

## ANTARCTIQUE EN FAMILLE

**CROISIÈRE**  
*En Charente*

**ESSAI**  
*Bénéteau Océanis 41.1*

**NOMADES DES MERS**  
*Rencontre*

**PHILIPPE PAQUET**  
*Raconte Simon Leys*



# OCÉANIS 41.1

TEXTE ET PHOTOS JEAN MAGNUS

C'EST À PALMA DE MAJORQUE, LORS DES JOURNÉES PRESSE, QUE LE TEAM BÉNÉTEAU NOUS A INVITÉS POUR FAIRE L'ESSAI DU NOUVEL OCÉANIS 41.1 PRÉSENTÉ AU NAUTIC EN DÉCEMBRE 2015. C'EST SOUS UN CIEL BOUCHÉ ET ENTRE DEUX AVERSE, HÉLAS, QUE NOUS AVONS EMBARQUÉ SUR CE VOILIER QUI EST EN FAIT UNE VERSION REVISITÉE ET NETTEMENT AMÉLIORÉE DE L'OCÉANIS 41 SORTI IL Y A 4 ANS.



**N**ous montons à bord par la plate forme arrière rabattable au principe déjà vu sur les Océanis 35 et 38 : c'est royal. Pascal Concq, l'architecte du bateau, est à bord, sympathique et disponible, il est là pour répondre aux questions des journalistes. Il nous éclaire à propos du concept général. Il y a d'abord ce bouchain visible nettement au-dessus de la flottaison qui permet d'augmenter le volume du bateau et sa stabilité sans trop l'élargir. Ensuite, la présence de l'arceau central, qui reçoit l'attache du point d'écoute de grand-voile, qui permet de reculer le mât et ainsi d'équilibrer et d'augmenter les surfaces de la grand-voile et du foc. L'arceau, malgré sa hauteur, est d'une solidité à toute épreuve et s'intègre joliment à la silhouette du bateau. La capote de roof, indispensable sous nos latitudes (en option et non montée lors de notre essai) se fixera à cet arceau et risquera, du fait de sa hauteur, de ne pas améliorer la ligne du bateau. On pourra néanmoins, en-dessous, s'y tenir debout et elle protégera parfaitement la descente. Un bateau facile, plutôt rapide et puissant. En route ! Bien que très maniable au moteur, notre voilier d'essai est équipé d'une hélice d'étrave. Il est vrai que les ports ne changent pas, alors que les bateaux qui doivent s'y réfugier sont de plus en plus larges et longs. La grand-voile s'envoie facilement et le bateau, sous 15 nœuds

de vent établis, atteint immédiatement sa vitesse de coque. Il y a plus d'un mètre de creux, l'Océanis soulève des embruns et fonce sans ralentir. Comme toutes les carènes plutôt larges et tendues, le bateau tape quelques fois. Pascal Concq me dira que cela n'a que très peu d'impact sur la vitesse. Alors que nous tentons un bord de près très serré et malgré la gîte importante, le bateau encaisse sans ralentir et reste presque neutre à la barre. Le safran est très long et joue fort

bien son rôle à la satisfaction de l'architecte et à la bonne surprise de l'essayeur. A noter aussi l'excellente position du barreur qui peut s'appuyer sur un cale-pieds bien placé.

Virer est d'une facilité déconcertante : le foc, sans grand recouvrement grâce au mât reculé, passe tout seul. Une bonne communication entre le barreur et l'équipier permet de ne presque pas utiliser les winches malgré la surface de la voile. Deux ou trois virements et une ►





*Ce nouveau modèle au redoutable rapport prix-habitabilité-performance résume l'immense savoir-faire de ses concepteurs et du chantier.*



averse plus tard, nous abattons pour un petit bord de large. Le 41.1 accélère la cadence et nous dépasserons plusieurs fois les 9 nœuds, tout en sentant l'Océanis comme sur des rails : pas mal du tout ! Nous étions cinq à bord et l'espace du cockpit permet à chacun de trouver sa place et d'être bien calé grâce à la grande table qui n'est pas gênante du tout, au contraire.

La sortie s'achève déjà et me laisse l'impression d'un bateau facile, plutôt rapide et puissant. L'ergonomie du pont et du cockpit est réussie, si ce n'est la hauteur de l'arceau qui place la bôme bien haute, ce qui ne facilite pas le ferlage de la grand-voile et la fermeture du lazy-bag. Question d'habitude et d'adaptation sans doute.

Une fois amarrée sous les bannières Bénéteau qui claquent dans le vent, cette nouvelle mouture de l'Océanis nous donne l'occasion de découvrir plus en détail ses améliorations. Pour répondre à la concurrence (essentiellement allemande) Nautica Design a conçu un nou-

Les concepteurs de l'Océanis 41.1 ont été soucieux de laisser à leurs clients la possibilité de personnaliser l'intérieur. C'est pourquoi les boiseries sont disponibles en chêne clair ou en Mahogany.



veau pont. Les lignes du roof sont plus tendues, les panneaux de pont sont flush-deck, la liaison coque/pont est tout à fait intégrée et très élégante, le cockpit est un peu plus grand et les fenêtres de coque ont été agrandies. Les capots laissent entrer le ciel à l'intérieur et les fenêtres de coque la mer ou le paysage

Les panneaux de descente sont montés sur charnières et se rabattent le long de la cloison ; il n'est donc plus besoin de les ranger quelque part. Les trois larges marches mènent à un intérieur qui rassemble espace et lumière. Les trois capots de pont y laissent entrer le ciel et les fenêtres de coque y font entrer la mer ou le paysage. La cabine avant présente une disposition peu classique. On y dort la tête vers l'avant tout en regardant dehors par les fenêtres. Elle est fermée par une cloison dont la double porte s'ouvre

vers le carré. Pour peu que le lit soit fait, il est agréable de la laisser ouverte, l'impression d'espace est alors saisissante. La petite table à carte (ou bureau ?) se trouve à bâbord, fixée à la cloison avant. On s'y trouve loin du barreur, mais aujourd'hui, on ne navigue plus comme avant. Six personnes pourraient sans problème s'installer dans ce carré avec vue sur mer autour de la belle table en partie rabattable.

Le bouchain a permis de donner beaucoup de largeur dans la partie haute du carré. La cuisine en L, dont les plans de travail sont équipés de vrais rebords efficaces et suffisamment hauts, permettrait sans soucis de préparer des repas pour six convives affamés. En face se trouve le compartiment des toilettes avec douche séparée, c'est spacieux à souhait et parfaitement fonctionnel. Les deux cabines arrière sont de belle taille.

Grâce à la fenêtre de coque, au petit capot de pont et à la lucarne placée dans la cloison de descente, il y fait clair comme en plein jour : finis les bateaux caves d'il y a 20 ans. Les couchettes sont de vrais lits doubles grâce à la largeur de la coque et une fois de plus au bouchain.

#### UN AIR DE FIRST

Les concepteurs de l'Océanis 41.1 ont été soucieux de laisser à leurs clients la possibilité de personnaliser l'intérieur. C'est pourquoi les boiseries sont disponibles en chêne clair ou en Mahogany. Les vaigrages en tissu peuvent être choisis de couleur anthracite, taupe ou beige, de quoi se sentir chez soi, même s'il s'agit d'un voilier de série. Plusieurs versions sont livrables : deux ou trois cabines combinées avec un ou deux coins toilettes.

Le modèle que nous avons essayé était équipé du pack performance, voiles noires « carbon look », pataras réglable, ... cela donnait à ce bel Océanis une allure de First. ►



### UNE BELLE RÉUSSITE

Avec l'Océanis 41.1, le groupe Bénéteau se positionne sérieusement dans le créneau des voiliers de croisière de 40 pieds. Ce nouveau modèle au redoutable rapport prix-habitabilité-performance résume l'immense savoir-faire de ses concepteurs et du chantier. Cela se retrouve dans les moindres détails. La finition, quant à elle, est sans reproche dans cette catégorie. Les performances ne peuvent pas décevoir, de même que la facilité de manœuvre. L'intérieur personnalisable à souhait, est extrêmement spacieux et lumineux, c'est une véritable invitation au voyage entre ciel et mer. Autant d'éléments qui font de cet Océanis aux airs de First une belle réussite... même sous la pluie de Palma. ♦

### FICHE TECHNIQUE

Longueur hors tout :	12,43 m
Longueur de coque :	11,98 m
Largeur :	4,20 m
Déplacement lège :	8770 kg
Tirant d'eau :	2,05 m
Réserve d'eau :	240 l
Réserve de gasoil :	200 l
Prix du bateau essayé :	
214 000 Euros HTVA	

Importateur pour la Belgique :  
**Ship Shop s.a. Nieuport**  
[www.shipshop.be](http://www.shipshop.be)

**SHIPSHOP**

