

occasion
UN SUN ODYSSEY 45.2 MIS A NU

Grand croiseur pour grand départ

Construit de 1997 à 2003,
le Sun Odyssey 45.2 a été diffusé
à 600 exemplaires. Pas mal
pour un si grand croiseur...

Onnea est un trois-cabines à mât long
et grand tirant d'eau, équipé
de A à Z pour la grande croisière.

Et il ne demande qu'à repartir.

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.



Vends Sun Odyssey 45.2 de 2003, équipé

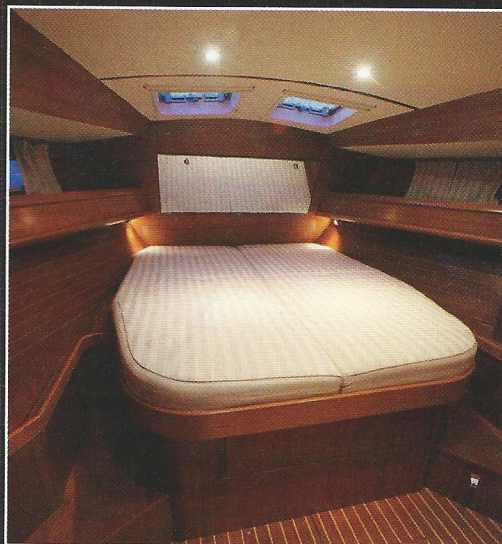
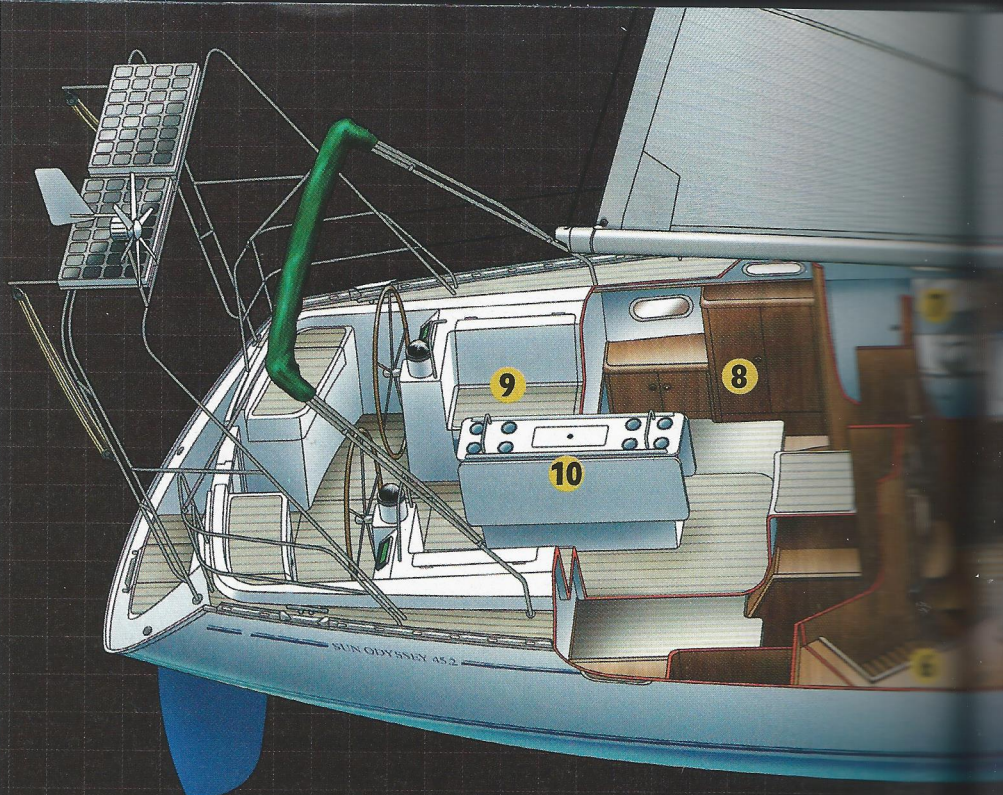


pour la grande croisière, 169 000 €

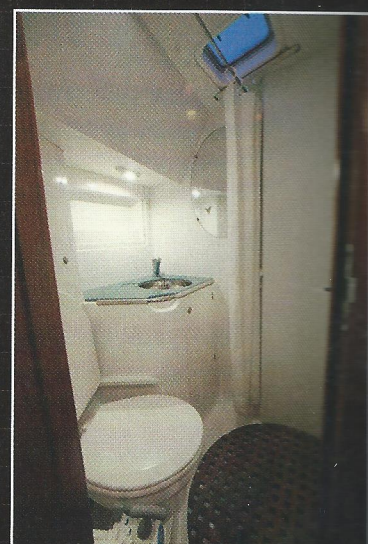
LE COMPAGNON IDEAL pour un grand voyage. Voilà en résumé comment Jean-Marie Guierrec et Bernard Henriot décrivent leur Sun Odyssey 45.2. Un résumé forcément flatteur objecterez-vous, puisque les copropriétaires proposent aujourd'hui leur grand Jeanneau à la vente. Pourtant, ils ne manquent pas d'arguments objectifs pour étayer ce profil de grand voyageur idéal. Les proportions de ce croiseur, d'abord. Ample, généreuses, pourvoyeuses d'espace dans le cockpit et sur le pont, et de volume à l'intérieur. Ses performances ensuite, celles d'un bon marcheur capable d'enregistrer les milles dans de superbes conditions de confort. Son équipement enfin, avec l'éolienne et les panneaux solaires, le deuxième alternateur, le dessalinisateur à fort débit (64 l/h), le radar, le pilote avec gyrocompas... Après un premier tour du, ou plutôt des propriétaires, on aurait donc tendance à les croire d'autant plus facilement que tous les choix techniques – navigation, énergie... – ont été dûment validés sur 20 000 milles, deux transats et cinq années de croisière presque ininterrompue (voir encadré).

BENEFICIER D'UNE PREPARATION SOIGNEE

L'intérêt d'une occasion comme *Onnea*, c'est que l'acheteur peut bénéficier de l'expérience des propriétaires précédents et de leur travail de préparation. C'est un vrai bonus pour qui prépare le même genre de croisière au long cours. Prenez cet arceau solidement implanté à l'arrière du Sun Odyssey 45.2. Conçu avec le recul d'une première année de navigation en Méditerranée, il porte éoliennes et panneaux photovoltaïques mais permet aussi de suspendre l'annexe gonflée et de lever son moteur grâce au bossoir intégré. Bien charpenté, il complète parfaitement le vaste cockpit qui faisait déjà du Sun Odyssey 45.2 un bateau agréable à vivre au mouillage. Par rapport à son prédécesseur le Sun Kiss 47, le 45.2 offre une circulation bien plus facile entre les deux postes de barre et entre les deux cadènes du pataras en patte-d'oie. La petite porte à deux battants donne accès à une plage arrière lattée de teck. Bien abrité par la capote et le bimini, ce cockpit peut aussi faire une vraie salle à manger d'extérieur grâce à sa grande table. Le premier jour de notre essai, ce côté bon vivant au mouillage était difficile à vérifier sous une pluie battante et dans un vent soufflant à près de 30 nœuds. En revanche on s'est réfugié avec plaisir dans le carré coquet avec ses épaisses selleries écru. Remarquons au passage une autre amélioration apportée par les propriétaires en cours de voyage : la table a été découpée côté tribord, de telle sorte qu'on peut replier un abattant et faire une couchette de mer en ajoutant un panneau entre la banquette et le pied de la table. L'abattant vertical fait alors



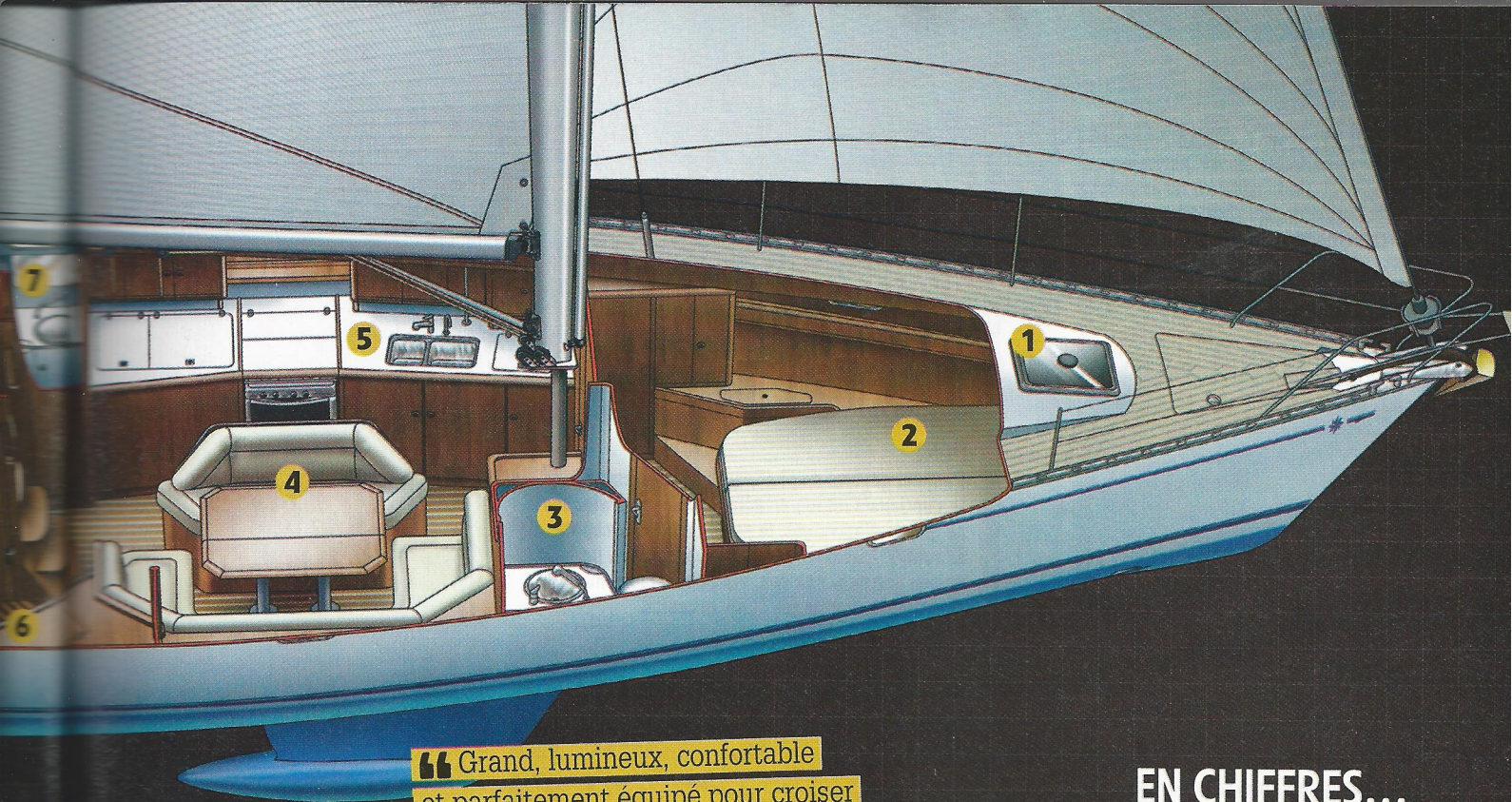
▲ Dans la cabine avant, boiseries et vaigrages en teck, et sommier à lattes pour la couchette.



▲ Le cabinet de toilette avant est le mieux équipé pour la douche.



▲ Le congélateur et le frigo, très profonds, occupent tout le volume à gauche de la cuisinière.



« Grand, lumineux, confortable et parfaitement équipé pour croiser longtemps avec l'eau et l'énergie produits à bord. »

Le Sun Odyssey 45.2 en 10 points

1. La soute à voiles s'ouvre derrière la baille à mouillage.

2. La cabine avant offre 189 cm de hauteur sous barrots. La couchette mesure 200 cm de long pour 150 de large.

3. Dans le cabinet de toilette avant, la hauteur sous barrots est de 188 cm.

4. La hauteur sous barrots est

de 192 cm partout dans le carré. Le plateau de la table fait 114 x 79 cm. Les banquettes sont profondes (45 cm d'assise) et la sellerie de 15 cm d'épaisseur.

5. A la cuisine de nombreux rangements, un plan de travail toujours utilisable de 65 x 35 cm.

6. A la table à cartes, un plateau « king size » : 100 x 68 cm.

7. Le WC arrière présente 186 cm de hauteur sous barrots.

8. La couchette de chaque cabine arrière mesure 210 cm de long pour 147 de large.

9. Les bancs du cockpit offrent une assise de 40 cm de profondeur et 33 de hauteur.

10. La table de cockpit fait 134 cm de long pour 115 de large.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	13,80 m
LONGUEUR FLOT.	11,71 m
LARGEUR	4,48 m
TIRANT D'EAU	2 m
DEPLACEMENT	9 300 kg
LEST	3 225 kg
CABINES/COUCH.	3 / 7
SV AU PRES	93 m ²
GENOIS	58 m ²
GRAND-VOILE	35 m ²
MOTORISATION	75 chevaux
RESERVOIRS EAU	400 litres
MATERIAU	stratifié de verre
CONSTRUCTION	varangues strat.
ARCHITECTE	Jeanneau Design
CONSTRUCTEUR	Jeanneau
PRIX DEMANDE	169 000 €



Le carré est lumineux, mais pas trop vitré non plus pour ne pas surchauffer aux Antilles.

office de panneau antiroulis et on peut dormir confortablement à proximité immédiate de la descente et de la table à cartes. La table à cartes, d'ailleurs, parlons-en : c'est un vrai petit bureau. Orientée à 45° du sens de la marche, elle permet au navigateur de se caler confortablement devant un grand plateau, face aux tableaux électriques et aux instruments. Au poste de navigation d'*Onnea*, on remarque le Navtex et l'écran du traceur qui affiche aussi l'image radar, soit à côté, soit superposée à la carte. La disposition originale de cette table à cartes permet de ménager un beau volume pour la cabine arrière tribord qui peut se permettre d'offrir un maximum de rangements dans ses deux grands équipets. L'autre cabine arrière est symétrique, mais à bâbord le volume en vis-à-vis de la table à cartes est réservé au cabinet de toilette. Une salle d'eau confortable, même si pour se doucher on lui préfère le cabinet de toilette avant. Ce dernier est en effet un peu moins haut mais doté d'une vraie douche avec caillebotis isolée du WC et de la vasque par un rideau. Bref, il est plus classieux, à l'image de cette petite suite propriétaire logée dans le triangle avant qui constitue la principale différence entre le 45.2 et le 45.1 construit en 1996-1997.

UN PETIT PALACE DANS LA POINTE AVANT

Evidemment, la grande couchette ovale est inutilisable en mer, mais cette cabine avant a d'autres qualités, notamment un volume de rangement étonnant dans les équipets, les vide-poches très profonds et le grand tiroir qui s'ouvre sous la couchette. De retour dans le carré, on longe la cuisine disposée le long du bordé bâbord. Là encore, le volume de rangement et les améliorations apportées pendant le voyage signalent un bateau plus pratique, plus marin, à l'image de ces boîtes tiroirs parfaites pour stocker couverts et petits accessoires. On remarque aussi les nombreuses trappes permettant d'accéder au fond et de stocker de l'avitaillement entre les hautes varangues. Ces dernières signalent une construction classique, avec pour structure des varangues stratifiées à la coque. Un « détail » qui n'a pas échappé à Jean-Marie et Bernard, lesquels ont préféré le 45.2 au 43 pour cette seule raison... Et les deux compères de signaler que le Sun Odyssey 45.2 est le dernier Jeanneau à avoir été construit de cette façon : ceux d'aujourd'hui sont tous structurés par un contremoule.

Mais sortons le nez de ces fonds, aussi propres et instructifs soient-ils, pour aller profiter de la jolie brise qui souffle à présent sur le golfe de Saint-Tropez. Nous quittons le ponton sans le moindre stress, avec l'aide du propulseur d'étrave. Combiné à une hélice Maxprop puissante en marche arrière, il permet de manœuvrer ce 45 pieds comme une mobylette dans la panne étroite. Une fois

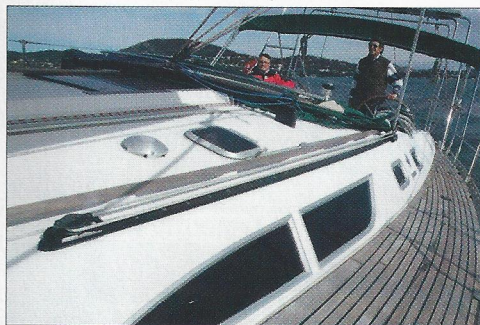
L'ŒIL DE L'EXPERT

Notre expert Pascal Marty nous a rejoints au chantier Monaco Marine, à Cogolin, pour une revue de détail au sec et en mer.

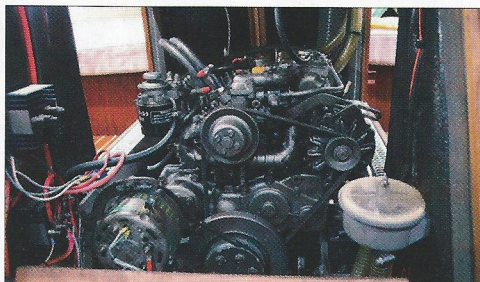
Nous soussigné, Pascal Marty, expert maritime indépendant demeurant à Sanary-sur-Mer, déclarons avoir été requis par Voile Magazine pour examiner le navire *Onnea*. Cette visite a pour but de donner un simple avis sur l'aspect général du navire et en donner une valeur vénale indicative mais ne peut être considérée comme une expertise complète. Il est fortement conseillé à tout acheteur potentiel de faire expertiser l'unité vue dans le cadre de ce reportage.

PONT

L'aspect général du pont est particulièrement bon. Les options sont importantes, comme les winches de génois électriques, le portique inox, la capote de rouf et le bimini. Le teck du pont nous a paru un peu usé pour son âge, vraisemblablement abîmé par le nettoyage haute pression.



MOTORISATION

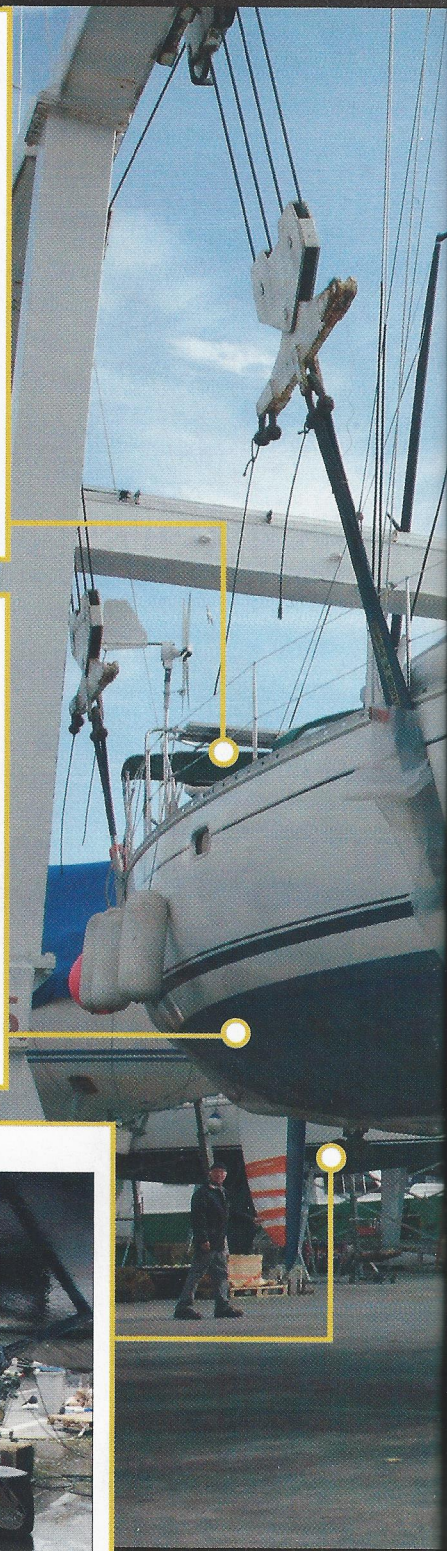


Le moteur Yanmar 75 chevaux est de bel état général et fonctionne parfaitement. Il est équipé d'un deuxième alternateur et de batteries supplémentaires. L'horamètre indique 1 739 heures de fonctionnement.

HELICE

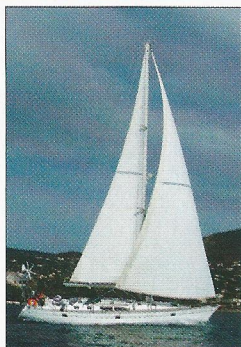


La Maxprop tripale est en bon état malgré quelques traces d'oxydation indiquant la nécessité de remplacer rapidement l'anode sacrificielle.



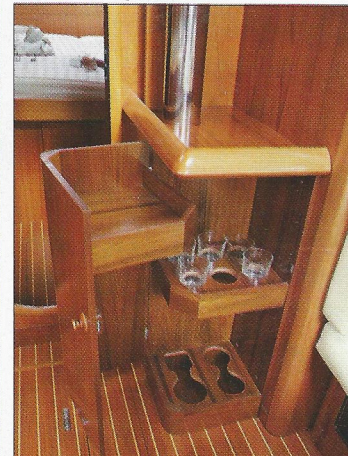
VOILES

La garde-robe Technique Voiles pour la GV et le génois enrouleur, Hood pour la trinquette est dans un état correct. Seul le génois commence à se déformer. On note l'absence de tourmentin et de trinquette de gros temps.



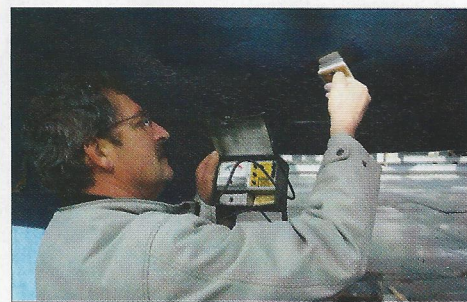
AMENAGEMENTS

Les boiseries, vernis et selleries sont dans un très bon état. On remarque l'option meuble bar autour de l'épontille de mât.



TAUX D'HUMIDITE

Hormis la sous-marine vieillie qui sera à refaire au prochain carénage, l'état de surface de la carène est bon. Le taux d'humidité relevé au testeur est bon, on peut néanmoins envisager un traitement préventif à moyen terme.



SUITEMENT AU NIVEAU DU PUISARD

C'est un problème rencontré fréquemment sur les Sun Odyssey 45.2. Le puisard est enchâssé dans la quille en fonte qui travaille latéralement et finit par l'endommager. Depuis la réparation réalisée aux Antilles, le puisard ne fait plus d'eau. Mais la stratification entre le puisard et la quille souffre d'un manque de souplesse. On peut résoudre le problème en la remplaçant par un simple joint de mastic type Sikaflex, semblable au joint de quille.



CONCLUSION DU RAPPORT D'EXPERTISE

NOS PRECONISATIONS

- Carénage 2009 à prévoir avec remplacement des anodes et réfection des joints puisard et quille.
- Traitement osmose préventif à prévoir.
- Révision du grément dormant et courant.
- Resserrer et étanchéifier les cadènes de galhaubans et de l'étai largable.
- Réviser l'accastillage, notamment winches et coinqueur de l'écoute de grand-voile.

NOTRE ESTIMATION

Le navire *Onnea*, Sun Odyssey 45.2 de 2003, nous a paru en bon état général de conservation et surtout fortement équipé. Une révision est néanmoins conseillée. Pour indication, nos préconisations effectuées, la valeur vénale du navire *Onnea* pourrait se situer aux environs de 170 000 € (110 000 € pour la coque et les aménagements, 60 000 € d'équipements).

Cinq ans de voyages en copropriété

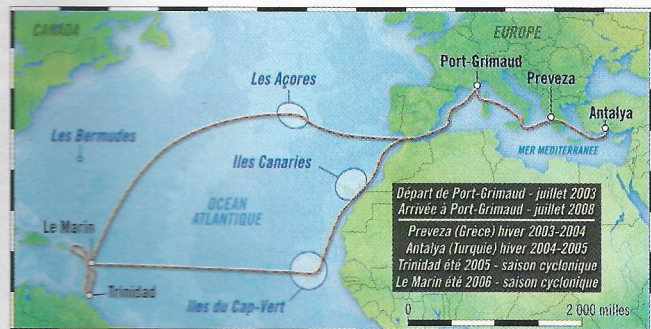


“ Pour nous, la copropriété fonctionne à la confiance, avec juste quelques règles de bon sens – écrites ou non. ”

Ils ne se sont pas rencontrés sur le banc d'un cockpit, mais sur celui d'une salle de cours : en l'occurrence le grand amphi de l'ESSEC qui, dans les années soixante, se trouvait encore en plein Quartier latin. C'était il y a quarante ans, donc. Et depuis, Jean-Marie Guirriec et Bernard Henrot sont restés d'indéfectibles compagnons de route... et de croisière. Ils ont régulièrement navigué ensemble avec leurs épouses Netty (Guirriec) et Christine (Henrot) et les enfants, en alternant Méditerranée et Bretagne sur leurs bateaux successifs. Un Chassiron 9 m, un Gladiateur, un Hood 38 pour Bernard. Pour Jean-Marie un Sangria, un Nicholson 32, un Melody et un Euros 41. De croisière en croisière, l'idée d'une grande boucle sur un bateau commun fait son chemin. Elle se concrétise à l'approche de la retraite avec l'achat d'*Onnea* (bonheur en japonais) en copropriété. Une formule qui leur permet de voir grand et de s'équiper sans trop chicaner sur le budget, mais quid du risque de fâcherie entre les deux amis ? Face à ce genre d'objection, Jean-Marie se contente de hausser une épaule. « Dès lors qu'on est d'accord sur le programme et sur quelques règles de bon sens, il n'y a aucune raison que ça se passe mal. » Et de fait, la copropriété n'a fait aucune ombre à l'amitié des Guirriec et des Henriot. Ils se sont contentés d'ouvrir un compte bancaire commun dédié au bateau, d'instaurer la règle du « qui casse paie », et de tracer leur itinéraire sur la carte. Ce dernier allait de pair avec un programme prévoyant les croisières des uns et des autres, ainsi que les transats pour lesquelles Jean-Marie et Bernard ont navigué sans leurs épouses, assistés par un ou deux équipiers. L'idée était de se faire la main en Méditerranée avant d'aller se frotter à l'Atlantique. Parti en juillet 2003, *Onnea* a donc passé deux ans sur la Grande Bleue, hivernant non loin de Levkas, dans le golfe de Patras, et en Turquie à Antalya. Après avoir passé Gibraltar fin août 2005, les équipages successifs ont ensuite mené le Sun Odyssey aux Canaries, puis au Cap-Vert avant de traverser vers la Guadeloupe. *Onnea* passe alors trois saisons dans l'arc antillais que les Henriot et les Guirriec écument de Trinidad aux îles Vierges. Ce n'est qu'en 2008 qu'ils bouclent la boucle en se payant le luxe de visiter toutes les îles de l'archipel des Açores sur la route du retour. Quitte à réaliser un rêve, il n'était pas question de faire les choses à moitié !



▲ Quarante ans d'amitié, cinq ans de copropriété : Jean-Marie (à droite) et Bernard ont gardé la complicité de leurs années étudiantes.



▲ Depuis sa mise à l'eau au printemps 2003, *Onnea* n'a pas beaucoup encombré les marinas. Il a parcouru plus de 20 000 milles.

Toutes les manœuvres reviennent au piano et aux winches de génois très avancés sur l'hiloire.



en mer, on s'aperçoit que l'équipage a tout fait pour simplifier les manœuvres, avec notamment cette grand-voile enroulée dans le mât. Jean-Marie et Bernard nous assurent qu'elle ne se bloque jamais à condition de la traiter avec douceur, et notamment de manœuvrer sans pression dans la voile. De fait, la grand-voile est déroulée sans le moindre accroc, suivie de près par le génois. Cette grande voile d'avant sera parfaite dans les vents de 10 à 15 nœuds qui nous attendent. A partir de 20 nœuds, il faudrait passer sous trinquette – stockée dans la soute avant – après l'avoir mousquetonnée sur le bas-étau volant. Pour l'heure, nous n'avons encore que 8 nœuds de vent mais au bon plein, *Onnea* se déhale déjà honnêtement – 4 à 5 nœuds – pour un croiseur de cet embonpoint.

BARRE NEUTRE, MEME DANS LA BRISE

A mesure que la brise s'établit, nous serrons le vent et nous voilons au près serré à 6 bons nœuds, dans 13-14 nœuds de vent. Le bateau est très stable de route et la barre assez neutre, sollicitant peu le barreur... ou le pilote Raymarine. C'est évidemment un bon point pour la consommation en grande croisière. Nous virons le temps d'embrasser ce grand génois et de le régler, ce qui demande peu d'efforts avec l'assistance des winches électriques. Sur l'autre bord, à 120° de notre cap précédent – c'est-à-dire à 60° du vent réel – nous nous calons à la même vitesse en gîtant modérément. Suffisamment quand même pour se rendre compte qu'il manque un cale-pied pour barrer au vent. Puis nous abattons progressivement tout en avançant le



Dans la brise, il vaut mieux oublier le génois et envoyer la trinquette!

point de tire du génois sur l'interminable rail Harken (3 mètres) vissé sur le rouf, dont la drosse revient au cockpit. Tout comme l'écoute de grand-voile d'ailleurs, dont le circuit passe en pied de mât avant d'être renvoyé sur la courte barre d'écoute sur le rouf. Ce piano équipé de douze bloqueurs Spinlock suffit à envoyer, réduire et régler les voiles, si l'on fait exception du génois dont les écoutes reviennent aux winches d'hiloires. L'absence de spi est parfaitement assumée par l'équipage qui a surtout cherché à se simplifier la vie. Ce choix a permis de réduire l'accastillage de pont mais *Onnea* est quand même équipé d'un tangon pour mieux porter le génois aux allures portantes. C'était souvent le cas dans les alizés, parfois sans grand-voile et avec une trinquette jumelle établie en ciseaux. Pour ces manœuvres qui demandent

davantage de mobilité sur le pont, on apprécie les passavants très larges et habillés de teck. Idem pour le mouillage. Notons au passage l'ancre à pointe lestée Spade, gage de sérénité dans les mouillages ventés des Antilles. Hélas, ce n'est pas vers la passe d'un lagon que nous pointons l'étrave, mais sur l'une des darses du chantier Monaco Marine, à Cogolin, pour la traditionnelle sortie d'eau. Pas grand-chose à signaler sur les œuvres vives, sinon un suintement au niveau du puisard (voir expertise). Même dans cette version grand tirant d'eau, le voile de quille semble assez allongé, ce qui contribue à la stabilité de route. Indéniablement, le bureau d'études Jeanneau a signé là une carène qui n'a rien à envier à ses successeurs, les Sun Odyssey 45 et 45 DS de Philippe Briand. Et tout porte à croire qu'elle vieillira bien. Alors, à qui le tour? ■