

Bilan
SUN RISE 35

21.000 MILLES

EN SUN RISE 35

Entre courses en solitaire et croisières familiales, le Sun Rise 35 Chimère Bleue de Bruno Lunven parcourt chaque année près de 1 500 milles, ce chiffre étant porté à 4 000 milles les années de Transquadrasolo. En neuf ans, près de 21 000 milles se sont ainsi inscrits au loch de cette unité polyvalente et remarquablement fiable. Texte et photos Olivier Chapuis.

Plans François Chevalier.



Bruno Lunven, à la barre du Sun Rise 35 Chimère Bleue, file dans le golfe du Morbihan, avec Dominique (son frère) et Nicolas (son fils), ici au winch.

© CHAPUIS

Bilan SUN RISE 35

21.000 MILLES

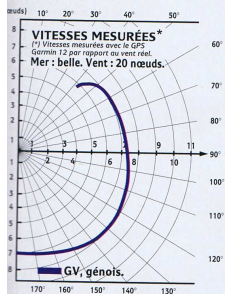
BUDGET ANNUEL

2 400 EUROS ENY. SANS TRANSAT (15 700 F ENVIRON).

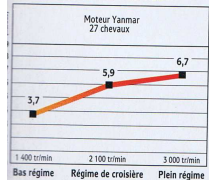
20 700 EUROS ENY. AVEC TRANSAT (135 800 F ENVIRON).

- Francisation: 152 € (1 000 F).
 - Assurance: 915 € (6 000 F).
 - Corps-mort: 381 € (2 500 F).
 - Voiles: 762 € (5 000 F), à raison d'une voile à 2 287 € (15 000 F) tous les trois ans.
 - Entretien divers: 183 € (1 200 F).
- Année avec Transquaraso (tous les trois ans): rajouter 18 300 € (120 000 F environ) en équipement et fonctionnement.

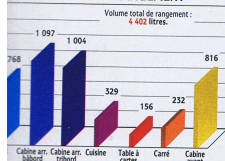
LES CHIFFRES DE VOILES ET VOILIERS SUN RISE 35



VITESSE AU MOTEUR



VOLUMES DE RANGEMENT



« Lorsque je l'ai vu sur un quai du Crouesty, voici neuf ans, je me suis dit qu'avec cette carène, je pouvais courir la Transquaraso. » Le mot est lâché. La course au large a toujours eu une grande importance dans la vie de Bruno Lunven. L'achat de *Chimère Bleue*, fin 1992, participe du plaisir d'aller vite et bien sur l'eau. Dessiné par Jacques Fauroux, ce Sun Rise 35 a une fort belle carène et il possède les quelques pieds supplémentaires qui font souvent défaut au propriétaire d'un voilier. A l'époque, Bruno possède un Centurion 32, avec lequel il navigue depuis sept ans, son premier bateau personnel ayant été un Cognac qu'il a conservé près de quatre années.

Né à Vannes en 1948, Bruno Lunven appartient à une famille de marins, quatre garçons et deux filles dont cinq naviguent. Leur père les initie très tôt aux subtilités du golfe du Morbihan, dans lequel ils côtoient notamment André Viant et sa tribu. Après moult saisons du RORC, avec les frères Costantini de La Trinité-sur-Mer (constructeurs du *Pen Duick II* d'Eric Tabarly, vainqueur de la Transat 1964), Bruno embarque pour la première course autour du monde en équipage, sur le *Grand Louis* des Viant. Au retour, le caphornier participe à cinq éditions de l'Aurore (la future Solitaire du Figaro), où il retrouve son frère Dominique, engagé sur *Colombine*, le Super-Arlequin de leur père. Bruno y réalise de fort belles prestations puisqu'il termine second en 1974, puis troisième en 1975.

Néanmoins, en 1977, à 29 ans, il raccroche ses cirés de cœur pour se consacrer à son cabinet familial d'experts en assurance qu'il partage aujourd'hui avec Dominique, à Vannes. Mais il navigue toujours beaucoup, en solitaire dans les courses de quindras (Vieux Safrans, Course des



Toutes les manœuvres sont renvoyées au cockpit, la descente étant, avec la barre, le centre névralgique des navigations en solitaire de Bruno.

elles, Transquaraso) et en équipage, pour de longues croisières familiales, avec Catherine, sa femme, Isabelle (24 ans) et Nicolas (19 ans), leurs enfants, le cadet étant aussi passionné de régates et de courses au large que les précédentes générations de Lunven.

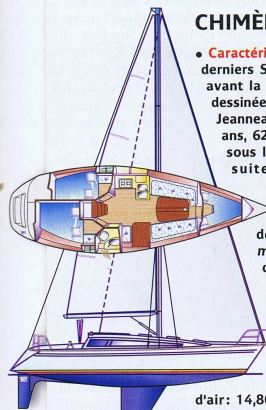
Chimère Bleue est un partenaire idéal pour un tel programme. Ce coffre-fort de polyester est apte à bouffer les milles et les années, sans nécessiter d'entretien particulier. Lorsque Bruno le voit au sec à la fin de l'année 1992, il connaît déjà le bateau qu'il a vu tourner en location aux mains de la

société Chimère Yachting. Pare que la Chimère est aussi une base de la baie de Quiberon - au Sud du plateau du Grand Mont - et que la couleur bleue est éminemment maritime, Bruno conserte volontiers le nom de ce voilier qui est une première man du loueur cu Crouesty. Pendant quatre saisons, celui-ci l'a exploité en Méditerranée puis en Atlantique, le loch affichant alors près de 12 000 milles.

Want participer à la première édition de la Transquaraso, une nouvelle transat en solitaire réservée aux amateurs de plus de 40 ans, l'acheteur réalise une remise à niveau complète du bateau, dès l'hiver de son

CE COFFRE-FORT DE POLYESTER EST APTE À BOUFFER LES MILLES ET LES ANNÉES.

acquisition (1992-1993). À la facture d'achat de 330 000 francs (c'est le prix du marché de l'époque pour cette unité plutôt cotée), s'ajoutent ainsi près de 100 000 francs de travaux. Le plan de pont est optimisé pour le solitaire, Bruno posant nombre de renvois au cockpit. Toute l'électronique est neuve - un GPS et une centrale de navigation - et une console est installée sur le rouf. Surtout, les pilotes sont particulièrement soignés, compte tenu du cahier des charges. Un Raymarine 6 000 est ainsi monté sur le secteur de barre, un Raymarine 4 000 grande puissance est en secours sur la barre franche (chacun avec son boîtier de commande) et un Raymarine 2 000 est conservé afin de consommer moins dans le petit temps. Pour alimenter tout cela, le parc de servitude est porté à 360 ampères-heure, un régulateur intelligent, avec répartiteur, et des contrôleurs de charge et de consommation permettant d'optimiser la charge de l'alternateur.



CHIMÈRE BLEUE À LA LOUPE

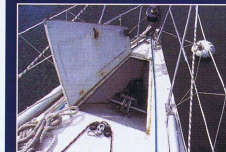
• **Caractéristiques.** *Chimère Bleue* est l'un des derniers Sun Rise construits, en 1988, un an avant la fin de la production de cette série dessinée par Jacques Fauroux et lancée chez Jeanneau en 1984. En un peu moins de cinq ans, 629 unités ont été produites, d'abord sous l'appellation de Sun Rise 34, puis - suite à l'adjonction d'une jupe au tableau arrière - sous la dénomination de Sun Rise 35, présenté ici. Existants aussi bien en dériveur qu'en quillard (comme *Chimère Bleue*), le Sun Rise offre aussi deux versions d'emménagements, à deux ou trois cabines (version location, celle de *Chimère Bleue*). Longueur hors-tout: 10,55 m. Longueur flottaison: 8,55 m. Maître-bau hors-tout: 3,49 m. Tirant d'eau: 1,80 m (1,12-2,15 m pour la version dériveur). Tirant d'air: 14,80 m. Déplacement: 4 700 kg (dont 1 540 kg de lest). Grand-voile: 22,70 m². Géniois: 42,20 m². Foc inter: 18,00 m². Spinnaker: 94 m². Eau douce: 200 l. Batteries: 1 x 80 A/h + 3 x 120 A/h. Gazoil: 47 l. Moteur Yanmar 36 M de 27 ch, avec un alternateur de 70 A, sur répartiteur et régulateur intelligent. 1^{re} catégorie de navigation. Jauge: 10,36 tx.

• **Nombre de milles parcourus.** Après quatre années aux mains des locataires de Chimère Yachting, soit près de 12 000 milles, *Chimère Bleue* vient de réaliser neuf saisons aux mains de la famille Lunven. À raison de près de 1 500 milles par an, pour les six années sans Transquaraso, soit 9 000 milles. Et de 4 000 milles pour les trois années où Bruno a couru la Transquaraso, soit 12 000 milles. Au total 21 000 milles aux mains des Lunven!

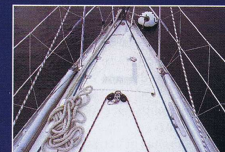
• **Occasion.** Acheté 50 310 euros (330 000 francs ttc) à l'automne 1992 - c'est le prix du marché de l'époque pour cette unité plutôt cotée - le Sun Rise 35 se négocierait aujourd'hui aux alentours de 57 930 euros, soit 380 000 francs pour cet exemplaire très bien équipé.

PLAN DE PONT

OPTIMISÉ POUR LA COURSE EN SOLITAIRE



Baïlle à mouillage. Il n'y a pas de guindeau, en dépit de son volume important. Le mouillage principal ne conserve que 20 mètres de chaîne et 50 mètres de câblot, le programme étant plus la course en solitaire que la croisière intensive.



Hale-bas de spi. Monté sur mousqueton rapide, il est double et peut être repris sur les deux bords. Le deuxième tangon est à bord pour les transats, également à la longueur du « J » du bateau. Sans chariot à billes, son rail de mât est dur.



Renvois au cockpit. Les drisses et le hale-bas de grand-voile étant renvoyés en standard, Bruno y a ajouté d'autres manœuvres, juste après l'achat du bateau, à commencer par les bossés de ris. La capote protège la veille dans la descente.



Bosses de ris. Les poulies aux points d'écoute et d'amure (photo) du premier ris permettent d'utiliser une seule bosse en continu, ce qui évite d'avoir à crocher l'amure au pied de mât. Un gain de temps précieux en solitaire et en course.



Chariots de géniois. Bruno a changé les deux rails de géniois pour des modèles Lewmar avec chariots à billes, aux palans renvoyés sur des taquets-coinceurs, les écoutes de géniois étant renvoyées sur des poulies à plat-pont (renforts déjà prévus).



Jupe arrière. Avec ses deux marches et son échelle de bords à poste, elle différencie le Sun Rise 35 de la version originale, rebaptisée Sun Rise 34, en apportant un véritable gain de temps et en marquant la transition entre les années 1980 et 1990.



Barbers. Leurs poulies étant fixées aux filières, les barbers sont des éléments essentiels de réglage du spi. Quant aux sangles qui remplacent les filières dans le cockpit, elles offrent un peu de confort pour les longues heures de barre.



Coffre arrière. Dans la version location, les deux cabines arrière privent le Sun Rise d'un très grand coffre dans le cockpit. Reste ce coffre arrière bâbord, trop petit pour y stocker le matériel encombrant comme les voiles ou l'annexe.



21.000 € TTC

CE QUI A TENU

- La construction en polyester.
- Le gelcoat, dix ans après sa réfection.
- Le grément, les cadènes et leurs tirants.
- Les vâgrages et vernis intérieurs.

CE QUI A MOINS BIEN TENU

- L'accastillage standard a été remplacé.
- Le réseau électrique a été renforcé.
- Le vit-de-mulet s'est brisé dans un empannage.
- Les boîtiers de l'ancienne électronique Raymarine qui n'aiment pas l'humidité.



Les panneaux sont protégés avec de l'antidérapant.

LES TRAVAUX PRÉVUS

Bruno Lunven n'envisage pas de se séparer de *Chimère Bleue* même s'il est probable qu'il ne courra pas la prochaine Transquadrasolo. Le bateau étant régulièrement entretenu et équipé, il n'est pas prévu de travaux particuliers. L'entretien annuel de base se résumant à deux couches d'antifouling en début de saison et à une couche au milieu de celle-ci, non seulement parce que le bateau court mais aussi parce que la salissure est importante en rivière d'Auray.

Dans la famille Lunven, naviguer est comme une seconde nature... d'où les sourires pour saluer la brise!

Chimère Bleue dispose toujours de son mât et de son grément d'origine, et l'étai est alors remplacé, un faux étai (absent le jour où nous avons navigué à bord, ndr) ayant aussi été installé pour pallier une éventuelle avarie sur l'étai principal ou sur l'enrouleur. Le grément courant est également changé, ainsi que les winches d'écoutes (pour des modèles self-tailing) et les voiles. Avec son mât très reculé et son plan de voilure du début des années 1980, le Sun Rise affiche une modeste grand-voile et un grand génois, sur enrouleur (déjà présent à bord, ce modèle Profurl a été refait à neuf), la garde-robe de *Chimère Bleue* se complétant d'un inter sur faux étai (servant surtout de dépannage en transit), d'un tourmentin et d'un grand spi symétrique, un peu plus solide que la moyenne afin de tolérer les vicissitudes du solitaire... Enfin, la carène est mise à nu et un traitement anti-osmose préventif est appliqué. Depuis, *Chimère Bleue* hiverne au sec chaque année, délaissant son coffre de la rivière d'Auray entre la Toussaint et Pâques, et aucun problème n'a été décelé. Il n'y a pas plus d'entrée d'eau à déplorer, par la fargue, les cadènes, le pied de mât ou les bouloins de quille.

Au printemps 1993, la famille Lunven découvre sa nouvelle monture, mais c'est surtout Bruno qui la teste, en s'entraînant pour la transat en solo qui part à l'été. Bien qu'il n'ait pas navigué à bord avant la transaction, il n'a pas de véritable surprise et valide rapidement son impression d'un bateau à la fois équilibré, précis à la barre et capable d'allonger la foulée dès que le vent rentre, avec juste ce qu'il faut de fermeté dans le safran. Jacques Fauroux a réussi là une carène très performante, sans véritable trou. Par-dessus tout, son nouveau skipper apprécie le caractère très franc, facile et sain de ce voilier aux lignes élancées, parfaitement stable au portant dans la brise (c'est un



Manquant de rangements, le carré n'est pas très grand, mais il est en état impeccable, ses boiseries étant entretenues une fois par an à la cire.

signe de modernité) et apte à affronter du gros temps. Un châssis très sûr en quelque sorte.

Tous les trois ans, la famille Lunven s'envole vers les Antilles pour profiter d'une navigation ensoleillée au cœur de l'hiver. Et pour féliciter son skipper de ses très brillants résultats à la Transquadrasolo, puisque Bruno termine 6^e en 1993, 2^e en 1996 et 3^e en 1999! Au-delà des traditionnels week-ends en baie de Quiberon, à Belle-Ile, Houat ou Hoëdic, l'été marque le retour de la grande croisière familiale, de deux à trois semaines, sur un terrain de jeu généralement compris entre la Vendée et l'Angleterre. Parmi les dernières destinations inscrites au journal de bord de *Chimère Bleue*, on relève ainsi les

BRUNO ALICNE DE TRÈS BRILLANTS RÉSULTATS À LA TRANQUADRASOLO.

Cornouailles anglaises en 1998, Ouessant et les abers un an plus tard ou encore les Scilly en 2000.

Avec ses deux cabines arrière, la version location du Sun Rise offre trois couchettes doubles (en incluant la cabine avant), ce qui est plus que confortable pour quatre! Même si, revêtu de la médaille, le grand coffre ainsi sacrifié dans le cockpit (qui ne dispose plus que d'un petit coffre à l'arrière bâbord) oblige à stocker du gros matériel (annexe ou voiles) dans le poste avant et dans la cabine arrière tribord. En outre, le cabinet de toilette – vraiment très petit – est plus exigu que dans la version propriétaire. Bruno y a rajouté un petit hublot rond afin d'offrir une meilleure ventilation à la douche et aux toilettes.

La version location et la version propriétaire ont en commun de manquer d'équipets pour une unité de cette taille, tout particulièrement dans le carré, alors que les volumes de rangement sont concentrés sous les couchettes des cabines arrière. A contrario, les emménagements sont vastes... parfois trop, à

l'instar de la descente où l'on est très mal calé bâbord amures, ou de la très grande surface entre la table à cartes et la cuisine, fort pratique au mouillage ou pour plier les voiles, mais beaucoup moins pour se lancer dans une traversée d'un bord sur l'autre, par mer formée!

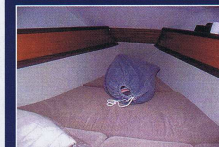


Le panneau de descente fuit légèrement par mauvais temps, d'où l'intérêt de la capote qui protège aussi les veilles dans le cockpit.

LES BILANS DÉJÀ PARUS

- Aloa, VV 307, septembre 1996 • Amphitrite, VV 311, janvier 1997 • Aquila, VV 304, juin 1996
- Armagnac, VV 318, août 1997 • Arpège, VV 295, septembre 1995 • 505, VV 312, février 1997
- Catana 44, VV 357, novembre 2000 • Cognac, VV 348, février 2000 • Corsaire, VV 285, novembre 1994
- Dufour 31, VV 293, juillet 1995 • Edel IV, VV 306, août 1996 • Eolia, VV 356, octobre 2000
- Etap 30, VV 330, août 1998 • Euros, VV 309, novembre 1996 • Feeling 1090, VV 280, juin 1994
- Feeling 1350, VV 340, juin 1999 • First 30, VV 288, février 1995 • First 35S5, VV 329, juillet 1998
- First 41S5, VV 313, mars 1999 • Flirt, VV 314, avril 1997 • GibSea 106 S, VV 354, août 2000
- GibSea 126, VV 305, juillet 1996 • Gin Flizz, VV 282, août 1994 • Gladiateur, VV 276, février 1994
- Kelt 8 mètres, VV 271, septembre 1993 • Maracuja, VV 375, mars 2002 • Mousquetaire, VV 338, avril 1999
- Muscadet, VV 278, avril 1994 • Océanis 320, VV 359, janvier 2001 • Océanis 430, VV 267, mai 1993
- Ovni 37, VV 364, juin 2001 • Ovni 41, VV 326, avril 1998 • Requin, VV 299, janvier 1996
- Romanée, VV 290, avril 1995 • Sagitta 35, VV 339, mai 1999 • Sancerre, VV 302, avril 1996
- Scotch, VV 317, juillet 1997 • Sun Fast 36, VV 321, novembre 1997
- Sun Fizz, VV 353, juillet 2000 • Sun Magic 44, VV 361, mars 2001 • Sun Shine 38, VV 342, août 1999
- Sylphe, VV 294, août 1995 • Symphonie, VV 297, novembre 1995
- Vaurien, VV 301, mars 1996 • Westwalkruiser, VV 336, février 1999

UN ESPACE MORCELÉ ET MANQUANT DE RANGEMENTS



Cabine avant.

Un peu étroite à la pointe et un peu sombre, faute de hublots de coque, elle est surtout utilisée comme espace de rangement, non seulement dans ses coffres sous la couchette mais aussi pour y stocker l'annexe et les voiles.



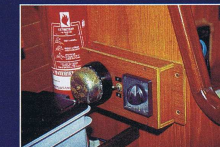
Équipets.

Si le carré est en état impeccable, les vernis étant seulement cirés une fois par an, il manque de rangements, lesquels se limitent à l'arrière des dossiers et à quelques équipets ouverts, faute de creux utilisables sous les planchers.



Vaches à eau.

Changées à l'achat du bateau et bien qu'elles n'offrent que deux fois cent litres (ce qui est très peu), les vaches à eau occupent les dessous des assises du carré avec le groupe de froid du frigo, ne laissant aucun espace libre.



Alarme.

Pour les courses en solitaire, Bruno Lunven a installé sur l'avant de la cloison de la table à cartes, près de l'extincteur, une minuterie couplée à une sonnerie de téléphone, époque Louis Jouvot. Grande et redoutablement efficace!

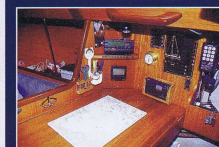
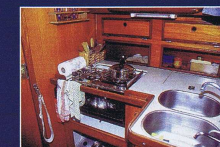


Table à cartes.

Petite, la table à cartes n'en est pas moins fonctionnelle à la mer. Elle est bien équipée: GPS, centrale de navigation, pilote, baromètre, récepteur BLU, VHF fixe et portable... Le petit tableau électrique de gauche a été ajouté.



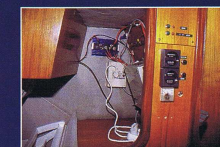
Cuisine.

Disposée en «L», avec deux éviers, la cuisine – à bâbord de la descente – est bien équipée pour la mer, avec sa sangle de retenue à la gîte et ses nombreux équipets. La cuisinière à cardan vient d'être changée pour un modèle à grill.



Cabine arrière.

La cabine arrière bâbord est celle que Bruno Lunven utilise le plus à la mer, quand il est en solitaire. Le vâgrage n'y est pas complet mais elle est lumineuse grâce à son hublot donnant dans le cockpit et à celui sur le rouf.



Électrique.

Dans la cabine arrière tribord, le chargeur 220 volts, les alimentations de pilotes et les contrôleurs de batteries sont des ajouts. Cette cabine demeure dans la version propriétaire, qui propose un immense coffre de cockpit à bâbord.