

Black Niboune au pied du fort de Socoa. Comme tous les Ovni, le 445 se pose sur l'épaisse tôle plate (8 mm) constituant le fond de coque. La stabilité est garantie, même sur des fonds un peu irréguliers.

OVNI 445

Une fois n'est pas coutume, nos « 100 milles à bord » nous conduisent au Pays Basque. Un essai hivernal à bord d'un grand dériveur intégral en aluminium et à bouchains vifs. Signé Marc Lombard, le dernier des Ovni a du confort à revendre, et aussi des idées.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Jean-Marie Liot.

Le baroudeur

IMPRESSIONNANTE, la sortie de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure, quand la Nivelles qui se vide rencontre la grande houle de nord-ouest qui entre dans la baie. Et il n'y a (presque) pas de vent ! La côte basque, tellement prisée des surfeurs, est bien le pays de la houle... et parfois celui de la pluie. Au point que ce littoral, assez mal pourvu en mouillages abrités et en marinas, peut sembler plutôt intimidant. La navigation au pied des Pyrénées, cela se mérite certes, mais les satisfactions sont à la hauteur des difficultés rencontrées. En tout cas, difficile de rêver plus beau décor pour mettre à l'épreuve le dernier-né du chantier Alubat. Il nous faudra seulement trouver un endroit approprié pour échouer ce gros dériveur intégral – pas si simple. Remplaçant du 435 (essayé dans notre numéro 85), l'Ovni 445 se présente d'emblée comme un bateau un peu plus grand et beaucoup plus moderne. Commençons par le plus évident : le rouf est bien plus haut et plus volumineux, tout en restant élégant grâce à des courbes très étudiées. Les élancements sont bien plus réduits – il n'est que de comparer la pente des étraves – puisque la longueur à la flottaison a gagné plus de deux mètres alors que la coque ne fait que 50 cm de plus. On note aussi un maître bau plus reculé et des formes arrière bien plus généreuses – on reconnaît bien ici la « patte » de Marc Lombard (le 435 était signé Philippe Briand). Mais la liste n'est pas close. Sous la flottaison, le 445 se distingue par ses deux safrans parallèles, courts et très centrés. Bizarre, vous avez dit bizarre ? En fait, cette configuration permet de combiner une grande simplicité (pas de partie pivotante, montage aisé de la transmission) avec une efficacité qui s'avère correcte sous voiles et remarquable au moteur



– on obtient le même « coup de fouet » en marche avant qu'avec un safran unique, ce qui n'est pas du tout le cas avec un des safrans décentrés. Ce n'est pas tout : la dérive n'est toujours pas profilée – c'est une tôle de 50 mm, simplement biseautée – mais elle est désormais en acier et non plus en aluminium. Du coup, ses 540 kg contribuent à la stabilité

du bateau, d'autant que l'appendice est plus long – le tirant d'eau atteint 3 m, contre 2,50 m pour le 435. Enfin, la surface de toile est en hausse de près de 10 m². Trêve de considérations techniques, il faut rejoindre Hendaye où l'équipage de la vedette SNS Bidasoa doit embarquer notre photographe. Après une éclaircie très éphémère, le temps se couvre à nouveau mais un sympathique vent de nord semble vouloir s'établir. Hélas, il refuse de se stabiliser en force comme en direction (12 à 20 nœuds, bascules de 40°...), ce qui ne permet pas d'effectuer des relevés de cap très pertinents.

AGREABLE A LA BARRE ET BIEN EQUILIBRE

Avec cette brise oscillante qui souffle entre 12 et 20 nœuds, il semble tout de même que l'angle bord sur bord (au luvoyage) ne dépasse jamais 110° dérive comprise, ce que confirme la trace observable sur la cartographie électronique. La vitesse au près serré est proche de 6,5 nœuds – avec l'hélice Maxprop (à mise en drapeau) proposée en option. C'est tout à fait honorable pour un dériveur, et on doit sans doute pouvoir faire bien mieux avec des voiles en composite, triradiales ou à membrane. Nous disposons ici de la garde-robe standard, en tissu polyester de coupe horizontale, et qui comprend d'ailleurs une trinquette. Côté sensations à la barre, rien d'extraordinaire, mais la

transmission à biellettes (Lewmar) assure une précision optimale et la roue conserve une certaine sensibilité malgré la présence de deux safrans. Impossible, en revanche, de s'asseoir au vent avec vue sur les penons. Mais il en est ainsi sur tous les Ovni, et cela est à mettre en relation avec le programme du bateau : en (grande) croisière, on confiera bien souvent la barre au pilote, surtout aux allures serrées. A noter que, même à la gîte, on est correctement installé sur le petit banc situé derrière la roue. Après ces quelques bords de près, on lâche les chevaux en déroulant le gennaker (amuré sur un petit bout-dehors amovible). Une voile qui s'avère quasi-indispensable sur ce type de bateau, même si la surface du génois est déjà respectable. (Suite page 48)



▲ Avec son étrave peu inclinée, le 445 est plutôt long à la flottaison, ce qui lui permet d'allonger la foulée... Notez le triple bouchain vif, caractéristique de la gamme Ovni.

◀ Peu de marinas au Pays Basque, mais un grand nombre d'escales possibles dans des petits ports très pittoresques.



▲ Indispensable dans les pays chauds, le bimini protège aussi bien de la pluie. L'équipage peut ainsi déguster les tapas maison de Patricia. La table est bien conçue, et notez que l'on peut en faire le tour.



Bientôt prêts pour le grand départ

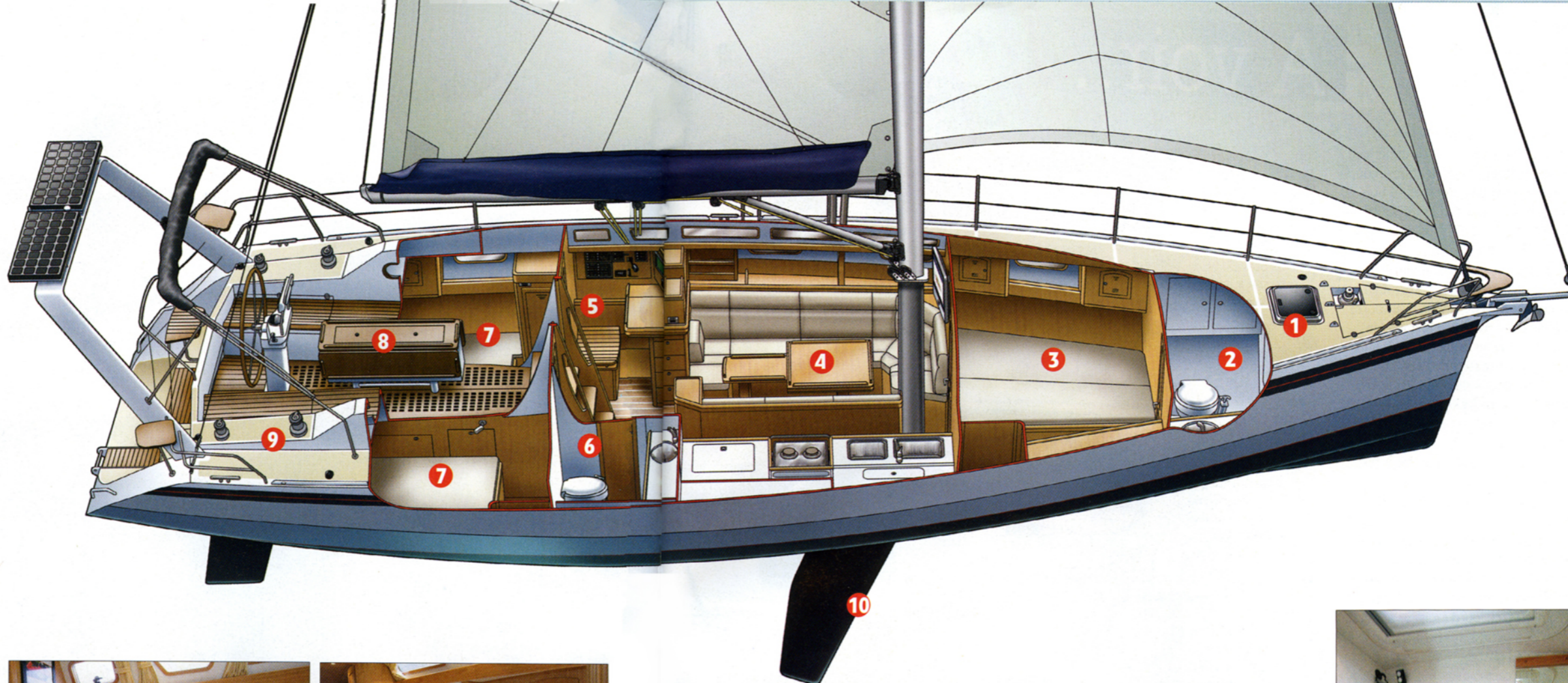
« Je l'ai toujours dit : à 50 ans, je me casse en bateau pendant dix ans ». Et c'est pour bientôt, puisque Marc en a aujourd'hui 49. Lui et sa femme Patricia, qui dirigent un petit chantier naval (concession Volvo et Suzuki) au cap Ferret, ont englouti toutes leurs économies dans cet Ovni 445. C'est leur premier voilier, mais après avoir passé trois jours à bord en leur compagnie, on ne se fait guère de souci pour eux quant à leur futur voyage. Amateurs de bonne chère (nous avons pu apprécier les éminents talents culinaires de Patricia) et de Harley-Davidson, les Jolibert n'ont pas froid aux yeux, font souvent preuve d'un flegme renversant et ont toutes les compétences requises en matière de mécanique ou d'électricité. Quand l'écran de l'iMac refuse de s'allumer, Marc sait exactement quel fusible remplacer – la pièce de rechange est bien sûr à bord, et le problème est réglé en moins d'une minute. Quand la drisse de grand-voile s'échappe et s'enroule autour du pataras, le propriétaire n'hésite pas à grimper debout sur la bôme, une main pour se tenir à la balancine et une main pour la gaffe. Et les Jolibert, familiers des passes d'Arcachon, ne semblaient guère impressionnés par l'énorme houle à notre retour en baie de Saint-Jean-de-Luz. En tout cas, un grand merci à eux.

« Patricia : notre rêve, c'est le moment où les portes du canal de Panama s'ouvriront sur le Pacifique. »

EN CHIFFRES...

Ovni 445	
LONGUEUR DE COQUE	13,40 m
LONGUEUR FLOTTAISON	12,68 m
LARGEUR	4,29 m
TIRANTS D'EAU	1,05 m-2,99 m
DEPLACEMENT	10 650 kg
LEST	3 740 kg (dont dérive 540 kg)
SV AU PRES	97,40 m ²
GENOIS	53,90 m ²
GV	43,50 m ²
SPI (SYMETRIQUE)	135 m ²
MOTEUR STANDARD	Volvo 4 cylind. D-55 (55 ch)
RESERVOIR CARBURANT	2 x 250 l
RESERVOIR EAU	540 l
BATTERIES	4 x 90 Ah (12 V)
ARCHITECTE	Marc Lombard
CONSTRUCTEUR	Alubat
CATEGORIE CE	A (8 personnes)
PRIX DE BASE (3 CABINES)	304 980 €
PRIX DU MODELE ESSAYE	environ 405 000 €

Principales options : GV lattée avec hale-bas rigide : 9 754 € ; capote et bimini : 5 866 € ; groupe 4,5 kW : 19 473 € ; dessalinisateur 220 V 95 l/h : 18 615 € ; isolation : 6 314 €.



Enfin une vraie table à cartes ! Le panneau à instruments offre une surface généreuse. La cuisine n'est pas mal non plus – et grâce à Patricia Jolibert, ce « 100 milles » restera comme le plus gastronomique de l'histoire du journal... ▶

Les boiseries en chêne sont fort bien réalisées. Pour les loisirs (films, photos...), les Jolibert ont carrément installé un iMac sur la cloison avant. ▼



L'Ovni 445 en 10 points

1. Une grande soute avant pratique pour les voiles, mais le panneau de pont est en option.
2. Dans cette vaste salle de bains, la hauteur sous barrots est hélas limitée à 1,76 m.
3. La « cabine de propriétaire » offre des dimensions généreuses. La hauteur sous barrots varie de 2,07 m (à l'arrière) à 1,77 m (à l'avant) et la couchette mesure 2,05 x 1,45 m.
4. Le carré peut accueillir huit convives autour d'une table de 138 x 68 cm. La hauteur sous barrots est la même à l'avant et l'arrière : 1,95 m. La banquette bâbord mesure 2,53 x 0,57 m, la banquette centrale 1,85 x 0,57 m.
5. Une table à cartes royale : 80 cm dans les deux dimensions, et un siège tout confort !
6. Ce cabinet de toilette est un peu exigu mais la hauteur sous barrots est suffisante : 1,90 m.
7. Les deux cabines arrière sont parfaitement symétriques. La hauteur sous barrots atteint 1,90 m. Les couchettes doubles sont un peu étroites (1,98 x 1,35 m) mais cela s'explique par la présence d'une soute technique au centre.
8. Dans le cockpit, long de 2,46 m et large de 2 m (88 cm pour la largeur intérieure), la table optionnelle de 110 x 82 cm fait un très bon cale-pieds mais elle coûte 2 188 €...
9. L'accastillage est fourni par Lewmar pour les winches (primaires de 54, 46 pour le spi et 40 au piano), poulies et chariots, Spinlock pour la batterie de quatorze bloqueurs au piano.
10. La dérive en acier se relève grâce à un vérin hydraulique lui-même commandé par une pompe électrique. Celle-ci est désormais standard (à l'origine elle était en option).



▲ La salle de bains privative, à l'avant. La petite porte, au fond, donne sur la soute – la cloison n'est pas étanche, du moins en standard.



▲ Cette grande cabine avant se distingue par l'abondance des rangements : penderie, équipets et même tiroirs sous la couchette.



▲ Dans les cabines arrière, les rangements sont plus limités et la couchette pas très large. Mais il y a une bonne hauteur sous le cockpit – appréciable.

A voir... et à revoir !

Alors que, sous génois, *Black Niboune* se montrait parfois paresseux pour grimper sur les vagues dans la molle, il devient beaucoup plus vif une fois le gennaker établi. Au bon plein-travers, avec un peu moins de 15 nœuds de vent, la vitesse se stabilise aux alentours de 7,5 nœuds. Alors que l'on songe à envoyer le spi, le vent forcé et se stabilise entre 18 et 22 nœuds. Dans ces conditions, le gennaker devrait nous permettre de tirer de jolis bords de largue. Avec cette mer bien formée, on pourrait craindre que les deux safrans courts et très centrés ne permettent pas de tenir le bateau dans les coups de roulis. En fait, cela se passe plutôt bien. Le 445 semble bien assis sur sa carène large. Une ou deux fois, j'arrive en butée de barre mais l'Ovni redescend finalement la vague sans partir au lof. On sent même quelques vellétés de surf, mais on sent aussi qu'il y a plus de dix tonnes à faire décoller – pas évident, donc. Pour l'heure il faut se contenter d'une pointe à plus de 9 nœuds ; mais sous spi (symétrique de préférence), dans un alizé puissant, on devrait pouvoir s'adonner à quelques glissades sans se faire peur... En bref, ce lourd croiseur a plutôt bon caractère et il pourra même offrir une certaine griserie au portant. Pour ne rien gêner, on dispose d'un accastillage complet, bien disposé et bien dimensionné. Il ne manque que les palans de chariots de génois, comme c'est souvent le cas sur les bateaux de croisière.

UN DERIVEUR PLUTOT RAIDE A LA TOILE

Le plan de voilure élancé est porté par un mât Sparcraft Performance à deux étages de barres de flèche poussantes, avec un double patacas non réglable et deux paires de bas-haubans. A noter que le capelage de l'étai et l'ancre des haubans se situent un peu en dessous de la tête de mât. Un étai de cotre, largable et capelé à hauteur des barres de flèche supérieures, est livré en standard pour les voiles de brise, avec une paire de bastaques textiles montées sur palan quatre brins. *Black Niboune* est équipé de la grand-voile lattée optionnelle, proposée avec des chariots de ralingue Facnor, un lazy-bag, des lazy-jacks, un hale-bas rigide... et ce fameux système de prise de ris en continu qui n'est pas forcément de notre goût. A notre avis, un winch au pied de mât serait plus approprié pour réduire la grand-voile, d'autant que les balcons inox sont montés en standard. Le tangon optionnel est monté sur un rail de mât – très pratique. La circulation sur le pont est plutôt aisée bien que la hauteur du rouf soit parfois gênante. Les passavants sont assez larges (45 cm) mais le passage vers le cockpit exige quelques contorsions pour enjamber les imposantes hiloires qui prolongent le rouf et sont aussi hautes que celui-ci. Notre photographe ayant renoncé à trouver le moindre rayon de soleil dans les parages, finit



Pratique
Quatre astuces que l'on doit aux propriétaires de ce premier 445 : un frigo géant avec porte sur vérin...



Pratique
... un logement pour les portes de descente (même si ça ne vaut pas un système escamotable de type Goïot)...



Pratique
Une table qui se replie sur elle-même, dévoilant un agréable coin salon. C'est tout un art de vivre.



Pratique
Enfin, ce grand panneau à instruments qui à l'origine était plus petit. Les Jolibert ont aussi demandé des fargues!



Pratique
L'arceau arrière peut accueillir des antennes ou, comme ici, des panneaux solaires. Capote et bimini sont en option.



Pratique
On est bien calé à la table à cartes, même bâbord amure : le siège est galbé et on peut poser son pied contre la marche de descente.



Pas pratique
Très haute, l'hiloire s'avère franchement difficile à enjamber; il faudrait prévoir de l'antidérapant sur la partie inclinée.



Pratique
Entre les deux cabines arrière, une zone technique peut accueillir les équipements lourds : ici un dessalinisateur et un groupe.



Pas pratique
Le chantier a presque pensé à tout, mais les marches de descente ne sont pas recourbées sur les bords.



Pratique
Emplacement pour le radeau, éche escamotable, et une main courant très utile en cas d'homme à la mer



Pratique
Pas de fantaisie particulière dans ce grand cockpit, mais une belle table en teck (hélas optionnelle), et aussi des lattes ajourées. Celles-ci ne sont pas seulement esthétiques; elles assurent un drainage plus rapide. A noter que le caillebotis en teck est standard.



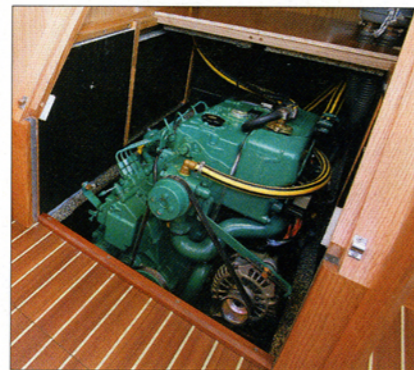
Pratique
L'indispensable balcon de pied de mât est livré en standard, de même que les marches de mât permettant d'accéder à la tête.



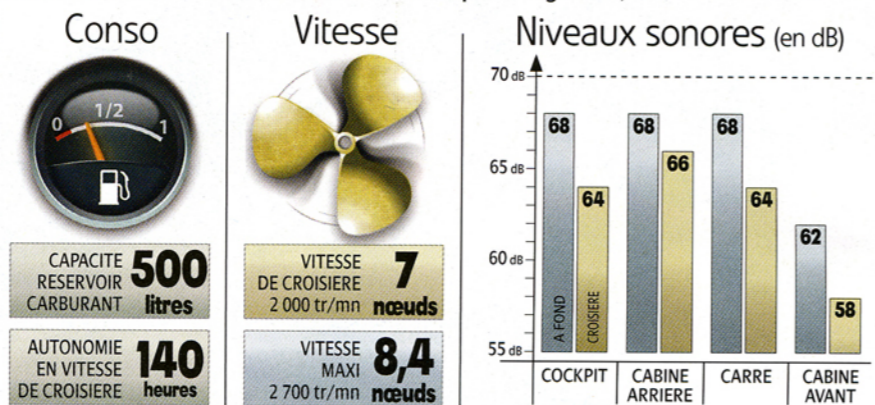
▲ Marc Lombard n'a pas lésiné sur la surface de toile. Notez la présence du gennaker, à poste.

par nous rejoindre à bord de l'Ovni; cap sur l'Espagne toute proche, plus précisément sur Guetaria, à un peu plus de 20 milles à l'ouest, un charmant petit port de pêche (et de plaisance) niché au creux d'une petite presqu'île en forme de promontoire. Le vent de nord à nord-ouest continue d'osciller sans arrêt, mais il souffle toujours à une vingtaine de nœuds, ce qui nous permet de tirer un grand bord de petit large. Avec le génois légèrement réduit et la grand-voile haute, le 445 taille sa route sous pilote entre 7 et 8 nœuds, bientôt enveloppé dans la longue nuit hivernale. Par moments il semble un peu surtoilé, mais cela se régule très bien en reculant le chariot de génois et en soulageant la grand-voile (vive les lattes forcées!). Et avec un short sheet, ça marcherait encore mieux. Autant dire que ce dériveur intégral fait preuve d'une raideur à la voile satisfaisante. Et si, d'une manière générale nous préférons toujours essayer des petits bateaux légers (plus amusants), on n'en goûte pas moins,

La motorisation



Les 55 ch du Volvo D2-55 (quatre cylindres, 2,2 l, avec alternateur 115 A) sont bien adaptés pour les dix tonnes du 445. Echouage oblige, la transmission se fait via une ligne d'arbre, l'hélice étant montée sur un skeg (aileron). En adoptant le double safran, Alubat a hélas dû renoncer à la cage qui protégeait parfaitement l'hélice, y compris et en particulier en dessous. Il faudra donc être un peu plus vigilant. L'accessibilité du bloc moteur est correcte, mais après avoir ouvert la descente (articulée et sur vérin) il faut encore ôter un jeu de panneaux car elle abrite aussi un petit rangement, au-dessus de la cale.



« Une puissance bien adaptée. L'insonorisation est très bonne mais l'accès au bloc moteur n'est pas des plus simples. »

dans les circonstances présentes, le plaisir de naviguer dans un confort royal. Bien protégé des quelques embruns (et averse) par la grande capote, bercé par les mouvements très doux de l'Ovni – un comportement caractéristique des dériveurs intégraux – et par le ronronnement du vérin de pilote, on en oublierait presque la saison (nous sommes en plein mois de décembre) et la météo quelque peu grise et humide. Une fois le bateau amarré à Guetaria, on se met en quête de tapas. Le village est plutôt désert, on n'y croise guère que des joueurs de pelote basque manifestement indifférents aux aléas climatiques. Pour finir, l'équipage un peu fourbu échoue dans un restaurant lui aussi désert, mais très raffiné

(voir encadré). Au retour, chacun se glisse dans sa couchette. L'aménagement de *Black Niboune* correspond à la version standard, avec deux cabines arrière et une grande cabine à l'avant; mais sur un Ovni, tout est facilement modulable pourvu que l'on ne touche pas aux cloisons structurales. Ainsi l'acheteur peut-il opter pour une cabine arrière unique à bâbord (qui laisse la place à un immense rangement et à une grande salle de bains avec compartiment douche séparé), ou pour deux cabines avant, mais aussi faire modifier la forme des banquettes du carré, agrandir tel ou tel placard ou même supprimer un des deux cabinets de toilette.

SOUS LES PLANCHERS, LES RESERVOIRS

Le carré est disposé sur bâbord, face à la cuisine qui est installée le long du bordé. La banquette centrale permet au cuisinot de se caler parfaitement à la gîte tribord amure. Au pied de la descente, on trouve à bâbord une superbe table à cartes, à tribord un petit cabinet de toilette abritant une belle penderie à cirés, et au centre un petit meuble qui prolonge la banquette centrale et s'avère pour le moins utile pour se déplacer. Comme sur les autres Ovni, la décoration est classique mais pas austère, les chaleureuses boiseries en chêne clair étant bien mises en valeur par la lumière naturelle diffusée à profusion à travers

L'OVNI 445 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Ovni 445	Southerly 42 RST	Feeling 44 DI	Allures 44
LONG. DE COQUE	13,40 m	12,86 m	13,40 m	13,60 m
LONG. FLOTTAISON	12,68 m	12,11 m	11,90 m	11,64 m
LARGEUR	4,29 m	4,03 m	4,25 m	4,25 m
TIRANTS D'EAU	1,05-2,99 m	0,84-2,72 m	0,70-2,60 m	0,98-3,00 m
DEPLACEMENT	10 650 kg	11 250 kg	9 400 kg	10 500 kg
LEST	3 740 kg	3 670 kg	3 100 kg	4 200 kg
SV AU PRES	99,60 m ²	73,62 m ²	94 m ²	95 m ²
MOTORISATION	Volvo D2-55 (55 ch)	Yanmar 4 JH 4AE (54 ch)	Volvo D2-55 (55 ch)	Volvo D2-55 (55 ch)
ARCHITECTE(S)	Marc Lombard	Rob Humphreys	Mortain/Mavrikios	Berret/Racoupeau
MATERIAU(X)	aluminium	verre-polyester	verre-polyester/balsa	aluminium
CONSTRUCTEUR	Alubat	Northshore	Alliaura	Allures
PRIX	304 980 €	418 968 €	286 700 €	344 842 €

L'avis de Voile Magazine. Si l'Allures 44 est un concurrent direct, le Feeling est en stratifié. Quant au Southerly, il se distingue à la fois par son salon de pont et par sa lourde quille pivotante.



Au large sous gennaker, *Black Niboune* dévale la longue houle; pour un peu il planerait! Le gréement nous a semblé très robuste – plutôt rassurant. Notez que les tubes protège-ridoir ACMO (très bon matériel) ne sont pas montés en standard.

Le gennaker apporte un surcroît de puissance bienvenu au petit largue jusqu'à 10/12 nœuds.



de nombreux panneaux et hublots. Et il faut souligner le soin apporté aux finitions; il n'y a pas grand-chose à redire, si ce n'est que les chants de planchers devraient être protégés par du vernis. Dans le carré et les cabines arrière, le plancher est nettement surélevé; cela permet à la fois de loger les réservoirs d'eau et de gasoil dans les fonds (solution idéale) et d'offrir une vue imprenable sur l'extérieur en position debout, par les grands hublots du rouf. Une fois assis, il reste encore les trois hublots fixes dans le bordé (un côté cuisine et deux côté carré). Dans

l'ensemble, l'aération est bonne sauf dans la zone avant où l'on doit se contenter de deux panneaux de pont, un pour la cabine et un pour les toilettes. A l'inverse, le carré est bien pourvu avec trois panneaux de pont, deux hublots latéraux et une boîte Dorade. Dans chaque cabine arrière, on trouve trois hublots ouvrants, dont un optionnel sur la face arrière du rouf, et un aérateur qui donne sur l'intérieur des vide-poches d'hiloire – astucieux! Côté météo, pour notre deuxième jour d'essai il pleut en continu, et le vent est tombé. Plutôt morose. On se contentera donc de rejoindre

San Sebastian au moteur. Cependant on ne saurait achever l'essai d'un Ovni sans avoir posé la bête sur ses fonds le temps d'une marée. Au programme du lendemain nous inscrivons donc le petit port d'échouage de Socoa, à l'ouest de la baie de Saint-Jean-de-Luz. Cette fois le temps semble se dégager, et on profite même d'une petite brise de sud qui souffle entre 6 et 10 nœuds, juste de quoi gonfler le gennaker qui nous tire alors à plus de 6 nœuds. Mais en arrivant à l'entrée de la baie, la houle est toujours de la partie.

UNE NOUVELLE DISCIPLINE : L'ECHOUAGE ACROBATIQUE

Une partie qui s'annonce un peu serrée. Par VHF, la capitainerie de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure conseille de se replier sur Hendaye plutôt que de tenter l'entrée dans le port. En précisant à nos interlocuteurs que nous allons plutôt échouer à Socoa, nous suscitons une certaine perplexité. Après avoir laissé passer un train de vagues semblant déferler sur toute la baie, Marc fonce droit sur l'entrée du petit port et se glisse entre les deux jetées tout en relevant la dérive. On en profite pour vérifier que les deux safrans centrés permettent bien de conserver une certaine manœuvrabilité même avec la dérive relevée. Un léger ressac parvient jusqu'au fond du port, et un « local » nous hèle pour nous mettre en garde. « Vous allez vous faire secouer, là ! ». Mais une coque d'Ovni n'a pas peur de toser doucement sur du sable, pourvu qu'il n'y ait pas de choc violent. C'est la mi-marée, *Black Niboune* finit par beacher. C'est parti pour six heures de vie terrestre et immobile. Rien à signaler, le 445 a passé avec succès ce test d'échouage acrobatique. Facile à faire marcher, confortable et bien construit, ce nouveau modèle est bien parti pour naviguer dans le sillage du 435, lequel s'était vendu à 116 exemplaires. ■



Il est frais, leur poisson

Comment résister ? Quand on arrive à hauteur du restaurant Iribar Jatexea, on découvre ce grand barbecue, installé à l'extérieur, sur lequel un cuisinier fait frire des poissons entiers exhalant un fumet délicieux. Situé dans la petite rue qui grimpe à travers le village de Guetaria, au pied de la très belle église San Salvador (fin du Moyen-

Age-XVII^e siècle), cet établissement offre un décor chaleureux et une cuisine délicate. Si la carte comprend aussi de très bonnes viandes grillées, le chef est plutôt spécialisé dans les produits de la mer, qui arrivent tout droit de la criée située en contrebas. Et le choix est très vaste. En entrée, on peut vous recommander le poulpe,



accommodé à toutes les sauces (même avec du miel !) en salades variées. Comptez environ 20 € pour les plats et 10 à 15 € pour les entrées. Tél. : (00 34) 943 14 04 06.

« Une bonne adresse facile à retenir : c'est en face de l'église, et c'est le bon endroit pour succomber au péché de gourmandise. »



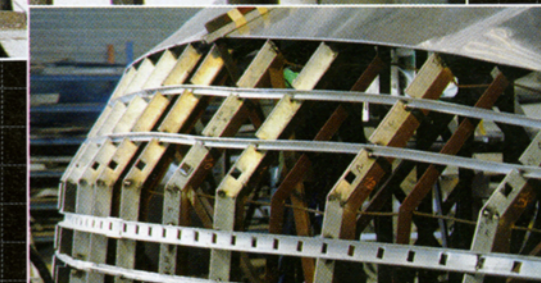
L'alu, plus fort que le stratifié ?

« L'aluminium » (en fait un alliage aluminium/magnésium) offre pas mal d'avantages. Il faut juste éviter deux problèmes spécifiques à ce matériau : la condensation et surtout l'électrolyse.

Alors, alu ou stratifié ? Tout d'abord, les procédés sont totalement différents. Pour nous en tenir au cas des Ovni (lesquels sont construits selon la technique la plus « classique »), le chantier Alubat utilise un mannequin en acier sur lequel on met en place le puits de dérive, les varangues, le bâti moteur, les châssis des planchers et couchettes, les réservoirs et bien sûr la structure extérieure : les couples, découpés dans de la tôle de 8 mm, puis les lisses en « T » qui viennent s'encastrent dans les encoches des couples. On obtient alors une sorte de squelette que viennent recouvrir les tôles des fonds puis celles des bordés. En bref, un Ovni est construit à l'envers. L'épaisseur des tôles n'est pas homogène : 8 mm pour le fond de coque, 6 mm pour les deux tôles intermédiaires et 4 mm entre le bouchain supérieur et le livet. Les fonds et les bordés sont soudés aux couples et lisses (par l'intérieur), puis les tôles sont soudées entre elles, d'abord par l'intérieur puis par l'extérieur. Non seulement tout cela est beaucoup plus long que de réaliser une coque en stratifié dans un moule femelle, mais

cela requiert une main-d'œuvre plus qualifiée, donc plus chère. La soudure doit se faire au gaz inerte (cocktail argon/hélium) pour éviter l'oxydation, et c'est tout un art. On comprend donc pourquoi un bateau en aluminium coûte cher... Précisons que l'on obtient en revanche des devis de poids très comparables à ceux obtenus avec du stratifié monolithique ou du sandwich verre/PVC. Eh non, l'alu n'est pas plus lourd – c'est le dériveur intégral qui est plus lourd que le quillard ! Le principal argument en faveur de ce matériau, ce sont évidemment ses qualités mécaniques. En cas de rencontre imprévue avec un quai ou un caillou, et du moment que le choc n'est pas trop violent ou le caillou trop agressif, la tôle s'enfoncé mais ne se déchire pas. Pas de risque de voie d'eau si cela se passe sous la flottaison. Pour naviguer dans des contrées lointaines, c'est assez rassurant. Toutefois, si la tôle se déchire, la réparation est autrement plus ardue qu'une simple « strat » : on ne trouve pas des soudeurs argon-hélium à tous les coins de rue, surtout en Patagonie.

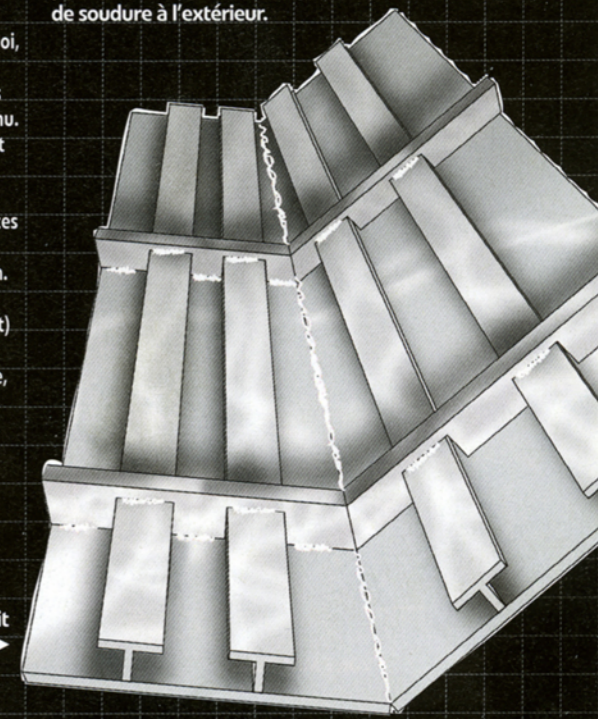
Passons aux inconvénients. Pour ce qui est de la condensation, un conseil tout simple : demandez la mousse d'isolation optionnelle, même si c'est (très) cher... et même si cela ne devrait pas être une option ! On a bien sûr gardé le pire pour la fin : la corrosion par électrolyse, ce terrifiant phénomène électrochimique en théorie capable de transformer en moins de deux semaines une coque en gruyère. En fait, il n'y a pas lieu de paniquer. Il faut tout d'abord savoir que l'absence de peinture permet la formation d'une couche d'alumine qui protège la coque – voilà pourquoi, sur de nombreux bateaux en aluminium (et sur la plupart des Ovni), les bordés sont laissés à nu. Ajoutons que la peinture revient très cher (la préparation est complexe) et qu'elle est très fragile. Pour le reste, il faut certes penser à remplacer toutes les anodes au moins une fois par an. Précisons que les anodes dites « à pendre » (suspendues au livet) ont été abandonnées. Du côté du circuit électrique on conseille, pour plus de sûreté, de coupler l'indispensable testeur de fuites électriques (fourni en standard) à une alarme.



▲ Les lisses en « T » sont soudées au fond d'une encoche prévue dans les couples. Et pourquoi cette lisse en « U » ? Pour le passage des câbles.



▲ Au moment de présenter la tôle, on commence par la fixer à la précédente grâce à une série de points de soudure à l'extérieur.



« Eh non, l'aluminium n'est pas plus lourd ! En revanche il est plus cher que le stratifié de verre ou que le sandwich verre/PVC. »

Des couples (sens latéral) et des lisses (sens longitudinal). On ne voit pas ici les varangues qui reprennent les efforts du puits de dérive. ►