

NOUVEAUTÉ

OVNI 56

16,80 m

■ Si pour vous Ovni évoque une coque à bouchain en alu brut, il est temps de réviser votre jugement; le 56 est en forme, et sa peinture vaut par son aspect un beau gel-coat. Il faut dire que le 56 est dans la gamme étendue du constructeur des Sables-d'Olonne ce qu'il est convenu d'appeler le vaisseau amiral, autrement dit l'unité la plus performante, et qu'elle est construite par l'équipe qui avait réalisé le 12 m *Jl French Kiss*. La construction du bordé chaudronné en forme et monté sans mannequin aurait demandé seulement 60 à 70 kg d'enduit pour sa finition, ce qui illustre la précision du travail réalisé. Que ce soit au niveau de la coque, ou du pont recouvert de teck, à l'exception du rouf et des passavants, on ne se rend qu'à peine compte que l'on navigue sur un bateau construit en alliage léger. Confronté sur l'eau par vent léger aux Ovni 39 et 43, le 56 va se détacher sans peine une fois repliée l'hélice Max Prop. Le cap qui n'est pas mauvais pourrait encore être amélioré en rentrant légèrement le rail d'avaletout du génois.

Un gréement de cotre efficace en croisière.

Malgré les deux safrans qui privent le barreur du coup de fouet si utile en marche avant pour se dégager, les manœuvres de port se passent plutôt bien grâce à la puissance du Yanmar de 85 ch installé, et surtout en s'aidant du propulseur d'étrave qui va permettre de se sortir de bien des situations périlleuses. Quelques secondes suffisent pour remettre l'étrave dans le droit chemin, et la puissance fait le reste. Le gréement est en tête avec une grand-voile entièrement lattée à trois ris, qui se ferle facilement grâce aux lazy-jacks, et à l'avant deux enrouleurs pour le génois et une trinquette dont le capelage se situe au niveau du second étage de barres de flèche; ce qui a nécessité l'installation de bastaques pour son usage, mais est une excellente solution par forte brise pour ce croiseur hauturier. L'Ovni 56 peut alors naviguer avec une voile d'avant parfaitement adaptée à ces conditions, ce qui évite l'usage du génois fortement roulé, toujours trop creux, et qui ressort habituellement déformé de l'épreuve pour peu qu'elle se prolonge. A bord, la manœuvre est d'autant plus aisée que tout, ou presque, le travail repose sur la centrale hydraulique, en charge de border les écoutes comme de hisser les drisses ou



Inhabituel dans la gamme Ovni: le 56 n'a pas de bouchains!



Le volume du carré est particulièrement important; deux accès parallèles mènent aux cabines avant.



encore remonter la dérive. Comme tous les Ovni, le 56 est un dériveur intégral, et le tirant d'eau peut donc passer de 2,80 à 0,80 m à l'approche des côtes. Le cockpit habillé de teck peut recevoir des coussins extérieurs revêtus de batyline, mais il faudra les piétiner pour monter sur le pont. Une capote protège parfaitement la descente, mais elle nous a semblé un peu haute, et même debout derrière la barre à roue, elle obstrue quelque peu la vue sur l'avant et devra être abaissée pour naviguer. A l'arrière, un portique permet de fixer le taud de soleil, le radar, et sert de bossoirs pour l'annexe. Plusieurs versions d'emménagements sont proposées par le chantier, avec quatre ou cinq cabines et toujours un grand carré central; mais sur une unité de cette taille quelques modifications en fonction des goûts ou du programme de chacun sont toujours envisageables, et c'est ainsi que sur le bateau que nous avons pu essayer le propriétaire n'a pas voulu de la cuisine proposée face au carré et l'a fait installer plus en avant, à la place d'une cabine, de façon à pouvoir l'isoler par une porte. Une solution discutable car la cabine installée dans le poste avant est alors commandée par la cuisine.

Caractéristiques

- Longueur : 16,80 m
- Largeur : 5,00 m
- Tirant d'eau : 0,80/2,80 m
- Poids : 14 t
- Voilure : 155 m²
- Prix : 2 600 000 F