocité qui apparaît dès la moindre risée. On est bien loin des poids lourds de la mer évoqués plus haut et l'on se voit très bien en train de régater contre des voiliers aux prétentions plus voyantes. L'habit ne fait pas le moine et la ressemblance avec un one-tonner ne semble pas indispensable pour faire marcher convenablement un voilier de croisière.

Le grand diamètre de la barre à roue lui confère une grande douceur qui se double d'une excellente précision. En lâchant la barre, le bateau va tout droit, mais une légère correction suffit pour déterminer un changement de cap avec le gréement de cotre, l'étai de trinquette retarde le passage du génois dans les virements de bord. Il est évidemment souhaitable de munir ce câble d'un ridoir largable.

Dans la brise, ce type de gréement a fait les preuves de son efficacité, et c'est avec un plaisir certain que nous avons apprécié les possibilités de réglage et le comportement de l'association foc et trinquette, au demeurant très décorative. Ainsi voilé, l'avant du bateau est moins chargé qu'avec un génois, mais le cap est tout aussi bon. Pour faciliter les virements de

bords, il serait intéressant de disposer d'un système autovireur pour la trinquette, bôme ou rail circulaire.

Il nous a semblé également que cette combinaison favorisait l'équilibre sous voiles et, barre bloquée au près, l'Ovni 35 se passe facilement de pilote automatique.

Il faut de la mer pour mettre en évidence l'avantage du dériveur intégral en matière de tangage, mais le résultat est vraiment étonnant sur l'Ovni 35 qui, non seulement attaque les vagues sans se freiner, mais surtout retombe sans pratiquement jamais cogner. Avantage découlant de ces mouvements amortis, l'étrave soulève peu d'embruns et les occupants du cockpit sont rarement douchés, protégés également par le franc-bord important.

Avec du vent, la seule critique que nous ayons relevée sur l'accastillage concerne le palan d'écoute de grand-voile qui devient dur à border par suite d'une démultiplication un peu trop faible.

La stabilité de formes de l'Ovni 35 se traduit par une bonne raideur à la toile qui favorise également sa tenue sous spi au largue, et il faut vraiment de la brise pour obtenir un départ au lof, mais, naturellement, celui-ci sera d'autant plus soudain que le bateau est large. Ce genre de carène ne gagne en rien à être survoilé. Rapide au près, l'Ovni 35 a les jambes vraiment longues au portant et part facilement en survitesse, ses fonds plats limitant beaucoup le roulis.

Pour le vent arrière ou la marche au moteur, il est intéressant de remonter la dérive, et nous avons

observé près d'un demi-nœud de différence au speedomètre. Aux autres allures, il faut penser que la suppression du plan de dérive principal reporte l'effort antidérive sur l'aileron et le safran, ce dernier devenant alors très dur malgré l'incidence sur l'avant de la jauge prévue pour former une compensation.

Nous avons eu l'occasion de poser le bateau sur le quai pour le carénage. La coque repose à plat sur une bonne largeur et se passe totalement de béquilles. Détail non négligeable, on peut monter à bord en marchant sur le safran et escalader le tableau arrière grâce aux échelons soudés, en option hélas.

Conclusion

Dans sa catégorie, l'Ovni 35 représente certainement un des modèles les plus cohérents, car il offre à la fois un confort intérieur qui ne s'arrête pas à la sortie et des performances ainsi qu'un comportement marin assez remarquables. Ceux qui n'aiment pas l'alliage léger pourront naturellement lui reprocher son aspect un peu « casse-roule », mais nous leur conseillons de mettre leur sac à bord pour juger en toute objectivité de cette coque à bouchains vifs qui sait arrondir les angles des vagues. Par ailleurs, cette conception économique se traduit par un prix de vente compétitif vis-à-vis de ses concurrents en plastique. Dans ces conditions, comment s'étonner du succès de cette série qui devrait aller loin et vite ?

Jacques MONSAULT ■

Barre bloquée, l'Ovni 35 garde son cap.

