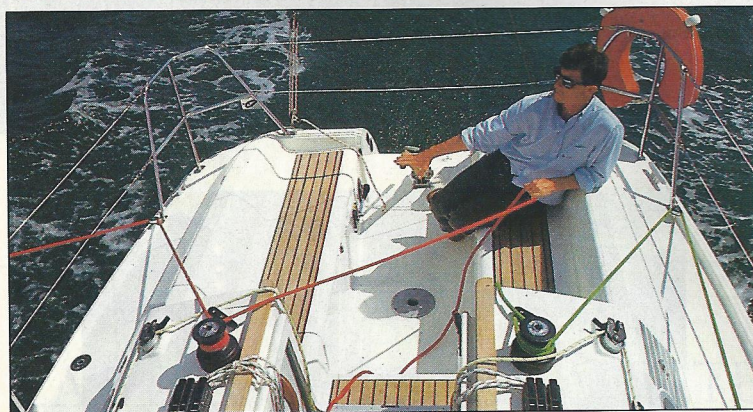


VOILES ESSAI

SUN WAY 29 la famille d'abord

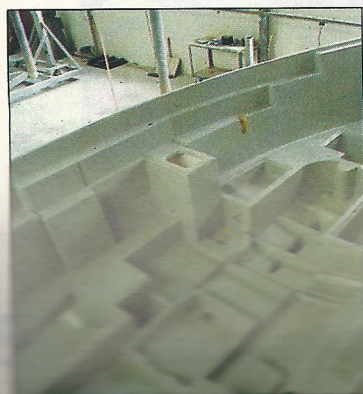


La famille Sun Way s'agrandit. Avec le 29, Jeanneau propose un vrai croiseur bien équipé, évolution logique de la gamme qui devance la progression de sa clientèle. Par Philippe Joubin, photos de l'auteur, plans Robert Das et Claude Kerver.



COCKPIT

Le cockpit du Sun Way 29 est de taille généreuse (quatre équipiers y tiennent à l'aise) en regard de celle du bateau. Si le barreur est bien assis dans le cockpit, une fois installé sur les hiloires, son dos risque de souffrir à cause des filières. Comme il est de rigueur aujourd'hui, toutes les manœuvres reviennent au cockpit par le dessus du rouf – et tous ces bouts pendouillent dans la descente. Enfin, le cockpit s'ouvre sur la jupe arrière (munie d'embases pour l'échelle de bain livrée en série) via un petit panneau amovible.

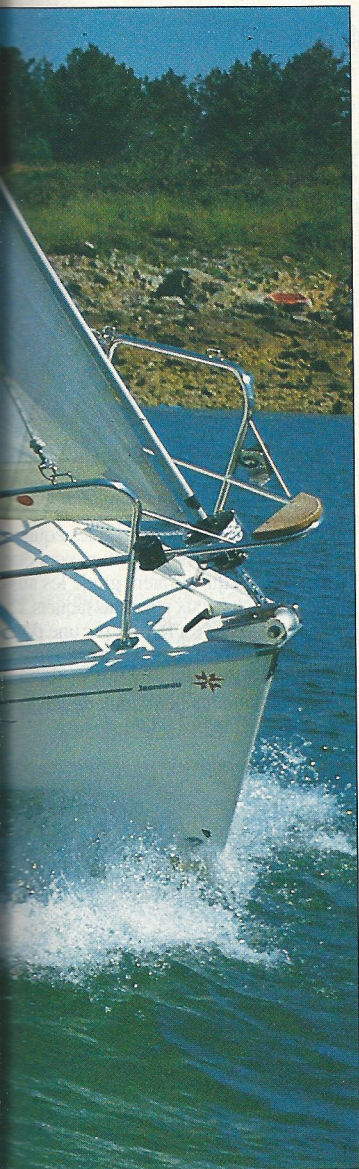


CONSTRUCTION

Classique, la construction du Sun Way 29. Le bateau entier, coque comme pont, est en stratifié de polyester roulé à la main (ni projeté ni chargé). Bien qu'il ne soit pas insubmersible (à l'inverse des Sun Way 21 et 25), le 29 est tout de même entièrement contre-moulé. La quille, au lest en fonte traitée époxy, est boulonnée, et le safran suspendu. Les boiseries des aménagements sont réalisées en teck. Enfin, tout le valet est ceinturé par un liston en PVC qui recouvre la liaison coque-pont.

GRÉEMENT

Ce Sun Way s'apparente à ses petits frères par son gréement fractionné à un seul étage de barres de flèche poussantes. Plus pointu, ce type de gréement facilite cependant le passage du génois. Le mât Z-Diffusion, posé sur le pont, est en aluminium anodisé, tout comme la bôme. Il est maintenu par un étai, deux bas-haubans et deux galhaubans, ainsi que par un pataras terminé par un palan quatre brins difficile à régler. Le gréement de spi est en option. A noter le tangon qui se range le long du mât.



Le meilleur bateau, c'est toujours le sien – avec un mètre de plus. Partant de ce principe et fort des succès rencontrés par les Sun Way 21 et 25, Jeanneau a décidé de reprendre quasiment les mêmes recettes pour présider aux destinées du petit nouveau, le Sun Way 29 – plus long de 1,05 mètre que le 25. Innovation, le chantier des Herbiers est allé débaucher outre-Manche l'architecte Tony Castro et a laissé de côté le concept de l'insubmersibilité. En lançant ce 29, les dirigeants vendéens ont en fait souhaité combler un trou entre le Sun Way 25 et le Sun Odyssey 31, les Sun Way 27 et 28 (ex-Fantasia et ex-Sun Dream) commençant à accuser le poids des ans...

De prime abord, le 29 donne une impression de déjà vu. Il est vrai que ce bateau vise lui aussi une clientèle familiale – celle qui a fait ses premières armes avec le 21 ou le 25 et désire le fameux «mètre de plus». Reste que, pour Jeanneau, famille ne rime pas avec tranquille. C'est ainsi que Tony Castro, célèbre pour ses magnifiques dessins IOR (dont le dernier **Port Pennennis**, splendide one-tonner skip-pé par Lawrie Smith), a voulu doter ce 29 pieds de «*lignes de coque puissantes et synonymes de vitesses élevées qui feront merveille en régates de clubs*». En attendant confirmation de ce programme, nous avons pu essayer le prototype. Une prise en main effectuée à La Trinité-sur-Mer en compagnie de Franck Flahault, jusque-là en charge du développement du One Design, mais qui dirige la base d'essai que Jeanneau y implante peu à peu.

Au près

Dans le port de La Trinité, le premier coup d'œil n'est pas forcément à l'avantage du bateau. Déjà haut de franc-bord, celui-ci accueille un rouf proéminent qui accentue le manque de finesse des œuvres mortes. Grands bénéficiaires de l'opération : les emménagements. Le plaisir de manœuvrer un voilier de cette taille vient d'abord de la facilité : facile à manœuvrer, facile à gréer, facile à régler... Ce Sun Way n'échappe pas à la règle. Grand-voile envoyée d'une main, génois bordé de l'autre, nous louvoyons dans le chenal de La Trinité. A la barre, le Sun Way 29 se révèle agréablement neutre, sans sombrer dans la mollesse. Le barreur peut, avec un égal bonheur, s'asseoir dans le cockpit comme sur les hiloires, très agréables, stick en main. Dans ce dernier cas, cependant, les filières se

montrent un peu «agressives» pour le dos. Côté performances, le 29 se révèle véloce. Le régatier pourra juste regretter un petit manque de puissance dû à une voile d'avant trop réduite (et dont le recouvrement a pourtant déjà été augmenté). Virer de bord est un jeu d'enfant – seul le réglage fin de l'écoute s'effectue au winch. Ce voilier léger ne s'arrête pas lors du changement d'amure. Dans la brise, le Sun Way offre l'avantage de posséder une belle stabilité de route, sans taper ni mouiller le moins du monde.

Au portant

Franck est déjà sur l'avant pour préparer le spi. La mise en place du tangon est d'une simplicité enfantine, l'espar étant judicieusement rangé le long du mât. Une fois le sac placé dans les filières, derrière le génois, la voile se hisse à la



Une ligne un peu massive, mais puissante, dotée d'un arrière large et ouvert sur la mer. Notez la discrétion du sillage...

volée sans effort, aussi vite que s'enroule ensuite le génois sur son enrouleur Furlax. Comme sur un gros bateau, balancine et hale-bas sont frappés en bout d'espar. Une patte d'oie (style dériveur) pour mailler les manœuvres en milieu de tangon aurait peut-être facilité la vie des équipiers. Avec ces 10 nœuds de vent, une mer plate, le portant sous spi est un vrai régal. Le Sun Way 29 reste toujours parfaitement sous contrôle, même au largue serré lorsqu'il s'agit de doubler une pointe en rasant les cailloux. La carène allonge la foulée et, vue de l'extérieur, elle retrouve cette grâce qu'elle n'a pas forcément au port. Il est possible d'effectuer un empannage seul, mais la disposition du hale-bas, de la balancine et de la cloche de tangon (très pratique pour le rangement de l'espar, moins en mer) nécessite la présence d'un barreur si on ne dispose pas d'un pilote automatique.

Manœuvres

C'est à l'épreuve du spi que se révèlent quelques failles de conception concernant le plan de pont. La poulie de retour de hale-bas de spi tout d'abord, très reculée sur la plage avant, accroît d'autant les efforts sur le point d'ancrage. Gare au largue sous spi dans la brise – même si ce n'est pas forcément ce que pratiquera quotidiennement un équipage familial. En revanche, un jour où l'autre, il lui faudra choquer la grand-voile, ne serait-ce que pour abattre. Là, malheureusement, le rail d'écoute de grand-voile étant sur le rouf, les points d'ancrage du palan sur la bôme sont inévitablement au milieu de l'espar. Dès lors, pour peu que la brise monte, il faut de la force pour retenir l'écoute de grand-voile. Un point d'écoute plus reculé (par le biais d'une installation volante pour préserver le

sacro-saint cockpit dégagé au port) ainsi qu'un meilleur palan seraient les bienvenus.

Enfin, la nette volonté de vider le cockpit des manœuvres contraint celles-ci à revenir sur le rouf. Or, le cockpit étant tout en longueur, le barreur est d'autant plus éloigné des bouts de réglage. Certes, il peut toujours lâcher la barre quelques secondes, en confiant le cap à suivre au petit bloqueur. N'empêche : en cas d'urgence, il n'a rien sous la main pour soulager le bateau. Enfin, à l'instar de tous les autres voiliers armés ainsi, la gestion des manœuvres, via les winches, demande réflexion et décomposition. On se rend vite compte qu'il n'y en a que deux pour les drisses, écoutes, hale-bas, balancine... Toutefois, le réglage de bordure et la prise des ris se fait au pied de mât, ce qui décharge d'autant le piano installé de part et d'autre de la descente. A noter enfin le faible

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Tony Castro.

Constructeur : Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex, tél. (16) 51.64.20.20.

Dimensions

Longueur hors tout : 8,75 m

Longueur flottaison : 7,05 m

Bau maxi : 2,99 m

Tirant d'eau :

- quille longue, 1,50 m

- quille courte, 1,05 m

Déplacement lège : 2,4 t

Lest : 800 kg

Capacité eau : 100 l

Capacité fuel : 28 l

Voilure standard

Grand-voile : 17,93 m²

Génois enrouleur : 20 m²

Spi (en option) : 43,64 m²

Homologation : 2^e catégorie

Prix : non encore fixé (entre 250 et 300 000 francs).

Options

Quille à ailettes : prix nc

Groupe froid : 6 850 F

Spi triradial : 7 600 F

Accastillage de spi : 1 400 F

Gréement de spi : 3 200 F

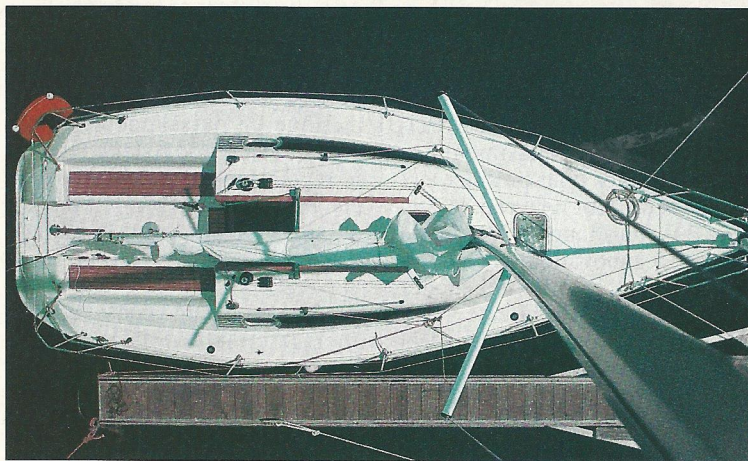
Chargeur de quai 220 V

(avec prise) : 9 100 F

Ligne de quai 220 V : 3 950 F.

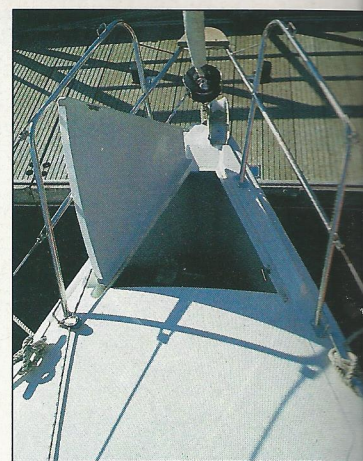
VERSIONS ÉQUIPEMENT MOTORISATION

A l'instar du 25, le Sun Way 29 est proposé en deux versions, quille longue classique ou quille courte à ailettes. Le chantier étudie par ailleurs la possibilité de lancer un 29 dériveur... Le Sun Way 29 est toujours livré en configuration in-board avec deux motorisations différentes, mais de même puissance (18 chevaux) : 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo. Le tableau de commandes du moteur se trouve à bâbord dans le cockpit (alarmes et voyants pour l'huile, température de l'eau, etc.). La commande de gaz se trouve, elle, à tribord. En série, le chantier a posé l'équipement 12-220 volts (prise de ponton sur la jupe en option) et, près de la table à cartes, a été installé un disjoncteur ainsi qu'une prise, tout comme au-dessus de la cuisine. Une seule batterie de 70 ampères/heure est asservie au bord comme au moteur, mais il est possible d'en adjoindre une seconde. Enfin, le tableau électrique à douze disjoncteurs se trouve au-dessus de la table à cartes.



PLAN DE PONT

A force de vouloir libérer les cockpits des bouts, winches et autres barres d'écoute, on finit parfois par commettre des erreurs. Ici, cela concerne le rail d'écoute de grand-voile placé sur le rouf : le palan (bien faible au demeurant) revenant du coup en milieu de bôme, l'utilisateur a bien du mal à le maîtriser. Pour le reste, le 29 possède un plan de pont simple et agréable. Deux winches Harken-Barbarossa 32, de part et d'autre de la descente, servent pour toutes les manœuvres, des drisses aux écoutes en passant par celles de spi, arrêtés par deux batteries de coinceurs Spinlock. Les rails d'écoute de génois sont une nouvelle fois sur les bords du rouf pour libérer les passavants. A noter qu'aucune main courante n'a été disposée sur ce pont.



ÉTRAVE

La plage avant comporte tous les équipements nécessaires, à l'exception peut-être de chaumards qui auraient guidé les aussières jusqu'aux deux puissants taquets. La baille à mouillage est fermée par une porte à simple battant. Le davier de la ferrure d'étrave est en inox. Enfin, le balcon ouvert supporte les deux feux de navigation et une petite planchette de teck.



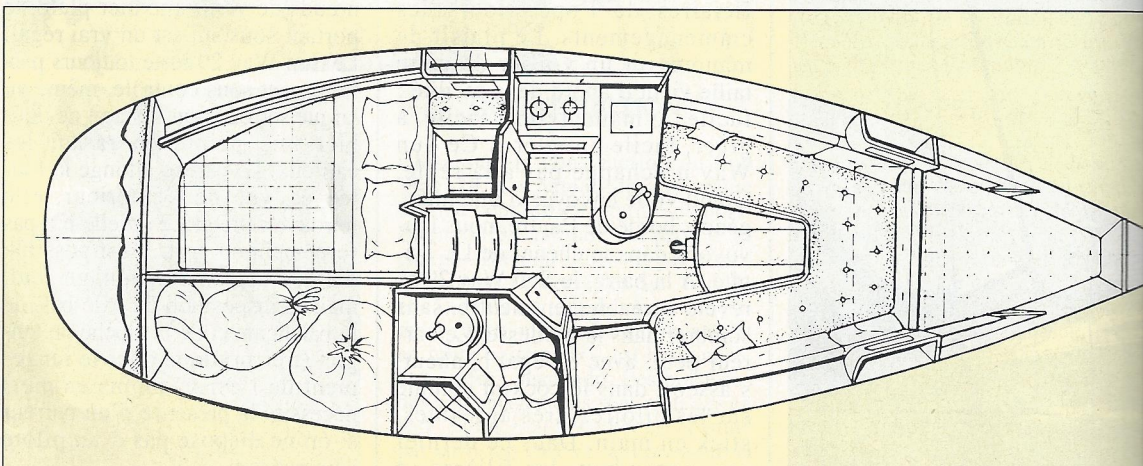
TABLE À CARTES

La table à cartes, de taille tout à fait correcte, est surmontée d'un tableau électrique très complet, la partie gauche étant masquée par la porte d'un équipet. Il est par ailleurs très facile de le compléter par une VHF ou une mini-centrale. Le navigateur s'installe en bout de banquette tribord (hélas un peu trop basse).



CARRÉ

Le tour de force de Tony Castro et du chantier est d'avoir réalisé un véritable carré vaste, agréable et accueillant en 29 pieds seulement. Dans le nœud de circulation, à l'intersection du carré, du coin cuisine et des toilettes, la hauteur sous barrots est de 1,80 mètre. La banquette en «U» tourne autour du grand plateau de la table, dont les côtés se rabattent ; quatre, voire cinq personnes, peuvent y prendre place confortablement. Sympathique tissu des coussins (deux choix de motifs à l'achat), clarté, pont contre-moulé : autant de caractéristiques qui rendent ce carré tout à fait réussi. On pourra seulement déplorer le peu de rangements, surtout dû au contre-mouillage. Pour isoler la pointe avant, Jeanneau a disposé deux petits rideaux très efficaces.



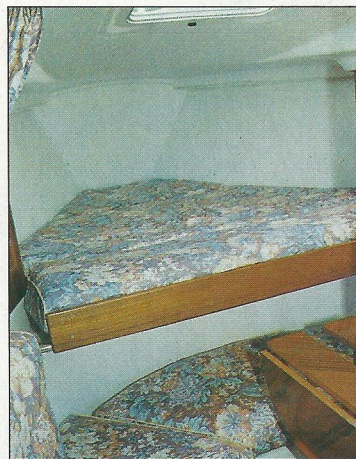
Sun way 29 dérivé

1991-92 = 25 700 171 205 F
 1992-94 : 26 100 177 420 F
 1994 : 27 200

SUN WAY 29 : LA FAMILLE D'ABORD

LES RANGEMENTS DU BORD

Cockpit	Un très grand coffre à tribord (radeau de survie, voiles, aussières, portes, table de cockpit, échelle de bain, réservoir de fuel)... Le logement pour deux bouteilles de gaz est situé dans la jupe à bâbord.
Carré	Au-dessus de la banquette, 4 équipets latéraux à portes coulissantes (livres, vêtements...), un petit coffre à l'avant sous le coussin pour accéder aux passe-coque (matériel de sécurité). Sous les bannettes, 2 coffres (matériel de sécurité et vivres).
Cuisine	Une glacière huche de 45 litres et une autre frontale de 35 litres (destinée à devenir un réfrigérateur), un petit placard de rangements à flanc de coque (épicerie), un équipet profond avec fargue sous la paillasse (couverts), deux vide-poches avec fargue au-dessus de la cuisinière, un autre dessous (casseroles), sous l'évier, un bar dans une porte en arc de cercle (bouteilles, verres...).
Cabines	Avant : deux placards avec une étagère chacun (vêtements, effets personnels). Arrière : un vide-poches latéral et un autre en tête de couchette, une grande penderie (mais peu profonde) avec une tablette au-dessus (vêtements), trois coffres sous les coussins (un pour la batterie, deux autres pour les bouteilles, vivres et les effets personnels).
Coin navigateur	Un petit rangement pour les cartes dans la table, un vide-poches sous le plateau (écope, torches...), un équipet à flanc de coque occupé en partie par les installations électriques (bibliothèque). Trois tiroirs dans le pied de la table (assiettes, vivres, fruits et légumes...).
Toilettes	Une grande penderie (trois cirés), un vide-poches au-dessus. Un placard avec étagère sous le lavabo (affaires de toilettes) avec accès aux vannes.



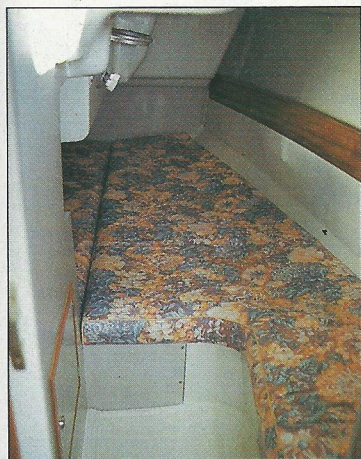
POSTE AVANT

La pointe avant recèle une astuce permettant de dresser un petit lit double (enfants), et ce, grâce à une planchette cachée derrière la banquette du carré, le coussin du dossier devenant une partie du matelas. Des rideaux de séparation font de cette partie un coin à l'intimité préservée. Sous la couchette avant est placé le réservoir d'eau.

palan de pataras qui ne permet pas de régler correctement le gréement, pour reprendre la flèche d'étai par exemple.

Vie à bord

Vivre sur le pont du Sun Way 29 est un bonheur avec ce vaste cockpit ouvert et ses bancs en teck, les passavants larges et vides (les rails d'écoute sont sur le rouf), la plage avant bien dégagée... Mais ce n'est rien en comparaison de la surprise qui attend le visiteur une fois avalées les trois marches qui mènent dans le carré. Les concepteurs ont réussi le tour de force de loger une cabine arrière indépendante, un cabinet de toilettes, un vaste carré, une cuisine et un semblant de cabine avant. Quel volume, quel espace... et quel équipement : réfrigérateur, courant 220 volts, eau douce sous pression ! Naviguer à bord du Sun Way 25 s'apparente à du camping. A bord du 29, nous entrons bel et bien dans le monde de la croisière - presque au long cours, le bateau pouvant être armé en deuxième catégorie. Une seule ombre à ce tableau flatteur : un certain manque de rangements... Le carré est accueillant avec des tissus de coussins chaleureux, un contre-moule intégral, une banquette en «U» et une bonne luminosité. Le triangle avant recèle l'ingénieuse possibilité d'étendre la couchette par le biais d'une planchette amovible. La cabine arrière offre une remarquable bannette double. Les toilettes, bien qu'un peu tristes et sombres, impressionnent par leur volume. Encore une fois, tout serait parfait si l'équipage disposait d'un peu plus de rangements, voire de quelques mains courantes. A noter aussi que certaines finitions laissent à désirer : vis Parker apparentes, contre-moule pas intégral dans les placards, couverts des trappes du contre-moule peu discrets... Gageons que ce prototype n'est pas, de ce point de vue, représentatif des unités de série à venir...



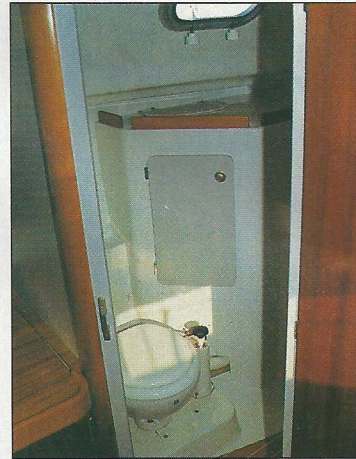
CUISINE

Quel équipement ! Cuisinière deux-feux avec gril, eau douce sous pression, grand plan de travail, deux glacières en série (dont une pouvant être remplacée par un réfrigérateur)... Les rangements sont petits et parfois peu commodes (ouverts), et l'immense espace sous l'évier aurait peut-être gagné à être organisé autrement qu'en bar.



CABINE ARRIÈRE

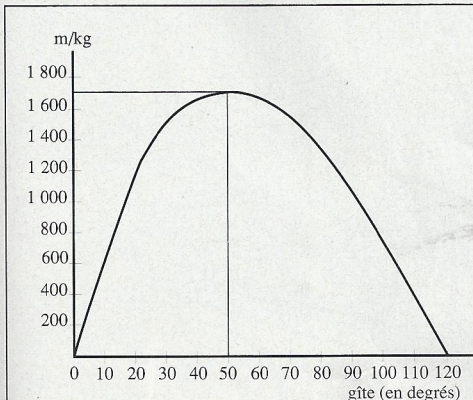
Une vraie cabine de propriétaire dans un 29 pieds, voilà qui surprend ! La banquette double est généreuse et la hauteur sous barrots remarquable à l'entrée. L'accès au presse-étoupe se fait sous le côté tribord de la couchette, un coffre étant aménagé sous la partie bâbord en plus de l'accès à la batterie. Dommage que quelques détails de finition heurtent l'œil...



TOILETTES

Douche avec eau douce sous pression, WC, lavabos, rangements, le tout inséré dans un vaste espace en «L» où l'on peut se tenir droit : bravo, Jeanneau ! A cet inventaire complet figure aussi une penderie qui peut être affectée aux cirés du bord. Enfin, une pompe permet d'évacuer les eaux usées sous le caillebotis de la douche.

COURBE DE STABILITÉ



La courbe de stabilité, établie par les architectes à partir de calculs et de mesures informatisés, est obtenue en déterminant le moment de redressement du bateau pour une série d'angles de gîte. La courbe de stabilité du Sun Way 29, calculée par le cabinet de l'architecte britannique Tony Castro, prend en compte un déplacement léger de 2 400 kilos. Le redressement maximum est obtenu à 50° de gîte.

NOS APPRÉCIATIONS

POINTS FORTS

- Comportement sous voiles.
- Equipement très complet.
- Conception des aménagements.

POINTS FAIBLES

- Quelques détails de plan de pont.
- Manque de rangements.
- Finition parfois moyenne.

Conclusion

Le prototype du Sun Way 29, on l'a vu, est susceptible d'améliorations. Cela dit, le plus important a été réalisé par Jeanneau : le bateau est sain, solide, vivant, agréable à vivre. De plus, son équipement et ses aménagements impressionnants en font bel et bien le grand frère de la famille Sun Way. Reste à confirmer en régates les résultats promis. D'autant que Bénéteau vient de donner un concurrent au Sun Way 29, le First 265. Le match vaudra sans doute le déplacement... □