

Une occasion mise à nu



VENDS **Jeanneau Sun** **1990, bon état, 300 000 F**

Dans la catégorie des neuf mètres, le Sun Light 31 appartient aux valeurs sûres. Bien entretenu par son propriétaire, Jean-Claude Amodéo, Déofamil a déjà parcouru près de 10 000 milles qui n'ont pratiquement pas altéré son état.

Texte : Bernard Rubinstein. Photos : J-M Liot.



Light 31,



Dans la grande famille des neuf mètres, quelques bateaux ont marqué leur époque, tant par le nombre d'exemplaires construits que par leur longévité. On a tous en mémoire le célèbre Arpège du chantier Dufour. On se souvient également du fameux First 30, le half tonner croisiériste par Bénéteau. Plus près de nous, c'est le Sun Light 30 et ses versions dérivées Sun Light 31 ou Sun Fast 31, qu'il faut retenir avec près de mille unités construites en six ans.

Huit années, 10 000 milles

À l'époque, si son architecte Daniel Andrieu est bien connu dans le monde de la course par ses half tonners EJP, Cifraline, il ne s'est pas encore fait un nom dans le monde de la plaisance. Mais son joli coup de crayon est reconnu de tous et il confirmera ce coup d'essai en sortant, quelques années plus tard, toujours chez Jeanneau, le Sun Magic 44. Pour revenir à notre Sun Light 31 que vend le Lorientais Jean-Claude Amodéo, son état a de quoi surprendre. En huit ans, près de 10 000 milles au compteur, la coque de

Qu'il navigue sous spi ou sous génois, le Sun Light 31 n'accuse que quelques rides, telles ses cadènes situées sur les passavants.

Un Sun Light 31

Déofamil - c'est le nom de ce Sun-Light - a gardé l'éclat blanc de sa première jeunesse. Certes, certains signes extérieurs tendent à prouver que Jean-Claude est plutôt à ranger dans la catégorie des plaisanciers soigneux. Une toile épaisse est fixée entre la coque et les défenses. Un taud protège la grand-voile. Et en cette période d'hivernage, le génois a été dégréé de l'enrouleur, un modèle sérieux de marque Furlex. Naturellement, la gaffe est rangée dans la bôme, la barre franche est bloquée par un bout, les drisses fixées par des sandows pour les empêcher de battre. Sûr, ce vendeur a du respect pour son matériel.

Un bon état de surface

Pour l'heure, c'est par une mise au sec dans les sangles que nous attaquons cette journée lorientaise. Une opération rondement menée par les pros du travel lift dont la gentillesse est à l'égale de leur savoir-faire. Là, à mesure que la coque révèle ses dessous, c'est bien une heureuse surprise qui attend tous les observateurs, dont notre expert trinitain Jean-Michel Viant. La carène et ses appendices sont dans



La table à cartes a tout d'une grande : siège avec coffre, bibliothèque, tiroirs et placards.

un bon état de propreté malgré un séjour dans l'eau de plusieurs mois. Certes, elle s'explique par la qualité de l'antifouling, du Nautix A3 érodable. Mais son état de surface ne fait que confirmer le caractère de notre propriétaire qui a toujours apporté beaucoup de soin à refaire sa carène. En tout cas, une première inspection lève une partie du voile, pas de phénomène d'osmose ni de trace de chocs au niveau de la quille, généralement signe d'échouages accidentels. Il faudra seulement penser à traiter la fonte du lest qui présente des traces de corrosion.



Dans le carré, la banquette bâbord se transforme en couchette de mer, l'abattant de la table faisant office de toile anti-roulis.



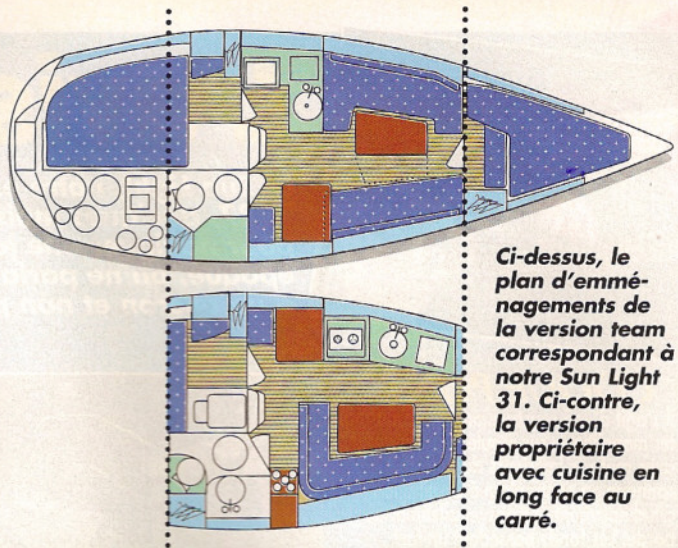
Normalement, le radeau de survie se range dans le coffre. Mais Jean-Claude l'a toujours amarré dans la jupe où il est plus accessible.

ET LES AUTRES Le Sun Light 31 face à ses concurrents

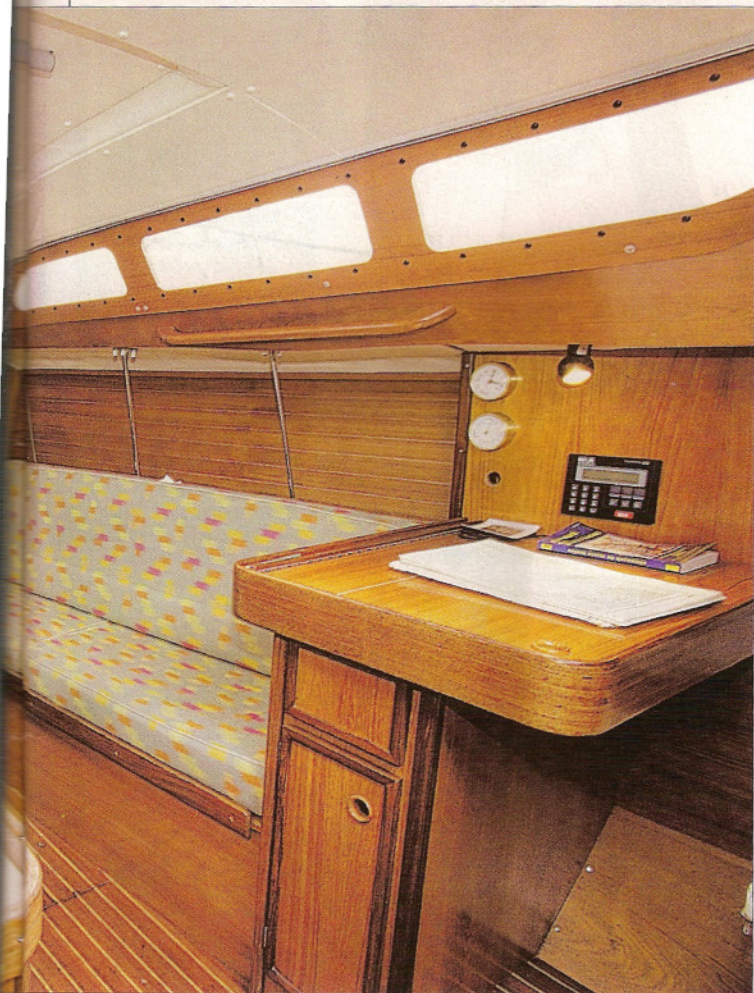
CARACTÉRISTIQUES	SUN LIGHT 31	ETAP 30	FIRST 305	GIB'SEA 92
Long. de la coque (en m)	9,15	9,10	9,35	9,10
Long. de la flot. en m.	7,70	7,65	8,20	7,70
Bau maxi (en m)	3,23	3,15	3,25	3,20
Tirant d'eau (en m)	1,45	1,74	1,35	1,80
Lest (en kg)	1 180	1 375	1 350	1 150
Déplacement (en kg)	3 100	3 600	3 600	3 400
Surf. de voilure (en m ²)	48	50,40	49	52
Surf. du génois (en m ²)	30,30	26,30	30,50	33,50
Surface de la GV.	17,70	24,10	18,50	33,50
Architecte	D. Andrieu	J.De Ridder	J.Berret	J.Fauroux
Matériau	Strat. verre	Strat.verre	Strat.verre	Strat.verre
Constructeur	Jeanneau	Etap Yachting	Bénéteau	Gibert Marine



Bien, la cuisine en L, mais elle est juste en rangements.



Ci-dessus, le plan d'emménagements de la version team correspondant à notre Sun Light 31. Ci-contre, la version propriétaire avec cuisine en long face au carré.



Rien de très grave et d'anormal sur un bateau de huit ans. A signaler également que l'hélice bec-de-canard (Jean-Claude est aussi régatier) a du jeu, et qu'il faudra certainement veiller à son remplacement. Là encore, tout cela est dans la logique des choses. Mais nous ne trouvons aucune trace de jeu dans l'arbre d'hélice, dans la chaise ou dans la mèche du safran. Quant à la carène, vue cette fois sous l'angle architectural, elle nous ramène quelques années en arrière, à

une époque où la jauge IOR avait encore quelque influence sur la conception de nos croiseurs. Les entrées d'eau sont en U et les fonds assez plats. Le maître-bau est assez reculé sans toutefois entraîner une déformation exagérée des volumes arrière. Le lest au bord d'attaque incliné autorise l'échouage le long d'un quai, grâce à sa longue semelle horizontale. Une pratique aujourd'hui reléguée aux oubliettes avec nos voiliers modernes. Quant au safran, s'il est

JEAN-CLAUDE AMODÉO

Le mètre en plus

« Celui-là, je le garderai 20 ans », s'était promis Jean-Claude Amodéo en achetant en 90 son Sun Light 31. Aujourd'hui, il le revend pour acheter un plus gros, un Bavaria 34. « Il faut être un peu fou », reconnaît-il, je ne l'ai encore jamais vu. Seulement sur plans. Mais il reprend ce que j'ai aimé sur le Sun Light, c'est-à-dire deux cabines, un grand carré. Et puis rapport qualité prix, il est imbattable. »

Comme bon nombre d'entre nous, Jean-Claude et Brigitte, son épouse, ont donc craqué pour le mètre en plus. Ce sera le cinquième d'une longue série amorcée en 84 avec un Start 7 de chez Mallard, suivi par un Biloup 77 en 86, un First 32 en 88, le Sun Light 31 en 90. Ancien navigateur sur Bréguet Atlantic, Jean-

Claude partage son activité d'informaticien avec sa passion du bateau : mille milles par an, une dizaine de régates à Lorient et près de cinq semaines de croisière pendant l'année des Scilly, aux Anglo-Normandes en passant par les îles bretonnes ou la côte basque. Jean-Claude ferait mentir les statistiques, tant il aime naviguer. « C'est vrai, reconnaît-il, qu'hors saison, quel bonheur. En été, je me fais parfois du souci. Au moteur, le Sun Light 31 n'est pas toujours facilement manœuvrant. » Nobody is perfect.



ici suspendu et légèrement compensé, il faut préciser qu'il marque en 1989 le passage du Sun Light 30 au Sun Light 31.

Safran accroché à l'aileron

A l'origine, l'architecte Daniel Andrieu avait dessiné, sur le Sun Light 30, un safran accroché à un aileron. Trois ans plus tard, parallèlement au rajout d'une jupe, le 30 devenu 31 se voyait

équipé d'un safran compensé. Ce safran, il nous tarde qu'il retrouve son élément. Tout comme il nous tarde que la pluie daigne enfin nous laisser entrevoir un petit coin de ciel bleu. Notre premier vœu sera exaucé. Pas le second. Cela dit, il nous en faudrait plus pour freiner notre envie de larguer les amarres. Encore un peu de patience. Car, c'est par une visite en règle des emménagements que nous saluons notre retour à la mer. Matelas sur la tranche, équipets vidés,



L'avis de l'expert

Le Sun Light, notre expert Jean-Michel Viant le connaît bien. En 1987, quelques mois après son lancement, il embarquait à bord pour naviguer une journée en baie de La Trinité-sur-Mer. A cette époque, on ne parlait que du Sun Light 30. Son safran était accroché à un aileron et non pas suspendu comme sur le Sun Light 31.

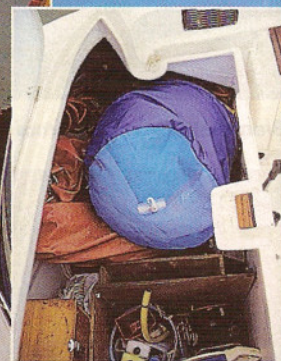
COQUE-PONT

Il s'agit d'une construction en polyester monolithique sur moule femelle, avec renforts intérieurs du type cloisonnage en contreplaqué stratifié longitudinalement et transversalement au bordé. Les fonds possèdent un fort varangage en contreplaqué de forte épaisseur stratifié. Le pont en sandwich polyester/verre/balsa est rapporté et stratifié à la coque. Un rail de fargue en aluminium anodisé vient ceinturer cette liaison.

ŒUVRES VIVES

Le voilier venant d'être mise au sec, il ne nous a pas été possible d'effectuer les mesures d'hygrométrie sur la carène. L'examen visuel révèle un gelcoat de bonne tenue, dont l'aspect extérieur ne montre pas de cloques ou de boursoufflures.

La quille en fonte (petit tirant d'eau) présente plusieurs traces de corrosion, quelques unes fortes. Un sablage et un traitement de la quille sont à prévoir. Le safran suspendu ne présente pas de jeu excessif au niveau des bagues, la pelle est en bon état: on note quelques petites traces de raguage sur la base. La tenue de la chaise d'arbre d'hélice est bonne, l'arbre ne paraît pas voilé. L'hélice bec-de-canard (alliage bronze) présente des traces d'électrolyse (rougissements); nous estimons qu'elle est à remplacer.



Sur tribord, le coffre a un compartiment pour le rangement des portes de la descente.



Les trois cadènes sont en parfait état.

ŒUVRES MORTES

Le gelcoat de la coque est d'origine, il est de bonne tenue. Nous ne constatons ni traces de choc ni traces de ragrage. La tenue du liston est bonne.

STRUCTURE

Que ce soit dans les fonds, dans les coffres visités, sous les bannettes ou dans le pic avant, les stratifications inspectées ne présentent pas de traces de délamination: fissures, décollements. L'ensemble structurel est sain. Sur la varangue avant, à tribord, il existe, d'origine, un manque de contact entre le contreplaqué et le stratifié: pas de gravité dans ce constat.



A l'exception de la quille qui porte des traces de corrosion, la carène est parfaitement propre. Notez la grande largeur à la flottaison.

PONT

Le gelcoat du pont et du cockpit ne présente pas de trace d'un vieillissement précoce: pas de faïençage, ni d'éclats pouvant induire un affaiblissement des stratifications et du sandwich. Les cadènes ne présentent pas de décalage dans leurs emplacements et le gelcoat est de bonne tenue aux alentours. Les appareils d'accastillage sont montés dans les règles de l'art.

VOILURE

Profil de mât à double étages de barres de flèche et bôme en aluminium anodisé: état correct; gréement dormant et enrouleur Furlex: bon état; gréement courant: bon état. Il a été rajouté, par rapport à l'origine: enrouleur et hale-bas rigide; des améliorations ont par ailleurs été apportées sur le rail de grand-voile. La voilure comprend une grand-voile Elström de 1995, un génois sur enrouleur Elström de 1995, un spi triradial X-Voiles d'origine, un tourmentin. L'ensemble est en bon état.



Si les fonds sont très propres, ils révèlent un varangage très sérieux.



Entrée sous spi de Déofamil au pied de la citadelle. Gréé en fête, le Sun Light 31 a un spi triradial d'une surface généreuse de 75 m².



Les mots pour le dire...

Maître-bau : c'est la largeur maximum du bateau, prise au niveau du pont. On parle de maître-bau important ou de maître-bau étroit.

Triradial : s'utilise pour définir, sur un spi, la forme d'assemblage des laizes. Sur le spi de *Déofamil*, les laizes qui partent du point d'écoute et du point d'amure se rejoignent selon une ligne médiane.

Grément courant : son contraire est le grément dormant. Le grément courant comprend toutes les manœuvres non fixes, drisses, balancines, bosses de ris. Le grément dormant comprend tous les câbles servant au haubannage, étai, bas-étai, bas-haubans, galhaubans, pataras.

fonds propres, génois soigneusement plié, une nouvelle fois, notre propriétaire montrera qu'il sait donner un sens au mot hivernage. En tout cas, pour sa taille, force est de reconnaître que le volume est plutôt généreux et judicieusement organisé surtout dans cette version baptisée team par le chantier. Elle se caractérise par une cuisine en L et une table centrale, contrairement à la version propriétaire où la cuisine est en long face au carré. Pour la table centrale, rien à redire. Au port, sa grande taille combinée à de longues banquettes permet à six personnes de se tenir autour sans vraiment se gêner.

Un bon mangeur de milles

En mer, Jean-Claude utilise également la table pour se concocter une couchette de mer confortable. Pour ce faire, il baisse la rallonge bâbord, et rajoute un coussin. Il bénéficie alors d'une superbe couchette de 1,90 m de long pour 0,80 m de large, utilisable sous les deux amures. Car, au cas où vous ne l'auriez pas deviné, Jean-Claude est un bon mangeur de milles. A ce titre, il a toujours bien apprécié la table à cartes de son bateau, aux dimensions généreuses (0,82 m x 0,54 m), équipée d'une bibliothèque, d'un tiroir, et d'un siège de navigateur abritant un coffre. De même, il n'a jamais eu à se plaindre de la cabine arrière ou du cabinet de toilette - même si le placard à cirés, créé dans sa partie arrière, est plutôt du genre

C'est Jean Jacques qui a créé ces équipets dissimulés par les dossiers.

MOTEUR

Pas de remarque sur ce diesel : les montages ont été réalisés suivant les normes en vigueur. Une vérification du presse-étoupe et des silent-blocs est à prévoir : il s'agit d'un entretien à faire régulièrement.

ELECTRONIQUE

- loch-speedo Navman de 1998,
- pilote Autohelm 4000 de 1998,
- GPS MLR de 1992.

AMÉNAGEMENTS

Bonne tenue des menuiseries, des vernis et autres peintures, il s'agit d'un intérieur chaleureux qui a été parfaitement entretenu (cire, vernis...). La sellerie est en très bon état.

À L'HEURE DU BILAN

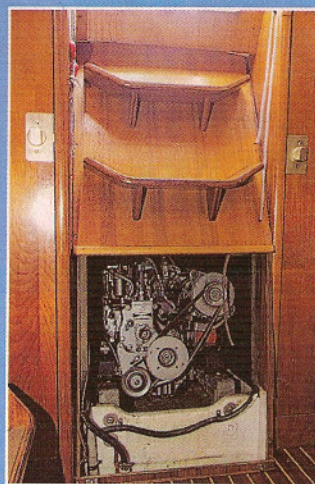
La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Ce voilier a été très régulièrement entretenu et rééquipé par son propriétaire qui l'a acheté neuf. Il s'agit d'une occasion rare, dont les quelques travaux de remise en état (traitement de la quille, remplacement de l'hélice) n'empêcheront pas une navigation immédiate.

ESTIMATIONS

Coque-pont : 180 000 F.
Moteur : 25 000 F.
Grément voilure : 45 000 F.
Électronique : 12 000 F.
Sécurité : 10 000 F.
Divers équipements : 8 000 F.
Total : 280 000 F.



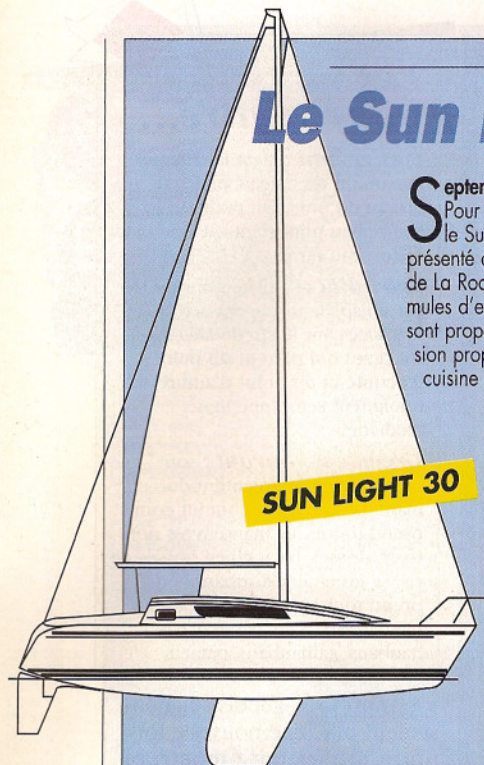
Le moteur, un Yanmar 2 GM est en bon état et propre, signe d'un entretien suivi sérieux.

SÉCURITÉ

Armement en 2e catégorie pour six personnes avec canot de survie de 1990.

DIVERS

- annexe AX2 avec moteur Evinrude HB 2cv.



SUN LIGHT 30

1986-1992

Le Sun Light en quatre dates

Septembre 1986.

Pour la première fois, le Sun Light 30 est présenté au Grand Pavois de La Rochelle. Deux formules d'emménagement sont proposées : une version propriétaire avec cuisine en long face au

carré et une version team-cuisine en L - celle qui correspond à *Déofamil*. Pour le lest, on a également le choix : standard en fonte (1,45 m), grand tirant d'eau en plomb (1,78 m), et dériveur lesté : 1,10 m/2 m.

Septembre 89.

Changement de nom. Le Sun Light 30 devient Sun Light 31. Le safran qui était accroché à un aileron est abandonné au profit d'un safran suspendu. Le tableau arrière est aussi revu. La coque est rallongée et reçoit une jupe.

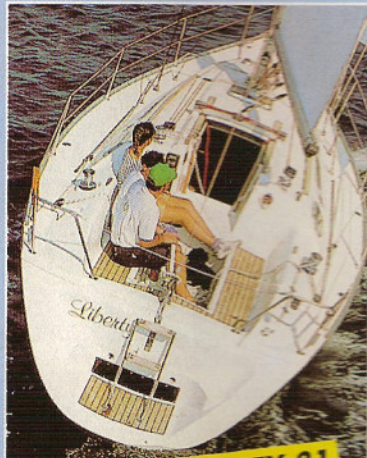
Décembre 90.

Rechangement de nom. C'est l'année de la naissance des deux gammes chez Jeanneau : Sun Odyssey pour la croisière. Le Sun Light 31 devient donc Sun Fast 31 et Sun Odyssey 31. Le premier est équipé d'un lest plomb à grand tirant d'eau alors que le Sun Odyssey 31 est proposé avec le lest en fonte et est dériveur lesté. Il est même possible d'équiper d'une barre à roue.

Décembre 92-janvier 93.

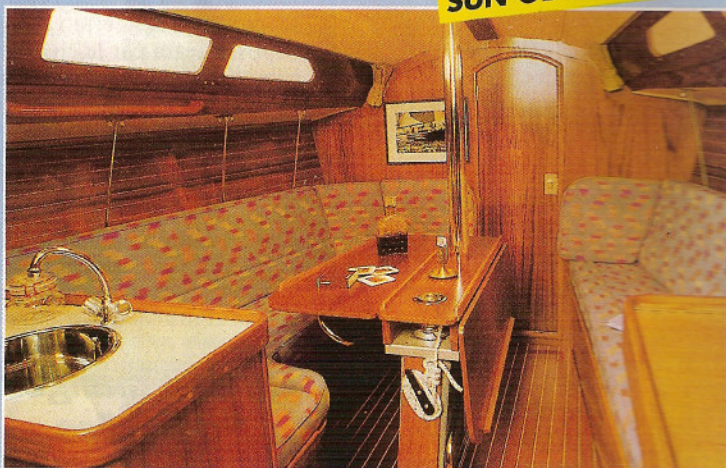
La série est arrêtée. En six ans, près de mille bateaux ont été construits, dont 750 Sun Light 30 et 31 et 220 Sun Odyssey 31 et Sun Fast 31. Son successeur sera le Sun Odyssey 30 qui sera loin de suivre la même carrière.

1990. Le 31 se décline en Sun Fast et Sun Odyssey 31 reconnaissable à sa barre d'écoute sur le rouf. Dans la version dériveur lesté, le winch de manœuvre est sous la table.



SUN ODYSSEY 31

1986. le Sun Light 30 est équipé d'un safran accroché à un aileron qui disparaîtra plus tard, en 1989.



très petit. Globalement, le Sun Light 31 n'a pas à renier sa silhouette qui a plutôt bien traversé les années. Tout comme il n'a pas à rougir de ses mensurations qui lui permettent de disposer d'un volume à vivre bien dosé. Quelques chiffres pour fixer le débat : 1,80 m de hauteur sous barrots à l'entrée du carré ; 1,70 m au niveau de la cloison avant ; 1,70 m dans la cabine avant et en prime, tout l'espace disponible sous les planchers de couchettes pour y ranger le matériel. Enfin, on dispose aussi respectivement d' 1,74 m de hauteur dans le cabinet de toilette et d' 1,77 m dans la cabine arrière, laquelle est munie de deux penderies. Pour un neuf mètres,

avouez que c'est plutôt bien, d'autant que le chantier n'a pas oublié de créer sur les faces latérales du rouf, un nombre suffisant de hublots (trois sur chaque bord) pour éclairer largement l'intérieur.

Un coffre spacieux

Et le pont dans tout cela ? Nous y voilà. Commençons par le cockpit, qui est aussi bien conçu pour la croisière que pour d'éventuelles empoignées en régates : à la gîte, assis sur ses bancs, on apprécie la juste inclinaison des dossiers et la possibilité de disposer d'un espace ni

trop étroit, ni trop large pour se caler les pieds. De même, assis au vent, on pourrait presque rester des heures au rappel tant, là encore, l'angle des hiloires est plutôt bien dessiné. Le coffre, lui, situé dans le cockpit sur tribord est unique et spacieux. Mais mieux vaut ne pas le surcharger outre mesure. « Si l'on n'on n'y prend pas garde, précise Jean-Claude, on risque, au port, de faire gîter le bateau sur tribord. D'ailleurs, précise-t-il, c'est pour cette raison que je préfère naviguer avec le radeau de survie amarré dans la jupe et non pas stocké dans le coffre ». Naviguer, voilà bien ce qui nous manque pour finir de cerner la personnalité du Sun Light 31.

Ainsi, à l'heure d'armer le bateau, il faut se rendre à l'évidence. Si les passavants sont larges, on doit cependant composer avec les trois cadènes qui les encomrent. Il y a dix ans, lors du lancement du Sun Light 30, le gréement à barres de flèche poussantes n'était pas encore rentré dans les mœurs. Le mât de *Déofamil* a deux étages de barres de flèche dans l'axe et est tenu par une paire de bas-haubans avant, de galhaubans et d'inters, ainsi que par une paire de bas-haubans arrière. Bilan : trois cadènes par bord. Pour le gréement courant, pas de commentaires superflus à ajouter. Tout fonctionne. Le hale-bas rigide évite l'utilisation d'une balancine. Les écoutes de génois passent par une poulie de renvoi à plat-pont avant de revenir sur des winches Harken 40 self-tailing. La barre d'écoute de grand-voile est située sur l'avant du cockpit et fixée sur le bridge-deck. Sa position reste d'ailleurs la meilleure façon de faire la différence entre le Sun Light 31 et le Sun Odyssey 31. Elle est, sur ce dernier, fixée sur le rouf.

Surveiller le génois

Moteur ! Le Yanmar 2GM ne se fait pas prier pour démarrer. Il ne nous faut que quelques minutes pour envoyer le génois et la grand-voile, deux voiles qui datent de 1995. La première, coupée par la voilerie Elvström est équipée sur sa face avant d'un Zip Furl permettant de rattraper le creux. La seconde toujours signée Elvström est équipée de lattes forcées. Au près, il va sans dire que c'est le génois qu'il faut surveiller avant tout. Sa surface est pratiquement double de celle de la grand-voile. A la barre, même si le vent ne souffle pas en tempête, loin s'en faut, *Déofamil* se révèle vivant à faire marcher. Histoire de faire prendre l'air au triradial, nous nous lançons même dans un petit bord de spi pour ne rien gâcher de cette sortie qui a comme un goût d'adieu pour Brigitte et Jean-Claude Amodéo. Il n'est en effet pas si facile de se séparer d'un fidèle compagnon. Mais, juré ! Dernière sortie ou pas, il est hors de question de ne pas donner à leur Sun Light 31, l'incontournable petit coup de propreté. Depuis dix ans, ils l'ont toujours fait. Pourquoi donc y déroger ?