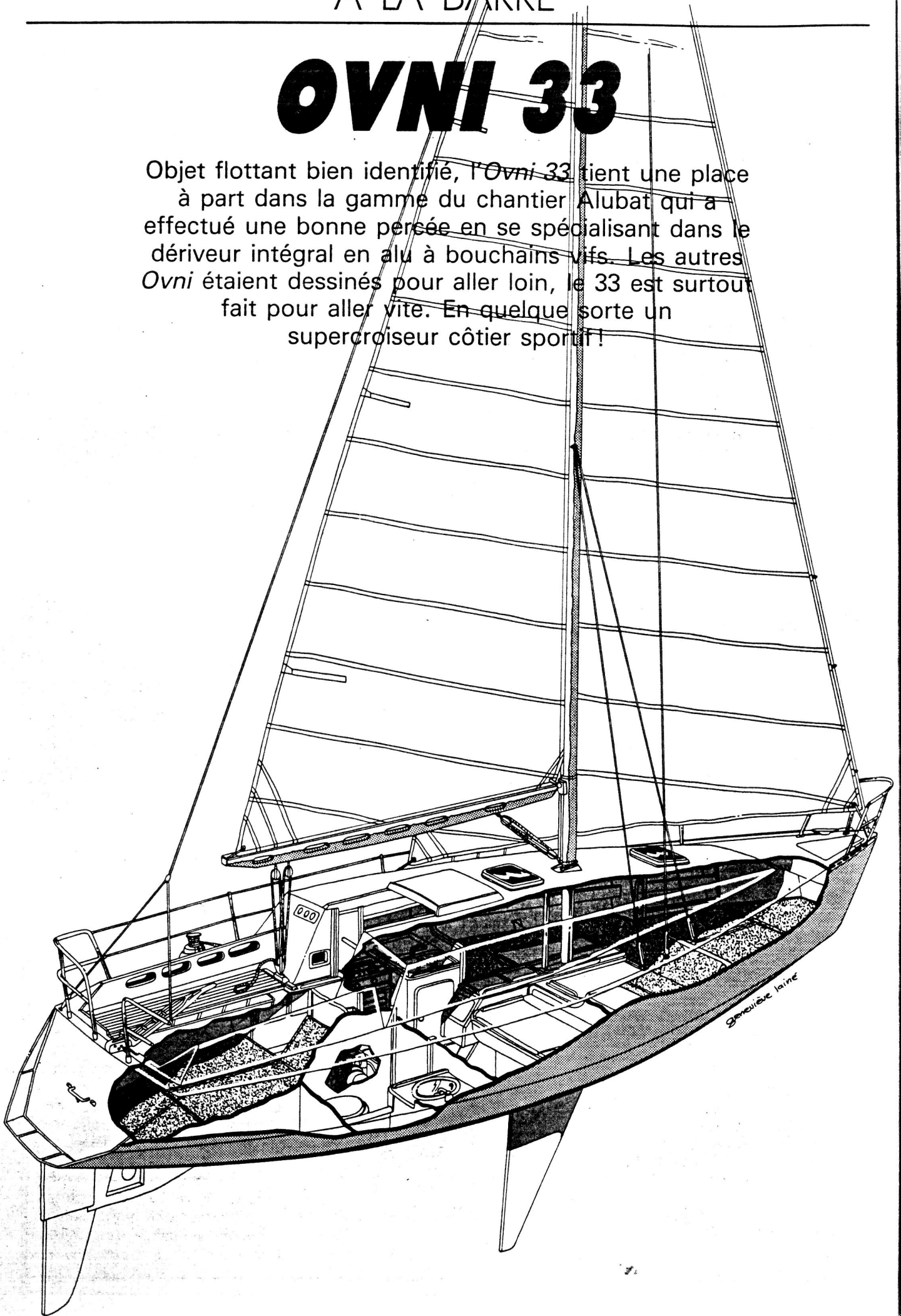


OVNI 33

Objet flottant bien identifié, l'Ovni 33 tient une place à part dans la gamme du chantier Alubat qui a effectué une bonne percée en se spécialisant dans le dériveur intégral en alu à bouchains vifs. Les autres Ovni étaient dessinés pour aller loin, le 33 est surtout fait pour aller vite. En quelque sorte un supercroiseur côtier sportif!



C
lier
ou
Ma
lière
de
mu
sur
ma
typ
rap
lier
rég
(
33,
fan
dre
diff
mo
ser
Be
au
sin
de
de
un
13
su
l'O
ne

d'e
niè
d'e
de
es
co
ve
de
pr
né

le
av

Quotidien de suite ce type de voilier en train de remonter l'Amazone, ou échoué sur une plage tropicale. Mais, pour celui qui pratique régulièrement la croisière ou la navigation le week-end sur nos côtes, la formule s'avère tout aussi intéressante, surtout dans les régions à fortes marées. Cependant, pour ce dernier type d'utilisation, un bateau léger et rapide est bien préférable à un voilier de charge, surtout si l'on aime régater.

C'est la raison pour laquelle l'Ovni 33, tout en portant le même nom de famille que le 28 et le 35 qui l'encadrent dans la gamme du chantier, diffère sensiblement de ces deux modèles par son programme qui ressemble plus à celui d'un grand Belouga qu'à l'image d'un voyageur au long cours. Son plan a été dessiné par Gilles Vaton, un spécialiste des carènes affûtées, et, dans la liste des options, le constructeur propose un gréement course avec un mât de 13,50 m de haut qui lui confère une surface de voilure dépassant celle de l'Ovni 35, malgré un déplacement nettement moins fort.

Nous avons trouvé intéressant d'effectuer notre essai sur cette dernière version, puisqu'elle permet d'exploiter au mieux les possibilités de la carène. De plus, le bateau à essayer était mouillé dans un cadre convenant parfaitement à un dériveur, puisqu'il s'agissait de la Baie de Somme, plan d'eau qui comprend beaucoup plus de sondes négatives que de positives.

Ayant la chance de naviguer avec le propriétaire du bateau, nous lui avons demandé ses motivations d'a-

la conception de l'Ovni 33. La crainte de heurter une épave en traversant la Manche dans des eaux si fréquentées qu'elles sont encombrées d'objets divers, de la bille de bois au baril d'huile en passant par le ber de voilier, l'a poussé vers l'alliage léger, un matériau résistant bien aux chocs, même si l'aventure doit se terminer par une bosse. D'autre part, il s'était rendu compte que le quillard à grand tirant d'eau choisi précédemment pour la sécurité et le rendement d'un lest profond, n'était pas à l'abri d'un croche-pied aux allures portantes, particulièrement dans les passes d'entrée de la baie où les rouleaux sont fréquents. Il a donc été particulièrement séduit par les lignes agressives de l'Ovni 33 dont la dérive profonde, mais pivotante, offre des possibilités supplémentaires de réglage, aussi bien pour la tenue à la mer que pour la vitesse.

La seule réticence concernait les performances par petit temps, le dériveur intégral supportant le handicap d'un surcroît de déplacement et de surface mouillée pour atteindre la même stabilité qu'un quillard. La possibilité d'augmenter la voilure d'origine sur ce modèle l'a décidé, d'autant plus que l'on peut toujours réduire si le besoin s'en fait sentir.

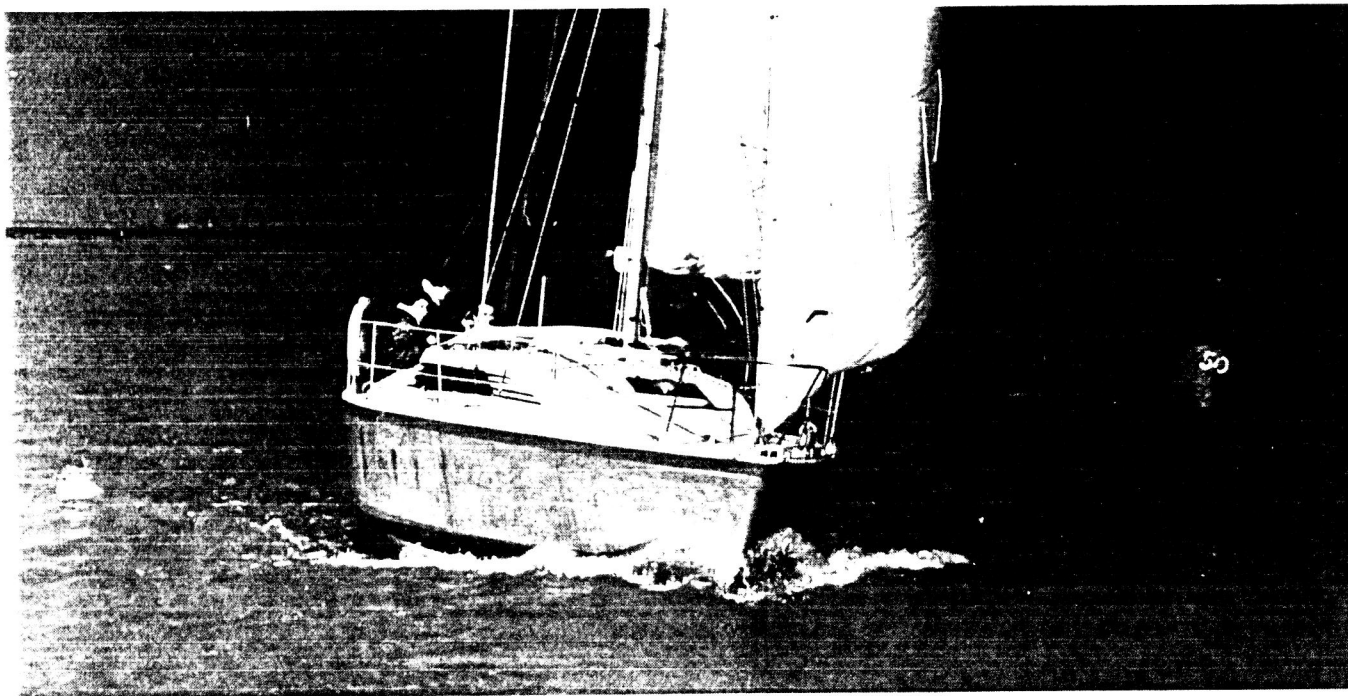
La dérive bien profilée ne cogne jamais, chose rare sur un dériveur

Depuis sa première présentation au Grand Pavois en 1982, l'Ovni 33 a subi un certain nombre de modifications et le bateau de série actuel est bien éloigné de l'aspect un peu

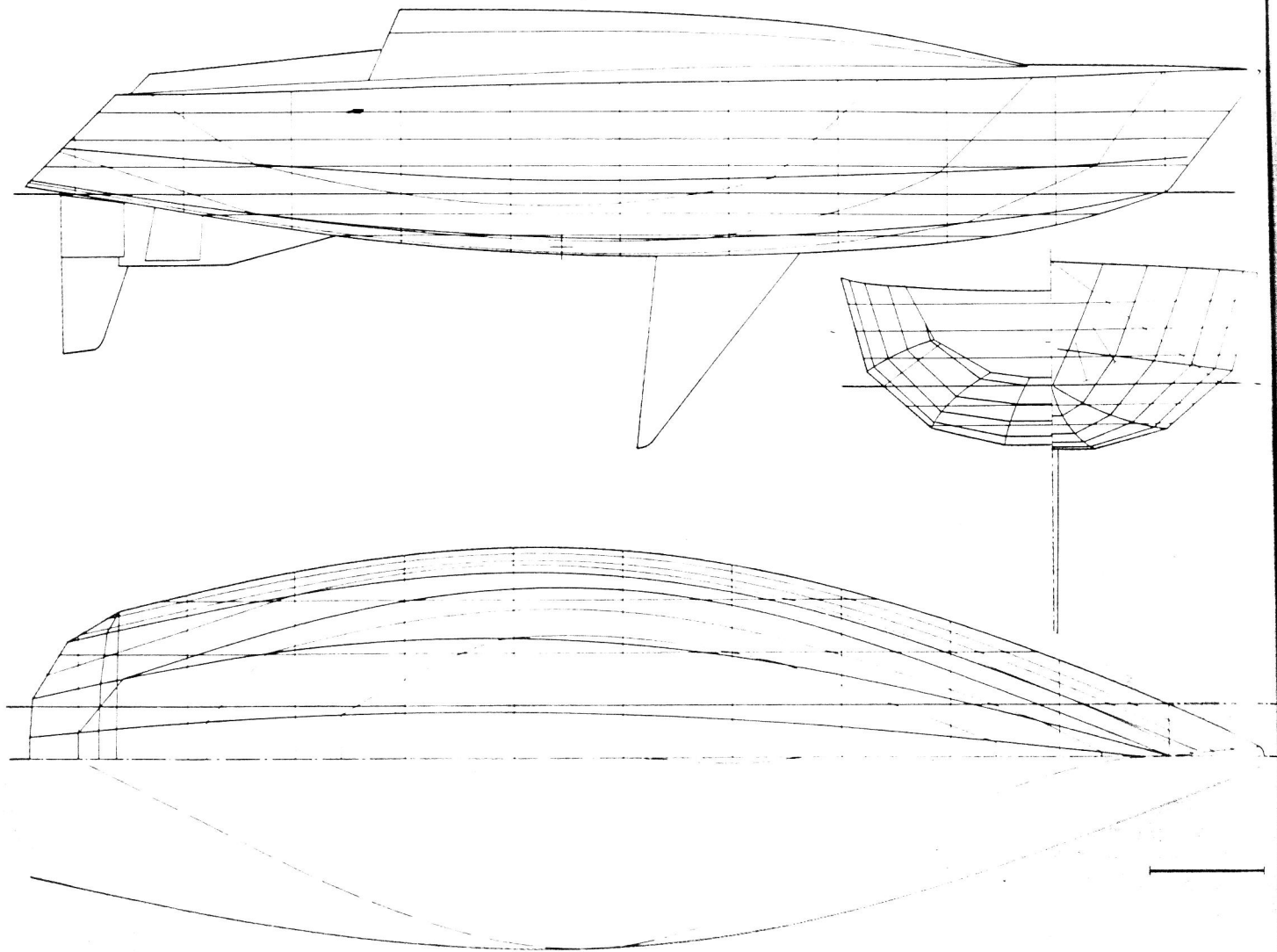
simplicité d'apparence qui ne peut lutter avec le modelé d'une coque en forme; grâce au triple bouchain, l'architecte a pu éviter l'aspect massif résultant de surfaces planes trop importantes. On peut même dire qu'il ne manque pas d'élégance, surtout lorsqu'il navigue et qu'il découvre la netteté et la finesse de sa carène. Le safran, accroché derrière le tableau droit du plan d'origine, a disparu avec sa fausse allure de construction amateur. La coque est désormais dotée d'un tableau incliné portant en son milieu un petit marchepied bien pratique pour accéder à la marche formée par la jupe arrière. La cage de safran est maintenant fixée sous la voûte, derrière un aileron fixe, échancré par une découpe où vient se loger l'hélice bien protégée. Comme pour la dérive, le relevage de la lame pivotante s'effectue au moyen d'un bout; mais le poids du safran n'étant pas suffisant, il a fallu ajouter un cordage pour le descendre et le maintenir en position basse. La construction de la dérive, qui pèse moins de 200 kg bien qu'il s'agisse d'une tôle d'alliage léger, ne manque pas d'intérêt. Son profilage ne se résume pas au simple chanfrein que l'on trouve généralement en pareil cas, le chantier faisant appel à une technologie avancée, en l'occurrence une fraiseuse à commande numérique comme on en utilise dans l'industrie aéronautique.

Comme sur les autres Ovni, le puits est garni de glissières en Acétal qui évitent tout débattement latéral. En 48 heures passées à bord, nous n'avons jamais perçu de cogne-

En dehors de sa vague d'étrave, l'Ovni 33 déplace très peu d'eau.



Plans de formes

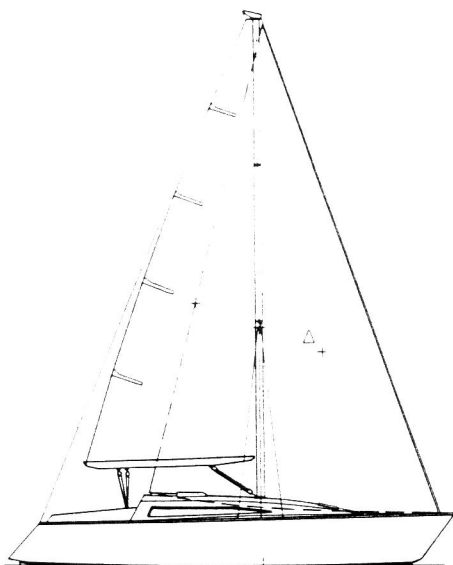


ment, ce qui est rare pour un dériveur.

De manière générale, la construction paraît sans problèmes, avec ses couples rapprochés et deux lisses par panneau. Non seulement le long puits de dérive participe à la rigidité de la coque, mais le montage du lest enfermé dans des caissons fermés, de part et d'autre de l'axe de la quille, constitue une véritable poutre à l'abri de toute déformation dans une zone sensible puisqu'elle repose sur le sol à l'échouage. On peut noter également que toutes les lisses convergent vers l'étrave, celle-ci se trouve naturellement renforcée et doit pouvoir encaisser un abordage brutal.

Dans le sens transversal, l'absence de cloison de poste avant fait ressortir l'importance de la porque ceintu-

rant coque et pont au niveau du mât et des cadènes. Côté finition, il ne s'agit pas d'une chaudronnerie de grand luxe sur laquelle on a passé de nombreuses heures pour aboutir à un poli miroir, mais la bonne régularité des soudures et la netteté des raccords de tôles aux bouchains révèlent une technique bien au point de mise en œuvre de l'alliage léger. Nous avons même remarqué certains détails comme les angles de bancs de cockpit rognés, qui montrent l'attention portée par le constructeur à l'amélioration de ses modèles. Un angle vif en moins dans une cabine arrière où dans les toilettes, c'est peu de chose, sauf lorsqu'on le heurte de plein front. Il est certain que la structure commerciale du chantier, qui entretient des rela-



Ovni 33

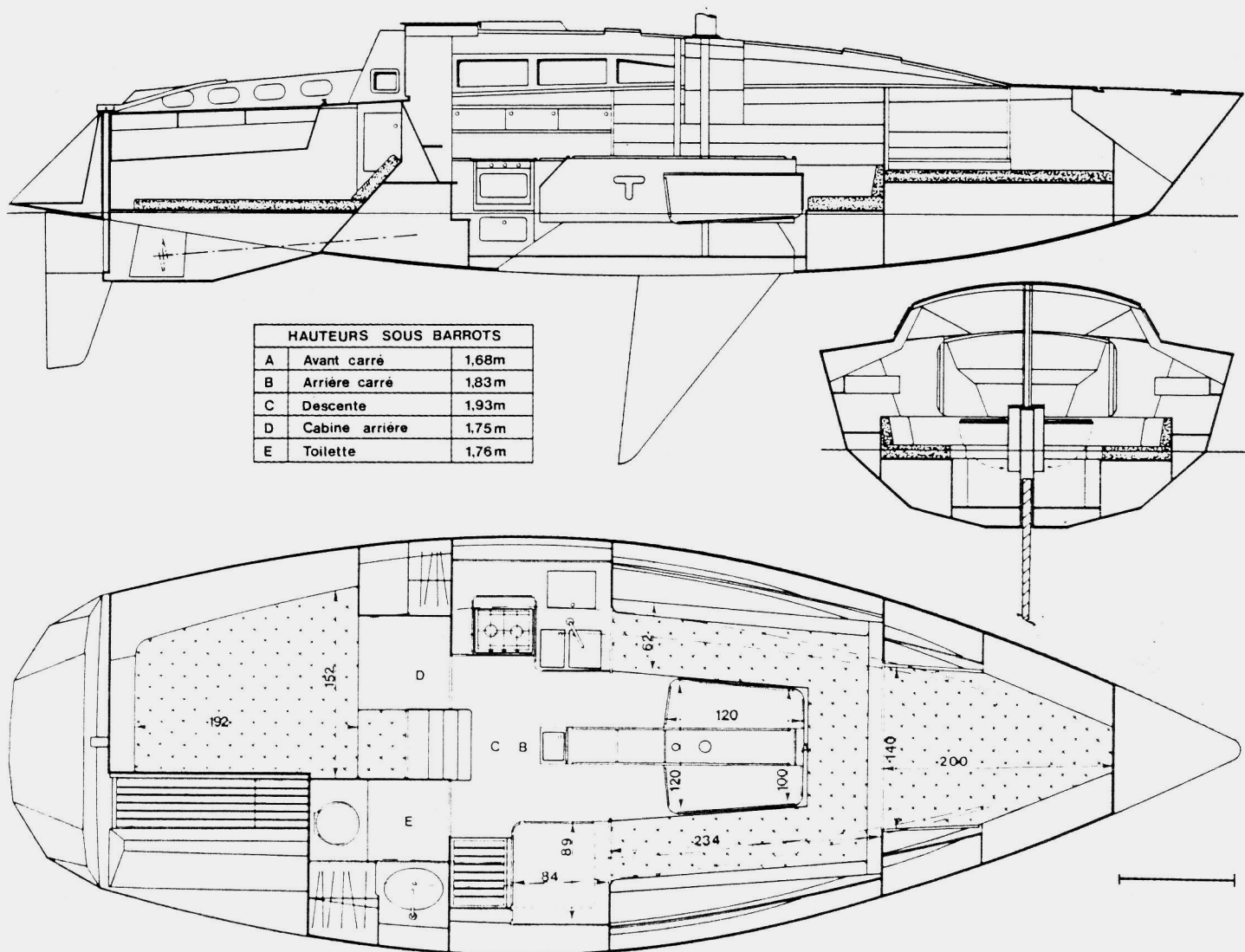
Architecte : Gilles Vaton. **Constructeur :** Alubat, Z.I. Les Plesses 85100 Le Château d'Olonne.

Prix : départ chantier, taxes comprises, avec moteur diesel 14 Ch, grand voile, foc n°1, foc Inter; 404722 F.

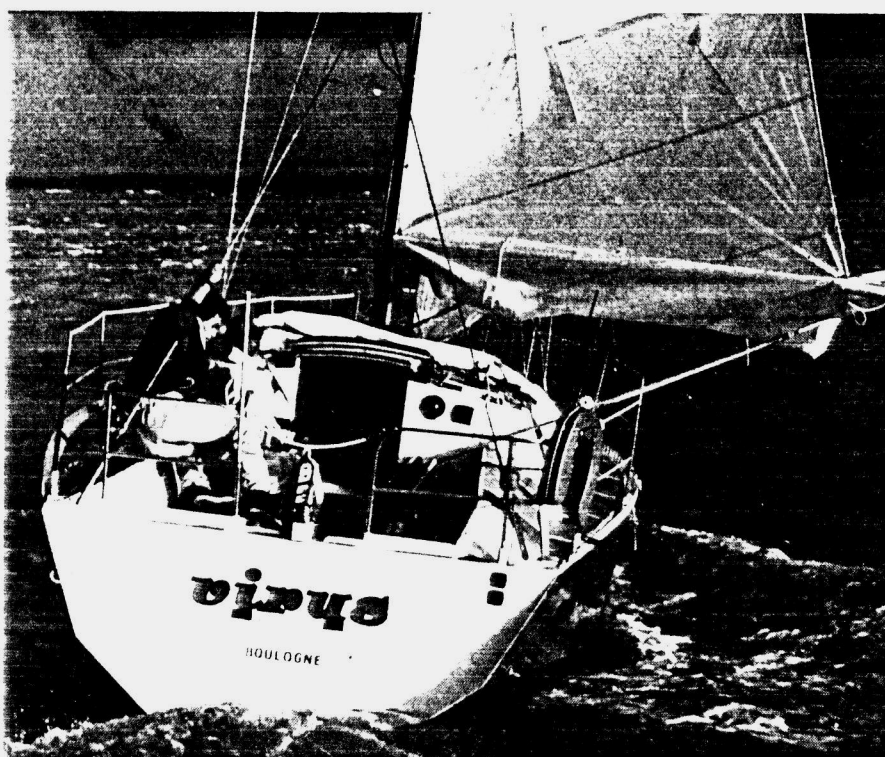
Avec moteur 20 Ch: 410949 F.

Options : Gréement course avec voileure 68 m²: 18812 F. Peinture coque complète: 11003 F. Tangon: 2461 F. Capote de descente: 3084 F. Accastillage de Spi: 2823 F. Spi: 8542 F.

Plans des emménagements



La jupe rallongée et munie d'une marche des dernières modèles supprime les tourbillons constatés sur notre bateau d'essai.



tions directes avec ses clients sans l'écran d'un réseau de vente, facilite également l'évolution de la qualité, les corrections des défauts demandant moins de délai que pour des fabrications de grande série.

Larges passavants et grand cockpit; un plan de pont agréable pour vivre dehors

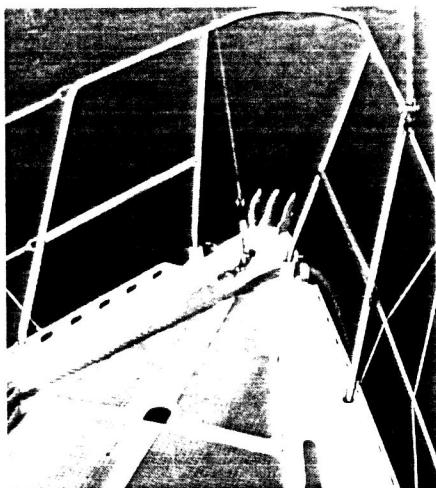
Nous avons depuis longtemps une préférence certaine pour les ponts offrant des surfaces bien planes plutôt que des formes tourmentées. Mais nous avons appris récemment que, justement, le sens de l'équilibre de l'homme dépend en partie de la référence fournie par la plante des pieds, ce qui expliquerait la difficulté de progresser sur des passavants incurvés, qu'ils soient convexes ou concaves. Le plan de pont de l'Ovni 33 réunit la majorité des caractéristiques favorables à l'agrément d'utilisation. Les larges passavants, avec cadènes bien rentrées n'empiétant pas sur leur largeur, laissent un pas-

A LA BARRE DE OVNI 33

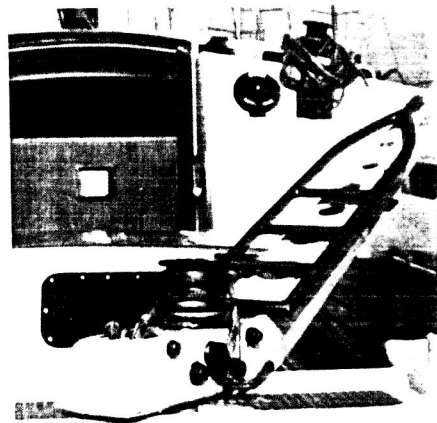
sage sans interruption jusqu'au tableau arrière : les plaques d'antidérapant efficaces, du genre Treadmaster, sont collées directement sur la tôle nue et non sur la peinture, cette dernière solution entraînant des décolllements. La face inclinée à l'avant du rouf est libre de tout panneau risquant de gêner les manœuvres d'un équipier accrochant un tangon, par exemple.

Les chandeliers et les balcons sont solidement montés, un des avantages de la construction alu étant la possibilité de souder directement les embases et les calepieds sur la coque où le pont, supprimant ainsi tout souci d'étanchéité. Evidemment toutes ces soudures donnent un aspect un peu moins net que la fixation par vis, mais l'impression générale de robustesse compense ce léger défaut d'aspect par rapport au polyester moulé.

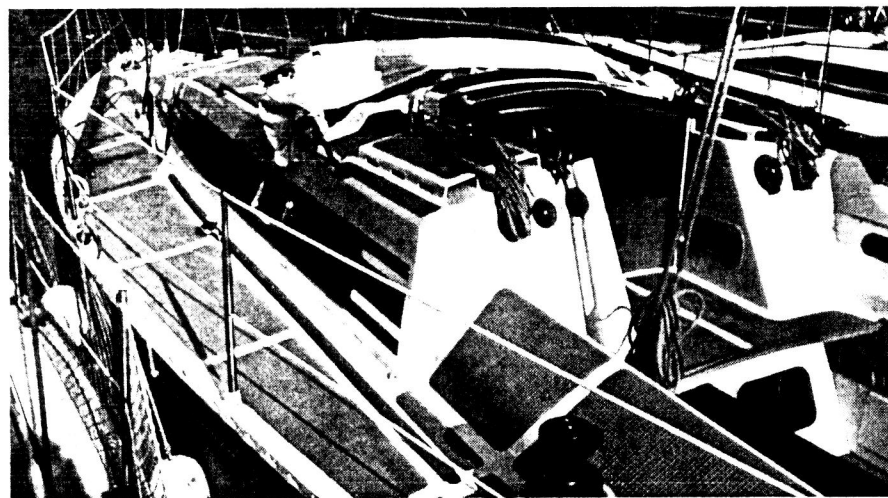
La longueur du cockpit contribue à son confort, de même que ses hiloires bien inclinées dans lesquelles sont aménagés de nombreux équipets. Toutefois on cherche en vain un emplacement pour le canot de survie et, à l'usage, l'ouverture des coffres s'avère trop juste pour les sacs à voiles, si ces dernières ne sont pas suffisamment pliées. On pourrait sans inconvénient supprimer un ou deux équipets et découper plus largement l'hiloire. Dans la plupart des voiliers moderne à cabine arrière, la profondeur du cockpit est réduite afin de dégager une hauteur convenable au dessus des couchettes. Notre expérience nous a permis de fixer le niveau minimal des banquettes à 38 cm au dessus du fonds de cockpit. L'Ovni 33 obéirait à cette norme sans le tillac en bois bien agréable au pied, mais dont les traverses sont inutilement épaisses. Toujours pour augmenter le sentiment de sécurité, on aimerait trouver une poignée à portée au moment de sortir du cockpit pour aller à l'avant. La main courante tubulaire du rouf étant trop courte. La fixation de la capote rabattable empêche simplement de rallonger cette dernière. Le mauvais temps nous ayant donné la possibilité d'éprouver sérieusement l'accastillage, nous n'avons pas trouvé de faiblesse. Néanmoins, la qualité des bloqueurs à cames de drisses souffre d'un souci d'économie et il faut utiliser le winch chaque fois que l'on veut choquer un des bouts renvoyés au cockpit. Un petit effort devrait également être



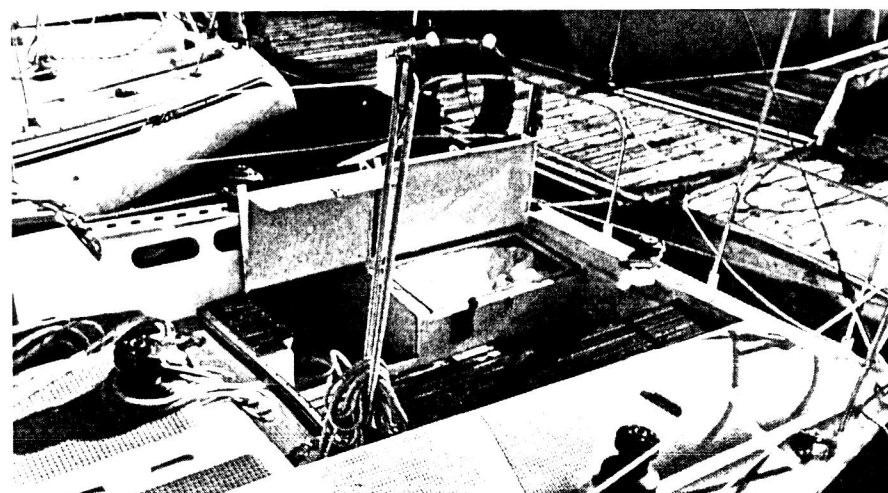
Une grande baille à mouillage, mais il vaut mieux ne pas charger l'avant.



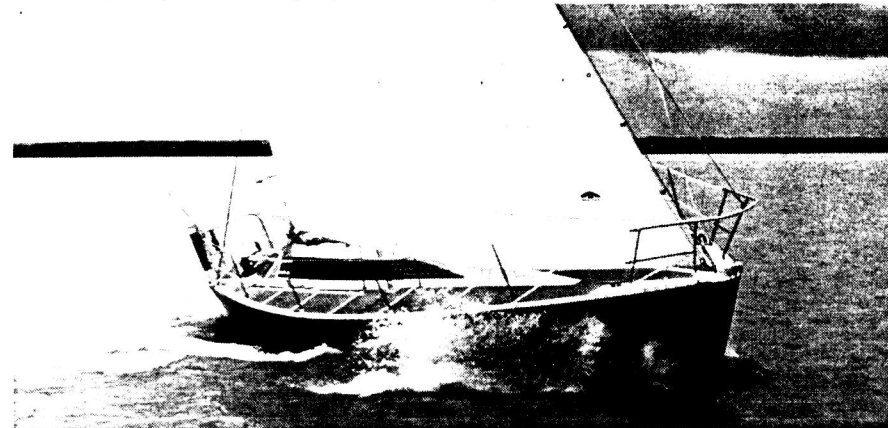
Un winch et deux bouts assurent la manœuvre du safran pivotant.



Le débattement du capot de descente est limité, mais sans gêne excessive.



*Le remplissage du gazole s'effectue dans le coffre arrière tribord.
Dérive profonde et joli plan de voile, l'Ovni 33 marche bien au près.*



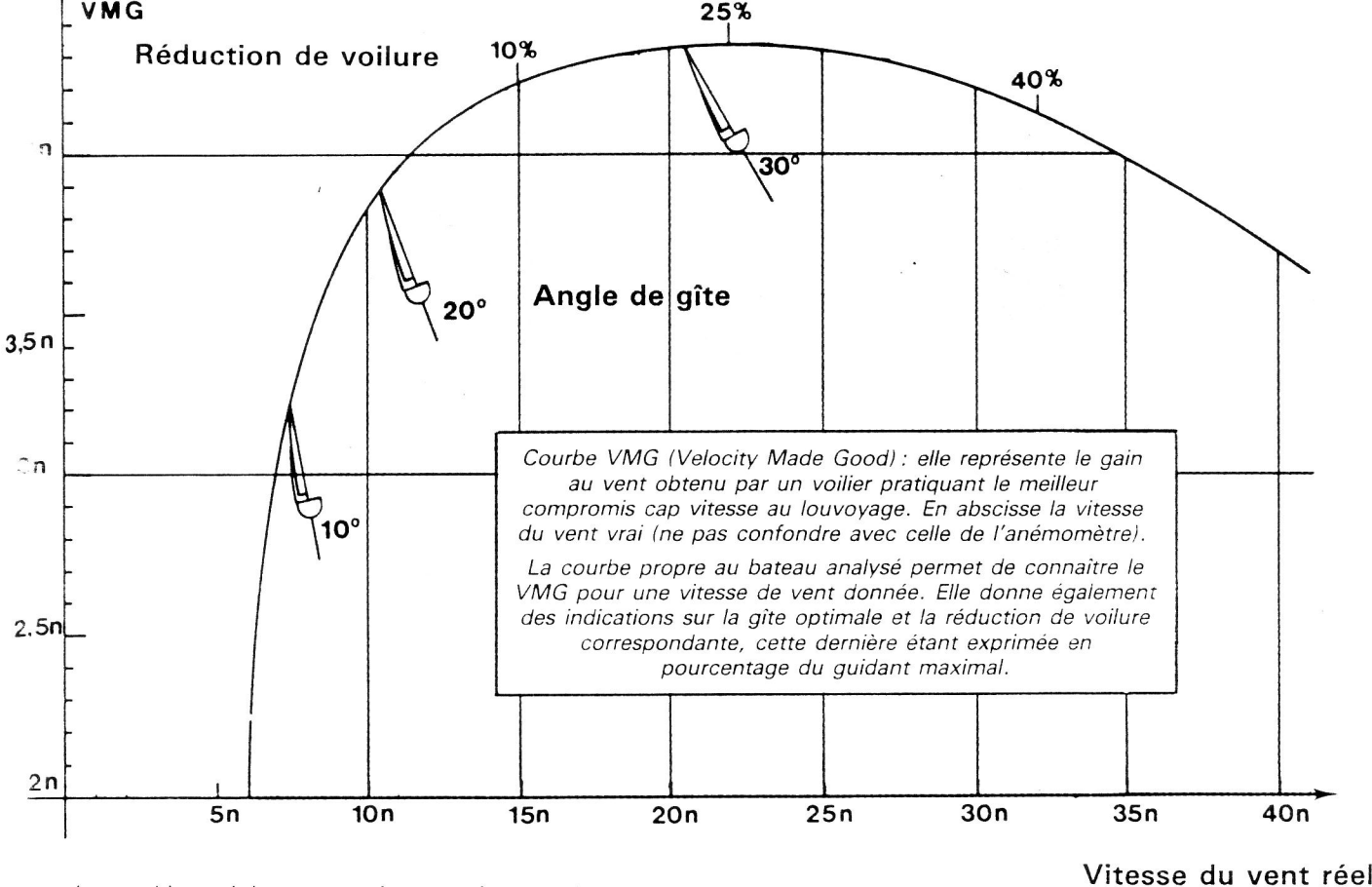
4n

3,5n

3n

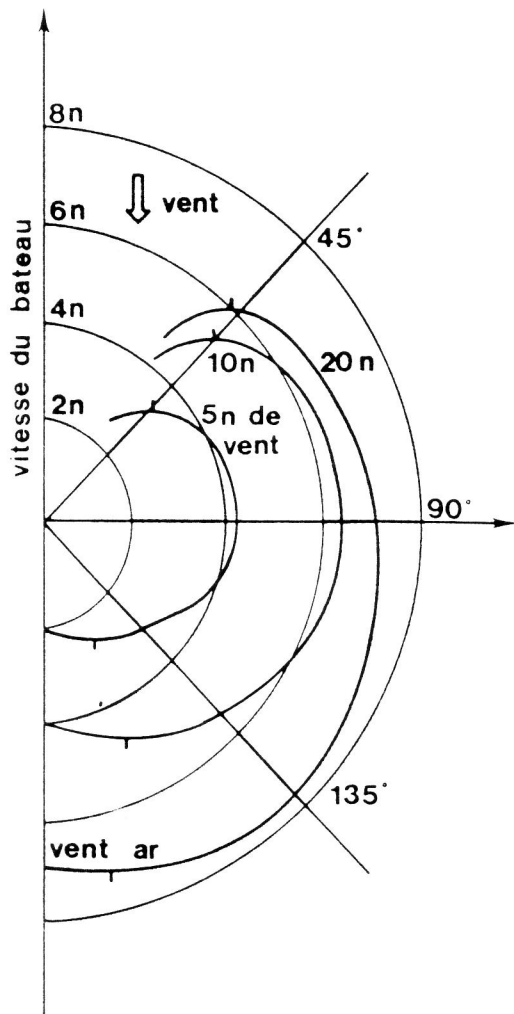
2,5

2



Le graphique ci-dessous représente trois polaires de vitesse de l'Ovni 33 à 5, 10 et 20 Nœuds de vent réel.

Chaque point d'une polaire indique la vitesse du bateau correspondant à une allure, et donc à un gisement du vent vrai déterminé.



Le point de vue du Technicien

Dessiné par Gilles Vaton pour le chantier Alubat, l'Ovni 33 se caractérise au premier coup d'œil par sa carène à triple bouchain qui permet une construction facile en alliage léger. La diagonale très tendue permet d'apprécier les lignes d'eau bien dessinées de cette coque. Une longue jupe vient prolonger la carène vers l'arrière et fait partie intégrante de la coque. Par sa longueur hors-tout à la flottaison, comme par son bau ou son déplacement, l'Ovni 33 apparaît comme un vrai bateau de 10,50 mètres.

Dériveur intégral, doté d'une dérive légère réalisée dans une tôle en alliage léger de 30 mm qui s'escamote entièrement dans le puits de dérive, il voit tout le lest placé dans les fonds, ce qui, malgré un déplacement généreux, lui donne un centre de gravité plus haut que le Mopelia, ce qui se ressent en examinant les coefficients de stabilité, comme les performances avec 20 nœuds de vent.

Le safran se relève également, et, protégé par le vaste aileron, permet un échouage aisé avec un tirant d'eau très faible. Les vastes fonds parfaitement plats doivent éviter l'usage de béquilles.

Plus petit et dessiné en forme, le Gib'Sea 96 développe une surface mouillée moindre, et ceci allié à une surface de voilure proportionnellement plus grande lui donne de meilleures performances par 5 nœuds de vent.

En revanche cette surface de voilure généreuse lui donne des coefficients de stabilité plus faibles et des performances moins favorables avec plus de vent.

Handicapé par un plan de voilure plus réduit par petit temps, le Mopelia obtient des performances excellentes au-dessus de 10 nœuds de vent réel.

Disposant d'une carène bien dessinée, l'Ovni 33 démontre qu'à l'heure où les places à flot se font rares, l'option dériveur intégral est d'actualité, et que ses performances peuvent-être comparées sans complexe avec les autres formules.

A LA BARRE DE OVNI 33

entrepris en matière de chaumards. Les modèles montés, de dessin tout à fait classique, mangent tout aussi classiquement les amarres qu'il faut protéger par des tubes. Il s'agit vraiment de détails dans un ensemble sans problèmes.

Les emménagements s'organisent autour du long puits de dérive, formant un bloc technique.

Les emménagements de l'Ovni 33 sont fortement marqués par sa conception de dériveur intégral et il faut s'habituer à vivre autour du puits qui sépare le carré en deux dans le sens de la longueur. Pour certains, il s'agira certainement d'un défaut rédhibitoire, car cette disposition se prête mal à la cohabitation d'un équipage nombreux, particulièrement pour la vie au port. En revanche, une fois en mer, ce grand bloc fournit en permanence un appui pour se caler, que l'on s'installe à la cuisine où que l'on veuille donner un coup d'œil sur la carte sans utiliser le siège du navigateur. Pour un couple avec deux enfants, aimant aligner les milles en particulier en régate, comme c'était le cas de nos hôtes, la formule paraît tout à fait bien adaptée, d'autant plus que la longueur exceptionnelle des couchettes du carré et l'importance de la table permettent de recevoir au moins dix personnes assises confortablement. En l'absence de cloison de poste avant, remplacé par un lit clos, l'impression de volume prévaut puisque la pièce à vivre mesure près de 7 m de long pour une largeur atteignant 3,50 m au bau maxi. Dans ce bateau en aluminium, le bois règne en maître absolu, en dehors d'un peu de moquette sur les hiloires de rouf. L'association orme de pays et frisette de sapin évite toute tristesse, malgré un éclairage naturel plutôt limité. Certaines recherches, comme les tubes en alu encadrant l'ouverture du lit clos ou l'habillage du renfort de mât en frisette, ajoutent une petite note originale de bon aloi qui mettent en valeur des menuiseries simples, mais de lignes nettes.

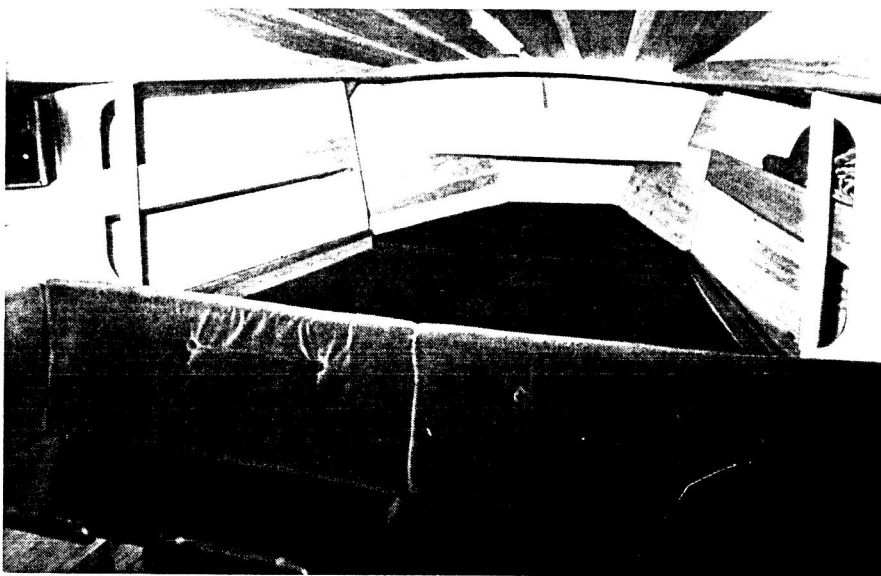
Les volumes de rangements ne manquent pas, avec de nombreux équipets bien diversifiés, des poches en toile suspendues sous les couchettes, isolant leur contenu de l'eau pouvant circuler contre la coque. Le meuble habillant le puits est égale-



Un équipier sur l'avant suffit à dégager complètement la jupe de l'eau.



Un grand volume d'un seul tenant contribue à l'agrement du carré.



Il faut enjamber la banquette du carré pour accéder au lit clos.

A PROPOS DU MOPELIA 2000

A la suite d'une mauvaise lecture de certaines mesures, les éléments de comparaison accompagnant l'essai « à la barre du Mopelia 2000 » paru dans notre numéro 307, décembre 83, sont partiellement erronés. Ayant retenu le Mopelia 2000 pour le comparer à l'Ovni 33, et au Gib'Sea 96, nous avons profité de cette occasion pour lui appliquer les nouvelles méthodes d'analyses par ordinateur, utilisées dorénavant pour nos essais. Par conséquent, les chiffres publiés ci-dessus remplacent et annulent ceux du tableau publié page 85 du numéro 307. Il est bien évident que ces erreurs de calcul ne changent en rien le commentaire de cet essai qui s'est révélé positif pour le Mopelia 2000.

ELEMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	OVNI 33	MOPELIA	GIB'SEA 96
Longueur de la coque	10,66 m	10,00 m	9,70 m
Longueur à la flottaison (L)	9,40	8,53 m	8,26 m
Bau maximum	3,62 m	3,28 m	3,30 m
Bau de flottaison	2,90 m	2,79 m	2,76 m
Franc-bord avant	1,06 m	1,12 m	1,14 m
Franc-bord milieu	0,96 m	1,00 m	0,93 m
Tirant d'eau minimum	0,62 m	1,05 m	—
Tirant d'eau maximum	2,19 m	2,27 m	1,74 m
Tirant d'air	13,26 m	12,88 m	13,80 m
Déplacement en charge (L)	6 470 kg	5 650 kg	5 300 kg
Poids en ordre de marche ..	5 620 kg	4 860 kg	4 390 kg
Poids du lest	1 710 kg	850 kg	1 200 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	165 kg	340 kg	—
Nature de la dérive	Tôle alu	Epoxy inox	—
Largeur des passavants	0,58 m	0,35 m	0,45 m
Catégorie de navigation	1 ^{re} N° 2098	2 ^e N° 2037	2 ^e
Jauge en douane (tonneaux)	10,44 tx	—	10,21 tx
Surface du triangle AV (1) .	24,77 m ²	21,42 m ²	22,78 m ²
Surface maxi du génois (2)	40,61 m ²	32,49 m ²	36,91 m ²
Surface du foc n° 1	—	16,92 m ²	16,15 m ²
Surface de la grand-voile (3)	23,57 m ²	20,15 m ²	22,30 m ²
Surface maxi (2 + 3) (V) ..	64,18 m ²	52,64 m ²	59,21 m ²
Surface pour la jauge	48,34 m ²	41,57 m ²	45,08 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B) ...	1,30 m ²	1,14 m ²	1,21 m ²
Surface de dérive : totale ..	5,51 m ²	6,10 m ²	5,90 m ²
Surface mouillée totale (M)	24,89 m ²	25,95 m ²	22,68 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : CC	5,3 %	4,3 %	7,3 %
Ecart entre CV et CD en % de L	5,6 %	4,2 %	5,3 %
	15 %	15,55 %	22,8 %
Stabilité initiale MR par degré	107,28	103,42	79,33
Raideur de la toile 15°	4,07	4,76	3,10
30°	7,49	7,95	5,55

20 MILLES SUR ORDINATEUR

(les vitesses des bateaux sont indiquées en nœuds)

ALLURE	Gisement du vent	OVNI 33			MOPELIA 2000			GIBSEA 96		
		Vitesse en vent réel								
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoilage	0°	2,30	3,74	4,33	2,28	3,80	4,37	2,32	3,68	4,10
Bon plein	45°	3,25	5,29	6,09	3,22	5,37	6,14	3,27	5,20	5,80
Largue	90°	4,19	6,48	7,26	4,14	6,58	7,34	4,30	6,40	7,03
Grand Largue	135°	3,03	5,45	7,74	2,91	5,29	7,85	3,01	5,46	7,55
Vent arrière	180°	2,38	4,38	7,04	2,29	4,26	7,07	2,36	4,38	6,92
Temps du parcours		6h31'09"	3h52'24"	3h05'17"	6h40'00"	3h52'51"	3h03'29"	6h29'23"	3h54'31"	3h12'23"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317 : « l'informatique prend la relève » page 75.

ment pourvu de plusieurs casiers ou vaisseliers, pratiques du fait de leur position centrale. Le socle de la table à cartes abrite quatre tiroirs en fil plastifié qui complètent le volume des placards de cuisine. En plus de la penderie sèche de la cabine arrière, le compartiment toilettes contient une case où l'on peut suspendre les cirés trempés qui s'égoutteront sans dommage dans les fonds, bien que la douche ne semble pas prévue en standard. Côté cuisine, le four est bien monté, son cardan acceptant des angles importants ; le constructeur n'a pas lésiné sur la taille de l'évier inox à deux bacs. La seule critique concerne la dimension réduite du couvercle de la glacière. La documentation du constructeur annonce un format grand aigle pour la table à cartes, mais le rapace a eu les ailes un peu rognées pour pouvoir placer le panneau latéral destinés aux instruments de navigation et le plumier. La surface de travail reste néanmoins très convenable, le navigateur disposant à portée de main d'une bibliothèque et d'un casier à documents. Détail marin : la zone au pied de la descente est munie d'un revêtement de sol en caoutchouc à pastilles pour supporter sans mal la pluie et les embruns. Nous avons également noté la présence de plusieurs mains courantes intérieures.

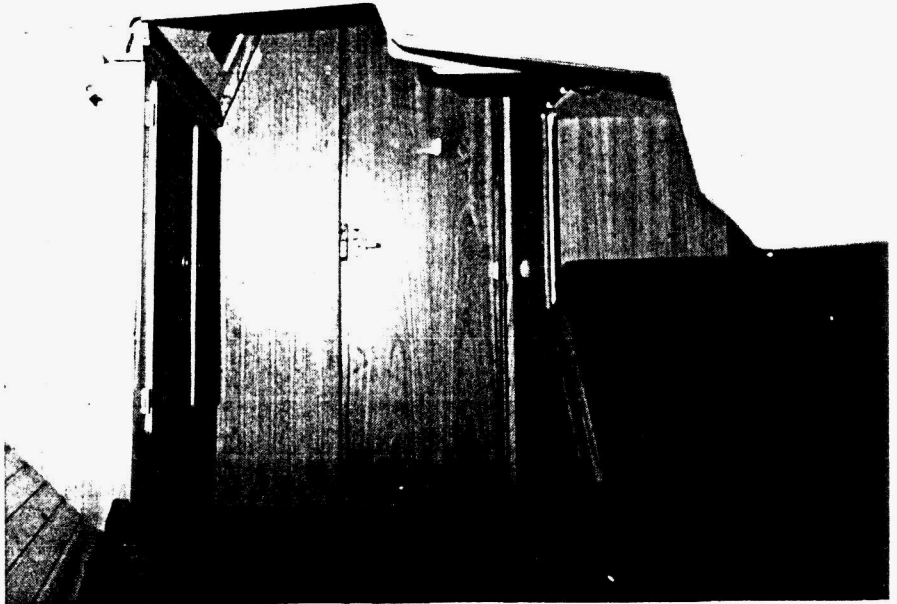
Dans l'entrée, la hauteur sous barrots dépasse les 1,80 m réglementaires, mais il est néanmoins surprenant sur une coque de cette longueur de relever à peine plus de 1,75 m dans l'entrée de la cabine arrière et dans les toilettes. Cela confirme bien l'intention de l'architecte de conserver avant tout le caractère performant de ce modèle. Toutefois, nous ne sommes pas sûrs qu'un léger artifice de construction ne permette pas d'accorder quelques centimètres de hauteur supplémentaires sur les zones, très limitées, où cela serait utile. Par ailleurs, la cabine arrière bénéficie d'un confort sans restriction si l'on exclue l'inconvénient classique du clapotis qui frappe sous la voûte et l'absence d'aérateur fixe, pour les jours où les hublots ouvrants sont fermés. A ce propos, nous avons constaté l'absence totale de condensation en dépit d'un temps pourri. Le système de vide d'air entre la tôle extérieure et les vaigrages en bois, préféré par le constructeur à une mousse risquant de se gorger d'eau se montre vraiment efficace.



Une table à cartes pour travailler aussi bien assis que debout

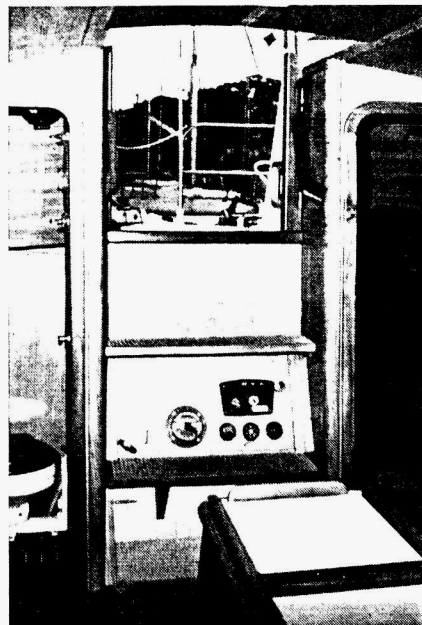


Les rangements du bloc central complètent ceux d'une cuisine pratique.



Penderie, casiers à linge et dossier lecture : une bonne cabine arrière.

Le tableau de bord du moteur n'est pas à l'abri des coups de bottes.



Grâce à la chaussette, l'équipier amène le spi sur la plage avant.



Une puissance qui se transforme en accélérations spectaculaires

Lorsque l'on veut connaître les possibilités d'un bateau, rien ne vaut un bon coup de vent pour découvrir ses faiblesses éventuelles. Nous nous posions bien sûr des questions sur le comportement d'un voilier aussi voilé que la version course, dans des grains de force 8. Normalement, nous aurions dû prendre un ris de plus que sur la version croisière pour compenser l'écart de surface de voilure. En fait la solution au problème de la surface supplémentaire est fournie par le génois que nous avons remplacé par le n° 1. D'autre part, la bôme de la version course est beaucoup plus basse de telle sorte que la hauteur du centre de poussée de la grand-voile varie peu d'une version à l'autre. Nous avons trouvé un bon équilibre avec deux ris seulement au près. Il faut s'habituer évidemment à baisser la tête au virement de bord ou à l'empannage, mais le résultat est là et nous n'avons pas senti de différence avec un voilier « normal », l'Ovni 33 affichant une raideur à la toile rassurante qui se transforme facilement en accélération. Un des traits caractéristiques du comportement de cette coque est, en effet, de commencer à giter, puis de se bloquer en prenant la puissance pour démarrer de manière spectaculaire au moment où on croirait qu'il va se vautrer. Autre caractéristique plus contraignante, l'Ovni 33 fait preuve d'une sensibilité inhabituelle au déplacement des poids dans le sens longitudinal.

En course, il faut absolument centrer le chargement et déplacer l'équipage à la demande. Mais même en croisière, il faudra répartir le chargement de manière judicieuse si l'on veut profiter des qualités de la carène. D'après notre skipper, la seule limite au contrôle du safran est la force du barreur. En effet, la barre neutre en conditions normales devient facilement lourde en cas de survente ou si l'on veut changer de route. Apparemment, il s'agit simplement d'une question de configuration de safran qu'il suffirait probablement de compenser légèrement. Naturellement, le barreur doit vérifier aussi que le bout de descente est bien bloqué en bout de course.

Aux possibilités de réglage habituelles d'un gréement en tête moderne à deux étages de barres de flèches, l'Ovni 33 ajoute le rôle important de la dérive pivotante que l'on commence à remonter dès que



Les larges contrepentes d'hiloires sont parfaites pour s'asseoir au vent.

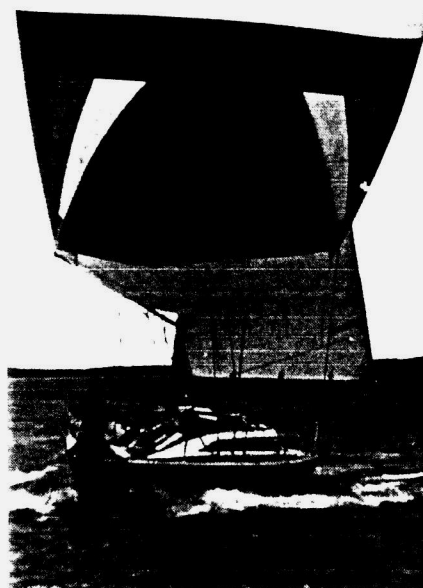
l'on choque les écoute. L'influence sur le comportement à la barre pousse d'ailleurs à cette manœuvre et l'on retrouve les réflexes du dériveur de sport où l'on joue autant de la dérive que de l'écoute. La similitude est totale en dehors de la différence de taille, puisqu'il faut éviter de remonter complètement la dérive au vent arrière dans la brise pour éviter de favoriser le déclenchement du roulis. Nous avons également eu l'occasion d'apprécier le rôle écartant légèrement du chenal d'entrée. La seule précaution à prendre est de larguer le bout de descente pour que la dérive pivote librement, si elle touche.

On imagine souvent qu'une coque en alliage léger va se révéler fâcheusement sonore en encaissant les

chocs des vagues. Nous n'avons pas été tellement surpris de la douceur de mouvement de l'Ovni 33, inhérente à la formule du dériveur intégral, mais en plus nous n'avons jamais entendu de bruits de tôle frappée par l'eau.

L'aileron fixe assez long devant le safran exerce une influence aussi bien sur les évolutions à la voile qu'au moteur. Sous voiles, l'Ovni 33 vire bien, mais ne pivote pas sur lui-même comme certains voiliers. En revanche, au moteur, la position de l'hélice encastrée entre cet aileron et le safran semble beaucoup augmenter l'efficacité de ce dernier et la technique du coup de fouet donne des résultats spectaculaires dans les manœuvres en marche arrière. Attention, il faut que la dérive soit basse pour que la coque ne dérape pas.

Dérive remontée au 3/4, l'Ovni 33 est difficile à battre sous spi.



Exigeant, mais généreux

Il faut l'avouer, nous avons été très séduits par ce modèle dessiné avant toutes choses pour bien marcher. Rapide au près, ne demandant qu'à dévaler au portant, exigeant, mais généreux, c'est le genre de bateau avec lequel on éprouve du plaisir à faire de la voile. Le sérieux de la construction et le comportement sans surprise tempèrent l'aspect un peu particulier du programme, et si l'on accepte la formule d'emménagement, en comptant les avantages de la dérive plus que son encombrement, l'Ovni 33 correspond à une clientèle beaucoup plus large que celle envisagée par les constructeurs.

Jacques MONSAULT ■