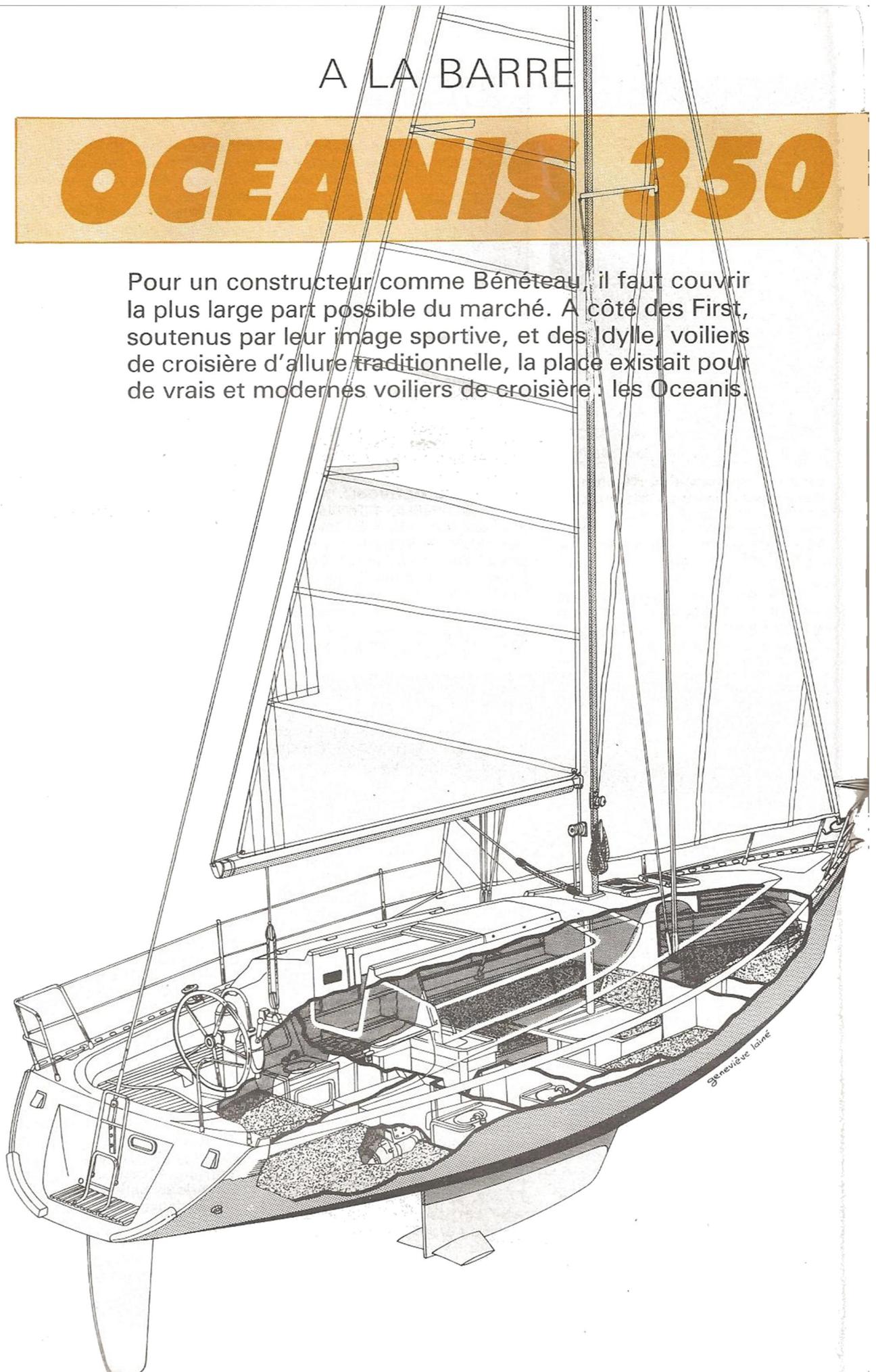


A LA BARRE

OCEANIS 350

Pour un constructeur comme Bénéteau, il faut couvrir la plus large part possible du marché. A côté des First, soutenus par leur image sportive, et des Idylle, voiliers de croisière d'allure traditionnelle, la place existait pour de vrais et modernes voiliers de croisière : les Oceanis.



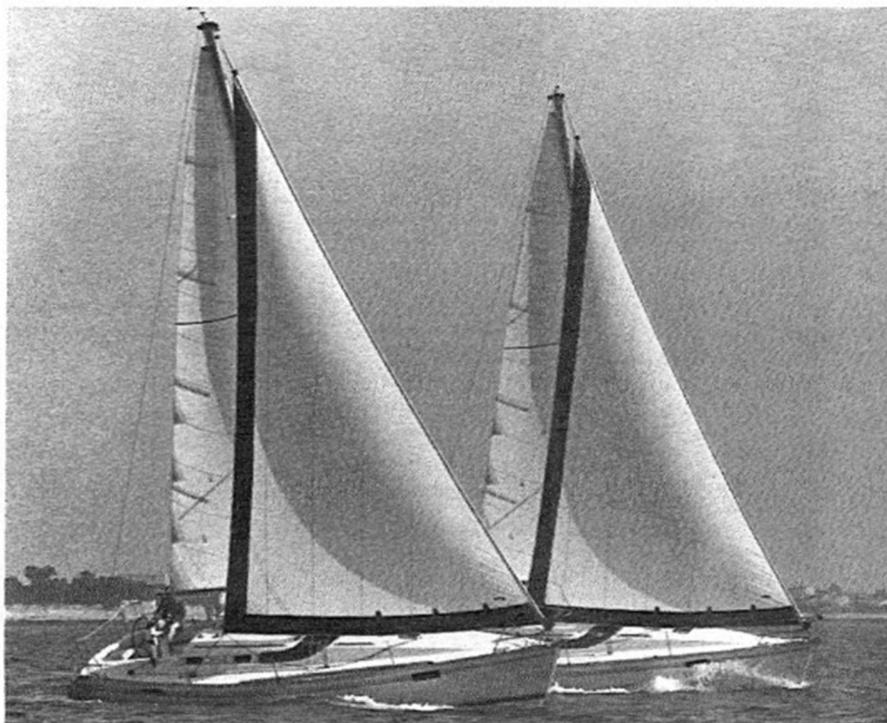
On a souvent cherché à opposer la démarche du coureur, à l'afût du moindre progrès, à celle de l'amateur de croisière, auquel on propose volontiers un confort à l'ancienne, notion totalement erronée pour qui a connu la plaisance « en bois ». Ce débat entre progrès et tradition s'est développé au sein même du chantier Bénéteau où le client avait le choix entre les First, très modernes et issus de la course, et des voiliers de croisière beaucoup plus classiques comme les Evasion ou les Idylle. Il faut dire que le bateau de papa bénéficie d'une certaine nostalgie des plaisanciers, à l'instar des confitures de grand-mère.

En créant sa nouvelle gamme Oceanis, le constructeur vendéen n'a pas hésité à bousculer quelques préjugés. Cette nouvelle génération de croiseurs est résolument moderne, c'est-à-dire fonctionnelle. Lorsqu'on examine l'Oceanis 350 élément par élément, le nombre de novations réelles est relativement limité et certaines semblent relever du détail. Qu'il s'agisse de la jupe arrière ou du foc à enrrouleur, voire de la douche extérieure pour se rincer après le bain, il n'y a là rien de vraiment nouveau. Ce qui change avec ce modèle, c'est la volonté de proposer un voilier de croisière qui ne soit ni une caricature du bateau de course, ni un fifty, ni un coffre-fort marin pour les émules de Moitessier, mais un heureux compromis entre des performances sous voiles correctes et un véritable confort à base de volume, de lumière et d'aération.

L'architecture de la coque elle-même tient compte des éléments humains. Philippe Briand a concilié l'amour-propre du plaisancier qui « n'aime pas se faire gratter » avec la tendance générale à embarquer « tout ce qu'il faut », c'est-à-dire beaucoup plus de poids que l'armement normal prévu. Pour le confort, la gîte est également calculée à des angles modérés, avec une coque large à la flottaison et une surface de

Le Minitel prend la barre

Vous naviguez sur un Gin-Fizz. Retrouvez le « A la barre » de ce voilier en composant sur votre Minitel le 36.15 puis le code BATEAUX. Seront alors indiqués les essais réalisés de cette unité avec les numéros correspondants de la revue Bateaux et comment vous pourrez les commander par correspondance.



Duel bord à bord : la quille à ailettes fait jeu égal avec l'aileron profond.

voilure limitée évitant les réductions fastidieuses.

Le dessin du pont et surtout du rouf ne manque pas d'ingéniosité. En fait, il s'agit d'un rouf en sifflet, mais toute la partie à l'avant du mât disparaît, par contraste avec la moitié arrière soulignée par son grand pare-brise, ses hublots et ses décorations latérales. Ainsi paré l'Océanis 350 reste élégant, ce qui n'est pas le cas de nombreux voiliers à vocation tranquille trop marquée.

La quille à ailettes : plus courte mais aussi rapide

Dans le domaine de la réduction du tirant d'eau, critère important pour de nombreux plaisanciers croiseurs, Bénéteau a déjà adopté plusieurs solutions comme le biquille, la quille pivotante et même le double safran, mais jamais celle du dériveur lesté qui pose des problèmes de fabrication et d'entretien tout en réduisant les performances et plus particulièrement la remontée au vent. Pour l'Oceanis 350, le chantier a retenu, à côté du quillard normal au tirant d'eau raisonnable, une option quille à ailettes, que Philippe Briand était bien placé pour concevoir du fait de ses travaux dans les 12 m JI. Cette configuration permet, théoriquement, de supprimer trente centimètres de tirant d'eau sans altérer les qualités sous voiles.

Alléchés par cette affirmation, nous avons bien évidemment décidé de la vérifier dans la pratique en con-

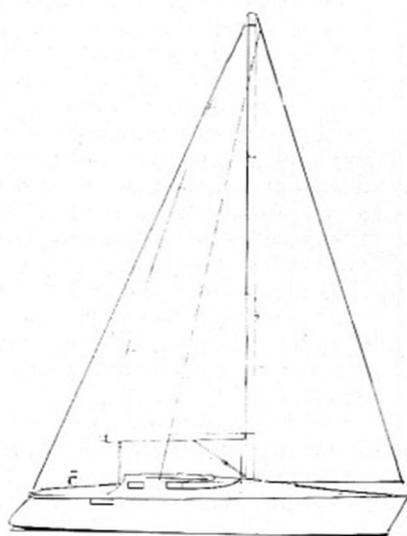
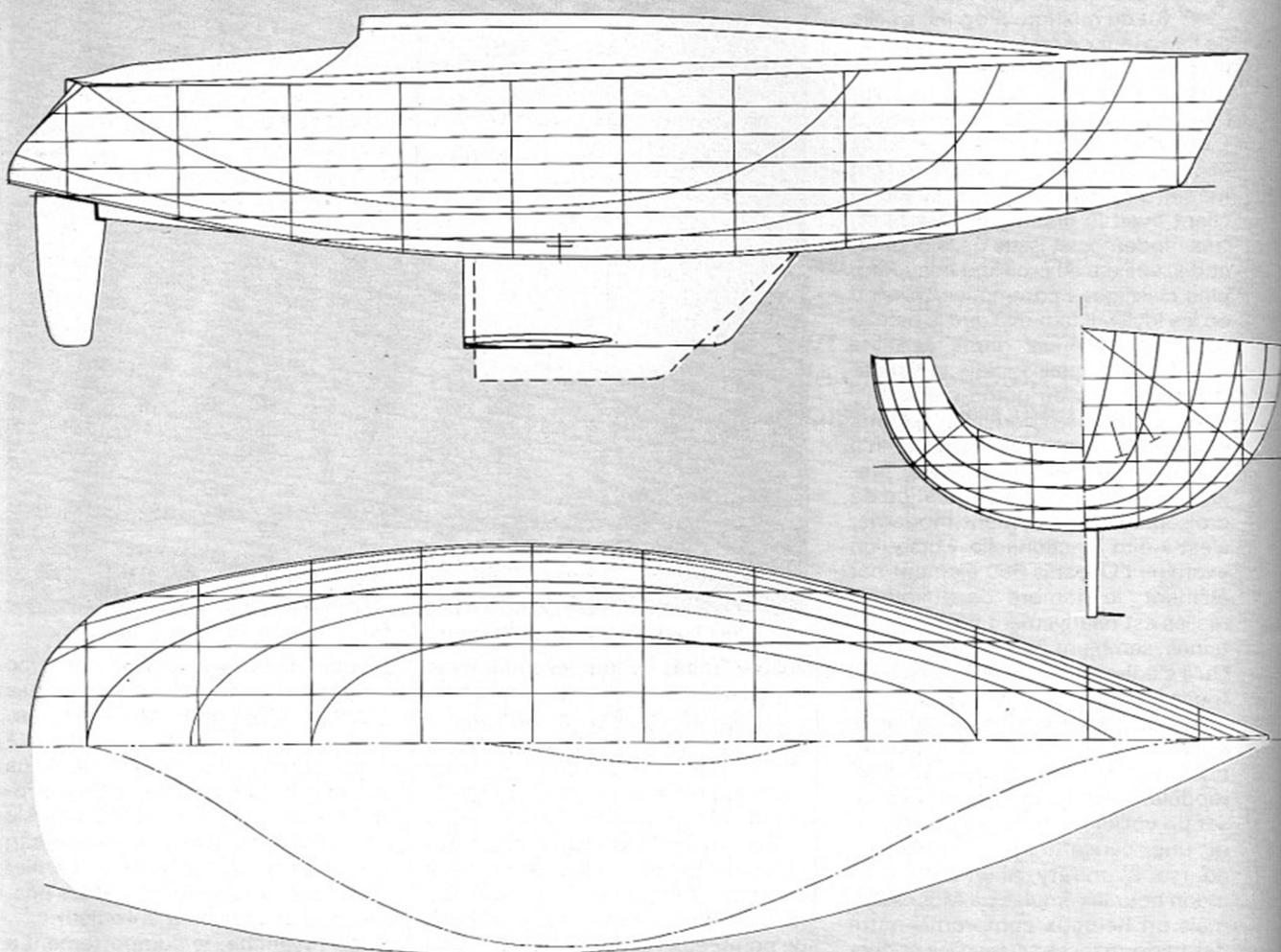
frontant deux Oceanis 350, l'un avec un aileron normal, l'autre avec des ailettes. Il faut bien admettre que, malgré de nombreux duels bord à bord et à toutes les allures, nous n'avons pas pu attribuer de supériorité notable à l'un ou l'autre modèle en matière de vitesses, ou de cap pour la remontée au vent, ce dernier étant déjà un peu limité par les possibilités du génois à enrrouleur.

En revanche, le comportement à la barre se trouve modifié par la présence des ailettes, et la facilité d'évolution, appréciée sur les 12 m JI, se traduit ici par une certaine instabilité de route un peu contradictoire avec un programme de croisière. Nous avons même eu l'impression que la portance des ailettes, si efficaces comme plans antidérive, engendrait un mouvement de lacet accentuant le tangage ou l'effet des corrections de barre. Heureusement, ces phénomènes restent dans des limites parfaitement acceptables et sont certainement très amortis sur une coque armée en croisière avec ses pleins de provisions et de matériel.

Par ailleurs, la sensibilité de barre de ce modèle souffre un peu du montage d'un système de câble « push-pull » entre la barre à roue et le safran. On ne sent pas aussi bien le bateau qu'avec des commandes classiques par drosses, mais la présence des deux cabines arrière aurait compliqué une installation de ce type.

Nous avons utilisé nos Oceanis 350 plusieurs jours, en particulier pour un convoi entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et La Rochelle,

Plans de formes



effectué sur le modèle à ailettes. Nous avons beaucoup apprécié la puissance de la coque qui se cale résolument à une quinzaine de degrés de gîte au près et marque les risées en accélérant, à condition de ne pas atteindre le survolage. Comme toutes les coques dotées d'un pic marqué dans la courbe de stabilité, celle de l'Oceanis 350 prévient de manière sans équivoque lorsqu'elle est trop toilée en « levant la patte ». Il suffit de rouler un peu de génois pour retrouver une gîte et un équilibre de voilure convenables.

Du fait de la modération de la surface de voilure, l'équipage dispose d'une bonne marge avant d'être obligé de réduire. En dessous de dix nœuds de vent, il faut même avouer

que l'on aimerait pouvoir rajouter de la toile, surtout lorsqu'on tombe sur du clapot résiduel. Cette coque large qui aime passer en force n'apprécie guère d'être sous-alimentée et la voilure de base n'est pas faite pour finasser dans les petits airs.

Une coque puissante et raide à la toile

Jusqu'à vingt nœuds de vent réel, l'Oceanis 350 porte toute sa toile au près, à condition de bien étarquer la grand-voile pour l'aplatir. Dans une optique croisière, l'absence de ridoir à volant pour régler le pataras se justifie, mais ce dernier doit rester suffisamment raide pour éviter que le mât ne cintre dans le mauvais sens.

OCEANIS 350

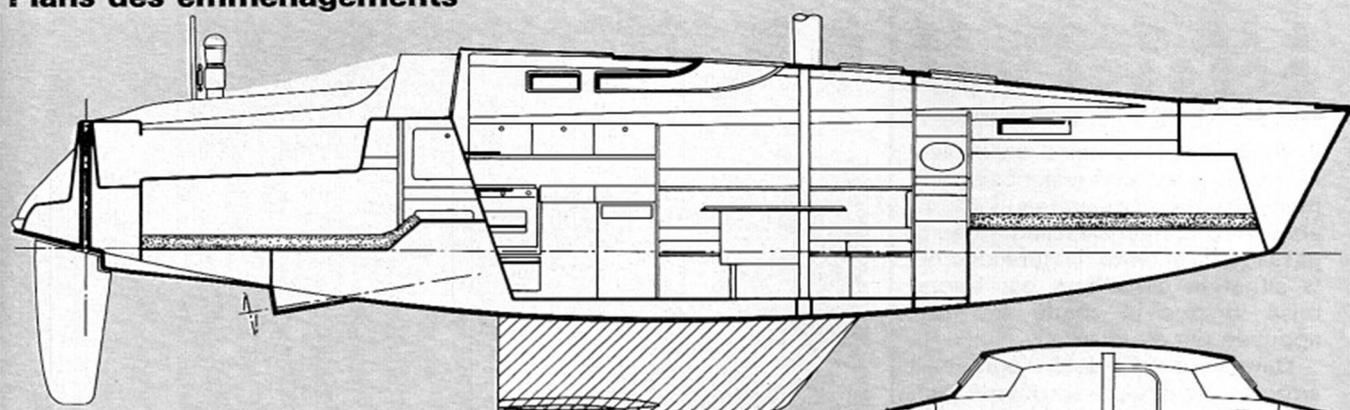
Architecte : Philippe Briand ; **constructeur :** Bénéteau, ZI des Mares, BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez.

Prix : version quillard avec grand-voile, génois enrouleur, tourmentin, guindeau, moteur Diesel Volvo 2002

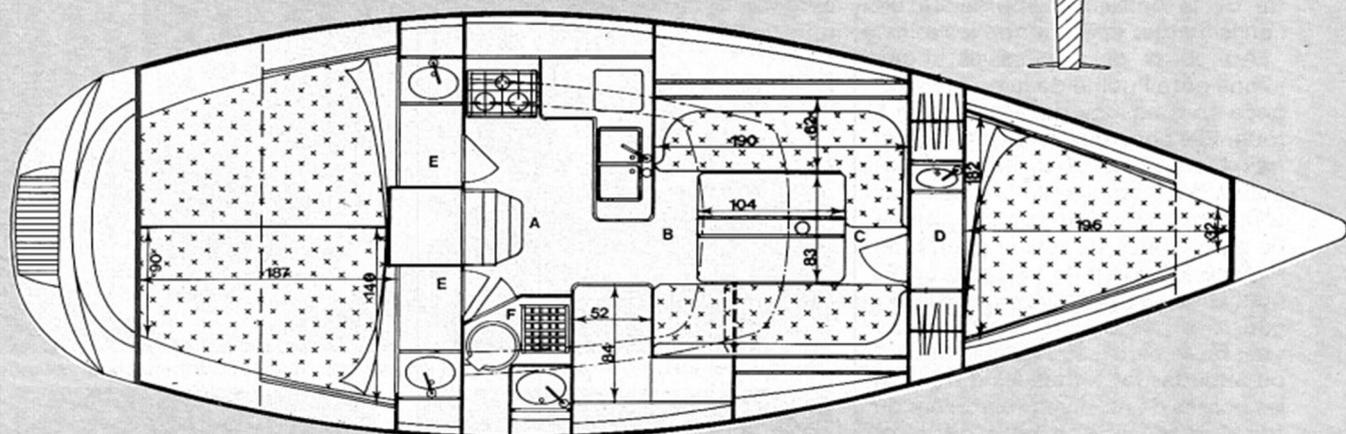
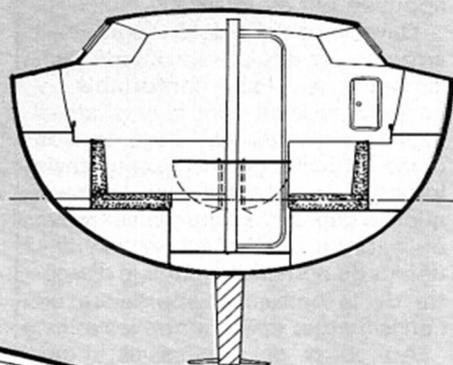
18 ch, 435604,94 F ; avec Yanmar 2 GM 18 ch, 444394 F ; avec Yanmar 13 GM 27 ch, 458151 F ; avec Volvo 2003 28 ch, 450087 F.

Options : gréement de spi, 3102 F ; tangon, 2700 F ; spi, 10435 F ; réservoir d'eau supplémentaire, 4200 F ; capote de descente, 4200 F ; groupe froid sur moteur, 16950 F.

Plans des emménagements



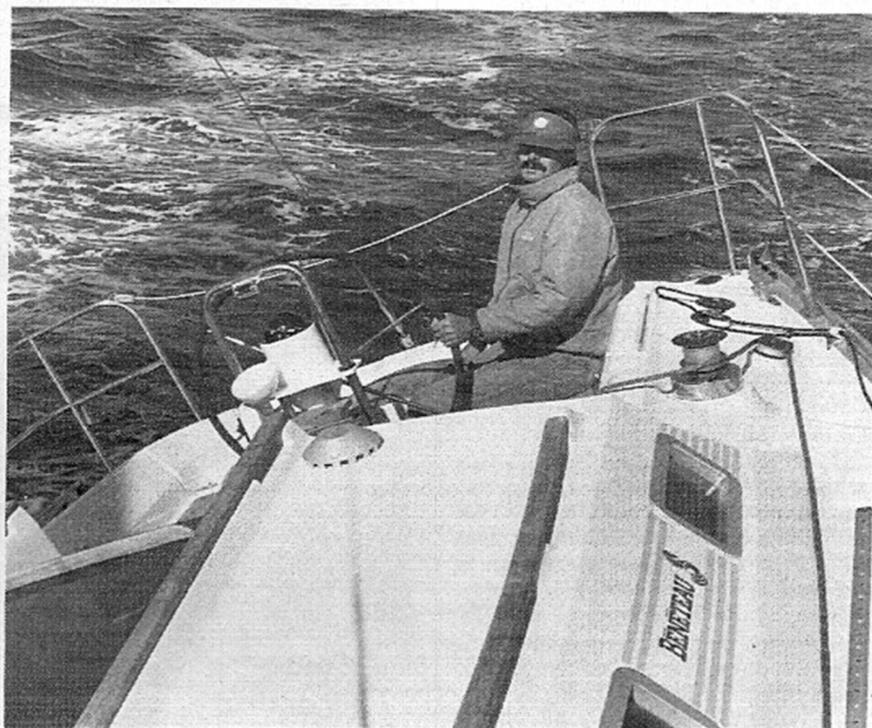
HAUTEURS SOUS BARROTS		
A	Descente	2,05m
B	Ar. Carré	1,90m
C	Av. Carré	1,78m
D	Poste Avant	1,82m
E	Cabine Arrière	1,80m
F	Toilette	1,76m



Grâce aux deux étages de barres de flèche, les cadènes de haubans ne gênent pas pour border le génois bien à plat au plus près. Il faut même éviter de faire porter la toile contre les haubans, car cette coque a besoin de puissance vélique et ralentit fortement lorsque le foc est bordé trop plat. Il est évident que la présence d'un enrouleur qui empêche de raidir parfaitement l'étai accentue le phénomène. Le barreur doit donc éviter de piper, d'autant plus que le passage de la coque dans les vagues est plus aisé avec une certaine gîte. Lorsqu'elle se redresse, il arrive que l'étrave ricoche en se manifestant par un plouf sonore qui stoppe la progression au vent, surtout lorsque la brise est moins forte que la mer.

L'Oceanis 350 réagit rapidement à la moindre correction donnée sur la barre à roue de diamètre un peu réduit par rapport à la mode actuelle. Au près, on arrive à ne tenir la barre que par intermittence en agissant par toutes petites touches pour rectifier le cap. Au portant, cette coque est sensible au mouvement des vagues,

Assis bien à l'arrière, le barreur est rarement mouillé.



A LA BARRE DE OCEANIS 350

et surtout sur la version avec ailettes où le barreur doit rester constamment attentif, car le bateau loffe ou abat avec la même facilité après le passage de la crête. Naturellement, la situation s'améliore par bonne brise lorsque la coque est bien appuyée par sa voilure.

Dans le cockpit doté d'agréables arrondis, les équipiers trouvent facilement une place confortable, y compris assis au vent sur les larges hiloires inclinées. Un siège en dos d'âne est prévu pour le barreur, mais lorsqu'il veut s'asseoir sur les banquettes latérales, le dossier se trouve un peu trop loin pour se caler. A défaut de pouvoir agrandir le diamètre de la barre, on appréciera un coussin assez épais contre les reins.

Au cours de nos essais, nous avons noté l'utilité de la grosse poignée en tube inox devant la barre à roue. Elle constitue un point d'appui très bien placé pour les déplacements de l'équipage dans le cockpit. L'Oceanis 350 est également pourvu de deux paires de mains courantes en teck à l'arrière du rouf et près du mât. Grâce à leur présence et à la largeur des passavents, les équipiers vont facilement jusqu'au pied du mât où aboutissent toutes les drisses et les bossés de ris. Avec l'enrouleur de foc de série et son bout de commande renvoyé au cockpit par des poulies fixées directement sur le calepieds alu, il n'y a pas besoin d'aller à l'avant pour changer de foc.

L'option croisière a bien été prise jusqu'au bout et de cette manière les surfaces du pont et du rouf restent parfaitement dégagées pour l'agrément de l'équipage. Nous avons été surpris de voir que le chantier demandait un supplément pour les winches auto-enrouleurs. Sur un modèle qui se veut spécialement étudié pour la facilité de manœuvre, on peut difficilement se passer d'un équipement de ce genre. L'acheteur doit également rajouter l'échelle de bain, complément indispensable si l'on veut profiter pleinement de l'aménagement de la jupe arrière.

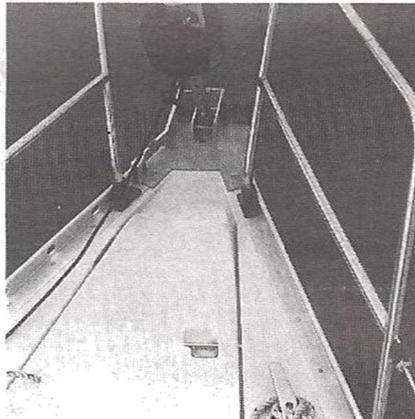
En revanche, le guindeau à main situé dans le coffre à mouillage est monté en standard et l'Oceanis 350 comporte même un davier à rouleau pour le mouillage par l'arrière sur le coin bâbord du tableau. Depuis longtemps, nous déplorons la fragilité des angles de jupe particulièrement exposés lorsqu'on se met l'arrière au ponton et pendant certaines manœuvres. Les bourrelets de protec-



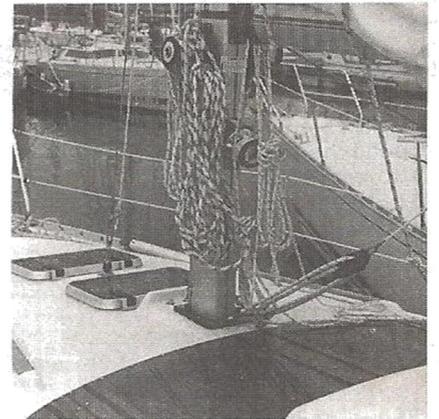
Pas de renvoi de drisses au cockpit, tout se passe au pied du mât.



Pour le confort du bain : une échelle en option, mais une douche en standard.

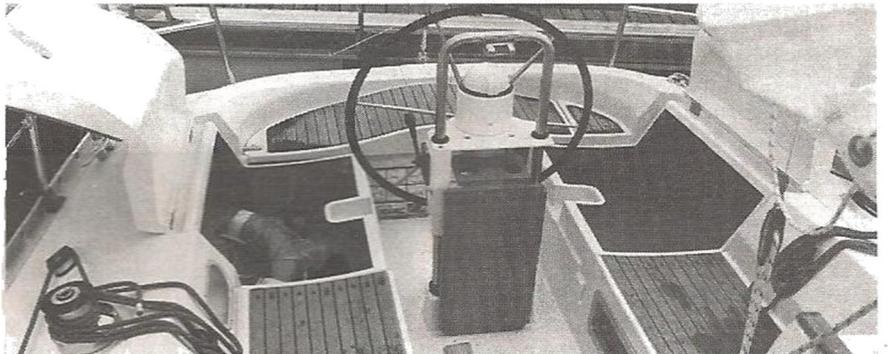


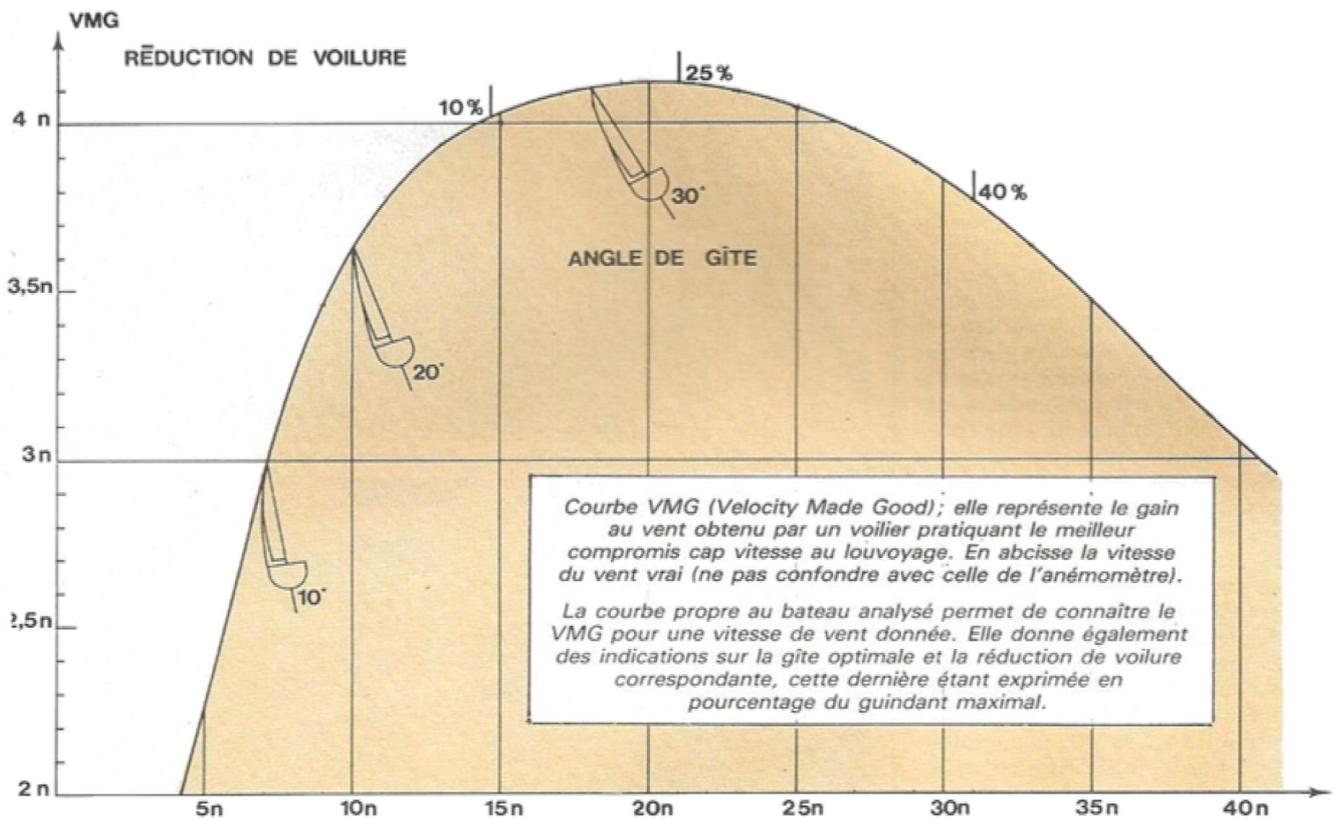
Le coffre à mouillage comporte un guindeau à main d'origine.



Il faudra rajouter quelques bandes antidérapantes sur le pare-brise.

Avec le foc à enrouleur, les coffres à voiles offrent un volume suffisant.

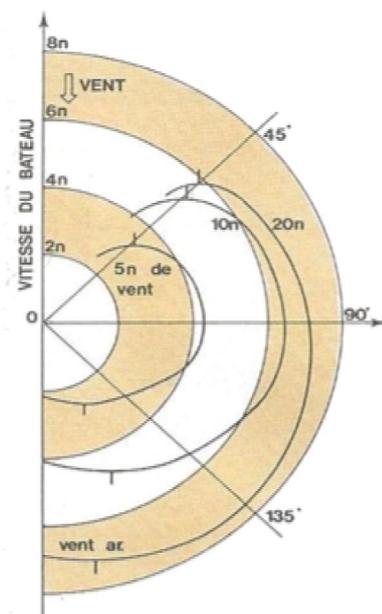




Les trois polaires ci-dessous représentent la vitesse de l'Oceanis 350 en fonction du gisement, et pour trois vitesses différentes du vent réel.

Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires représentent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue.

La distance du point 0, pôle ou origine, au tiret représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale, la progression équivalente plein vent arrière, ou contre le vent (VMG).



LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Dessinée par Philippe Briand, la carène de l'Oceanis 350 ne fait guère de concession à la course, et sa conception apparaît tournée vers la recherche du confort et de l'habitabilité en croisière. Le demi-angle d'entrée d'eau à la flottaison est important à 21°, et des sections bien pleines et rondes naissent en arrière des entrées d'eau en U et du brion émergé. Ce dernier détail donne la fausse impression d'un bateau toujours léger, accentuée par une ligne de flottaison peinte résolument très haute.

Modérément voilé, l'Oceanis 350 reçoit un gréement en tête avec un mât à deux étages de barres de flèche. Le triangle avant est sensiblement supérieur à la surface de la grand-voile, ce qui paraît logique pour un bateau conçu à l'origine pour être équipé d'un enrouleur de foc. Le safran au contour elliptique est suspendu pratiquement sans aileron. Mais le détail le plus intéressant sur le bateau de nos essais était bien entendu la quille munie d'ailettes sur sa partie arrière. La résistance de ces ailettes en fonte en cas de talonnage violent sur des rochers nous laisse toutefois dubitatifs.

Les éléments de comparaison qui apparaissent dans notre tableau habituel ont été calculés pour la quille à ailettes. En revanche les simulations de vitesse et notre parcours de 20 milles sur ordinateur ont été établis avec la quille classique. Nos essais ayant montré une égalité parfaite entre les deux types de quille, on pourra considérer que les vitesses peuvent être utilisées pour les deux versions.

Les trois polaires, dessinées pour 5, 10 et 20 nœuds de vent réel, nous montrent que le meilleur VMG au près sera trouvé pour un angle de remontée très proche de 45°. La plus grande vitesse sera obtenue au vent de travers par vent faible à médium, alors que pour 20 nœuds de vent elle sera logiquement obtenue au grand largue sous spi. Toujours nettement supérieure à 6 nœuds pour 20 nœuds de vent, la vitesse de l'Oceanis dépasse encore cette valeur pour 10 nœuds de vent, ce qui lui permet de bonnes moyennes en croisière. On peut noter que le VMG au près reste supérieur à 4 nœuds pour une vitesse du vent comprise entre 14 et 26 nœuds.

Rémi TRISTAN ■

A LA BARRE DE OCEANIS 350

tion prévus par le constructeur résolvent la question de manière tout à fait satisfaisante tout en restant plutôt discrets.

Ils se révèlent par ailleurs assez utiles car l'Oceanis 350 n'est pas particulièrement commode à manœuvrer au moteur en marche arrière. L'hélice tripale développe un couple important, de telle sorte que, sur le mauvais bord, le bateau refuse obstinément d'obéir au safran à moins d'avoir acquis une vitesse déjà importante. Là encore, nous avons affaire à des bateaux neufs presque vides et l'on peut penser qu'une coque plus enfoncée offrirait plus de résistance au dérapage.

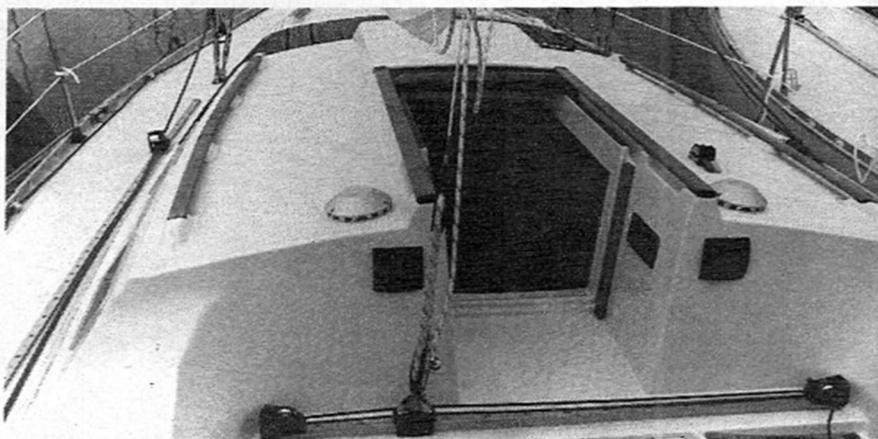
La longueur de flottaison importante permet de disposer d'une vitesse intéressante au moteur en régime de croisière. Il en est de même sous voiles où, à condition qu'il y ait un peu de brise, ce voilier réalise de belles moyennes. Dans ce domaine, il répond bien à ses ambitions de croiseur rapide.

Un intérieur baigné de lumière

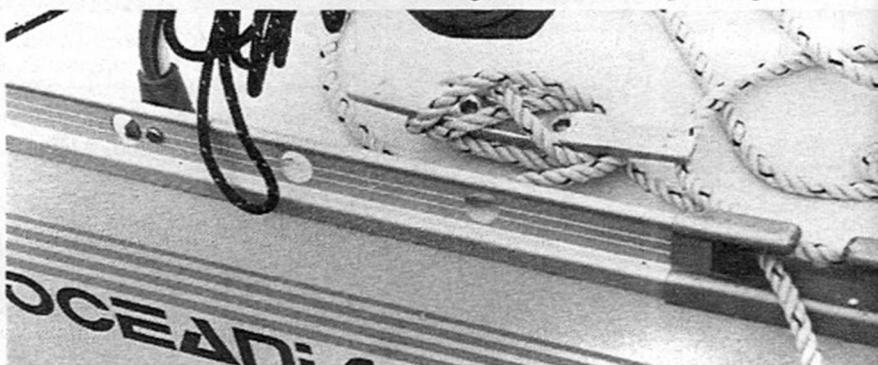
Au port, la descente est profonde, mais les quatre marches se descendent sans problème. A la gîte en mer, on se rend compte que leur largeur va en se rétrécissant vers le bas alors que l'inverse serait souhaitable. Fort heureusement, deux bonnes poignées permettent de se tenir, tout en cherchant un point d'atterrissage convenable pour ses pieds. La caractéristique principale, à l'intérieur du bateau, c'est la clarté ambiante, grâce à la lumière du jour pénétrant par de nombreux endroits. Le principal apport provient du grand pare-brise au pied du mât, mais le capot coulissant en plexiglas de la descente contribue de façon non négligeable à l'éclairage.

Cette communication avec l'extérieur n'est pas à sens unique et nous avons remarqué qu'en navigation, on voyait parfaitement la mer par le pare-brise à partir du carré, assis sur la banquette au vent avec un peu de gîte. Les volets coulissants en bois dans le doublage du rouf constituent une trouvaille de génie pour se protéger des ardeurs du soleil ou même d'un lampadaire de port gênant. Les autres ouvertures peuvent être occultées par des rideaux fixés par des boutons à pression.

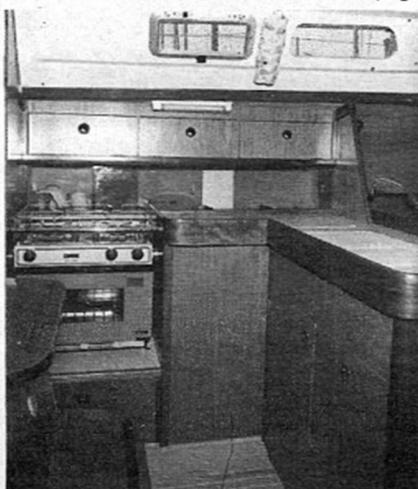
La volonté d'innover avec cette



Le chariot d'écoute est bien aménagé avec ses coinçeurs intégrés.



Il ne faut pas avoir de trop grosses amarres à tourner à l'arrière.

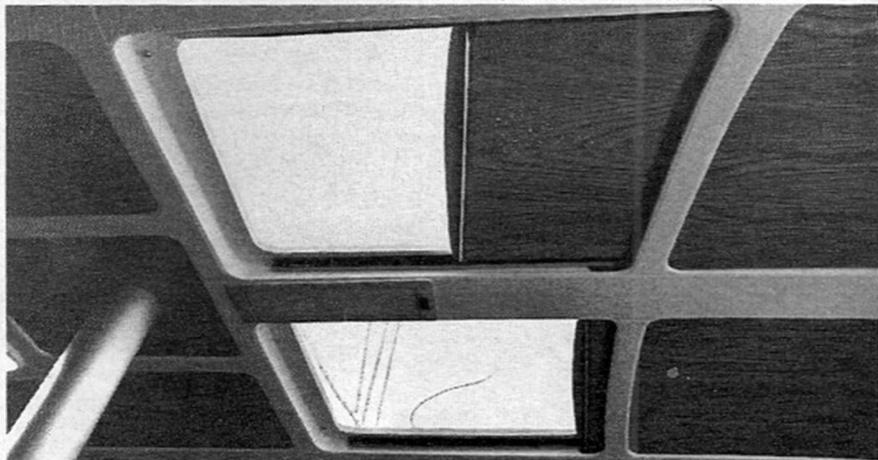


Une cuisine pourvue de rangements pratiques et d'un hubot ouvrant.



La navigation dans un fauteuil! Le siège amovible se tourne de 90°.

Des volets coulissants en bois masquent la lumière du pare-brise.



ELEMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Oceanis 350	Feeling 10.40	Espace 990
Longueur de la coque	10,10 m	10,40 m	9,90 m
Longueur à la flottaison (L) .	8,98 m	9,20 m	8,44 m
Bau maximal	3,43 m	3,61 m	3,38 m
Bau à la flottaison	2,81 m	3,01 m	2,81 m
Franc-bord avant	1,14 m	1,12 m	1,22 m
Franc-bord milieu	0,97 m	1,00 m	1,22 m
Tirant d'eau minimum	—	—	—
Tirant d'eau maximum	1,34 m	1,87 m	1,59 m
Tirant d'air	13,92 m	14,64 m	13,70 m
Déplacement en charge (D) .	6 150 kg	6 750 kg	5 320 kg
Poids en ordre de marche . .	5 025 kg	5 600 kg	4 425 kg
Poids du lest	1 800 kg	2 000 kg	2 088 kg
Nature du lest	Fonte	Fonte	Fonte
Poids de la dérive	—	—	—
Nature de la dérive	—	—	—
Largeur des passavants	0,45 m	0,53 m	0,70 m
Catégorie de navigation	1 ^{re}	1 ^{re} n° 2516	2 ^e n° 2400
Jauge en douane (tonneaux)	—	11,79 tx	11,44 tx
Surface du triangle AV (1) . .	24,75 m ²	26,80 m ²	22,32 m ²
Surface maxi du génois (2) . .	37,30 m ²	41,21 m ²	36,16 m ²
Surface du foc n° 1	—	20,90 m ²	18,86 m ²
Surface de la grand-voile (3)	20,28 m ²	25,60 m ²	19,87 m ²
Surface maxi (2 + 3) (V) . .	57,58 m ²	67,81 m ²	56,03 m ²
Surface pour la jauge	45,03 m ²	52,40 m ²	42,19 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B) . .	1,30 m ²	1,40 m ²	1,26 m ²
Surface de dérive totale: . .	6,57 m ²	6,51 m ²	6,86 m ²
Surface mouillée totale (M) .	25,27 m ²	26,79 m ²	23,37 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD par rapport au milieu de la flottaison (en % de L): CC	5,7 %	4,7 %	5,6 %
Ecart entre CV et CD en % de L	4,1 %	4,2 %	6 %
	19,1 %	16,1 %	18,7 %
Stabilité initiale MR par degré	85,35	131,2	114,46
Raideur à la voile 15°	3,21	4,28	4,86
30°	6,05	7,81	8,92

20 MILLES SUR ORDINATEUR

(les vitesses des bateaux sont indiquées en nœuds)

ALLURE	Gisement du vent	Oceanis 350			Feeling 1040			Espace 990		
		Vitesse en vent réel								
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoyage	0°	2,28	3,65	4,12	2,39	3,91	4,54	2,21	3,70	4,31
Bon plein	45°	3,21	5,14	5,82	3,38	5,53	6,38	3,11	5,22	6,08
Largue	90°	4,30	6,46	7,16	4,41	6,70	7,49	4,18	6,41	7,26
Grand largue	135°	3,03	5,49	7,64	3,07	5,55	7,84	2,97	5,39	7,53
Vent arrière	180°	2,38	4,42	7,00	2,40	4,45	7,13	2,34	4,34	6,86
Temps du parcours		6h31'02"	3h54'28"	3h10'32"	6h19'45"	3h45'09"	2h59'25"	6h41'13"	3h55'02"	3h07'10"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317: « L'informatique prend la relève » page 75.

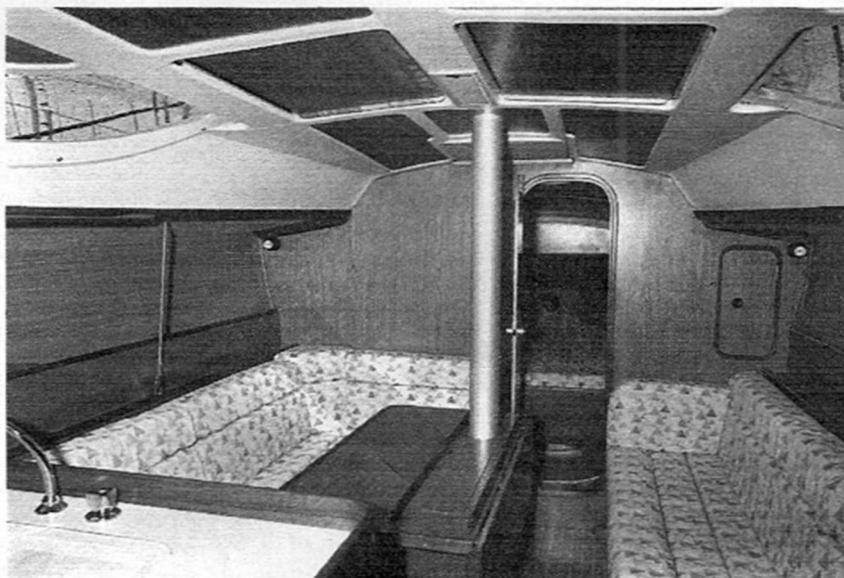
A LA BARRE DE OCEANIS 350

nouvelle gamme a poussé le constructeur à changer radicalement la présentation des emménagements. Un contre-moulage de rouf supporte des panneaux de contre-plaqué verni au lieu du skaï habituel, et le teck omniprésent dans les autres voiliers n'apparaît ici que pour les angles de meubles ou les moulures en bois lamellé. Toutes les autres menuiseries sont traitées en chêne d'Amérique, bois clair beaucoup plus gai que le teck. Le volume de l'ensemble, carré, cuisine et coin navigation, est séduisant.

Néanmoins l'importance de l'ameublement donne l'impression d'un intérieur un peu encombré. Il faut dire qu'il a fallu réserver un volume précieux au cabinet de toilette près de la descente, ce qui a même obligé à tourner la table à cartes vers l'arrière, et que, malgré sa dénomination, cette coque mesure moins de 34 pieds. On devrait donc la comparer à d'autres modèles plus proches de 10 m que de 10,50 m, bien que sa longueur et sa largeur de flottaison, éléments clés pour les emménagements, correspondent à une taille supérieure.

Vue sous cet angle, la « pièce de séjour » de l'Oceanis 350 offre vraiment un confort maximal agrémenté de nombreux rangements. Le grand meuble en L de la cuisine comporte tiroirs, placards et équipets, ainsi qu'une importante glacière transformable en réfrigérateur sur option. Avec les planches à découper que l'on pose sur le double évier inox, l'ensemble forme un grand plan de travail. L'aération n'a pas été oubliée avec un hublot ouvrant à proximité sur l'hiloire de rouf. On pourrait toutefois rajouter une main courante pour ceux dont la gîte ne coupe pas l'appétit.

Pour le coin navigation, le constructeur a également voulu innover avec un système de siège breveté, qui pivote de 90° pour agrandir la banquette du carré. Pour le moment, la manipulation n'est pas évidente et le navigateur aurait tout aussi bien pu s'asseoir en bout de banquette, sans cette complication. Sur le vaste panneau réservé aux instruments, nous avons apprécié la belle présentation du nouveau tableau de bord à commutation électronique adopté par le chantier. A l'usage, il serait souhaitable d'isoler le commutateur d'éclairage du carré ou de l'éclairer par une veilleuse, car il n'est pas

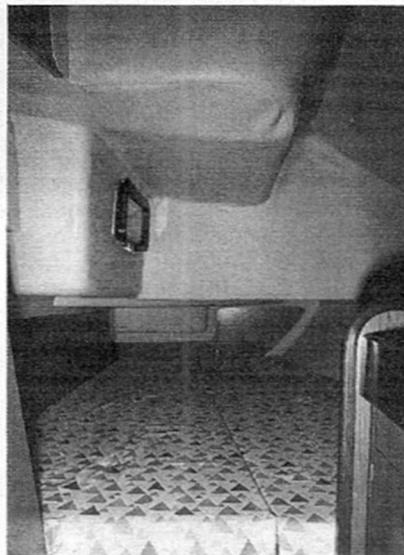
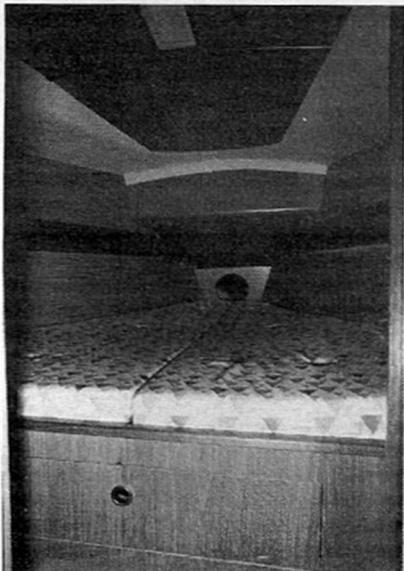


Des coussins confortables pour un carré classique, mais plaisant.



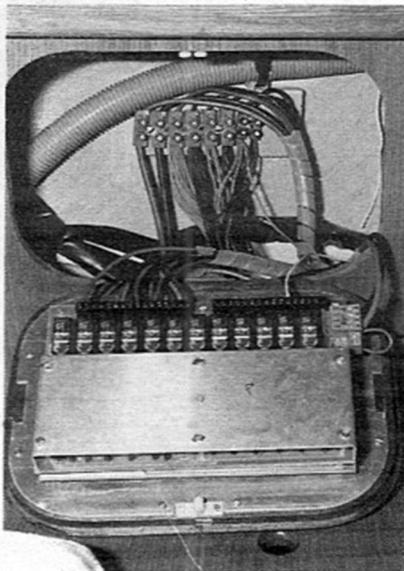
Le cabinet de toilette est aussi élégant qu'exigu.

Une bonne surface de plancher à l'entrée du poste avant.



La hauteur est un peu limitée au pied des couchettes de la cabine arrière.

Le montage électrique est très soigné.



facile dans le noir de le retrouver sur un panneau parfaitement uni.

Une longue bibliothèque prévoit un nombre de livres impressionnant, mais il manque un casier pour les jumelles ou les autres accessoires de ce genre que le navigateur aime à trouver à portée de sa main. En revanche, les deux étagères sous la table seront pratiques pour abriter les outils, ou les fusées, qui resteront ainsi facilement accessibles.

Avec ses deux banquettes mesurant 1,90 m de long, le carré peut accueillir de six à huit personnes assises autour d'une table à abattants bien rigide et contenant un bar pour cinq bouteilles. Détail luxueux, les violons destinés à retenir les assiettes à la gîte sont démontables comme sur les yachts d'antan. En démontant les confortables dossiers des banquettes, ces dernières se transforment en couchettes simples de dimension agréable.

La couchette de mer figurant sur les documentations de départ est remplacée par de vastes équipets pouvant contenir des sacs marins. A moins de fixer des patères dans le cabinet de toilette déjà exigu, nous n'avons pas trouvé d'endroit pour accrocher les cirés mouillés. La croisière moderne ne se déroulerait-elle que par beau temps?

Dans sa première version, l'Ocea-



La bordure du génois est dotée de marques pour indiquer le pourcentage de réduction.

à l'entrée du poste avant où nous avons relevé 1,78 m et noté l'agrément d'une belle largeur de plancher pour se tenir à la tête de la grande couchette. Comme dans les cabines arrière, les hublots de coque procurent un éclairage plaisant et surtout la vue sur la mer. L'Oceanis 350 est un voilier dans lequel l'équipage n'a pas l'impression d'être enfermé.

Avec ses meubles de rangement et son volume, la cabine avant peut être considérée comme une vraie cabine de propriétaire, d'autant plus que les grands vaigrages en menuiserie qui couvrent les bordées procurent une note plus soignée et plus intime que le textile plastique des

l'éclairage pour lire au lit. Sur ce dernier point, l'Oceanis répond à tous nos vœux et chaque cabine est équipée de deux spots de lecture. Le chantier en a même installés au-dessus des couchettes du carré. Heureusement que l'électronique permet de vérifier d'un coup d'œil la charge des deux batteries.

Un bon rapport taille/qualité de vie

Sans être véritablement révolutionnaire, l'Oceanis 350 marque tout de même une étape importante dans la démarche d'un de nos plus grands chantiers. Au plaisancier adulte qui sait maintenant reconnaître un faux voilier de course comme on lui en a trop souvent proposé, ou un sabot baptisé voilier de croisière parce qu'il n'avance pas, il fallait offrir un bateau adulte correspondant à la pratique actuelle de la majorité des croiseurs.

Facile à manœuvrer sous voiles, raide à la toile et capable de bonnes performances, l'Oceanis 350 répond parfaitement au programme annoncé, avec une seule restriction sur la stabilité de route, rançon d'une évolutivité au-dessus de la moyenne. Mais l'argument principal de ce modèle est sans aucun doute son rapport très favorable entre sa taille et la qualité de vie à bord, que ce soit à l'intérieur ou sur le pont.

La clientèle ne s'y est pas trompée et 160 unités de ce type ont déjà été construites en moins de douze mois. Avec la nouvelle version propriétaire qui sortira au prochain Salon de Paris, les quelques critiques concernant le cabinet de toilette ou l'absence de penderie à cirés seront certainement sans objet. En travaillant sur l'hélice et le safran, il devrait être possible d'améliorer la marche arrière tout en respectant la notion de simplicité qui va, elle aussi, dans le sens du progrès.

Jacques MONSAULT ■



Avec un peu de brise, l'Oceanis 350 se révèle puissant et rapide.

nis 350 est présenté avec deux cabines arrière de taille identique, c'est-à-dire toutes deux vraiment confortables. On peut seulement reprocher aux coffres de cockpit de descendre un peu bas, ce qui empêche de pouvoir bien replier les genoux pour lire dans sa couchette. Mais celle-ci est de bonne dimension avec ses 1,40 m de large et la cabine ne manque pas de rangements. Un petit lavabo individuel apporte un raffinement supplémentaire, d'autant plus appréciable que le bateau ne comporte qu'un seul cabinet de toilette pour trois cabines doubles.

La hauteur sous barrots, calculée généreusement dans toute la partie centrale et arrière, reste convenable

cabines arrière. Certains constructeurs nous reprochent d'avoir des idées fixes au sujet des mains courantes, des aérateurs ou même de

Une vraie banque de données

Composez le 36.15 puis le code BATEAUX sur votre Minitel. Vous trouverez le numéro de la revue Bateaux dans lequel est paru, par exemple, le « A la barre » du First 32 que vous souhaitez acquérir d'occasion. Sur demande, toujours par Minitel, cet essai pourra vous être envoyé par correspondance.

Océanis 350.

L'innovation est à la barre.

“Bénéteau m’offrait de faire du jamais vu. Ma mission, délicate, allait consister à créer un type de voilier totalement différent de ce qui existait chez Bénéteau et chez les autres constructeurs.

Il fallait concevoir une nouvelle gamme de voiliers où tout devait être repensé pour le plaisir de la croisière. Mon objectif allait être de rechercher et de trouver, en collaboration avec le bureau d’étude Bénéteau, des idées véritablement novatrices”.

Philippe Briand.



Un voilier qui se manœuvre du bout des doigts.

aussi bien par l’avant que par l’arrière du bateau, et les chaumards à rouleaux protègent vos amarres.

Quant à l’accastillage, il est digne de la grande tradition Bénéteau: fiable, sûr, puissant et placé exactement là où il faut.

La clarté pénètre à flots par le panneau en plexiglass fumé[®] qui ceinture l’avant du roof, par les nombreux capots et hublots ouvrants, ainsi que par les hublots latéraux. Et la luminosité est renforcée par les boiseries en chêne d’Amérique de couleur douce et claire.

Pour maîtriser toute cette lumière, des rideaux rigides[®] sont intégrés dans le roof. Et avec 8 hublots



Optima Marseille

Un espace impressionnant de luminosité.

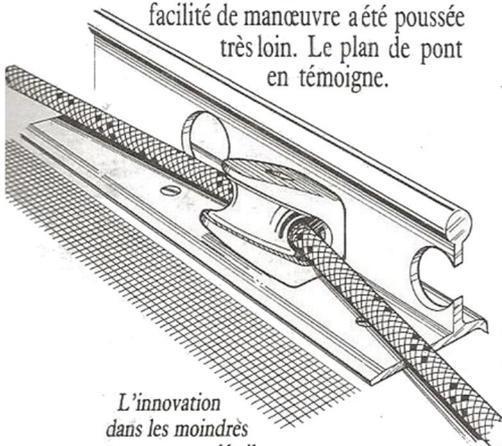
ouvrants et 2 aérateurs, l’aération est particulièrement efficace. Et ce qui est vrai dans le salon, espace-lumière-aération, l’est tout autant dans les trois cabines doubles. Luxe suprême, toutes les cabines disposent d’un lavabo.

®: Brevet Bénéteau.

Longueur hors tout	10,30 m
Bau maxi	3,43 m
Tirant d’eau	1,56 m
Tirant d’eau quille à ailettes	1,25 m env.
Lest	1800 kg env.
Déplacement	4,8 T env.
Couchage	6/8
Surface de voilure	59,10 m ²

Un voilier qui se manœuvre du bout des doigts.

Sur l’Océanis 350, la recherche de la facilité de manœuvre a été poussée très loin. Le plan de pont en témoigne.



L’innovation dans les moindres détails.

Avec de nombreux perfectionnements, comme le retour au cockpit de la manœuvre d’enrouleur du génois à travers des poulies intégrées[®] au rail de fargue.

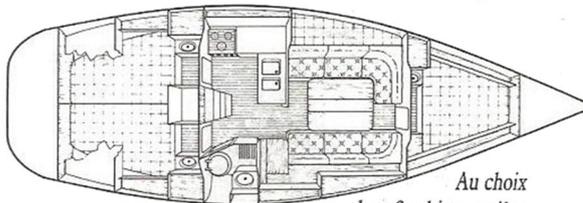
Egalement conçus par Bénéteau, les driers à rouleaux permettent de mouiller

Des idées novatrices pour mieux vivre la mer.

Bonheur de “naviguer facile”. A bord de l’Océanis, toute notion d’effort a été bannie, plus besoin d’enjamber les filières ou un balcon pour venir à bord. Vous entrez par la poupe, où l’accès par la jupe arrière est particulièrement aisé. Cette jupe, qui intègre une douchette de pont, constitue le moyen le plus agréable qui soit d’accéder à la mer. Un bourrelet de protection met cette jupe à l’abri des chocs éventuels.

Un intérieur luxueux baigné de lumière.

L’intérieur de l’Océanis 350 apporte une autre dimension à vos croisières. L’ensemble carré-salon-cuisine a plus de 3,00 m sur 3,40 m avec 1,86 m de hauteur sous barrot.



Au choix 1 ou 2 cabines arrière.

Pour recevoir une documentation sur l’Océanis 350. toute la gamme Bénéteau. sur un modèle particulier, précisez lequel _____

Retournez ce bon aux Chantiers Bénéteau. Z.I. des Mares - BP 66 - 85270 St-Hilaire de Riez - Tél. 51.55.53.82

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____

Ville _____

Point d’attache _____

BENÉTEAU 

La mer demande le meilleur.