

Océanis 40

*pour la croisière
comme on l'aime*

Photo © Bénéteau

Essai réalisé par Charles Bertels

C'est un solide coup de rajeunissement que Bénéteau vient de donner à sa gamme Océanis en lançant ses nouveaux modèles déclinés en trois pointures, un 40', un 43', un 46' et un 50', tous quatre traités dans la même philosophie architecturale. Notre essai s'est porté sur le 40' en version 3 cabines, histoire de savoir si l'adage « Qui peut le plus peut le moins » se vérifie ici aussi.

Et il nous fallut très peu de temps pour en être convaincu.



LES AMÉNAGEMENTS DE PONT

Nous sommes aussi récompensés par la météo avec un vent léger qui commence à dégager le ciel et à dévoiler du bleu, et étonnés de l'aisance avec laquelle notre skipper extrait au moteur cette large carène de cet endroit si étroit. Petit coup en arrière, petit coup de barre, petit coup en avant, ça passe au centimètre près et c'est parti. La ligne de ce 40' est bien dans l'air du temps, avec un rouf elliptique et ses hublots allongés. La circulation sur le pont est confortable grâce aux larges passavants de plain pied garnis de teck, le guindeau est astucieusement encastré dans la baille à mouillage et un cale-pieds court sur tout le livet. Le rouf se prolonge jusqu'aux postes de barre en forme de hiloires dossiers pour les bancs de cockpit. Ce qui apporte une confortable protection pour les équipiers, mais il faudra les enjamber pour aller sur le pont. Toutes les commandes de mât sont renvoyées sous un tunnel vers les deux winches de cockpit, à gauche et à droite de la descente. Ce y compris l'écoute de grand-voile dont la barre d'écoute est fixée sur le rouf, juste devant la descente. Le



La circulation confortable sur le pont grâce aux larges passavants garnis de teck.

Photos © P.Y. Martens & Ch. Bertels

C'est au cœur de la Hollande, dans le port de Muiden que nous attend l'équipe de choc de Ship Shop. Une rencontre qui ne se mérite qu'au prix de quelques longues heures de files et de bouchons sur le dense réseau autoroutier de nos voisins du nord qui semblent s'être fait une raison de ces embouteillages permanents et qui prennent leur mal en patience en mangeant un petit encas, en téléphonant ou en consultant leur ordinateur portable pendant les longs arrêts. Certains prétendent même que les Hollandais font tout dans leur voiture. Pays de contraste s'il en est : dès qu'on prend la bretelle d'autoroute pour entrer dans la petite ville, on change de monde. Petites maisons anciennes de briques à façades en pignons, rues étroites où on ne se croise qu'avec beaucoup de bonne volonté nous plongent au cœur de la Hollande profonde, celle des cartes postales. Et l'arrivée sur le port, en fait un long chenal ouvrant sur le Markermeer, nous immerge un peu plus dans ce pays où le bateau est roi. À côté des 3 modernes Océanis, deux énormes Tjalks qui peuvent aussi bien dater de plus d'un siècle ou refaits à l'authentique. Et le sculpteur sur bois n'a pas ménagé sa peine pour les enjolivures rutilantes.



fait de dégager le cockpit du palan de grand-voile est toujours un élément de confort très appréciable. Le bloc-table de cockpit présente deux larges rabats latéraux et une console d'écran pivotante est encastrée dans sa partie verticale arrière. Comme le bateau est équipé de deux postes de barre à roue, le barreur fait pivoter l'écran vers le côté où il pilote pour avoir une lecture claire des instruments. On apprécie aussi quelques détails, tels les bancs de barreur qui sont incurvés ou une petite lampe de chevet qui fait penser à première vue à un gadget, mais qui s'avèrera

ESSAI : Océanis 40

>>> bien agréable pour éclairer la table de cockpit, le soir au port. Précisons que cette lampe se déconnecte en un quart de tour pour être rangée pendant les navigations. Les écoutes de génois reviennent fort en arrière sur des winches à portée de main du barreur. La coque se termine par une petite jupe arrière avec un coffre où on peut ranger verticalement le canot de survie.



Le guindeau est encastré dans la baille à mouillage.



L'écoute de grand-voile dont la barre d'écoute est fixée sur le rouf.



Une petite lampe de chevet qui se déconnecte en un quart de tour.



LA CARÈNE

C'est le groupe d'architectes **Berret-Racoupeau** qui a signé cette carène avec peu d'élancement, un maître-bau de près de 4 mètres très reculé et des lignes arrières larges et porteuses. La quille droite se termine par un bulbe et cale à 1,95 m seulement. C'est un choix de confort qui confère, bien entendu, plus d'habitabilité intérieure, qui permet des accès à des eaux moins profondes et qui fait l'impasse sur la stabilité de poids au profit d'une stabilité de formes. Ce choix sera tout au profit d'une bonne vélocité par petit temps mais imposera plus rapidement une prise de ris et une réduction de la toile d'avant.

LE PLAN DE VOILURE

Gréé en 9/10^{ème}, pour ne pas dire en tête, avec deux étages de barres de flèches légèrement poussantes et un double pataras, le plan de voilure est joliment élancé et partagé en surfaces quasi égales entre le génois sur enrouleur (38,60 m²) et la grand-voile sans grand rond de chute et avec 4 lattes dont 2 forcées (37,25 m²). Le hâle-bas est équipé d'un piston à gaz. Deux prises de ris sur poulies cousues reviennent aussi au cockpit. La garde-robe est signée Elv-tröm-Sobstad et la bôme est équipée d'un lazy-jack.

SOUS VOILES

Dans des vents relativement légers, notre Océanis 40 ne rechigne pas à tailler sa route. Il répond à la barre avec douceur et précision et se montre sensible au bon réglage, mais rechigne à serrer le vent de trop près. Aux autres allures, il affiche une honnête vitesse de croisière. C'est au bon plein et petit travers qu'il

exprime sa meilleure puissance. Nous avons consigné dans le tableau ci-dessous nos observations. Les techniciens du chantier qui avaient fait le convoyage la veille dans des vents plus soutenus nous ont confirmé qu'à partir de 18 nœuds de vent on a tout intérêt à prendre un ris et à enrouler un peu le génois pour garder un bon confort en navigation sans perdre en performances.

Vent apparent	Angle	Vitesse
6,7 nœuds	50°	6,1 nœuds
9 nœuds	50°	6,7 nœuds
7,9 nœuds	55°	6,6 nœuds
7 nœuds	110°	5,0 nœuds
5 nœuds	180°	2,6 nœuds

L'INTÉRIEUR

L'accès se fait très classiquement et on retrouve les deux portes latérales à claires-voies façon saloon que nous avons déjà appréciées sur le Cyclade. Quatre marches incurvées vous amènent sur le plancher entièrement de plain-pied depuis les cabines arrière jusqu'à celle de proue. On est avant tout frappé par la luminosité intérieure, ce qui n'a rien d'étonnant puisque l'Océanis 40 est équipé de non moins de 21 panneaux de pont et hublots. La disposition est d'un agréable classicisme et l'ambiance est chaleureuse grâce au vaigrage en bois foncés. La table à carte, à bâbord, dans le sens de la marche est au format grand angle. Suit sur le même bord l'équipement de cuisine avec frigo, réchaud 2 feux sur cardan, un four et un évier à 2 bacs. Des équipets courent sur toute la hauteur de ce bordé,



L'accès au moteur derrière la descente est irréprochable.



Un vaste espace toilette, WC et douche avec porte vitrée intermédiaire.

La disposition est d'un agréable classicisme et l'ambiance est chaleureuse.

avec des portes à ressort. D'une profondeur de 40 cm sur une hauteur de 30, ces équipets gagneraient sans doute à avoir de temps en temps une étagère intermédiaire, ce qui éviterait de devoir empiler les réserves du bord. Les rebords des meubles offrent une bonne prise en main, ce qui fait parfaitement office de mains courantes. Du côté tribord, un vaste espace toilette, WC et douche avec porte vitrée intermédiaire. Cet espace est généreusement éclairé par un vaste hublot et il conviendra que Madame pense à fermer le rideau pendant ces ablutions pour ne pas offrir aux promeneurs du quai une vue imprenable sur son intimité ! Cet espace est aussi étrangement accessible par deux portes, une qui donne sur la cabine arrière tribord, une autre sur le carré. Frappez donc avant d'entrer si vous ne voulez pas tomber nez à nez avec un équipier qui est entré par l'autre porte et, comme dit ma tante, les WC doivent toujours être fermés de l'intérieur ! La table du carré, entourée d'une banquette en U se décline en deux dimensions : 70 x 60 cm refermée, 70 x 120 cm ouverte. Un banc coffre central permettra à deux autres convives de s'attabler. Les 2 cabines doubles arrières sont de belle taille, avec équipets, penderie et coffres de rangement sous la literie. La cabine avant dispose d'un couchage plus étroit à la pointe mais est plus spacieuse et a son propre cabinet de toilette. La hauteur sous barrots est de 1,90 m pratiquement partout. Bien entendu, l'eau chaude est disponible partout, le boiler est aisément accessible sous une banquette du carré, de même que le réservoir d'eaux noires. Nous avons aussi particulièrement apprécié le soin apporté à l'accessibilité de toutes les parties techniques sensibles. Les tuyaux et les vannes sont de grands diamètres, l'accès au moteur derrière la descente est irréprochable, les drosses des barres à roues sont à portée de main dans le coffre arrière : tout a été pensé pour que le plaisancier puisse intervenir et remédier aisément à ces petits problèmes domestiques bien plus fréquents en navigation de plaisance qu'une grosse avarie.

La table à carte sur le même bord que l'équipement de cuisine.



CONCLUSION

La génération précédente des Océanis a longtemps eu la faveur des grandes entreprises de charter. Le chantier Bénéteau qui ne cesse de veiller à adapter ses produits aux souhaits de la clientèle, dont les entreprises de charter n'est pas la moindre, a lancé une nouvelle gamme, les Cyclades, qui a aujourd'hui la faveur des grands loueurs. Il fallait, dès lors, étudier un nouveau produit plus confortable pour la longue croisière familiale, ce qu'ils viennent de réussir avec les nouveaux Océanis. Le 40', remarquablement habitable et convivial pour sa taille, devrait satisfaire le plaisancier le plus exigeant, par son confort remarquablement étudié, tant sur le pont que sous celui-ci. Nous croyons qu'il apporte à ses utilisateurs ce qu'un plaisancier espère réellement d'un voilier familial : naviguer sans contrainte et se sentir chez lui à bord. De plus, sur un voilier qui est dans la ligne du temps.

• Charles Bertels



Caractéristiques :

Longueur hors tout :	12.17 m
Bau :	3.96 m
Tirant d'eau :	1.95 m
Déplacement :	7.680 kg
Motorisation :	Yanmar Dies. 40 Ch
Architectes :	Berret-Racoupeau

Voiles :

Grand-voile :	37.25 m ²
Génois :	38.60 m ²

Prix TVAC : 137.819 €

Importateur : Ship Shop Nieuport
Tél.: 058/23 50 32