

ESSAI OCQUETEAU 815

Un beau



VITESSE MAXI (à 3 620 tr/mn)

26,4 nœuds

VITESSE DE CROISIÈRE (à 3 000 tr/mn)

20,6 nœuds

89 300 €

AV. 225 CH VOLVO PENTA D4 TURBO DIESEL

volume intérieur

Dernier-né du chantier oléronais Ocqueteau, le 815 adopte un plan de pont et des aménagements qui lui permettent d'envisager un programme de petite et moyenne croisière pour une famille de quatre personnes. Sa nouvelle carène lui offre un bon comportement marin et de belles performances avec des puissances moyennes.

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-MARIE THIERRY.



La petite et moyenne croisière en famille, voilà le programme de navigation que propose le nouveau timonier de huit mètres construit par le chantier Ocqueteau et présenté en avant-première au dernier Salon nautique de Paris : il dispose d'aménagements bien pensés et son volume habitable est important.

C'est dans le port de La Rochelle que le bateau est mis à notre disposition. La météo est clémente avec un bel ensoleillement, mais des températures négatives. La ligne générale du timonier reste fidèle à l'image véhiculée par les autres modèles de la marque, tels que les Ocqueteau 885 et 975. On retrouve la bande de décoration bleue, proposée sur les deux autres modèles, qui court sous le liston. L'aménagement du bord présente également des similitudes. Ainsi, le 815 dispose d'un vaste et profond cockpit qui cache deux grands coffres latéraux et une soute donnant accès au réservoir de carburant et au filtre décanteur pour le gasoil. Il est regrettable que la trappe de cette soute ne soit pas munie d'un vérin pneumatique facilitant son ouverture, car son poids est conséquent.

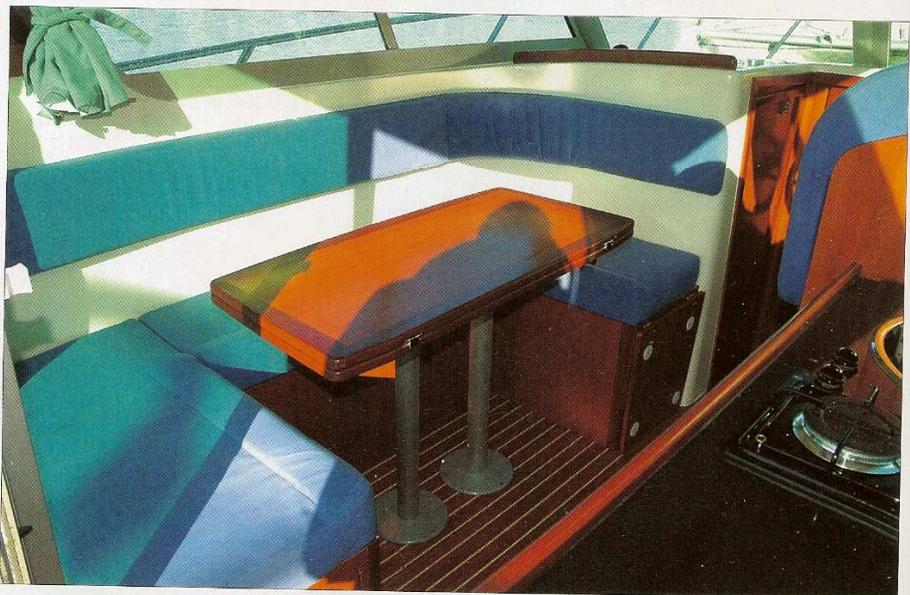
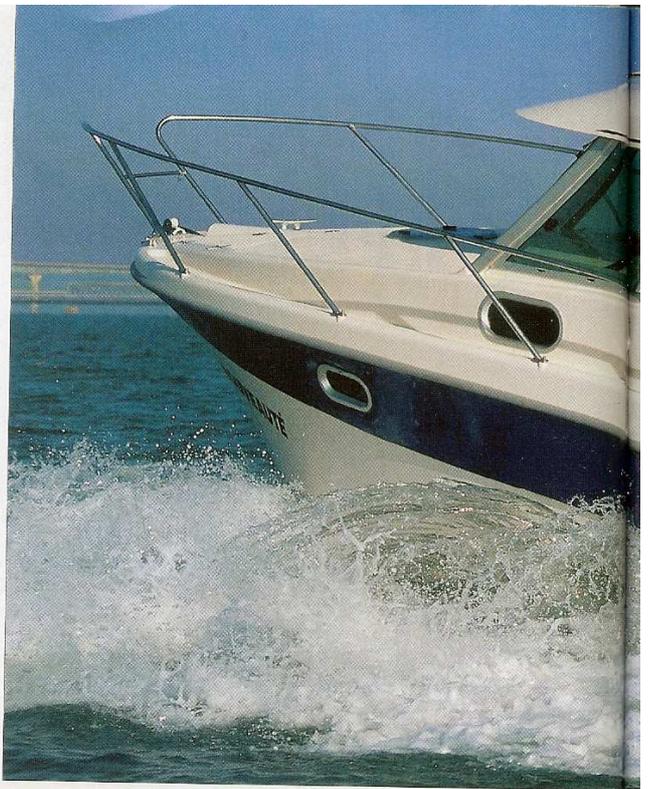
Une grande baille contre-moulée

Des plats-bords en teck et recevant des porte-cannes sont dotés d'écubiers pour le passage des aussières vers les taquets fixés en contrebas dans le pavois. Sur les deux tiers avant, l'Ocqueteau 815 est défendu par un haut balcon en inox qui présente à la proue une ouverture facilitant l'embarquement par l'avant. Comme les autres modèles de la marque, le 815 est doté d'une grande baille contre-moulée et surmontée d'un guindeau électrique, qui peut recevoir une ligne de mouillage digne de ce nom. L'accès à l'habitacle se fait, depuis le cockpit, par une baie vitrée coulissante qui donne, en plus du pare-brise et des vitres latérales ouvrantes, une source importante de luminosité à la timonerie. Cette dernière dispose de l'aménagement type des modèles orientés croisière du chantier oléronais. Ainsi, sur tribord, le coin cuisine placé derrière le poste de pilotage est équipé d'un évier en inox, d'un réchaud à gaz doté de deux feux et d'un plan de travail surmontant de nombreux rangements. Il fait face



Le bloc cuisine dispose d'un évier, de deux feux et de nombreux rangements.

Un portillon à l'arrière du vaste cockpit permet l'accès à l'échelle de bain.



Le carré placé sur bâbord dans la timonerie est convertible en couchage double.

au carré placé sur bâbord qui se convertit en couchage double en abaissant et dépliant la table munie de deux pieds pour une plus grande stabilité. Sous la banquette en U du coin dînette, un bar coulissant se destine à recevoir plusieurs bouteilles. Entre la cuisine et le carré, une trappe dans le plancher permet l'accès au moteur Volvo Penta D4 de 225 chevaux et au réservoir d'eau douce placé juste devant. L'isolation phonique de la timonerie est réalisée avec une mousse collée sous le plancher et dont



La cabine du propriétaire profite d'une source naturelle d'éclairage et de ventilation par le panneau de rouf de forme circulaire.



FICHE TECHNIQUE

COQUE	
Longueur HT	8,03 m
Longueur de coque	7,48 m
Largeur	2,85 m
Poids	3 000 kg
Mot. essayée	225 ch Volvo D4
Mot. maxi	225 ch
Cap. en carburant	200 l
Capacité en eau	136 l
Tirant d'eau	0,98 m
Tirant d'air	nc
Homologation CE	Cat. C/9 ou B/7 pers.
Transmission	ligne d'arbre
Baïlle à mouillage	oui

MOTORIZATION	
Nbre de moteurs	1
Marque	Volvo Penta
Modèle	D4
Type	turbo diesel
Puissance	225 ch
Régime maxi	3 620 tr/mn
Carburant	gasoil
Cylindres	4 en ligne, 3 500 cm ³
Poids	546 kg

OPTIONS
 Bain de soleil avant (698 €), caisse à eaux grises (1 720 €) et à eaux noires (1 720 €), commande cockpit (852 €), plateforme avec échelle (1 765 €)

PRIX
 89 300 € avec 225 ch Volvo Penta D4
 85 300 € avec 200 ch Nanni Diesel

CONSTRUCTEUR
 Ocqueteau (44)

BUDGET

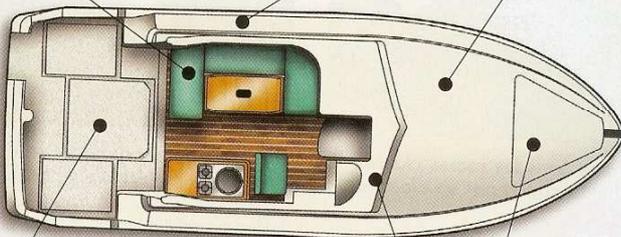
FRANCISATION
 DROITS SUR LA COQUE 92 €
 DROITS SUR LE MOTEUR 225 €
 TOTAL 317 €

ASSURANCE
 PRIME ANNUELLE 673,30 €*
 FRANCHISE 700 €
 * CHEZ FRANCE ASSURANCE PLAISANCE

CARRÉ CONVERTIBLE :
 1,88 x 1,33 m

PASSAVANTS :
 0,20 m

CABINE : HSB : 1,64 m
 couchette : 2,20 x 1,40 m



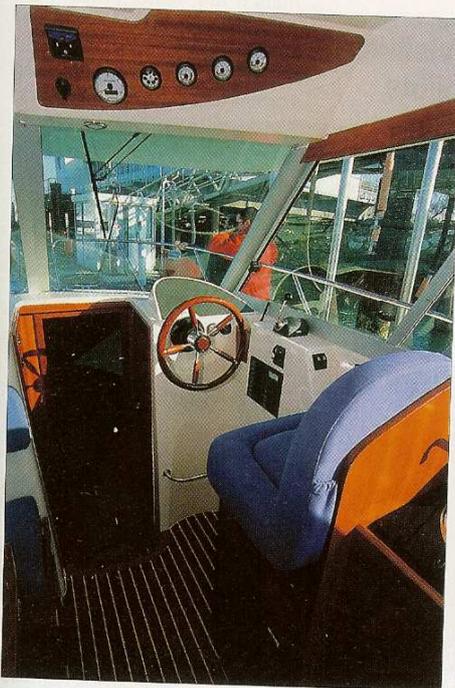
COCKPIT : 2,42 x 1,67 x 0,76 m
 Coffres latéraux : 1,85 x 0,75 x 0,55 m

TIMONERIE :
 HSB : 1,95 m

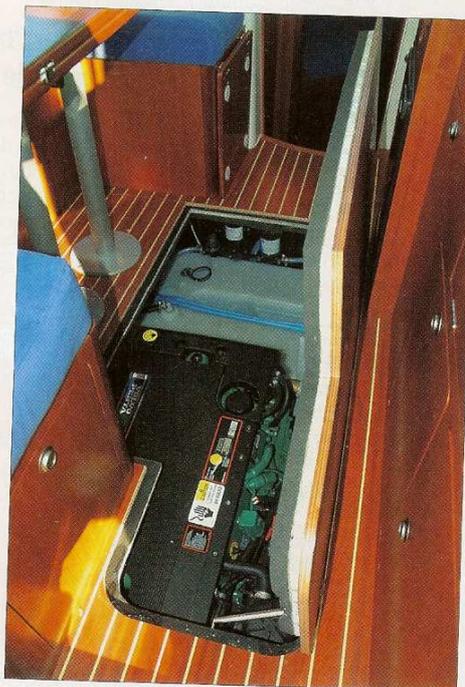
BAIN DE SOLEIL :
 2,17 x 1,40 m



Écubiers et porte-cannes équipent les plats-bords en teck.



L'électronique de navigation et l'instrumentation du moteur sont placées en hauteur.



Un accès à la motorisation est placé entre le carré et la cuisine. La trappe dispose de vérins.

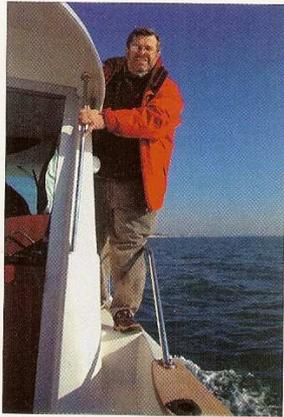
NOS APPRÉCIATIONS

- Comportement marin
- Grande table à carte
- Guindeau électrique en standard et écubiers
- Passavants étroits
- Plateforme arrière optionnelle
- Absence de vérin de capot de soute

LES PERFORMANCES

avec 225 ch Volvo Penta D4 turbo diesel

Régime en tr/mn	Vitesse en nœuds	Conso en l/h*	Niv. son. tim. (dB)
700	3,8	1,1	61,5
1 000	5,2	2,7	63,7
1 500	7,3	5,0	67,7
2 000	9,3	13,5	74,6
2 200	11,5	16,6	74
2 400	13,2	19,6	76,6
2 600	16,3	22,8	77,4
2 800	18,3	24,8	77
3 000	20,6	28,1	77,6
3 200	23	36,2	77,8
3 400	24,5	38,3	78,2
3 620	26,4	45,9	79,1

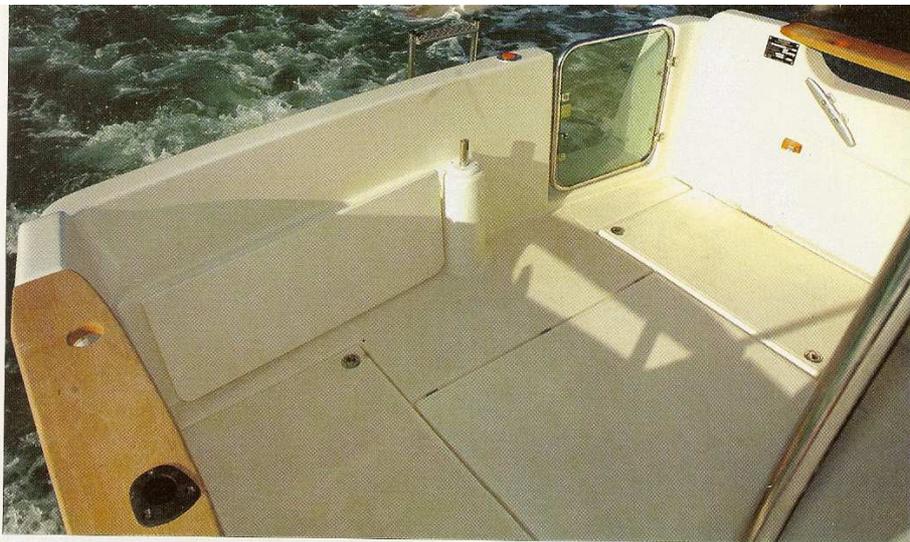


Les passavants, de 0,20 m, sont accessibles par 3 marches.

L'efficacité s'est vérifiée lors des mesures de son effectuées à tous les régimes du moteur. La partie avant de la timonerie, dont la hauteur sous barrots atteint 1,95 mètre, est consacrée au travail de navigation et de pilotage.

Une belle table à carte

Sur bâbord, la table à carte possède des dimensions suffisantes pour que l'on puisse tracer des routes avec une règle de Cras. Sur tribord, le poste de pilotage est doté d'une assise confortable, d'une barre à roue en bois, d'un vide-poche très pratique, de l'instrumentation du moteur placée en hauteur et d'un tableau de bord vierge en standard qui dispose de suffisamment de place pour recevoir de l'électronique de navigation. Afin d'augmenter le confort du pilote, un repose-pieds fait partie de l'équipement standard. La cabine de propriétaire, située en contrebas, est accessible par quelques marches. Placée sous le pontage avant qui peut recevoir un grand matelas de bain de soleil, elle offre un couchage double disposé en biais,



La banquette, qui occupe la moitié de la largeur du cockpit, est rabattable afin de disposer d'un bel espace de circulation.



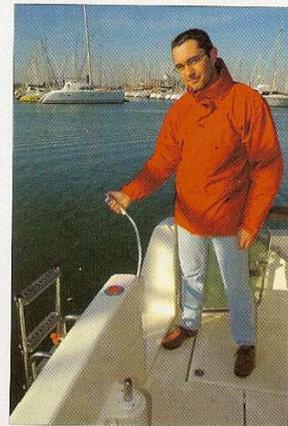
La capacité de stockage est importante dans les soutes placées sous le cockpit. Leur capot est maintenu ouvert par un élastique.

une petite assise et un beau volume de rangement. Le cabinet de toilette, équipé d'une douche et de WC marins électriques, est installé sur bâbord ; il faudra cependant prévoir un chauffe-eau car ce dernier ne fait pas partie de l'équipement standard. Enfin, sur tribord, une penderie située sous le poste de pilotage s'avère pratique pour ranger les vestes de quart qui sont ainsi facilement disponibles. Après un passage obligé à la pompe de carburant, nous quittons le port de La Rochelle à

petite vitesse. Moteur juste embrayé, au régime de 700 tr/mn, l'Ocqueteau 815, qui ne possède pas de trolling valve, avance à 3,8 nœuds.

Une grande visibilité pour le pilote

La mer est belle et nous mettons le cap vers l'île de Ré. À la barre, Jérôme Ordoqui, l'architecte du chantier, est confortablement installé et dispose d'une grande visibilité grâce au pare-brise en deux parties et aux grandes vitres



La douche est située dans le passage vers l'échelle de bain.

latérales coulissantes. Les nouvelles commandes électroniques couplées au moteur D4 offrent une belle facilité d'accélération, mais il faut rester prudent car aucune résistance n'est perceptible, ce qui peut surprendre les non-initiés lors des manœuvres portuaires. Nous profitons du trajet pour effectuer les mesures de performances. La carène du bateau, dotée d'une petite quille, d'un redan et de deux virures, montre un bon passage dans la mer et une bonne accroche en virage ; l'Ocqueteau vire court et presque à plat. Si la vitesse de pointe n'est que de 26,4 nœuds au régime de 3 620 tr/mn et l'allure de croisière de 20,6 nœuds à 3 000 tr/mn, c'est très suffisant pour le programme de croisière du bateau propulsé par une transmission en ligne d'arbre. Les aficionados de la traîne seront également intéressés par ce nouveau timonier, car le pilotage en barre franche est prévu dans le cockpit. Cependant, dans ce cas, il sera conseillé d'y installer une double commande ainsi qu'un trolling valve afin d'ajuster la vitesse du bateau en fonction du choix des poissons recherchés. ■

LA CONCURRENCE

Les constructeurs sont de plus en plus nombreux en Europe à disposer d'unités au programme mixte de petite croisière et de pêche côtière. Parmi les timoniers correspondant à ce cahier des charges, Sessa Marine offre son nouveau Dorado 26 ❶ à l'aménagement très confortable. Les chantiers français ne sont pas en reste avec l'Antarès 8.8 ❷ proposée par Bénéteau : dotée d'un poste de pilotage en fly-bridge, elle a fait sensation au dernier Salon nautique de Paris. Chez Jeanneau, la Merry Fisher 805 ❸ est un grand classique avec sa carène passant remarquablement dans la mer formée.

	Longueur (en m)	Poids (en kg)	Mot. cons. (en ch)	Prix (€) avec mot. cons.
Sessa Marine Dorado 26	8,30	2 800	190	88 504 *
Bénéteau Antarès 8.8	8,60	3 500	2 x 160	117 447
Merry Fisher 805	8,25	2 600	200	79 813



*Hépatite chronique