

SUN ODYSSEY 349

# Déjà un classique de la croisière

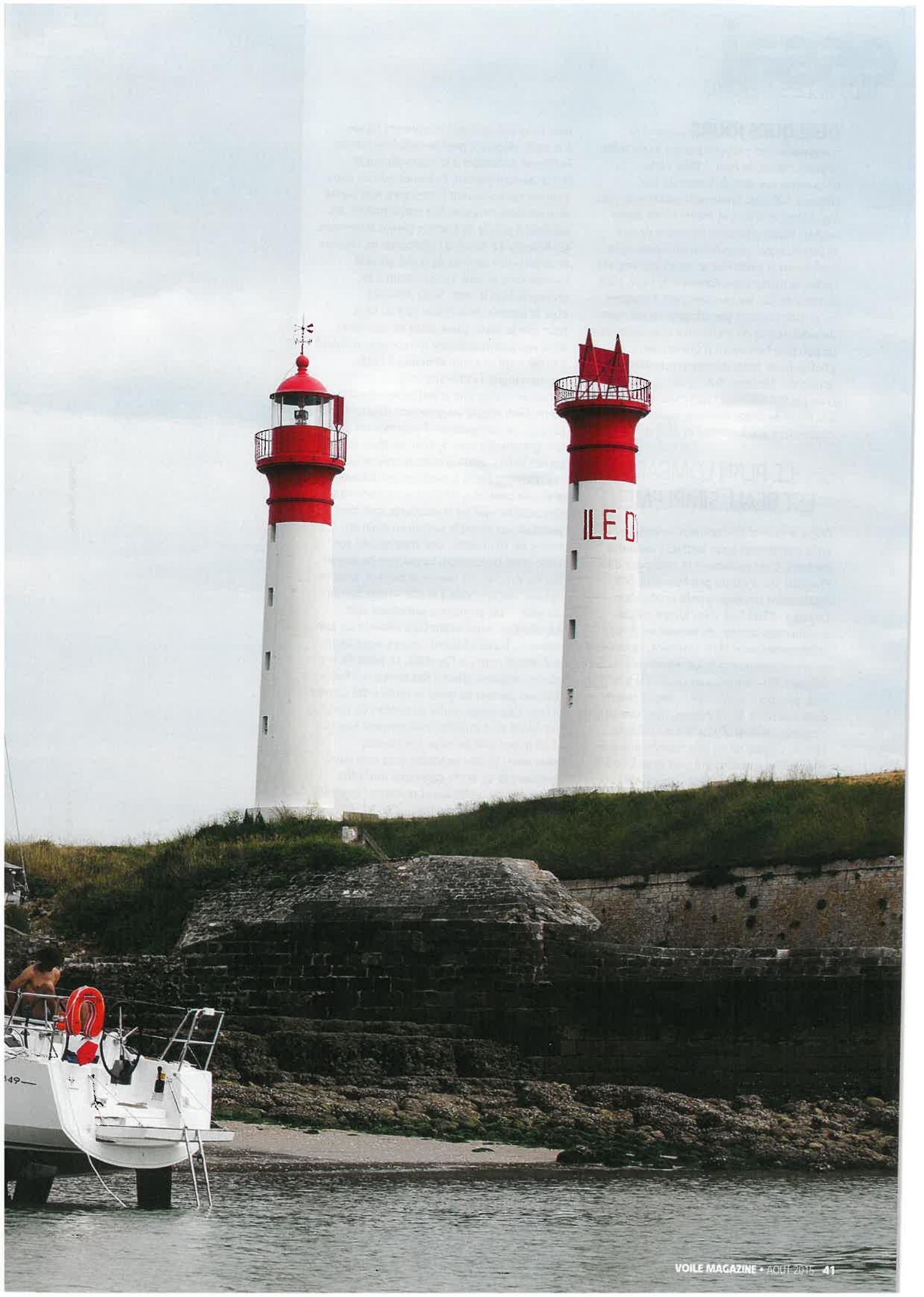
Lancé il y a un peu plus d'un an, ce 35 pieds est devenu le best-seller des voiliers habitables : 250 unités produites, pas moins.

Après notre test quillard vs quille pivotante, cette dernière version méritait un 100 milles à bord – avec un échouage à la clé, bien sûr!

Texte : Emmanuel van Deth. Photos : Olivier Blanchet.



A l'échouage, nous nous sommes posés sur la plage de l'Anse de la Croix, au pied des deux phares de l'île d'Aix.



**QUELQUES JOURS** avant d'appareiller, on y croyait encore à une belle virée en maillot de bain... Mais cette découverte des pertuis à bord du Sun Odyssey 349 s'est finalement assortie de ciels menaçants, d'éclairs et même d'une alerte orange. Plutôt ambiance salopette de ciré et bottes, quoi... Il en fallait plus pour nous contraindre à garder les amarres aux taquets : certes, la météo nous annonce de l'eau, mais au mois de juin les journées sont si longues qu'on finit toujours par attraper un joli rayon de soleil, rasant de préférence pour émousser un peu plus l'œil averti d'Olivier, notre photographe. Nous découvrons le 349 dans le port des Minimes. Autour de lui, beaucoup d'autres Sun Odyssey : notre voilier appartient à la flotte de Grassi Bateaux, également concessionnaire Jeanneau et Alubat.

## CE PLAN LOMBARD EST BEAU, SIMPLEMENT

Presque neuf et parfaitement entretenu, on le croirait tout juste sorti de l'usine des Herbiers. C'est également le sentiment d'Hervé Piveteau. Lui, c'est un peu Monsieur 349 : responsable développement produit Sun Odyssey et Sun Fast, c'est lui qui a établi le cahier des charges du bateau, en étroite collaboration avec Marc Lombard, l'architecte qu'on ne présente plus. Le remplaçant du Sun Odyssey 33i – toujours au catalogue à ce jour, mais plus pour longtemps... devait rentrer dans une place de 10 mètres, avec une largeur modérée, tout en offrant les prestations, tant en volume qu'en comportement marin, d'un voilier sensiblement plus grand. Le 349 devait également proposer trois cabines et être homologué en catégorie A quelle que soit la configuration de lest retenue. Le résultat est flatteur. Là où de nombreux voiliers compacts « tout en un » deviennent vite patauds, le plan Lombard, avec son long bouchain évolutif, sa tonture de pont inversée et son rouf joliment dessiné et intégré, fait excellente impression. Bref, il est beau, bien plus que le 33i amarré juste à côté. Notre modèle est aménagé en deux cabines et surtout équipé d'une quille pivotante – une option retenue par 20% des acheteurs. L'avitaillement est rondement mené et facilement stocké dans les meubles de la cuisine en L, le réfrigérateur de 100 litres, la découpe côté carré pour les bouteilles et les planchers. Des rangements, il en reste sous les banquettes, de quoi stocker encore un sacré paquet de vivres, un bon point en croisière. Au départ de La Rochelle, ce qui est bien c'est qu'on ne sait jamais par où commencer tant les possibilités de navigation sont nombreuses. Au final, on quitte le port en se disant qu'on fera bien nos 100 milles, voilà tout ! Le temps plutôt plombé est assorti d'un inhabituel vent d'est-nord-est presque rafaleux dans le chenal – 15 nœuds, claques à 17/20. Avec ce temps, on aurait parié sur un bon sud-ouest... eh bien

non. La grand-voile est prestement hissée à la volée depuis le pied de mât, à reprendre le mou et à étarquer à la manivelle sur le winch de rouf bâbord. Précisons que les deux winches qui encadrent la descente font partie du pack Performances. Sur notre modèle, les winches à portée du barreur gèrent seulement les écoutes. Le circuit à l'allemande de l'écoute de grand-voile permet de régler au vent comme sous le vent. Le foc, quant à lui, est repris sous le vent. Seule difficulté pour le barreur, bien rester face au vent pour que la chute glisse entre les lazy-jacks. Nous naviguons avec une grand-voile standard à faible rond de chute et génois à faible recouvrement. Le chantier propose un foc autovireur et/ou une grand-voile à (petite) corne, bien adapté au grément dépourvu de pataras. La configuration Performances affiche une grand-voile avec 3,40 m<sup>2</sup> de plus, soit un net bonus, sans recourir au mât rallongé. Les premiers bords à quelques encablures de la bouée ouest des Minimes nous permettent de constater que les manœuvres sont bien pensées : on prend le bateau en main en moins de 10 minutes, une vraie qualité sur cette unité de location. La position de travail sur les winches est bonne, le barreur, assis ou debout, est bien calé à la gîte – nous barriions au vent... Les premières sensations sont excellentes : nous avons bien affaire à un pur voilier... Travers bâbord amures, nous filons à 7 nœuds, cap sur l'île d'Aix. Le point de tire du foc, réglable grâce à des anneaux à faible friction, permet de gérer la chute juste comme il faut. L'équipage goûte au confort du cockpit ; les bancs sont toutefois relativement courts – 1,69 m par 0,48 de large. Les hiloires sont bien sûr plus exposées mais tout aussi fréquentables. Notre capote de rouf offre une protection efficace et présente l'avantage d'être facilement rabattue. C'est là, dans les pertuis, que notre programme se dessine : malgré le courant qui sera bientôt descendant, donc défavorable, (Suite page 46)



▲ Notre Sun Odyssey 349 attend, sagement amarré au ponton d'attente du port de Rochefort, au pied de la Corderie royale.



« Grâce aux deux safrans profonds et bien excentrés, le barreur garde le contrôle de la carène même quand la gîte est prononcée. »



## LOUIS JOVER, SKIPPER BENEVOLE

Rencontré sur le ponton d'attente de Rochefort, face à la fameuse Corderie Royale, Louis est le skipper d'un RM 1060 loué pour la semaine chez Rivages. Moniteur de voile, il navigue depuis vingt ans et officie régulièrement comme skipper bénévole pour l'UCPA et le ministère de l'Agriculture. « Cette année, j'étais aux Antilles et en Croatie. On me paie le transport, parfois la caisse de bord. » Son RM est finalement amarré à domicile ou presque : « J'ai été propriétaire d'un Evasion 32 de 1994 à 2000. Il était là, dans le port... et puis j'en ai eu marre des écluses ! ». Louis et ses quatre équipiers sont désormais sur le fleuve, du bon côté, toujours prêts à appareiller... Leur programme ? Un peu le même que le nôtre – la Charente, Oléron, Aix et Ré –, mais en une semaine pour eux contre trois jours pour nous.

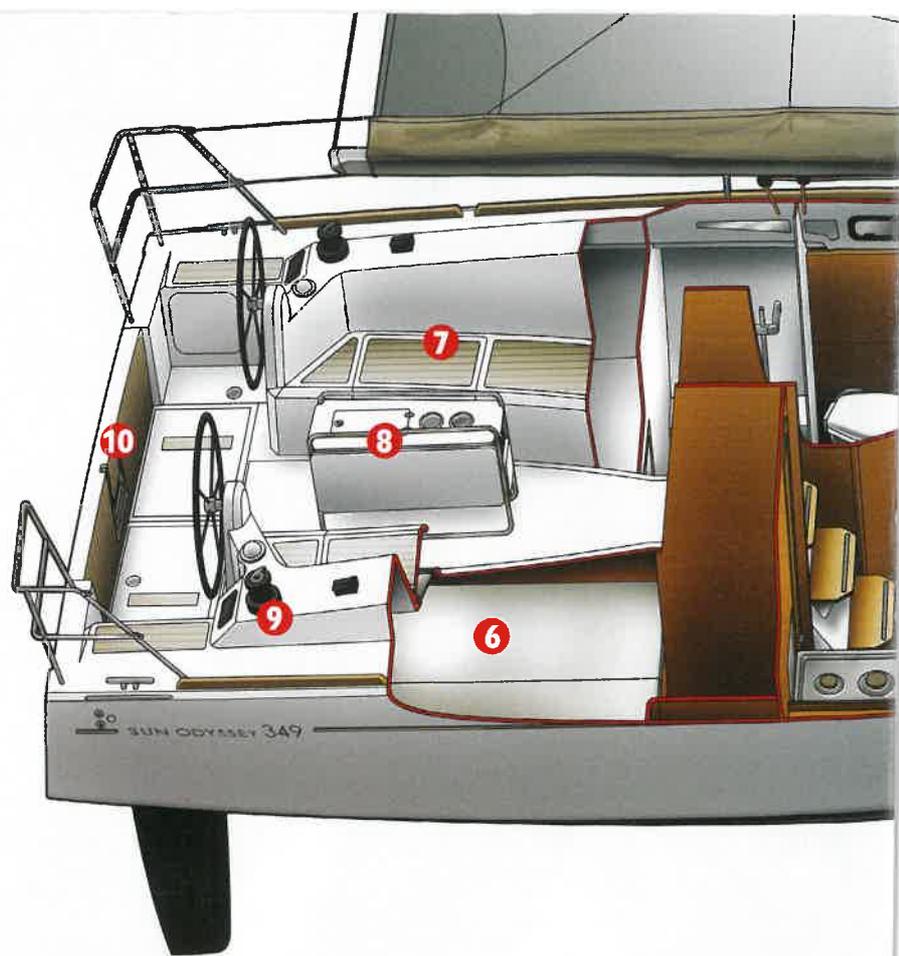


▲ Louis a tenu à enfiler son bonnet pour la photo... mais en réalité, il ne faisait pas si froid !

## EN CHIFFRES...

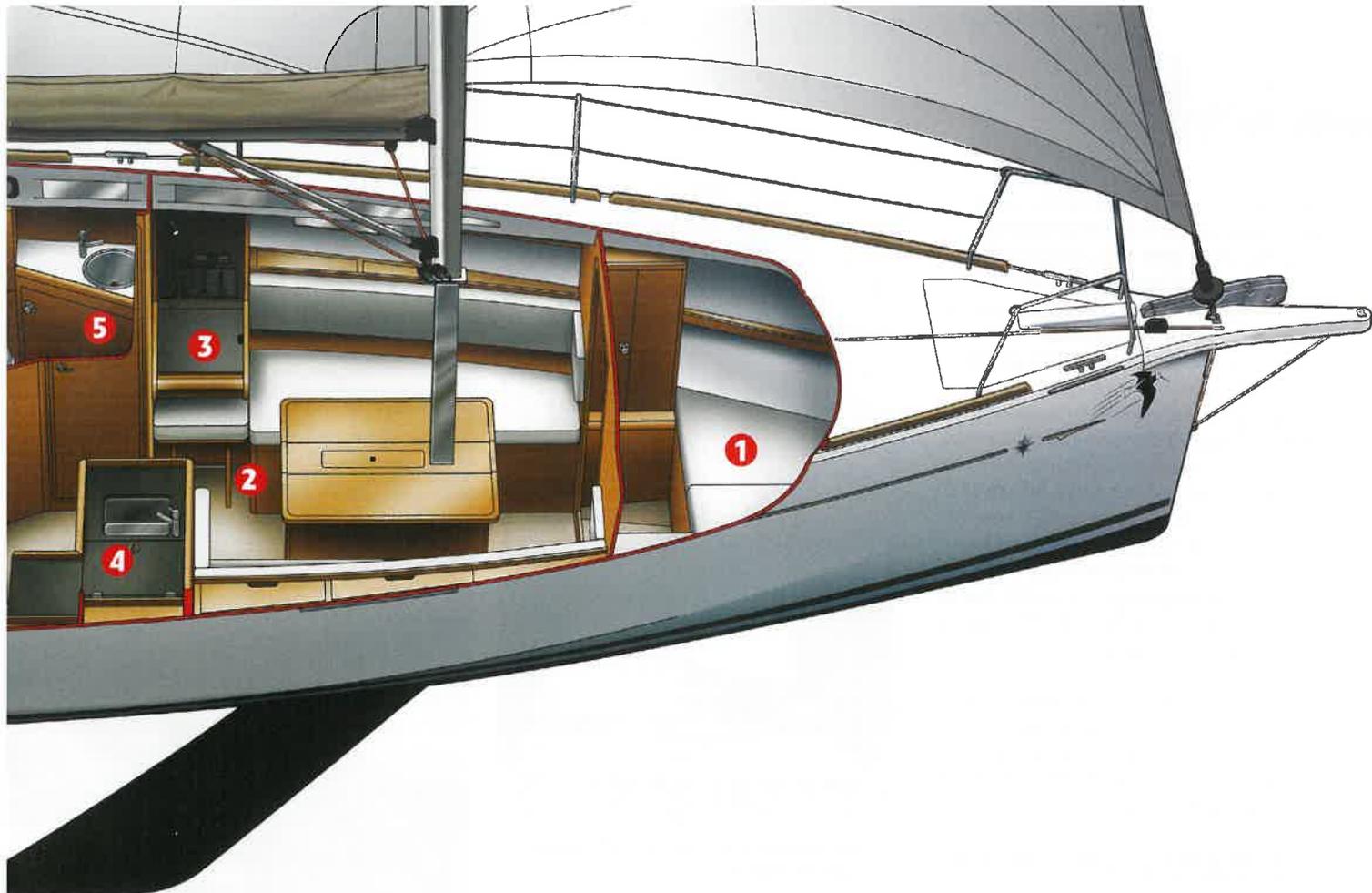
LONGUEUR DE COQUE	9,97 m
LONG. FLOTTAISON	9,40 m
LARGEUR	3,44 m
TIRANTS D'EAU	1,49 ou 1,98 m ou 1,26/2,54 m
DEPLACEMENT	5 350 kg
LEST	1 580 kg
SV AU PRES	55,36 ou 58,70 m <sup>2</sup>
GENOIS	24,60 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	30,70 ou 34,10 m <sup>2</sup>
GENNAKER	40,80 m <sup>2</sup>
SPI	95 m <sup>2</sup>
MATERIAU	verre/polyester
CONSTRUCTION	stratification
MOTORISATION	Yanmar 3YM20 (21 ch)
BATTERIES	2 ou 3 80 A.h
RESER. CARBURANT	130 l
RESERVOIRS EAU	206 l
ARCHITECTE	Marc Lombard
CONSTRUCTEUR	Jeanneau
CATEGORIE CE	A
PRIX DE BASE	95 223 €

**Principales options :** quille pivotante avec vérin hydraulique : 8 770 €, pack Performance : 2 768 €, gréement spi et delphinrière : 1 602 €, capote : 1 686 €, plateforme arrière sur véris et échelle de bords : 2 514 €, béquilles et cadènes : 1 404 €...



Installé dans le carré, la vue sur la mer est assurée par les longs hublots de coque. Les mains courantes en bois sont habilement intégrées aux vaigrages.





## Le Sun Odyssey 349 en 10 points

**1.** La hauteur sous barrots de la cabine avant est de 1,90 m. La couchette mesure 2,01 m, la largeur à la tête est de 1,72 m et de 1,10 aux pieds. L'aération se fait par un panneau ouvrant.

**2.** Classique, le carré occupe toute la largeur du bateau. La banquette bâbord affiche 1,70 m plus 0,52 m de coussin amovible. La banquette tribord mesure 2,01 m. La table à deux abattants forme un plateau de 1,22 par 0,92 m ; on peut y manger à six et les fargues sont au rendez-vous.

**3.** On travaille dos à la route sur cette table à cartes de 0,60 x 0,49 m. Les fargues sont insuffisantes à la gîte. Le siège est amovible et le plateau relevable contre la cloison.

**4.** La cuisine est positionnée à tribord au pied de la descente. Trois grands équipets sur le

bordé sont prévus pour stocker la vaisselle et l'avitaillement. Un autre coffre est découpé dans le meuble en L, avec la poubelle et des rangements pour les bouteilles.

**5.** La version deux cabines offre un cabinet de toilette plus grand avec une douche bien séparée des WC et surtout une impressionnante soute capable d'engouffrer l'annexe, le spi, et divers autres équipements. Hauteur sous barrots : 1,88 m.

**6.** Dans la cabine arrière, un grand capot protégé par le banc du cockpit assure l'aération. Le matelas mesure 2,02 m de long, 1,40 m de large à la tête et 1,16 m aux pieds. Largueur de la porte : 37,5 m. Hauteur sous barrots : 1,94 m.

**7.** La grande soute côté bâbord est accessible grâce à un capot ouvrant incliné et recouvert

par la banquette du cockpit. Un équipier, depuis la soute, peut donc facilement sortir un gros sac à voile ou l'annexe.

**8.** La table de cockpit est assez grande et plus large que longue – 1 m contre 0,95 m. On mange à quatre ou six en se serrant un peu. La partie centrale est équipée de deux robustes mains courantes. Possibilité de monter dessus pour ferler le lazy-bag.

**9.** L'écoute de grand-voile et celle du génois sont reprises sur les winches arrière, à portée du barreur.

**10.** La plateforme arrière de 1,69 x 0,70 m permet de profiter à fond des joies du mouillage et facilite le débarquement à terre ou dans l'annexe. C'est aussi un plus pour récupérer un homme à la mer... Elle dispose de vérins et d'une échelle intégrée.



▲ Les cabines offrent toutes deux des équipets sur le flanc de coque, des rangements et une penderie.



▲ Le siège de la table à cartes est amovible et le plateau relevable.



▲ Il est possible de commander une couchette d'appoint dans la soute.

nous capons un peu plus serré pour laisser passer à tribord l'île d'Aix. Notre objectif : remonter la Charente. Nous naviguons d'abord au près jusqu'à ce que le jusant, combiné au vent faiblissant, nous contraigne à mettre en route le Yanmar. Nous enregistrons 3 nœuds de courant contraire. Dire que nous aurions pu marcher trois fois plus vite six heures plus tôt ! Pas grave. Au hasard des lacets du fleuve, nous naviguons de nouveau sous voiles, à raser les carrelats, ces fameuses cabanes de pêcheurs sur pilotis. A force de jouer, on se plante... Hervé a heureusement laissé un peu de marge, la quille n'était pas complètement relevée. Une simple pression sur le bouton de relevage – accessible depuis le poste de barre tribord – et le 349 se dégage. Evidemment, c'est pratique de garder un peu de marge en cas d'échouement, mais attention : le constructeur ne garantit son voilier en catégorie A que quille descendue à fond. Donc, pour Jeanneau on navigue quille en bas sous voiles et éventuellement remontée au moteur, point barre.

## LE DERNIER PONT TRANSBORDEUR EN SERVICE

Après Soubise, nous taquinons le magnifique pont transbordeur, ouvrage métallique mis en service en 1900 et désormais classé monument historique – restauré, il fonctionne – et c'est le dernier en France – pendant la belle saison, au service des piétons, vélos et cyclos. Au terme de 11 milles dans la campagne se dessine la Corderie Royale de Rochefort. Ce bâtiment long de 374 mètres était, comme son nom l'indique, le lieu de confection des plus grands cordages, jusqu'à une encablure, soit 200 m de long. La mer est basse, pas question de pénétrer dans le port de Rochefort, en eau grâce à son écluse. A nous le ponton d'attente, idéalement placé au pied de la Corderie. Les manœuvres d'approche nous rappellent que si les deux safrans ont fait leurs preuves sous voiles – nous en reparlerons plus loin –, ils compliquent les évolutions au moteur. En cause, l'absence de coup de fouet en marche avant. Avec un safran dans l'axe, le flux d'hélice est directement dévié par la pelle si elle a de l'angle. Avec deux safrans, rien du tout, l'eau file au milieu... Du coup, c'est le pas d'hélice qui devient primordial. En gros, avec notre hélice et son pas à droite, le bateau tirait à tribord en marche avant et bâbord en marche arrière. Tant qu'à faire, il vaut mieux évoluer dans le sens des aiguilles d'une montre pour faire les créneaux. Après notre brève rencontre avec l'équipage d'un RM 1060 orange, nous profitons de la fin du descendant pour gratter quelques milles à vive allure. Pendant que le soleil, enfin réapparu, disparaît derrière l'horizon, nous préparons l'apéro dehors. Plus un souffle d'air. Une simple correction au pilote suffit à faire glisser nos victuailles sur les abattants de la



▲ Nous remontons la Charente, quille presque entièrement relevée.

table extérieure ; clac fait le verre en tombant dans le cockpit ! A prévoir : sets de table antidérapants. Les carrelats deviennent des fantômes énigmatiques sous nos feux de route. Nous prenons la décision de poursuivre vers Saint-Denis d'Oléron, à 14 milles. En pleine nuit, l'eau remontera, nous en aurons suffisamment sous la quille, relevée tout de même, pour franchir le seuil. La mer absolument plate nous incite à nous mettre en cuisine, c'est parti pour les spaghettis carbo ! Le plan de travail et la cuisinière sont suffisants pour se préparer des vrais petits plats en navigation et la hauteur sous barrots au pied de la descente est généreuse ; on relève 1,87 m. La table du carré, avec ses deux abattants, est largement capable de nous accueillir tous les quatre... heu non, trois, un d'entre nous reste de veille dans le cockpit. Le puits de quille est quasi invisible. Une trappe permet de voir ce qui se passe. Et aussi que le mécanisme a l'air sacrément costaud. Quant à l'époutille en inox de section carrée, elle peut faire office de miroir ou presque.



Les emménagements sont volumineux et le design soigné mêle habilement bois, tissus clairs et plans de travail façon ardoise. Minuit passé, la fatigue se fait sentir : les quarts se succèdent avant de toucher le nord de l'île d'Oléron. Là, on s'intéresse de plus près à nos cabines et au cabinet de toilette... Celle de l'avant se distingue par sa double porte qui change la vie comparée à une ouverture classique. Celle de l'arrière, à tribord, cache dans son pan coupé un grand hublot ouvrant. Il est possible d'ouvrir ce dernier sous le banc du cockpit, de telle sorte qu'on reste au sec même par temps de pluie. Malin ! La banquette tribord est assez longue pour s'étendre. Côté table à cartes, une rallonge permet de gagner 52 cm – soit une longueur totale de 2,22 m. Notons que le coin

## LE SUN ODYSSEY 349 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Sun Ody. 349	Océanis 35	Dufour 335 GL	Bavaria Cr. 33	Hanse 345
LONGUEUR	9,97 m	10,45 m	9,98 m	9,75 m	10,40 m
LONG. FLOTTAISON	9,40 m	9,97 m	9,05 m	8,85 m	9,55 m
LARGEUR	3,44 m	3,70 m	3,54 m	3,42 m	3,50 m
TIRANTS D'EAU	1,49 ou 1,98 m	1,45 ou 1,85 m	1,56/1,90 m	1,50 ou 1,95 m	1,87 m
DEPLACEMENT	5 350 kg	5 533 kg	5 674 kg	5 200 kg	6 200 kg
LEST	1 580 kg	1 450 kg	1 550 kg	1 300 kg	2 030 kg
SV AU PRES	55,30 ou 58,70 m <sup>2</sup>	62 m <sup>2</sup>	54,10 m <sup>2</sup>	51 m <sup>2</sup>	55 m <sup>2</sup>
ARCHITECTE(S)	Marc Lombard	Groupe Pinot	Umberto Felci	Ferr Yachts Design	Jude/Vrolijk
MATERIAU	verre/polyester	verre/polyester	verre/polyester	verre polyester	verre/polyester
CONSTRUCTEUR	Jeanneau	Bénéteau	Dufour Yachts	Bavaria Yachtbau	Hanse
PRIX DE BASE	95 223 €	96 960 €	104 647 €	80 012 €	104 200 €

**L'avis de Voile Magazine :** Parmi ces cinq modèles, seuls le Sun Odyssey 349 et l'Océanis 35 sont proposés avec des appendices mobiles, adaptés à l'échouage. Mais le 349, avec sa quille à faible corde, présente un profil plus performant que le classique tandem « saumon/dérive » de l'Océanis.



Lors des manœuvres de port, le bifafran montre ses limites... Mais le bateau reste maniable.

navigation, dos à la marche, ne dispose pas de l'agrément d'une table à cartes traditionnelle face à la route. Mais reconnaissons que la navigation se passe désormais pour la plus grande partie sur le traceur, dans le cockpit. Les toilettes de notre version deux cabines font l'unanimité : on est à bord d'un 40 pieds ou quoi ? Après une courte nuit sur le ponton A et un petit réassort de courses, nous quittons Saint-Denis et ses belles plages. Le temps se couvre par le sud. Mais au moins il y a du vent, 10 à 12 nœuds de sud-sud-est. Nous voilà au près serré. Un court contre-bord nous confirme que notre cap est à 90° du précédent et la vitesse se cale à presque 6 nœuds. Qu'est-ce que ce serait avec les voiles Performances et une hélice à pales mobiles ! Rappelons que les performances sont identiques au quillard à lest profond, comme nous l'avons vu lors de notre test comparatif (VM n°220). Nous nous rapprochons de Fort Boyard. Plus question de débarquer sur l'austère édifice, transformé en studio télé depuis 1990. Nous nous engageons vers le coureau d'Oléron. Débat du jour : s'échouer dans la petite anse de Gatseau, tout au sud d'Oléron ou à l'île d'Aix ? Le temps de se décider, le vent tombe complètement et la pluie enchaîne.

Alors nous nous laissons bercer en dessinant une grande boucle à raser l'île Madame, sans oublier un bon repas chaud. Les gouttes semblent s'espacer, nous nous décidons pour l'île d'Aix, cap au nord-nord-est. Hervé

## VERONIQUE, AU SERVICE DU NAPOLEON ET DE (CHEZ) JOSEPHINE !



▲ Véronique saura vous conseiller les meilleurs poissons de la carte.

Brune à la silhouette irréprochable, Véronique ne s'est pas fait prier pour sourire devant l'objectif de notre photographe. Les pauses et les studios elle connaît, on ne vous en dit pas plus... C'est elle qui vous accueille au Napoléon, seul hôtel de l'île. Le bâtiment a semble-t-il été monté par le baron Gourgaud, petit-fils de l'aide de camp de Napoléon, amouraché d'une jeune Américaine, Eva. Fermé pendant plus de deux ans, l'établissement a rouvert ses dix-huit chambres et sa suite en 2010 - 80 à 140 € suivant la saison. C'est cette année-là que Véronique a pris ses quartiers ici. Le soir, de mi-mars à mi-novembre, le restaurant Chez Joséphine est ouvert tous les jours sauf dimanche soir et lundi toute la journée. L'été, ouvert tous les jours. Le midi, Véronique vous proposera un menu à 22,50 € et le soir un autre à 28 €. Dans les deux formules, spécialités de poissons frais. On s'est régales !

a le souvenir d'une plage où il avait échoué enfant avec ses parents. Allons-y! Le site est dénommé, nous le saurons plus tard, plage de l'Anse de la Croix. En saison, il n'est pas autorisé aux voiliers – zone de baignade en place. La petite plage est bordée au sud par deux phares blanc et rouge. Nous nous amarrons tout d'abord à un corps-mort pour mettre tranquillement en place nos béquilles, stockées dans l'immense soute. Notre lecteur équipier Mehdi Maillet fait office de passeur – le grand capot qui donne sous le cockpit permet de sortir aisément les objets les plus encombrants. Les pièces en alu sont réglées pile-poil à l'aide de goupilles ad hoc. Les mettre en place dans les cloches en fonte d'aluminium n'est pas si évident.

## NOUS ALLONS RESTER ECHOUES CINQ HEURES

Et on mesure alors que les passavants ne sont pas si larges – 27,5 cm au plus étroit, 37 cm en moyenne. Les béquilles sont lourdes, pensez à assurer les garants avant de bricoler sur votre bordé, un plouf est vite arrivé... Le principe à retenir pour que les béquilles restent bien droites : souquer un peu trop le premier des deux garants, de préférence le plus court pour rattraper l'angle des béquilles avec le second. Quille relevée – l'opération complète réclame seulement 40 secondes, 30 pour la descente grâce au moteur électrique attelé au vérin hydraulique –, nous nous approchons prudemment. Le bateau s'immobilise en douceur, la quille touche bien la première. L'idée, c'est que le pied des béquilles reste 5 cm plus haut que le lest, lequel va inévitablement s'enfoncer un peu. Un petit coup de marche arrière replace correctement nos béquilles – elles se sont un peu « vrillées » lors de notre touchette –, la mer peut descendre. Nous en avons en gros pour cinq petites heures échoués, c'est donc dans un peu plus de deux heures que l'eau nous quittera complètement. Nous vous ferons grâce de nos savants calculs de marnage à coups de règle des douzièmes, de coefficients et de hauteur de marnage... N'empêche qu'on a eu tout bon : d'abord il fait beau, le vent ne rentre pas du large avec un vilain clapot – sur ce sujet, Hervé est confiant après ses propres tests « usine » et surtout notre quille sera bien à sec pour la photo. La vaste plateforme arrière est d'abord utilisée pour le gonflage de l'annexe et la mise en place de notre moteur électrique. Puis, avec son échelle intégrée, elle devient le point de passage obligé. A remplir le seau pour se rincer les pieds! A l'heure du dîner, après avoir mis en place un long mouillage arrière, nous partons à la découverte de l'île. Pour dîner, contrairement à midi, le choix est restreint... Va pour l'hôtel Napoléon et son restaurant Chez Joséphine, où nous serons très bien accueillis. Remontés à bord, nous gagnons quelques minutes en faisant



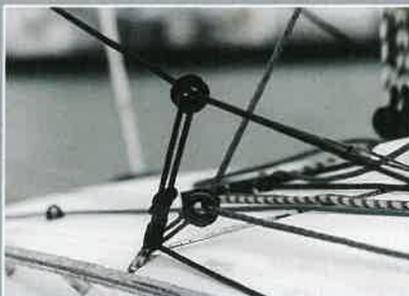
Le coffre à bib est parfaitement placé dans le cockpit, au-dessus du tableau arrière. On pourra compter sur la survie...



La rainure de soutien du plancher, trop courte, a été centrée. Mauvaise idée : le plancher, dès qu'il est ouvert, n'est plus soutenu et glisse.



Le point de tire du foc se règle en 3D comme sur un Figaro.



Quand on remonte le plateau de la table à cartes, crayons et briquets ne demandent qu'à se coincer contre la cloison.



Notre delphinrière n'est pas assez rigide pour supporter le poids d'un homme. Le chantier propose en option un autre modèle prévu pour marcher dessus.



Le matériau de la table du cockpit est très glissant pour les verres et il n'y a pas de fargues : un simple changement de cap ou un coup de roulis et hop, les verres sont renversés...





Pratique



La plateforme arrière, c'est super, l'échelle intégrée, c'est encore mieux, pour remonter à bord à l'échouage comme pour la baignade.

Pratique



Les panneaux ouvrants inclinés de la cabine arrière et de la soute peuvent rester ouverts même par temps de pluie.



Pas pratique



Même si ces deux postes de barre permettent de surveiller le plan d'eau et le génôis, on aimerait tout de même trois paires de penons plutôt que deux...



Pratique



Les béquilles en alu sont assez lourdes ! L'idée, c'est que leur pied reste 5 cm plus haut que le lest qui va s'enfoncer. Un coup de marche arrière les replacera correctement.



Pratique



Notre lecteur équipier Mehdi Maillet fait office de passeur – le grand capot qui donne sous le cockpit permet de sortir aisément les objets les plus encombrants de la soute arrière.

Les deux postes de barre, situés tout à l'arrière, dégagent bien le cockpit et offrent un accès facile à la plateforme.

gîter le bateau – opération qui facilite le démontage des béquilles, même si un des équipiers reste forcément sur l'autre bord. La nuit tombe : au départ nous pensions dormir sur un coffre, mais l'alerte orange aux forts orages pour la nuit nous incite à une bonne traite au moteur – le vent sera resté aux abonnés absents pendant douze heures – pour rejoindre La Rochelle. Deuxième manœuvre de port par nuit noire sur des pontons déserts... C'est ça l'ambiance d'un 100 milles à bord ! Là, bercés par une pluie régulière, nous récupérons de notre courte nuit précédente. Pour ce troisième et dernier jour, le mauvais temps est toujours de la partie, mais la météo est très optimiste dès le milieu de journée. Trois jours, trois îles ? Nous voilà engagés dans un louvoyage par 12 nœuds de vent pour gagner l'île de Ré. Après le pont, le clapot court est facilement avalé par la carène du 349. Quel brio sous voiles ! Nul doute qu'on pourrait, à condition de préparer un peu notre discret coursier, régater avec de bonnes chances de succès. Nous visitons le charmant port de La Flotte et ses vieux gréements. Repartis en mer, nous mesurons que c'est enfin le moment de glisser... comprenez d'envoyer le spi. Notre bulle asymétrique, protégée dans sa chaussette, est prestement amurée sur la delphinrière – trop souple pour supporter le poids d'un homme. Les écoutes et poulies sont frappées. A hisser la drisse, à remonter la chaussette, nous caracolons à plus de 7 nœuds. C'est le moment de voir ce que notre Sun Odyssey a dans le ventre. Hervé borde la bulle de 95 m<sup>2</sup> tandis que le barreur lofe. La gîte s'accroît, la vitesse chute, mais rien à faire, le 349 ne passe pas sur sa barre. Les deux safrans, bien excentrés et profonds, remplissent parfaitement leur office. Meilleur contrôle, il n'y a pas. Ce n'est peut-être pas pour rien, finalement, que ce Sun Odyssey a renoué avec les chiffres de production d'avant la crise – 2008, vous vous souvenez ? Et cette version quille pivotante, qui concilie performance et infinies possibilités de baroud, rend le 349 plus séduisant encore ! ■

## Moteur gagnant

La petite annexe gonflable est devenue l'incontournable en croisière. Ici, à bord de notre 349, elle loge pliée dans la soute et se met en place en moins de 5 minutes sur la plateforme arrière. Le moteur électrique Torqeedo 1003 est capable de l'emmener – avec une seule personne à bord – à un peu plus de 5 nœuds. Une fois que vous aurez pris le coup de main pour passer la marche arrière, toujours sur la poignée des « gaz », c'est gagné, vous ne pourrez plus vous en passer ! Le moteur gris et orange est léger – 14 kg et même 9,5 sans la batterie – et son autonomie varie de 30 minutes à fond à près de 1 h 30 en ménageant la puissance. Le petit écran de contrôle affiche la puissance en watts, l'autonomie et même la vitesse grâce au GPS intégré.



▲ Le Torqeedo 1003 emmène l'annexe à plus de 5 nœuds. Son prix : 1 799 €.

## Il a bien tourné...



Notre Yanmar de 21 ch n'a pas été ménagé – il nous a assuré de longues traites dans la pétrole orageuse, surtout la nuit. Sa puissance est bien adaptée au déplacement du bateau. La tripale fixe offre l'avantage de la fiabilité et d'un effet coup de fouet immédiat lors des créneaux marche avant/marche arrière. Mais la vitesse sous voiles est diminuée de 0,5 nœud et le couple important de cette hélice peut compliquer les créneaux – pas de flux d'hélice dirigé sur une pelle de safran centrale puisqu'il y en a deux...

### Conso



CAPACITÉ DU RÉSERVOIR CARBURANT **130** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIÈRE **88** heures

### Vitesse



VITESSE DE CROISIÈRE **5,3** nœuds  
2 200 tr/mn

VITESSE MAXI **7,5** nœuds  
3 600 tr/mn

### Niveaux sonores (en dB)

