

ALUBAT

50 ANS AU VENT !

Un demi-siècle et plein de projets, le chantier vendéen Alubat ne se contente pas d'être l'une des références mondiales de la grande croisière au travers des emblématiques Ovni. Avec l'enthousiasme de la jeunesse, il s'apprête à lancer trois nouveaux monocoques ces deux prochaines années.

Texte : François Tregouet

Depuis 50 ans, qui dit dériveur intégral aluminium dit très souvent Alubat. Pourtant, en 1973, si le tout premier Ovni, un 25 pieds baptisé « Vodka » est bien en aluminium, c'est un quillard. L'évolution s'engage avec son grand frère, l'Ovni 31, un dériveur lesté lui, avant de trouver la formule gagnante dès 1978 avec l'Ovni 28, dériveur intégral en aluminium à bouchains. 1 600 bateaux plus tard, la saga est toujours en cours, le chantier ayant su, en bon marin, ressortir encore plus fort des calmes traversés, comme des violentes tempêtes.



UN OVNI 430 avec vue sur mer

La première nouveauté qui devrait sortir son étrave des ateliers sablais dès l'été prochain, est l'Ovni 430. Seulement quatre ans après son lancement qui marquait un renouveau radical de la marque sans trahir ses fondamentaux, l'Ovni 400 prend le patronyme mérité de 430. Avec 12,90 m de longueur hors-tout, la dénomination initiale qui l'assimilait à un 40 pieds révélait un excès de modestie à contre-courant des pratiques de l'industrie. Mais la révolution qu'il opère va bien au-delà de ce réajustement mathématique. Devant le succès de la version « carré surélevé » de son petit frère l'Ovni 370, le chantier se devait de répondre à la demande d'un aménagement si agréable, qu'il réalise 100 % des commandes du petit dernier. Si le carré classique reste toujours disponible, l'Ovni 430 propose donc également ce « salon avec vue », favori des sondages. Mais un tel changement structurel ne s'opère pas d'un simple coup de crayon optique. Les conséquences s'enchaînent vite, et au vu du volume des modifications à effectuer, le chantier en a profité pour revoir intégralement, sa copie. Paradoxalement peut-être, pour accueillir ce carré plus aérien, c'est la coque qui connaît le plus d'évolutions : un bouchain supplémentaire affine la ligne et permet de donner du volume. La rehausse de plancher permet d'intégrer complètement

le puits de dérive, sans quillon, ce qui bénéficie à l'hydrodynamisme. Il est à noter que la dérive se manœuvre de nouveau avec un palan, un retour à plus de simplicité parfaitement en phase avec la fiabilité recherchée lorsque l'on navigue loin en toute autonomie. Même logique pour le propulseur d'étrave qui est désormais placé en tunnel et non plus rétractable. Enfin, on apprécie le rail de fargue qui s'intègre au bordé, formant un cale-pied sécurisant en toutes circonstances. Sur le pont, pour offrir une vision panoramique aux occupants du carré, le roof s'élargit, le rail d'écoute s'avance devant la capote de roof, textile ou rigide, ce qui permet de baisser légèrement la bôme, augmentant sensiblement la surface de voilure. De plus, tout à l'avant, le point d'amure de génois a lui aussi avancé sur la solide delphinère qui accueille un double davier pour un mouillage toujours rassurant. Avec son aluminium plus épais, ce qui permet de gagner en structure, voilà un voilier de voyage paré pour le troisième millénaire !



©Mortain & Mavrikios - CBA Brouns

490 LE GRAND OVNI

En 2025, c'est le nouveau navire amiral de la gamme qui verra le jour. Le toujours fidèle Ovni 450 se verra en effet coiffé d'un Ovni 490 plus en phase avec les « petits » 370 et 430. C'est donc la même association de concepteurs qui est à l'œuvre aux côtés du chantier, à savoir les architectes navals de Mortain-Mavrikios et le cabinet CBA-Brouns. Forme du roof, volume d'étrave, dessin des bordés, au premier coup d'œil on reconnaîtra la version moderne de la famille Ovni. Mais les quinze mètres de coque vont permettre d'offrir une fonctionnalité supplémentaire, prisée des amateurs de latitudes extrêmes, un vrai poste de veille abrité, à la jonction du carré et de l'intérieur, ce que les anglo-saxons appellent un « pilot-house ». Traduire littéralement cette appellation serait inélégant, contrairement au dessin très réussi de cette « timonerie ». L'étrave, résolument inversée, dynamise une ligne générale dans laquelle le roof panoramique s'impose.



©Mortain & Mavrikios - CBA Brouns

En effet, depuis le fameux poste de veille, en trois marches seulement on se retrouve à l'intérieur, sans rien avoir perdu de la vue sur l'extérieur. Que l'on soit assis dans le carré légèrement surélevé ou debout dans la cuisine sur tribord, le regard reste à parfaite hauteur des hublots. L'immersion devrait donc être totale, source à la fois de plaisir pour les yeux et facteur de sécurité incomparable en navigation. Disponible en deux ou trois cabines, l'Ovni 490, profitant du grand volume de son étrave moderne, disposera toujours d'une soute à voiles indépendante.



©Mortain & Mavrikios - CBA Brouns

CIGALE 15QR : Tour du monde à Grande Vitesse

Au même horizon, soit au printemps 2025, une deuxième nouveauté de taille est annoncée, avec un tout nouveau Cigale 15 QR. Comme pour la première génération de voiliers aluminium typés performance, c'est le cabinet d'architecture navale Finot-Conq qui s'est chargé de la conception. Mais trois décennies après la première génération du Cigale 14 sorti en 2003, la nouvelle mouture troque son carré arrière peu consensuel, pour un cockpit parfaitement protégé derrière une élégante casquette rigide. Au regard des caractéristiques et des lignes du futur coursier, il fera bon être protégé en effet, car les performances pourraient être détonantes : le Q et le R signifient Quille Relevable, le mât sera en carbone de série, la largeur affiche 4,70m sur une bonne moitié de la longueur, et le futur coursier est annoncé à seulement 11 tonnes pour 140 m² de voilure minimum au près. Et ce ne sont pas l'étrave inversée et les bordés sculptés façon Imoca qui vont démentir l'ambition à deux chiffres du speedo. À l'intérieur en revanche, tout ne sera que luminosité et vision sur l'extérieur, grâce au discret roof panoramique. L'alliance de la grande croisière et de la performance, un cocktail rare, qui pourrait pourtant combler de nombreux passionnés.



©Jean-Marie Liot



SIX QUESTIONS À LUC JURIEN DG d'Alubat ?



Alubat a 50 ans, quel regard portez-vous sur ce demi-siècle d'existence ?

« Cinquante ans, c'est sûr que c'est un cap. Y compris pour moi qui fus propriétaire d'un Ovni 56 avec lequel j'ai fait du charter pendant huit ans partout dans le monde, Alaska, Mer de Béring, Japon, les Aléoutiennes... c'est un chantier emblématique. En nombre d'unités produites, environ 1 600, c'est la référence du dériveur intégral aluminium, le vrai 4 X 4 des mers, le chantier qui a permis à beaucoup de gens de réaliser leurs rêves d'exploration. »

Qu'est ce qui est constant chez Alubat depuis sa création ?

« C'est le dériveur intégral à 100 % en aluminium, sans concession, avec un tirant d'eau très faible pour pouvoir atteindre tous les coins possibles et inimaginables, les trous à cyclone, les remontées de rivière, et qui amène cette sécurité dans le gros temps quand on se met en fuite, sans l'effet croc-en-jambe du quillard. Au contraire, le dériveur va glisser et être beaucoup plus tolérant aux erreurs de barre ou de pilote. »

Comment caractériser les nouvelles générations d'Ovni, les 370, 430 et bientôt 490 ?

« C'est le renouveau de la gamme Ovni, à travers la patte d'Alain Mortain et Yannik Mavrikios. Ils nous ont amené un design novateur avec au départ l'Ovni 400, son étrave inversée, assez cylindrique, qui développe des volumes importants sur le tiers avant, ce qui a autant d'intérêt en termes de performance que de volume habitable. Et puis il y a ce roof panoramique qui amène énormément de visibilité et de lumière dans le bateau. »

Avec l'Ovni 370 vous avez été encore plus loin ?

« Oui, en associant le duo Mortain-Mavrikios à Jean-Pierre Brouns et le cabinet CBA, nous sommes passés sur de l'aluminium semi-épais. Et nous sommes tellement convaincus du résultat que l'on fait évoluer le 400 en 430 sur le même mode de fabrication, avec de nombreuses modifications : carène, bouchains, safrans, carré surélevé... Ce sera en réalité un vrai nouveau bateau. »

Avec le futur Cigale 15QR, quel profil de navigateurs allez-vous chercher ?

« On sait que le voilier en aluminium est un

marché de niche et, dans ce marché, il y a les héritiers des ULDB (Ultra Light Displacement Boat) avec parmi eux les Cigale dont l'aventure a commencé au début des années 90 avec Finot-Conq. On revient avec ce même cabinet aux sources du concept, avec un bateau racé, plus exigeant pour le marin certes, mais plus performant aussi. À l'origine, les Cigale étaient des quillards, or il y a un certain nombre de destinations pour lesquelles cela pose un problème. D'où l'idée d'aller vers la quille relevable, point clé du cahier des charges, qui a induit également le mât carbone de série, pour réduire les contraintes et être homogènes dans le projet. »

Et le futur d'Alubat vous l'imaginez comment ?

« Nous avons la chance d'avoir des actionnaires stables depuis 2013, qui ont systématiquement tout réinvesti dans le chantier, dans le développement des nouveaux modèles, dans l'outil et dans les hommes, avec une équipe qui s'est étoffée (47 salariés). Le carnet de commandes nous emmène jusqu'à l'été 2025, avec une production de 14 bateaux prévus cette année, pour un chiffre d'affaires de 6,1 Millions d'euros en 2022, dont plus de 70 % à l'export. La dynamique est belle et avec tous ces nouveaux modèles, le renouveau du chantier est assuré. »

