

# Voile magazine

**SPECIAL OCCASION**

**30 VALEURS SURES**

**NOS CONSEILS D'ACHAT**

**L'AVIS DES EXPERTS**

**EXCLUSIF**

**BAPTEME DE L'AIR  
EN FLYING PHANTOM**

**NOIRMOUTIER  
LA BELLE INCONNUE**

**SUN ODYSSEY 349**

**COMPARATIF : QUILLE FIXE CONTRE QUILLE PIVOTANTE**

**L'INCROYABLE TRANSAT DE CAPUCINE TROCHET SUR TARA-TARI**

**TURQUIE : 12 ESCALES GOURMANDES AUTOUR DE FETHIYE**

**MATELOTAGE : MIEUX QU'UNE SURLIURE POUR FINIR UN BOUT**

**CATAMARANS : LA VIE SUR DEUX COQUES, C'EST TOUT UN ART**



L 19898 - 220 H - F: 5,90 € - RD



5,90 € - N° 220H - AVRIL 2014

Bel./Lux. : 6,50 € - CH : 10 FS - Can. : 9,99 \$CAD - Port. cont. : 6,80 €  
- Gr./Esp./Al. : 6,80 € - DOM/S : 6,80 € - DOM/A : 7,70 € -  
Cal./S : 910 XPF - Cal./A : 1 660 XPF - Pol./S : 1 000 XPF - Pol./A :  
1 810 XPF - Maroc : 72 MAD - Tunisie : 12,30 TND

HORS SERIE

SUN ODYSSEY 349 QUILLARD ET QUILLE RELEVABLE

# Deux Jeanneau à la carte

Ce n'est pas un comparatif comme les autres que nous avons effectué au large des Sables d'Olonne. Mais nos deux bateaux, s'ils portaient le même nom, ne cachaient pas les mêmes dessous.

Texte : Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot et l'auteur.



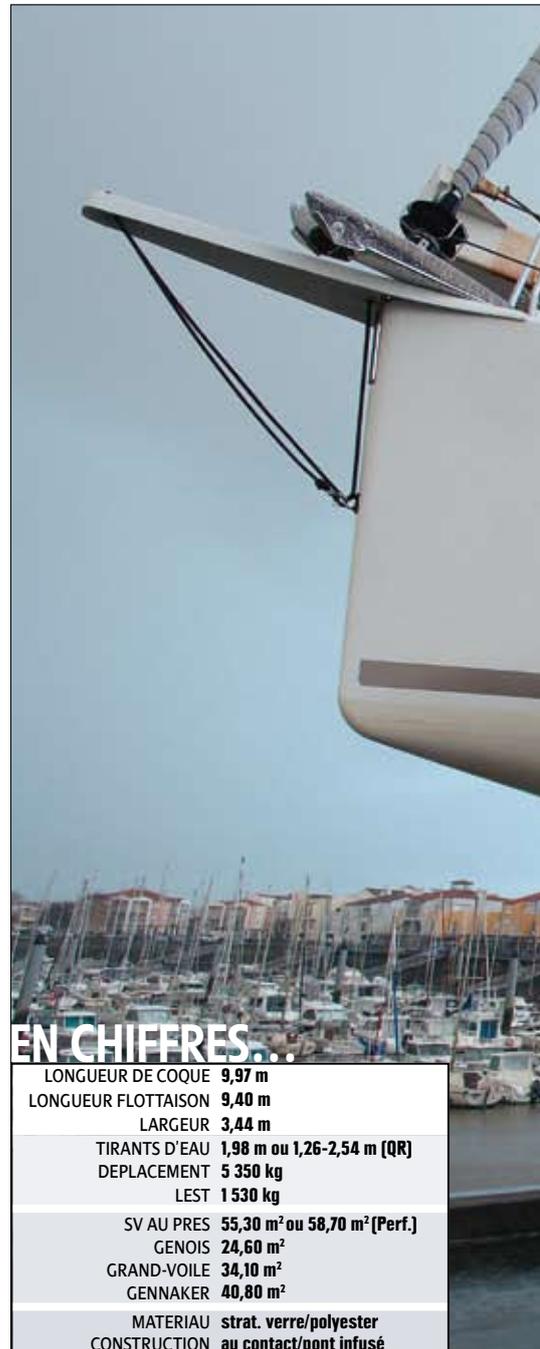


**COMPARER** deux bateaux identiques, à quoi bon ? A ma droite un Sun Odyssey 349 et à ma gauche, un Sun Odyssey 349 ! Sauf que l'un est un quillard tout ce qu'il y a de plus classique et que l'autre est un voilier à quille relevable. La coque est la même, le gréement est le même mais la quille n'a rien à voir. Le chantier Jeanneau, qui a l'habitude de proposer ses (petits) bateaux avec une version à tirant d'eau réduit, avait jusqu'à présent fait le choix d'une configuration dite « dériveur lesté ». C'est-à-dire que ces bateaux (comme le 379 que nous avons échoué à l'île d'Yeu, voir VM n°195) sont équipés d'une quille peu profonde qui abrite une dérive pivotante. La formule a ses avantages : le bateau peut se poser sur sa quille car cette dernière est pourvue d'ailettes horizontales à sa base, les deux safrans arrière assurant une triangulation sécurisant l'échouage. Par ailleurs, le choc avec un obstacle immergé n'aura que peu de conséquences. Les inconvénients sont aussi connus : pour obtenir la même stabilité qu'avec un quillard classique, il faut mettre davantage de poids dans la quille, ce qui grève les performances du bateau, déjà désavantagé par des appendices à moindre allongement. En faisant le choix d'une quille pivotante, le chantier pénalise la stabilité à l'échouage – qui restera toujours possible avec l'utilisation de béquilles – mais le bateau devrait en revanche afficher les mêmes qualités sous voiles que le quillard. Ce que nous espérons bien vérifier en embarquant cet après-midi aux Sables d'Olonne. En cette fin janvier, nous bénéficions d'un véritable trou de souris météo et si la houle est encore impressionnante au large du port vendéen, nous allons profiter d'un vent clément (8 à 12 nœuds) et d'un soleil bienvenu. Nous menons cet essai à deux bateaux, de pair avec nos confrères du magazine allemand Yacht. Pour la première rotation, je prends la barre du bateau équipé d'une quille relevable. A première vue, rien ne le distingue du quillard. Le gréement est le même, un mât équipé de barres de flèche très poussantes qui permet de faire l'économie d'un pataras. Des voiles de bonne qualité (option Performance) et une grand-voile marquée par une corne. En fait, les deux cockpits ne sont pas tout à fait les mêmes. Cela n'a rien à voir avec les appendices : le quillard profite d'un fond de cockpit et d'une table en teck. Il a aussi un tableau arrière fermé avec une plateforme

de bain basculante. Sur le bateau à quille relevable, la table de cockpit, en synthétique blanc, est moins chic et le tableau arrière est ouvert. Les barres à roue sont également plus basiques, celles du quillard étant moulées en composites. Sous le pont aussi les deux versions diffèrent avec trois cabines d'un côté (quille relevable) et deux de l'autre. Nous en profiterons pour comparer les différentes options proposées par le chantier. Mais pour l'heure, nous voici à la fameuse bouée Nouch sud pour un premier bord au près serré entre nos deux voiliers. La houle est impressionnante et le vent encore un peu timide mais nous nous appliquons à le serrer. Au compas, on constatera un écart de 85° d'une amure sur l'autre.

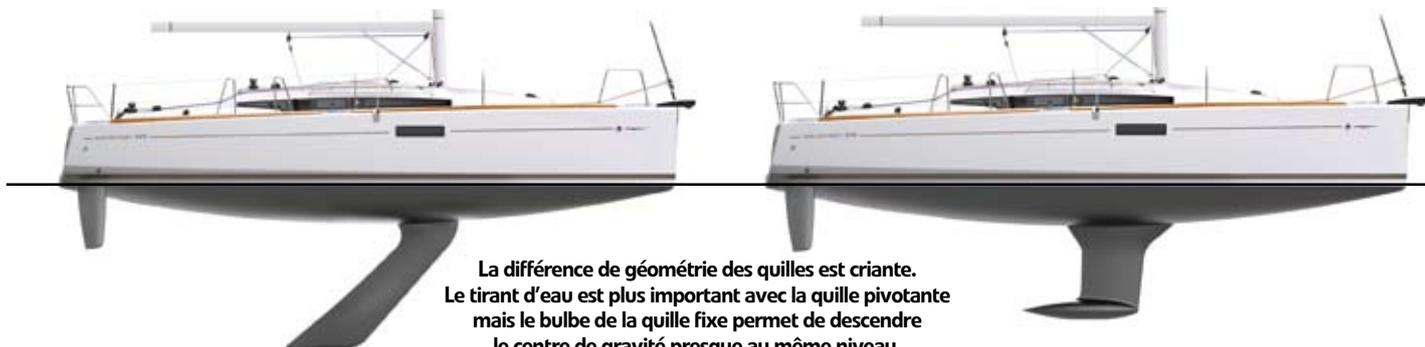
## UNE BARRE PRESQUE TROP DOUCE...

Pour les performances, nous faisons mieux bâbord amure que tribord – nous recevons alors la houle de face. Environ 6 nœuds. La barre est très douce à bord du QR, presque trop. Ce sentiment sera moins net à la fin de la session lorsque le vent sera plus soutenu. La barre nous a semblé plus expressive à bord du quillard, mais les quelques nœuds supplémentaires enregistré à l'anémo faussent la comparaison. En revanche, au près nous avons le même vent et les mêmes performances. Comme le veut la règle lors d'un comparatif, le bateau qui a quelques longueurs d'avance se ralentit pour laisser revenir son poursuivant afin d'être sûr d'avoir les mêmes conditions. Et à chaque fois le scénario est le même : le poursuivant devient le leader à son tour. Quand la mer est plus forte que le vent, il faut toujours un peu de temps pour retrouver sa vitesse initiale. Au travers, les deux bateaux gardent une vitesse équivalente. Nous voici maintenant au portant. Pendant un temps nous empêchons le quillard de nous passer sous le vent. Puis le voilà qui démarre et petit à petit creuse l'écart. Avec la houle de l'arrière, nous enregistrons quelques surfs au-delà de 9 nœuds. Mais le quillard continue à s'éloigner. Vexés, nous décidons de sortir notre gennaker. Déception : cette voile, qui s'amure à l'extrémité du bout-dehors, nous permet tout juste de stabiliser la situation. Nous sommes gênés par ce déficit de vitesse. Mais le gennaker



## EN CHIFFRES...

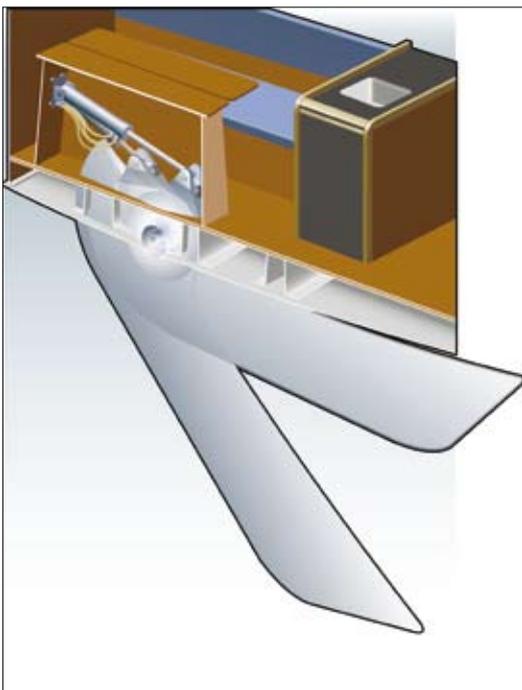
LONGUEUR DE COQUE	9,97 m
LONGUEUR FLOTTAISON	9,40 m
LARGEUR	3,44 m
TIRANTS D'EAU	1,98 m ou 1,26-2,54 m (QR)
DEPLACEMENT	5 350 kg
LEST	1 530 kg
SV AU PRES	55,30 m <sup>2</sup> ou 58,70 m <sup>2</sup> (Perf.)
GENOIS	24,60 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	34,10 m <sup>2</sup>
GENNAKER	40,80 m <sup>2</sup>
MATERIAU	strat. verre/polyester
CONSTRUCTION	au contact/pont infusé
MOTORISATION	Yanmar 21 ch/ligne d'arbre
RESERVOIRS CARBURANT	130 l
RESERVOIR EAU	206 l
ARCHITECTE	Marc Lombard
CONSTRUCTEUR	Jeanneau
CATEGORIE CE	A pour 6 pers. B pour 8.
PRIX DE BASE	92 880 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	125 162 €
<b>Principales options :</b> finition première (9 216 €), pack Performance (2 148 €), pack Electronique (1 584 €), voiles Mylar (5 076 €), gréement de spi et code 0 (4 686 €), hélice repliable (1 728 €), plateforme de bain basculante (2 502 €), lazy bag + lazy jacks (792 €)...	



La différence de géométrie des quilles est criante. Le tirant d'eau est plus important avec la quille pivotante mais le bulbe de la quille fixe permet de descendre le centre de gravité presque au même niveau.



“ La quille relevable, que l'on connaît sous les petits First ou à bord des Pogo du chantier Structures, est une première chez Jeanneau ! ”



La quille relevable du Sun Odyssey 349 est actionnée par un vérin hydraulique placé dans le puits de dérive, ce dernier étant caché sous la table du carré. Le vérin pousse sur la tête de quille pour la faire descendre, il est alors en extension. Il tire sur la tête de quille pour la faire remonter. Le vérin est actionné par un moteur électrique, lui-même commandé depuis le cockpit par un bouton au maniement très simple : on appuie vers le haut pour monter la quille et vers le bas pour la descendre. Un témoin lumineux vient indiquer que la quille est en butée. Il est également possible de vérifier la position du vérin et donc de la quille à travers une fenêtre dans le puits. La coque a été particulièrement renforcée autour du puits, mais aussi au niveau de l'arrière de la quille qui vient s'appuyer sur le fond de coque en cas d'échouage. L'axe de quille est extérieur, il prend place dans une empreinte dans le fond de coque. Un carénage recouvre le tout.

retrouvera vite toutes ses qualités lors d'un deuxième bord de travers. Ouf! l'honneur est sauf mais il faudra quand même expliquer ce déficit de vitesse au portant. Ce que nous ferons en procédant à l'inventaire des deux bateaux : nous avons embarqué un radeau de survie et nos réservoirs d'eau étaient pleins sur le modèle à quille relevable! Forcément, au portant, nous démarrions un peu plus tard que le quillard. Mais cette première sortie nous a confortés dans l'idée qu'une quille relevable offre les mêmes performances qu'une fixe. Nous avons aussi pu apprécier le plan de pont du 349. Le barreur est bien installé, sur le plat-bord au vent, grâce à un solide cale-pieds fixé en fond de cockpit. Il dispose d'un winch de chaque bord sur lequel reviennent la grand-voile et les écoutes de génois. Le chantier propose aussi en option un foc autovireur. Pourquoi pas, à condition de s'offrir une voile plus grande pour les bords de débridé dans le petit temps. D'autant que le bout-dehors, où la tension du guindant de la voile d'avant est directement en prise avec la sous-barbe, nous semble très malin. Nous avons été moins séduits par l'enrouleur (Facnor) un peu dur à la manœuvre. De retour au port, le moteur nous a semblé un poil bruyant mais efficace, d'autant qu'un vigoureux courant sévissait sur la panne professionnelle où nous étions amarrés. Il faut veiller à prendre en compte la présence des deux safrans, qui perdent de leur efficacité à très faible vitesse. Le 349 est équipé d'un arbre d'hélice, configuration a priori plus défavorable pour la marche arrière car le pas de l'hélice est alors plus sensible mais nous n'avons pas eu de mauvaise surprise. A l'heure où le soleil se couche, nous nous retrouvons dans le carré du quillard. Sa table



▲ Les deux cabines arrière (en version trois cabines) sont parfaitement symétriques.

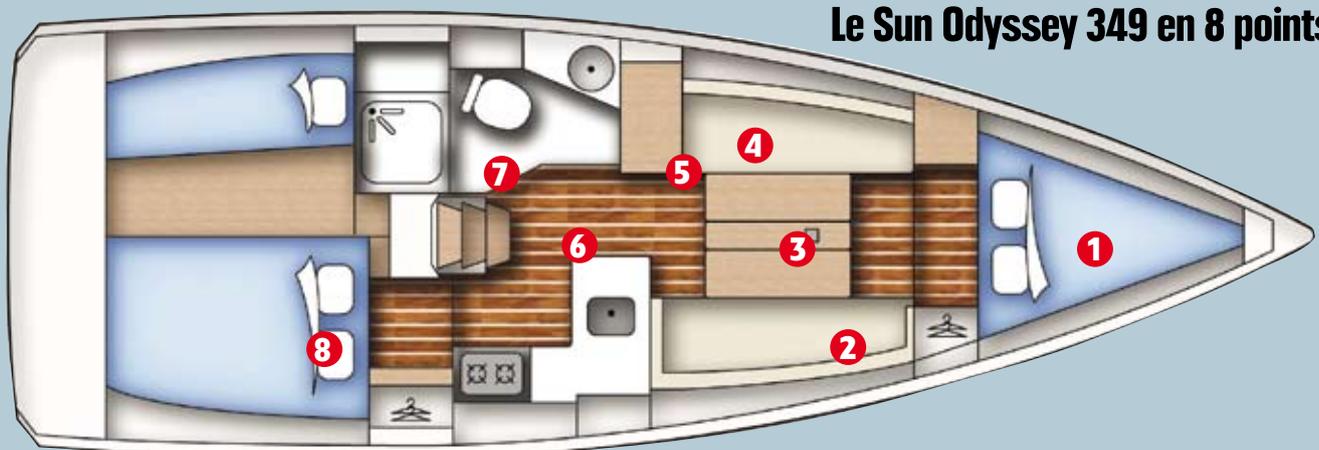


▲ En version deux cabines, le cabinet de toilette se prolonge d'une douche vers l'arrière.



QUILLE RELEVABLE

▲ Seules différences visibles avec la quille relevable : un support de table plus large et une table plus longue.



## Le Sun Odyssey 349 en 8 points

1. Le lit dans la pointe avant mesure 2 m de long par 1,50 m aux épaules. Hsb : 1,90 m.
2. La banquette tribord mesure 2 x 0,60 m.
3. La table du carré mesure 1,08 x 0,88 m. Elle est 20 cm plus longue sur la version quille relevable où elle vient coiffer le puits de quille.

4. La banquette bâbord mesure 1,70 x 0,60 m mais un tabouret mobile (0,40 x 0,50 m), siège de la table à cartes ou assise supplémentaire, permet d'en faire une couchette d'appoint.
5. La table à cartes mesure 0,44 m par 0,60.
6. La hauteur sous barrots est de 1,92 m au

7. La hauteur sous barrots est de 1,84 m au pied de la descente, 1,84 m au niveau du mât.
7. La hauteur sous barrots est de 1,84 m dans le cabinet de toilette, de 1,90 m sous la douche dans la version deux cabines.
8. Le couchage mesure 2 m par 1,40. La hauteur sous barrots est de 1,92 m.



Le grand capot sous le banc du cockpit apporte air et lumière.



On peut accéder au grand coffre arrière par la douche.



En version de base, pas de four mais seulement deux feux sur cardan.



Beaucoup de rangements malins, comme dans le retour de la cuisine.



Les fermetures à glissière des équipets ne nous ont pas séduits.



Un tabouret pour s'asseoir en bout de table ou rallonger la banquette.



est un peu plus courte mais son piétement est aussi plus étroit que sur le QR. Dernier avantage, la table du quillard abrite un rangement pour les bouteilles et là, le QR ne peut pas lutter. La visite des deux emménagements permet aussi de visualiser l'intérêt d'une douche séparée (sur le deux-cabines), comme de l'accès à une grande soute arrière, un peu abusivement présentée comme une cabine d'appoint. Par ailleurs, l'équipement de base ne comporte qu'un réchaud deux feux, un peu léger sur un croiseur de 10 mètres. Nous ne sommes pas convaincus par les fermetures coulissantes des équipets au dos des banquettes. En revanche, le grand capot des cabines arrière est le bienvenu. Revers de la médaille, il nous prive d'un coffre de cockpit. A bord du trois-cabines, ne restent que les coffres situés sous les pieds du barreur. On peut aussi être surpris par le circuit des écoutes qui passent sur les hiloires de cockpit pour rejoindre les winches, ou par le réglage du point de tire de génois mais ces choix se révèlent judicieux en croisière. Le volume et le look sont en vrai progrès par rapport au 33 et le prix de base reste attractif. La possibilité de disposer d'une quille relevable est un vrai plus en croisière pour s'assurer les meilleures places au mouillage. Nous regretterons seulement l'appellation de ce 349 qui est « seulement » un 33 pieds. Et la note grimpe vite pour passer de la version de base aux bateaux plus confortables et performants que nous avons eus en main. ■



▲ Le cockpit en version chic : fond de cockpit et table en teck, plateforme de bain et barres à roue en composites. Les écoutes circulent sur les hiloires jusqu'au barreur.



◀ La plateforme arrière qui ferme le tableau est optionnelle. Remarquez sur le bateau le plus proche la table de cockpit en synthétique et les barres à roue classiques.



“ Mention bien pour l'esthétique racée de ce croiseur familial. Son bout-dehors et ses hublots effilés lui donnent un air agressif. ”



Le bout sur lequel on fixe le gennaker sert de sous-barbe.



Une pantoire fixe permet de centrer l'écoute de grand-voile.



le palan de réglage du point de tire de l'écoute de génois.



Le cale-pieds du barreur est bien placé et assez haut.



Le barreur peut actionner les winches sans quitter sa place.



En position ouverte, le couvercle du coffre se fixe sur la barre !