

LES VOILIERS SONT-ILS FAITS POUR LA CROISIÈRE

Un voilier de 10 mètres, six personnes, trois semaines de croisière. Comment résoudre cette classique équation estivale ?

Comment ranger les deux mètres

cube de bagages et de vivres nécessaires ? Comment (bien) faire dormir tout le monde ? Voilà quelques-unes des questions que nous nous sommes posées en inspectant quatre voiliers de 35 pieds de grande diffusion. Enquête et comparatif...

Texte et photos Laurent Charpentier, illustrations F. Chevalier.

PRÉSENTATION

QUATRE 35 PIEDS, TROIS SEMAINES, SIX PERSONNES

Partir en croisière sur un 35 pieds, à quatre adultes et deux enfants, pour trois semaines, est-ce vraiment possible ? Comment évaluer concrètement, en s'appuyant sur des données mesurables, les capacités d'un voilier à prendre la large ? Pas facile... Nous avons choisi quatre voiliers emblématiques, quatre monocoques d'une dizaine de mètres, connus et souvent disponibles en location.

Nous ne sommes pas partis sans biscuits : nous avons d'abord réuni les remarques des navigateurs au long cours et celles des adeptes de la croisière. Nous avons ensuite arpenté ponts et cabines de ces bateaux avec un mètre à ruban, soulevé les planchers, plongé la tête dans les placards, rempli les coffres de boîtes de conserve, de bouteilles d'eau minérale, d'œufs et de fruits fictives... Tout ça pour tenter de saisir la capacité de ce quatuor à chanter de longs sillages...

Ce travail n'a pas pour but de comparer l'équipement des divers voiliers, les versions essayées étant différentes les unes des autres

LES VOILIERS DE NOTRE COMPARATIF				
				
	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Longueur coque	10,40 m	10,45 m	10,55 m	10,95 m
Flottaison	9,48 m	8,50 m	8,90 m	9,00 m
Largeur	3,80 m	3,48 m	3,50 m	3,60 m
Tirant d'eau	1,53 m	1,80 m	1,85 m	0,58-2,10 m
Poids	5,30 t	4,50 t	4,40 t	5,00 t
Voilure	59 m ²	62 m ²	64 m ²	66 m ²
Nbre cabines	2	2	3	2
Couchettes	4-6	4-6	4-6	4-6
Matériau	polyester	polyester	polyester	alu 5 083
Architectes	Berret- A. Briand	J & J Design	Vaton- Roséo	Joubert- Nivelt
Chantier	Bénéteau	Dufour	Kirié	Alubat
Année lancement de l'unité essayée	1998	1997	1998	1997
Année lancement de la série	1992	1995	1998	1997
Prix	697 200 F	549 000 F	693 450 F	795 960 F

et leur accastillage variant selon les propriétaires. Pour rester cohérents, nous nous sommes plus attachés à la conception des emména-

gements, du plan de pont et du gréement qu'à la liste du matériel installé - même si, parfois, les limites sont floues.

La sécurité d'un bateau est aussi liée au confort qu'il offre en mer. Cela dit, on peut reprocher à certains voiliers d'être conçus selon des critères de confort plus «terriens» que marins. Qu'en est-il pour nos quatre voiliers ? Ces voiliers de monsieur tout-le-monde sont-ils de vrais croiseurs ? Faisons l'état des lieux en commençant par évaluer les rangements : c'est le début d'une véritable odyssee, celle des espaces...

Ce que nous voulons ranger

Les volumes de rangement - mesurés par nous-mêmes in situ - sont des valeurs maximales théoriques. L'encombrement et la forme des boîtes de conserve ou des bouteilles réduisent évidemment ces chiffres.

Nos volumes de référence sont :
- boîte de conserve : **880 millilitres** ;
- bouteille d'eau minérale : **1,5 litre** ;
- sac de voyage : **90 litres par personne**.

Pour trois semaines, nous avons estimé devoir ranger effectivement à bord du voilier **294** boîtes de 750 grammes, **126** bouteilles d'eau de 1,5 litre et **84** baguettes de pain (ou pains «longue conservation»). A ces provisions, il convient d'ajouter les vivres frais et, pour chaque équipier, un sac type d'affaires personnelles de **90 litres**.

L'ensemble de ces provisions et bagages forme un volume d'environ **deux mètres cubes**...

Sans compter les fruits frais, les produits d'entretien, les jouets des petits et, surtout, l'équipement nécessaire à la bonne marche du voilier...

Rangement de nos conserves types (des boîtes d'anchois, à l'huile ou au sel, mais vides !). Le début d'une véritable odyssee des espaces...



RANGEMENTS

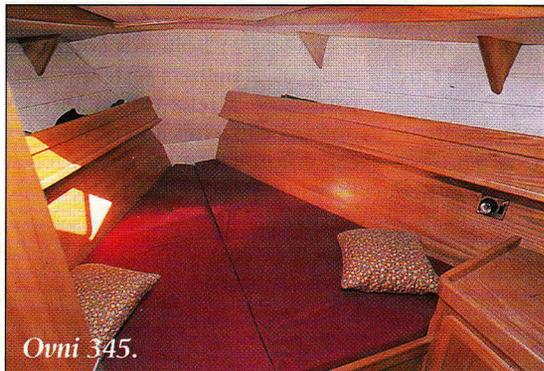
SOUS LES MATELAS, DES RÉSERVOIRS

Les cabines avant

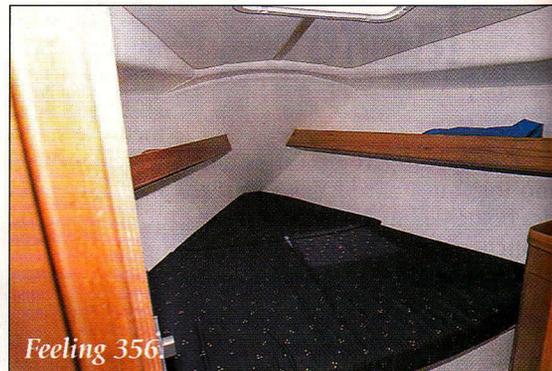
Pour ranger deux mètres cubes de bagages et de vivres à bord d'un voilier, il faut être mé-tho-di-que ! J'ai choisi de remplir le bateau de l'avant vers l'arrière. Les silhouettes des bateaux (en bas des tableaux) permettent de suivre la progression de nos efforts. Allons-y !

Pas moyen de caser mes conserves dans les coffres de la cabine avant du **Dufour 35 Classic** ! Outre un réservoir d'eau, ils sont pleins de matériel de sécurité que je décide de laisser à cet emplacement. Ma calculatrice indique qu'il reste encore 514 litres de placards et penderie. Tentons d'y ranger des sacs de vêtements. En doublant le volume de nos sacs (pour éviter de froisser les vêtements en les empilant), nous n'avons besoin que de 360 litres et il y a ici assez de place pour ranger la garde-robe des deux occupants des lieux. Ouf !

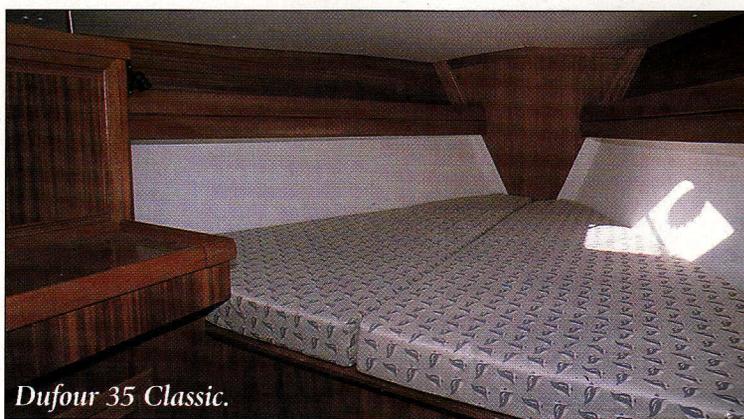
La couchette avant de l'**Océanis 351** offre timidement 49 litres de rangement sous les matelas. Ce coffre symbolique, difficile d'accès, ne peut servir qu'au rangement de cordages de rechange ou de quelques sacs de voyage roulés en boule ! Lingerie et vêtements logent dans les placards et équipets installés de chaque côté. Que les équipiers affectés au poste avant de l'Océanis évitent la profusion de gros pulls : le volume total des rangements est deux fois plus petit que celui du Dufour...



Ovni 345.



Feeling 356.



Dufour 35 Classic.



Océanis 351.

Dans la cabine avant du **Feeling 356**, c'est près de 800 litres de rangements qui sont disponibles, soit 300 litres de plus que l'Océanis. Cela dit, les coffres disposés sous le lit triangulaire sont aussi pénibles d'accès que ceux des concurrents. En soulevant les matelas de mousse, je tombe d'abord sur un réservoir

d'eau de 100 litres, puis sur deux coffres offrant une capacité de 165 litres. Je mettrais bien là certains fruits et légumes, à condition bien sûr de ménager des aérations supplémentaires. Vous ne voulez pas dormir dans les choux ou les pommes de terre ? Alors, réservez ces coffres à la literie ou aux lai-

nages volumineux – mieux vaut en effet éviter de surcharger l'avant du bateau. Les vêtements usuels, eux, seront plus accessibles s'ils sont rangés dans les placards et la penderie (455 litres en tout).

Les dormeurs de la cabine avant de l'**Ovni 345** devront s'habituer à s'allonger au-dessus des relais électriques du guindeau, qui voisinent eux-mêmes avec le réservoir de fuel. On peut se demander par quel mouvement d'humeur ces 150 litres de combustible ont été éloignés du moteur... Sachez qu'il reste quand même dans cette cabine pas moins de 1 563 litres d'espace pour ranger vos petites affaires – record battu ! Des quatre voiliers en lice, l'Ovni 345 emporte la palme du plus important volume de rangement à l'avant. Il y a ici largement assez de place pour stocker des provisions dans les coffres, à condition, là encore, de prévoir un sommier aéré pour les matelas qui sont déjà la proie des moisissures.

RANGEMENTS CABINES AVANT (en litres)				
	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Coffres	77	439	340	1 147
Équipets	136	134	141	180
Placards et penderie	263	482	314	342
Sous planchers	0	0	0	44
Total	476	1 055	795	1 713
LITRES	476 L	1055 L	795 L	1713 L
Volume de rangement restant (en%)	90 %	79,8 %	78,6 %	74 %



NOTRE AVIS

Avantage au Dufour 35 Classic et à l'Ovni 345 pour les rangements. Alors que le Feeling et l'Océanis sont très handicapés par la présence d'un réservoir d'eau sous la couchette, l'Ovni cache là le réservoir de gazole : bizarre...

RANGEMENTS

TOUT POUR L'ESPACE, RIEN DANS LES FONDS

Les carrés

Dans la plupart des carrés des monocoques modernes, glisser des bouteilles au frais sous les planchers relève de l'exploit. Hauteur

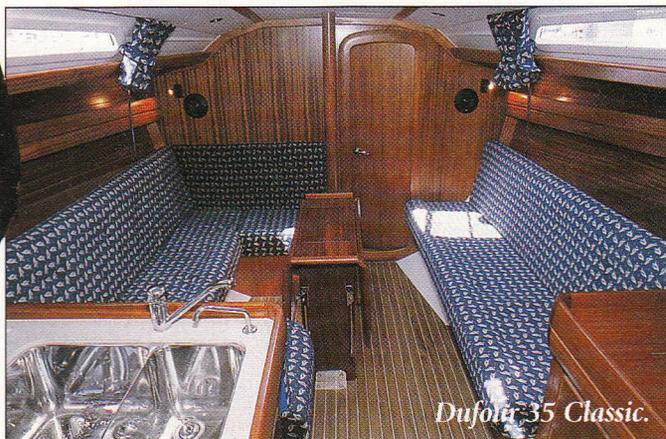
sous barrots oblige, les «caves» des voiliers d'antan sont en effet condamnées. L'**Océanis 351** ne faillit pas à cette règle. Pour permettre la station debout, les architectes ont rogné sur les fonds et habilement remonté les roufs.

Résultat, arriver à coincer 30 bouteilles (ou 21 boîtes de conserve) sous les planchers reste une performance. Mieux vaut d'ailleurs que ces capacités soient limitées car, comme tous ses concurrents, l'**Océanis 351** n'est pas équipé

de l'**Ovni 345**, avec 770 litres de rangements dans le carré. Je remarque le soin avec lequel chaque coffre, chaque placard, est isolé de la coque par un vaigrage en contreplaqué. Dans un de ces coffres, je peux ranger 53 boîtes de 880 millilitres ! Dans ces volumes aux formes arrondies, la place utilisable est bien réduite. Quant aux planchers de ce dériveur en aluminium, ils acceptent tout juste quelques bouteilles, voire des boîtes de conserve plates. En revanche, les équipets



Sous les planchers, la place est très rare.



Dufour 35 Classic.



Feeling 356



Océanis 351



Ovni 345

d'un moyen de blocage des planchers. Gare aux coups de roulis... Pas question non plus d'espérer garder quoi que ce soit sur les équipets qui flanquent les dossiers des banquettes : à la mer, rien ne peut tenir sur ces vastes surfaces dépourvues de fargues... mais c'est parfait au port ! Dans le carré de l'**Océanis**, boîtes et bouteilles logent dans les coffres ménagés sous les banquettes ou derrière les dossiers. Au total, ils offrent 419 litres : un peu juste pour les 294 boîtes de conserve prévues pour cette croisière fictive. Le chauffe-eau et son ballon de 20 litres nous privent encore d'un coffre supplémentaire.

sont ici de vrais rangements. Les fargues de l'**Ovni** sont à la hauteur...

Sous le carré du **Feeling 356**, 37 bouteilles peuvent s'allonger au frais – à condition de faire attention aux capteurs du loch et du sondeur ! Ce quillard, conçu à partir de sa version dériveur, dispose dans le carré de volumes de rangement un peu plus importants que ceux de l'**Océanis**. A la place du puits de dérive, un coffre peut héberger 40 bouteilles (ou 61 conserves) pile au centre de gravité du bateau. Le placard qui, sur la version dériveur, cache le mécanisme de la quille, constitue aussi un emplacement de choix pour les vivres lourds. Il est pourtant plein de casseroles et autres cocottes. Tant pis ! Tentons les placards suspendus : pas plus de 62 boîtes.

En raison sans doute de ses formes classiques, accordant moins de concessions que les autres au confort hôtelier, le **Dufour 35 Classic** est le voilier qui propose le plus grand volume de rangement dans le carré. Des coffres sont ménagés sous les banquettes et les équipets inutiles sont en faible nombre... Sous les planchers, un skipper astucieux peut cacher quelques boîtes de camembert, bien que le Dufour 35 n'ait pas de vraie cale.

NOTRE AVIS

Avantage au Dufour 35 Classic, aussi bien pour les rangements sous les planchers que pour les coffres. Mention «bien» au Feeling 356 pour ses placards...

RANGEMENTS CARRÉS (en litres)

	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Coffres ss sièges	419	559	271	454
Equipets	72	47	34	73
Placards	31	131	266	132
Sous planchers	60	133	90	111
Total	582	870	661	770

1000		870 L		770 L
750			661 L	
500	582 L			
250				
LITRES				
Volume de rangement restant (en%)	77,6 %	62,8 %	60,8 %	62,4 %

Les cuisines

Qu'ils soient équipés d'une cuisine en «L» ou en longueur, tous les voiliers offrent leur lot de placards et d'équipets, mais deux sur quatre sont totalement dépourvus de tiroirs : l'Océanis 351 et le Dufour 35. Cette absence est troublante sur l'Océanis, pour lequel le confort «terrien» est un atout majeur. C'est embêtant de ne pouvoir ranger là couverts et petits ustensiles si utiles à la vie familiale ! Sur cette unité, n'espérez pas trouver de rangements sous les planchers. Si les placards à cannage sont suffisants pour la vaisselle

prévus que pour de courtes étapes en mer. Comment conserver sacs de pommes de terre, cageots de fruits ou même plateaux d'œufs ? Il y a évidemment le réfrigérateur et ses 139 litres, mais il est probable qu'un des coffres de cockpit ou celui de la salle de bains sera mis à contribution.

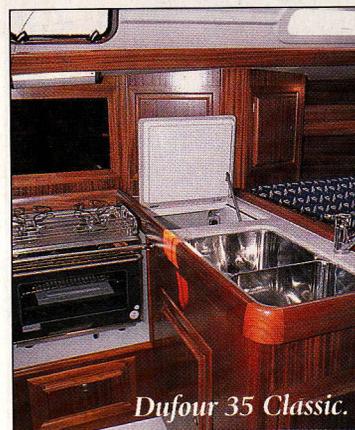
L'Ovni 345 dispose de quatre tiroirs et d'une poche à pain minimeuse (33 litres), luxe rare sur

un voilier. Spécifique à cette unité, un immense placard de 142 litres domine le réfrigérateur. De quoi empiler un sérieux lot de conserves. Malgré le vaigrage en contre-plaqué, l'Ovni bénéficie des plus grands volumes de rangement dans la cuisine.

Avec deux fois et demi moins de rangements que l'Ovni, le Feeling 356 n'affiche guère de goût pour les stocks de nourriture au long cours, au moins dans le coin cuisine. On retrouve semblable trait, un peu moins prononcé, dans la cuisine du Dufour 35 Classic, dont le plancher ne peut s'enlever qu'en démontant la descente. De toute façon, sa cale ne peut pas contenir autre chose que des boîtes de sardines !



Ovni 345.

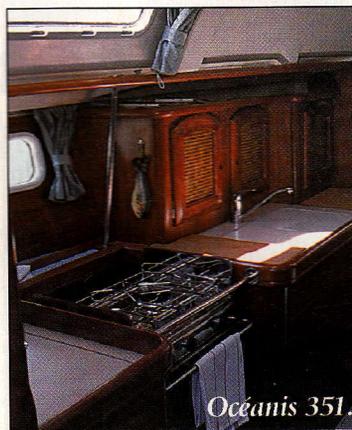


Dufour 35 Classic.



Feeling 356.

et les provisions pour une semaine, difficile d'accumuler ici des vivres en grande quantité. Par ailleurs, conserver à bord des fruits et des légumes sur un vrai problème. Il y a certes des paniers réservés à cet effet, mais ils ne sont



Océanis 351.

Les cabinets de toilette

C'est parce que l'Océanis 351 de ce comparatif est une version «propriétaire» (une seule cabine arrière) que le cabinet de toilette s'est mué en une salle de bains vraiment spacieuse. Ici, les possibilités de rangement sont très généreuses, avec – cerise sur le gâteau – un compartiment à cirés. Immense, doté d'un hublot ouvrant sur le cockpit, il donne aussi accès à la batterie et son chargeur. Cette penderie est une mini-cabine dans laquelle on pourrait installer un chauffage à air pulsé pour le séchage des vêtements de mer. La douche est équipée d'un coffre-siège dans lequel je n'ai pas hésité à placer 20 bouteilles d'eau minérale. Cela semble incongru, mais remarquez que les rangements de ce compartiment ne représentent pas moins de 12,6 % des rangements du bateau !

L'Ovni 345 tire son épingle du jeu grâce à des placards et équipets vastes et pratiques.

Dans les cabinets de toilette du Dufour 35 Classic et du Feeling 356, difficile de stocker autre chose que quelques rouleaux de papier toilette.

NOTRE AVIS

Mauvais point pour l'Océanis 351 et le Dufour 35 pour l'absence de tiroirs. L'Ovni 345 se démarque par l'importance de ses rangements.

NOTRE AVIS

Bien que l'Ovni 345 domine la bande des quatre en volume de rangement, j'accorde ma faveur à la salle de bains de l'Océanis 351 pour son confort et son espace !

RANGEMENTS CUISINES (en litres)

	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Placards	505	330	185	510
Tiroirs	0	0	15	54
Réfrigérateur	139	90	129	120
Sous planchers	0	114	0	134
Equipets	48	19	24	71
Total	692	553	353	889

1000				889 L
800	692 L			
600		553 L		
400			353 L	
LITRES				
Volume de rangement restant (en%)	62,9%	52,6%	51,2%	49%

RANGEMENTS CABINETS DE TOILETTE (en litres)

	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Placards	100	92	150	268
Coffres	47	0	0	0
Equipets	0	0	0	140
Penderie à cirés	444	104	0	343
Total	591	196	150	751

800				751 L
600	591 L			
400				
200		196 L	150 L	
LITRES				
Volume de rangement restant (en%)	50,3%	48,8%	47,2%	37,6%

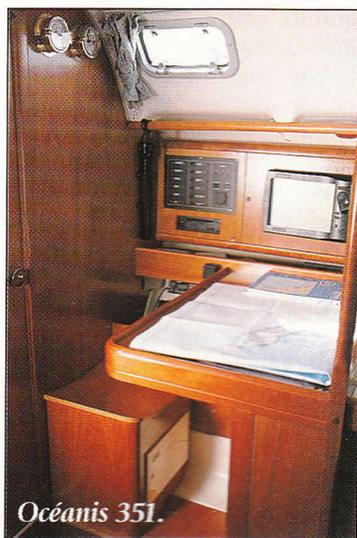
RANGEMENTS

DES LÉGUMES DANS LES COFFRES DE COCKPIT !

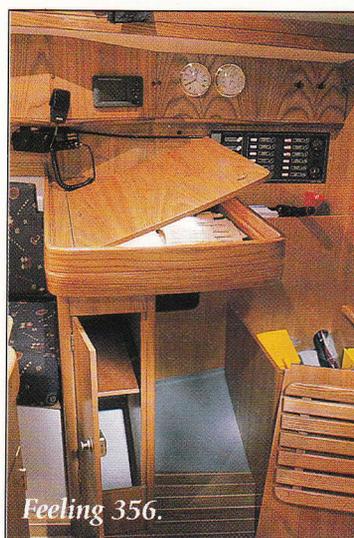
Les coins navigation

• **Rangements.** Si les quatre voiliers visités ont une table à cartes de surface équivalente, les volumes de rangement associés varient du simple au double. Sous le plateau de chaque table, la place doit être suffisante pour loger une liasse de cartes et divers documents nautiques. L'**Océanis 351** se démarque en exhibant un volume de table très inférieur aux trois autres. Ne nous formalisons pas trop : les cartes «P» du SHOM (ou équivalent) sont aussi faciles à ranger pliées qu'une carte routière. Le rangement de la table sert le plus souvent à garder prêt le jeu de cartes correspondant aux parages dans lesquels on navigue. Pour les autres, la bibliothèque est l'emplacement idéal. Reléguons aux fantasmes personnels les vastes tables «grand aigle» qui faisaient rêver les navigateurs des années 70. Sur nos quatre voiliers, il est possible de déplier une carte aux deux-tiers, ce qui semble suffisant...

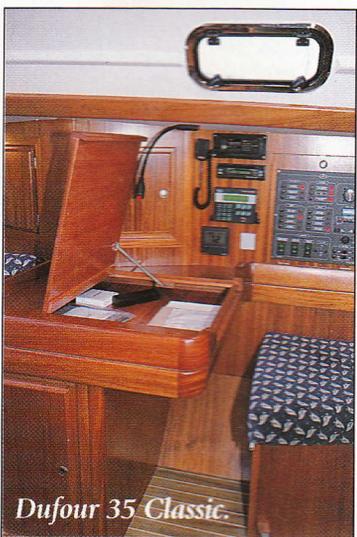
• **Bibliothèques, sièges.** Toutes semblent bien modestes pour entreposer les ouvrages utiles à la navigation. Quant au siège du navigateur, il abrite sur chaque bateau un coffre généralement utilisé pour ranger de l'outillage, de l'accastillage ou du matériel de sécurité. Petite différence pour le **Feeling 356** : ce siège contient le chargeur de batteries. Et, sur l'**Ovni 345**, il cache les coupe-circuits des batteries.



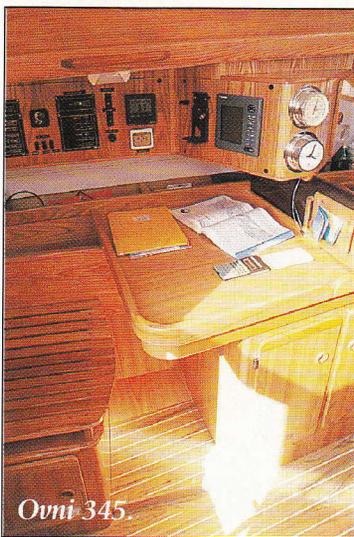
Océanis 351.



Feeling 356.



Dufour 35 Classic.



Ovni 345.

Les cabines arrière

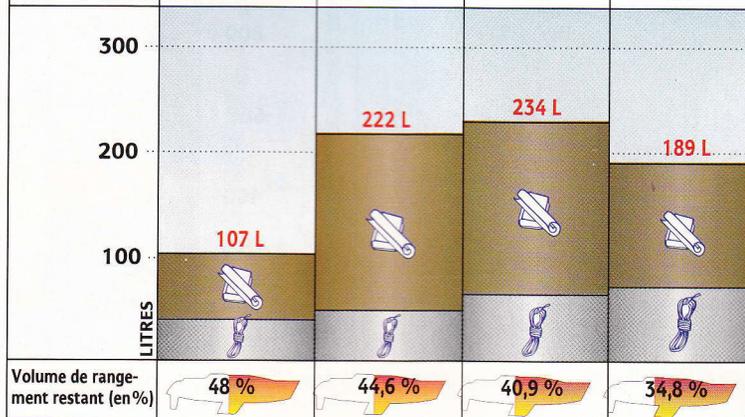
Le **Feeling 356** (version location) est le seul voilier de notre comparatif à être équipé de deux cabines arrière. Les volumes de rangement cumulés de ce duo (717 litres) dominent ce «litre-parade»... au détriment du volume des coffres de cockpit. En tout cas, quel que soit le bateau, les coffres placés sous les couchettes sont bien pénibles à ouvrir ! Ils ne donnent pas envie d'y entreposer du matériel courant. Dans la cabine arrière bâbord du Feeling, ce type de coffre est condamné par la présence du réservoir de gazole. Le contenu des deux sacs de vêtements trouve à peine sa place dans la penderie et dans les équipets. C'est dans le coffre de la cabine arrière tribord qu'on pourra stocker les vivres non périssables.

Une seule cabine arrière pour l'**Ovni 345**. Sous la couchette double, on accède à l'arbre d'hélice et aux quatre batteries. Mis à part ces compartiments, les coffres conviennent au stockage des brassières et sont parfaits pour recevoir des boîtes de conserve (130 environ dans un volume de 200 litres) ou des bouteilles d'eau. Ici, je n'ai aucune difficulté pour vider les deux sacs de voyage dans la penderie et les équipets.

Batteries, arbre d'hélice et réservoir d'eau gênent le rangement dans les coffres sous le lit arrière du **Dufour 35 Classic**. Ne comptez donc pas stocker dans cette cabine

RANGEMENTS COINS NAVIGATION (en litres)

	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Table	17	32	29	31
Placards	0	154	77	0
Equipets et bibliothèque	43	0	71	86
Coffre ss siège	47	36	57	72
Total	107	222	234	189

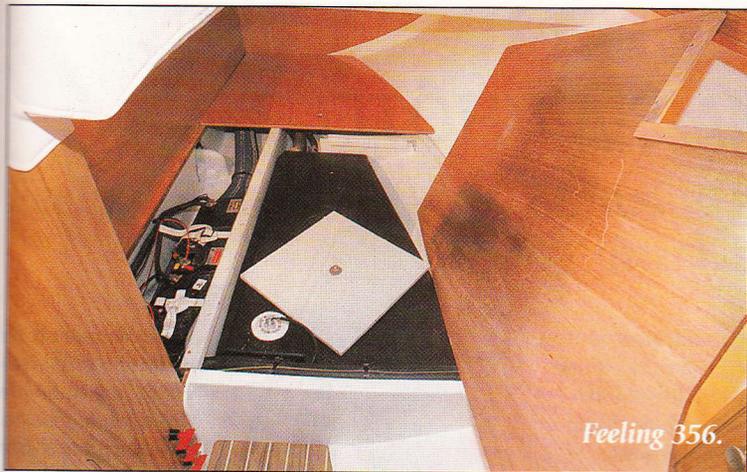


NOTRE AVIS

On ne peut pas dire que les rangements des coins navigation contribuent activement à réduire la masse d'affaires qui reste à embarquer ! Léger avantage quand même au Feeling 356 pour ses rangements plus volumineux. Il reste entre 35 et 48 % de placards et coffres vides sur les bateaux (voir schémas) et, vu le nombre de conserves et autres bouteilles d'eau, il apparaît déjà que les coffres de cockpit seront nécessaires.

Qu'y-a-t-il sous les jupes ?

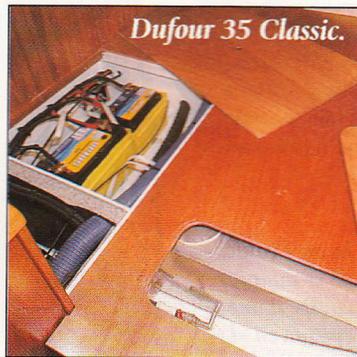
Le Dufour 35 Classic et l'Océanis 351 permettent l'accès, via le fond de la cabine arrière, à un coffre correspondant, peu ou prou, au volume de la jupe. Sur ces deux voiliers, il abrite le mécanisme de barre et (pour le Dufour) un chargeur de batterie. Ce local s'ouvre dans la cloison aux pieds des dormeurs, mais est aussi accessible par le pont. Impossible d'en faire un rangement. La cabine arrière de l'Ovni 345 donne sur un coffre similaire, mais beaucoup plus réduit, parfait pour quelques brassières de sauvetage. En revanche, il n'y a rien sous la jupe du Feeling 356 !



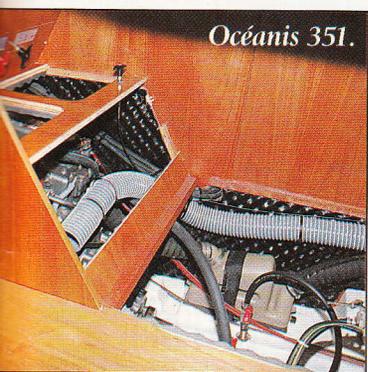
Feeling 356.



Ovni 345.



Dufour 35 Classic.



Océanis 351.

autre chose que des vêtements et des affaires personnelles.

Même chose pour l'Océanis 351 : le volume des coffres ne dépasse pas 28 litres, soit une douzaine de bouteilles d'eau minérale...

NOTRE AVIS

L'Ovni 345 emporte le premier prix du rangement, mais le Feeling 356 est bien sympathique avec ses deux cabines arrière...

Les coffres de cockpit

Tous les voiliers de notre comparatif disposent de deux coffres, à l'exception – une fois encore – de l'Ovni 345, qui arbore un seul grand coffre de cockpit et deux petits coffres sur la jupe. L'Ovni est aussi le seul de ce quatuor à être pourvu de vide-poches, mais l'Océanis 351 offre un bac à bouteilles dans le poste de barre... La palme du volume global de rangement dans le cockpit revient à l'Océanis 351 (1 983 litres), talonné de près par le Dufour 35 Classic (1 972 litres). En queue de peloton, le Feeling 356 (800 litres) paye à le volume pris par sa deuxième cabine arrière...

À l'exception de celui de l'Ovni 345, les coffres de cockpit sont d'un précieux secours pour achever le rangement de nos deux mètres cubes de vivres et de bagages. Ils peuvent abriter des fruits et légumes, à condition de les protéger de l'équipement lourd, comme l'annexe, la ligne de mouillage ou le moteur hors-bord...

NOTRE AVIS

Les coffres de cockpit du Dufour 35 et de l'Océanis 351 sont les plus vastes. Annexe et moteur hors-bord logent ici sans souci. Comme à bord du Feeling 356, des vivres frais risquent, hélas, de leur tenir compagnie : pas d'autre solution pour finir le rangement des deux mètres cubes d'affaires.



Le coffre de cockpit de l'Ovni est le seul qui reste vraiment disponible pour l'accastillage et les voiles.

RANGEMENTS CABINES ARRIERE (en litres)

	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard		Ovni 345
			Bâbord	Tribord	
Coffres	28	0	0	174	300
Penderie	123	255	215	215	240
Equipets	130	100	55	55	86
Sous planchers	0	0	3	0	0
Total	281	355	273	444	626
800			717 L		626 L
600			215 L		215 L
400	281 L	355 L	215 L		215 L
200	281 L	355 L	215 L		215 L
LITRES					
Volume de rangement restant (en%)	42,1 %	37,8 %	21,6 %	25,3 %	

RANGEMENTS COCKPITS (en litres)

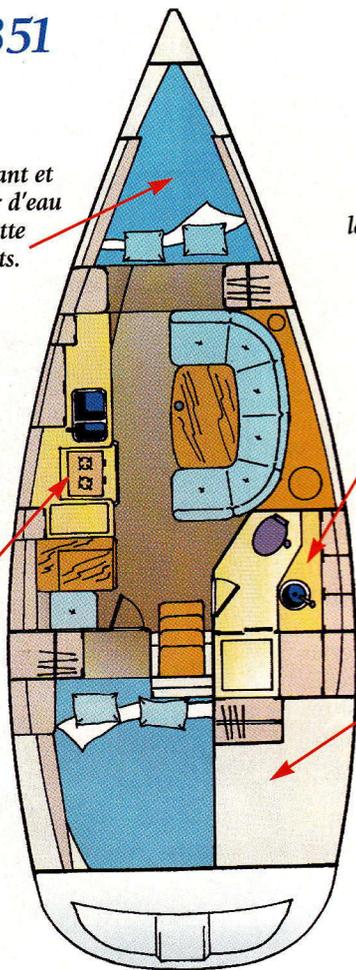
	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Cockpit	1 983	1 972	800	1 671
2000	1 983 L	1 972 L		
1500	1 983 L	1 972 L		1 671 L
1000	1 983 L	1 972 L	800 L	
500	1 983 L	1 972 L	800 L	
LITRES				
Volume de rangement restant (en%)	0 %	0 %	0 %	25,3 %

EMMÉNAGEMENTS EN BATEAU COMME À L'HÔTEL ?

Océanis 351 Clipper

Dans les cabines avant et arrière, un réservoir d'eau placé sous la couchette limite les rangements.

Grands plans de travail, bonne aération, eau chaude, réfrigérateur... Bref, une cuisine «comme à la maison» !



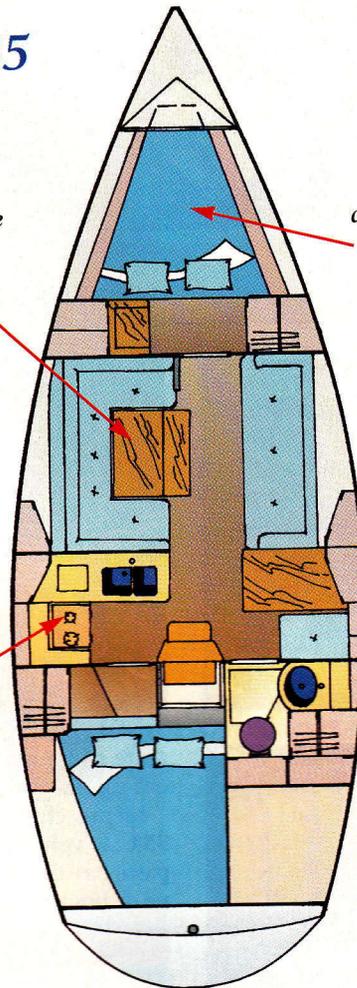
Dans cette version (deux cabines), le cabinet de toilette est une salle de bains digne d'un appartement.

Le coffre de cockpit représente à lui seul 42 % des rangements. Un choix qui symbolise le voilier de vacances, où le confort a la priorité sur l'utilisation à la mer.

Dufour 35 Classic

La table peut se transformer en une couchette double confortable même en navigation, ce qui est rare.

Le seul voilier de ce quatuor équipé d'une cuisine en «L». Si la disposition est classique, elle permet aussi de mieux se caler en mer.



Effet de mode ? La cabine «propriétaire» est à l'avant. Si elle permet de s'isoler, elle risque d'être inconfortable au près...

La circulation intérieure

Quelle que soit la taille du bateau, architectes et designers soignent l'abondance de lumière et la sensation d'espace. La belle hauteur sous barrots de nos quatre voiliers (autour d'1,80 mètre) permet aux grands gabarits de circuler facilement. Les meubles aux angles arrondis et fargues de table et plans de travail sont autant de prises qui, en mer, évitent les hématomes. Dans la cabine avant de chaque voilier se trouve un panneau ouvrant susceptible de servir de trou d'homme en cas de nécessité.

NOTRE AVIS

Les quatre voiliers sont assez comparables au point de vue de la circulation intérieure – et présentent tous, à mon avis, le même déficit en mains courantes, notamment sur le plafond.

Le coin du navigateur

Pas de surprises : sur chacun des bateaux, la table à cartes est placée au pied de la descente. Autres points communs : surface de plateau équivalente à la moitié d'une carte marine (autour d'un demi mètre carré), siège de navigateur cachant un coffre, tableau électrique et instruments électroniques surmontés d'un hublot ouvrant et liseuse orientable. Dans tous les cas, le propriétaire doit ajouter un support pour crayons, gomme et compas à pointes sèches.

Le **Dufour 35 Classic** se distingue par l'absence d'étagères de bibliothèque au profit de placards fermés, et le **Feeling 356** par la présence d'un chargeur de batteries enfermé – sans aération ! – dans le coffre du siège navigateur.

L'**Océanis 351 Clipper** est gra-

tifié d'un éclairage nocturne rouge. Bizarre, le compresseur du réfrigérateur se trouve caché sous le vaigrage, dans le prolongement de la bibliothèque, sans aération apparente. J'apprécie en revanche l'épontille qui marque la séparation entre l'espace cuisine et la partie navigation : un point d'appui toujours utile en cas de roulis.

À bord de l'**Ovni 345**, je note l'espace dévolu à la bibliothèque et la présence de coupe-batteries très accessibles sous le siège du navigateur.

En somme, pour les quatre bateaux, une conception classique qui demande à être testée en mer (tenue à la gîte).

NOTRE AVIS

Egalité des concurrents pour la conception de l'espace navigation, avec un bon point pour la bibliothèque de l'**Ovni** et l'épontille qui borde la table à cartes de l'**Océanis**.

La cuisine

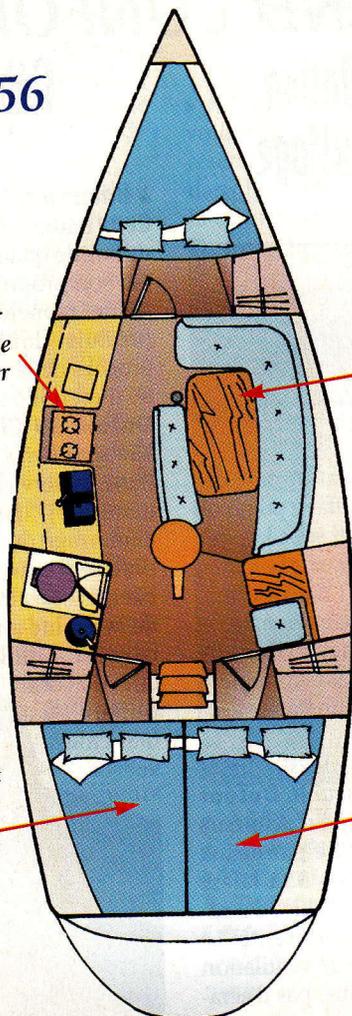
• **Les éléments de base.** Quel que soit le bateau, la cuisine peut se définir autour de quatre éléments fondamentaux : la gazinière, l'évier, le réfrigérateur et le plan de travail, plus ou moins grand, délimité par un rebord (fargue) précieux en mer pour retenir plats et assiettes. Les quatre cuisines de notre comparatif sont équipées de fargues d'une hauteur variant de 30 à 55 millimètres. Parfait !

• **Les éviers.** L'alimentation en eau est habituellement assurée par une pompe électrique. Seuls l'**Ovni 345** et le **Dufour 35 Classic** sont équipés d'une pompe de secours à pied évitant d'être totalement dépendant d'une batterie, ainsi que d'une vanne trois-voies permettant d'aspirer l'eau de mer. Voilà une solution idéale pour économiser la précieuse eau douce (vaisselle, cuisson des féculents...).

Feeling 356

Cette cuisine américaine est agréable au port et permet de gagner de l'espace, mais elle est difficile à utiliser quand le bateau gîte à tribord...

Les coffres de la cabine bâbord sont occupés par le réservoir de gazole, ce qui limite les rangements.



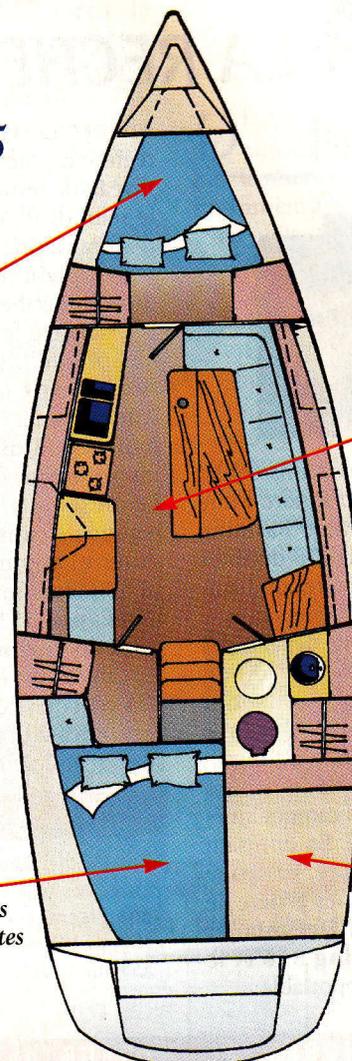
Priorité au confort du carré, comme sur l'Océanis 351, avec grande hauteur sous barrots et nombreux panneaux. La table peut se transformer en une couchette double hasardeuse à utiliser à la mer.

La présence de cette deuxième cabine arrière (version location) réduit la taille du cockpit.

Ovni 345

Comme sur le Dufour 35 Classic, la cabine propriétaire est à l'avant. Un choix contestable. Cela dit, l'Ovni étant construit quasiment à l'unité, cette disposition est modifiable.

La seule cabine arrière de notre quatorze de voiliers qui dispose de vastes rangements.



L'absence de couchettes dans le carré et la cabine en long font de cet espace un lieu de vie exclusivement diurne.

Le coffre de cockpit peut être réservé à l'équipement de navigation, au contraire des autres bateaux de notre comparatif.

• **Les conceptions.** Seul le **Feeling 356** est privé de la barre de protection permettant au cuisinier de prendre appui sans risques devant le four. Tous nos voiliers ont une main courante placée au-dessus de la cuisine et une aération en hauteur, plus ou moins proche de cette gazinière – sauf sur le Feeling, précisément.

La cuisine de l'**Océanis 351** est une des plus aguichantes : éponitille au voisinage du réfrigérateur, vastes plans de travail, éviers recouverts de vraies planches à découper, bonne aération. Le **Dufour 35 Classic** est le seul voilier de notre comparatif dont la cuisine est disposée en «L», ce qui limite la taille des plans de travail mais permet de se caler plus facilement. Personnellement, je préfère cette disposition qui a l'avantage de bien scinder l'espace.

Dans ce choix, apparemment mineur, se dégage la différence de philosophie entre les voiliers conçus d'abord pour naviguer et ceux inspirés par le confort hôte-

lier... Difficile de résister aux délices du confort, c'est vrai. Les quatre voiliers sont équipés d'un réfrigérateur, engins dévoreurs d'énergie qui permettent de siroter un apéritif tintinnabulant de glaçons...

L'**Ovni 345** exhibe le plus spectaculaire de ces appareils : avec sa porte à ouverture latérale (les autres s'ouvrent par le haut), il donne l'impression d'être comme à la maison – mais est-ce que l'on cherche ?

Dernière chose : je dois vous avouer mon aversion pour les couvercles d'évier en Coriant, au poids conséquent. Ils risquent, en mer, de se transformer en de redoutables projectiles.

NOTRE AVIS

Pompe à pied et possibilité d'avoir de l'eau de mer à l'évier sont deux éléments qui me font pencher pour la cuisine de l'Ovni et du Dufour 35, en mettant de côté leur disposition différente.

Les couchettes

Finie le temps des couchettes cercueil superposées dans un carré-dortoir. Syndrome venu de la location, notre quatorze de bateaux a adopté à l'unanimité le régime de la couchette double.

Si le **Dufour 35** «propriétaire» que nous avons essayé ici dispose, comme les autres, d'une cabine arrière étriquée, il se rachète en proposant une couchette double amovible dans le carré, protégeant bien les dormeurs contre les coups de roulis.

Mon dos n'a guère apprécié la nuit sur la couchette similaire du **Feeling 356** : le matelas recouvrant le plateau de la table a tenté de prendre la poudre d'escampette au moindre mouvement. Les cabines arrière se sont révélées plus confortables...

Les concepteurs de l'**Océanis 351** dans sa version propriétaire

ont pris le parti du confort hôtelier classique : pas de couchettes dans le carré et deux cabines doubles, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière. C'est tout. Seules quatre personnes peuvent dormir à bord, voilà le prix à payer pour bénéficier de la vraie salle de bains dont nous avons déjà parlé...

En mer, le propriétaire de l'**Ovni 345** de ce comparatif n'hésite pas : il dort par terre dans le carré. Son bateau ne possède en effet que deux cabines doubles, qu'il délaisse pour se caler au sol, entre la table et la banquette. C'est dire le goût qu'il porte à la cabine avant en navigation ! Une circonspection stomacale partageée par nombre de plaisanciers !

NOTRE AVIS

Difficile de départager ces quatre voiliers si semblables. Ma préférence va au Dufour 35 Classic, à condition qu'il soit équipé des couchettes superposées (en option) avec toiles anti-roulis dans le carré.

EMMÉNAGEMENTS

A LA RECHERCHE DU GRAND CONFORT

Le bruit



• **Musique !** Nous avons choisi de mesurer le niveau sonore d'une même chanson d'Alain Bashung diffusée en sourdine (70 décibels mesurés à 50 centimètres du haut-parleur) dans la cabine avant... Porte fermée, le son ne dépasse pas 45 dB dans le carré de tous les voiliers, avec un bon point pour l'**Océanis 351** (40 dB). Quel que soit le bateau, le refrain est quasiment couvert par le son du clapotis sur la coque dans les cabines arrière (moins de 40 dB). En diffusant la musique dans le carré, je mesure 45 dB dans les cabines arrière de l'**Ovni 345** et de l'**Océanis**, et 50 dB dans le **Feeling 356** et le **Dufour 35** - très supportable...

• **Moteur.** Quels que soient le régime du moteur et le voilier, le niveau de bruit ne dépasse jamais le seuil de 90 décibels, enregistré dans la cabine arrière du **Feeling 356**, à plein régime. On est loin des 110 décibels à partir desquels apparaissent les premiers troubles de l'oreille... Bien que les différences entre les quatre voiliers soient ténues, je constate que le moteur du **Dufour 35 Classic** est un peu moins isolé que les autres. Le diesel le plus silencieux, en régime de croisière (2 000 tours/minute) comme à plein régime (3 500 tours/minute), est celui de l'**Océanis 351**, très proche de celui du **Feeling 356**. De toutes les cabines arrière, celle de l'**Ovni 345** est l'une des mieux protégées contre les vibrations du moteur, surtout à plein régime.

NOTRE AVIS

Pas de différences tonitruantes entre les quatre bateaux, juste une discrète avance du **Feeling 356**, de l'**Ovni 345** et de l'**Océanis 351** sur le **Dufour 35**.

NIVEAUX SONORES AU MOTEUR (en décibels)

	Ralent Croisière Plein régime	NIVEAUX SONORES AU MOTEUR (en décibels)			
		Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
COCKPIT	75	65	65	70	74
	50	62	68	73	74
	25	58	68	74	74
CABINE ARRIÈRE	75	67	68	85	90
	50	68	74	80	77
	25	62	69	74	77
CARRÉ	75	64	65	73	75
	50	63	67	74	74
	25	55	66	74	75
CABINE AVANT	75	57	55	60	66
	50	54	60	67	64
	25	45	58	64	66

La ventilation et le chauffage



• **Ventilation.** Au port, la ventilation ne pose pas de problème. L'affaire prend un autre tour en mer ou sous la pluie battante. Bien vivre à bord requiert un renouvellement d'air permanent, quelles que soient la météo et les conditions de navigation. Ce courant d'air est aussi indispensable à l'hivernage d'un voilier.

• **Chauffage.** Le chauffage à air pulsé est le plus efficace à bord d'un bateau. Si vous envisagez de naviguer en toute saison, sachez que, dans le **Feeling 356**, vous devrez faire installer un réseau de gaines dont le diamètre réduira à la fois l'esthétique de vos cabines et les volumes de rangement. Même problème pour l'**Ovni 345** et le **Dufour 35 Classic**. En revanche, l'**Océanis 351** est équipé en série de gaines qui n'attendent que le bon vouloir du propriétaire.

NOTRE AVIS

Le **Dufour 35 Classic** est le voilier le mieux ventilé de notre flottille. Il ne s'agit en fait que d'une différence d'équipement, non de conception. Avantage à l'**Océanis 351 Clipper** pour le chauffage, grâce à ses gaines pré-installées.

L'électricité

• **Batteries.** L'**Ovni 345** est le roi de la batterie ! J'en ai compté pas moins de quatre, dont une ajoutée par son propriétaire. Il faut quand même rappeler que ce voilier est produit dans des conditions proches de la construction à l'unité, il est donc très personnalisé. Le **Dufour 35 Classic** et le **Feeling 356** sont livrés avec deux batteries, l'une de service (éclairage et électronique), l'autre réservée au démarrage du moteur. Elles sont placées en arrière du moteur, à bâbord sous la couchette double de la cabine arrière. L'aération de ce coffre - difficile d'accès puisqu'il faut enlever la



litière - est commune avec celle du moteur sur ces deux voiliers, mais paraît inexistante sur l'**Ovni 345**. L'**Océanis 351 Clipper** est à part : ses deux batteries sont séparées. L'une est logée sous le plancher du placard à cirés, en compagnie du chargeur (un lieu curieux et humide pour de l'équipement électrique), l'autre au pied du moteur, sous la descente.

• **Coupe-circuit.** L'emplacement des coupe-circuits électriques varie suivant les constructeurs. On peut préférer les trouver dans la descente, protégés dans un équet (Dufour 35 Classic), sous le siège du navigateur (Ovni 345), à l'entrée de la cabine arrière (Feeling 356), ou au-dessus du compartiment moteur, dans la cabine arrière (Océanis 351). Par ailleurs, les tableaux électriques du **Dufour 35** et de l'**Ovni 345** sont montés sur charnières, rendant toute interven-

tion plus facile. Notons aussi l'emplacement exposé d'un interrupteur d'éclairage du carré, dans la descente du **Dufour 35 Classic**... La position du tableau électrique du moteur de l'**Ovni 345**, entre deux marches de la descente, est aussi douteuse : gare aux coups de pieds et à l'humidité !

• **Test sur dix heures.** Pendant dix heures (la durée moyenne d'une nuit), nous avons laissé allumés les feux de navigation, deux liseuses et la veilleuse de la table à cartes, la VHF (en veille), la centrale de navigation et le GPS de chaque voilier. Au bout de cette nuit de navigation fictive, nous avons constaté que la batterie de service du **Feeling 356** (tombée de 12,58 à 11,44 volts) et celle du **Dufour 35** (tombée de 12,42 à 11,60 volts) devaient être rechargées sous peine d'une chute rapide de la tension. Celle de l'**Océanis 351** (passée de 12,9 à 11,95 volts) pourrait tenir encore le coup quelques heures de plus avant d'être vraiment déchargée. L'**Ovni 345** et ses trois batteries de service de 95 ampères-heure montées en parallèle (soit un ensemble de 285 ampères-heure !) est hors-jeu : la consommation de l'ensemble des appareils en fonction est proche de 9 ampères-heure, soit 90 ampères-heure après une nuit de dix heures, ce qui ne fait que grignoter sa large réserve d'énergie.

NOTRE AVIS

L'Ovni et ses trois batteries de service remportent haut la main le match de l'autonomie. Je retiens néanmoins l'emplacement judicieux de la batterie-moteur de l'Océanis 351 Clipper.

Fargues et violons

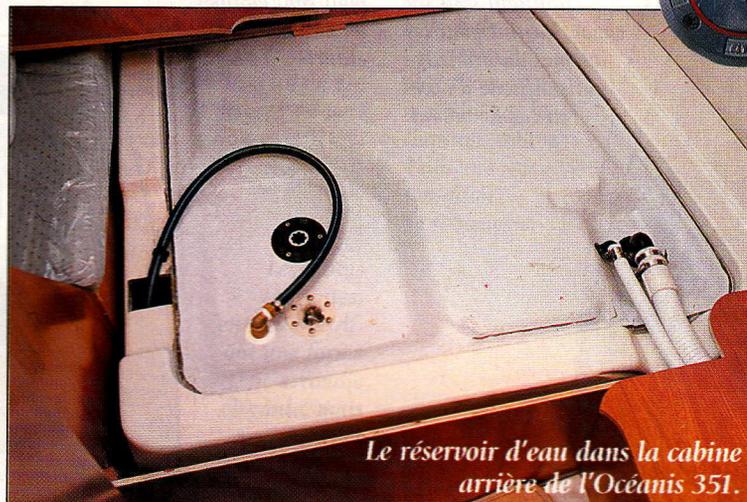
La hauteur des fargues – rebords protecteurs qui entourent une table ou un plan de travail – n'est certes pas le critère principal de l'aptitude à la mer d'un voilier... Cela dit, quelques centimètres de bois pour retenir couverts, assiettes, plats, crayon noir ou VHF portable sont précieux à la gîte. Si ces cales sont suffisantes (de 3 à 5,5 centimètres) dans la cuisine de chacun de nos bateaux, elles sont beaucoup plus discrètes sur la table du carré.

Le **Dufour 35 Classic** succombe au plaisir de l'esthétique et du confort des avant-bras, au détriment de l'efficacité (11 millimètres de rebord seulement, doublés d'un arrondi parfait pour les glissades d'assiettes). L'économie de bois est encore plus flagrante à bord du **Feeling 356** (3 millimètres de haut !) : voilà une table à réserver aux repas au port plutôt qu'en mer.

Les violons, sortes de fargues amovibles, ont disparu des bateaux de plaisance. Quand la mer est agitée, les équipiers préfèrent déjeuner calés dans le cockpit en tenant un bol ou une assiette plutôt qu'autour d'une table élégante et bien mise.

La capacité en eau douce

• **Réservoirs.** Deux des quatre voiliers en lice disposent de deux réservoirs d'eau douce, l'un placé dans la cabine avant, l'autre dans la cabine arrière. Ce sont ceux du **Dufour 35 Classic** et de l'**Océanis 351 Clipper**. Les réservoirs d'eau douce sont en polyéthylène, à l'exception du réservoir arrière du **Dufour**, réalisé en aluminium. Cette même unité est aussi la seule équipée d'une jauge électrique affichant la consommation cumulée. Alors que le **Feeling 356** n'est équipé que d'un réservoir, sous la couchette avant, l'**Ovni 345** se distingue encore par son réservoir placé au centre, derrière la dérive.



Le réservoir d'eau dans la cabine arrière de l'Océanis 351.

• **Capacité.** Suivant les voiliers, de 300 à 400 litres peuvent être embarqués à bord, soit 2,4 à 3,2 litres par personne et par jour pendant un voyage de trois semaines à six (sans ravitaillement possible).

Pas question, dans ces conditions, de prendre une douche ou de faire la vaisselle à l'eau douce : la consommation exploserait à au moins 15 litres par personne et par jour. Cela dit, il apparaît raisonnable de doubler la capacité des réservoirs en embarquant des bouteilles d'eau minérale. Bien sûr, tout change si vous disposez d'un dessalinisateur (voir VV n° 327, mai 1998) ou si vous faites escale.

La capacité en gazole

D'une capacité de 100 à 150 litres, le réservoir de gazole est placé sur l'arrière à bord des trois voiliers en polyester de ce comparatif. A bâbord sous la couchette sur le **Feeling 356**, à tribord sur l'**Océanis 351** et le **Dufour 35**. Etrange, sur l'**Ovni 345**, le carburant est placé à l'avant, sous la couchette. Un choix peut-être orienté par un souci de sécurité ? L'estimation de la quantité de gazole à embarquer dépend de votre philosophie de la navigation et de vos besoins en énergie électrique...

NOTRE AVIS

Le Feeling dispose de la plus faible capacité en eau et n'est pas équipé de pompe d'eau douce de secours, comme l'Océanis 351. Il se fait encore remarquer par un petit réservoir de gazole...

LES EMMÉNAGEMENTS EN CHIFFRES

	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
HSB cabine arrière	0,57-1,92 m	0,52-1,76 m	0,53-1,85 m	0,94-1,84 m
HSB toilettes	1,88 m	0,88-1,76 m	1,80 m	1,83 m
HSB carré	1,89 m	1,80 m	1,77-1,93 m	1,84 m
HSB cuisine	1,90 m	1,84 m	1,82 m	1,82 m
HSB cabine avant	1,16-1,80 m	0,84-1,78 m	1,00-1,76 m	1,87 m
Fargues cuisine	55 mm	40 mm	35-50 mm	30 mm
Fargues carré	3 mm	11 mm	10-12 mm	30 mm
Lampes cabine arrière	3	2	3	2
Lampes toilettes	1	1	1	1
Lampes carré	2	8	5	5
Lampes table à cartes	2	2	1	1
Lampes cuisine	2	1	1	1
Lampes cabine avant	3	3	3	2
Total lampes	13	17	14	12
Ventilation	2 aérateurs	4 aérateurs	panneaux	panneaux
Capacité eau	2 x 200 l	250/400 l	200 l	300 l
Capacité fuel	100 l	130 l	90 l	150 l
Batteries	2 x 70 Ah	1 x 75 Ah	2 x 70 Ah	3 x 70 Ah + 1 x 55 Ah
Eau douce manuelle	non	oui	non	oui
Eau de mer à la cuisine	non	oui	non	oui
Surface table à cartes	0,46 m ²	0,51 m ²	0,47 m ²	0,47 m ²
Surface table carré	0,90 m ²	0,82 m ²	0,72 m ²	1,26 m ²
Surface plan de travail	1,00 m ²	0,56 m ²	0,70 m ²	0,64 m ²
Nombre de couchettes	4-6	4-6	4-6	4-6

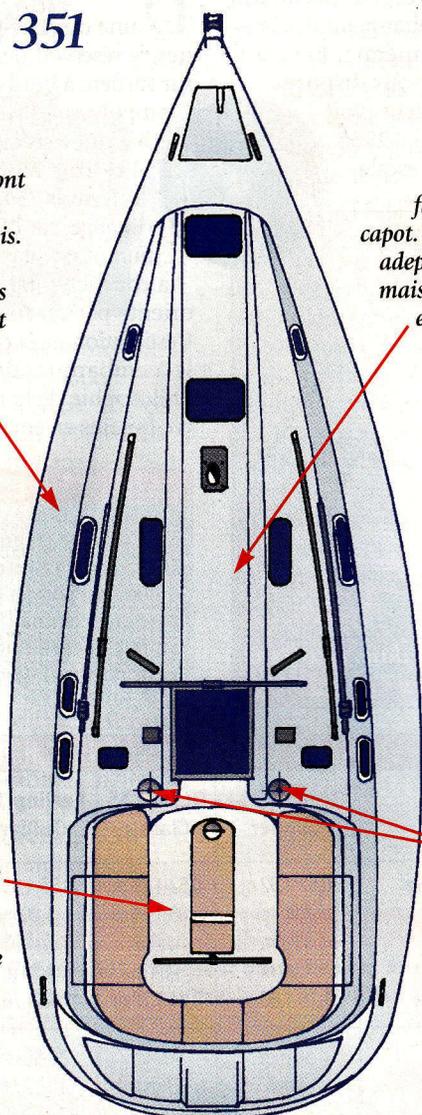
PONTS

UNE CERTAINE TENDANCE À LA SIMPLICITÉ

Océanis 351 Clipper

Les passavants sont dégagés des rails d'écoute du génois. Un choix guidé par le confort des passagers. Quant à l'efficacité du réglage de la voile d'avant...

Après son carré, le vaste cockpit de l'Océanis est un modèle pour les constructeurs : pas d'accastillage, barre d'écoute décalée en avant de la descente, console de barre à roue massive, table pliante.



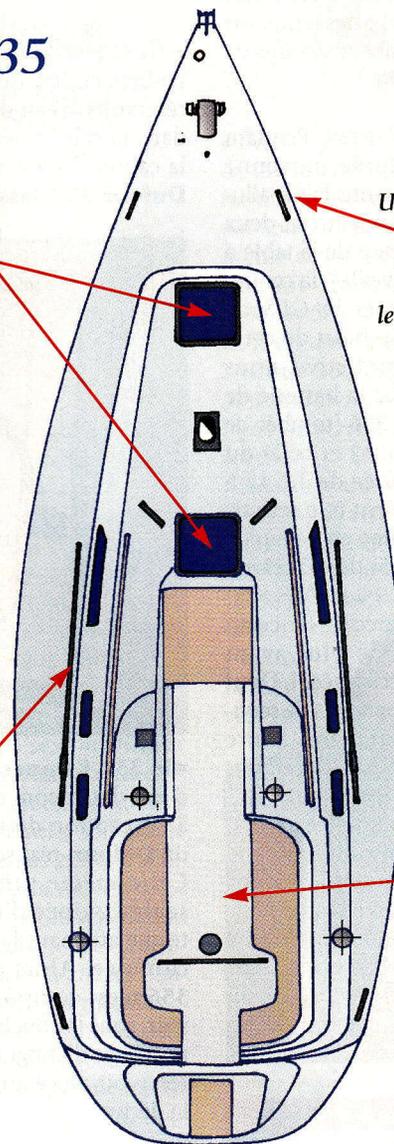
Les drisses se fauillent sous un capot. Parfait pour les adeptes du bronzage mais difficile d'accès en cas de besoin.

Juste deux winches pour la manœuvre, c'est tout. Impossible de faire plus simple. Rien à voir avec un voilier de régates !

Dufour 35 Classic

Les panneaux de pont sont équipés d'aérateurs étanches à l'eau.

Un bon compromis circulation/efficacité pour les rails d'écoute de génois, dont la longueur permet des réglages fins.



Un dessin de carène plus fin et plus étroit que ses trois concurrents limite le fardage et facilite la marche contre le vent.

Le plus classique des cockpits de notre quatuor... Mais aussi le plus petit. L'accastillage empiète sur le confort des passagers, mais facilite le réglage des voiles.

Le plan de pont

Outre leur rouf, dont le volume imposant et la hauteur sont masqués par des lignes tendues, les ponts en sifflet de nos quatre voiliers ont en commun d'être simples et dégagés, à l'image de leurs passavants. Pour éviter toute entrave aux équipiers allant vers l'avant, les chantiers ont en effet choisi de poser les rails d'écoute de génois le long du rouf, voire dessus (pour l'Océanis 351)... quitte à trop rentrer le point de tire de la voile d'avant. Encore une fois, les architectes ont cherché un compromis entre confort et performances. Dans le même esprit, les cadènes de haubans frôlent le rouf plutôt

que le rail de fargue. Le passage du génois et des personnes s'en trouve encore facilité.

• **Chandeliers, filières.** Quel que soit le bateau, chandeliers et filières se ressemblent beaucoup. Sur les trois unités en polyester, l'embase de chaque chandelier est posée sur le rail de fargue. Ce dernier, fabriqué en aluminium extrudé et anodisé, contribue à la robustesse de la liaison pont-coque. Et, même si le matériau ne fait pas forcément la solidité d'un bateau, fouler du pied un pont en métal procure un sentiment de sécurité, tout comme la vue de soudures réussies ! C'est ainsi que sont fixées les embases des chandeliers sur l'Ovni 345. Elles voisinent un rail de fargue qui n'est autre que le prolongement de la tôle de bordé : de

quoi résister à l'arrachage.

• **Balcons avant.** Seul celui du Dufour 35 est équipé d'un tabouret en teck (option) destiné aux rêveurs d'étrave, comme sur de nombreux catamarans de croisière... Ce balcon est aussi le seul à ne pas porter des feux de navigation, qui sont posés en tête de mât. Voilà un emplacement que je pré-

fère nettement pour une simple question de visibilité et... d'humidité. Juste une remarque sur les mains courantes en teck du Feeling 356 : si leur aspect arrondi est original, je les trouve un peu difficiles à saisir.

• **Antidérapant.** Circuler sur le pont est une question de points d'appui et d'antidérapant. Je dois

LES PONTS EN CHIFFRES

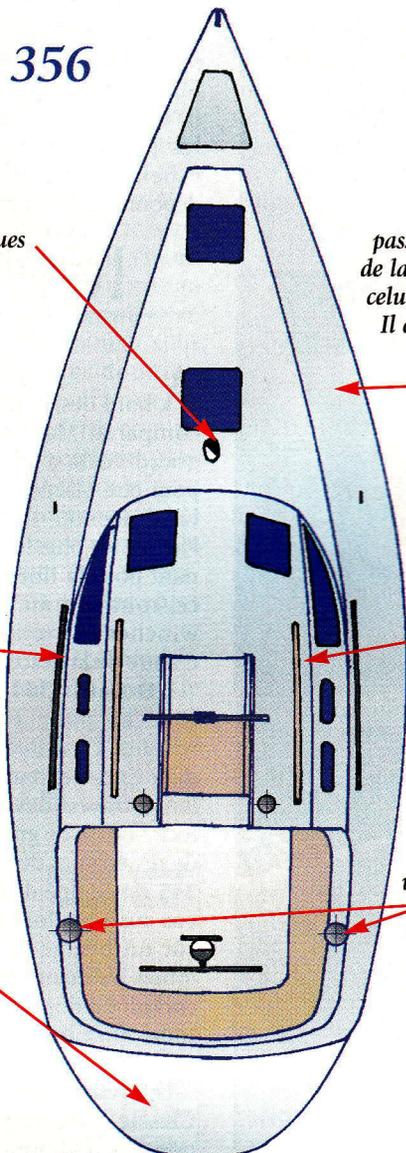
	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Surface cockpit	4,50 m ²	3,10 m ²	3,30 m ²	3,80 m ²
Hauteur hiloires	30 cm	32 cm	27 cm	32 cm
Volume coffres de cockpit	1 983 l	1 972 l	800 l	1 671 l
Passavants	42-44 cm	55 cm	45,5-47,5 cm	55,5-35 cm
Antidérapant	pointe diamant	pointe diamant	pointe diamant	peinture et Treadmaster

Feeling 356

Une protection des fils électriques en pied de mât insuffisante.

Les rails d'écoute sont un peu courts pour des réglages pointus.

La partie bâbord de la jupe est escamotable pour sortir sans efforts le radeau de sauvetage de son coffre. Belle astuce...



Avec ses larges passavants, le pont est de la même famille que celui de l'Océanis 351. Il constitue un espace de détente au port ou au mouillage.

Les mains courantes, en teck massif, ont une forme arrondie élégante, mais sont difficiles à saisir.

Le Feeling 356 reste fidèle aux winches de cockpit, qui permettent aussi le contrôle du spinnaker. La bôme est bien dégagée du crâne des équipiers.

Ovni 345

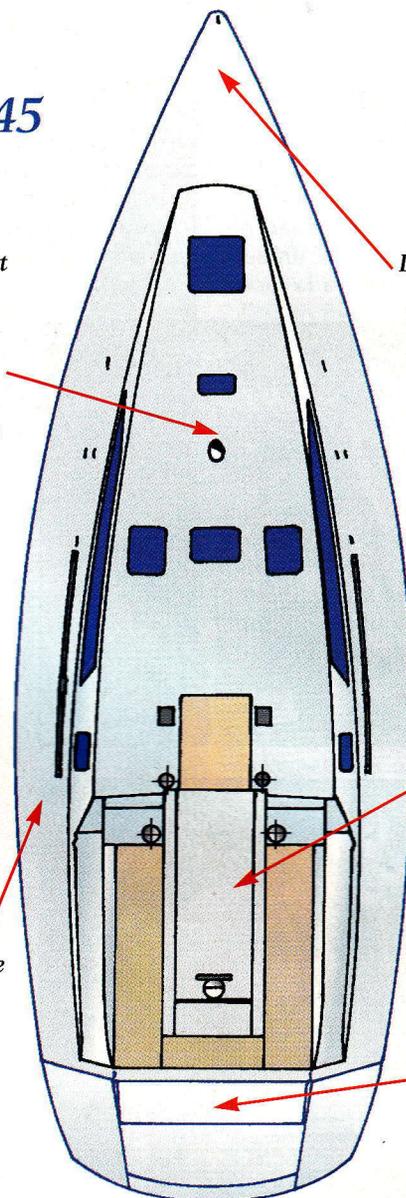
Un vrai rempart d'aluminium protège le pied de mât. Ce matériau, parfaitement maîtrisé par le chantier, donne d'ailleurs une sensation de robustesse.

La plus grande et la plus accessible des bannes à mouillage de ce comparatif.

Bien que le cockpit soit plus étroit que celui de l'Océanis 351, sa philosophie en est proche : dégager l'espace pour favoriser la convivialité.

La jupe porte, sous une marche en teck, le radeau de sauvetage. Excellent emplacement.

L'antidérapant (Treadmaster) est d'une grande efficacité.



avouer n'avoir pas senti de différence entre les divers types de surfaces rugueuses mis au point par les chantiers. Tous les ponts en polyester semblent corrects. On peut toujours rêver de pont en teck, idéal quelles que soient les conditions, mais c'est un luxe en option que ne justifie pas la sécurité. Le pont de l'Ovni 345 est recouvert de plaques de ce fameux Treadmaster, très efficace mais qui a parfois tendance à se décoller avec le temps. Pour le rouf, le chantier Alubat a choisi un enduit blanc avec des particules abrasives qui fait penser à du papier de verre fin : efficacité assurée.

• **Taquets, chaumards.** Chaque bateau est équipé de solides taquets d'amarrage destinés à retenir de fortes aussières. Sur le

Dufour 35 Classic, ces cordages passent dans des chaumards fabriqués avec une simple barre d'inox de faible diamètre - ragage assuré. On retrouve ce choix économique à l'étrave du **Feeling 356**, heureusement abandonné à l'arrière, au profit de chaumards à rouleaux. Ce dernier type de chaumard, plus respectueux pour les amarres, est aussi celui adopté à bord de l'Océanis 351. Sur l'Ovni 345, une autre solution : les taquets sont placés exactement au livet de pont (au bord) et retiennent l'amarre sans intermédiaires.

• **Pied de mât.** Jetons un œil sur les protections dont bénéficie le pied de mât. Pour l'Océanis 351, le chantier Bénéteau a choisi de protéger le passage des fils électriques par un rehaut incliné qui

pare les coups de pieds mal placés. Les concepteurs du **Feeling** affichent un bel optimisme concernant l'avenir des connexions électriques du mât : rien ne les protège des chocs. Bien sûr, les prises à travers le pont sont étanches, mais restent à la merci d'une manœuvre ratée ou d'un équipier maladroit. Ce n'est pas parce que drisses et écoutes sont renvoyées au cockpit que les visites au pied de mât sont inutiles ! Sur le **Dufour 35 Classic**, la sortie du câblage s'effectue à travers un astucieux col de cygne qui assure à la fois étanchéité et protection des fils. Cela dit, le pied de mât le mieux protégé reste sans conteste celui de l'Ovni 345. Entouré d'une tôle soudée au pont, il ne craint aucun choc : un rempart est dressé devant les fils électriques que rien ne peut atteindre.

Nous l'avons vu, du pied de mât de chaque voilier coule un ensemble de drisses canalisées par des poulies vers les taquets coinçeurs du cockpit. A bord de l'Océanis, Jean Berret, l'architecte, n'a pas hésité à masquer ce réseau de cordages sous un carénage vissé : une place de plus pour les adeptes du bronzage... mais un accès compliqué en cas de nécessité.

NOTRE AVIS

Océanis 351 et Ovni 345 sont les deux voiliers qui semblent réunir le moins de défauts quant aux détails de conception (protection du pied de mât, chaumards...). Cela dit, tous les dessins se ressemblent : même simplicité et même dépouillement, et priorité donnée à la circulation.

COCKPITS TOUT POUR LA CONVIVIALITÉ

Le cockpit

Plus de six ans après son lancement, l'**Océanis 351** reste un des voiliers les plus prisés, à la loca-

rapporte le plus par ses formes arrondies, les hiloires légèrement inclinées en respectant l'ergonomie d'un vrai dossier, sièges en teck... Mais les winches d'écoute sont encore là, au bord des passavants.

En surface, le cockpit de l'**Ovni**

sauvetage entreposé dans le coffre arrière ! Alors que **Dufour** et **Océanis** conservent leur radeau dans un coffre de cockpit plus traditionnel, l'**Ovni**, de même génération que le **Feeling**, cache son radeau sous une marche en bois, mais sur la jupe !

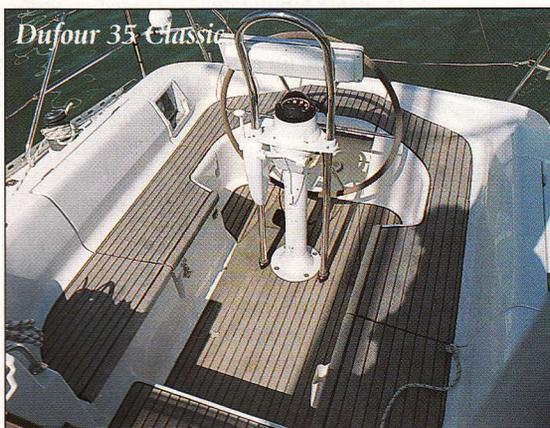
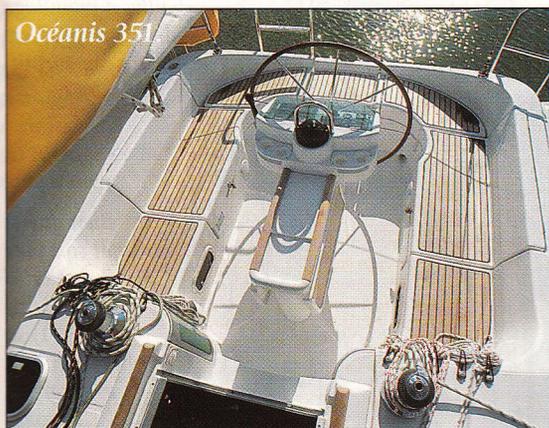
du **Feeling 356**, c'est en montant sur le pavois et en retirant les filières arrière que l'on s'approche de cette zone de baignade. Toutes les jupes sont pourvues d'une échelle de bains pliante, mais dépourvues de mains courantes.

L'accastillage

À bord des quatre voiliers de ce comparatif, la barre d'écoute de grand-voile a quitté le cockpit pour être placée juste en avant de la descente. Ce choix, nous l'avons vu plus haut, est déterminant pour la libération de l'espace, tout comme la présence de winches sur le rouf, de part et d'autre de la descente.

L'**Océanis 351** ne possède en tout et pour tout que deux winches. Chacun est destiné à étarquer cinq manœuvres qui se faufilent à travers des coincideurs Spinlock : drisse de grand-voile, bosses de ris, écoutes de génois... L'**Ovni 345** est équipé de quatre winches, eux aussi boulonnés sur le rouf et sur un bridge-deck, contrôlant toutes les manœuvres du bord. Le cockpit est donc, lui aussi, libre de toute « ficelle », ce qui va dans le sens de la convivialité.

Le **Feeling 356** et le **Dufour 35 Classic** demeurent fidèles à la disposition traditionnelle des points de tire des écoutes de génois, en gardant des winches sur le côté. Le rendement des voiles s'en trouve amélioré, même si quelques bouts risquent de heurter la vue des amis terriens conviés à prendre un verre dans le cockpit...



tion comme à la vente (près de 450 unités fabriquées). Il faut dire que ses architectes ont réussi à mettre autant d'espace dans cette coque de 10,40 mètres que dans un 13 mètres - c'est du moins la sensation que l'on éprouve à bord... Après le carré, l'atout majeur de ce voilier de vacances est son cockpit. Il est le plus vaste de nos quatre bateaux, dépassant même l'**Ovni 345**. Pas d'accastillage, sièges recouverts de teck, barre d'écoute rejetée en avant de la descente, console de barre à roue massive offrant à la fois une glacière, une table et un support pour l'électronique de navigation : voilà l'archétype des cockpits actuels !

Bien qu'étant le plus petit des quatre (avec 1,50 mètre carré de moins), le cockpit du **Dufour 35 Classic** est celui qui s'en

345 se place en seconde position. Malgré l'aspect plus massif de l'aluminium, son cockpit est finalement très proche de celui de l'**Océanis** : accastillage avancé sur le rouf et bôme très courte (comme celle du **Feeling 356**), épargnant les crânes des passagers distraits. Bien qu'elle ne soit pas à ras le pont, la bôme du **Dufour 35 Classic** et celle de l'**Océanis 351** s'avancent à peu près à mi-cockpit.

À bord du **Feeling 356**, le dessin du cockpit est plus carré et anguleux, donnant le sentiment d'une meilleure protection. Il se démarque de ses trois compagnons par une astuce osée : la partie bâbord de la jupe est en fait un couvercle, retenu par un simple bout passé dans un taquet. Il peut se détacher, donnant accès direct au radeau de

La circulation

À bord de nos quatre bateaux, circuler de la descente vers la jupe arrière est sans embûches, en particulier pour cause d'absence de barre d'écoute. Même dans un vaste cockpit comme celui de l'**Océanis 351**, les points d'appui sont nombreux. Sur le **Dufour 35**, notons la présence de deux mains courantes métalliques à l'entrée de la descente. La colonne de barre à roue, qui constitue toujours un point d'appui idéal, gêne le passage des jambes sur le **Feeling 356**. Sur le **Dufour** comme sur l'**Océanis**, la descente vers la jupe arrière s'effectue en retirant le siège du barreur. À bord de l'**Ovni 345** et

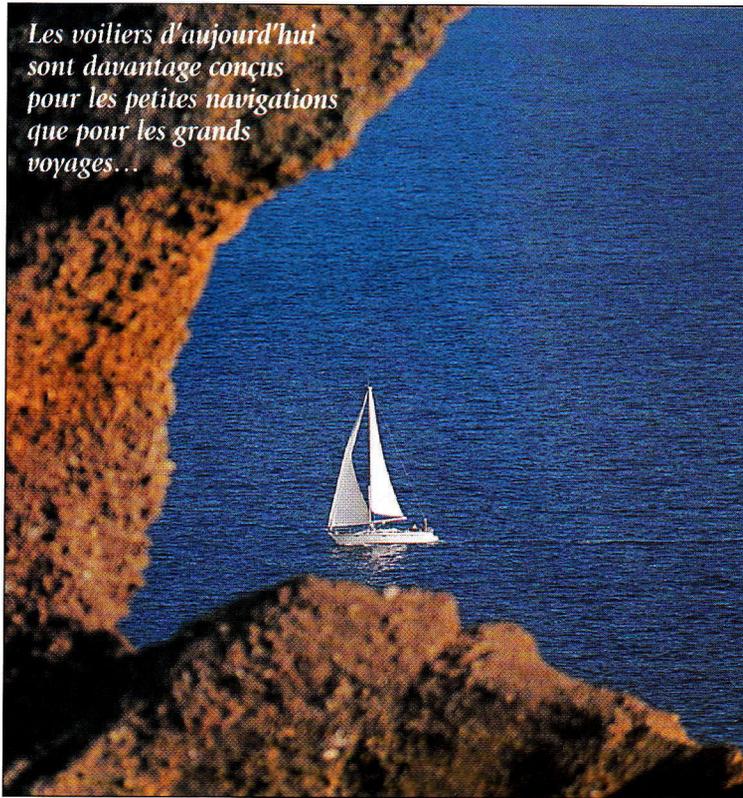
NOTRE AVIS

En terme de sécurité, guère de différences entre les cockpits. Celui de l'**Océanis 351 Clipper** est à coup sûr le plus confortable et le plus convivial, mais j'ai aussi apprécié celui du **Dufour 35 Classic**, comme celui du **Feeling 356**, car leur accastillage est mieux placé pour régler les voiles d'avant. Dans la catégorie « originalité », le **Feeling 356** tire brillamment son épingle du jeu avec son coffre bâbord s'ouvrant en retirant une partie de la jupe !

CONCLUSION

PETITE, LA CROISIÈRE !

Les voiliers d'aujourd'hui sont davantage conçus pour les petites navigations que pour les grands voyages...



tomates et choux trois semaines, le réfrigérateur peut être considéré comme pas vraiment indispensable. Néanmoins, difficile de critiquer la présence de cet appareil – bien qu'il soit très gourmand en énergie. Un réfrigérateur à bord, voilà qui cadre bien avec la philosophie de ces voiliers de loisir, prévus pour faire de fréquentes escales.

Oui, les voiliers d'aujourd'hui (à part l'Ovni 345, aux ambitions plus hauturières) sont faits pour la croisière, mais la petite : celle qui vous fait musarder par beau temps, en famille ou avec des amis, le long des plages et des mouillages. Les passionnés, ceux qui sortent toute l'année, choisiront des voiliers plus affûtés – ou mariniseront le leur. Quant à vous, grands voyageurs, amateurs de rivages lointains, ne misez pas forcément sur un bateau de série neuf ! Sa préparation aux grandes traversées risque de coûter cher, alors que de belles unités d'occa-

Feeling 356 et même l'Ovni 345 font preuve d'un caractère tranquille. Ils conviennent à la large majorité des plaisanciers qui préfèrent les petites navigations aux grands voyages. Tous ces voiliers de loisir sont en effet faciles à manœuvrer en équipage réduit, ce qui rend les rêves d'aventure plus accessibles – même s'ils sont plus raisonnables. Mieux vaut d'ailleurs ne pas être trop nombreux : le couchage des équipiers en sera facilité ! En mer, faire dormir correctement six personnes est un casse-tête pour les voiliers de notre quatuor, tous équipés de couchettes doubles. En outre, je n'aime pas les cabines arrière, bien trop étriquées. Vive les lits bretons à l'avant et les couchettes cercueil d'antan avec toiles anti-roulis, parfaites pour dormir sans bouger !

Un bon croiseur est un bateau disposant de nombreux rangements, accessibles et bien compartimentés. Un grand volume est souvent beaucoup moins utile que plusieurs petits. Cela demande bien sûr plus de travail de menuiserie – donc ça coûte plus cher. C'est aussi pour tirer les prix vers le bas que disparaissent tiroirs et placards suspendus, charnières et cloison-

TOTAL DES RANGEMENTS (en litres)				
	Océanis 351 Clipper	Dufour 35 Classic	Feeling 356 Quillard	Ovni 345
Cabine avant	476	1 055	795	1 713
Carré	582	870	661	770
Cuisine	692	553	353	889
Table à cartes	107	222	234	189
Cabine arrière	281	355	273 + 444	626
Toilettes	591	196	150	751
Cockpit	1 983	1 972	800	1 671
Mouillage	129	236	228	645
Total	4 841	5 459	3 938	7 254

nage des coffres... Dommage !

Mais cette raréfaction des placards est aussi due à une recherche de l'espace bien à la mode chez les architectes, qui les conduit à rogner sur tout ce qui gêne les mouvements, empêche le passage ou entrave le regard. Conséquence : vous serez souvent obligé d'utiliser le coffre de cockpit pour ranger les vivres frais qui n'ont pu trouver de place à l'intérieur.

Fargues et mains courantes sont en revanche des éléments de confort et de sécurité indispensables : pas question de s'en passer malgré ces économies.

Quand on sait que citrons et carottes peuvent se conserver 30 jours à température ambiante,

sion sont partout disponibles, parfaitement adaptées à ces navigations de haute mer.

Et, s'il fallait définir le meilleur voilier de ce comparatif emblématique, il serait composé de la carène du Dufour 35 Classic, du cockpit et la salle de bains de l'Océanis 351, des rangements de l'Ovni 345 et de la jupe du Feeling 356... L.C.

Remerciements

À Crouesty Location, Impress Métal (boîtes de conserve), Marine Ouest Services (Pornic), Nautiloc (Le Crouesty), chantiers Alubat, Bénèteau, Dufour et Kirié, ainsi qu'aux propriétaires des voiliers.

VOLUMES DE RANGEMENT COMPARÉS

Monocoques

	Longueur (mètres)	Volume (litres)
Sun Odyssey 34.2	9,99	4 544
Etap 34 S	10,26	3 243
Océanis 351	10,40	4 841
Dufour 35 Classic	10,45	5 148
First 36s7	10,49	7 008
Feeling 356 Quillard	10,50	3 938
Ovni 345	10,95	6 967
Grand Soleil 37	11,30	6 910
Feeling 396	11,48	4 741
Océanis 381	11,50	4 444
Moody S38	11,58	3 623
Dufour 38 Classic	11,64	4 144
Océanis 40 CC	11,98	8 124
Najad 391	12,10	5 744
Sun Odyssey 42 CC	12,30	5 518
Océanis 411	12,31	4 847
Sun Fast 42	12,70	6 495
Sun Odyssey 42.2	12,80	6 573
J.130	13,00	9 452
Océanis 461	13,76	7 223
Wauquiez 48	14,40	8 930

Catamarans

Privilège 36	11,17	10 998
Catana 381	11,80	11 986
Punch 12.50	12,50	10 757
Privilège 42	12,80	14 548
Nautitech 435	13,25	13 352
Kennex 445	13,50	11 744
Bahia 46	14,00	17 291
Nautitech 475	14,30	11 932