

# Voile magazine



**SUPPLEMENT  
GRATUIT  
48 PAGES**

**200 restos  
de Dunkerque  
à Menton**

**Salons d'automne**  
32 pages de nouveautés  
et d'essais

**Tour de France à la Voile**  
Dunkerque s'impose  
devant Marseille

**Anniversaire**  
Le Maraudeur fête  
ses cinquante ans

Avant-première

## Océanis 34

100 milles à bord du dernier Bénéteau,  
le nouveau 10 m à découvrir à Cannes et La Rochelle

5,10 € - N° 153 S - SEPTEMBRE 2008

PRINTING - Bel/Air : 5,60 Euros - CM : 10 FS - CAN : 6,50 Euro

And. : 5,10 Euros - Port. Cont. : 6 Euros - Gr./Esp./It. : 5,70 Euros

DOM/9 : 5,50 Euros - N. Col./5 : 780 XPF - Pol./5 : 920 XPF

DOM/A : 7,10 Euros - TOM/A : 1 600 XPF



L 19898 - 153 S - F: 5,10 € - RD



BENETEAU OCEANIS 34

# Le juste milieu

Son aîné, le 37, a connu les honneurs et le succès avec son titre de Voilier de l'année 2008. C'est aujourd'hui le 34, essayé en avant-première, qui arrive aux salons de septembre avec les mêmes atouts. Un juste équilibre entre le volume intérieur, la silhouette et les performances.

Texte : Bernald Rubinstein. Photos de l'auteur.



Regata per la memoria  
di un'isola, 14 ore  
di vela e gestione  
di la parte di l'equipaggio.

**O**n ne vous pardonnerait pas – quoique – d'avoir oublié l'Océanis 37

lancé par le chantier Bénéteau il y a pratiquement un an, lors du Grand Pavois 2007. Tout d'abord, presque à l'unanimité, il remporta le titre tant convoité de Voilier de l'année 2008. Distinction, pour ceux qui l'ignoraient encore – une infime minorité – attribuée à l'issue du vote d'un jury composé de professionnels reconnus. Seconde bonne raison de se souvenir de l'Océanis 37, il fit l'objet d'un « 100 milles à bord » un peu particulier. Pas sur le fond, mais sur la forme. Au terme de nombreuses tentatives, nous avons réussi à nous libérer de l'attraction de la côte atlantique pour vous offrir, en compagnie d'éminents locaux, l'ex-régatier Patrick Eliès, les architectes Jean-Marie Finot et Pascal Conq, une croisière de trois jours en Bretagne Nord, autour de l'archipel bréhatin.

Si les essais se suivent et ne se ressemblent pas, il arrive parfois que les bateaux ne puissent renier leurs origines. C'est le cas de l'Océanis 34, qui sera présenté pour la première fois aux salons de La Rochelle et de Cannes mais dont nous avons pu disposer, en exclusivité, durant trois jours. Cette fois, pour le petit dernier, pas question de changer de périmètre de navigation. C'est à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, berceau du chantier Bénéteau, que tout a commencé. C'est à Saint-Gilles

que tout s'est terminé, au terme de 150 milles parcourus avec escales à L'Herbaudière, sur l'île de Noirmoutier et au port du Palais, à Belle-Ile. Tout comme nous, ceux qui connaissent l'Océanis 37 ne seront pas dépayés en découvrant le 34. Il est vrai que tous deux, auxquels on peut ajouter l'Océanis 31, sont nés sur la planche à dessins, pardon, sur les ordinateurs, de Jean-Marie Finot et Pascal Conq. Tout comme il est vrai que dans un souci de standardisation et d'engagement du chantier Bénéteau sur la voie de l'industrialisation, bon nombre d'éléments du 37 se retrouvent sur le 34.

## Ce temps est enfin révolu

Cette remarque vaut surtout pour l'intérieur, moins pour l'extérieur; il n'empêche que tous deux adoptent le même style de silhouette. Concrètement : un franc-bord de coque juste ce qu'il faut, un rouf généreux mais pas trop pour disposer d'une hauteur sous barrots supérieure à 1,85 m, un maître bau suffisamment large afin de profiter d'un cockpit capable de recevoir une barre à roue, enfin, un plan de grément caractérisé par un haubanage repris sur le livet de pont et complété par un génôis à faible recouvrement. Au final, pour un bateau de croisière qui affiche franchement son programme, l'Océanis 34 est à classer dans la catégorie des voiliers de bon goût. Rien de commun en tout cas

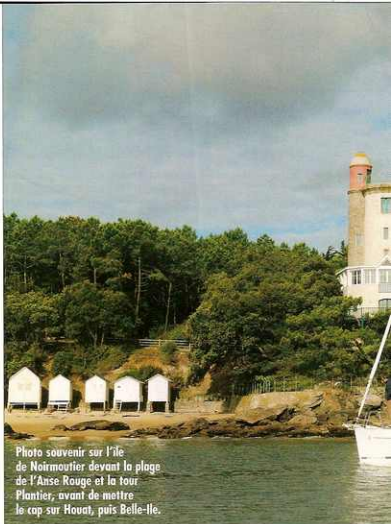


Photo souvenir sur l'île de Noirmoutier devant la plage de l'Anse Rouge et la tour Plantier, avant de mettre le cap sur Houat, puis Belle-Ile.

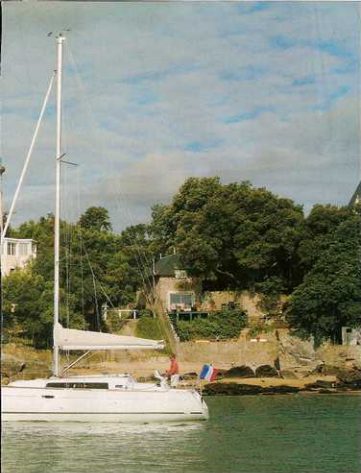
avec la génération passée des Océanis à trois chiffres dont le haut franc-bord et le manque de tirant d'eau n'étaient pas raisonnables. Ce temps est révolu. Tant mieux!

Retour sous le pont du 34. Son intérieur s'inspire largement de celui de son aîné en reprenant les mêmes éléments, les mêmes modules pour utiliser le langage des pros. Pour l'heure, tandis que nous n'avons pas encore largué les amarres du ponton du port de Saint-Gilles, nous avons le privilège de compter dans notre équipage deux équipiers

de marque : Jean-François de Prémoré et Bruno Belmont. Bruno, c'est Monsieur Océanis (voir encadré). Le 34, c'est un peu son bébé et notre interlocuteur privilégié pour décrypter la démarche industrielle de Bénéteau. Ainsi, sachez qu'à quelques détails près, la cuisine du 34 est identique à celle du 37. Il en va de même pour l'unique et grand cabinet de toilette situé sur tribord ainsi que pour la table à cartes tournée vers l'arrière, que l'on utilise assis sur l'arrière de la couchette tribord. Concrètement, ce qui change



Comparé au 37, l'Océanis 34 apparaît moins élégant mais tout comme lui, il adopte un génôis à faible recouvrement permettant de virer de bord facilement.



Normal. Du louvoyage pour monter, du portant pour descendre sous spi asymétrique nous obligent, par vent de nord-ouest, à empanner souvent.

ou, en d'autres termes, ce qui a été sacrifié pour passer de 37 à 34 pieds (11,13 m de longueur de coque à 10 m, 10,40 m de flottaison à 9,35 m) porte sur le cockpit et la cabine avant. L'un comme l'autre ont été raccourcis. Cependant, ce qui ne change pas, c'est le design intérieur, toujours confié au cabinet italien Nauta dont la collaboration avec le chantier Beneteau remonte à deux ans. Il se caractérise par l'utilisation de formes rectilignes, d'entourages de portes épurés, de placages d'ébénisterie en Alpi, teinte « fruitier ». Autant de facteurs permettant de profiter d'un intérieur plutôt cosy, susceptible de plaire au plus grand nombre. En langage des chiffres énoncé par Bruno Belmont, une production annuelle de trois cents unités eu égard au succès de l'Océanis 37. L'avenir le dira. Le présent nous ramène au concret. A une opération incontournable et indispensable lors de nos « 100 milles », le rangement des vivres et de nos affaires personnelles avec, cette fois, un petit avantage lié à cette filiation Océanis 37 - Océanis 34. Tenez, si en découvrant son aîné nous avions mis un certain temps à tenter de repérer le tiroir à couverts, c'est sans aucune hésitation que nous avons touché au but en ouvrant le placard situé sous la table à cartes. Le rangement des couverts coulisants, à utiliser à la gîte avec

STEPHEN LEMUET

## Un lecteur à la barre

Appelons cela une croisière de recyclage, prétexte à une première, voire deux, marquée pour Stephen Lemuet par l'apprentissage de la barre à roue et du spi asymétrique. Lecteur occasionnel de Voile Magazine, Stephen travaille dans la réalisation de films, activité qu'il partage avec Olivier Brouin au sein de la société de production Monoli. Le film de la Fédération française de voile projeté en fin d'année lors de la Soirée des champions, on le doit au tandem Stephen-Olivier qui avait déjà signé, en 2002, le film sur The Rocé. Comme bon nombre d'entre nous, c'est avec ses parents que Stephen a tiré ses premiers bords, en Hobie Cat puis en habitable avec lequel il découvre les Anglo-Normandes et la Méditerranée.



Il est heureux Stephen, qui passe ici son baptême de barre à roue.



Le barreur apprécie de circuler aisément autour de la barre et de trouver les winches de génois à portée de main.

attention, y est logé dans la partie supérieure. Dans le même ordre d'idées, à l'heure de ranger les bouteilles d'eau et nos sacs vidés de leur contenu, nous avons eu deux surprises. Une bonne et une mauvaise. La seconde se rapporte au coffre bâbord occupé par les pompes du système d'eau sous pression. Elles ne sont pas protégées et courent le risque d'être abîmées par la négligence d'un équipier qui aurait la fâcheuse idée d'ajouter des équipements dans ce coffre.

## Ranger nos cirés et nos bottes

En revanche, la bonne surprise est à porter au crédit de la banquette tribord. Là, en soulevant les matelas, on dispose d'un vaste coffre libre de toute entrave que nous avons utilisé pour stocker toutes les bouteilles d'eau minérale ainsi que nos sacs marins vidés impossibles à caser dans la cabine arrière ou la cabine avant. Egalement, sans vouloir forcer le destin mais selon le principe de précaution, nous avons tenté d'accrocher nos cirés et de ranger nos bottes dans l'espace le mieux adapté : le cabinet de toilette.



La cuisine comporte deux portes à ouverture frontale. L'une pour le réfrigérateur, l'autre pour le placard, là où est rangée la poubelle.

## L'OCEANIS 34 EN 6 POINTS

1. Dans la cabine avant, la surface au plancher est réduite. Sous les matelas de la couchette double (1,85 x 2,05 m), seuls les coffres arrière sont libres. L'avant est occupé par le réservoir à eau. Hauteur sous barrots : 1,74 m.
2. La table repas mesure, avec ses abatants en position haute, 0,98 x 1,10 m.
3. Dans le cabot, la hauteur sous barrots est de 1,87 m à la descente, 1,79 m sur l'avant. Des deux banquettes, le bâbord est la plus longue. Coussins avant, arrière et latéraux enlevés, on dispose d'un couchage de 2,07 m de long sur 0,62 de large.
4. La table à cartes mesure 0,73 m sur 0,56 et comporte une largeur de 4 cm de hauteur. Dessous, un placard avec deux équipets en bas, le tiroir à couverts en haut.
5. Par sa longueur (1,70 m) et sa hauteur sous barrots (1,80 m) le cabinet de toilette est grand pour un 34 pieds. Il comporte trois équipets à sa partie supérieure, côté tribord, dont un sur l'avant, occupé par la cuve à eaux noires.
6. La cabine arrière adopte le principe de la couchette double (2,20 x 1,60 m) perpendiculaire à la marche. Elle est équipée de quatre panneaux ouvrants. Sa hauteur sous barrots à l'entrée est de 1,85 m.
7. Sur l'arrière, le mât est tenu par un patacos double équipé de deux ridoirs.

## ET LES AUTRES ?

### L'Océanis 34 face à ses concurrents

Modèle	Océanis 34	Hanse 350	Bavaria 34
Longueur de coque	9,99 m	10,50	10,45 m
Longueur flottaison	9,35 m	9,38 x m	9,20 m
Largeur	3,65 m	3,55 m	3,60 m
Poids	1 455 kg	1 845 kg	1 440 kg
Déplacement	5 700 kg	5 760 kg	5 700 kg
SV au près	56 m <sup>2</sup>	65 m <sup>2</sup>	61,20 m <sup>2</sup>
Architectes	Finot/Conq	Judel/Vrolijk	J & J Design
Matériau	stratiifié verre/polyester	stratiifié de verre	sandwich verre
Constructeur	Bénéteau	Hanse Yachts	Bavaria
Prix	90 776 €	96 290 €	97 328 €



La cabine avant avec, sur bâbord, ses deux équipets supérieurs complétés sur tribord par une penderie et par des coffres sous la couchette.



Le cabinet de toilette est grand mais rien n'est prévu pour y accrocher les cirés.

### EN CHIFFRES...

Longueur de coque : 9,99 m. Longueur flottage : 9,35 m. Largeur : 3,65 m. Tirant d'eau : 1,87 m. Lest : 1 455 kg. Dépl. : 5 700 kg. SV ou près : 56 m<sup>2</sup>. Géniois (105%) : 28 m<sup>2</sup>. GV : 28 m<sup>2</sup>. Spi asy : 94 m<sup>2</sup>. Matorisation : Yanmar diesel, 21 ch. Eau douce : 290 l (130 l + 160 l). Gascail : 130 l. Batteries : 2 x 70 A.h. Arch. : Finot/Conq. Matériau : strat. verre/polyester. Const. : Bénéteau. Prix de base : 90 776 €. Options : PIE (1,37 m) : 717,60 €, table de cockpit : 980,72 €.



Pour un 34 pieds, le carré est généreux et bien pourvu en panneaux fixes et ouvrants. Les banquettes sont suffisamment longues pour pouvoir y dormir. ▶

le sens de la formule, «le seul endroit du bord où l'on n'est jamais dérangé». La maxime est toujours vraie. Tout comme il est vrai que la cinquantaine de milles qui sépare Belle-Ile de Saint-Gilles nous laisse espérer une navigation facile selon le bon vieil adage que l'on monte en général au près mais que l'on descend au portant.

### De fréquents empannages

Par 15 nœuds de vent de nord-ouest, à une moyenne de 8 nœuds avec des pointes à 9, elle le fut malgré la présence à bord d'un spi asymétrique nous obligeant à empanner régulièrement pour nous recaler sur la route. Jusque-là, rien que de très normal. En revanche, une sieste dans la cabine arrière qui, soit dit en passant, manque de rangements, révéla un petit problème. Elle joue pratiquement le rôle de caisse de résonance dès que l'on s'excite sur le winch bâbord du cockpit dévolu aux écoutes de génois et de spi. Nuisance pouvant s'éliminer en utilisant les winches situés près de la descente. Nous ne l'avions pas remarqué lors du «100 milles» de l'Océanis 37, faute d'utilisation nocturne. En tout cas, c'est la preuve que pour bien juger d'un bateau, on se doit d'y vivre de jour comme de nuit. C'est tout le bien que l'on vous souhaite à bord de l'Océanis 34 dont la cohérence, la justesse, la silhouette et les aménagements dans leur ensemble, méritent d'être salués.



Tous les équipets de la cuisine et du carré sont pourvus d'un tube métallique transversal jouant le rôle de fargues.



Sur l'arrière, dans le coin du cockpit, il arrive que l'eau ne puisse s'évacuer.



L'égoûttoir de la cuisine est intégré au plan de travail.



Le panneau de descente résout tous les problèmes de sécurité et rangement.



Rien ne protège le système de pompes.



Notre bateau d'essai était équipé d'un spi asymétrique qui s'amure en utilisant la ferrure d'étrave.



Il y avait de la place pour une barre d'écoute de grand-voile plus longue.

# A voir...



Il suffit de soulever le banc pour accéder directement à la jupe recouverte de teck et équipée d'une échelle de bain. Le petit panneau ouvrant peut, au mouillage, ventiler la cabine arrière.



Un bon truc ce panneau fixe situé sur l'avant de la descente. Il permet, sous voiles, depuis l'intérieur, de garder un œil sur le gréement et la grand-voile. Et bien sûr, de rendre l'habitacle lumineux.



Rien à dire sur la couchette en travers de la cabine arrière. Mais cette dernière manque cruellement de rangements.



On apprécie les nombreux équipements qui cernent la table à cartes. Le supérieur est très grand.



Pas de passage direct sur les passavants au niveau du bas hauban. Mieux vaut passer sur le haut du roof.

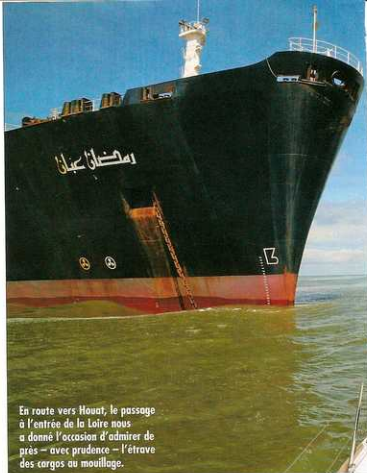
# et à revoir!

Peine perdue. En tout et pour tout, un seul petit crochet pour l'équipage. Évidemment, il y aurait beaucoup à dire sur cette tendance qu'affichent les chantiers à laisser pour compte le rangement des cirés. Certains avancent que les plaisanciers ne naviguent plus. D'autres que par mauvais temps, on reste au port. C'est une façon de voir les choses, pas la nôtre, quitte à passer pour des puristes. Il n'empêche que c'est à force de râler depuis des années contre l'absence de fargues dans les équipets et les penderies que le chantier Bénéteau s'est décidé à prendre le problème à bras-le-corps. La preuve est là, sous nos yeux, tandis que nous poursuivons l'opération rangements dans la cuisine. Les quatre équipets supérieurs sont pourvus d'un tube transversal, efficace pour bloquer aussi bien la vaisselle rangée dans les deux de l'arrière que les aliments des petits-déjeuners et des en-cas mis dans ceux de l'avant. Le chantier a également pensé aux bouteilles d'huile et de vinaigre qui trouvent leur place, aux côtés des verres, dans un petit équipet situé entre la gazinière et la cloison de la cabine arrière. Pour compléter le tableau, tout ce qui est frais ou demande à être protégé de la

chaleur se loge facilement dans un réfrigérateur à ouverture frontale de 110 litres situé sous le plan de travail. Cela dit, si l'on peut avec satisfaction reconnaître que l'on est vraiment en présence d'une cuisine digne de ce nom, une petite remarque s'impose. Elle se rapporte à la présence d'un égouttoir. Évidemment, l'idée est bonne. Mais nous avons préféré, durant la croisière, l'utiliser pour y ranger le pain, impossible à caser ailleurs.

## Un intérieur impressionnant

Voilà, tout est dit, ou presque, sur son intérieur qui se révèle impressionnant pour un 34 pieds. De plus, sans doute aviez-vous noté que sur le 37, nous avions émis à une critique à l'encontre du carré. Noté le grand espace non justifié entre le bordé et le vaigrage/contremoule. Il a disparu sur le 34 qui, désormais, ne demande qu'à quitter Saint-Gilles pour L'Herbaudière. Une escale de charme où nous attendent deux ambassadeurs de marque, Marie Bruley, chargée de la promotion de l'île de Noirmoutier et Pascal May, responsable de l'Escalade Nautique. Côté météo, si le soleil est de la partie, le vent est pile sur la route. Du



En route vers Houat, le passage à l'entrée de la Loire nous a donné l'occasion d'admirer de près - avec prudence - l'étrave des cargos au mouillage.

nord-ouest donc, nous imposant de longs bords de louvoirage. Puis, vent mollissant, une arrivée au moteur. Dans le cockpit, chacun a rapidement pris ses marques. Du côté des barreaux qui se succèdent, chacun adopte sa position favorite derrière la barre à roue. Bruno Gouezigoux, « Monsieur essais presse » de chez Bénéteau, préfère s'installer sous le vent, assis sur le banc. Position qui permet de garder l'écoute de génois à portée de main grâce à la proximité du winch, un Harken 40 ST. Pour l'autre Bruno, ce sera la position debout tandis que je choisis de m'installer sous le vent afin de mieux en suivre les caprices. Une brise qui oscille autour de 10 nœuds réels, imposant de ne pas trop brider le génois dont le recouvrement - tendance oblige - est modéré. Un moins dans le petit temps mais un sacré plus dès qu'il s'agit de virer de bord dans la brise. Beau temps persistant, nous ne nous refusons rien. Le déjeuner est pris en utilisant la table du cockpit solidaire de la console de barre. Le verdict ne se fait pas attendre : trop petite. Bien pour deux mais pas plus. En revanche, à l'heure de plonger dans le coffre tribord port et chercher un seau, force est de reconnaître qu'il est grand, capable d'accueillir le sac à spi, l'annexe, les défenses et les assésières. Quant au rangement du radeau de survie, il adopte la même position que sur le 37. Il est situé, tout

comme la bouteille de gaz, dans le coffre arrière bâbord et reste facilement accessible. Il suffit pour cela de soulever le couvercle pivotant.

A bord, au fil des milles avalés au près à 5 nœuds mais pas sur la route directe, la vie s'organise, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Sur le pont, la fixation du haubannage - bas-hauban et gal-hauban - au niveau du livet de port pose un problème. Le bas-hauban perturbe la circulation si l'on emprunte le passavant.

## Dîner sur le port de L'Herbaudière

Pas vraiment une surprise, nous avions fait la même remarque sur le 37 et, plus généralement, sur tous les bateaux - toujours plus nombreux - qui utilisent cette géométrie de haubannage. Quoi qu'il en soit, il en faudrait plus pour perturber cette belle journée qui, faute de vent, va s'achever au moteur et finir par un dîner sur le port de L'Herbaudière dans les locaux de l'Escalade Nautique. En tout cas, si l'on devait tirer un bilan de cette première journée, il serait plus que favorable à l'Océanis 34. Il a pour lui un espace intérieur volumineux et lumineux, un cockpit bien adapté et des performances qui se révéleront, durant les deux journées à venir, plus qu'honnêtes. Le temps d'un petit café au mouillage de la plage des Dames, fief des Régates du Bois

— LEATHERMAN —

## La pince poids plume

On ne retrouve plus Leatherman, la société éponyme de l'Américain Tim Leatherman qui eut l'idée de génie, dans les années quatre-vingt, de lancer ce couteau multifonction. Le tout nouveau Skeletool, parmi les 2 millions d'exemplaires vendus chaque année, a un avantage certain sur le modèle plus connu, le Wave. Il est deux fois plus léger : 142 grammes contre 240. De plus, en bateau, sa pince offre des possibilités étonnantes que nous avons eu l'occasion de vérifier à bord de l'Océanis 34. Elle peut par exemple couper du fil d'acier très dur, même en inox. Garantie 25 ans, prix : 135 €.



Le Skeletool peut se clipser à la ceinture ou s'y accrocher. La branche supérieure reçoit à son extrémité des lames de tournevis.



Pratiquement au centre du tableau, le petit banc se soulève pour permettre d'accéder à la jupe équipée d'une échelle de descente.

de la Chaize, cap sur Houat puis Belle-Ile, où un second rendez-vous avec l'ami Miko Bolo, notre président du jury du Voilier de l'année 2008, nous fait l'honneur de nous réserver une petite place dans le bassin à flot du Palais. Là où les quatre-vingt-dix participants de la Course des Îles ont fait escale.

Au menu de cette deuxième journée : du petit temps jusqu'à l'estuaire de la Loire, façon insolite d'approcher les cargos en attente, puis de la brise – autour de 15 nœuds –, prétexte à redonner des jambes à notre Océanis 34. Dans ces conditions, on profite de sa carène bien équilibrée comme sait les dessiner le tandem Finot/Conq tandis que

dans le cockpit, à la gîte, les équipiers ont tout le loisir de se caler les pieds sur la barre centrale. Si l'on regrette la trop courte barre d'écoute de grand-voile sacrifiée sur l'autel de la standardisation – elle est identique à celle du 37 – on apprécie dans le carré la possibilité de surveiller le plan de voilure grâce au panneau fixe situé sur l'avant de la descente, cette dernière étant équipée d'un système de fermeture intelligent. Toujours à l'intérieur, installé à la table à cartes, le fait de disposer de nombreux rangements n'est pas pour nous déplaire, même si le déferlement des traceurs érode son hégémonie. C'est, tenait à le rappeler l'architecte Philippe Harlé qui avait

BRUNO BELMONT

## Monsieur Océanis

Le chef d'orchestre de la construction du tri de Florence Arthaud, vainqueur de la Route du Rhum, c'est lui. Le suivi du 60 pieds mono de Philippe Poupon, Fleury Michon X, encore lui. Les Lagoon, toujours lui. Homme de l'ombre, plutôt discret, Bruno Belmont, chargé depuis quatre ans des produits voile chez Bénéteau, a depuis vingt ans touché à tout. D'abord chez Jeanneau où il entre en 1989 pour rejoindre Jean-François de Prémord au sein de JTA (Jeanneau Technique Avancées), puis en 2000 chez CNB où il crée la gamme Lagoon. Pour la petite histoire, il a construit les deux tris du film Water World réalisé par Kevin Reynolds et participé, durant six mois, au tournage à Hawaï et Los Angeles. Pour la grande, il a suivi, de 1983 à 1987, des études à l'université de Southampton avec à la clé un doctorat en mécanique des fluides. Pas mal, non ?



A 42 ans, Bruno a déjà derrière lui près de vingt années passées à construire des multis et des monos de course. Ne le répétez pas, mais il navigue babouche aux pieds.

MOTEUR

## Une seule puissance

Deux accès pour le moteur Yanmar, mais une seule puissance de 21 chevaux proposée avec arbre d'hélice intégré à un skeg. Le premier accès s'opère en relevant la descente montée sur vérins, révélant devant le bâti moteur la présence des deux batteries de 70 Ah, l'une dévolue au démarrage, l'autre au bord. Le second accès se matérialise par une trappe située dans le cabinet de toilette, sur tribord.



Au premier plan, devant le bâti du Yanmar 3 YM20 (21 ch), les deux batteries de 70 Ah.

### Les niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cockpit	Cabine avant	Carré	Cabine arrière
2 500 tr/mn	72	64	69	70
4 000 tr/mn	74	70	72	75



En croisière



5,2 nœuds  
(2 500 tr/mn)

A fond



7,2 nœuds  
(4 000 tr/mn)