

# OCEANIS 35.1

## La croisière, un point c'est tout!

**COMME SON NOM** l'indique, le 35.1 est une version améliorée de son prédécesseur. Nous retrouvons donc la carène de l'Océanis 35, avec son bouchain vif qui s'étire sur presque toute la longueur de la coque. C'est l'offre des aménagements intérieurs qui justifie ce « point 1 ». Il ne se décline plus en trois versions : Daysailer, Weekender et Cruiser. Cette modularité des intérieurs a été abandonnée au profit d'options plus classiques comme le nombre de cabines arrière ou encore la disposition de la cuisine, en L à bâbord ou en long à tribord... La version trois cabines que nous avons essayée dans les pertuis rochelais était équipée pour les plaisirs de la croisière confortable, avec plateforme de bains basculante, génois et grand-voile sur enrouleur. A la sortie du port des Minimes, nous déroulons la grand-voile puis étarquons la bordure. La capote de cette unité ne dispose pas d'ouverture pour jeter un œil aux réglages. Le barreur guide donc l'équipier au piano où reviennent la bordure et l'écoute de grand-voile. Le circuit d'écoute de grand-voile passe en effet par deux poulies fixées sur l'arceau. Cela permet de dégager et de sécuriser le cockpit. L'arceau est en option, et ceux qui veulent faire l'impasse allégeront à la fois la silhouette et l'addition. Nous déroulons le génois dans

la foulée. Nous avons pris soin, en amont, de régler le point de tire du génois sans nous aventurer sur les passavants. Les avale-tout sur billes sont « tractables » depuis le cockpit via un palan quatre brins. Cette option astucieuse nous évite un déplacement dans les passavants, obstrués par les bas-haubans. Seuls le réglage de la balancine et la prise du troisième ris s'effectuent en pied de mât. Par ailleurs, aucune raison de se contorsionner pour aller sur la plage avant : nous n'avons pas de spi à gréer ni de mouillage à l'horizon. Tout se passe donc, pour l'heure, dans le cockpit. Le barreur peut s'installer au vent sur l'un des deux postes de barre à roue proposés dans la version standard. Sur l'unité essayée, les cale-pieds n'ont pas été installés mais nous ne risquons, a priori, rien dans ce petit temps.

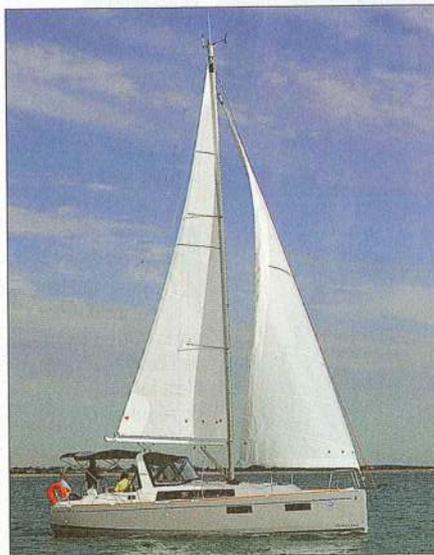
### VOLUMES ET LUMIERE INTERIEURS

Devant chaque poste de barre, une colonne peut accueillir le répéteur des instruments, en option. Et à portée de main du barreur, le retour de l'écoute de génois sur un winch fixé sur chaque hiloire. La table du cockpit, pliée en navigation, est un excellent appui pour se déplacer jusqu'à l'intérieur. On observe au passage que le panneau de descente est à battants, une installation qui règle l'épineuse question de son rangement. Pipe en haut ! La descente est douce et sécurisée par deux mains courantes. L'impression d'espace et de lumière est une agréable surprise. La large ouverture de la cabine avant, via une double porte, y est pour beaucoup. Les hublots de coque, dans le carré et la cabine avant, participent aussi de ce sentiment, avec ouverture sur l'horizon. A bâbord, la cuisine est disposée en L et remplace le placard à cirés et la table à cartes de la version deux cabines. L'espace manque probablement d'appuis pour cuisiner dans des conditions plus musclées avec une mer formée. Il faudra envisager, dans ce cas, un système pour se harnacher. A tribord, la salle d'eau est un peu étroite mais lumineuse, avec une belle hauteur sous barrots (1,90 m). A l'arrière, les deux cabines sont identiques. Elles manquent de hublots mais offrent une belle surface de matelas.

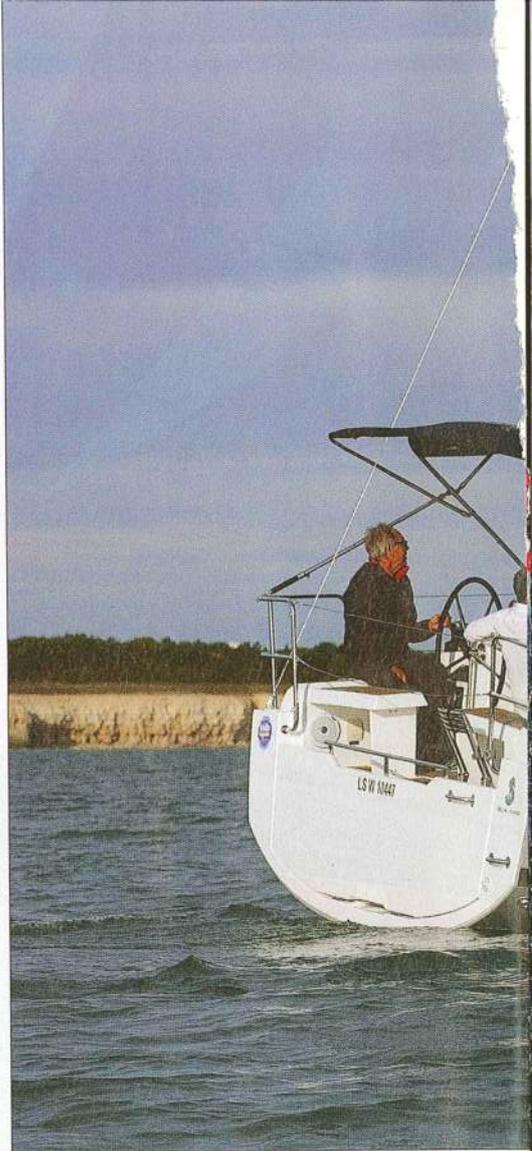
Chacune d'elles dispose d'un accès latéral à la cale moteur, appréciable pour y voir plus clair dans ces profondeurs mécaniques. Devant la salle d'eau, à tribord donc, nous trouvons la table à cartes rabattable, disposée dos à la navigation. Sa taille réduite (53 x 35 cm) nous fait douter de son utilité. A défaut d'y préparer la navigation sur cartes (ou même sur ordinateur), elle permettra de stocker les petits objets indispensables du bateau. Rien à redire sur le carré, disposé sur bâbord avec une banquette aux tons clairs qui épouse la table pliante. La circulation reste fluide et l'on peut s'installer relativement nombreux avec la banquette tribord en complément. Les locataires de la cabine avant bénéficient d'une vraie intimité grâce à la double porte qui les sépare du carré. Pas besoin de se coller : le matelas (2 x 1,30 m aux épaules) est assez large pour que chacun garde son côté. Et les rangements ne manquent pas avec deux penderies et un tiroir sous le matelas. Il est maintenant temps de rejoindre les Minimes. Nous lofons et bordons, le bateau se cale sur son bouchain et, malgré la timide dizaine de nœuds, avance à près de 6 nœuds. Au portant, l'absence de spi nous pénalisait mais au près, nous n'avons pas été largués par nos concurrents qui, comme nous, louvoient pour rejoindre La Rochelle. ■

**Texte : Sidonie Sigrist.**

**Photos : François Van Malleghem et l'auteur.**



▲ Sur l'unité essayée, la grand-voile sur enrouleur perd en puissance (23 m<sup>2</sup> au lieu des 27,50 m<sup>2</sup>).



## EN CHIFFRES...

Long. coque : 9,97 m. Long. flot. : 9,70 m.  
Largeur : 3,72 m. TE : 1,45-1,85 m.  
Lests : 1 559-1 825 kg. Dépl. : 5 533 kg.  
SV au près : 54,22 m<sup>2</sup>. Gènois : 26,72 m<sup>2</sup>. GV :  
27,50 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre/pol. Arch. : Finot/  
Conq. Const. : Bénéteau. Prix : 112 800 €.

“ L'arceau dégage le cockpit du circuit d'écoute de grand-voile. ”



**Pratique**  
La cabine avant, ouverte sur le carré, dégage une lumière et un volume bienvenus dans le carré.



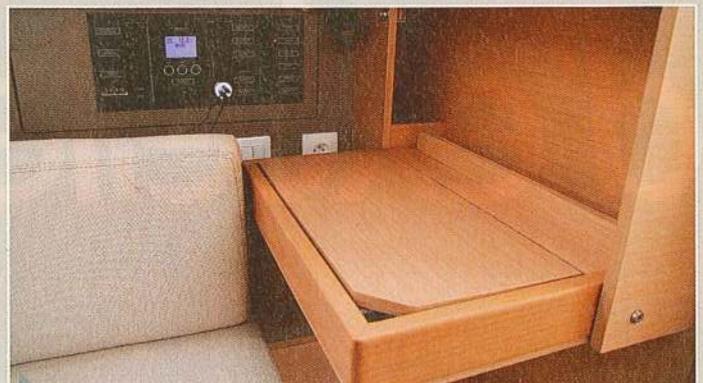
**Pratique**  
La plateforme de baignade basculante (en option) se redresse grâce à l'échelle dépliée.



**Pratique**  
Plus de problème de rangement du panneau descente.



**Pratique**  
Le réglage du point de tire du gènois se fait depuis le cockpit.



**Pas pratique**  
On est peut-être vieux jeu mais les dimensions de la table à cartes rabattable sont très réduites pour envisager de s'y poser avec une carte.