

ESSAI
100 MILLES A BORD

SUN ODYSSEY 410 QR

Vive la quille relevable!

En trois jours et 150 milles parcourus, la version Performance à quille relevable du Sun Odyssey 410 s'est révélée vraiment étonnante, confirmant ainsi son succès commercial dans la famille nombreuse des 40 pieds.

Texte : Bernard Rubinstein. Photos : Olivier Blanchet et l'auteur.

Belle mer au sud de l'île d'Yeu. Sous GV et code 0, Antoine se fait plaisir à la barre en tentant de profiter de la houle pour partir en sur vitesse.



130444

COMME LE TEMPS PASSE.

A La Rochelle, il y a pratiquement un an, après avoir manqué à plusieurs reprises le titre de Voilier de l'année, le chantier Jeanneau remportait la palme, à l'unanimité du jury, aux côtés d'un voilier transportable, le Flow 19. L'heureux élu : le Sun Odyssey 410, dont la carène signée du cabinet d'architecture Marc Lombard, les aménagements de Jean-Marc Piaton, avaient d'emblée séduit, à juste titre, tous les participants. Certes, il avait fallu le regarder avec un œil neuf, en laissant sur le quai ses préjugés. Concrètement, se familiariser avec sa coque aux bordés verticaux marquée par un bouchain intégral et une étrave inversée, s'habituer à son imposant tableau arrière basculant ou encore à son plan de pont atypique. Mais sous voiles, le 410 s'était révélé prometteur, plaisant à barrer, bien équilibré.

COMMENT REFUSER UNE TELLE PROPOSITION ?

On aurait pu clore le débat, s'en tenir à ces bords tirés dans les pertuis rochelais, puis au large des Sables. C'était mal nous connaître, d'autant qu'Antoine Chancelier, directeur du marketing du chantier, nous proposait d'essayer une autre version du 410, le modèle Performance équipé d'une quille relevable permettant de se libérer des problèmes de tirant d'eau, avec seulement 1,37 m quille haute. Mieux encore, en disposant du bateau durant trois jours, s'offrirait la possibilité d'un « 100 milles à bord ». Qui aurait été assez fou pour refuser une telle proposition ? Certainement pas la rédaction de Voile Magazine qui affectionne les navigations dans les conditions réelles d'utilisation vécues par tout plaisancier. En clair dormir, se nourrir à bord, mouiller et si possible, temps permettant, confronter la carène à des conditions de vent diverses. C'est Michel Desjoyeaux qui disait : « Quand la chance se répète, ça s'appelle le talent. » En toute modestie, ce dernier n'a rien à voir avec le périple qui nous mena des Sables jusqu'à l'île d'Yeu puis à Ars-en-Ré, enfin à Aix pour finir par un retour aux Sables. Mais la chance fut bien au rendez-vous durant ces trois jours, nous permettant de profiter de bonnes conditions de vent et de mer. Au menu : du près, du débridé, du portant par vent fort et encore du louvoyage. Il est vrai qu'à bord, nous avons pris nos aises. Nous ne sommes que trois, Antoine, son successeur François-Xavier Debeaupre, architecte naval transfuge de chez Dufour (Fix pour les intimes), et votre serviteur, ravi de cette navigation estivale malgré la perspective de rencontrer des ports surchargés – Port-Joinville sur l'île d'Yeu pour ne citer que lui. Aux Sables, avant notre départ, Antoine s'est chargé de la corvée de vivres. Le réfrigérateur de 190 litres accessible par le haut et par sa face inférieure

est rempli, tout comme l'équipet situé sur l'avant du plan de travail. Il n'y a pas de raison de se plaindre si ce n'est que j'ai toujours pris l'habitude de ranger moi-même les vivres. C'est pour moi la meilleure façon de se faire une opinion sur les rangements. De connaître la place des couverts, des casseroles, des bouteilles, de la vaisselle sans interpellier Pierre, Paul ou Jacques. Sur ce registre, le 410 est champion toutes catégories. La cuisine déborde d'équipets comme en témoigne cette photo prise tiroirs et portes ouverts à découvrir dans l'incontournable liste des « pratiques et pas pratiques ». Rien n'a été négligé, du rangement à bouteilles en passant par le tiroir à couverts, les étagères pour les assiettes ou ce grand équipet pour ranger les casseroles et les poêles. Sans oublier cet astucieux couvercle mobile des deux éviers faisant également office de séparation entre le plan de travail et la table à cartes. D'ailleurs, parlons-en de la table à cartes située sur bâbord, au pied de la descente. A l'ère des tablettes, certains s'étonneront peut-être de sa présence et de sa taille imposante. Je suis pour, à fond pour, en rappelant qu'elle fait non seulement partie de l'ADN du chantier Jeanneau mais surtout, selon une formule chère au regretté Philippe Harlé : « Qu'elle est la seule place du bord où, une fois assis, l'on est certain de n'être jamais dérangé. » Par-delà cet aphorisme, la table à cartes du 410, avec ses multiples petits rangements, a dans une large part influencé l'organisation du carré. Concrètement, c'est elle qui a dicté la position inhabituelle de la cuisine. Elle est située sur l'avant, faisant pratiquement face à la table du carré complétée par une banquette en U. Pour l'heure, elle n'est pas à l'ordre du jour. L'escale prévue le soir à Port-Joinville nous laissera largement le temps de la pratiquer en long et en large. Il restait cependant un point à éclaircir, le fonctionnement de la quille relevable dont la présence justifie largement ce « 100 milles ». Tout observateur averti ne manquera pas de remarquer que la banquette centrale du quillard, dite méridienne, se différencie de celle de la version à quille relevable. Sur cette dernière, l'assise se divise en deux. La plus centrale, prolongée par un petit meuble, cernant l'époutille, abrite l'imposant vérin hydraulique mis en mouvement depuis le cockpit par un simple bouton situé au niveau du poste de barre tribord. Temps de montée ou de descente pour passer de 1,37 m à 2,97 m, 27 secondes, avec en cas de problème la possibilité d'effectuer l'opération manuellement à l'aide d'un levier, en prenant son temps. En tout cas, on peut faire confiance au cabinet de Marc Lombard et à Eric Levet en particulier. Ils maîtrisent bien les quilles relevables, déjà utilisés sur l'Opium 39, sur les Code 0 du chantier Black Pepper et sur les RM de chez Fora Marine. Sur un plan plus théorique, toujours selon Eric Levet, la version quille relevable affiche

(Suite page 62)



▲ Cartographie à l'appui, une pointe de vitesse à 12,9 nœuds au large de St-Hilaire.



« Silhouette agressive, brion hors de l'eau,
le Sun Odyssey en impose sous code 0. »



Pas de rail pour les écoutes
de génôis mais des renbreurs
façon régaté.



EN CHIFFRES...

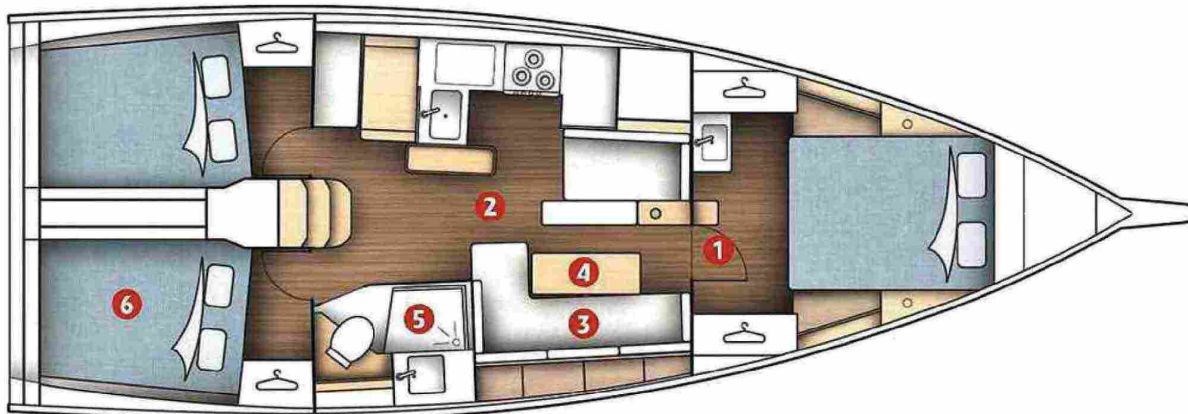
LONGUEUR HORS TOUT	12,35 m
LONGUEUR COQUE	11,99 m
LARGEUR	3,99 m
TIRANTS D'EAU	1,37/2,97 m
DEPLACEMENT	7 784 kg
LEST	1 807 kg
SV AU PRES	77,10 m ²
CENCOIS	34,30 m ²
GRAND-VOILE	42,80 m ²
CODE 0	69,40 m ²
MATERIAU	strat. verre/polyester
MOTORISATION	Yanmar 45 ch
RESERV. CARBURANT	200 l
RESERVOIRS EAU	530 l
ARCHITECTE	Marc Lombard Design
CONSTRUCTEUR	Jeanneau
CATEGORIE CE	A/8 pers., 8/10 pers.
PRIX DE BASE	201 576 €

Principales options : quille relevable : 21 720 €, winch électrique : 3 540 €, relevage électrique de la jupe : 2 664 €, code 0 : 5 700 €...

▲ La superbe cabine avant est très lumineuse grâce aux panneaux ouvrants du rouf et aux hublots intégrés au bordé. Elle regorge de rangements.



Dans le carré, la banquette centrale abrite le vérin. Elle fait office d'assise complémentaire pour s'installer autour de la table.



« Un seul cabinet de toilette dans cette version à trois cabines. »



▲ Sur l'avant de la gazinière, l'équipet à ouverture par le haut permet de ranger des casseroles et des boîtes.



▲ La table à cartes est imposante et dispose de nombreux équipets. Notez le petit panneau de séparation amovible proche des deux éviers.

Le Sun Odyssey 410 QR en 6 points

1. A l'entrée de la cabine avant, la hauteur sous barrots est de 1,92 m. Le lit double mesure 2 m long et 1,50 m de large.
2. Dans le carré, la hauteur sous barrots est pratiquement constante : 1,95 m au niveau de la descente, 1,95 m sur l'avant.
3. Toujours dans le carré, la banquette tribord mesure 2,30 m de long et 0,60 de large, une fois les dossiers enlevés.
4. La table repas

mesure en position repliée : 1,23 m de long, 0,41 m de large. Abattant déplié, sa largeur passe à 0,82 m.

5. Sur tribord, la hauteur sous barrots dans l'unique cabinet de toilette est de 2 m.
6. Les deux cabines arrière sont identiques. A l'entrée, la hauteur sous barrots est de 1,93 m. La couchette double mesure 2 m de long sur 1,35 m de large.



▲ En 27 secondes, le tirant d'eau passe de 1,37 m à 2,97 m.

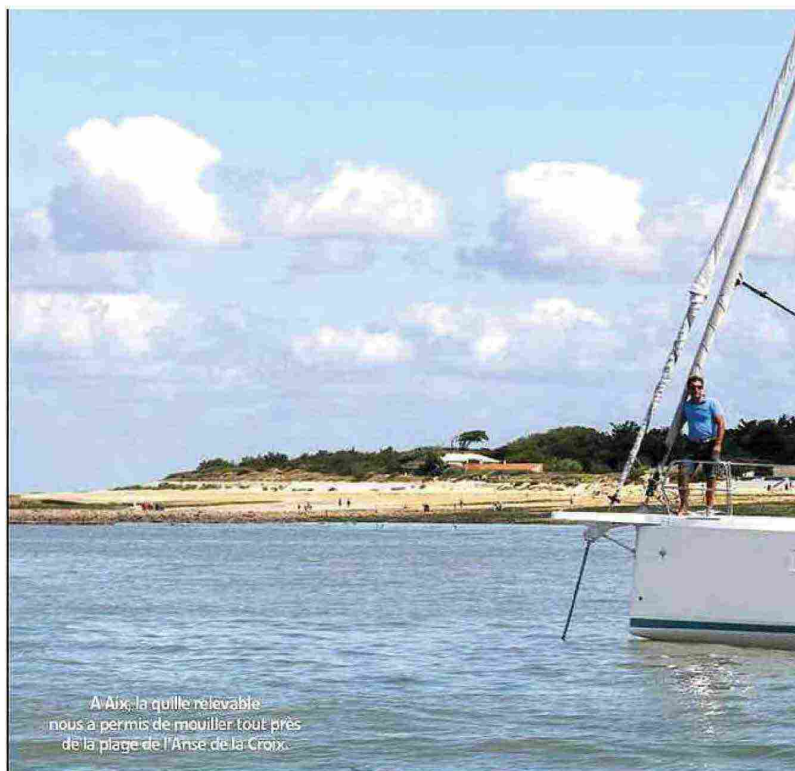
la même stabilité que celle à grand tirant d'eau. Certes, la QR (1 800 kg contre 2 000) permet d'obtenir un centre de gravité plus bas (80 cm). Si ce n'est que l'on gagne d'un côté ce que l'on perd de l'autre en raison de la présence d'un vérin surdimensionné complété par une structure renforcée. Bref, au final, on se retrouve avec deux bateaux de même déplacement.

La parenthèse étant fermée, place à la navigation et au plan de pont dont j'avais oublié les particularités. La première, qu'il était plus pratique de passer par le rouf plutôt que par le passavant pour négocier le déplacement au niveau du bas-hauban. La seconde, qu'il était plus long mais plus facile d'accéder au cockpit par l'arrière plutôt que par les côtés. Lors des essais des Sun Odyssey 440 et 490, nous avons déjà évoqué la bonne idée de Philippe Briand inspirée du Maxi 72 Alegre : utiliser des passavants descendant en pente douce depuis pratiquement le maître bau jusqu'aux postes de barre. Ils s'étaient révélés un plus pour utiliser le winch de génois proche du barreur et encore un bon point pour les bateaux équipés d'un bimini où la circulation par l'arrière facilitait les déplacements.

UN BATEAU SAIN, STABLE SUR SA ROUTE

Pour l'heure, dans le port des Sables, tout est paré. Antoine et Fix ont sorti le code 0, l'ont amuré sur la delphinère sur l'avant du point de fixation de l'enrouleur de génois, installé ses écoutes et les bouts de manœuvre de l'emmagasineur Seldén. Il est important de préciser que la version Performance est dotée d'une belle garde-robe signée Technique Voile faisant appel à un tissu de chez Dimension Polyant pour la GV et le génois. Baptisé Laminé Flex, il est un bon compromis entre des voiles de croisière et de régates. Au niveau de la bouée du Nouch, la grand-voile monte facilement en utilisant le winch électrique Harken situé au niveau de la descente sur bâbord. Puis, une fois négocié les Barges, mis le cap sur Port-Joinville, le code 0 est déroulé. Rapidement, le Sun Odyssey révèle sa personnalité. Celle d'un bateau sain, stable sur sa route, mais également très plaisant et doux à barrer malgré la présence des deux safrans. Et par seulement 15 nœuds de vent, la vitesse dépasse les 7,5 nœuds. C'est dire qu'un vent de bonheur souffle dans le cockpit où chacun a trouvé sa place. Fix s'est installé sur le banc sous le vent suffisamment long pour s'allonger confortablement. Assis au vent, Antoine profite de la présence de la table médiane à deux équipets pour se caler.

Côté winches, des Harken self tailing, ceux fixés au niveau de la descente et du cockpit se révèlent bien positionnés et d'une puissance suffisante. En revanche côté barre, une mauvaise surprise m'attend. Debout, derrière l'une des deux barres à roue en composite,



A Aix, la quille relevable nous a permis de mouiller tout près de la plage de l'Anse de la Croix.



A Ars, on a tous levé nos verres pour accompagner les huîtres achetées au Martray.

LE SUN ODYSSEY 410 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Sun Odyssey 410	Océanis 41.1	Bavaria CR.41	Dufour 412 GL
LONG. DE COQUE	11,99m	11,98 m	11,99 m	12,48 m
LARGEUR	3,99 m	4,20 m	3,96 m	4,20 m
TIRANT(S) D'EAU	1,37/2,97 m	2,19 m	1,65/2,05 m	2,10 m
DEPLACEMENT	7 800 kg	7 836 kg	8 680 kg	8 940 kg
SV AU PRES	77,60 m ²	82 m ²	82 m ²	71 m ²
ARCHITECTE(S)	Marc Lombard	Finot/Conq	Farr Yacht Design	Umberto Felci
MATERIAU	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre
CONSTRUCTEUR	Jeanneau	Bénéteau	Bavaria	Dufour
PRIX DE BASE	201 576 €	178 440 €	177 480 €	188 132 €

L'avis de Voile Magazine. Dernier sorti dans la famille des 40 pieds, le Sun Odyssey 410 Performance affiche en version quille relevable le plus grand des tirants d'eau. C'est un plus au niveau des performances. En termes de prix, il se situe au-dessus des concurrents.



Cazavant, champion du monde du Fier

Méconnu, affublé à tort d'une mauvaise réputation en raison de son chenal capricieux, le nouveau port d'Ars, officiellement port de la Criée, est un havre de paix en pleine nature, capable d'accueillir des bateaux jusqu'à 14 m de long et 2 m de tirant d'eau. C'est là que nous avons décidé de passer une nuit tout en profitant, avant le dîner, de l'animation du vieux port distant de seulement 300 mètres. Ouvert en 1994, il est rare que le port de la Criée refuse des bateaux visiteurs qui profitent ici de sanitaires, d'eau et d'électricité.

Sur un tout autre registre, le fier d'Ars, à découvrir au lever du soleil, est intimement lié à la personnalité de deux figures locales aujourd'hui disparues : Tatavo et Gaston Cazavant. Le premier s'est fait connaître par ses tableaux de l'île de Ré. Le second, décédé en 1989 à 82 ans, par les bateaux qu'il construisait dans son petit chantier situé sur le port. Sa production la plus connue, le Cazavant, dont il démarra la construction en 1938. Sa coque à bouchains longue de 5,30 m, équipée d'une dérive, qui rappelle par ses formes celles du Caneton Brix, est parfaitement adaptée à la configuration du Fier dont les bancs de sable et les parcs à huîtres imposent un faible tirant d'eau. Aujourd'hui, si bon nombre de Cazavant, dont la construction fut reprise par son petit neveu Pascal Goumard, ont disparu, quelques irréductibles



Avant le départ,
Borgnefesse, champion
du Monde 2019.

continuent de naviguer en participant au début de chaque mois d'août au championnat du Monde des Cazavant. Terme bien pompeux pour désigner cette régata bon enfant organisée par le plus ancien club de voile de la région (1955), le CNAR.

Le samedi 3 août, ils n'étaient que huit à participer à la 52^e édition de ce championnat du Monde remporté par *Borgnefesse*, un Cazavant en polyester, fidèle du coin, abonné aux premières places.

A voir... et à revoir !

il n'y a rien à redire. La vision sur l'avant est bonne et l'on dispose de petites cales fixées sur le plancher pour se bloquer les pieds. Mais pour s'asseoir derrière la barre, rien n'a été prévu. On pourra toujours répondre que l'on ne barre plus. Que bon nombre de plaisanciers confient cette mission au pilote. N'empêche qu'il serait vraiment dommage, sur une carène performante telle que celle du 410, de se priver de ce plaisir. Sous code 0, on s'était régalés. Il en sera de même sous génois et grand-voile à un ris, voilure imposée par la montée de la brise. Au près débridé, les volées d'embruns courent sur le passavant pour finir leur course au niveau du poste de barre, là où l'on peut agir à la fois sur l'écoute de génois et de grand-voile. Pour cette dernière, on pourrait polémiquer sur l'absence de barre d'écoute, remplacée à bord par une simple pantoire en Spectra.

SUPPRIMER LES EQUIPETS SUPERIEURS DU CARRE

Elle ne nous a pas gênés dans la mesure où nous disposions d'un hale-bas puissant et rigide. Au final, c'est à près de 8 nœuds de moyenne que nous faisons notre entrée dans Port-Joinville, plein à ras bord en raison d'un avis de grand frais annoncé pour le lendemain. Après un passage par la capitainerie, par l'épicerie, par le Bar de l'Escadrille, il ne nous reste plus qu'à profiter sans modération des aménagements du 410 déclinés sur notre bateau en trois cabines et un cabinet de toilette. Ce qui frappe dans le carré, c'est la clarté apportée par les quatre hublots intégrés au bordé, les deux panneaux ouvrants du rouf et l'impression d'espace. Plus qu'une impression, une certitude qui s'explique par le choix de supprimer les équipets supérieurs d'un bord comme de l'autre. La formule porte ses fruits en permettant une vue sur la mer sans obstacle, que l'on se tienne assis ou debout. Pourtant, toujours dans le carré, les rangements ne manquent pas. Toute la banquette tribord en U capable d'accueillir quatre personnes autour de la table à deux abatants abrite des coffres complétés par les placards et tiroirs situés sur l'avant de la cuisine. De plus, il suffit de soulever l'un des éléments des planchers pour accéder par exemple à un logement à bouteilles. Et sur un tout autre registre, toujours en soulevant un plancher, d'opérer, au cas où, sur le groupe de pression d'eau. Pour clore le chapitre rangements, évoquons les trois cabines : deux symétriques sur l'arrière, l'autre sur l'avant. Toutes trois offrent un bel espace, XXL pour celle de l'avant. Mieux encore, et fait rarissime, elles débordent aussi d'équipets. A titre d'exemple, la cabine avant dévoue au propriétaire offre sur tribord, à l'entrée, deux placards haut et bas identiques à ceux mis en place dans les cabines arrière. Sur bâbord, encore un placard à trois étaères complété



La photo parle d'elle-même. Sur l'avant de la cuisine, la capacité de rangement est impressionnante, déclinée en tiroirs et placards.



L'écoute de GV peut se régler depuis le poste de barre.



Il est très difficile de s'asseoir derrière la barre.



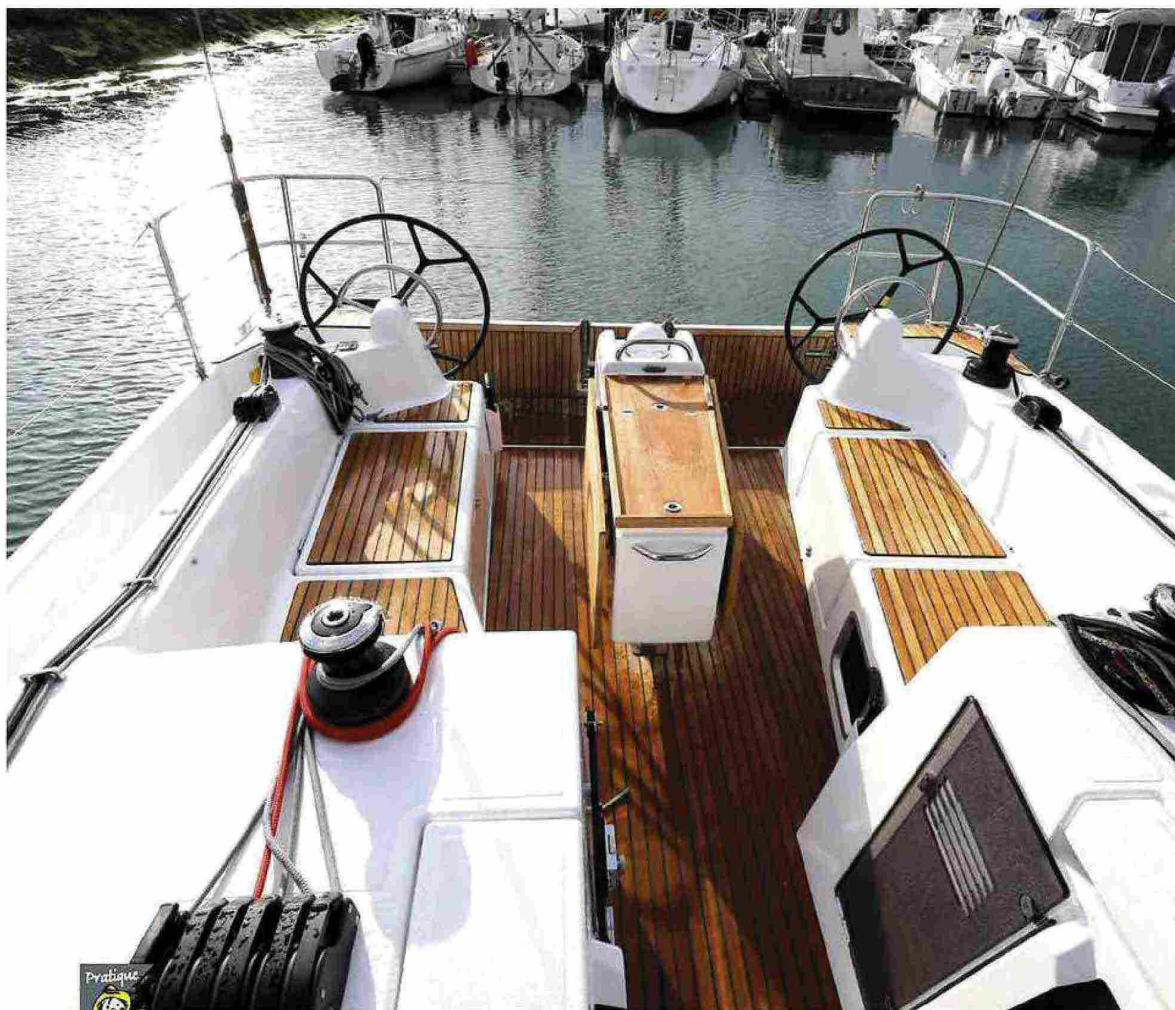
Les panneaux de fermeture de la descente restent à poste.



La longueur des bancs du cockpit permet de s'allonger.



Un panneau sur la banquette permet de visualiser le vérin.



A l'image des 450 et 490, les passavants descendent en pente douce jusqu'au tableau, l'accès au cockpit se faisant par l'arrière.



L'accès au groupe d'eau se fait en soulevant un élément de plancher.



Toujours utile, un vide-poches avec un haut rebord proche de la descente.



Le coffre central permet de stocker de grandes bouteilles de gaz.



Le tableau arrière bascule pour faire office de jupe avec échelle de bords.