

SUN ODYSSEY

39

*un croiseur taillé
pour la mer du nord !*

par Pierre-Yves Martens

*Ce nouveau-né des chantiers Jeanneau succède au Sun Odyssey 37, qui a connu un succès grandiose avec plus de 1.300 unités produites en moins de cinq ans. C'est dire que l'architecte **Marc Lombard** s'est attaqué à un sacré défi avec le Sun Odyssey 39 I !*

Au premier coup d'œil, on est très agréablement surpris tant le bateau est élégant avec son rouf en sifflet bien proportionné. En outre, argument non négligeable, il est proposé à un prix attractif. La coque est marquée de la lettre « I » pour indiquer que l'ensemble du pont, et c'est une nouveauté dans le chantier, est réalisé sous injection.



est dans le port mythique des Sables d'Olonne, à deux pas du chantier Jeanneau que nous nous retrouvons afin de réaliser une journée d'essai sur les toutes dernières nouveautés de la gamme Jeanneau : le **Sun Odyssey 39 I** et le **Sun Odyssey 42 DS**. Dans ce numéro, nous publierons uniquement l'essai du Sun Odyssey 39 I, un voilier qui nous a très agréablement surpris et convenant parfaitement aux navigations en mer du nord.

Le bateau nous attend sagement amarré sur le fameux ponton du Vendée Globe. En descendant par la passerelle qui y donne accès, on découvre, vu de haut, l'imposant cockpit en teck du Sun Odyssey 39 I. Spacieux et confortable, il offre une circulation dégagée et très aisée grâce au double poste de barre. Le bateau, très large de l'arrière, donne accès à une superbe jupe, idéale pour la baignade. Sur l'arrière du cockpit, le coffre central est pivotant et donne accès au radeau de survie.

Dans le cockpit on remarque que les deux win-



Une belle jupe arrière ... idéale pour la baignade.



Un double poste de barre facilite la circulation.



Des winches de génois placés très en arrière.

ches de génois sont placés très en arrière, ce qui permet d'assurer une navigation en équipage réduit. En effet, même derrière la barre, le barreur peut accéder très facilement aux réglages des winches. Au centre du cockpit, se dresse une belle table en polyester avec rabats. Tous les autres réglages se concentrent autour des deux winches de rouf disposés de manière à ne pas être gêné par la capote lorsqu'on borde à la manivelle.

L'ESSAI EN MER

« Bien, nous sommes ici pour réaliser un essai en mer et non pour palabrer sur un bateau au port » nous rappelle notre accompagnateur. Parfaitement en accord avec cette philosophie, nous enfilons rapidement nos équipements alors que le moteur tourne déjà et ne demande qu'à faire manœuvrer le bateau pour l'emmener vers son terrain de jeu favori. Les conditions qui nous attendent en mer sont parfaites pour un essai de ce type: un vent de 12 à 15 nœuds de nord-est, une mer belle et légèrement agitée sous un soleil timide.

Le Sun Odyssey que nous essayons est équipé d'un moteur Yanmar de 40 CV. Silencieux et rapide, il nous propulse vers la sortie de la jetée du port des Sables. Au passage, nous

avons une pensée émue pour les marins d'exception du Vendée Globe quittant les Sables pour réaliser un tour du monde par les trois caps sans escale ni assistance. Quant à nous, pas de forfanterie, nous sommes en route pour un simple galop d'essai au large des côtes de la Vendée. La grand-voile est hissée à la volée entre les deux jetées et le génois est déroulé dès la sortie du chenal.

AU BON PLEIN.

Cet essai débute sur un bord de bon plein en direction du large, à 70 degrés du vent apparent. Allure préférée pour tout voilier de croisière, notre Sun Odyssey 39 I, s'en tire fort bien, d'autant que le vent forcite et que la mer se creuse. L'anémomètre affiche 20 nœuds (un peu plus dans les rafales) et la vitesse du bateau varie entre 7 et 9 nœuds. A cette allure, le voilier garde parfaitement son cap et taille sa route à travers les vagues avec une belle ardeur. La carène est rapide et le comportement très sain. Nous éprouvons un réel sentiment de sécurité face aux vagues.

AU PORTANT.

Le 39 I est équipé d'un bout-dehors amovible permettant l'envoi d'un grand spi asymétrique de 97 mètres carrés. Une chaussette à spi, bien utile en croisière pour limiter les risques lors de son envoi et/ou de sa rentrée, complète l'équipement. Cet essai ne nous a malheureusement pas offert l'opportunité d'essayer pleinement le bateau sous cette allure, mais il semble évident que, là aussi, son comportement serait très sûr.



Un bout-dehors amovible.

AU PRÈS.

C'est donc au près, toutes voiles établies que nous décidons de faire marcher ce nouveau 39 I. Dans une mer de moins en moins facile à négocier, le bateau s'en sort toujours très bien. Le contrôle de barre se fait soit avec la barre à roue sous le vent, soit avec celle au vent. Il reste doux et neutre. La profonde pelle de safran maintient le cap en toutes situations ce qui évite les éventuels départs au lofs intempestifs. Le bateau reste facile à barrer et sa raideur à la toile est surprenante grâce à une quille profonde de deux mètres. Au près, la table de cockpit joue un rôle idéal, pour le calage des pieds des équipiers, bien nécessaire, car à cette allure le 39 I est un bateau quelque peu gâtard. Le speedo affiche une vitesse au près très correcte de 6 à 7 nœuds.

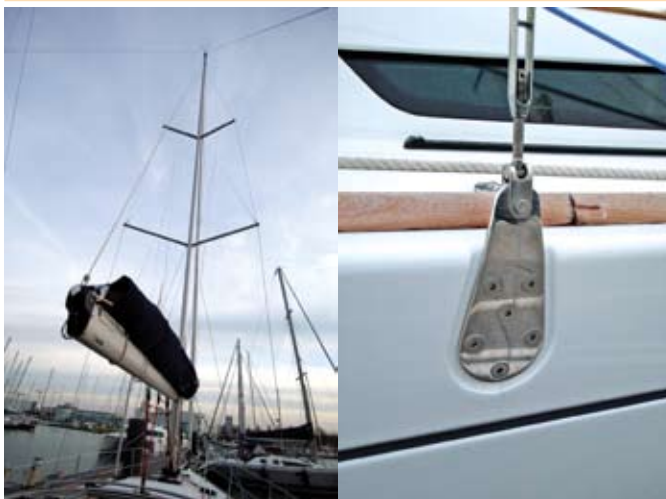


Un « ratelier » très efficace.

CONCLUSION DE CE GALOP D'ESSAI

Nous osons affirmer sans risque que le 39 I est un voilier facile à naviguer tant pour les manœuvres que pour les réglages. Les réactions sont douces et la barre est précise tandis que la vitesse est très correcte. C'est un bateau puissant mais très sécurisant et qui fera le bonheur d'un équipage confirmé ou néophyte. On notera tout de même que la position du barreur au près n'est pas idéale ; en effet, il doit rester debout s'il veut avoir une bonne visibilité sur les vagues et sur les penons du génois.

PLAN DE PONT ET GRÉEMENT



De longues barres de flèche et de solides cadènes bien intégrées.



Le point de tire du génois facilite la circulation.

Afin d'éviter une voile d'avant trop grande, le chantier a opté pour un gréement atypique avec un petit génois à 120 % de recouvrement malgré les longues barres de flèche. Son point de tire se glisse judicieusement entre la cadène de hauban sur le bordé et celle de bas-hauban contre le rouf ; le câble ainsi rentré vers l'intérieur, libère par la même occasion la circulation vers l'avant. L'élégant plan de pont s'inspire des Sun Odyssey 45 et 49 avec des équipements de marque type Harken et Selden.

LA VIE À BORD

CLASSIQUE MAIS TRÈS SOIGNÉE



Du bois blond façon teck, coussins blancs pour un espace agréable.

A l'intérieur on retrouve toute la tradition du chantier Jeanneau : une ambiance classique mais soignée, comme par exemple, les châssis de portes arrondis; l'utilisation d'une essence de bois plus claire que d'habitude, un bois blond imitant le teck; les vaigrages et les coussins blancs apportant une belle clarté et donnant un sentiment d'espace agréable.

TABLE À CARTES ET CUISINE



Une cuisine en «L» imposante.



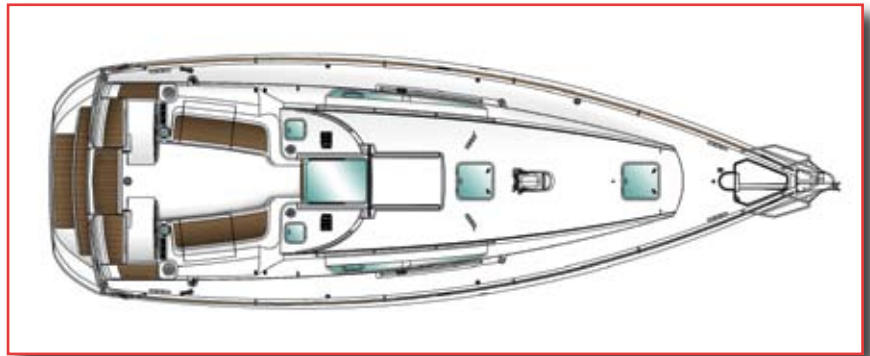
La table à cartes se glisse sur des rails et offre une double orientation.



Sur bâbord, la cuisine en « L » est très imposante, identique à celle du 42 DS. Notons cependant, un seul grand bac à évier pas toujours très pratique en croisière. Sur tribord, une table à cartes très astucieuse se glisse sur des rails permettant une double orientation. En navigation, vous l'utilisez dans le sens de la marche du bateau, tandis qu'au port, vous la glissez vers l'arrière, ce qui ouvre le carré et permet le dégagement d'une belle couchette supplémentaire sur la banquette tribord. Nous avons néanmoins trouvé que l'emplacement du Chart-Plotter, n'est pas très judicieux ; en effet, l'écran n'est pas en face de la table à carte, ce qui rend la programmation difficile et/ou diminue la bonne visibilité de l'écran.

CARRÉ ET COUCHETTES.

Le volume du carré disposé en « U » est de bonne taille et permet d'accueillir six convives autour de la table. Celle-ci peut faire office de couchettes grâce à une rallonge et le carré peut donc se transformer en couchage double. Le 39 I est disponible en deux versions : deux cabines arrières avec hauteurs sous barrots pour deux personnes ou une cabine et une salle d'eau supplémentaires plus une soute. La cabine du propriétaire est à l'avant et bénéficie d'une confortable hauteur sous barrots et de deux belles penderies.



Caractéristiques :

Longueur de coque :	11.62 m
Longueur à la flottaison :	10.71 m
Largeur :	3.88 m
Tirant d'eau standard :	2.00 m
Lest :	2.280 kg
Déplacement :	7.250 kg
Motorisation :	Yanmar 40 Ch
Matériau :	Str. verre/pont inject.
Architecte:	Marc Lombard
Chantier:	Jeanneau
Voiles :	
Grand-voile :	36 m ²
Génois 120 % :	35 m ²
Spi asymétrique :	97 m ²
Surface voilure au près :	71 m ²
Prix HTVA:	115.000 €
(livré et prêt à l'emploi)	



Un carré spacieux pour accueillir les amis...



... et leur offrir les richesses du bar !

