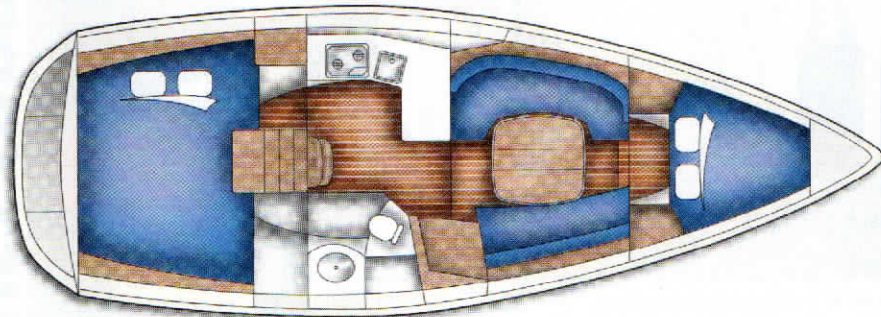


# Océanis 343 D.

## L'échouage facile

Lancé en 2004, ce bateau, digne descendant de la lignée des Océanis, est issu du cabinet Berret-Racoupeau. A l'occasion du Grand Pavois, Bénéteau nous a présenté pour la première fois une version dérivateur, à deux cabines.



L'Océanis Clipper 343 arbore son rouf à deux niveaux, à l'avant, où l'on retrouve les ouvertures zénithales qui sont devenus, au fil du temps, la marque de fabrique des Océanis. Mais à moins de plonger pour voir ses dessous, notamment les deux safrans et accessoirement son tirant d'eau, à l'extérieur, rien ne différencie la version dérivateur équipée d'un saumon à ailettes (1,20/2,60 m de tirant d'eau) du quillard (1,90 m pour le grand tirant d'eau, 1,45 m pour le petit). Enfin mise à part, sur la table du carré, la vis sans fin qui commande la dérive, actionnée par une manivelle de winch. Nous accédons facilement au cockpit, après avoir escamoté la barre à roue sur le côté (en option). La petite console, qui supporte aussi la commande du moteur, nous met tout à portée de main. Le cockpit est par ailleurs bien dégagé, on y circule aisément grâce notamment à l'absence de rail d'écoute de grand-voile et aux pans escamotables de la table. En outre, les bancs peuvent accueillir facilement une petite dizaine de personnes. Nous envoyons la grand-voile depuis le cockpit; la drisse se frappe sur l'un des dix coin-cœurs qui encadrent la descente, desservis par deux winches Harken 32. Le toucher, sur le gainage en cuir de la barre à roue qui se révèle finalement assez petite, est très agréable, et l'on y trouve toujours une bonne position. Avec à peine une dizaine de nœuds de vent, et malgré une surface mouillée assez conséquente, nous remontrons tranquillement au près, à environ 4,5 nœuds, légèrement gîtés. Malheureusement nous n'aurons pas plus de vent pour tester sa raideur à la toile, et pour le faire marcher un peu mieux : nul doute que cette carène sera plus à l'aise dans la brise. Mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit avant tout d'un croiseur confortable. Et quel confort ! Le volume pressenti à l'extérieur se confir-

me une fois en bas : la hauteur sous barrots flirte avec les deux mètres, l'essence retenue pour les boiseries – du douka teinté merisier – s'illumine sous les reflets blancs des vaigrages et des larges ouvertures. La cuisine en L est classique et fonctionnelle; seul bémol, le réfrigérateur est de type armoire, et les rebords, à la gîte, risquent d'être un peu justes, sans compter les problèmes de déperdition d'énergie. Face à la cuisine, la table à cartes, inversée à la marche, est assez réduite mais suffisamment grande pour accueillir un clavier; et au-dessus, un espace est dédié à l'écran plat. On apprécie la grande salle de bains, intégralement contre-moulée (la construction est en monolithique à contre-moule structurel), donc facile à entretenir, dans laquelle on notera la présence de deux hublots ouvrants et d'un compartiment

### EN CHIFFRES

Longueur : 10,82 m  
 Largeur : 3,48 m  
 Lest : 2 130 kg  
 Déplacement : 6 000 kg  
 Tirants d'eau : 1,20/2,60 m  
 SV au près : 61,70 m<sup>2</sup>  
 Génois : 34,29 m<sup>2</sup>  
 Grand-voile : 27,41 m<sup>2</sup>  
 Spi : 87,45 m<sup>2</sup>  
 Matériau : stratifié verre-polyester  
 Architectes : Berret/Racoupeau  
 Constructeur : Bénéteau  
 Prix : 106 850 € (dérivateur),  
 100 715 € (quillard)

douche séparé. Ce dernier offre même un banc, bien pratique pour se doucher. La cabine avant est isolée par une porte coulissante. Enfin, la cabine arrière... On a gardé le meilleur pour la fin : 2,15 par 2 m ! Un record dans sa catégorie pour les mensurations des couchettes, une taille royale qui laisse rêveur, une bonne hauteur à l'entrée (deux mètres), et en plus, dans le tableau arrière, un petit hublot qui donne sur la mer. Mais attention : en version trois cabines, la table à cartes est rognée

du quart et la salle de bains de moitié... Enfin, au moment de regagner les pontons, il convient de bien appréhender les manœuvres de port. C'est l'un des gros défauts des doubles safrans : ils impliquent un rayon de giration plus grand et vous privent de l'effet coup de fouet puisque le flux de l'hélice passe entre les deux appendices.

**Un design moderne et vraiment réussi. Le carré de la version trois cabines est identique à celui-ci.**



**10,82 m**  
**106 850 €**



Le petit coin technique, dans le coffre tribord, est facilement accessible puisqu'on peut même s'y tenir debout. Voilà qui peut grandement faciliter la vie !



Les fargues dans le carré sont très décoratives mais pas assez hautes.

