

100 MILLES A BORD



# SUN LIGHT 30 UN NEUF METRES LUMINEUX !

L'an passé, à la même époque, pour l'essai de l'Océanis 430, c'était la neige. Cette année, la brume n'a pas épargné notre essayeur pour le premier « 100 milles » de la saison à bord du Sun Light. Confortable, mais élégant, rapide, mais facile à mener : pas de doute, ce nouveau neuf mètres signé Jeanneau est appelé à une brillante carrière !



*12 nœuds de vent apparent, mer plate : le Sun Light a trouvé des conditions idéales... de vent ! Car dans quelques minutes, la bouée du chenal de La Trinité aura disparu, noyée dans la brume !*

**L'**échelle de Beaufort est connue. Celle des pires conditions de navigation restait à inventer. C'est fait ! Nous l'avons créée, poussés par les circonstances de ce premier jour d'essai sur le Sun Light 30 ! Et croyez moi, l'imagination de l'équipage n'y est pour rien ! La preuve ? Le lieu, tout d'abord. Le plateau des Barges, à la sortie des Sables-d'Olonne, point de départ de ce « 100 milles ». Sa réputation n'est plus à faire. La houle y déferle même par beau temps ! La visibilité ensuite. Pratiquement nulle. La brume ne nous a pas quittés jusqu'à Port-Joinville, première escale. Ajoutez-y maintenant dans le désordre : une bonne pluie fine du type crachin, un compas non réglé, un speedomètre non étalonné... Bateau neuf oblige ! Reste le vent. Placez-le pratiquement dans le cap, et faible, s'il vous plaît ! Voilà, vous savez tout. Difficile de rêver pires conditions, si ce n'est sans doute un bon louvoyage par force 7 à 8 au vent d'une côte. Heureusement, nous avons un atout de taille : notre bateau, le Sun Light. Le nouveau 9 mètres lancé au Grand Pavois par le chantier Jeanneau. Pourtant, entre lui et moi, le premier contact ne fut pas du genre « coup de foudre ». Conditionné depuis une bonne décennie par la sacro-sainte cuisine à droite de la descente, et la table à cartes à gauche, j'étais plutôt réticent sur le bien-fondé de la version propriétaire, dont nous disposions : longue cuisine face au carré et grand cabinet de toilette. On avait beau me répéter que les voiliers américains adoptent ce style d'emménagements depuis longtemps, je rétorquais qu'ils naviguaient à la journée et passaient plus de temps dans les marinas qu'en mer ! En un mot, j'étais plutôt contre. A la gîte, dans une mer formée, au près, qu'allait-il se passer ?

Cela dit, je dois reconnaître que sa silhouette m'avait rapidement conquis. Pendant l'embarquement des sacs, des vivres frais, des deux bouteilles de gaz, l'une pour le réchaud, l'autre pour le chauffage, j'appréciais ses formes harmonieuses. Evidemment, le Sun Light a du franc-bord. Un vrai croiseur des années 80 ! Mais le dessin de son rouf, comme celui des formes arrière, s'intègre parfaitement à la ligne générale de la coque. Une surprise ? Pas vraiment. Car son architecte se nomme Daniel Andrieu. Et ses bateaux de course, *Cifraline* ou *EJP*, ont plutôt une belle gueule ! Un homme de goût, de talent. Et qui navigue !

Imaginez-nous, maintenant, Roland, Bruno et moi-même, l'oreille tendue pour tenter de capter le son émis par la bouée des Petites Barges. Insolite ! Et le crachin qui recommence à tomber... En tous cas, côté cockpit, pas de problèmes : à trois, on ne se gêne pas ! Et celui du Sun Light n'est pas seulement grand, il est fonctionnel. Prenez la distance qui sépare les deux bancs de cockpit. Elle est à la bonne mesure : 65 cm. Ni trop petite, ni trop grande. Juste ce qu'il faut pour barrer bien calé le dos contre le dossier, le pied posé sur le banc opposé. Quant à sa surface, elle est généreuse. La raison : elle tient dans la faible largeur arrière du banc de cockpit (35 cm), le

## Un grand cockpit et un coffre... gigantesque !

radeau de survie étant stocké dans le très grand coffre à voiles. Très grand, car il contient une garde-robe capable de satisfaire l'équipage le plus exigeant : un géniois léger, un médium, un foc inter, un tourmentin, un spi, auxquels il faut ajouter quatre défenses réunies dans un équipet, deux aussières, et le radeau. N'en jetez plus ! Un enrouleur, et ce serait Byzance ! Enfin, presque : le mauvais temps ne nous lâche pas. Un demi-mille de visibilité. Et toujours le crachin ! Les cirés ruissent. Après deux heures de barre, attentif au cap, le 315, je rêve d'un pilote qui m'épargnerait de barrer au moteur. Ah, les essais en février ! L'an dernier, à la même époque, les 100 milles à bord de l'Océanis 430 s'étaient déroulés sous une tempête de neige... Enfin, la relève arrive. Roland Fardeau, l'homme du chantier, reprend le manche. Peut-être aura-t-il la chance d'apercevoir le phare des Corbeaux ? Quant à moi, je vais profiter de cet intérieur à l'américaine, dont Bruno a d'ailleurs déjà pris possession. Il dort du sommeil du juste sur la couchette tribord. Voilà au moins une preuve de son confort ! D'entrée, une bonne surprise m'attend. Malgré le temps gris, l'intérieur est clair grâce à la lumière qui pénètre largement par les six panneaux de rouf

et le panneau ouvrant. Pour enlever mon ciré, et ne pas tremper l'intérieur, je mets le cap sur le cabinet de toilette (une règle d'or des Courses autour du monde !). Ici, pas de contorsions. Il y a de l'espace, même si le rangement des cirés dans le placard mériterait plus de place. Et si l'heure n'est pas à la douche — il fait autour de 5 degrés ! —, se sécher à son aise n'a aujourd'hui pas de prix.

Retour à la table à cartes avant le passage obligatoire à la cuisine. A la gîte, il faudra approfondir. A l'horizontale, en tous cas, on y est bien. La bibliothèque, à gauche du siège, est capable de recevoir six tomes des *Instructions Nautiques*. Pas mal, non ? Quant au panneau de teck qui reçoit la gonio Lokata et le speedo à microprocesseur, il est assez grand pour être équipé, en plus, d'un Decca... Allons voir la cuisine. D'autant que le froid, ça creuse ! Et une petite soupe chaude serait la bienvenue !

## Bien vue, la main courante au-dessus de la gazinière !

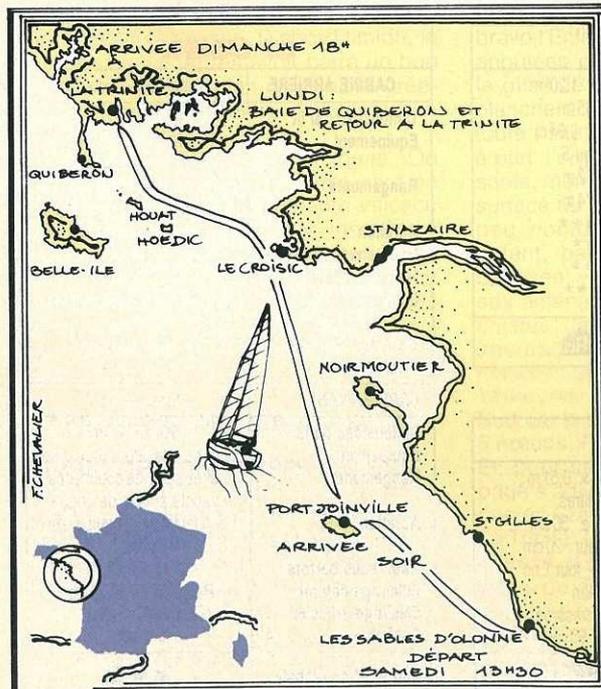
Revue des équipets fermés. J'en compte quatre, mais pas un seul vraiment étudié pour y ranger les bols, les assiettes, les couverts. Erreur de jeunesse ou influence américaine ? Cela dit, l'ergonomie a été soignée. Confortablement calé entre la table du carré et le bord du plan de travail (très pratique), j'apprécie la main courante au-dessus de la gazinière. La cuisine dispose aussi de l'eau sous pression. Celle-ci a les défauts de ses qualités : elle pousse à la dépense ! Avec seulement 90 litres dans un réservoir souple, gare aux vaisselles dispendieuses ! Enfin, histoire de boucler le tour du propriétaire, j'ai succombé aux charmes de la couchette double de la cabine arrière. Dans celle-ci, à l'entrée, on tient debout. Mais, allongé à l'aplomb du cockpit, la hauteur disponible me semble bien faible. Impression confirmée mètre à la main : seulement 45 cm entre le matelas et le haut du vaigrage. Dernier point à vérifier : l'accès au presse-étoupe du moteur Yanmar 2 GM, et son isolation. Une bonne note pour le premier point, une appréciation moyenne pour le second...

De retour dans le cockpit, force est de constater que la situation n'a pas beaucoup évolué : toujours pas de visi ! Soudain, le son d'une corne de brume. Celle du phare d'entrée de Port-Joinville. Lugubres, ces trois sons toutes les trois secondes ! Les livres regorgent de chapitres sur la navigation à vue, peu traitent de la navigation à l'oreille. Dommage. Elle a un petit côté fantasmagorique... En tous cas, le meilleur des remèdes reste encore le sondeur. Quant aux feux, nous ne les apercevons qu'en arrivant dans le port ! Quelques degrés de barre en plus, et nous manquions l'île...

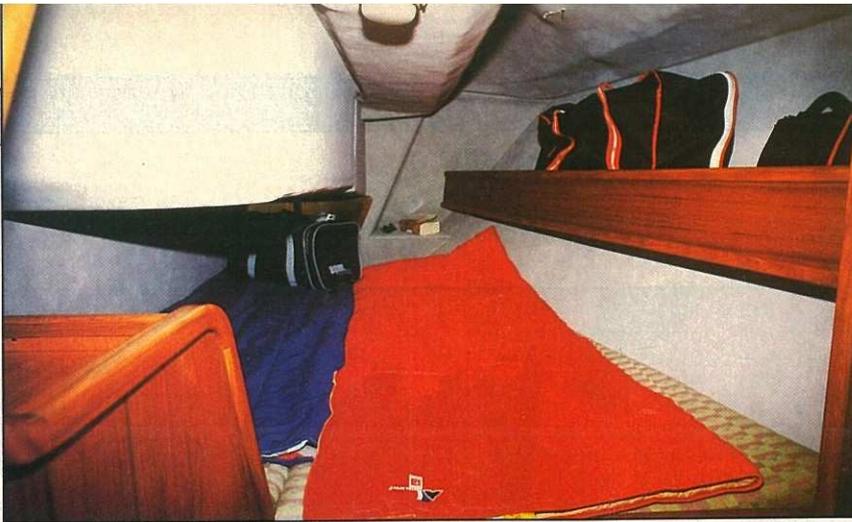


Dimanche matin. Yeu sommeille. Le vent s'est réveillé et semble vouloir nous faire oublier les facéties météo de la veille. Il souffle du sud-ouest, autour de 8-10 nœuds. Seul le soleil manque à l'appel. Appareillage. Allez, à manœuvrer ! Reprendre la barre d'écoute, avancer le point de tire pour creuser le génois, choquer le ridoir de pataras : la vitesse se stabilise autour de six nœuds. 60 milles à parcourir jusqu'à La Trinité. Sous génois médium et grand-voile haute, au bon plein, l'équilibre à la barre est bon. Le Sun Light est vivant, sensible aux réglages. Les quelques bords, tirés volontairement dès la sortie du port, confirment ses qualités évolutives. Le rayon de giration est court. Sous grand-voile seule, le Sun Light vire sans difficulté. Des qualités qui s'expliquent en partie par un safran précédé d'un aileron de surface limitée.

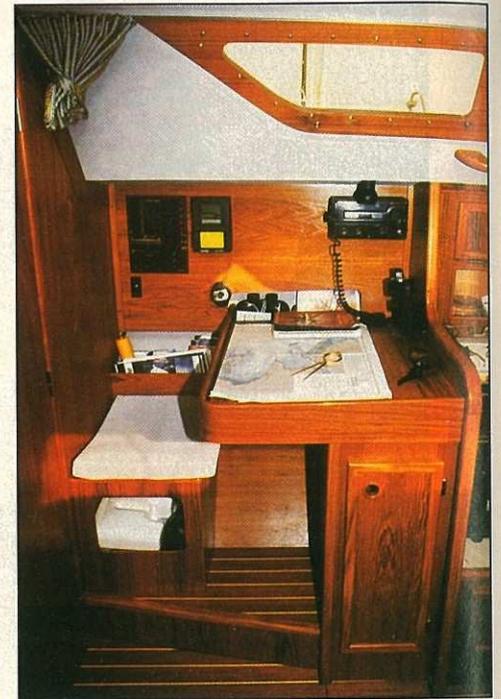
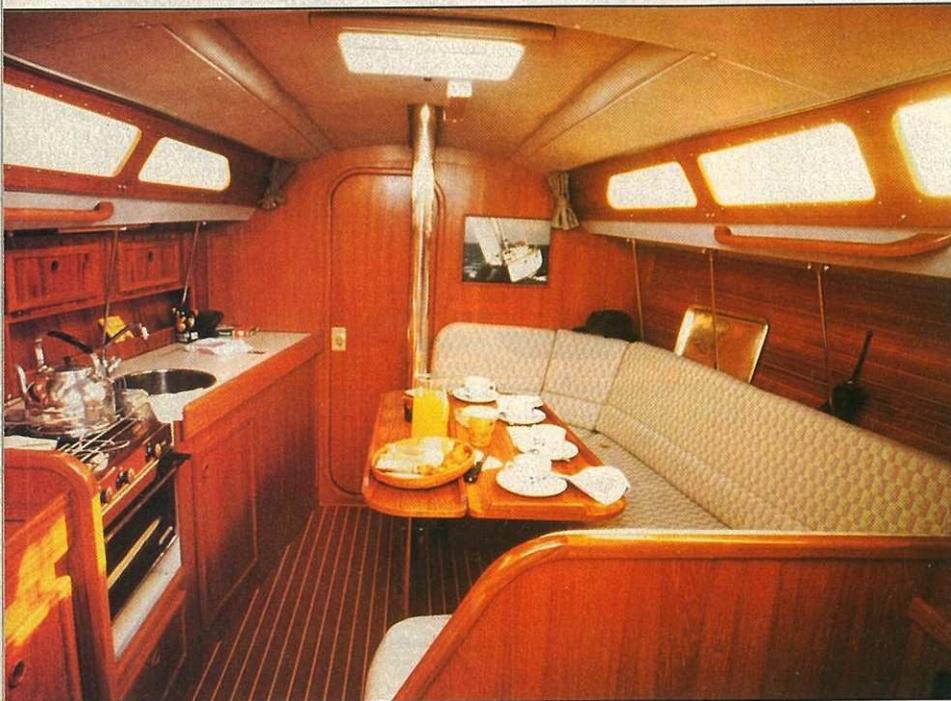
A la barre, j'ai adopté la position course : assis au vent sur le plat-bord, le stick dans la main arrière. Roland et Bruno ont préféré s'installer sur le teck qui recouvre les bancs de cockpit. Le bateau semble vraiment à l'aise dans ces conditions. Des présomptions qui seront confirmées



*Du noroît jusqu'à l'île d'Yeu, du suroît pour aller jusqu'à La Trinité... L'anticyclone quasi-stationnaire nous a frustrés de spi. Seule exception : la rentrée dans le chenal de La Trinité. Notez le joli dessin du rouf et le raccordement harmonieux entre le cockpit et le tableau arrière.*



**Pièce maîtresse des emménagements : le carré. Beaucoup de teck et de lumière, et un minimum de déplacements entre la cuisine et la table. Pratique !**  
**La couchette double arrière et la table à cartes ne manquent pas d'équipets de rangement. Mais celui situé sous les cartes est occupé par le réservoir de gazole.**



LE CARRÉ	
Dimensions totales	2,80 x 1,20 m
Larg. de la banquette	0,45 m
Dim. de la table	1,10 x 0,64 m
Nbre de convives	4 ou 5
Haut. s. bar. entrée	1,82 m
Haut. s. bar. avant	1,74 m
Eclairage naturel	***
Eclairage artificiel	**
Aération	**
Confort	***
Appréciation globale	

LA CUISINE	
Dim. du plan de travail	1,27 m x 0,51 m
Volume de la glacière	75 litres
Dim. de l'évier	Diamètre : 30 cm profondeur : 20 cm
Appareil de cuisson	3 feux + four Eno
Aliment. eau de mer	Non
Aliment. eau douce	Sous pression
Réservoir d'eau douce	Souple, 90 litres
Appréciation globale	

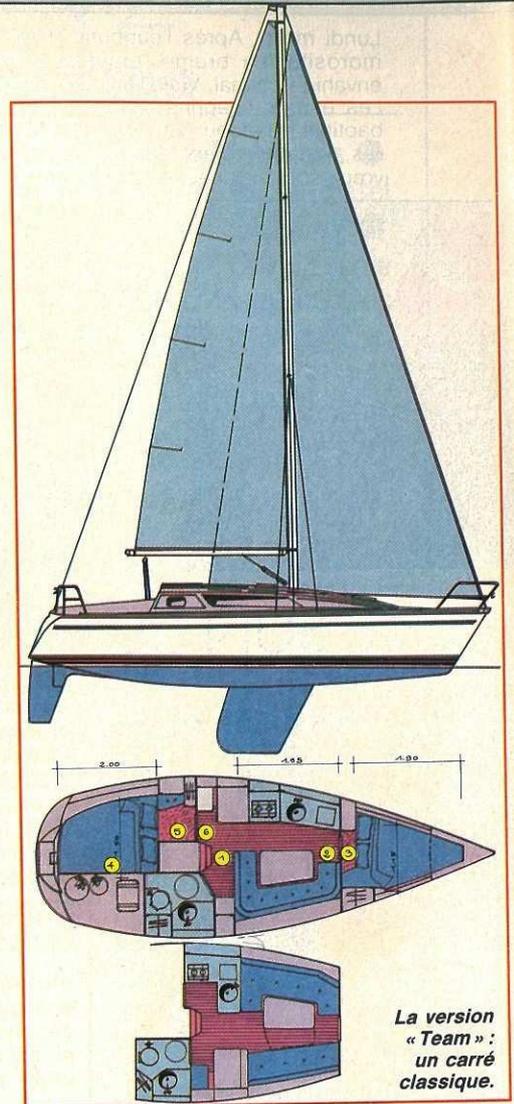
LES CABINES	
<b>CABINE ARRIERE</b>	Propriétaire, lit double
Dimensions du lit	1,50 x 2,00 m
Equipement	Penderie, meuble avec 3 étagères, tablette de nuit
Rangements	Coffres sous le matelas, équipet latéral à flanc de coque
Aération	Un hublot ouvrant
Haut. sous barrots	1,80 m
Haut. s. cockpit	0,45 m
Eclairage naturel	Un panneau dans le tableau arrière
Eclairage artificiel	Un point lumineux
Confort	***
<b>CABINE AVANT</b>	Lit double en V
Dimensions du lit	1,90 x 1,50 m
Equipement	Penderie, placard à 3 étagères
Rangements	Coffres sous les couchettes, équipets à flanc de coque, Panneau ouvrant équipé d'un aérateur
Aération	1,76 m
Haut. sous barrots	Panneau en altuglass
Eclairage naturel	Un point lumineux
Eclairage artificiel	***
Confort	***
Appréciation globale	

LA TABLE A CARTES	
Format	0,70 m x 0,62 m
Orientation	Vers l'avant
Rang. des cartes	***
Rang. des documents	***
Eclairage	Lecteur de cartes
Confort du siège	***
Confort à la gîte	**
Hauteur sous barrots	1,73 m
Appréciation globale	

LE COCKPIT	
Ergon. générale	****
Coffre à voiles	Très grand, à tribord
Radeau de survie	Dans le coffre à voiles
Barre d'écoute	**
Position aux winches	***
Position à la barre	****
Visi. vers l'avant	****
Equipet	Un pour les manivelles
Position man. des gaz	***
Tableau moteur	***
Appréciation globale	



**L'hiloire de cockpit : une réussite ! On y barre comme dans un fauteuil ! Et l'on dispose même de deux mains-courantes pour se déplacer sur les passavants ou descendre dans le carré. Dans le cabinet de toilette, et à la demande générale, la couleur du lavabo va être changée ! Les hauteurs sous barrots (à droite). 1 : 1,82 m. 2 : 1,74 m. 3 : 1,76 m. 4 : 0,45 m. 5 : 1,80 m. 6 : 1,73 m.**



**La version « Team » : un carré classique.**

## LE PLAN DE PONT

Circulation	***
Antidérapant	***
Winches d'écoute	2 SII, 2 vitesses, 42
Accastillage	**
Guindeau mécanique	En option
Ammarrage	***
Panneaux d'aération	2 ouvrants
Larg. moyenne des passavants	0,44 m
Appréciation globale	

en discutant dès mon retour avec Daniel Andrieu. L'architecte du Sun Light ne le cache pas : « Le cahier des charges établi avec le chantier devait tenir compte de la mentalité américaine. Sur la côte Est, où les vents dominants sont de force moyenne, nos cousins US aiment les voiliers qui privilégient les performances avec ce type de brise ». Le pari a été tenu, même si notre bateau était équipé d'un mât long (12,15 m contre 11,20 m pour l'autre version proposée au même prix). 55,89 m<sup>2</sup> au près contre 48 m<sup>2</sup>, la différence est sensible

avec ces 10 nœuds qui affichent une tendance à la hausse. D'abord timide, la gîte s'amplifie. Après avoir barré un bon moment, à moi le plan de pont, le gréement, l'intérieur, pour la revue poussée des détails !

Pour le premier, pas de critiques. On circule bien sur les passavants, tout en disposant d'une main courante efficace sur le rouf. L'accastillage, lui, mérite une note moyenne. Il est dommage de ne pas disposer d'une barre d'écoute ou d'avale-tout de génois à la hauteur des performances du Sun Light. Tous ceux qui souhaiteront courir dans la catégorie des croiseurs à handicap seront déçus.

## Une descente bien conçue, mais des planchers vissés...

Côté gréement : pas de surprise. Le bureau d'études du chantier n'a jamais dérogé à la règle : priorité aux bas-haubans avant et arrière plutôt qu'au bas-étai. Quant au mât Francespar, ses deux étages de barres de flèche permettent de disposer d'une section plus mince, donc, moins lourde.

Retour à l'intérieur. Pour la descente, bravo ! Enfin des marches aux extrémités angulées qui deviennent horizontales à la gîte ! Je serai moins élogieux sur les planchers : ils sont vissés, et interdisent toute visite urgente des fonds... Cela mis à part, l'organisation générale est séduisante, même si elle ne laisse que peu de surface au sol. Idéal pour les équipages peu nombreux, quatre adultes et un enfant, par exemple. L'autre version, baptisée « Team », plus classique dans ses aménagements et offrant deux couchettes dans le carré, conviendra aux équipages nombreux et à ceux qui mangent du mille.

14 heures 15. La bouée de Gouée Vas Sud par le travers ! Moyenne sur le fond : 6 nœuds. Pas mal, compte tenu du vent. Et, pour saluer l'événement, tout l'équipage s'adjuge un petit détour de 9 milles par les Grands Cardinaux avant de rallier La Trinité. La brise est montée d'un cran. Vitesse du vent apparent : 16 nœuds. Celle du Sun Light : 6,2 nœuds. Nous sommes en route pour deux heures de plaisir. A la barre, un vrai régal ! Mais au-delà de cette force de vent, il faudra penser à réduire...

## 100 MILLES A BORD

Lundi matin. Après l'euphorie d'hier, la morosité. La brume, toujours elle, a envahi le chenal. Visibilité : 200 mètres. Les esprits chagrins proposent de rebaptiser le bateau « Sun Fog » ! A 13 heures, heureusement, tout change. Nos vœux sont exaucés. Le soleil perce timi-



dement. Entre deux expertises, Jimmy Viant est venu nous prêter main-forte. Avant la bouée du Trého, la lutte s'engage au près contre un Sélection. Il gagne sur nous, mais semble surpris par notre vitesse ! On vire de bord comme en course. Bruno choque. Roland reprend. Jimmy barre, agréablement surpris par ses performances. A 5 milles au vent, le spi de 75 m<sup>2</sup> est envoyé. Ça va vite ! Mais je note une certaine tendance au roulis. Sans doute la faible surface de l'aileron. Quoi qu'il en soit, au large serré, sous spi asymétrique taillé par BM Sails, le Sun Light n'affiche pas de tendance à l'auloffée. Et sans le retour de la brume, nous aurions bien poussé jusqu'à Bellelle ! Le lendemain, le soleil illumine La Trinité. Qu'importe ! Si les conditions n'ont guère été brillantes, le Sun Light, lui, s'est montré... lumineux !

**Bernard Rubinstein**  
Photos de l'auteur

### EN DEUX TEMPS TROIS MOUVEMENTS

#### Nous avons aimé :

- sa jolie silhouette ;
- ses performances dans le temps médium ;
- l'éventail des versions (6) ;
- la luminosité intérieure.

#### Nous avons moins aimé :

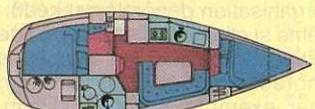
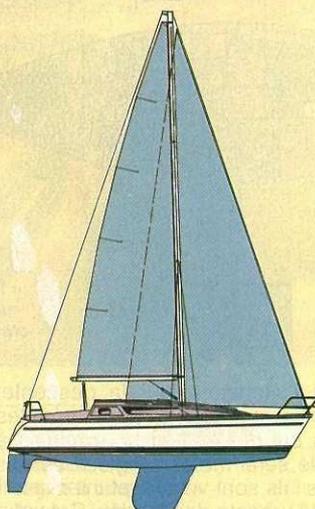
- la barre d'écoute et les rails de foc ;
- les rangements de la cuisine ;
- l'isolation phonique du moteur ;
- la faible hauteur sous le cockpit dans la cabine arrière ;
- les planchers vissés.

#### Nous aurions aimé :

- deux points lumineux dans la cabine ;
- un placard à cirés plus grand ;
- une pompe à eau de mer.

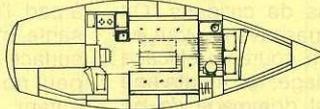
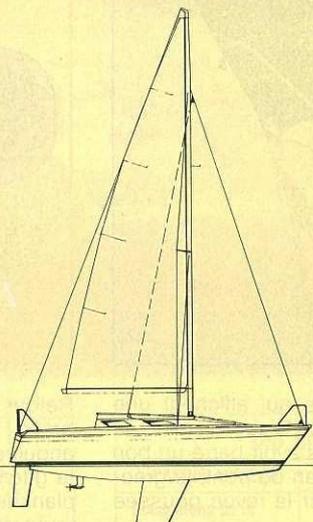
## LE SUN LIGHT 30 FACE A SES CONCURRENTS

**SUN-LIGHT 30**



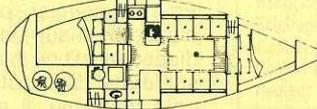
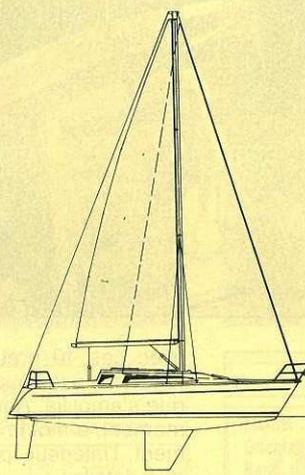
**Constructeur :** Jeanneau.  
**Architecte :** D. Andrieu. Mat. : stratifié de fibre de verre et résine polyester. Long. de coque : 8,90 m. Flottaison : 7,70 m. Maître-bau : 3,23 m. TE : 1,45 m ou 1,78 m. Dériveur : 1,10/2,00 m. Dépl. : 3 100 kg. Lest : 1 180 kg. Surf. de voilure (version mâât long) : GV : 20,58 m<sup>2</sup>. Génois : 35,31 m<sup>2</sup>. Foc 1 : 24,36 m<sup>2</sup>. Foc 2 : 15,36 m<sup>2</sup>. Spi : 74,70 m<sup>2</sup>. Catégorie de navigation : 2<sup>e</sup>.  
**Prix :** version quillard, lest court, avec trois voiles et moteur Yanmar 2 GM : 299 775 F. Options : version propriétaire 5 500 F, version dériveur 11 960 F.

**ETAP 30**



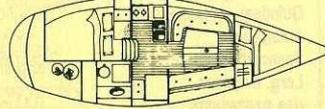
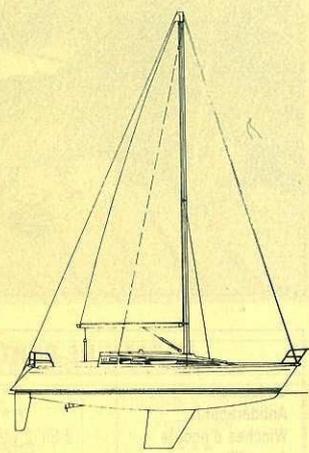
**Chantier :** Etap Yachting. **Architecte :** Jac de Ridder. Année de lancement : 1984. Longueur de coque : 9,10 m. Longueur de flottaison : 7,65 m. Maître-bau : 3,15 m. Tirant d'eau : 1,74 m. Dépl. : 3 600 kg. Lest : 1 375 kg. Surface de voilure : GV : 24,10 m<sup>2</sup>. Génois : 26,30 m<sup>2</sup>.  
Classique par ses lignes, hors des modes avec sa couchette de navigateur sous le cockpit, l'Etap reste encore aujourd'hui le plus soigné des 30 pieds. Si son volume intérieur ne supporte pas la comparaison avec ses concurrents, il a pour lui l'insubmersibilité et une garantie de 2 ans.

**GIB'SEA 92**



**Chantier :** Gibert Marine. **Architecte :** J. Fauroux. Année de lancement : 1985. Longueur de coque : 9,10 m. Longueur de flottaison : 7,70 m. Maître-bau : 3,20 m. Tirant d'eau : 1,80 m. Dépl. : 3 400 kg. Lest : 1 150 kg. Surface de voilure : GV : 18,50 m<sup>2</sup>. Génois : 33,50 m<sup>2</sup>.  
En vitesse pure, le 92 montre souvent son tableau arrière à bon nombre de ses concurrents ! Une surprise ? Pas tout à fait. Sa coque est en effet une extrapolation du Gib'Sea Plus 90, un Half Tonner réputé. Quant à l'intérieur, il est sans fioritures, mais confortable à la mer.

**FIRST 30S**



**Chantier :** Bénéteau. **Architecte :** J. Berret. Année de lancement : 1985. Longueur de coque : 9,35 m. Longueur de flottaison : 8,20 m. Maître-bau : 3,25 m. Tirant d'eau : 1,35 ou 1,75 m. Dépl. : 3 600 kg. Lest : 1 350 kg. Surface de voilure : GV : 18,50 m<sup>2</sup>. Génois : 30,50 m<sup>2</sup>.  
Il a pour lui une silhouette élégante, des performances héritées du First 30 E, et un excellent équilibre de barre, à l'image des autres carènes signées Jean Berret. L'organisation des emménagements est classique : principe du contremoule, qui reçoit les cloisons principales, et finitions hors-pair.