

	Long	larg	TE	Dplt	GV	Génois	Spi	Chantier
ADP 52	15.70	4.72	3.20 1.70/3.20	8.00	115	52	170	Tresco/France
Cigale 14	14.00	4.20	2/2.20	7.00	54	52	152	Alubat/France
Cigale 16	15.60	4.60	2.30	9.00	70	68	193	Alubat/France
Cigale 18	18.28	5.19	14.00	15.50	80/119	105	290	Alubat/France
Cybelle	9.60	3.20	1.80	3.40	24	33	76	New Japan Yacht/Japon
Esprit du Vent	8.98	3.10	1.80	2.85	20	31	74	New Japan Yacht/Japon
First Class 7.5	7.5	2.54	0.76/1.98	1.1	22.7	15.9	63	Bénéteau/France
First 211 Spirit	6.40	2.48	0.7/1.8	1.10	14	12	38	Bénéteau/France
First 260 Spirit	7.70	2.76	0.85/1.85	2.30	19	17	56	Bénéteau/France
First 27.7	8.30	3.10	0.62/2.15	2.5	28	22	50/60	Bénéteau/France
First 31.7	9.85	3.23	1.45/1.90	3.60	25	29	68	Bénéteau/France
Giro 34	10.20	3.4	2.00	3.30	49	29.5	109	Maxi Dolphin/Italie
Libeccio	8.00	2.78	1.50	1.85	20	49	56	New Japan Yacht/Japon
Loup de Mer	7.00	2.50	0.70	1.98	24			New Japan Yacht/Japon
Lune de mai	5.50	2.35	0.90	0.55	11	9	20	New Japan Yacht/Japon
Mini-transat Pogo 2	6.50	2.99	1.60	1.005	26	18	70	Chantier Structures/France
Mirabelle	11.11	3.72	1.96	6.70	33	48	111	New Japan Yacht/Japon
Océanis Clipper 323	9.75	3.24	1.8/1.5	3.84	28.3	22.4	68	Bénéteau/France
Océanis Clipper 331	10.00	3.42	1.64	4.50	23	35		Bénéteau/France
Océanis Clipper 42 CC	13.25	3.91	1.80	9.00	41.60	40		Bénéteau/France
Océanis Clipper 411	12.71	3.95	1.70	8.50	32	52	101	Bénéteau/France
Océanis Clipper 423	12.67	3.95	1.70/2.1	8.6	35	60	136	Bénéteau/France
Océanis Clipper 473	14.30	4.33	1.70/2.1	11.50	43	65	150	Bénéteau/France
Open 5.70	5.70	2.55	0.34/1.40/1.75	0.51	17.5	8.6	30	Philéas/France
Open 6.50	6.52	2.54	2.00	0.43	30	12.1	62	Philéas/France
Open 7.50	7.50	2.99	0.6/2.3	0.75	36	13	45	JPS Production/France
Open 40	12.20	4.09	3.20/1.80	4.2	89	43	142	Sams C3/V1D2
Rimar 10.75	10.75	3.45	2.10		40	40	103	Rimar/Italie
South 35	10.5	3.5	2/2.5	2.9	40	36	110	Aerodyne/Afrique du Sud
Vent de Fête	8.98	3.10	1.75	3.05	17	33	74	New Japan Yacht/Japon

en gras, les bateaux présentés au salon

Depuis 1967, plus de 30 000 bateaux naviguent sur nos plans

1967 Rebelle 1968 Geva, Ecume de mer 1970 MorbicIII, Galiote, Brin de Folie/Folie douce(1), Rêve de mer, Brise de mer 31 1971 Nautile, Reve d'Antilles, Passatore, Comet 910 plus, Brise de mer 38, Comet 910(5) 1972 Revolution, Fleur de mer, Comet 770, Comet 801, Grand Soleil 34 1973 Rêve des Tropiques, Yamaha 29, Brise de mer 40, Fastnet 34, Otarie, Passatore 1974 Comet 701, Comet 701deriv.L 1975 Rêve des Seychelles, Brise de mer 34, Brise de mer 371976 Papillon, Otarie/ mini ton, Mallard 10,40/septentrion 1977 Comet 700, Comet 850, Comet 860, Heliotrope, Brise de mer 28, First 22, Comet 11 1978, Comet 800, Grand Soleil 41, Navisonde, First 18, Coloquinte, Soleil Levant 1979 La Concorde, Eglantine, Comet 1000, First 25, Comet 111, Brise de mer 44, 1980 Eglantine, Lune de Mai, Wizz, Comet 14, First 28 1981 Vent de Fête, mesure X,Y,2(2) 1982 Aloa 29, Libeccio, wegu 701, First 24, First Class 10(4), Comet 13, First Class 8 1983 Belle, Fair Lady (2) Phoenix, First Class 7(4), First 29, Comet 1050/Rimar10,5 1984 La Concorde, Comet 15, Comet 460, First 26, Comet 28 Race 1985 Esprit du Vent, Brise de mer 39, Comet 383, First Class 12, Comet 11+, Les Copains D'abord 1986 First 285, Formule 40, Mandarine, First 235 dériveur, Lévrier de mer 16, MiniTransat 1, 2 et 3 1987 Lévrier de mer 12, Comet 375(mirabelle) 1988 First Class Europe 1989 Generali Concorde, Objectif 100, Lévrier de mer 18 1990 Groupe Sceta, Lévrier de Mer 20, Minimax, Lévrier 25, Grand Soleil 38, First 265, First 310, Figaro Bénéteau (3) 1991 Costa Esmeralda, Cybelle, First 210/211, Mirabelle, Oceanis 300, Oceanis 400 1992 Bagages Superior, First 260 Spririt, Lévrier de Mer 22, Mini Objectif 100, 1993 Comet 301, Geodis, Rimar 10,5, Rimar 31 1995 Oceanis Clipper 281, Oceanis Clipper 321, First 300 Spirit 1996 Aquitaine Innovations, Cigale 16, Fox 50, PRB, Groupe LG 1997 CCP Cray Valley 1997 Lévrier 12, Cigale 14, Cigale 18, Fila, Loup de mer 1998 Barberis 51, First 31,7, Gartmore, Giro 34, Group 4, Magellan, Oceanis 40 CC, Oceanis Clipper 311, Oceanis Clipper 411, Open 7,50, Queentime, Sodebo, Somewhere 1999 Rimar 10,75, South35, Queentime 44, Océanis Clipper 331, UBP, PRB 2000 Océanis Clipper 473 2001 Open 5,70, Open 40, Océanis Clipper 42cc 2002 ADP 52, Mini-série Pogo 2, First 27.7, Océanis Clipper 423, Open 6.50, First Class 7.5 2003 Océanis Clipper 323, Pogo 40

www.finot.com

Si vous souhaitez être informé régulièrement par email des nouveautés du groupe finot, inscrivez-vous à la mailing liste sur le site.

Les photos et images contenues dans ce document sont disponibles sur le site.

groupe finot 1 rue pierre vaudenay 78350 jouy-en-josas <http://www.finot.com>
tél (33) +1 39 46 20 02 fax : (33) +1 39 46 51 79 email : jmfinot@finot.com

groupe finot

ARCHITECTES NAVALS

Communiqué de presse - Salon Nautique de Paris 2003

Tendance et évolution de la plaisance

Le désir actuel du navigateur est de mieux dominer les éléments avec son voilier : avoir un meilleur contrôle, une sécurité accrue (stabilité, solidité, fiabilité), une vitesse plus élevée, un confort supérieur.

Pour cela, il accepte progressivement une évolution des bateaux. Il y a

les choix personnels: la simplification des aménagements, l'augmentation du tirant d'eau et de la surface de voileure.

l'évolution des techniques : utilisation de nouveaux procédés de mise en œuvre (infusion ou préimprégné), des fibres de carbone pour les coques et les ponts, des mâts carbone, des voiles de lest en composite, des tirants d'eau variables, des pilotes

- Tendance et évolution de la plaisance
- En Course
- Les nouveautés
 - Open 6.50
 - Pogo 2
 - First Class 7.5
 - Océanis Clipper 323
 - Pogo 40
- 25 ans de collaboration avec Beneteau
- Open 40

manente d'amélioration, pour la course (60', 50', 40', mini-transat) pour le développement de bateaux à technologie poussée comme l'Open 6.50 ou l'Open 40, pour des bateaux plus accessibles comme le Pogo 2, le First Class 7.5, le First 27.7, le Pogo 40 pour des bateaux plus classiques comme l'Océanis Clipper 323 ou 423.

Course

60' PRB Vincent Riou 1er Calais Round Britain Race (tour de l'Angleterre) juillet 2003, 2ème au Fasnet, 4ème à la Transat Jacques Vabre.

VMI, Sébastien Josse, 1er à la Rolex Fastnet 2003, 5ème à la Transat Jacques Vabre.

Ces succès sont dus à la qualité des équipages et à l'évolution que nous avons apportée aux 60' : Ces bateaux ont été conçus pour faire le tour du monde aux allures portantes ; des ajustements sont faits continuellement pour progresser dans des conditions plus variées.

50' Tommy Hilfiger, Brad Van Liew, 1er Around Alone (Tour du monde en solitaire avec escales) 2002-2003 (1er à toutes les étapes)

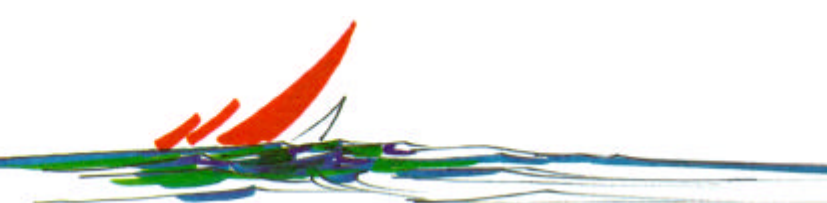
Hellomoto, Conrad Humphreys, 1er Transat Jacques Vabre 2003

40' Spirit of Yukoh, Kojiro Shiraishi, ex Baronesa, 3eme Around Alone 2002-2003(classé avec les 50'), 1er des 40'.



Open 6.50 - photo Jean-Marie Finot

automatiques, des ballasts d'eau, des voilures en composite... Cette évolution, peu à peu, améliore l'ensemble des voiliers après avoir envahi la course. Le Groupe Finot inscrit son travail dans cette recherche per-



Mini 6.50 : double victoire des Minis du Groupe Finot à la Transat 6.50 2003

En prototype, Moulin Roty avec Armel Tripon arrive 1er sur un bateau déjà 2ème en 1995 avec Thierry Fagnent. Ce prototype très bien construit par AMCO, est un bon équilibre entre les conditions de petit temps et les conditions de brise bien que le dessin ait plus de 10 ans. Les conditions variables de cette année, la solidité de la construction et la qualité de la maintenance du bateau ont permis cette victoire.

En série, Navy lest(Pogo 2), mené par Erwan Tymen est 1er, suivi par deux autres Pogo 2.

L'Open 6.50 : une autre dimension, test pour le futur



Longueur	6.52 m	GV	30 m ²
Bau maxi	2.54 m	Génois	12.1 m ²
Tirant d'eau	2 m	Spi	62 m ²
Déplacement	430 kg	bout dehors 2.4 m (3 m hors tout)	
Lest	215 kg	Atelier des Grillons/Phileas	

Nous avons développé, avec des partenaires de Toulouse, un nouveau type de construction qui permet de fabriquer en une seule opération la peau du bateau et sa structure : le procédé "autostruct®".

Pour la construction des coques et des ponts, après différents essais sur l'infusion et les préimprégnés, il a été retenu la solution du préimprégné carbone cuit en autoclave. Ce procédé est celui qui donne actuellement la meilleure qualité pour le composite.

Cette technologie nous a servi de base pour la conception de l'Open 6.50 qui rassemble toutes les techniques disponibles pour avoir un bateau le plus rapide possible : coque carbone cuite en autoclave avec structure intégrée, pont carbone nomex, lest relevable avec voile en monolithique carbone, mât carbone orientable, grément Cwing®.

Ce bateau est le résultat du travail d'une équipe de gens passionnés qui proviennent d'horizons divers (CRITT, LATECOERE, HEXCEL producteur de préimprégné, AEROVAC, SOCAM, PROFIL COMPOSITE, CTA bureau d'étude de composite aviation).

Les coques, ponts et lests sont fabriqués à Toulouse à l'atelier des Grillons, et le bateau est assemblé et diffusé par Phileas (société soeur d'Hobie Cat) à Fouras.

L'open 6.50, un petit avion sur l'eau, plane dès force 2 au bon

plein, il est stable et facile à contrôler au portant avec des vitesses du même ordre que celles du vent.

Il met à la portée de l'amateur moyen, des sensations que l'on retrouve sur les 60' Open, l'Open 7,50 ou les 49er.

Le Pogo 2



Longueur	6.50m	Déplacement	1.005 t
Largeur	2.99 m	GV	26 m ²
Tirant d'eau	1.60m	Génois	18 m ²
Chantier Structures		Spi	70 m ²

L'année 2003 a vu la montée en puissance du Pogo 2, un Mini-Transat de série.

Avec ses nouvelles formes et sa construction évoluée réalisée par le chantier Structures, ce bateau a des possibilités de vitesse très élevées dans la brise à toutes les allures et garde toutes ses chances dans le petit temps et le temps moyen.

Plus de soixante Pogo 2 ont été vendus à ce jour. Rappelons qu'il s'adjuge les trois premières places des bateaux de série au cours de la Transat 6.50 2003.

Le First Class 7.5

Une belle plate-forme pour porter de la toile, facile à contrôler... En collaboration avec le chantier Bénéteau et l'aide de la Fédération Française de Voile, nous avons conçu ce bateau qui doit succéder au First-Class.8.

Il hérite d'un certain nombre d'innovations comme la coque en infusion, un lest relevable mixte en composite et plomb.

L'évolution de la coque et l'allègement du bateau dû au type de construction et au nouveau lest, augmentent la stabilité et la sécurité, améliorent le contrôle du bateau et la vitesse.

Le grand cockpit permet aux équipiers de se déplacer pour positionner au mieux les poids et permet une manœuvre facile. Le bateau est équipé au choix d'un spi symétrique ou asymétrique. Le bout dehors est rétractable.



Longueur	7.5 m	GV	22.7 m ²
Largeur	2.54 m	Génois	15.9 m ²
Tirant d'eau	0.76/1.98 m	Spi	63 m ²
Déplacement	1.1 t	Chantier Bénéteau	

L'Oceanis Clipper 323

Après le succès de l'Océanis Clipper 311 utilisant la carène du Figaro1, (puis du First 310 et du First 31.7), le chantier Bénéteau a souhaité le faire évoluer vers un nouveau bateau plus confortable, avec de meilleures performances. Le bateau correspond à une nouvelle génération d'Océanis, avec un roof à deux étages, pour donner plus de lumière et



Longueur	9.75 m	GV	28.3 m ²
Largeur	3.24 m	Génois	22.4 m ²
Tirant d'eau	1.8 ou 1.5 m	Spi	68 m ²
Déplacement	3.84 t	Chantier Bénéteau	

un accueil plus agréable dans le carré, toilette et cabine arrière plus grandes, carré plus volumineux, lest plus important.

25 ans de collaboration avec Bénéteau

L'évolution de la construction pour les besoins nouveaux des navigateurs nous a conduit à concevoir des modèles efficaces, confortables, solides, d'un prix raisonnable grâce au gain de productivité. C'est le cas des First 211, 260, 27.7, 31.7, et des Océanis 323, 331, 411, 423, 473.

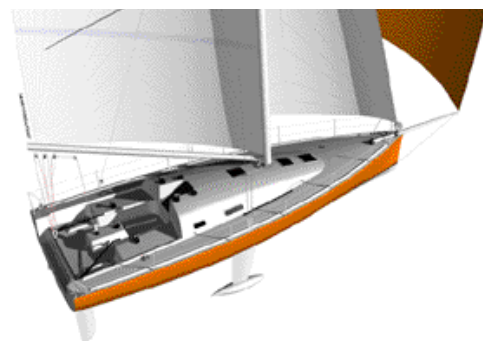
Connaissant un succès toujours renouvelé, la carène de la famille du First 31.7- Oceanis 323 a été produite à plus de 2700 exemplaires, celle de l'Océanis 411- 423 à plus de 2300 exemplaires (400, 40CC, 411, 42CC, 423).

Vingt cinq années de collaboration avec le chantier Bénéteau ont été bénéfiques pour faire progresser la sécurité, la fiabilité et le coût des bateaux de croisière. Nous avons apprécié son soutien dans notre volonté d'innovation et de recherche. Cela a permis de mettre nos méthodes de travail en commun pour le développement de projets.

Le Pogo 40

Pour le chantier Structures, nous avons conçu le Pogo 40 dans le nouvel esprit des bateaux de haute mer qui vont à l'essentiel. Il est destiné à ceux qui veulent du large, grand croisiéristes ou coureurs transatlantiques. Un bateau vélocité et facile à mener, même en équipage réduit.

Coque solide, lest profond, 3m ou 2,2m, interchangeable-



Longueur	12.18 m	Déplacement	5 t
Largeur	4.40 m	GV	61/72 m ²
Tirant d'eau	3 ou 2.2 m	Génois	42 m ²
Chantier Structures		Spi	152/167 m ²

ables, voilure importante tenue par un mât carbone, ballasts, grément très simple.

La coque, en monolithique verre, pour rester économique, est maintenue par des lisses et des nervures-ballasts, deux grands couples qui portent le lest et le mât, et quatre cloisons.

Les aménagements sont conçus à la fois pour la haute mer et pour le mouillage. Ils comprennent une grande table à carte centrale à la descente, une cuisine (deux choix possibles), huit couchages répartis entre le carré et deux cabines indépendantes, une belle toilette à l'arrière.

Ce développement a du succès puisque quatorze navigateurs ont déjà pris aujourd'hui une option sur le bateau.

L'Open 40

En 2001 le premier Open 40 est lancé à Caen. Il participe à la Transpacifique 2001, à l'Around alone 2002-2003, où il se révèle être le plus rapide des 40'.

Un deuxième bateau a été mis à l'eau en janvier 2003. Coque, pont, mât, lest sont en carbone préimprégné. Avec son ballast et ses aménagements très simples, il est fait pour aller très vite.

Il est un bon exemple de ce que peuvent être les bateaux futurs (vitesse, contrôle et fiabilité).

Le prix est à la hauteur des ambitions technologiques : 400 000 euros de base.



Longueur	12.20 m	GV	89 m ²
Largeur	4.09 m	Génois	43 m ²
Tirant d'eau	3.20-1.8 m	Spi	142 m ²
Déplacement	4.2 t	Sams C3 et V1D2	