

SUN ODYSSEY 379

# Un net penchant pour la croisière

Si la croisière est l'art de tutoyer le rivage, ce nouveau Sun Odyssey est sans conteste le roi des caboteurs, avec en prime un confort et une finition clairement au-dessus de la moyenne... La preuve par trois escales.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Jean-Marie Liot.

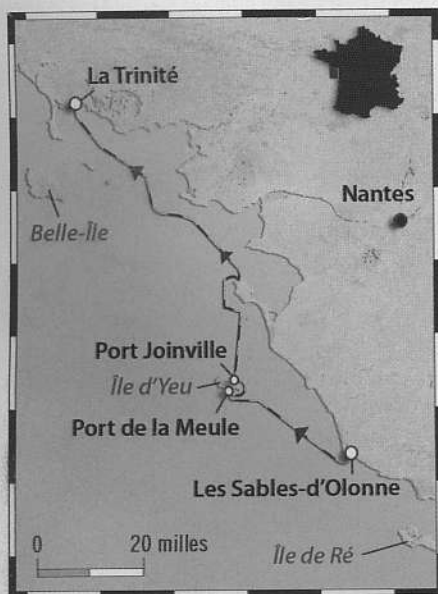




**NOUS ETIONS** deux équipages, deux voiliers à doubler le petit môle de Port La Meule, à l'île d'Yeu. Puis le soleil s'est couché, la mer a commencé à descendre, et le quillard a dû nous laisser seuls. Ou plutôt en compagnie des étonnants riverains de ce havre perdu, promeneurs ravis d'un beau mois de novembre et pêcheurs retraités venus boire un coup de blanc dans ces cabanons aux noms pittoresques. Voilà le genre d'escale improbable qui fait la saveur d'une croisière d'après-saison. Des soirées que seuls peuvent offrir les bateaux échouables, ou au moins à tirant d'eau réduit. Ce côté passe-partout est clairement l'un des atouts maîtres du petit dernier de la gamme Sun Odyssey, le 379 que nous convoyons des Sables d'Olonne à La Trinité. Dans cette version dériveur lesté, il se pose sur sa courte quille à ailettes et se cale solidement sur ses safrans bien excentrés. Cette formule de dériveur lesté s'inscrit bien dans la tradition des Fantasia, Attalia, Sun Rise, Sun Odyssey 32, puis Sun Odyssey 35, le dernier en date dont la production a été arrêtée en 2007. Il était donc temps que Jeanneau fasse son retour sur ce créneau. Car ces croiseurs passe-partout restent très demandés sur les côtes à marées bien entendu, mais aussi dans la Baltique et partout où croisière rime avec rase-cailloux.

Le Sun Odyssey 379 est là pour répondre à cette demande, tout en reprenant à son compte les qualités de la nouvelle gamme Sun Odyssey initiée l'an dernier par le 409. Ce dernier est signé Philippe Briand et le 379 Marc Lombard, mais on retrouve quand même une parenté dans le design, le confort et la qualité des matériaux.

Nous n'avons donc pas été vraiment dépaysés en découvrant le nouveau Jeanneau à son ponton de Port-Olona. Deux hublots de coque non alignés (celui de la cabine arrière étant décalé vers le bas), un grand hublot de rouf caractérisé par une forme effilée sur l'arrière,



▲ On trouve souvent du clapot sur ce parcours, sur le pont d'Yeu ou à l'embouchure de la Loire.

un hublot d'angle sur la face arrière du rouf et des hiloires de cockpit plutôt basses mais larges sur lesquelles circulent les écoutes avant de plonger sous le faux-pont du rouf. Le franc-bord généreux exige un coup de rein pour embarquer et franchir la coupée, mais une fois à bord on accède facilement au cockpit. Les bras chargés de victuailles, nous mettons le cap sur la cuisine. Pas question d'emprunter la descente avec un tel chargement, elle est un peu raide pour cela. Mieux vaut faire la chaîne avant de ranger l'avitaillement dans les six équipets disposés sur deux étages, et dans les grands tiroirs côté coursive. Chaque paquet de pâtes, chaque baguette de pain trouve sa place. Dès les premiers moments passés à bord, on apprécie les huisseries bien ajustées, les menuiseries en Alpi à l'épaisseur rassurante. Dans ce domaine aussi, les nouveaux Sun Odyssey se sont mis au goût du jour. Sans oublier leur caractère marin, comme on le voit aux fargues prononcées. Elles sont parfois creusées en dedans pour faire office de mains courantes, comme au bout du meuble de cuisine. On peut commencer la popote, après avoir ouvert le hublot bien placé à l'aplomb de la cuisinière à deux feux.

## ON DINE A HUIT DANS LE CARRÉ

L'équipage peut aussi commencer à se détendre dans le carré, et accueillir des invités sans trop se serrer. En ouvrant la table du côté de la banquette bâbord, on dînera à huit sans aucun problème. Ces bons moments peuvent suffire à justifier le sacrifice de la table à cartes (réduite à une tablette en bout de banquette bâbord), sauf si l'on reste viscéralement attaché au bon vieux format grand-aigle. Question de point de vue et de génération. Pour l'heure, équipiers jeunes et moins jeunes se séparent après une petite rasade de rhum vieux, cap sur les couchettes. Elles ne sont pas très nombreuses dans cette version deux cabines, mais on mettra à contribution les larges banquettes du carré. Y dormir n'a rien d'une punition, d'autant que la qualité des selleries est absolument remarquable. Idem dans les cabines : sur ces épais matelas, on se croirait à la maison... preuve que la politique d'achats groupés du groupe Jeanneau-Bénéteau peut avoir du bon. Pas évident en revanche de ranger les affaires de deux équipiers quand on ne dispose que d'une (trop) grande penderie et d'un vide-poches, certes de grand volume mais non compartimenté. L'armoire mériterait d'être étagée, d'autant qu'il y a déjà une grande penderie derrière la table à cartes. Bizarrement, la cabine avant est mieux lotie côté rangements, bien que nettement moins volumineuse. Au réveil, malgré le temps bouché on réalise que le carré est étonnamment lumineux. Un seul panneau



de pont ce n'est pas généreux, mais visiblement suffisant pour la lumière comme pour l'aération. Mais pas question de traîner à l'intérieur, nous profitons de la brise portante qui nous emmène à l'île d'Yeu sous spi. La grand-voile s'envoie sans effort, le spi asymétrique amuré sur la pièce d'étrave est raisonnable, parfait pour un équipage familial. On touche aussi du doigt l'intérêt de cette taille de croiseur, qui offre le confort d'un grand bateau – c'est particulièrement vrai pour ce 379 au volume étonnant – tout en restant doux à la manœuvre. D'autant que le gréement élancé de notre Sun Odyssey autorise un génois à faible recouvrement, et que son plan de pont est parfait pour un équipage réduit. L'écoute de grand-voile à l'allemande, très rare sur un bateau de cette taille, revient à la main du barreur, tout comme celle du génois. Les drisses, elles, sont au piano, tout comme la drosse de la barre d'écoute intelligemment passée dans des petits coinçeurs PXR (ceux qu'on largue d'une simple traction orientée vers le cordage). En route vers Yeu, une bascule de vent magistrale nous permet de tester à peu près toutes les allures. Nous finissons au près, l'allure idéale pour valider le poste de barre. Son ergonomie est parfaite, à condition d'avoir les jambes assez longues pour atteindre le cale-pieds en fond de cockpit. Dans le cas

(Suite page 50)



“ Facilité de manœuvre et de circulation et une ergonomie sécurisante dans le cockpit digne d'un plus grand croiseur. ”

## Les Meulas sont sympas !

Quand il faut halier un bateau, entretenir un corps-mort ou trinquer dans l'un de ces cabanons typiques du lieu, pas de souci : les Meulas sont là. Meulas ? Eh oui, ce sont les riverains du port de La Meule, ainsi dénommés par leurs voisins de la capitale, Port-Joinville. Quant à savoir si ce surnom désigne les habitants du hameau de La Meule ou les usagers du port, le point n'est pas très clair. Mais une chose est

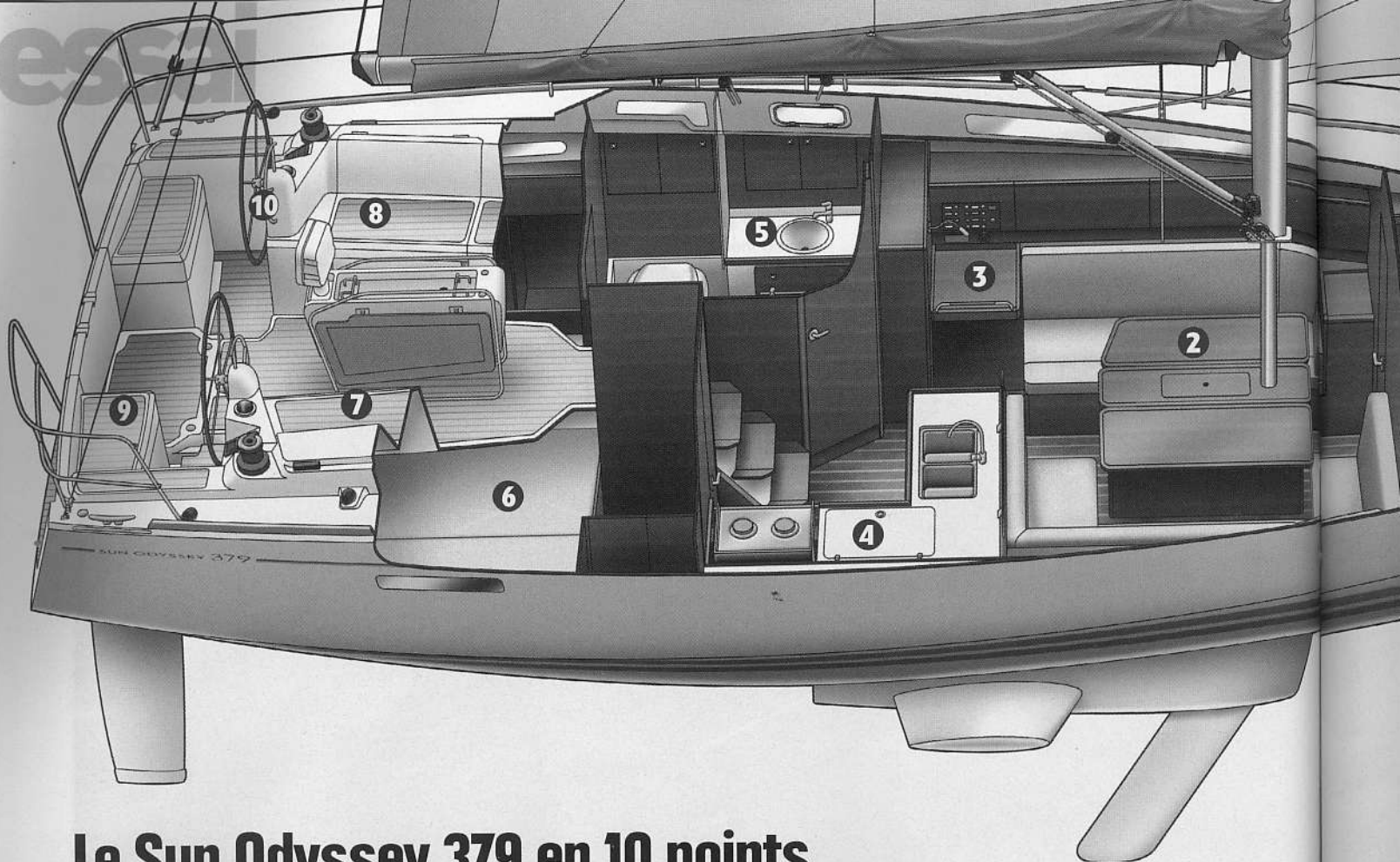
sûre, ledits usagers se sont regroupés au sein d'une association pour la gestion du port d'échouage, que leur délègue la Chambre de commerce. Un port pas vraiment ouvert aux visiteurs en saison, il faut généralement se contenter d'un coffre de l'autre côté du môle... et tabler sur un beau temps établi. Quoique si la houle s'invite, à tout prendre il vaut mieux être dehors que dedans. Parole de Meula !



La fine équipe de La Meule, toujours prête pour un coup de main.

Géniales, les cabanes de pêcheurs et leurs noms fleuris ! ▼





## Le Sun Odyssey 379 en 10 points

- 1.** La cabine avant offre un beau volume (189 cm de hauteur sous barrots) et beaucoup de rangements (penderie, coffres, équipets...).
- 2.** Sous l'unique panneau de pont, la table de carré (124 x 115 cm) accueille huit convives. Les banquettes (prof. 42 cm, 193 cm de long) peuvent servir de couchages. Hauteur sous barrots à l'épouille : 184 cm.
- 3.** La table à cartes est un petit modèle : 56 x 48 cm.
- 4.** Côté cuisine, six équipets, deux tiroirs et deux gros volumes pour tout ranger. La hauteur sous barrots est de 190 cm.
- 5.** 190 cm de hauteur également dans le cabinet de toilette, quatre hublots dont deux ouvrants. Une porte au fond donne sur la soute arrière, qui comporte un meuble avec bacs de rangement.
- 6.** La cabine arrière comporte pas moins de cinq hublots dont deux

ouvrants. La couchette mesure 204 cm de long pour 184 de large. 100 cm de hauteur au-dessus de la couchette. Rangement limité avec une simple penderie et un grand vide-poches.

**7.** Les bancs du cockpit font 146 cm de long pour 40 de large. La hauteur du dossier est de 28 cm. La table fait 114 x 90 cm, la longueur totale du cockpit est de 3 m de la descente au tableau arrière.

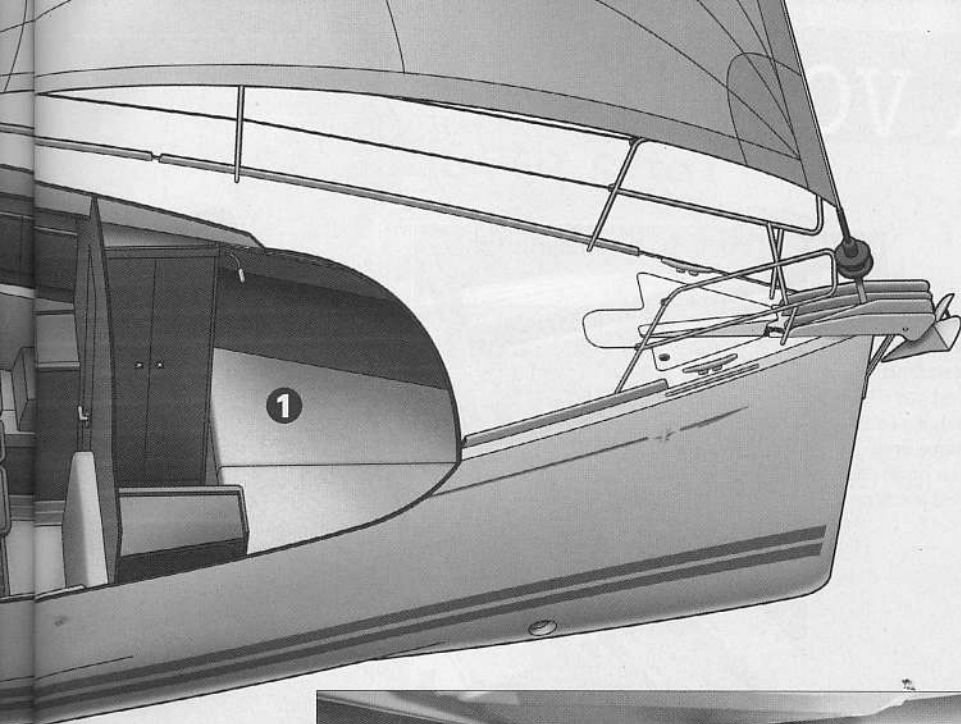
**8.** Le coffre de cockpit n'offre que 36 cm de profondeur mais il est équipé d'une étagère dédiée aux panneaux de descente.

**9.** Les coffres arrière sont réservés au gaz (tribord) et aux pare-battage. La partie centrale du tableau bascule pour devenir une plage arrière.

**10.** Le système de barre fait appel à des câbles (barres/moyeu central) et à des biellettes (moyeu/secteurs de barres).



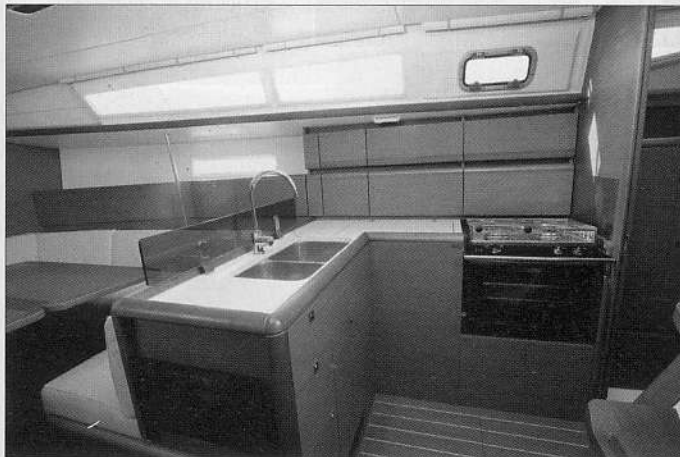
Alpi et selleries blanches offrent une belle luminosité, même avec un seul panneau de pont.



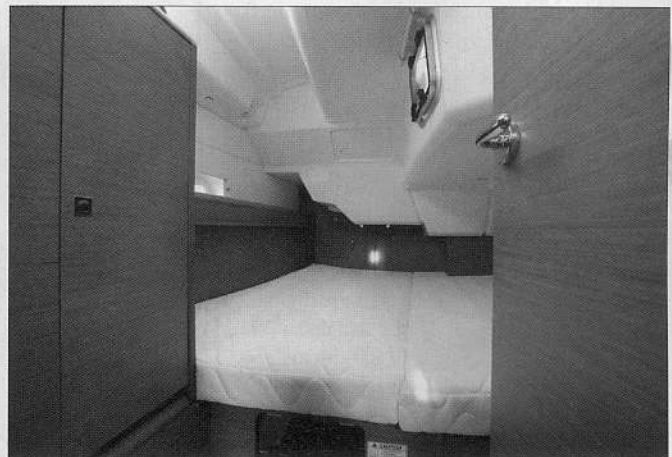
## EN CHIFFRES...

<b>Sun Odyssey 379</b>	
LONGUEUR DE COQUE	10,98 m
LONGUEUR FLOTTAISON	10,40 m
LARGEUR	3,76 m
TIRANTS D'EAU (DERIVEUR)	1,10-2,25 m (GTE : 1,95 m)
DEPLACEMENT LEGE	7 238 kg
LEST	2 313 kg (GTE : 1 775 kg)
SV AU PRES	70 m <sup>2</sup>
GENOIS	35 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	35 m <sup>2</sup>
CODE 0	55,20 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	90,40 m <sup>2</sup>
MATERIAU	stratifié verre/polyester
CONSTRUCTION	coque au contact, pont en injection
MOTEUR STANDARD	Yanmar 29 ch, sail-drive
RESERVOIR CARBURANT	130 l
RESERVOIRS EAU	200 l
BATTERIES	70 Ah
ARCHITECTE	M. Lombard-Jeanneau Design
CONSTRUCTEUR	Jeanneau
CATEGORIE CE	A pour 8 personnes
PRIX DE BASE (2 CABINES)	<b>133 838 €</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>163 495 €</b>
Options : dériveur (7 074 €), finition Préférence (9 173 €) pack Navigation (1 973 €), pack élec. (2 822 €), guindeau élec. (2 392 €), capote de rouf (1 752 €), table de cockpit bois (1 160 €), liston de coque bois (1 309 €), pilote Simrad (4 712 €), fond cockpit bois (1 471 €).	

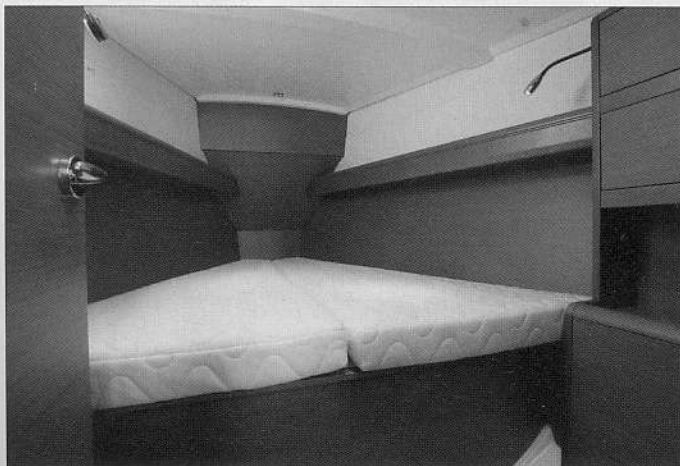
La soute arrière se révèle très pratique avec ses bacs de rangement coulissants. ▶



▲ Les deux rangées d'équipets offrent un maximum de rangement à la cuisine. Notez aussi le porte-revues et le hublot d'aération bien placé.



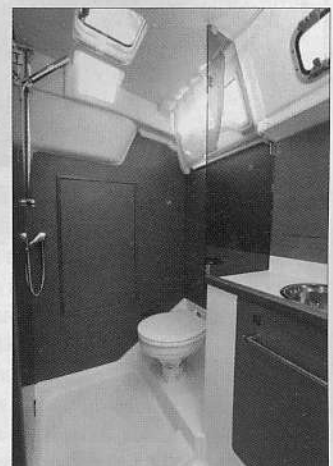
▲ La large hiloire permet d'offrir beaucoup de volume dans la cabine arrière, qui bénéficie aussi de nombreuses ouvertures.



▲ La cabine avant n'a pas de hublot, en revanche elle est la mieux lotie en rangements. Et partout la literie est d'excellente qualité.



▲ La table à cartes est petite, mais elle a une belle main courante.



▲ Côté douche, la qualité de la robinetterie est remarquable.

# A voir... et à revoir !

contraire, mieux vaut barrer debout au-delà de 10-12 degrés de gîte. Il y a aussi l'inévitable pataras, pas vraiment gênant dans le dos mais juste agaçant quand il traîne près du crâne et vous arrache un cheveu au passage ! C'est idiot mais à l'usage, on serait tenté de gagner ce câble pour mettre fin à ces petites brimades. La barre parle peu, comme c'est presque toujours le cas avec un bisafan, mais elle est très sensible. Du coup, il faut rester très attentif, on a du mal au début à trouver naturellement la bonne trajectoire. Le plus curieux, c'est que même le pilote semble avoir du mal à s'y retrouver : il faut mettre le gain au minimum pour éviter les embardées. Côté speedomètre, on relève des performances dans les normes du genre, 5 à 6 nœuds selon les risées dans cette brise qui languit un peu. D'un bord sur l'autre, l'écart de cap est d'environ 95°, ce qui semble plutôt honorable pour un dériveur doté des voiles Dacron proposées en standard par le chantier. Notre dernier bord nous amène le long de la côte sud de l'île d'Yeu dont les roches acérées défilent rapidement jusqu'à cette fine échancrure où se blottit le port de La Meule. Passer une marée dans ce petit havre hors du temps est un privilège dont nous mesurons le prix. D'abord, il faut venir hors saison pour être accepté par les locaux (sans quoi ils vous prient de prendre un coffre dans l'avant-port). Ensuite, on l'a dit, il faut pouvoir échouer. Enfin, il faut être sûr de sa météo et/ou faire preuve d'une certaine insouciance. Surtout si, comme nous, vous choisissez d'échouer sur la cale en granit. C'est dur, le granit. Et si la marée montante est accompagnée de la houle du large, soyons clairs, vous risquez le pire. Les locaux nous ont prévenus, le port semble abrité mais la houle de sud-sud-ouest y rentre volontiers. « Vous voyez cet éperon rocheux sur lequel s'appuie le môle ? La semaine dernière, les vagues passaient par-dessus... »

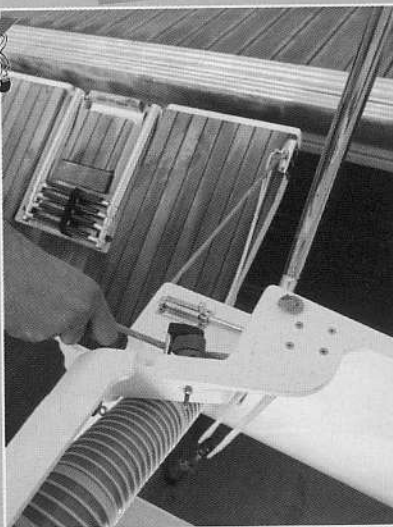
## Bienvenue au 9



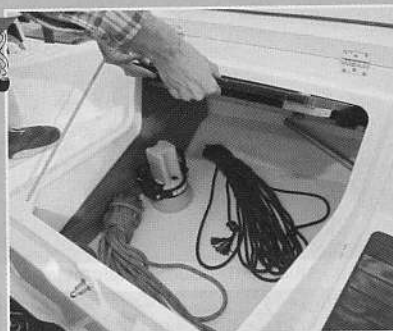
9, rue Georgette, c'est une adresse dans tous les sens du terme puisque c'est aussi le nom de ce restaurant situé juste derrière le célèbre pub l'Escadrille, à Port-Joinville. Un endroit à connaître, d'abord parce qu'on y mange très bien. Pas la peine de vous ruiner, le menu à 20 € réserve déjà de très belles surprises... Gratinée de Saint-Jacques et tourte au chevreuil le soir de notre passage, suivis d'un mémorable fondant au chocolat : un conseil, laissez-vous faire.



**Pratique**  
Le tableau arrière basculant n'est pas si lourd, mais il a quand même droit à un palan caché dans le coffre.



**Pratique**  
Les plexis de la descente ont leur place dans l'étagère dédiée du coffre de cockpit bâbord.



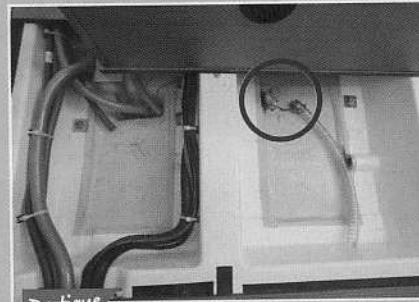
**Pratique**  
On n'a pas lésiné sur les mains courantes dans le cockpit. Bravo !



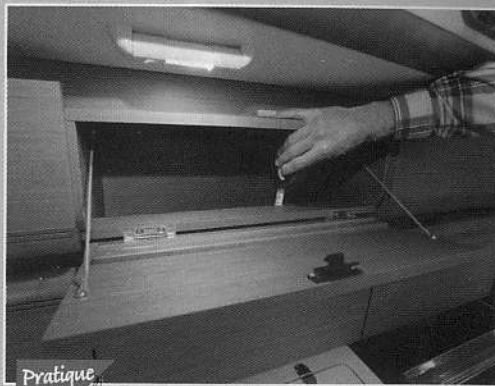
**Pratique**  
Le bateau est très stable à l'échouage sur ses deux safrans protégés par des sabots en élastomère faciles à changer. Les ailettes de la quille jouent aussi leur rôle stabilisateur sur terrain meuble.



**Pas pratique**  
Un seul placard dans la cabine arrière, et il lui faudrait au moins des étagères.



**Pratique**  
Cette vanne permet de dégager le puits de quille s'il tend à s'envaser à l'échouage.



Pratique



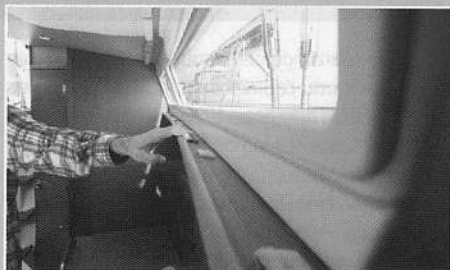
Un bon point pour les fargues profondes des équipets de la cuisine.



Pratique



La console montée sur rotule est utilisable dans diverses configurations, y compris en position assise.



Pas pratique

La fausse main courante du carré serait bien placée, mais elle se révèle fuyante, pas assez creuse.



Pratique



Une vraie bonne idée, ces coinçeurs PXR pour la barre d'écoute (à l'extérieur du piano).



Pratique



Le frigo est bien compartimenté, et tous les aliments restent faciles d'accès grâce aux bacs coulissants.



Pratique



L'axe central de circulation du tableau basculant à la descente fonctionne d'autant mieux que le pataras est sur une patte-d'oe.



Pas pratique

La position assise à la barre n'est pas très confortable, faute d'un cale-pieds assez haut.





« Dans les petits airs, le Sun Odyssey 379 se révèle très manœuvrant sous spi asymétrique, agile et facile à relancer. »

Alors c'est vrai, l'image est belle, mais l'échouage pas vraiment recommandable, même s'il nous a permis d'examiner de près la quille dont les larges ailettes servent autant de stabilisateur dans le sable ou la vase que de surfaces antidérive, ou les safrans protégés par des sabots en élastomère étudiés pour encaisser les coups. De nouveau à flot en milieu de nuit, nous ne nous attardons pas et partons à Port-Joinville où nous pourrions prendre un peu de repos. Et une douche. A terre pour certains, et pour d'autres à bord. Car le moteur a chauffé suffisamment d'eau pour que l'on puisse tester le cabinet de toilette dans de bonnes conditions. Et il le mérite, car c'est assurément l'une des pièces maîtresses du Sun Odyssey 379, surtout dans cette version deux

cabines qui permet de profiter d'une douche séparée digne d'un 45 pieds, voire d'une salle de bains à terre. Tout y est : le volume, la luminosité apportée notamment par le hublot d'angle du rouf, l'aération, les rangements, la robinetterie et le paravent en plexiglas maintenu par des attaches magnétiques. Royal. Détail agréable : la pompe d'évacuation est déclenchée par un interrupteur à minuterie, de telle sorte qu'on n'a pas besoin de garder le doigt dessus en claquant des dents pendant de longues secondes. Tout bête, mais c'est vraiment bien. Au fond de ce cabinet de toilette, une porte permet d'accéder à l'immense soute arrière. Presque un local technique avec coffres et bacs de rangement : a priori, c'est génial. Mais en l'absence d'accès depuis le cockpit, tout

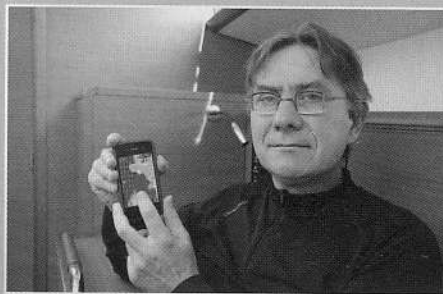
matériel extrait de cette soute doit franchir les deux portes du cabinet de toilette pour arriver au pied de la descente. L'équipier chargé de ramener le spi sur le pont pourra témoigner que ce n'est pas si facile... Fort heureusement, ce spi peut aussi loger dans le coffre de cockpit, mais tout juste. On ne pourra ajouter que ses écoutes et quelques aussières, et à l'usage, un gros volume de rangement supplémentaire ne serait pas de trop dans le cockpit. Le coffre arrière bâbord est dévolu aux bouteilles de gaz, le tribord est parfait pour les pare-battage. Dans la version quillard monosafran, le problème se pose moins car les coffres arrière sont nettement plus volumineux.

## NOUS TUTOYONS LES 10 NŒUDS SOUS SPI

Bon, quoi qu'il est soit, le spi a fini par arriver sur le pont, alors qu'est-ce qu'on attend ? Le vent est revenu de secteur sud en se renforçant, et nous passons un bon moment à tutoyer les 10 nœuds sous notre bulle rouge. Génial ! A la barre, il faut être réactif pour corriger les coups de cul que donne le bateau dans la mer nettement plus formée qu'hier. Car le clapot du vent mêlé à la houle du large (qui est bien arrivée quelques heures après notre départ de La Meule...) donne quelque chose d'assez rock'n roll. Dans ces conditions, on apprécie l'ergonomie très soignée du cockpit, et notamment les grandes mains courantes de la table. A mesure que le vent

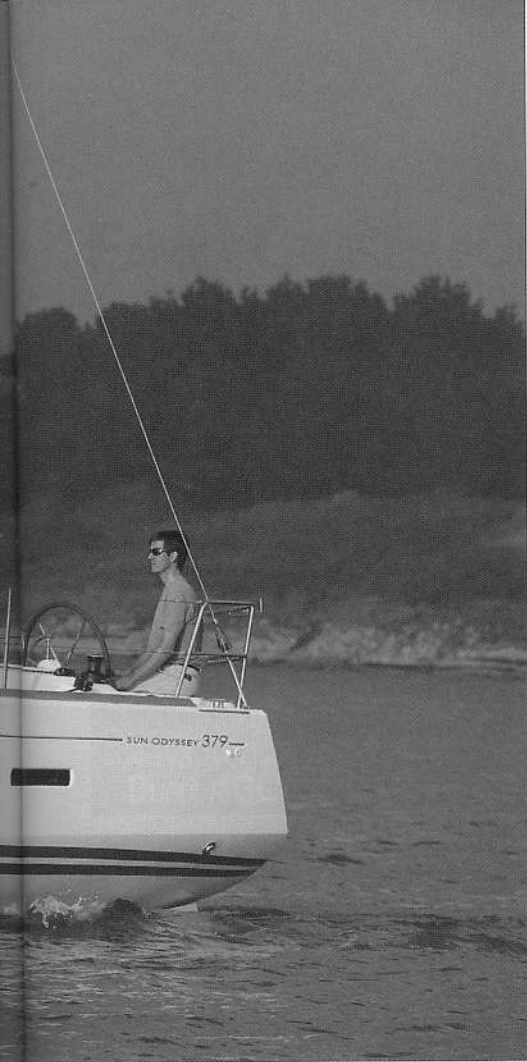
## Olivier Bouyssou, la météo en poche

Olivier Bouyssou n'est pas seulement le papa de Weather 4D, cette étonnante application météo pour iPhone et iPad (VM n°193). C'est aussi un marin chevronné qui navigue en Méditerranée depuis l'enfance sur l'Alpa 9,50 familial, puis sur ses Dufour 365 et 405. Mais en dépit de son expérience qui se compte en milliers de milles, il ouvre de grands yeux à chaque escale pendant notre essai. Et pour cause, c'est à cinquante ans sa toute première navigation en Atlantique et il découvre les joies et les petites misères de l'échouage. Comme l'expérience lui a plu, il est reparti une semaine plus tard... pour une transat sur un Catana 47 engagé dans l'Atlantic Rallye for Cruisers (ARC).



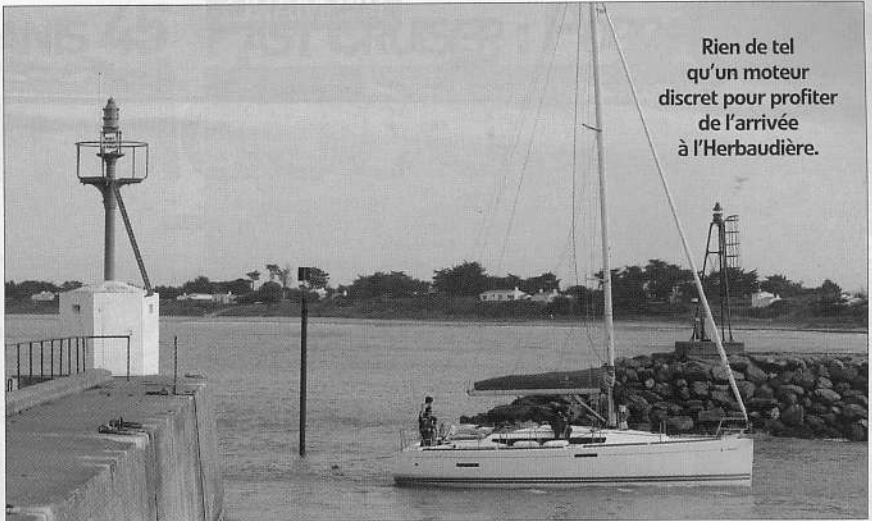
« Weather 4D, c'est un peu le couteau suisse météo dont il a toujours rêvé en tant que marin. »

# Un Yanmar si discret



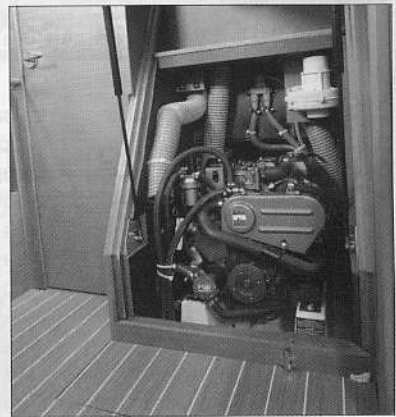
monte, on mesure aussi les limites du spi asymétrique. Nous voudrions descendre davantage, mais quand on abat il est masqué par la grand-voile et décroche en donnant de grandes claques au gréement. Il faut donc prendre plus d'angle mais quand on lofe, le bateau surtoilé a du mal à rester sage... On navigue entre ces deux extrêmes, mais ce côté se réduit à mesure que le vent rentre et au-delà de 20 nœuds de vent, il est plus sage d'affaler, d'autant qu'il nous faut serrer un peu le vent pour contourner la chaussée des Bœufs par la cardinale ouest Réaumur avant d'empanner vers l'Herbaudière.

Pascal May, le responsable de l'Escale nautique de Noirmoutier, nous y accueille avec chaleur. S'arrêter ici est toujours un plaisir, et nous aurions bien prolongé l'aventure le temps d'un mouillage devant le Bois de la Chaise. Mais le timing est serré, et il nous faut repartir vers le Morbihan. Ce qui sera plus long que prévu, car Eole nous lâche – et il ne reviendra plus. Notre seule consolation sera d'apprécier la discrétion du Yanmar qui nous propulse à 6 nœuds et plus sans nous assourdir, grâce à l'isolation remarquable de la cale moteur. Une qualité technique révélatrice du caractère perfectionniste de ce nouveau Sun Odyssey. Voilà un bateau qui cultive le plaisir de la plaisance en toutes circonstances. Certes, cette version dériveur n'est pas toujours facile à barrer dans la brise, mais il sait vraiment chouchouter ses équipiers et offre sans conteste le meilleur confort possible pour ce prix et cette taille de bateau. Alors c'est sûr, chez Jeanneau, la relève est assurée! ■



Rien de tel qu'un moteur discret pour profiter de l'arrivée à l'Herbaudière.

Depuis six ans, Jeanneau propose une motorisation unique pour chacun de ses modèles, ici un Yanmar de 29 chevaux. Un moteur standard déjà généreux, que ferait-on de dix chevaux de plus sinon quelques litres de gasoil supplémentaires à chaque croisière? Le moteur se révèle en outre remarquablement silencieux grâce à une isolation bien réalisée et intégrée dès la conception. Au-delà de la qualité de la mousse d'isolation, on a en effet prévu un espace suffisant entre le bloc-moteur et les parois de la cale moteur. C'est ce coussin d'air qui permet à la mousse d'isolation de jouer pleinement son rôle. Le sail-drive, en limitant les vibrations, contribue aussi à réduire le bruit perçu.



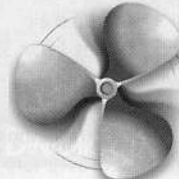
## Conso



CAPACITÉ DU RESERVOIR CARBURANT **130** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIÈRE **81** heures

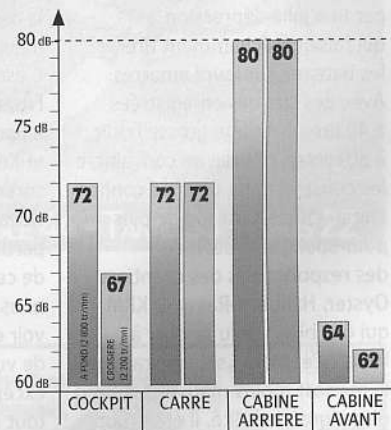
## Vitesses



VITESSE DE CROISIÈRE **6,2** nœuds  
2 200 tr/mn

VITESSE MAXI **7** nœuds  
2 800 tr/mn

## Niveaux sonores (en dB)



## LE SUN ODYSSEY 379 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Sun Odys. 379	Océanis 37	Dufour 375	Hanse 385
LONG. DE COQUE	10,98 m	11,13 m	10,90 m	10,90 m
LONG. FLOTTAISON	10,40 m	10,40 m	9,89 m	10,40 m
LARGEUR	3,76 m	3,91 m	3,85 m	3,88 m
TIRANTS D'EAU	1,10-2,25 m	1,90/1,40 m	1,90/1,60 m	1,99/1,62 m
LEST	2 313 kg	1 170 kg	1 850 kg	2 200 kg
DEPLACEMENT	7 238 kg	6 515 kg	7 060 kg	7 600 kg
SV AU PRES	70 m <sup>2</sup>	67,80 m <sup>2</sup>	67 m <sup>2</sup>	74 m <sup>2</sup>
MOTORISATION	29 ch Yanmar	29 ch Yanmar	29 ch Volvo Penta	29 ch Volvo Penta
ARCHITECTE(S)	M. Lombard-Jeanneau	Finot-Conq	Umberto Felci	Jüdel/Vrolijk
MATERIAU	strat. verre/polyester	strat. verre/polyester	strat. verre/polyester	strat. verre/polyester
CONSTRUCTEUR	Jeanneau	Bénéteau	Dufour Yachts	Hanse
PRIX	133 838 €	117 686 €	132 770 €	113 380 €

L'avis de Voile Mag. A l'exception de l'Océanis 37, tous ces concurrents ont été lancés en 2011-2012. Pour une analyse plus fine des tarifs, voir le dossier « Le vrai prix des bateaux » [VM n° 192].