

Bilans sans concession

Sept Ovni à l'épreuve de l'Atlantique

Cette année, sept Ovni s'alignaient au départ du Rallye des Iles du Soleil. L'occasion était trop belle de faire, à l'arrivée au Brésil, un bilan de ces quelque 3 000 milles sur ces dériveurs intégraux en aluminium, véritables archétypes du bateau de voyage.

Texte et photos : Albert Brel.

Les Ovni, produits par le chantier Alubat, ont de quoi faire rêver les candidats au voyage. Leur construction en alliage d'aluminium est un gage de sécurité en cas de choc et leur tirant d'eau ridicule dérive haute leur permet d'approcher la côte au plus près. Mais malgré leur succès certain, ces bateaux sont-ils prêts, au sortir du chantier, à traverser l'Atlantique ? Malheureusement la réponse à cette question est plutôt négative. Pour en parler en toute connaissance de cause, nous avons suivi, dans le cadre du Rallye des Iles du Soleil (RDIS), sept Ovni (quatre 435, un 395 et deux 455). Rappelons que ce rallye annuel part des Canaries en octobre pour rejoindre Sal-

vador de Bahia au Brésil avec escales au Cap Vert et au Sénégal et remonte ensuite jusqu'à Belém avant d'embouquer l'Amazone. Heureusement, si le bateau sorti de chantier ne semble pas répondre à toutes les exigences d'une grande traversée, ni le concept ni la construction ne sont remis en cause par les observations que nous avons pu faire à Salvador de Bahia. Et les mêmes propriétaires qui nous ont fait part de leurs déboires ne remettaient pas pour autant en question leur choix initial. Simplement, un grand départ demande un niveau d'équipement particulier qu'on est en droit d'attendre en standard sur un bateau de voyage. On pourrait croire aussi que certaines erreurs anciennes seront prises en compte sur les

nouveaux modèles. Dans cette optique, nous avons profité des remarques des propriétaires: ils ont répondu avec beaucoup de sérieux à nos questions. Tout d'abord, un point important à signaler, ils sont tous satisfaits du concept, du sérieux de la construction, du rapport qualité/prix; cependant, ils sont plus réservés, comme nous allons le voir, sur la réactivité du chantier lorsqu'ils ont quitté nos eaux et sur certains détails qui peuvent empoisonner la vie du bord lors d'un grand voyage.

Équipement minimaliste

Avant de voir en détail les problèmes rencontrés sur nos Ovni, intéressons-nous à l'inventaire standard. Pour nous, un bateau de voyage doit au minimum avoir une autonomie énergétique suffisante, ce qui sous-entend une capacité de batteries qui permet de tenir au minimum une journée sans avoir à démarrer le moteur, des moyens de recharge efficaces, un confort minimum avec des toiles anti-roulis pour les couchettes, un système de retenue dans la cuisine et des échelons de mât. Lorsque l'on regarde la liste de l'équipement standard, on en est loin. Sur le 395, on trouve trois batteries, une pour le moteur (95 Ah) et deux pour le bord (2 x 95 Ah). Quand on sait qu'un bateau de croisière équi-



L'Amérique? C'est tout droit! Le relevé des routes des participants à l'édition 2006 du Rallye des Iles du Soleil est trompeur: il lisse les écarts de route observés pendant le premier tiers du parcours.



A l'arrivée à Bahia, nos Ovni sont facilement identifiables avec leur bimini et leur taud de GV bleu canard.



Le vrai départ du rallye s'effectue aux Canaries. Cette escale est souvent l'occasion de compléter l'armement du bateau.



Le ravaudage des voiles fait partie des petits travaux qu'il est toujours possible d'effectuer en mer.

pé d'un pilote in board, d'un réfrigérateur et d'un minimum d'électronique consomme en moyenne 200 Ah (voir VM n°124 et 130), on peut considérer que c'est insuffisant. Avec les batteries standards, si l'on n'a pas d'autre moyen de recharge que l'alternateur moteur, il faut faire au minimum cinq heures de moteur par jour. Le 435 est un peu mieux loti avec une batterie de plus mais reste lui aussi sous-dimensionné en énergie. En résumé, dès le départ il faut au minimum doubler la capacité de batteries et prévoir des moyens de recharge supplémentaires. En option, il vous est proposé des échelons de mât (1 375 €), une batterie (325 €) et un alternateur de plus (1716 € pour le 395 et 2110 € sur le 435). Quant aux toiles antiroulis, à la retenue dans la cuisine et aux autres équipements qui paraissent indispensables en grande croisière, ils ne sont pas proposés en option mais vous pouvez toujours demander des aménagements personnalisés sur devis.

Que de surprises !

Pour le propriétaire d'un 435, les premiers déboires ont commencé à la réception du bateau. Seules 40 % des demandes faites au chantier avaient été honorées et un certain nombre de détails auraient pu être réglés avant la livraison. Parmi les problèmes cités : les pompes d'évacuation des douches montées à l'envers, des portes qui ne ferment pas, la réserve d'eau qui fuit (eau dans les fonds), la porte du frigo qui ferme mal (déperdition de froid), la jauge

à carburant qui ne fonctionne pas, la fermeture des tiroirs inefficace, les marches de descente qui vibrent, etc. Et pourtant, ce modèle est équipé de nombreuses options – groupe électrogène Northern Lights 4,5 kW (18 227 €), deux climatiseurs séparés (cabine arrière et cabi-

ne avant/carré), deux groupes d'eau, l'isolation (5 908 €), une batterie supplémentaire pour le bord (325 €) et un chargeur Cristec. Malgré cette batterie supplémentaire (360 Ah pour le bord), il fallait faire tourner le groupe toutes les quatre à cinq heures avec un minimum de trois à quatre heures par jour. Pour la mise au point du bateau, revoir les points que nous venons de mentionner et finir les modifications demandées à la commande, le propriétaire a dû attendre trois mois en étant tous les jours au chantier. Malgré cela, certaines modifications demandées et promises depuis six mois, comme le changement de la barre à roue qu'il estime trop grande et qui entrave le passage, ne sont toujours pas réalisées.

Sur un Ovni 395 (avril 2006), le propriétaire a été plus chanceux, il n'a dû rester que quinze jours sur place pour régler les problèmes et a trouvé les employés très réactifs pour effec-

tuer certaines modifications non prévues à la commande et réalisées gratuitement. Mais pour lui aussi, certains points auraient pu être déjà réglés avant la livraison.

Des erreurs inacceptables

Par exemple, lors de la première sortie, les deux circuits de charge moteur (alternateur standard et Alphapro) ont grillé suite à un mauvais montage, ils ont dû être changés. Le réservoir de carburant supplémentaire de 150 litres (option) était monté sans évent, donc impossible à remplir. Le groupe optionnel Mastervolt, positionné à l'envers, oblige à faire la maintenance (vidange, turbine de pompe à eau) par le fond de la cabine arrière. L'excuse du chantier sur ce point est que c'était la première fois qu'il montait un groupe de cette marque. A noter également qu'à la



Un bateau propre à l'arrivée à Bahia : difficile d'imaginer qu'il vient de traverser l'Atlantique.

ET AUSSI...

Le comportement en mer

Aux dires des sept propriétaires, pas de problème. Les réactions sont saines et le pilote (Raymarine pour une grande majorité d'entre eux) barre efficacement le bateau dans toutes les conditions. Lorsque l'on compare la vitesse moyenne sur une distance de 2 100 milles (Dakar - Salvador de Bahia), on voit qu'elle est supérieure à 6,5 noeuds pour le 455, entre 5,4 et 6 noeuds pour le 435 et de 5,36 pour le 395. Sur cette traversée qui a duré de treize à quinze jours, le nombre d'heures moteur avec le passage du pot au noir a été de l'ordre de soixante à soixante-dix. Si l'on compare cette moyenne à celle de bateaux de même taille comme l'Hallberg-Rassy 46 (6,10 noeuds), le Super Maramu (5,68 noeuds), voire à des catamarans comme le Lagoon 380 (5,32 noeuds) ou le Lagoon 440 (6,58 noeuds), les Ovni tirent bien leur épingle du jeu.



Leur solidité est leur meilleur argument de vente, mais les Ovni tiennent également bien leur rang sous voiles.

ENERGIE

La recherche de l'autonomie

Pour ne pas avoir à faire tourner le moteur pendant la moitié du temps pour recharger les batteries, il faut augmenter la capacité du parc mais aussi multiplier les moyens de recharge.



Dès que l'on envisage une longue traversée, il faut multiplier les moyens de production d'énergie. Les éoliennes ont fait des progrès mais restent peu efficaces au portant dans les alizés. Quant au chargeur, il est le complément indispensable du groupe électrogène.



Les portiques arrière forment un bon support pour des panneaux solaires, ici orientables. Les hydrogénérateurs trainés sont les plus efficaces moyens de recharge en mer.



Le choix d'une construction en tôle d'aluminium n'est remis en cause par aucun des équipages interrogés.

livraison, il manquait une voile et le tangon. Après le départ du RIDS, l'axe du vit-de-mulet s'est défilé. Lors de sa remise en place, l'axe a été retourné, ce qui semble mécaniquement plus logique. Le vase d'expansion du groupe d'eau a cassé, il était monté avec une colle mal adaptée, la ferrure du tangon est tordue (d'origine). On peut aussi citer la poulie d'alternateur mal serrée sur le moteur, le circuit de frein de bôme mal positionné, une entrée d'eau au passe-coque d'échappement du groupe et de l'eau en permanence sous le réfrigérateur. Ce point, qui a pour conséquence de noircir le bois, se retrouve sur la majorité des Ovni et ne date pas d'aujourd'hui. Dans le RIDS 2005, les deux Ovni présents avaient le même problème. Côté énergie, ce modèle était équipé de 510 Ah (batteries au gel), d'un chargeur Cristec, d'une éolienne (Aérogen 6) et d'un hydrogénérateur. Sui-

vant les allures, pour compenser cette consommation, il a dû faire tourner son groupe entre une heure et demie et trois heures par jour.

Très chères options !

Sur cet autre 455 (année 2006), le propriétaire a joué la carte des options. Cette solution qu'il ne regrette pas lui a permis d'avoir en sortie de chantier un bateau en principe prêt à partir. Parmi les plus significatives, il a fait installer un moteur plus puissant – 75 ch à la place du 60 ch, coût : 3 100 € – trois batteries supplémentaires (943 €), une table de cockpit relevable (837 €), un groupe électrogène Northern Lights de 4,5 kW (16 744 €), un dessalinisateur Dessalator 60 l/h (12 103 €), l'isolation (4 784 €), un propulseur (14 352 €), deux panneaux solaires de 100 watts (2 583 €),

une hélice Maxprop (2 990 €), des toiles antiroulis (777 €), une trinquette sur enrouleur (5 740 €) et un contrôleur de batteries (448 €) soit, au total, 62 818 € d'options. Lors de la mise à l'eau, il a encore fallu deux semaines pour régler des détails qui auraient dû l'être au chantier. A la première sortie, entrée d'eau à cause du moteur mal aligné, le propulseur marche deux fois et fume (une semaine pour résoudre le problème) et, point toujours non résolu et que nous avons rencontré sur la majorité des bateaux, la présence d'eau sous le réfrigérateur. Qu'en est-il des bateaux d'occasion ? En principe, les problèmes de mise au point ont été réglés. C'est le cas sur ce 455 âgé de onze ans qui a été racheté aux Antilles après défiscalisation. Le nouveau propriétaire l'a équipé grande croisière avec deux panneaux solaires de 75 watts, une éolienne Aerogen 6, deux chargeurs de batteries et 550 Ah de batteries pour le bord. Outre ces équipements, il a installé une ferrure d'étrave qui lui sert à la fois de bout-dehors pour les voiles et de support pour la passerelle, un davier pour le mouillage arrière et un piano dans la coursive. Ce bateau lui donne toute satisfaction et répond parfaitement à son programme de navigation. Sur ce 435 (2004), ce n'est pas le propriétaire qui est à bord mais deux jeunes qui l'ont loué pour une année. Ce bateau convient à leur périple : RIDS et retour en Bretagne. Toutefois, ils ont remarqué que la barre est dure, qu'il manque de rangements dans la cuisine, que le bouchon du réservoir d'eau fuit ainsi que le ballon d'eau chaude, ce qui entraîne périodiquement le déclenchement du groupe d'eau et que les planchers sont mal ajustés et font beaucoup de bruit. Côté énergie, il est équipé de panneaux solaires, d'un hydrogénérateur et de batteries supplémentaires. A noter un régulateur d'allure (Wind Pilot) qui permet d'économiser l'énergie et évite de faire des heures moteur pour recharger les batteries. Sur cet autre 435 (2005), on trouve comme options chantier un groupe électrogène Northern Lights (4,5 kW), un propulseur, 500 Ah de capacité batteries, des panneaux solaires (2 x 55 watts) et un chargeur Cristec de 60 ampères. De nombreuses modifications d'aménagement

ont également été réalisées au chantier. Un des cabinets de toilette a été remplacé par un atelier, la cabine arrière tribord par un local technique. Le propriétaire est globalement satisfait du bateau. Toutefois, il nous fait remarquer que le réfrigérateur (plaque eutectique) ne peut pas faire de glaçons, que l'eau du frigo se retrouve dans les fonds et que les bastinges sont difficiles à ranger. Pour cette traversée, il regrette de ne pas avoir installé d'alternateur d'arbre (il a fait sept heures de groupe par jour) et de ne pas avoir de voiles de petit temps.

Pourquoi pas un revendeur ?

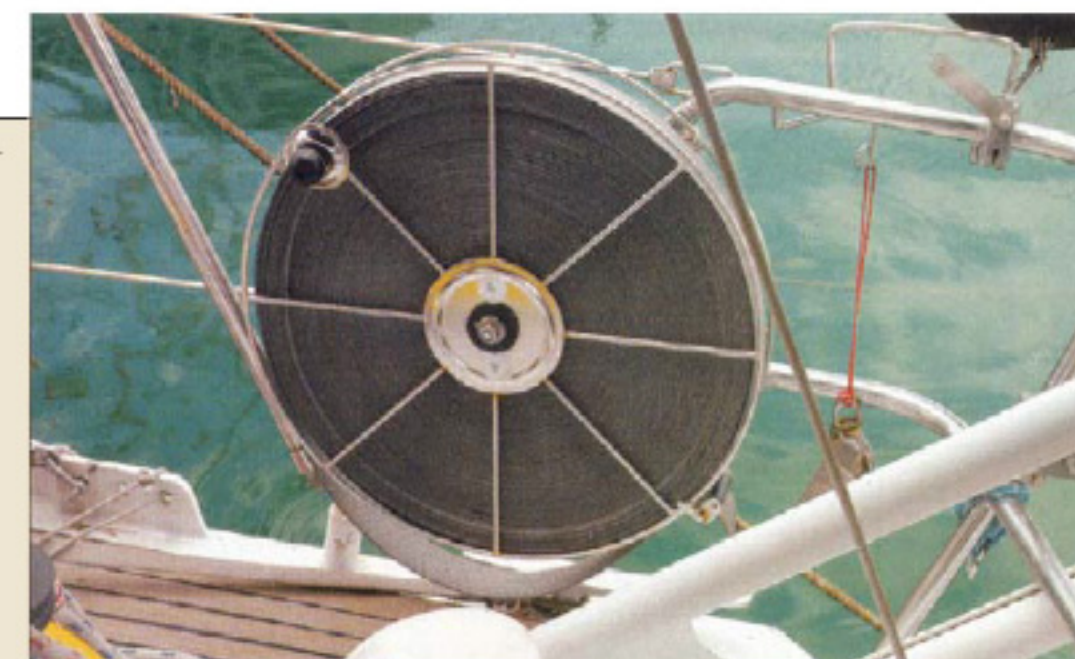
Sur ce dernier 435 (2003), qui a déjà parcouru 10 000 milles, le propriétaire a traité non pas avec le chantier mais avec un concessionnaire (BMS à St-Raphaël) qui a suivi les travaux. Parmi les options chantier, nous trouvons des batteries supplémentaires (5 x 105 Ah), deux alternateurs, deux panneaux solaires (2 x 50 watts) et un hydrogénérateur. Egalement deux modifications, la table à cartes dans le sens de la marche et une table de cockpit (2 048 €). A la mise à l'eau, la barre était dure. Les bagues ont déjà été changées deux fois sans résultat significatif. Il y avait également des entrées d'eau au niveau du rail de géniois. A l'usage, il a remarqué de l'eau en bas du réfrigérateur avec traces noires sur la cloison (problème bien connu), qu'il y avait une fuite au niveau du ballon d'eau chaude (déclenchement périodique du groupe d'eau), que les portes des placards avaient des charnières trop faibles et que la cloison des toilettes arrière n'était pas renforcée. Et, détail important, les vannes d'évacuation et d'entrée d'eau des toilettes sont sur le même axe. En pratique, pour rincer vous pompez l'eau d'évacuation...

On le voit, les problèmes rencontrés par nos propriétaires sont d'ordre et de gravité très variables. Et aucun ne les a empêchés de réaliser en famille ou entre amis leur rêve de traversée. Mais ces soucis peuvent-ils les amener à reconsidérer leur choix ? L'ensemble des propriétaires recherchait avant tout une construction en alliage léger et un dériveur intégral. Ils estiment qu'ils ont fait le bon

PRATIQUE

Des idées à reprendre

Chacun apporte ses idées sur son bateau, a fortiori s'il s'apprête à y passer un bon moment. C'est forcément le cas de nos navigateurs en balade transatlantique qui ont eu le temps de prévoir leur vie à bord. Mais certains aménagements portent aussi la patte du chantier qui sait d'expérience qu'une bonne partie de sa production ne restera pas toute sa vie au fond d'une marina entre deux catways.



Cette ligne arrière en sangle, stockée sur son tambour, permet de mouiller par l'arrière ou de s'amarrer à terre.



Un carré de barre très accessible permet d'intervenir rapidement sur la tringle de direction ou sur le pilote.



Le barbecue fixé sur l'échelle de bain bascule en cas d'incendie ou après la cuisson pour vider les cendres.



Les mélomanes peuvent même embarquer leur piano à bord !



Pour varier les plaisirs, ce rangement à bouteilles est très réussi.



A bord de ce bateau, l'étrave a été aménagée en atelier. Une bonne idée car la couchette avant est souvent la plus inconfortable en navigation.



L'isolation entre les vaigrages et le pont en alu offre un vrai confort thermique et acoustique.



La remontée de l'Amazone est une expérience qui justifie pleinement la participation au rallye.



Le davier sur jupe s'impose avec un dériveur intégral : il faut pouvoir mouiller par l'arrière.

Indispensable pour dormir en navigation, mais aussi pour ranger en sécurité : les toiles antiroulis.



choix. Les raisons : un bon rapport qualité/prix, l'ancienneté du chantier et une construction sérieuse du point de vue chaudronnerie. Certains n'en étaient pas à leur premier bateau chez Alubat. Ce qu'ils regrettent, dans l'ensemble, ce sont les points qu'ils ont mis en avant; en particulier un bateau pas prêt à la livraison, des problèmes non résolus comme l'eau sous le réfrigérateur qui, à terme, pourrit le bois, ou encore des finitions parfois légères.

Tout prévoir avant le départ

Le chantier, s'il est réactif pour régler les problèmes lors de la livraison du bateau, avec des collaborateurs efficaces, l'est moins lorsque le bateau est en navigation. Là, les réponses se font attendre et, bien souvent, n'arrivent pas. Un propriétaire nous faisait remarquer avec humour que lorsque l'on envisage l'achat d'un Ovni, il y a trois solutions. La première, celle qu'il a retenue et qu'il ne regrette pas, s'adresse à un concessionnaire compétent qui assure le lien avec le chantier et suit les travaux. La deuxième, acheter un bateau d'occasion en prenant soin de voir avec le précédent propriétaire tout ce qui a été modifié. Et la troisième, celle retenue par la majorité, traiter avec le chantier et avoir suffisamment de temps à passer sur place pour suivre les travaux et la mise au point. ▲



Pour une telle traversée il est impératif de prévoir des voiles de petit temps.

PAS PRATIQUE

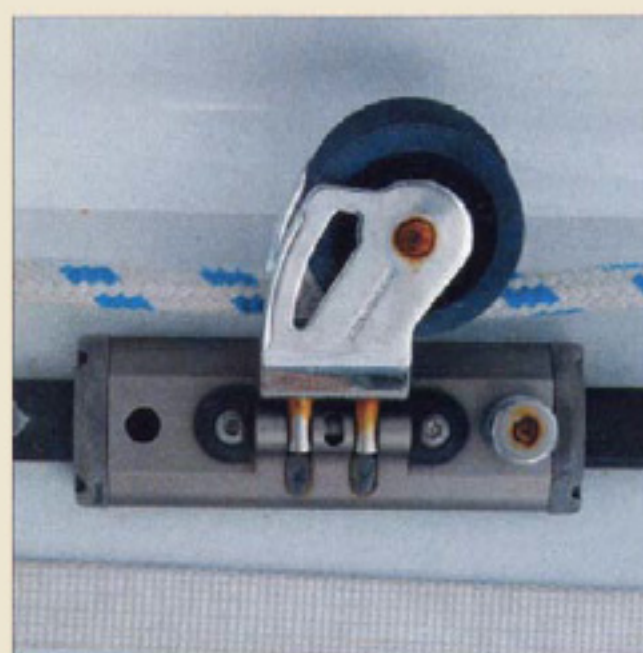
Là où ça coince...

Erreur de montage, mauvais équipement ou défaut de conception? Les problèmes mis ici en exergue ne devraient pas se rencontrer sur des bateaux sortis d'un grand chantier.



Un vit-de-mulet était monté à l'envers : il n'a pas tenu la distance.

De l'eau stagne sous le moteur du frigo et le bois est marqué.



Oups! Un accastillage tout neuf qui montre des traces de rouille...



A éviter : monter la prise d'eau des toilettes juste derrière l'évacuation !



Beaucoup auraient préféré une barre de plus faible diamètre.



Pour éviter les galères, les filtres des moteurs doivent être facilement accessibles.