



Océanis 393

Au large près des côtes

A vue de nez, l'Océanis 393 a les mêmes ambitions que mon bateau, *Fleur Australe*: il est avant tout destiné à la croisière. A vue de plan, il a la même longueur: 11,62 mètres contre 11,60 pour *Fleur Australe*. Même le maître-bau est comparable: 3,96 mètres contre 4 mètres. Mais les voiliers de croisière ont sacrément évolué depuis les années 80, quand Gilles Vaton m'avait dessiné mon voilier de voyage; en fait, tout est une histoire de formes arrière. L'influence des voiliers du Globe? Je pencherais plutôt pour une dictature du volume intérieur.

Il en a du volume, cet Océanis 393 – aimablement prêté par Jacques Beau-

C'est le vainqueur de la Transat anglaise, du Rhum et de trois Figaro. C'est aussi un fanatique de croisière dans le Grand Sud, qu'il sillonne chaque été austral à bord de son propre voilier en aluminium de 11 mètres. L'occasion était trop belle d'essayer l'Océanis 393, archétype du voilier de croisière selon les canons actuels.

Texte Philippe Poupon, photos Daniel Allisy et Jean-Marie Liot/Bénéteau.

champ, son heureux propriétaire –, même si une habile ligne de flottaison et un petit rouf élégant tentent de masquer son incroyable franc-bord: un bon mètre trente, quasiment celui d'un voilier de quinze mètres! Faut-il que les Américains – acheteurs potentiels – soient de grands gaillards pour qu'on leur consacre 2 mètres de hauteur sous barrots, moi qui me contente d'1,80 mètre dans mon propre voilier... Je trouve cela un peu exagéré, et le bateau y perd en élégance.

25 nœuds de surtoit, une pluie glacée à l'horizontale digne de mes pires souvenirs de croisières australes: ils ne m'ont pas gâté à *Voiles et Voiliers* pour cet essai au large de La Rochelle! Avec 1,90 mètre dans la version grand tirant d'eau – livrée en standard, ça c'est bien –, l'Océanis 393 ne devrait pas trop dériver. Vérifions. Grand-voile à un ris et génois roulé au tiers, nous commençons à tirer des bords vers l'île de Ré.

Au premier abord, la barre est douce, précise, et la posi-

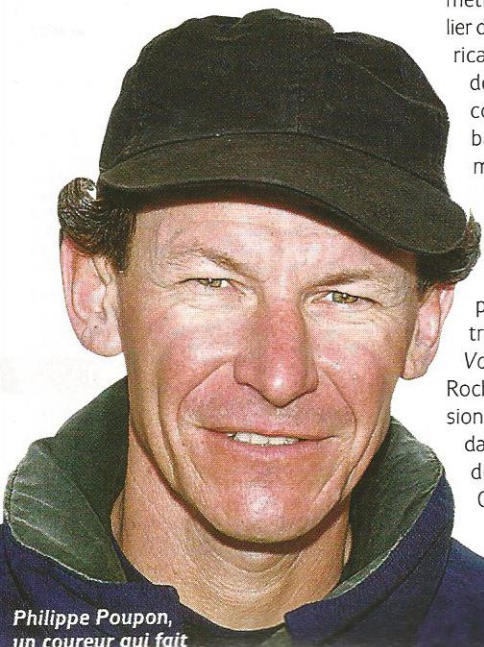
tion bien étudiée, avec des cale-pieds où il faut. Je suis même assez surpris: je ne m'attendais certes pas à la finesse de barre d'un admiraler, mais je trouve que l'on sent bien le bateau à la barre. Un petit coup d'œil au génois, quelques secondes d'inattention et le bateau quitte ses rails. Grâce au safran relativement important, on corrige vite la trajectoire, mais il faut le tenir au doigt et à l'œil.

Et puis, naviguer avec un génois trop roulé n'est pas idéal au près. A partir de cette taille de bateau, je suis assez favorable à l'utilisation de deux enrouleurs: sur le premier, un génois 100 % de recouvrement, sur le second, une bonne trinquette. Au près, vers 25 nœuds de vent, je passe rapidement sous trinquette; le génois n'est pas utilisé enroulé, sauf au portant, ça le déforme moins. La trinquette, plus plate, peut être roulée au-dessus de 25 nœuds, sans en faire un sac: son grammage plus fort résiste mieux. J'utilise également un tourmentin qui peut être envoyé sur l'un des deux enrouleurs avec un système d'anneaux en bout avec des boules, comme sur les vieux

gréements. Sur l'Océanis 393, nous n'avons qu'un enrouleur avec son génois et un tourmentin – une solution plus économique et qui a le mérite de ne pas augmenter le poids dans les hauts. Cela peut suffire pour les petites navigations. Affaire de compromis!

Vigilance à la barre

Une survente... Cette fois, nous sommes trop toilés. Deuxième ris. Une manœuvre facile malgré les frottements induits par le circuit de la prise de ris «automatique». Et, finalement, le grand-voile semi full-baten me semble un bon compromis pour la croisière: dans la mesure où, si l'on veut une voile entièrement lattée, il faut disposer de chariots sur le mât, qui sont très coûteux. En prenant quelques repères sur terre, la dérive semble acceptable; sur tout compte tenu de l'important fardeau. Et la bête reste maniable, avec une vitesse tout à fait honorable: 15,8 nœuds avec 90 degrés d'un bord sur l'autre dans une mer sans grand clapot. Aux allures portantes, d'ailleurs, il



Philippe Poupon, un coureur qui fait aussi beaucoup de croisières.