

TOUJOURS PLUS!



Ovní 445

Croisière côtière et hauturière



Fiche technique

| | |
|------------------------|----------------------|
| Architecte | Marc Lombard |
| Constructeur | Alubat |
| Longueur de coque | 13,40 m |
| Longueur de flottaison | 12,68 m |
| Maitre-bau | 4,29 m |
| Tirant d'eau | 1,05/2,99 m |
| Poids | 10650 kg |
| Lest | 3200 kg |
| Dérive acier | 540 kg |
| Voilure au près | 97,40 m ² |
| Trinquette | 24,50 m ² |
| Gennaker | 85 m ² |
| Spi asymétrique | 135 m ² |
| Eau | 540 l |
| Fuel | 500 l (2 x 250 l) |
| Motorisation | 55 ch |

Alubat, 42, avenue Louis-Breguet, BP 73, 85102 Les Sables-d'Olonne.
Tél. : 02 51 21 08 02. <http://www.alubat.com>

Budget

- Prix de base : 304 980 €
- Options :
- Grand-voile full-batten sur rail et prise de ris automatique : 9755 €
- Trinquette sur enrouleur : 6160 €
- Table de cockpit en teck : 2188 €
- Capote enveloppante : 2703 €
- Pont teck collé : 19871 €
- Dessalinisateur (12V, 60l/h) : 13335 €
- Eolienne avec régulateur : 3121 €

Dans la même catégorie

- Allures 44 (Allures Yachting) 13,17 m : 323482 €
- Feeling 44 (Alliaura) 13,40 m : 268400 €

Conditions de l'essai

Lieu: La Rochelle
Vent: de 5 à 10 nœuds
Mer: plate
Durée de l'essai: une demi-journée



Dans la lignée du 495, l'Ovní 445 marque la volonté du chantier olonnais de proposer des bateaux plus design et plus performants, mais fidèles aux origines. Revue de détail d'un voilier taillé pour un tour du monde.

TEXTES OLIVIA MAINCENT, PHOTOS PILOU

Le surnom de « 4x4 des mers » colle toujours à la peau des Ovní, le dernier vient conforter cette réputation. Une coque en aluminium à double-bouchain évolutif, une dérive relevable pour se faufiler dans n'importe quel abri, un équipement de pont costaud et complet en standard comme la trinquette, une grande autonomie en eau et en caburant et une facilité d'entretien et de réparation même à l'autre bout du monde. L'atout principal du chantier Alubat est de pouvoir personnaliser les bateaux en fonction du souhait des propriétaires : deux, trois ou quatre cabines, emplacement des tiroirs ou placards, de nombreuses possibilités selon la manière de naviguer de chacun.

Leader en matière de construction de voiliers en aluminium depuis 1973, Alubat a mis du temps à moderniser la gamme des Ovní, souvent jugés « taillés à la serpe » malgré les atouts largement reconnus. Le 495 a marqué une petite révolution, avec ses lignes épurées et son rouf plus design. Voici, dans le même esprit, le tout nouvel Ovní 445, successeur des 43 et 435. Le choix de l'architecte s'est porté sur Marc Lombard, réputé pour ses carènes à la fois performantes et très habitables. Comme à l'accoutumée, le ca-

hier des charges du chantier se montre draconien : « Nous savons exactement ce que nous voulons en termes de volume, d'autonomie, de place dans le cockpit... Nous donnons beaucoup d'indications à l'architecte, un cahier des charges très complet. Nous ne lui facilitons pas la tâche ! », insiste Bernard Roucher, le directeur du chantier. Lors de cet essai de l'Ovní 445, Marc Lombard était avec nous. Qu'apporte de plus l'Ovní 445 par rapport à son prédécesseur ? « Nous avons voulu faire une carène résolument plus rapide. Donc le bateau affiche une longueur à la flottaison maximale. Nous

avons également travaillé sur le rapport poids/longueur à la flottaison pour obtenir un bateau qui avance dans le petit temps. Le gréement joue aussi beaucoup sur la vitesse du bateau avec une grand-voile assez puissante full-batten et un génois recouvrant ».

En navigation



Petit temps pour cet essai, l'occasion justement de tester l'amélioration des performances dans ce type de configuration. Première chose, l'envoi de



Guindeau électrique de série, baille à mouillage profonde pour ranger les pare-battage.



Une circulation aisée et très sécurisée par les longues et solides mains courantes sur le rouf.



Malgré le petit temps, l'Ovni 445 n'hésite pas à accélérer.



Le siège du barreur, très reculé pour laisser de la place dans le cockpit, s'avère un peu trop haut.

la grand-voile, entièrement lattée, montée sur rail (en option), est un jeu d'enfant. Les manœuvres demeurent bien distribuées, notamment les winches de génois et de spi, proches du barreur, mais pas trop, pour pouvoir être utilisés facilement par un équipier. D'emblée, ce qui étonne, parce que l'on ne s'y attend pas, c'est la faculté de l'Ovni 445 à accélérer. Pourtant chargé, le bateau dispose de tous les éléments de confort pour la navigation hauturière (dessalinisateur, groupe électrogène).

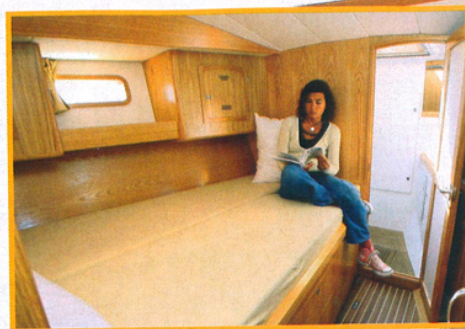
On pourrait s'attendre à une unité un peu lourde, qui s'ébroue à partir de 10 nœuds de vent bien établis. Force est de constater qu'avec les 8 nœuds qui nous accompagnent, l'Ovni 445 démarre sensiblement. Sous gennaker, nous marchons à 6 nœuds, le bateau toujours bien équilibré. Le barreur s'autorise même à lâcher prise, histoire de peaufiner les réglages sans que le bateau ne dévie de son cap. Un avantage non négligeable lorsque l'on navigue en équipage réduit... et que l'équipier pique un roupillon à l'intérieur. La barre se montre fort agréable, malgré les véris de pilote qui ont tendance à mi-

nimiser les sensations. Le poste de barre très reculé permet de laisser beaucoup d'espace dans le cockpit. Le siège du barreur, quoique bien haut et pas franchement confortable quand on a de petites jambes, autorise une bonne vision sur l'avant. Sécurisant, le cockpit dispose d'hi-loires très hautes, et, du coup, super-confortables. « C'est un détail, mais



nous avons travaillé sur l'angulation de l'arrière du rouf pour que l'on puisse s'asseoir dans le sens inverse de la marche, voire dormir... », explique Marc Lombard. Ce sont les détails qui font souvent qu'un bateau est réussi...

Evidemment, ce cockpit profond et douillet ne facilite pas l'accès sur le pont. Mais une fois sur les passavants, la circulation est aisée et sécurisante : pont recouvert d'un excellent antidérapant, longues et solides mains courantes sur toute la longueur du rouf, cadènes rentrées, pied de mât ceinturé par un balcon en



Bonne idée, la cabine avant décalée permettant d'accéder à la salle d'eau.

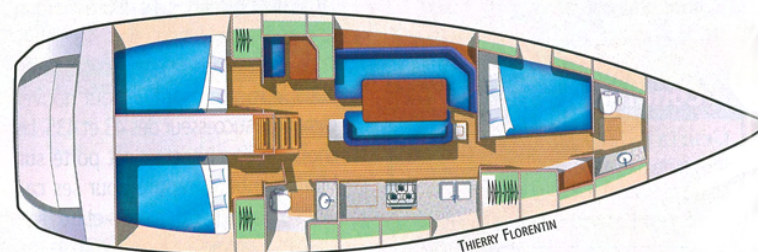


La couchette arrière tribord est en deux parties pour faciliter le contrôle du matériel technique.



La cuisine en long est utilisable à la gîte et ne manque pas de rangements, même contre le puits de dérive.

La table du carré, de belle facture, est repliable pour plus de convivialité en dehors des repas.



THIERRY FLORENTIN

inox. Cela crève les yeux, nous sommes sur un voilier de voyage, un programme que le chantier Alubat maîtrise totalement grâce à une écoute permanente des clients. Les empannages et virements de bord se

succèdent, et avec eux les manœuvres de chariot de grand-voile (sur le rouf), de hale-bas, d'écoute, d'enrouleur... Tout coulisse parfaitement, pas de grain de sable dans cette machine parfaitement huilée.



1 AÉRATION ET LUMINOSITÉ soignées dans le carré et les cabines, sans compter la vue sur la mer grâce aux hublots de coque.

2 DU MOBILIER ÉPURÉ, notamment au niveau des faces des tiroirs, des portes et des placards.

3 LE Puits de DÉRIVE se cache sous la banquette centrale, avec des accès aisés en cas de problème.

4 LES PLANCHERS se soulèvent aux endroits cruciaux, notamment au niveau du vérin de la dérive hydraulique.



Vie à bord



Si la version standard propose trois cabines et deux cabinets de toilette, le futur propriétaire peut choisir une version deux-cabines avec grand cabinet de toilette arrière et zone technique. Cette fameuse zone technique a, de toutes façons, son emplacement réservé à l'arrière tribord. Si l'on opte pour des couchettes à cet endroit, un simple jeu de planchers permet d'accéder à la soute, qui abrite le gros matériel (dessalinisateur, groupe électrogène...), et d'intervenir facilement.

Bilan ★★★★★



Plan de pont sécurisant conçu pour le hauturier, nouvelle carène plus performante que sur l'ancienne génération, grément plus puissant; le dernier-né des Ovni marie avec brio les avantages qui ont fait la réputation de la marque (accastillage solide, grands coffres, éléments techniques accessibles) et de nouvelles qualités marines... Un bateau plus véloce qu'avant mais pas plus compliqué à mener.

L'intérieur de l'Ovni 445 est bien de la même trempe que celui du 495 signé Briand. Le chantier a pris le pas du modernisme et propose des aménagements épurés et des boiseries en chêne clair. Le carré est spacieux, presque de la même taille que celui du 495. L'intégration du puits de dérive est invisible, un travail de longue haleine entre le chantier et l'architecte : il se cache sous la banquette centrale. Plus moderne, certes, mais l'intérieur du bateau garde son esprit maritime avant tout. Siège de la table à cartes incurvé pour un maintien à la gîte, fargues partout sauf à l'endroit où l'on pose les coudes pour travailler à la navigation, rangements astucieux, réfrigérateur immense compartimenté et accessible au-dessus et devant, penderie à cirés... L'Ovni des temps modernes n'a pas laissé de côté ses fondamentaux. ↴