

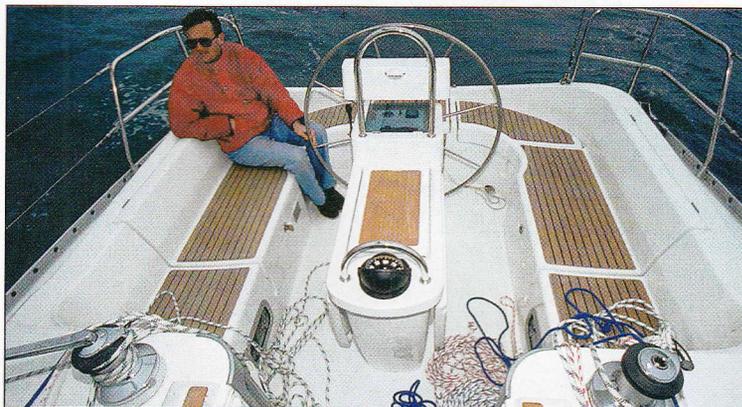
# VOILES ESSAI

# Océanis 351

## la croisière sans souci

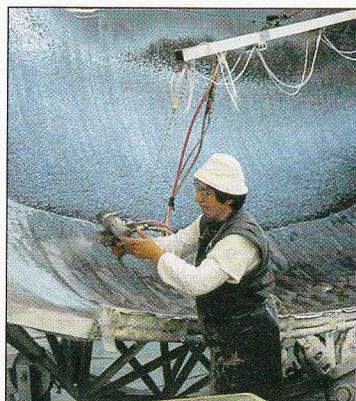


Frère jumeau du First 35.7 par la carène, l'Océanis 351 s'en distingue par des performances plus sages et un design plus classique, préférant le farniente aux entraînements d'hiver... Par Jean-Luc Gourmelen, photos de l'auteur, plans Robbert Das et Claude Kirner.



### COCKPIT

Large et confortable, ce cockpit accueille huit à dix personnes sur ses bancs latéraux de teck. Au milieu trône une table à abattants avec glacière incorporée, élément de confort appréciable au mouillage et gage de sécurité en navigation car on peut s'y caler lorsque le bateau roule. Vers l'avant, cette table est surmontée d'un compas et, à l'autre extrémité, d'une grande barre à roue gainée de cuir dominant une console et ses répéteurs. Le siège du barreur se transforme en porte basculante et permet d'accéder à la plage de bain de la jupe.

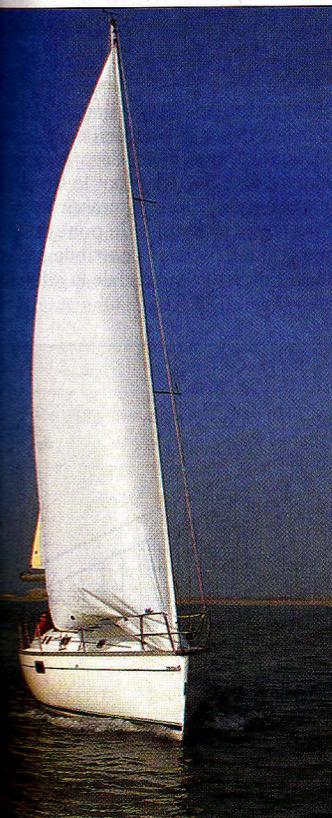


### CONSTRUCTION

A l'aide d'une technique de construction qui a fait ses preuves, la coque de l'Océanis 351 est réalisée en stratifié de polyester monolithique, le contremoule de coque étant structurel avec varangue intégré et renforts de tissu unidirectionnel. Le pont est en sandwich balsa et apporte plus de rigidité, ainsi qu'une isolation autant phonique que thermique. Ce pont est aussi contremoulé, ce qui renforce l'isolation et facilite l'entretien. Gage de sécurité, un Certificat individuel d'approbation est délivré à chaque unité par le Bureau Veritas.

### GRÉEMENT

Mât à enrouleur et bôme sont en aluminium anodisé, le gréement en monotoron inox de 7x7 avec deux étages de barres de flèche. Le génois enrouleur (Rollstrom) est muni d'une bande anti ultraviolets. Le hale-bas de bôme est rigide et un nerf de chute permet de régler la grand-voile, elle aussi sur enrouleur. Le grément courant comprend une écoute de grand-voile avec pouliage, deux écoutes de génois, une drisse de grand-voile et une drisse de génois. Du simple et du solide, sans étai double-gorge ni mât précintré à grément fractionné.



**D**estiné avant tout au marché de la croisière tranquille et notamment à la location, cet Océanis, qui est le premier de la gamme au-dessus de 10 mètres, se veut sérieux de conception, sobre de lignes et simple à manœuvrer. Mission accomplie. Pas de célèbre designer pour personnaliser ses intérieurs, pas de gadgets informatisés pour gagner un millième de nœud au large de Cowes... Rien que du simple et du solide.

### Prise en main

L'anticyclone hivernal recouvre l'Hexagone et nous offre un ciel dégagé de tout nuage alors qu'une petite brume matinale estompe les abords du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Découvrant l'Océanis 351 du haut du quai, on remarque tout de suite ses imposants volumes arrière, soulignés par une jupe de bonne taille. Rien à voir avec un First 30 au tableau arrière étroit et pincé ! L'architecture de plaisance a sacrément évolué ces dernières années ! L'accès à bord est facile grâce à la jupe arrière et à la porte basculante qui fait office de siège de barre lorsqu'elle est verrouillée en position basse. Contact sur la console, moteur en route, amarres larguées, barre à fond sur tribord, coup de fouet du Yanmar... c'est parti ! Un petit tour au moteur entre les pannes des pontons pour récupérer un spi nous permet d'apprécier sa manœuvrabilité, gage de sécurité dans les marinas encombrées. En effet, le 360 degrés s'effectue quasiment sur sa longueur et la marche arrière en ligne droite n'est pas un exercice impossible, loin de là. Une fois sorti du chenal, l'Océanis 351 marche à près de 7 nœuds en vitesse de croisière (3 000 tours/minute), sans vibration particulière et, surtout, sans obliger le barreur à rester concentré sur la barre pour éviter les embardées. A noter que l'hélice tripale est montée sur une ligne d'arbre protégée par un «skeg» moulé sur la coque, ce qui est un gage de solidité de l'ensemble.

### Au près

Vu le petit temps – de 8 à 10 nœuds d'est-sud-est – qui nous attend à la sortie du chenal, toute la toile est envoyée, ou plutôt déroulée en un tournemain. L'Océanis 351 ne gîte guère dans ces conditions de légère brise et il est clair que la grand-voile manque de quelques mètres carrés supplémentaires dans les hauts. Une grand-voile «classique» (lattée et avec un rond de chute plus important) permettrait de résoudre ce «trou» dans

le petit temps. Mais qui prend encore le temps (et aussi le plaisir !) de tirer des bords à moins de 5 nœuds dans le petit temps ? Alors qu'un coup de moteur est si facile à donner ! Le prétexte de charger la batterie en mettant le moteur contente généralement tout le monde...

Mais, au fait, si les voiliers, et notamment ceux destinés à la croisière tranquille, étaient dotés d'un gréement plus important – et dans le cas de cet Océanis 351 dont les voiles sont sur enrouleurs, d'un mâât rallongé d'un bon mètre – ils seraient bien plus vivants dans le petit temps... qui représente d'ailleurs les conditions météo de plus de la moitié des sorties en mer.

En longeant la côte dans le sud de Saint-Gilles, le vent monte un peu jusqu'à dépasser les 10 nœuds réels. Pas de quoi mettre le liston dans l'eau, mais suffisamment pour gîter tranquillement et se caler sur ses rondeurs. Malgré son faible tirant d'eau, l'Océanis 351 est raide à la toile, ne mouille pas sur la plage avant et ne tape quasiment pas si on le compare à l'ancien 350.

### Au portant

Pas de doute, l'Océanis 351 est un voilier de bon plein, voire même de travers. A ces allures et même dans le petit temps, il affirme sa puissance et utilise pleinement les capacités de ses voiles Elvström. Bien creusées, elles sont au maximum de leur rendement. Légèrement gîtée, la carène aux fines entrées d'eau passe sans forcer dans le clapot. La grande pelle du safran permet de maîtriser facilement les mouvements de la houle résiduelle et la barre à roue de fort diamètre facilite ce contrôle. Au vent ou sous le vent, elle reste toujours douce et efficace. Pas de problème non plus d'enfournement de l'étrave ni même de la voûte arrière grâce à la grande largeur de flottaison arrière. Les 8 nœuds de moyenne sont rapidement atteints dès que les écoutes sont choquées, mais il ne faut pas oublier de gréer une retenue de bôme avant que le roulis rythmique ne vienne en perturber l'équilibre. Lors de cet essai, la brise manquait à l'appel mais plusieurs témoins dignes de foi nous ont affirmé que cet Océanis 351 était capable de «tenir» sans problème le First 35.7 – sa version «régate» – aux allures comprises entre le travers et le grand largue, ce qui semble tout à fait logique.

### Manœuvres

Le type de navigation prévu pour ce bateau étant la croisière simple et sans souci, les manœuvres sont

réduites à leur plus simple expression. Les deux enrouleurs suppriment déjà les changements de foc, les prises de ris et les manœuvres de drisses.

Toujours dans ce but de simplicité, les manœuvres courantes sont renvoyées sur le rouf et arrivent aux bloqueurs qui les distribuent sur les deux seuls winches. Du coup, le cockpit se transforme en un salon de pont où l'on n'est pas gêné par les bouts qui courent de tous les côtés. Dès que l'on utilise plus de deux manœuvres courantes au même moment (lors d'un empannage sous spi, par exemple), on ne peut que constater un embouteillage coloré mais quasi-incontournable à la sortie des taquets-coinceurs et en direction de ces «monowinches» ! Cela dit, les seules manœuvres dignes de ce nom restent celles qui concernent le spi. Grâce à l'enrouleur de génois, il devient très facile de le hisser en équipage réduit puisqu'il n'est pas nécessaire que quelqu'un aille affaler le génois, une fois le spi établi.

### Vie à bord

L'utilisation maximale de l'important volume intérieur est fort bien réussie, que ce soit au niveau de la hauteur sous barrots ou de l'agencement des trois cabines doubles et du carré. L'impression d'espace et de volume est étonnante à bord de ce voilier d'à peine plus de dix mètres. Cela tient sans doute à l'espace visuel très dégagé, avec le carré sur tribord et la cuisine en face. Cette disposition habituellement utilisée sur des voiliers de taille supérieure réduit, hélas, la taille de la table du carré. Car, même si huit personnes peuvent s'asseoir sur la banquette en «U», six assiettes au grand maximum tiendront sur la table. En revanche, la circulation générale est très aisée, et la disposition de la cuisine tout en long sur bâbord autorise toutes les extravagances culinaires.

Les boiseries sont présentes sans être étouffantes, apportant chaleur et classicisme de bon aloi à cette unité destinée à plaire au plus grand nombre. Mention bien aux trois cabines doubles spacieuses et aérées qui proposent de multiples rangements, mais notons que, dans cette version «charter», la salle d'eau est un peu exiguë et mériterait plutôt l'appellation de cabinet de toilette...

N'oublions pas, enfin, les généreuses dimensions du cockpit qui, dépouillé des winches et de leurs écoutes, devient alors le dernier salon où l'on cause et où l'on dîne,

## FICHE TECHNIQUE

**Architecte :** Jean Berret.  
**Concepteur :**  
 Armel Briand Concept.  
**Constructeur :** Bénéteau,  
 ZI Les Mares, BP 66,  
 85270 Saint-Hilaire-de-Riez,  
 tél. (16) 51.55.53.82.

### Dimensions

Longueur : 10,40 m  
 Flottaison : 9,30 m  
 Largeur : 3,80 m  
 Tirant d'eau : 1,53 m  
 Poids : 5,3 t  
 Lest : 1,7 t

Capacité carburant : 80 l  
 Capacité eau : 400 l

### Voilure

Grand-voile : 24,20 m<sup>2</sup>  
 Génois : 34,70 m<sup>2</sup>  
 Spi : 82,40 m<sup>2</sup>

Couchage : 6-8

Homologation : 1<sup>re</sup> catégorie  
 Motorisation : Yanmar 3 GMF  
 (27 ch/19 KWD) ou Volvo  
 2003 E (28 ch/20 KWD)

### Prix

613 500 francs ttc départ  
 chantier, avec Volvo 2003 E

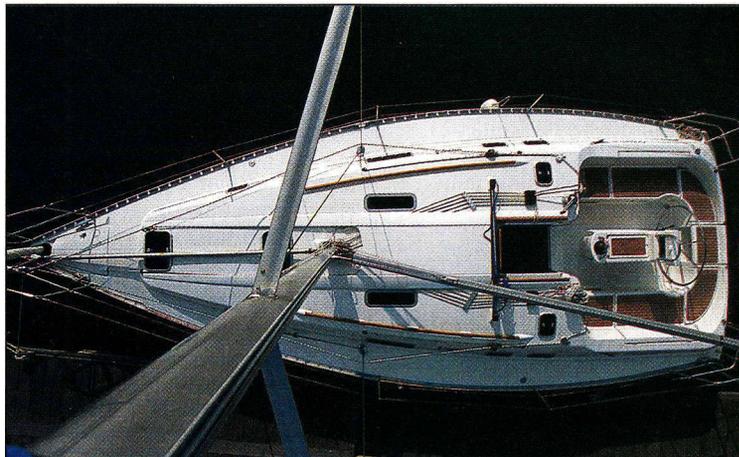
### Options

Guindeau électrique : 19 391 F  
 Chargeur de batterie : 4 980 F  
 Gréement courant de spi : 4 400 F  
 Tangon : 3 000 F  
 Capote de rouf : 6 845 F  
 Toile antiroulis : 2 272 F  
 Haut-parleurs étanches  
 de cockpit : 1 300 F

## VERSIONS ÉQUIPEMENT MOTORISATION

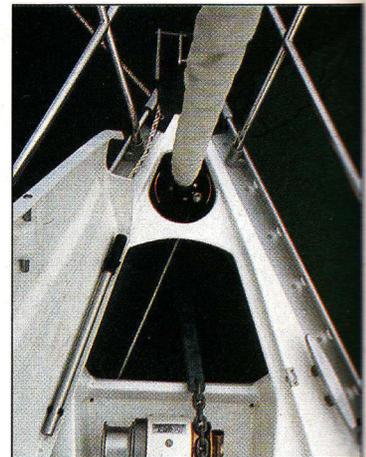
Deux versions de cet Océanis 351 sont proposées, la version «propriétaire» avec une seule cabine arrière et la version «charter» avec deux cabines symétriques, la salle d'eau de cette dernière étant alors plus petite en surface. Deux types de motorisation sont proposés : un Yanmar de 19 KWD (3 GM 30 F 27 chevaux) ou un Volvo de 20 KWD (2003 E 28 chevaux). Notons que l'isolation phonique du compartiment moteur est réalisée en mousse alvéolée mais laisse à désirer, ce qui est dommage pour un bateau dont le programme implique malgré tout pas mal de «brise moteur».

De la drisse de pavillon à 500 francs au chauffage à 30 000 francs, en passant par la bascule de ferrure d'étrave à 1 500 francs, les options sont aussi nombreuses que variées... Idéalement placé sur la console de barre, le tableau moteur protégé par un Plexiglas comporte un compte-tours, un horamètre et une jauge à carburant.



PLAN DE PONT

Simple et dégagé, ce plan de pont est une invitation à la promenade sans trébucher avec un bout dans les pieds puisqu'ils sont tous cachés sous un carénage, mis à part les écoutes de génois ! Comme les cadènes sont bien rentrées et que les rails de réglage de génois se trouvent sur le rouf, les passavants ne posent aucun problème de circulation. Deux poulies à plat pont à six réas renvoient les drisses et les manœuvres au cockpit par l'intermédiaire de deux fois cinq bloqueurs Spinlock. Deux winches Lewmar 44 CSTO seulement, disposés de part et d'autre de la descente, reçoivent toutes les manœuvres, ainsi que les écoutes de génois. Les winches de spi sont en option.



ÉTRAVE

Le balcon avant semi-ouvert supporte les feux de navigation et domine la ferrure d'étrave de belle taille, en aluminium moulé anodisé, munie de deux chaudiards à rouleaux. Le puits à chaîne abrite un guindeau mécanique, le tambour de l'enrouleur de génois et le piton d'étrave. Deux taquets d'amarrage en aluminium anodisé encadrent ce puits.

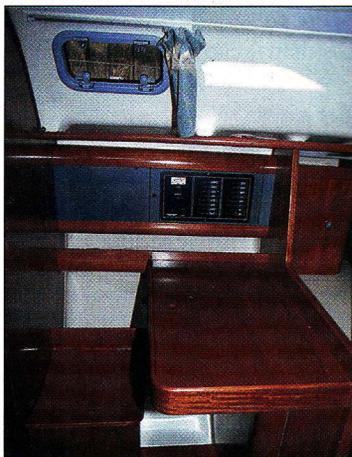
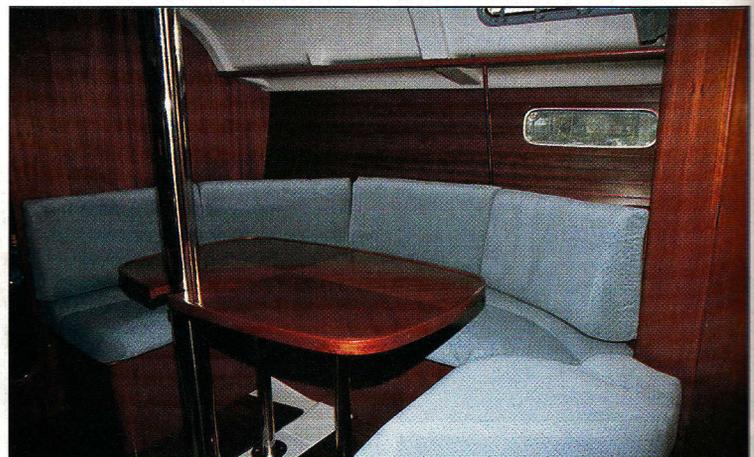


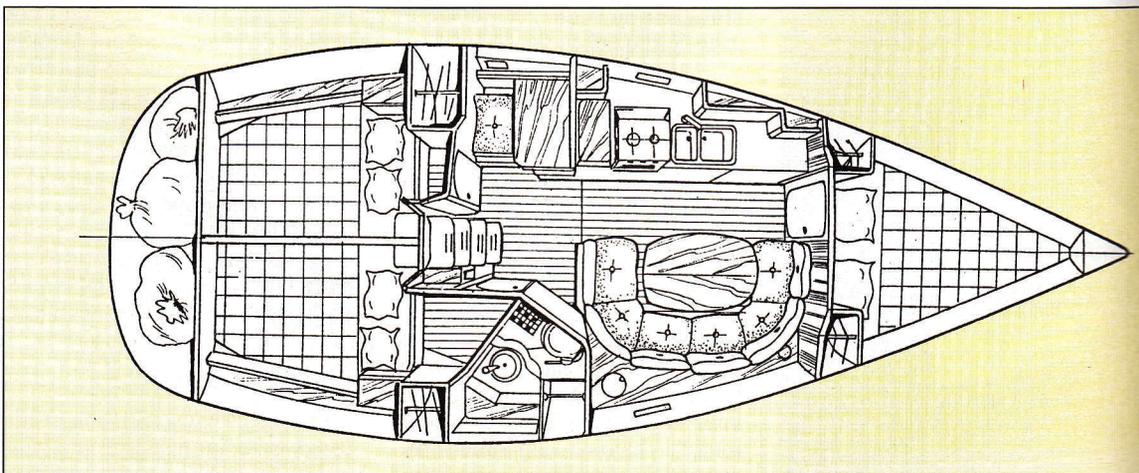
TABLE À CARTES

La table à cartes, qui est orientée dans le sens de la marche à bâbord de la descente, offre un bon confort à la gîte et une surface suffisante (70x57 centimètres). L'électronique se retrouve à côté du tableau électrique, contre la coque, mais il n'y a pas beaucoup de place pour ranger les ouvrages de navigation dans les équipets.



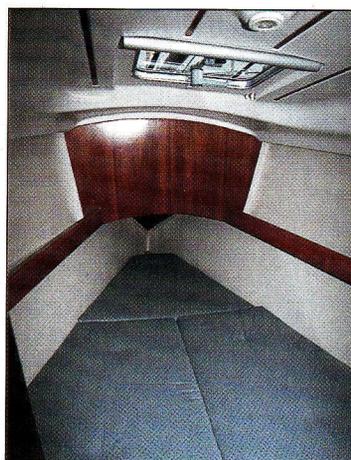
CARRÉ

Dissymétrique, le carré occupe le côté tribord en faisant face à la cuisine. C'est plus convivial, la circulation est plus aisée, mais la banquette en U n'accueillera pas plus de six dîners. Difficile aussi de s'y installer à la gîte et au vent. La décoration intérieure est d'un style classique avec suffisamment de boiseries (dont la très belle table de carré en marqueterie) pour réchauffer l'atmosphère sans assombrir le carré. Celui-ci est d'ailleurs bien éclairé et aéré par deux panneaux de pont et deux hublots, ainsi que par le contremoule blanc du pont. Tout ceci contribue à l'impression d'espace et de volume ressentie dès que l'on arrive au pied de la jolie descente, très agréable d'utilisation en mer.



**LES RANGEMENTS DU BORD**

<b>Cockpit</b>	Deux grands coffres latéraux (spi, défenses, amarres, annexe et canot de survie), un petit à l'arrière pour la bouteille de gaz, un autre plus profond avec accès aux drosses de barres, à l'échappement moteur et aux vannes, ainsi que le bar-glacière de la table de cockpit.
<b>Carré</b>	Un coffre d'angle (bar/casier à bouteilles), un équipet derrière le coussin, trois grands coffres sous banquette, un autre pris par le ballon d'eau chaude, un ramasse-miettes sous le plancher (les fonds sont très plats !).
<b>Cuisine</b>	Un petit placard à bâbord surmonté d'une tablette pour les condiments, un rangement casseroles sous le réchaud, un grand réfrigérateur (60x55x70), trois placards pour la vaisselle, un grand placard avec trois paniers pour les fruits et légumes, une grande poubelle sous l'évier, un placard pour la cocotte.
<b>Cabines</b>	<b>Avant :</b> une grande penderie, un placard trois étagères avec rangements au-dessus, deux longs équipets le long de la coque, un rangement en pointe sous la couchette. <b>Arrière :</b> trois grands coffres sous couchette (avitaillement), un plus petit avec accès au presse-étoupe, une grande penderie surmontée d'un vide-poches, trois étagères latérales le long de la coque.
<b>Coin navigateur</b>	Un coffre sous le siège (matériel de sécurité), un équipet ouvert contre la coque avec les coupe-circuits, un équipet latéral, une table à cartes grand aigle.
<b>Toilettes</b>	Un placard sous l'évier (accès vannes et distributeur de papier), deux petits placards avec miroirs pour savon et shampooing, un coin-douche pour serviettes ou cirés.



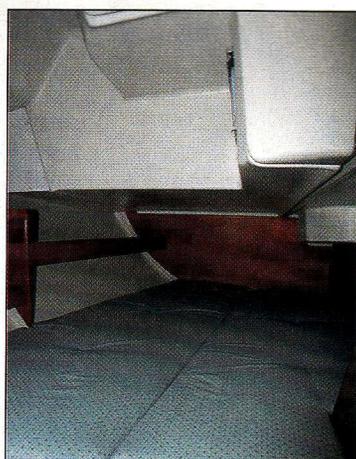
**CABINE AVANT**

Cette cabine double de bonne taille dispose du plus grand couchage du bord (2,20 x 1,80 mètres), d'une grande penderie à tribord, de coffres sous les matelas et d'équipets latéraux le long du bordé. Deux hublots ouvrants donnent sur les passavants et un grand panneau de pont (0,50 x 0,35 mètre) s'ouvre à l'extrémité du rouf en sifflet.



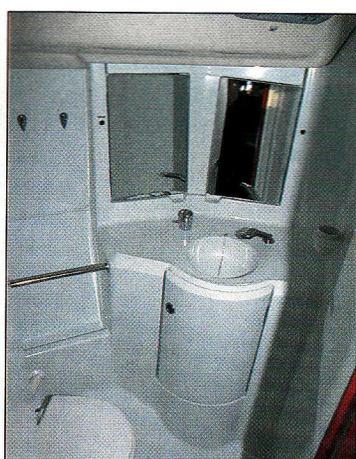
**CUISINE**

Tout en longueur face au carré, la cuisine américaine est spacieuse, claire et bien équipée : évier inox deux bacs, robinet mitigeur eau douce sous pression, poubelle, glacière, nombreux rangements et un grand hublot au-dessus du réchaud-four. Un modèle du genre que l'on pourra compléter avec une planche amovible pour cuisiner à la gîte.



**CABINES ARRIÈRE**

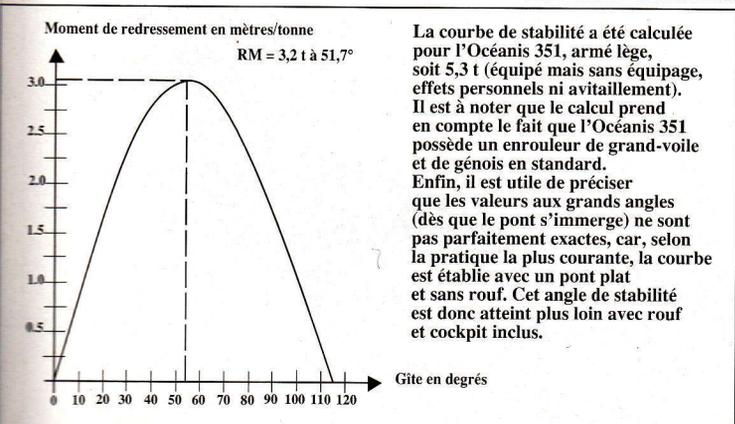
Symétriques, les deux cabines arrière bénéficient d'une bonne hauteur sous barrots et disposent chacune d'une grande couchette double, d'un meuble de rangement, d'une penderie et de coffres de rangement sous les matelas. Deux hublots ouvrants, un fixe de coque ainsi qu'un panneau de pont permettent l'aération et l'éclairage.



**TOILETTES**

Placé sur tribord entre le carré et la cabine arrière, le compartiment toilette est une cabine avec réceptacle de douche intégré. Complet et bien équipé (lavabo avec eau sous pression, douche, wc marin, miroir, placard et équipet, distributeur de papier toilette) il est ventilé par un hublot ouvrant. Une pompe électrique évacue les eaux usées.

**COURBE DE STABILITÉ**



**NOS APPRÉCIATIONS**

**POINTS FORTS**

- Le cockpit spacieux et la jupe arrière.
- La facilité de manœuvre.
- L'espace intérieur.
- La stabilité à la barre.

**POINTS FAIBLES**

- Les possibilités limitées de réglage du gréement.
- La taille réduite de la salle d'eau.
- Les performances au près.

grâce à la table fixe de cockpit et à ses abattants repliables et bien pratiques.

**Conclusion**

Voilier sûr et sans surprises, l'Océanis 351 correspond exactement au programme pour lequel il a été conçu : la croisière côtière, voire semi-hauturière, confortable et sans souci. Avec ses manœuvres simplifiées au maximum grâce aux enrouleurs de grand-voile et de génois, son plan de pont très dégagé et son grand cockpit, c'est un appel au far niente et aux joies de la navigation tranquille. Un peu soustoilé dans les petits airs, il s'anime et devient plaisant à barrer dès que la brise rentre, notamment au portant où ses larges formes arrière lui assurent stabilité de route et performance.

A propos de ce système du «tout sur enrouleur» souvent décrié par les amateurs de régates autour de trois bouées, il faut bien reconnaître qu'il a au moins un avantage : celui d'être mis en place en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire. En effet, le nombre de voiliers que l'on croise naviguant au moteur toutes voiles ferlées, alors que les conditions de navigation sont très maniables, est étonnant. Il est vrai que le temps et l'énergie dépensés pour hisser une grand-voile classique et endrailler un foc sur l'étai avant en décourageant plus d'un, à tel point qu'ils en deviennent des adeptes de la «brise-moteur».

Avec les voiles montées sur enrouleurs, plus d'excuse ! Hisser les voiles, ou plutôt les dérouler, devient une manœuvre que l'on effectue en quelques minutes et, qui plus est, sans l'aide de «gros bras». Il ne faut donc pas s'en priver, surtout quand on est en croisière et que l'on bénéficie, en plus, d'un guindeau. Une petite crique sympathique s'annonce par le travers ? Pas de problème ! On met le cap dessus, on roule la toile, on démarre le moteur pour manœuvrer à l'aise et l'affaire est dans le sac ! Le mouillage est trop rouleur pour digérer convenablement lors de cette escale improvisée ? Un coup de guindeau, trois tours au winch et nous voilà repartis à la recherche d'une «cala» ou d'un aber plus abrité ! Exactement le programme fixé pour cet Océanis 351... Agréable à vivre sous le soleil avec son accès facile à la jupe arrière et aux joies de la baignade, l'Océanis 351 est aussi convivial au mouillage avec son carré ouvert et sa décoration intérieure classique et de bon goût. Bref, une valeur sûre dont le prix reste, de surcroît, tout à fait raisonnable. □