

OVNI 52 EVOLUTION

Plus baroudeur que jamais!

Un Ovni qui n'échoue pas, est-ce encore un Ovni? La question peut se poser, mais on pardonne tout à un bateau aussi bien taillé pour l'aventure.

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.

CE NOUVEL OVNI dit Evolution porte bien son nom. Pourquoi? Parce qu'il est à la fois porteur des valeurs traditionnelles du chantier, et révolutionnaire par certains aspects. La révolution, sur cet Ovni 52 signé Marc Lombard, c'est clairement la descente. Une ouverture incroyablement large (170 cm) qui permet de se croiser sans même s'effleurer entre cockpit et carré, il ne manque que le tapis rouge pour se croire à Cannes devant les fameuses marches du Palais des festivals. Trois petites marches qui suffisent à absorber la différence de niveau entre le fond du cockpit et le plancher surélevé du carré. L'espace de vie qui en résulte est évidemment très agréable et se rapproche un peu de ce que l'on connaît sur un catamaran de croisière, d'autant que la partie cockpit est très bien protégée par un imposant arceau en dur fermé par la capote. Révolutionnaire également chez Alubat, la soute à annexe qui s'ouvre à l'arrière

du cockpit et permet de stocker l'indispensable pneumatique sans avoir à le dégonfler. Un luxe utile, et susceptible d'allonger l'espérance de vie de l'annexe en grande croisière... Ceci étant dit, une telle débauche de volume se paie forcément quelque part. Sur l'Ovni 52, l'espace occupé au centre par l'annexe est en partie compensé par le volume des bouchains évolutifs qui se traduisent par des bordés verticaux à l'arrière. Verticaux et imposants, car le franc-bord est également considérable, c'est l'autre conséquence du carré surélevé. En fin de compte, pour réussir son Evolution, cet Ovni a dû accepter de prendre un peu d'embonpoint et ne peut le cacher, en dépit d'un rouf au design soigné dont les longs hublots sont du meilleur effet. Qu'importe, il assume sa silhouette, après tout qui s'en souciera quand il sera au mouillage en Antarctique? Car c'est quand même ça le but du jeu, et il suffit d'un rapide tour



▲ Notez le pavois en aluminium et les emplantures de chandeliers non traversantes. C'est du solide, tout comme le revêtement antidérapant d'excellente qualité.



du propriétaire pour s'en rendre compte. A l'arrière tribord, pas de cabine mais une salle des machines remarquablement isolée abritant tous les organes techniques, de la climatisation au pilote en passant par le groupe électrogène et le dessalinisateur. De quoi vivre longtemps en totale autarcie, surtout avec 1 000 litres de gasoil sous le carré, deux éoliennes de 400 W, un hydrogénérateur Watt & Sea et six panneaux solaires. Dans le triangle avant, pas de luxueuse suite propriétaire mais une austère soute isolée par une porte étanche, équipée d'un véritable atelier avec établi et étau, grand rack de rangement (douze bacs coulissants gardés par une rangée de fargues mobiles). Cet aménagement de baroudeur relativement atypique a été voulu par le propriétaire, un Brésilien qui s'apprête à mettre le cap sur les canaux de Patagonie, et plus si affinités. Du coup, son Ovni 52 est une sorte de compromis entre le voilier de croisière et le bateau d'expédition, on le voit aussi aux menuiseries fonctionnelles avant tout, qui font la part belle aux grandes surfaces de mélaminé blanc. Combinées aux vaigrages et aux planchers également blancs, elles instaurent une ambiance un peu clinique. Le superbe volume du carré, bien éclairé par un grand hublot zénithal, mériterait probablement mieux, même si tout cela semble cohérent avec un programme de grande croisière. A bâbord, l'espace cuisine est délimité par une sorte de rambarde sur laquelle on peut se caler, et qui fournit aussi une main courante bienvenue quand on circule vers la coursive. C'est d'ailleurs un autre aspect qui surprend sur ce 52, surtout quand on connaît les Ovni :



“ Avec cette carène puissante qui montre ses qualités dans la brise, l'Ovni 52 s'annonce comme un redoutable bouffeur de milles. ”



▲ La descente XXL donne sur un carré très large et bien nommé, puisqu'il a presque cette forme, accueillant, bien que très blanc du plancher au plafond.



▲ La cuisine est vaste, bien dotée en plans de travail et en espaces de rangement de petit et grand volumes. Un modèle du genre.



La cabine arrière est toute simple, attention au banc de cockpit qui vient presque à la verticale de l'assise...



▲ Nombreux hublots et gros volume de rangement dans la cabine avant tribord.



▲ Le cabinet de toilette ne fait pas douche, c'est à côté!



“ Quand il ne gîte plus, l'Ovni 52 dévoile ses imposants bords verticaux et sa haute étrave... Chaud devant ! ”

on cherche en vain le puits de dérive, qui dicte habituellement le plan de circulation sur les dériveurs intégraux. C'est que cet Ovni – on aura décidément tout vu – n'est pas à proprement parler un dériveur intégral. En position haute, sa dérive dépasse de la carène d'une trentaine de centimètres, ce qui rend l'échouage plus qu'aléatoire, même sur terrain meuble. Selon le chantier, les futures unités pourront être dotées de skegs latéraux susceptibles d'assurer la stabilité de la carène au sec. Il faudra néanmoins veiller à ne pas abîmer le bord d'attaque de cette dérive profilée (profil NACA), tiens, encore une première pour un Ovni... Décidément, cette nouvelle gamme bouscule des habitudes bien établies.

WC D'UN COTE, DOUCHE DE L'AUTRE

Mais revenons aux aménagements. La course mène à deux cabines, dont la cabine propriétaire au volume de rangement impressionnant, mais aussi au cabinet de toilette et à la douche, placés dans deux modules distincts. Ce choix des sanitaires séparés est intéressant, il permet notamment de se contenter d'un seul WC qui restera aussi disponible que possible, et donc de simplifier la plomberie. Toute simple également, la table à cartes se résume à un coin navigation exilé contre le bordé tribord, derrière la table de carré aux tabourets vissés dans les planchers, qu'on peut libérer à l'escale. Ce n'est d'ailleurs pas le moment, car les 15 nœuds qui affolent les éoliennes (deux D 400 implantées sur l'arceau arrière) peuvent suffire à lever une mer remuante devant les Sables d'Olonne. Tandis que les 75 chevaux du Volvo-Penta font défiler le chenal, nous rangeons les pare-battage dans la soute à annexe, ce qui se révèle peu pratique. Nous aurions mieux fait d'utiliser le coffre tribord dont le panneau d'accès se trouve au pied du poste de barre. Malgré la brise, nous envoyons la grand-voile haute et déroulons le gennaker en supposant

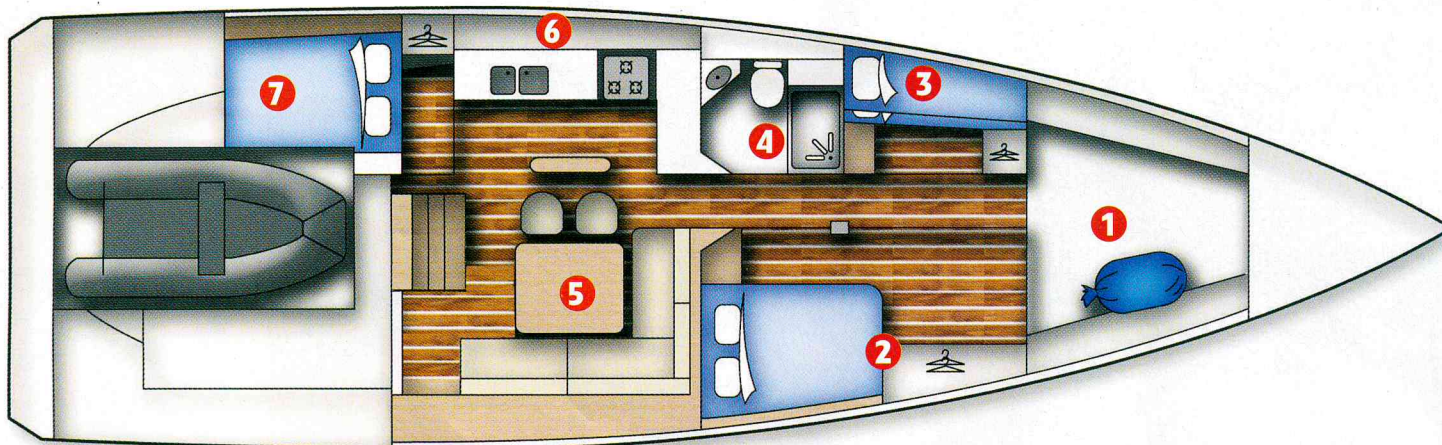
qu'avec un tel gabarit, cet Ovni 52 peut supporter d'être chargé... Et en effet, il fait aussitôt parler la puissance de sa carène aux formes arrière tendues et prend une vitesse de croisière qui s'établit au-delà de 8 nœuds. Parfaitement abrité, l'immense cockpit reste confortable, mais une gîte prononcée peut rendre les déplacements hasardeux. L'ajout programmé d'une rambarde dans le relief de fond de cockpit à bâbord (celui de tribord étant dévolu pour l'instant à la table) est de toute évidence une bonne idée, cette forme est d'ailleurs déjà indispensable pour se caler quand on se tient sur le banc au vent. La barre d'écoute est placée sur l'arceau, ses drosses reviennent de part et d'autre du piano qui reçoit aussi l'écoute de grand-voile et les drisses. Les écoutes des voiles d'avant reviennent pour leur part aux winches arrière, placés à proximité des postes de barre excentrés. Au louvoyage, le génois donne un peu de travail aux équipiers, même s'il est de taille raisonnable. L'animal est quand même toilé et dans la brise, la carène large et volumineuse est parfaitement à l'aise. Le vent se renforce un peu, 17-18 nœuds, et nous ne tarderions pas à réduire s'il fallait prolonger ce bord, en utilisant les ris en circuit continu sur la grand-voile, et probablement en passant sous trinquette devant – une option à peu près indispensable pour la grande croisière. Autant de manœuvres qui s'exécutent depuis le cockpit. S'il fallait gagner la plage avant cependant, on le ferait en toute sécurité, le pied toujours gardé par le petit pavois le long duquel sont solidement implantés les chandeliers. Seuls les bas-haubans frappés sur le livet entravent la circulation, on peut tout aussi bien passer par le rouf en sifflet, en s'appuyant sur les balcons en pied de mât (bien utiles également en tant que marchepieds pour ferler la grand-voile). On ne risque pas de se prendre les pieds dans les panneaux de pont, qui sont affleurant. La classe ! Décidément cet Ovni nouvelle génération apporte à la gamme un peu plus qu'une évolution. ■



▲ La grand-voile à lattes forcées est la pièce maîtresse de ce plan de voilure plutôt élancé.

EN CHIFFRES...

Ovni 52 Evolution	
LONGUEUR DE COQUE	15,98 m
LONGUEUR FLOTTAISON	15,49 m
LARGEUR	4,87 m
TIRANTS D'EAU	1-2,85 m
DEPLACEMENT	16 000 kg
SV AU PRES	140 m²
GENOIS	68,50 m²
GRAND-VOILE	73,50 m²
TRINQUETTE	46 m²
GENNAKER	155 m²
MATERIAU	aluminium
MOTORISATION	Volvo-Penta 75 ch
BATTERIES	6 x 130 A/h AGM
RESERVOIR CARBURANT	1 000 l
RESERVOIRS EAU	2 x 400 l
ARCHITECTE	Marc Lombard
CONSTRUCTEUR	Alubat
CATEGORIE CE	A pour 8 personnes
PRIX DE BASE	505 908 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	647 424 €
Principales options : arceau en dur (23 920 €), portique (3 647 €), éoliennes D 400 (3 611 € chacune), panneaux solaires (3 289 €), isolation Steridur/Armaflex (9 538 €), GV fullbatten (15 428 €), trinquette (6 817 €)...	



L'Ovni 52 Evolution en 7 points

1. Soute-atelier (hauteur 182 cm) isolée par porte étanche, rangements tous volumes.
2. Hauteur sous barrots 200 cm, couchette 198 x 135 cm aux épaules. Penderie, étagères, six gros tiroirs sous couchette, deux panneaux de

pont, deux hublots de rouf, un hublot de coque.

3. 197 cm sous barrots, deux couchettes superposées 204 x 83 cm, grosse penderie.

4. Cabinet de toilette et douche indépendants.

5. Table 100 x 130 cm, hauteur 199 cm à

l'avant. 2 panneaux de pont et un hublot zénithal.

6. Quatre grands hublots de rouf dont un partiellement ouvrant (cuisine). Hauteur 197 cm, descente 170 cm de large.

7. Hauteur 207 cm, couchette 197 x 150 cm.



L'un des grands tiroirs de la cabine avant tribord est bloqué par le bloc-porte. Dommage.



L'énorme panneau de la soute à annexe a le bon goût d'être assisté par des vérins hydrauliques.



La descente « king size », c'est bien, mais du coup les deux panneaux de plexiglas sont bien lourds.



Le cockpit est parfaitement abrité par l'arceau et sa capote. Le relief en fond de cockpit est indispensable pour se caler et accueillera sous peu une rambarde en inox.



Balcon et échelon de mât permettent de ferler la GV dans le lazy-bag.



L'atelier de la soute avant, avec son établi, son étai et ses bacs de rangement, est le rêve absolu de tout marin bricoleur.