

LUC JURIEEN

PDG du chantier Alubat

Avec leur construction en aluminium, les Ovni – comme les Cigale – ne craignent pas trop les ofnis... Cela reste un de leurs atouts. Et les clients veulent toujours plus de confort!

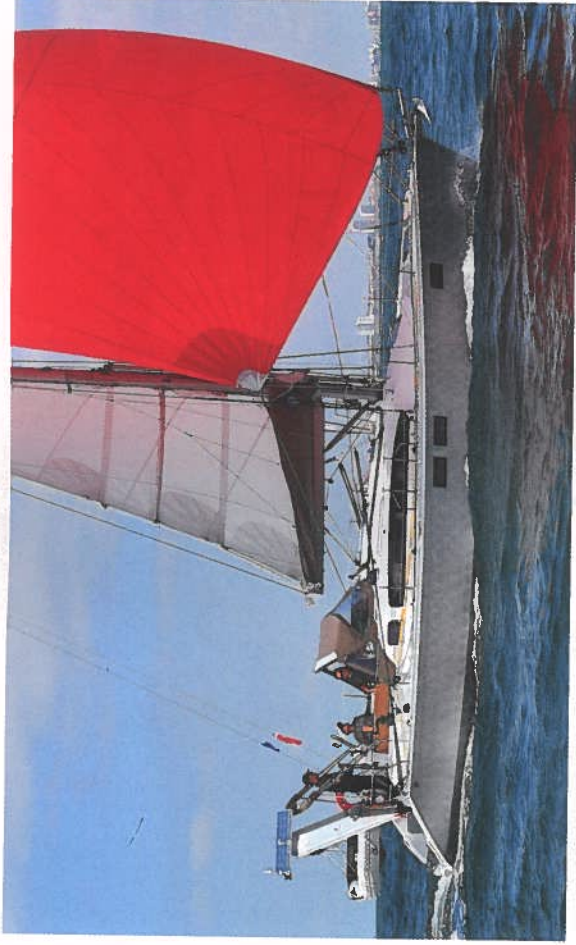
Voiles et Voiliers: Pouvez-vous nous présenter Alubat et sa gamme fétiche Ovni?

Luc Jurien: L'Ovni, c'est vraiment le 4x4 des mers. C'est le bateau de voyage par excellence. Alubat, c'est le chantier historique sur la construction dériveur intégral aluminium depuis 1973. Le premier bateau emblématique, c'est l'Ovni 28, donc à bouchains vifs, dériveur intégral en aluminium, ce que l'on fait encore aujourd'hui. C'est le bateau qui permet d'aller absolument partout, dériveur intégral donc au plus près des plages, dans la mangrove pour les trous à cyclones, remontée de fleuves et de rivières, un peu partout, il peut passer les moraines de glacier pour aller troyer les glaçons, au chaud, au froid, le vrai 4x4 des mers.

W: Alors c'est une formule qui n'a pas changé depuis la fin des années 1970?

L. J.: La formule n'a pas changé. Le design des bateaux a évolué, surtout récemment avec au départ le dessin du 400, puis celui du 370 pour lequel il y a eu aussi un changement dans le mode de construction. À tel point que l'on a maintenant renouvelé le 400 qui est devenu le 430, et qu'on déploie cela sur toute la gamme Ovni. Aujourd'hui, les 370, 430 et 490 bénéficient de cette construction (voir pages suivantes) et de ce design qui comporte une étrave inversée

“ On veut avoir de l'eau et de l'énergie en illimité, là où on faisait attention avant. ”



Ovni 395. Le best-seller du chantier: pas moins de 131 exemplaires construits entre 2004 et 2023.

cylindrique permettant de développer beaucoup de volume sur le tiers avant du bateau, ce qui a un double avantage, en termes de performance et d'habitabilité. Le rouf panoramique permet quant à lui d'avoir une version à carré surélevé et une vraie vision sur 360 degrés, donc un vrai confort et beaucoup de lumière à bord du bateau.

W: Alubat ne fait que des Ovni?

L. J.: Alubat ne fait pas que des Ovni, Alubat fait aussi des Cigale, une gamme plus confidentielle. Ce sont des « ULDB », (Ultra Light Displacement Boat), les héritiers de toute la gamme qui avait été développée par Finot au départ, puis on a continué avec Marc Lombard. D'ailleurs, le dernier Cigale dessiné par Marc Lombard, le Cigale 16, a fait la dernière Route du Rhum en 2022, et il a terminé classé [dernier classé, mais classé, avec le skipper Olivier Nemsquern, ndr]. Aujourd'hui, nous lançons le Cigale 15 à quille relevable, avec l'idée de régler ce problème de tirant d'eau que l'on a sur les Cigale, puisque le Cigale 16 avait 2,50 mètres de tirant d'eau. Là, nous n'aurons plus que 1,60 mètre de tirant d'eau quille relevée.

W: Combien de personnes regroupe Alubat aujourd'hui?

L. J.: C'est 47 personnes pour être précis, mais aussi un écosystème car Alubat travaille avec des sous-traitants et des fournisseurs, toujours au plus près, dans la mesure du possible avec des menuiseries en local et, pour l'électricité et l'électronique, des fournisseurs proches qui font aussi la pose. Cet écosystème est plus large que les 47 salariés.

Propos recueillis par Loïc Madeline

peuvent n'est plus du tout le même. Les clients sont plus exigeants, ils veulent plus de confort à bord donc on retrouve cela dans nos bateaux.

W: Même pour partir autour du monde?

L. J.: Oui, on demande plus de confort, on veut avoir de l'eau en illimité, là où l'on se rationnait davantage avant, on veut avoir de l'énergie en illimité, là où on faisait aussi attention avant. Il y a un changement de ce point de vue et aussi une exigence plus importante de la part des propriétaires. Pas tous, mais de plus en plus veulent avoir plus de confort à bord.

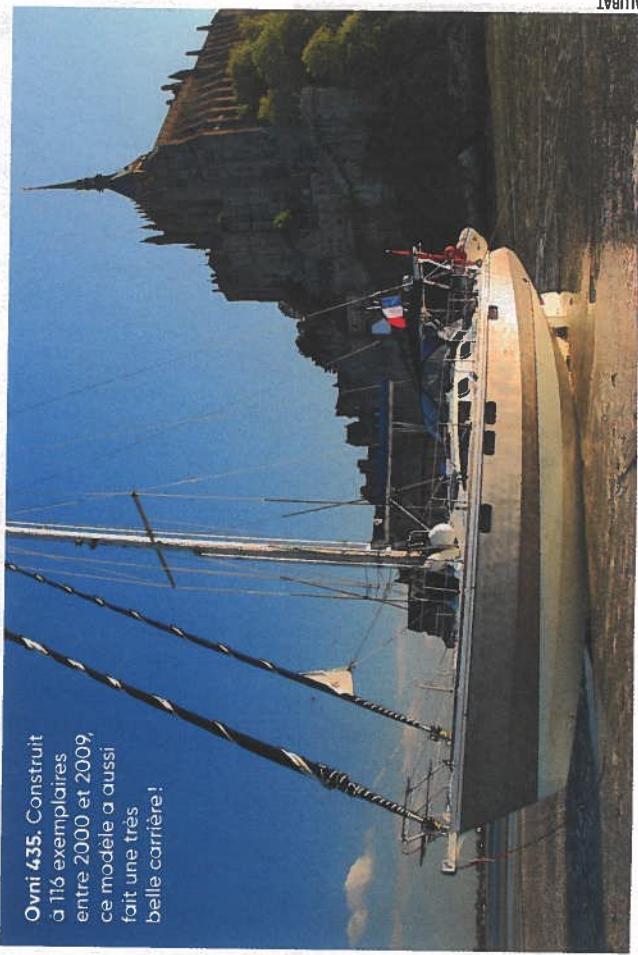
W: Vous nous avez parlé de trois bateaux. La gamme est complète?

L. J.: Non, nous avons gardé l'Ovni 450 qui est un plan Lombard plus classique dans son design, c'est une carène qui est très performante, un bateau éprouvé, donc on continue de le commercialiser et il reste au catalogue. On a parlé du Cigale 15 QR et on a aussi l'Alucat 48, le cata en alu.

W: Ce cata, c'est un tournant pour vous?

L. J.: Il y a une demande, c'est un bateau de voyage que l'on voit un peu partout dans le monde, quel que soit le matériel, et on a de plus en plus de gens qui veulent aller notamment dans le froid – pas que dans le froid, mais cela devient un critère d'être au moins capable d'y aller, de pouvoir pousser un peu de glaçons. L'aluminium est un gage de sécurité de ce point de vue.

Ovni 435. Construit à 116 exemplaires entre 2000 et 2009, ce modèle a aussi fait une très belle carrière!



50 ANS ET AUTANT DE PROJETS

Un chantier qui est resté fidèle à ses principes mais a aussi su se diversifier. Alubat reste aujourd'hui un spécialiste du dériveur intégral en aluminium.

ous saluons cette année les 50 ans d'un chantier pas comme les autres. Alubat, c'est le constructeur des célèbres Ovni, des bateaux qui ont imposé une certaine image du bateau de voyage et ont témoigné sur toutes les mers du monde de la vision française de la grande croisière. Pour faire simple, on dira qu'un Ovni, c'est un voilier en aluminium pour une solidité à toute épreuve, et surtout un dériveur intégral avec une dérive et un safran qui s'effacent pour se poser directement sur les plages. La solidité permet de naviguer

serinement dans toutes les conditions. Le petit tirant d'eau autorise toutes les curiosités, permet de s'approcher au plus près de la côte, d'accéder à tous les ports, mais aussi à toutes les rivières débouchant sur la mer. Cette image du voyage est aussi celle de la liberté, celle de pouvoir aller où le vent nous porte, de se permettre des escapades en terres inconnues plutôt que de se contenter de rallier une marina à une autre marina, un yacht-club à un autre yacht-club.

Pourtant, bien loin de cette image d'Épinal du croiseur-indestructible-qui-va-partout, le premier Ovni n'était pas un dériveur, et il n'était même pas en aluminium. Non, *Vodka*, construit au chantier du Moravagine sur un quai des Sables-d'Olonne, était un bateau à bouchains vifs, en contreplaqué, avec un petit rouf bien sympathique. Des trois garçons qui ont construit le bateau, et



Rigueur. Quand les tôles arrivent, elles sont numérotées, on sait donc où elles vont...

on retiendra le nom d'Yves Roucher, patron emblématique du chantier pendant plusieurs dizaines d'années. Parce qu'à l'issue de cette première construction, ils décident de créer Alubat et donc de passer à l'aluminium. En gardant le plan de ce premier *Vodka*. Mais les bateaux suivants s'appelleront Ovni, et va pour un Ovni 25. A ce petit quillard taillé pour les croisières côtières, succédera un Ovni 31. Lui aussi quillard, mais bientôt proposé en version dériveur lesté, c'est-à-dire avec un saumon de quille extérieur dans lequel vient s'en-

castrer une dérive pivotante. C'est l'arrivée de l'Ovni 28, aussi baptisé Sonate, un plan du tout jeune Philippe Briand, qui fixe - et



Méthode. Le cockpit est monté à l'envers, comme d'ailleurs la coque.



pour longtemps - les caractéristiques originales des Ovni. À partir du 28, presque tous les Ovni sont des dériveurs intégraux, des bateaux en aluminium, à triple bouchain vif, que s'arrachent les candidats au voyage.

Le chantier produira d'autres bateaux, comme les Cigale, des voiliers plus légers et performants. Ils se distinguent par leur forme planante, leur déplacement léger, mais aussi leur carré arrière qui bouscule la tradition. Il y a eu également quelques Ovni construits en aluminium en forme, comme les grands 56 ou 58, mais cela est resté marginal.

Un patron qui navigue

Le chantier longtemps florissant a connu un coup de mou à la fin des années 2000 et les suites de la crise de 2008 ont failli l'emporter. Repris par un club d'investisseurs vendéens, il a entrepris un spectaculaire redressement, et renouvelé presque toute sa gamme. Les dernières générations d'Ovni - toujours des dériveurs intégraux à bouchains vifs - présentent de larges roufs panoramiques et des étraves volumineuses. Sous la houlette d'un nouveau directeur, Luc Jurien, qui a lui-même parcouru le monde à bord d'un Ovni 56, le chantier entend relancer les Cigale et a démarré la construction d'un catamaran.

Manœuvres. Sur la dernière génération d'Ovni (ici un 430), le propulseur d'étrave est dans un tunnel.

Main-d'œuvre. La soudure sur aluminium est très technique, et cela reste un métier en tension. Avis aux amateurs!

AVENIR

Les projets ne manquent pas chez Alubat puisque l'on annonce la sortie prochaine de l'Ovnicat 48, l'arrivée de l'Ovni 490 (le grand frère du 430), mais aussi le renouvellement de la gamme de croiseurs rapides avec le Cigale 15 QR qui ne manque pas d'intérêt.



Ovnicat 48. Le catamaran, une voie originale.

OVNI 430

Le même en mieux

Difficile de ne pas reconnaître dans cet Ovni 430 l'Ovni 400 auquel il succède. Même rouf panoramique, même silhouette trapue et même étrave volumineuse. Ce ne sont pas non plus les dimensions qui marquent le passage du 400 au 430. Il faut dire que le 400 était déjà un 43 pieds... Non, le changement, s'il est bien réel, n'est pas visible au premier coup d'œil. Car la modification la plus importante tient au mode de construction. Le 430 est – comme le 370 – construit en aluminium «semi-épais». Cela signifie que les tôles du bordé sont plus costaudes (8 et 10 millimètres d'épaisseur) et cela permet d'alléger la structure interne.

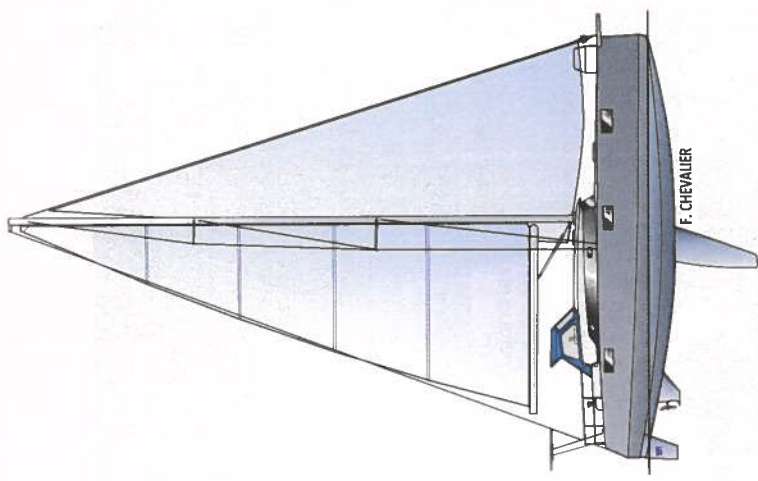
Sans arceau de grand-voile

Ce n'est pas un gain de poids mais c'est un gain de temps à la construction et de résistance à l'impact. C'est surtout une plus grande liberté pour déterminer les aménagements. Et du coup cela permet de proposer le 430 avec un carré surélevé (comme sur le 370). Ce n'est pas l'option qui a été retenue par le propriétaire du numéro 1 que l'on a découvert au Grand Pavois, mais la table à cartes a quand même été rehaussée par rapport au 400. Autre changement : la carène a été entièrement redessinée avec davantage de creux sur l'avant, un bouchain

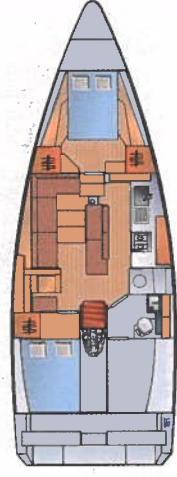
supplémentaire, et plus de volume. La dérive profilée est lestée (700 kilos) et se manœuvre à l'aide d'un winch depuis le piano. Et le quillon sous la coque a disparu, ce qui est mieux pour les écoulements. On note aussi que l'arceau de grand-voile n'est plus là, l'écoute est frappée sur le rouf, ce qui permet de redescendre un peu la bôme, toujours ça de gagné pour fermer le lazy-bag. La delphinrière double à l'avant a aussi permis d'avancer l'ancre de l'étrai. Le 430 est donc un peu plus roilé que le 400. Tout cela donne un bateau plus abouti, car on a gagné des centimètres ici ou là (dans la cabine avant, par exemple) et la silhouette est un peu plus fluide (un poil de franc-bord en plus permet un rouf moins haut). En plus de tous ces détails, le chantier a installé sur le premier numéro de la série une motorisation hybride. Elle associe un moteur Oceanvolt AXC24 (24 kilowatts) et un groupe électrogène.



CHRISTOPHE FAVREAU



F. CHEVALIER



- ▶ Longueur de coque : 12,28 m. ▶ Longueur à la flottaison : 11,54 m. ▶ Largeur : 4,36 m.
- ▶ Tirant d'eau : 0,85-3,40 m. ▶ Déplacement : 11900 kg. ▶ Lest : 3330 kg. ▶ Surface de voile au près : 85 m² (grand-voile classique)/93 m² (grand-voile à corne). ▶ Grand-voile : 44 m² (classique)/52 m² (à corne). ▶ Génols : 41 m².
- ▶ Matériau : aluminium semi-épais.
- ▶ Archi : Mortain & Mavrikios-CBA.
- ▶ Constructeur : Alubat. Prix : 582 000 €.

Souvenirs souvenirs...

JEAN-PIERRE DRESCO :

«J'ai acheté un Ovni 28 en 1979»

Les productions Alubat sont conçues pour faire le tour du monde, mais ce premier dériveur intégral en aluminium construit par le chantier s'est contenté de faire le tour du lac de Neuchâtel. Où ses qualités (solidité et petit tirant d'eau) ont fait merveille.

Une revue Voiles et Voiliers m'informe que le chantier Alubat fête cette année les 50 ans de sa fondation, et j'aimerais apporter une petite contribution à ce bel événement.

Le lac de Neuchâtel, sur lequel je naviguais depuis l'enfance, comprend des hauts-fonds qui incitent à l'usage de dériveurs, permettant notamment de pénétrer dans des zones où les rivages sont encore complètement sauvages. Ma petite famille s'agrandissant, et l'envie du «mètre en plus» se faisant pressante, je découvre l'existence de l'Ovni 28 et le coup de foudre est immédiat. Il coche toutes les cases et, à l'automne 1979, je suis à La Rochelle, puis au chantier Alubat des Sables-d'Olonne pour le commander. À La Rochelle (sauf erreur), je rencontre Philippe Briand (très jeune !) qui imagine pour mon futur bateau un mât plus haut correspondant mieux aux conditions

lacustres. Je visite un exemplaire, le Takatora, qui finit de nous convaincre. Avec Yves Roucher, directeur de l'époque, nous réglons tous les détails d'équipement, y compris le chauffage (!) et ce fameux mât à deux étages de barres de flèche. Le prix, hors taxes, est fixé à un peu plus de 50 000 francs suisses. Je retourne au chantier au printemps 1980 pour choisir les derniers détails d'accastillage et d'aménagement, et la couleur (bleue foncée).

DANS LA BANQUISE LACUSTRE

Le 13 août 1980, le premier Ovni de Suisse débarque à Estavayer-le-Lac qui est mon port d'attache de l'époque, livré directement des Sables et accompagné par Yves Roucher, son épouse Jacky et son chef d'atelier Maurice, qui profitent de l'occasion pour quelques jours de vacances. Le lendemain, ils souhaitent tester le bateau et m'aider pour les derniers réglages, ce qui fut fait, mais le lac nous reçut avec un bon «coup de joran» qui est un vilain vent tombant des pentes du Jura et pouvant atteindre des forces que les Bretons croyaient réservées à leurs eaux salées. Le fameux mât ne résista pas à l'épreuve et il fallut le renforcer avec de fausses bastaques



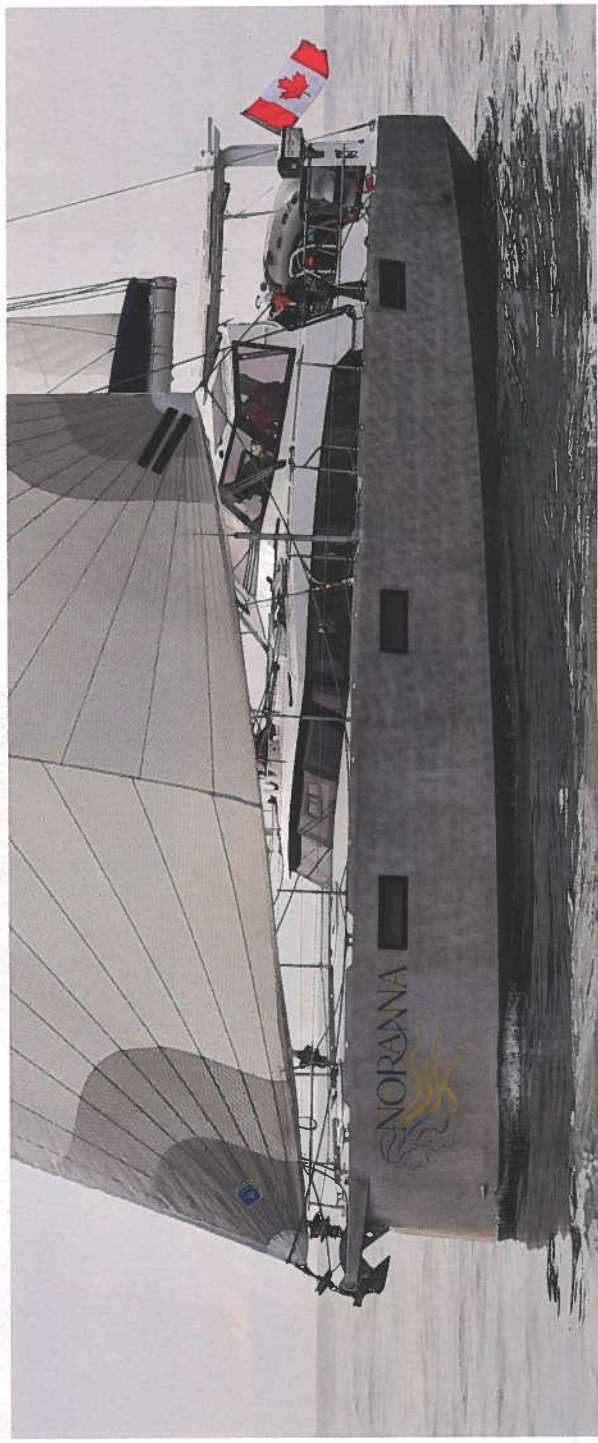
PHOTO D.R.

Survitaminé. Pour l'Ovni 28 Kapi, Philippe Briand avait prévu un mât un peu plus haut. et un étai volant. Cela mis à part, les essais furent concluants et l'Ovni (du nom de Kapi) devint un membre de la famille, qui m'accompagna fidèlement pendant presque 20 ans, sans jamais me faire d'entourloupettes, au cours d'innombrables navigations où il connut tous les vents de ce lac encore sauvage, jusqu'à la dernière touffe de roseaux de ses rives, à l'époque accessibles ; un bateau apprécié par les juniors du club lors de froides croisières d'initiation (à Pâques !), et résistant même à la banquise lacustre. Je l'abandonne en 1998 pour un changement de vie, mais il poursuit sa vie lacustre jusqu'à aujourd'hui, avec un autre skipper heureux. En vous félicitant pour la qualité de votre engagement, je vous remercie, ainsi que vos prédécesseurs, pour les beaux moments vécus avec l'un de vos premiers bateaux.



PHOTOS D.R.

Bateau tout-terrain. Avec son tout petit tirant d'eau (50 centimètres dérive haute !), l'Ovni 28 pouvait venir caresser les rives du lac de Neuchâtel.



CHRISTOPHE FAVREAU