

Voile magazine

Océanis 37

100 milles à bord
d'une nouvelle référence
Bénéteau en croisière



Francis Joyon

Les secrets d'un record autour du monde en solo

22 sacs de marin

Les plus costauds, les plus pratiques

Météo marine

Recevoir les prévisions sans payer

Yacht of the Year

Onze magazines européens élisent
leurs cinq bateaux préférés

Occasion du mois

Un Ovní 39 fin prêt
pour le grand départ



5,10 € - N° 147 - MARS 2008

MARS 2008 - 120 pages - 150 mm x 210 mm - Code ISSN 1120-3798 - Année 8,10 €

Abonnement 1 an (6 numéros) - 30,00 € (hors taxes) - 2 ans (12 numéros) - 57,00 € (hors taxes) - 3 ans (18 numéros) - 81,00 € (hors taxes) - 4 ans (24 numéros) - 108,00 € (hors taxes) - 5 ans (30 numéros) - 135,00 € (hors taxes) - 6 ans (36 numéros) - 162,00 € (hors taxes) - 7 ans (42 numéros) - 189,00 € (hors taxes) - 8 ans (48 numéros) - 216,00 € (hors taxes) - 9 ans (54 numéros) - 243,00 € (hors taxes) - 10 ans (60 numéros) - 270,00 € (hors taxes)

BENETEAU OCEANIS 37

Il a tout bon

Élu Voilier de l'année 2008 au mois de septembre à La Rochelle, l'Océanis 37 n'avait pas encore, pour des raisons d'ordre pratique, été soumis à l'épreuve du « 100 milles ». C'est fait. Mieux, c'est dans le cadre de l'archipel bréhatin que nous avons pu revérifier que ce premier Océanis de la nouvelle génération dessiné par Jean-Marie Finot et Pascal Conq arrivait à concilier l'inconciliable. Une si jolie élégance, ces performances et un généreux volume intérieur.

Texte : Bernard Bédaride. Photos : Jean-Denis Lét.





Couler de soleil
sur le petit plateau de l'île
Harbour, devant
Saint-Quay. Mettez
l'affaire à leur dehors
Solien en carbone,
une initiative de
concessionnaire à Bonheur.

Cela s'est imposé comme une évidence, sans la moindre hésitation. Comment se refuser un « 100 milles » en Bretagne Nord à bord de l'Océanis 37, brillant lauréat de l'élection du Voilier de l'année 2008 ? Certes, il nous fallait attendre, patienter cinq mois entre nos premiers essais rochelais de septembre et cette navigation hivernale en janvier. Mais cette attente valait vraiment le coup, même si la météo n'a pas été à la hauteur de nos espérances. Évidemment, certains vont sans doute s'interroger sur l'opportunité de publier ce nouvel essai. Ils ont tort. Tout d'abord, au risque de nous répéter, rien ne saurait remplacer trois jours complets passés à bord de l'Océanis 37. C'est la seule façon, en le vivant, de juger objectivement un nouveau voilier. Ensuite, si nous avions disposé à La Rochelle de la version trois cabines, c'est la bicabine que mettrait gentiment à notre disposition le concessionnaire Bénédteau de Saint-Quay Portrieux, Yannick Dupetit. Enfin, autre excellente et très bonne raison, pour cette première croisière hivernale bretonne par la face nord, trois invités de marque devaient se joindre à nous. Les architectes du 37 : Jean-Marie Finot et Pascal Conq, déjà présents lors de nos essais à La Rochelle, et un marin régatier hors pair, Patrick Eliès. L'un des rares locaux capable de tautoyer à marée basse les cailloux du coin (voir encadré).



La petite taille du génois et son absence quasi totale de recouvrement sont flagrants.



À la barre, Patrick Eliès qui laisse sous le vent le phare de l'Île-Pic avant de mettre le cap sur Brest.

Pour l'heure, tandis que le port de plaisance de Saint-Quay Portrieux sommeille, Bruno Gouzigoux du chantier Bénédteau et moi-même profitons de l'absence de nos hôtes pour préparer le bateau pour le lendemain. Rien que de très normal. Seulement y ranger les vivres, la vaisselle et l'annexe.

Un immense coffre de cockpit

Pour cette dernière, pas de problème. Elle va naturellement trouver sa place dans le coffre tribord du cockpit qui descend jusqu'au fond de coque. En raison de l'absence de cabine arrière sur tribord, remplacée par le cabinet de toilette, il est énorme et heureusement équipé d'une étagère qui facilite la récupération des bouts à l'heure des manœuvres de port. Le second coffre, lui, est réservé au rangement du radeau de survie, un Plastimo, et au logement des bouteilles de gaz. L'un comme l'autre étant très facilement accessibles en raison d'un dessus de coffre pivotant faisant office de banc arrière. Sans surprise, c'est le rangement des vivres, le contenu des sacs et des bouteilles d'eau recouvrant le plan-

cher du carré, qui va nous immerger, en cette heure tardive, dans les bons et mauvais côtés du 37. Les premiers : les équipements supérieurs de la cuisine pourvus de fargues, preuve qu'en sachant attendre plusieurs années et qu'en répétant toujours les mêmes choses, tout finit par arriver. Nous les utiliserons pour les aliments des petits-déjeuners et les en-cas. Autre bon point, le très grand frigo de 110 litres à ouverture frontale capable d'engloutir tous les vivres frais. Enfin, ce sont encore deux bonnes notes que l'on peut attribuer. L'une à l'égoûttoir à vaisselle intégré au plan de travail, l'autre au rangement des bouteilles (eau et vin) que l'on a la possibilité de stocker en différents endroits : contre la cloison avant du carré ou sur l'arrière de la cuisine. Les mauvais points, ils sont de différentes natures. Par exemple, rien n'a vraiment été prévu pour les casseroles, nous obligeant durant trois jours à laisser la écoute-minute sur le plan de travail. Autre bizarrerie, le tiroir à couverts. Dissimulé par une partie de placard, il est situé face à la cuisine, côté table à cartes. Étrange, non ? Également, mais sur un autre registre,

tout comme nous l'avions souligné lors de nos essais rochelais, ces montées et descentes du cat-way au passavant vont confirmer que ce 37 marque un changement de cap radical : le retour à un franc-bord raisonnable et à une silhouette qui ne manque pas d'élégance. Nous aurons l'occasion d'en reparler quand il fera jour. Au terme d'un rapide tour du propriétaire, l'occasion de découvrir un très grand cabinet de toilette et une cabine double arrière au lit king size, chacun choisit sa couchette.

La convivialité est de rigueur

Pour dormir utile, j'opte pour la banquette tribord. Une bonne façon de découvrir, en enlevant les dossiers des deux banquettes, que l'on dispose de trois équipements et que sous le matelas deux coffres sont disponibles. Celui de l'avant est déjà occupé par les brassières, celui de l'arrière le sera par les packs d'eau. En tout cas, pas de crainte à avoir. Avec 1,94 m de longueur et 0,75 m de largeur à la tête, cette couchette vous offre un sommeil de roi. Désormais, *L&O*, nom de baptême de notre Océanis 37, est



Vive la Bretagne Nord!

leur en ve. Mais l'air de l'été est le plus dur de l'été de vivre de passer naviguer en Bretagne Nord pour y effectuer un 100 miles à bord. Ce doit être possible de dépasser d'une route le long des sept îles de Rochelle, Saint-Gilles Croix-de-Vie ou la Fréte. Mer ou chemin. Surtout, il n'y a pas de concurrent à Yannick Dupont, concessionnaire Breton à Saint-Guy Patrice. Il a su convaincre son client, Luc Tasse, de nous prêter son Oceanis 37 l'embarquant. A tous un grand coup de drapou. En espérant renouveler l'opération.

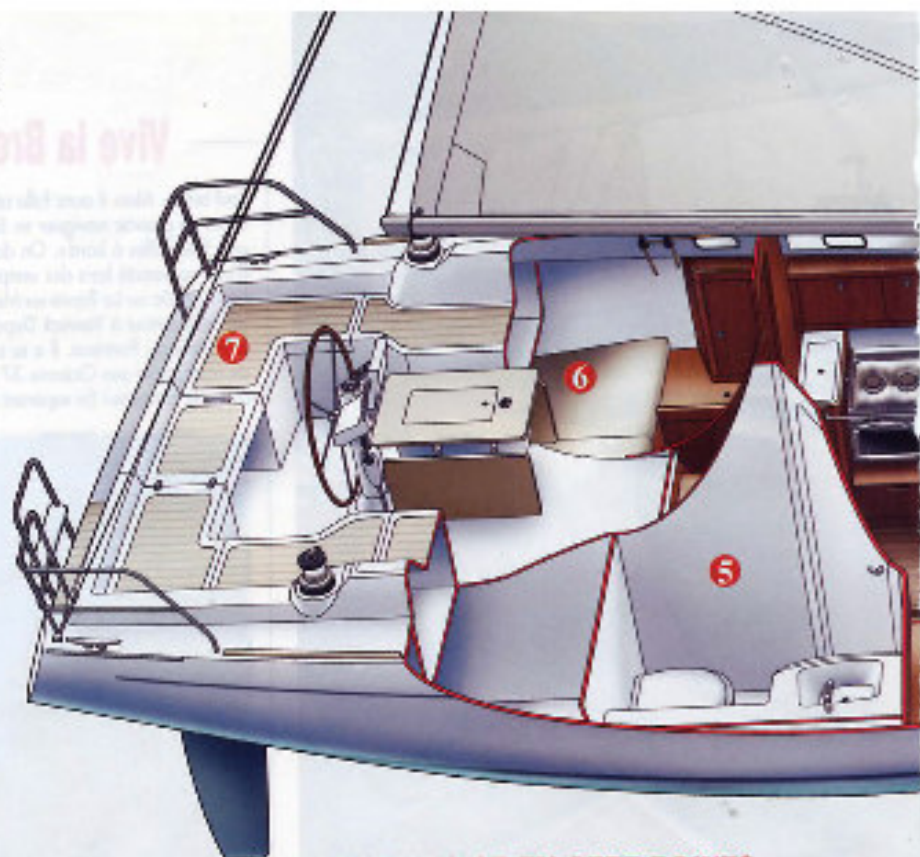


L'archipel de Bretagne, vu du ciel et sous le soleil. À droite du Passage rétréci reliant le nord et le sud, le mouillage de la Cordouan, divisé en cette saison.

A BORD DE L'OCEANIS 37

prêt à appareiller. A la demande générale, pour mieux profiter du paysage et en l'absence de prévisions météo alarmistes, la capote est démontée. Deux vis à ôter et la toile à dégriffer. Côté équipage, la convivialité est de rigueur. On ne présente plus Jean-Marie Finois, Bréhatin de cœur, Pascal Canq son complice depuis déjà 22 ans et le local de l'équipe, Patrick Elès, bien décidé à nous vanter les charmes de sa région. Petite parenthèse entre amis, c'est Patrick qui a présenté Pascal, à l'époque tout jeune diplômé de l'école d'architecture de Rennes, à Jean-Marie.

Au menu de cette première journée : Bréhat bien sûr mais par l'est et à marée basse s'il vous plaît, puis mouillage à la Carderie et, pour conclure, première nuit à Lézardrieux, lotout précédé par un arrêt au pied du phare de l'Ost-Pic, mouillage sursable parfait pour une pause déjeuner. Si le programme est alléchant, les conditions météo le sont moins : peu de vent, ciel gris. De là à gâcher notre plaisir, certainement pas. Car même



L'OCEANIS 37 EN SEPT POINTS

1. La cabine avant (1,90 m de hauteur sous bords) joue le rôle de cabine propriétaire. Le timon est situé sous le très grand lit double (2,03 x 1,82 m à la tête).
2. Le carré offre 1,94 m de hauteur sous bords à l'entrée et 1,86 m sur l'avant. On peut facilement se passer de la table du carré une fois les deux occupants dépliés. Dans cette configuration elle mesure 1 x 1,08 m.
3. La banquette bâbord du carré est plus grande que celle tribord sur tribord. Elle mesure 2,07 m de long sur 1,94. En revanche, pour l'usage comme pour l'autre, il suffit d'enlever les dossiers des banquettes pour accéder à trois occupants.
4. La plate-forme de la table à cartes mesure 0,73 sur 0,57 m.
5. Dans cette version du 37 bréhatin, le cabinet de toilette est très grand. La hauteur sous bords y est de 1,92 m et l'on dispose d'une glacière, d'un frigo ou d'un réfrigérateur.
6. Le couchain double (2,20 x 1,60 m) de la cabine arrière est parfaitement perpendiculaire à la muraille. Cette cabine offre 1,90 m de hauteur sous bords à l'entrée. Il ne est installé une paroi.
7. Ce coffre arrière donne accès au réservoir de survie et au coffre à gaz pouvant recevoir deux bouteilles. Le second coffre intégré au banc est sur bâbord.



On travaille à la table à cartes assis sur l'arrière de la banquette tribord du carré, où l'on dispose de trois équipets dont un très grand.

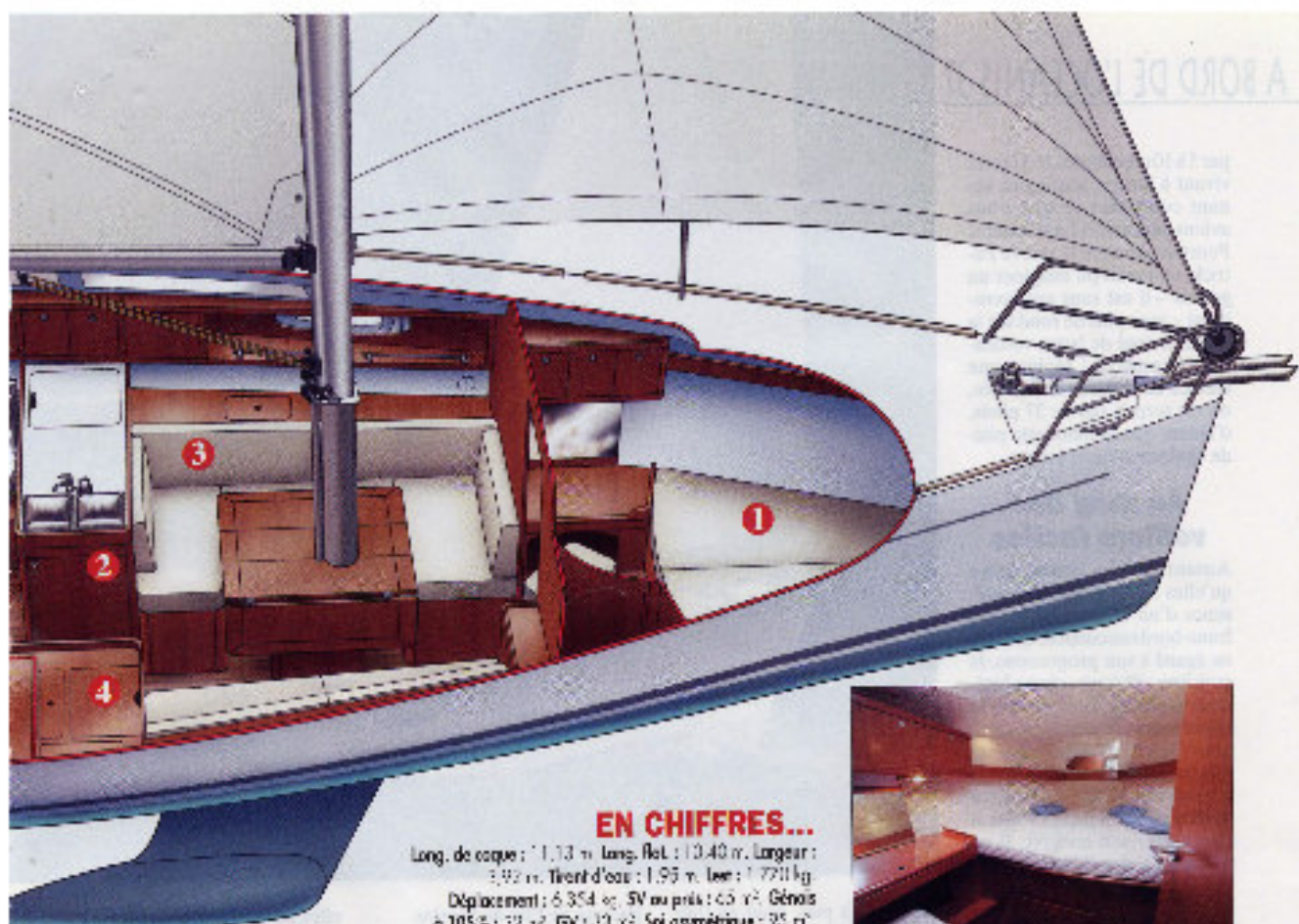
ET LES AUTRES ?

L'Océanis 37 face à ses concurrents

Modèle	Océanis 37	Berwinia 38 Cr.	Elop 37 S	S. Olyss. 36 i
Long. coque	11,33 m	11,43 m	11,00 m	10,69 m
Long. flot	10,40 m	9,85 m	9,90 m	9,84 m
Largeur	3,92 m	3,90 m	3,05 m	3,59 m
Tirant d'eau	1,95 m	1,95 m	1,95 kg	1,94 m
Last	1 770 kg	2 100 kg	2 000 kg	1 571 kg
Déplacement	6 354 kg	7 200 kg	6 350 kg	5 700 kg
SV au près	65 m ²	69 m ²	75 m ²	65 m ²
Architectes	Finois/Conq	J & J Design	Navicly/Naviklos	M. Lombard
Matériau	strat. verre	sand. verre	sandwich verre	strat. verre
Construct.	Bénéteau	Berwinia	Elop Yachting	Jeanneau
Prix	113 900 €	118 723 €	104 145 €	105 491 €



Le réfrigérateur est dissimulé sous le plan de travail, l'ouverture se faisant côté tribord. Le meuble, à gauche du réservoir feu, sert au rangement des bouteilles.



EN CHIFFRES...

Long. de coque : 11,13 m. Long. Réf. : 10,40 m. Largeur : 3,92 m. Tirant d'eau : 1,95 m. Ton. : 1 770 kg.
 Déplacement : 6 354 kg. SV au près : 45 m². Génas à 105°. GV : 10 m². Spi asymétrique : 95 m².
 Architektes : Finot/Cono. Design : Nelsis. Matériau : Fibre de verre. Coût : 130 000 €. Gas : 1046 L. Batteries : 110 Ah (servodécl) et 70 Ah (moteur). Prix : 110 500 €.



La cabine avant comporte sur bâbord, à l'entrée, une petite caillasse, sur tribord une penderie.



Dans le carré, l'épave traverse la table.
 Le second tube au travers sur l'arrière sert de gaines pour le passage des fils.

A BORD DE L'OCEANIS 37

par 5 à 10 nœuds réel, le 37 reste vivant à barrer, sentiment venant confirmer ce que nous avions déjà noté à La Rochelle. Pourtant, comme le relève Patrick, on aurait pu imaginer un génois – il est sans recouvrement – avec plus de rond sur la chute et doté de lattes verticales. N'empêche ! Malgré une surface de voilure raisonnable, on est surpris par ce 37 pieds, d'autant que sa silhouette plait également en sa faveur.

Au rang des voiliers faciles

Autant dire les choses telles qu'elles sont, on est là en présence d'un voilier élégant, au franc-bord raisonnable qu'on aime, eu égard à son programme, la croisière, offrir un volume intérieur généreux. Bref, on frise la quadrature du cercle. Il reste que l'Océanis 37 est à classer au rang des voiliers faciles : facile à mener et à barrer, facile à manœuvrer. En premier lieu, il faut saluer son cockpit. Il ne mérite que des éloges. Tenez ! Sur les bateaux de taille équivalente, la barre à roche emprisonne en général le barreur. S'il souhaite avancer, il doit très souvent passer sur le bôme sous le vent. Rien de cela sur le 37. On circule très librement autour de la barre tout en conservant la possibilité d'ajuster la tension de l'écoute de génois grâce au winch situé à portée de main, un 44 ST Harken. Toujours côté circulation, l'accès à la jupe, qui est de taille moyenne, est facile. Il suffit de soulever le bôme arrière central du cockpit pour y

accéder. Et puis, pour en finir avec les déplacements, précisons que les passavants sont larges, soulignés par un pavés en teck. Seul problème récurrent, l'ancrage du bas hauban et du galhauban repris sur une même cadène au niveau du livrer de pont oblige l'équipier à passer par le rout.

Rien de très grave cependant. Et surtout rien de propre à rompre la magie du moment à l'heure où Patrick Eliès nous offre, pratiquement à marée basse, le

passage de l'Île-à-Morbic. Avec notre 1,90 m de tirant d'eau, on aurait raisonnablement lieu de s'inquiéter. Pas avec Patrick à la barre qui, tout gamin, campait avec son père et ses frères sur l'Île Morbic.

Un bout-dehors rétractable

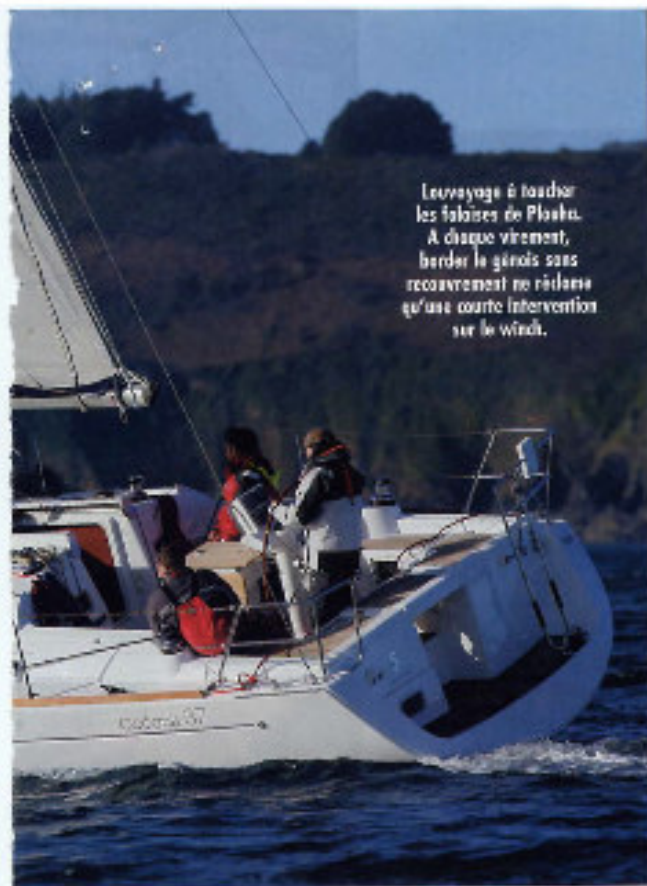
D'ailleurs, pour ne rien nous refuser, c'est sous spi asymétrique que nous remontons la côte est de Bréhat. Le propriétaire de cet Océanis 37 flambant neuf, Luc Tassier, a eu la bonne idée de faire poser un bout-dehors rétractable Selden en carbone. Facile à mettre en place – il coulisse dans une bague cylindrique –, il se révèle très efficace en permettant de déborder le point d'amure du spi réglable depuis le cockpit. Si ce n'est que le lendemain, un problème se fera jour. Dans la brise, au large, il affichera une tendance à fléchir plus que de raison et nous incitera – prudence oblige – à amurer le spi sur un simple bout frappé sur les deux taquets d'amarrage. Rien de tout cela en cette première journée où les empannages sous spi se suivent. Dans ces conditions, on apprécie la taille généreuse du cockpit mais on s'interroge sur la longueur de la barre d'écoute de grand-voile. En

effet, celle-ci avait toute latitude pour être plus généreuse et donc plus efficace pour le contrôle de la grand-voile dont l'écoute revient sur le winch bâbord situé au niveau de la descente, un 32 Harken self tailing, identique à son homologue fixé lui sur tribord.

De notre courte escale à la Corderie, peu de commentaires à faire si ce n'est que nous sommes seuls – mais pas désespérés – pour profiter d'un environnement superbe et que nous pestons contre l'absence de soleil capable de sublimer l'un des mouillages mythiques de Bréhat. Même la marée semble ligulée contre nous, nous privant d'emprunter, faite d'eau suffisante, le chenal de Kerpont et nous contraignant à suivre une voie plus classique, la rivière du Trieux par le phare de la Croix. Un petit bijou que nous emprunterons au retour, courant dans les fosses, par une brise de demoiselle. C'est dire que du comportement sous voiles de l'Océanis 37, nous n'apprendrons pas grand-chose de nouveau. Mais nous resterons optimistes et croiserons les doigts en espérant de la brise, aussi bien après qu'avant. C'est au port de Lézardrieux, dont il faut souligner l'accueil sympathique de la capitainerie et l'heureuse surprise de décou-



La nuit baigne le port de plaisance de Lézardrieux. Mais dans le cockpit, par une température de 10 degrés, l'équipage relâche le monde autour d'une bière.



Leuvoyage à toucher les falaises de Plouha. A chaque virage, border le génois sans recouvrement ne résiste qu'une courte intervention sur le wind.



L'un des points forts de 37 : le cockpit. Notez le décrochement au niveau de la barre à roue. Il permet au barreur de se déplacer facilement.



Mouillage à la Corrière, à Bréhat. Pour un croiseur, le franc-bord de 37 est très raisonnable, tout comme la hauteur de reef qui s'intègre bien au pont.

PATRICK ELIÉS

Un invité de marque

Pour gagner du temps, mieux vaut demander à Patrick Eliés ce qu'il n'a pas fait. L'Aurora devenue Solitaire du Figaro : dix participations dont une d'anthologie en 1979 où il remporte les quatre étapes. Il n'a pas oublié celle disputée sous grand voile à trois ris et tourmentin durant la terrible tempête du Fastnet. Les courses du RORC : il les a toutes faites, d'abord sur l'Armignac Morbic II puis sur Morbic IV, un plan Finot avec lequel, en 1971, il remporte le titre en Classe V. A bord, papa Eliés et ses trois fils, Patrick, Hervé, Dominique et Yvan Le Guével au poste de navigateur. Le Fastnet, il le termine troisième toutes classes en 1981 à bord d'un petit First 29 secondé par Michel Marin et Alain Le Troquer. En 1974, il est à bord de Grand Louis pour la quatrième étape de la Whitbread et s'offre un record de la traversée de l'Afrique en multi avec Mike Birch. Aujourd'hui, si Patrick a raccroché, il n'a rien perdu de sa passion du bateau qu'il assume en croisière avec son épouse Annie à bord d'un Cigale 16 dessiné par son ami Jean-Marie Finot. C'est dire que le petit Yvan, son fils, a de qui tenir - on le retrouve aujourd'hui skipper du 60 pieds Generali, engagé dans le Vendée Globe.



A la barre du 37, Patrick. On ne pouvait rêver meilleur guide autour de Bréhat.

MOTEUR

Pas d'option

Un seul type de moteur, le Yanmar 3 YM 30, est proposé avec l'Océanis 37, toujours équipé d'une ligne d'arbre protégée par le skag de la coque. Son accès par l'avant est facile puisqu'il suffit de lever l'escalier de descente monté sur des vérins à gaz.



Overt, le capot de descente, maintenu par deux vérins, tient tout seul.

Les niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cabine avant	Caud	Cabine arrière	Cockpit
2 400 tr/mn	62	65	72	68
3 800 tr/mn	67	72	76	72



A BORD DE L'OCEANIS 37

vir le bar du yacht-club ouvert hors saison, que nous avons pris le temps d'une exploration en règle de l'intérieur du 37 avant de nous y installer pour le dîner. D'emblée, ce qui étonne dès que l'on franchit la descente de l'Océanis 37, c'est la lumière naturelle qui inonde le carré, un carré où, selon la philosophie Bénéteau, on a fait appel à du bois reconstitué, de l'alpi teinté fruitier. Concrètement, deux panneaux participent activement à la diffusion de la lumière. L'un classique, ouvrant, est situé sur le rouf dans sa partie avant. L'autre, plus inhabituel, est toujours fixé sur le rouf mais sur sa partie arrière. Précisément sur l'avant du panneau de descente. Lui ne s'ouvre pas mais, judicieusement positionné, il permet de garder depuis l'intérieur un œil sur la grand-voile et le gréement. A ces deux panneaux de rouf s'ajoutent des panneaux latéraux, chacun complété par un hublot ouvrant. L'un côté cuisine, l'autre côté table à cartes.

Le fameux hublot de coque oblong

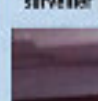
Enfin, de chaque côté, un hublot de coque vient compléter l'ensemble. Evidemment, nous avons apprécié ce hublot oblong qui participe à la grille Bénéteau. En revanche, comme nous l'avions déjà souligné à La Rochelle, on a plus de mal à accepter le vaigrage qui l'entoure, d'autant que les deux petites fargues en inox fixées dessus n'apportent pas grand-chose. Sur un plan plus général, il n'y a rien à redire sur l'importance relative accordée aux différents volumes qui font la part belle, dans cette version bicabine, au cabinet de toilette et à la cabine arrière bâbord offrant un énorme lit double. Seul problème, ses occupants n'auront en tout et pour tout pour y ranger leurs affaires qu'une penderie toute simple à l'entrée et, tout à fait sur l'arrière, un équipot. Regrettable donc, d'autant que la cabine avant est bien pourvue en rangements, tout comme le carré où le cabinet de toilette n'a l'on remarque cependant l'absence de système pour retirer des cirés. Cela dit, vu les conditions de temps qui vont nous accompagner durant les deux jours suivants, nous n'allons pas souffrir de ce manque. Jugez plutôt : une température d'environ dix degrés, et du vent



Grâce à la présence de cet étagère situé sur le plan de travail, la vaisselle se range très facilement.



Abattants baissés, il est très difficile de profiter des banquettes pour s'asseoir autour de la table.



Ce hublot fixe intégré au rouf permet de surveiller le GV.



L'espace laissé entre la coque et le vaigrage n'est pas très heureux. Les fargues en inox ne servent à rien.



Le coffre arrière bâbord du cockpit permet d'accéder facilement à la survie et au gaz.



Dans le coffre bâbord, les pompes ne sont pas protégées.

A voir...



C'est Pascal Cong, l'architecte avec Jean-Marie Finot de 37, qui nous montre qu'une fois le siège central de barre relevé, on accède facilement à la jauge.



La standardisation ne justifie pas tout. On aurait pu installer une barre d'écoute de grand-voile plus longue.



Enfin des équipements de cuisine efficaces capables de bloquer de la vaisselle ou des verres à la gîte.



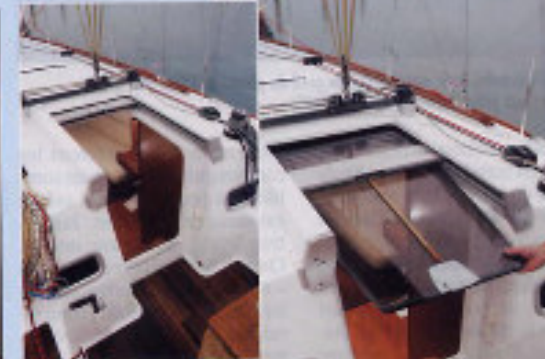
Le plateau de la table à cartes comporte un planier et une boîte pour les petits trucs.



Le tiroir à couverts est situé dans un module de la table à cartes. Attention en l'ouvrant à la gîte.



La cabine arrière est très belle, le lit double imposant. Mais ses occupants devront se satisfaire d'une seule penderie à l'entrée. C'est vraiment très très juste.



Une excellente idée ce capot de descente. Plus de problèmes pour le ranger, il s'escamote sous le reef ou se baisse complètement.

et à revoir!



L'important tableau arrière de l'Océanis 37. Au centre, le bœuf se soulève pour arborer à la jauge de petite surface.



Première halte pour notre essai au pied du phare de l'Île-à-Pic. La vue est prise depuis le Nez de Goëlo.

de sud-sud-ouest oscillant entre 10 et 24 nœuds. Pour une fin de mois de janvier, pas vraiment de raison de se plaindre d'autant que ces deux jours seront rythmés d'un mouillage au Trou de la Souris, sur Bréhat, à l'est de l'île de Langeden, d'une nuit dans le charmant port de Dahouet, d'un détour par le phare du Grand Élan, enfin d'un long bord de lousoyage le long des falaises de Placha. Heur, des conditions soufflantes de l'écarte, lousoyage et spi, pour confirmer que l'œuf est en présence d'un bon, très bon voilier de croisière. À la barre, même dans la risée, le contrôle reste en toutes circonstances contrôlable en raison d'un safran grand, profond et donc efficace. De

plus, ceux qui apprécient les conditions qui se font souvent accablées. La pression sur le safran est juste ce qu'il faut. Et puis trop ferme, jamais trop neutre. Quant à la vitesse au près – entre 6 et 4 nœuds –, elle est très raisonnable. Enfin, contrairement à bon nombre de carènes actuelles, au passage de la risée, l'équilibre à la gîte n'est jamais violemment rompu. Vous l'aurez compris, avec cet Océanis, tous les esprits sont permis. Il se trouve pour savoir s'ils sont l'exemple des Fins 210 et 317 ou encore de l'Océanis 40, mais Héroux produit à plus de 1 400 exemplaires. Au fait, vous connaissez le nom de leurs architectes? Jean-Marc Finot et Pascal Comq. ▲

VOILES PERFORMANCE

En avant toute!

Si la voilerie Voiles Performance, implantée à deux pas du port de plaisance de Lézardrieux, est aphrodisiaque – elle a conçu son créateur Alain Le Troquer – elle ne baisse pas pavillon. Pour Patrick Thomas et Véronique Robert, respectivement 18 et 22 ans de service, l'ère ne question de se laisser abattre, d'avoir que le carnet de commandes est bien rempli. C'est là que Patrick et Véronique ont fait couler les voiles de son Cigno 16 et c'est tout naturellement Li qui nous a initié cette voilerie capable de tout faire : des voiles pour les vieux gréements, des voiles de course et de croisière et, bien sûr, de venir au secours du plaisancier de passage. Ultime précision, pour les spés et les réparations, demander Véronique, les voiles d'avant : Patricia. Elles ont changé leur vie. Tél. : 02 96 70 10 62.



Véronique Robert (à gauche) et Patricia Thomas ont de bonnes raisons de voir l'avenir de la voilerie Voiles Performance en rose.