

	Long	larg	TE	Dpht en t	GV	Génois	Spi	Chantier
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	2.90	16.00	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/Usa
First 21.7	6.40	2.48	0.7/1.8	1.10	14	12	38	Bénéteau/France/Usa
First 25.7	7.70	2.76	0.85/1.85	2.30	19	17	56	Bénéteau/France/Usa
First 27.7	8.30	3.10	0.62/2.15	2.5	28	22	50/60	Bénéteau/France/Usa
First 31.7	9.85	3.23	1.45/1.90	3.60	25	29	68	Bénéteau/France/Usa
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 2006	6.50	2.99	2.00	nc	30	17	85	Amco
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 31	9.31	3.39	1.80	4.11	24.6	24		Bénéteau/France/Usa
Océanis Clipper 323	9.75	3.24	1.8/1.5	3.84	28.3	22.4	68	Bénéteau/France/Usa
Océanis 37	11.47	3.91	1.9/1.65	6.4	33	32	95	Bénéteau/France/Usa
Océanis Clipper 523	15.80	4.88	2.30	14.2	70	81/86		Bénéteau/France/Usa
Open 5.00	5.00	2.24	1.58	0.290	12.70		24	Philéas/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	Atelier des Grillons/France
Open 7.50	7.50	2.99	0.6/2.3	0.72	39	16	65	JPS Production/France
Pogo 40	12.18	4.40	3 ou 2.20	5	61/72	42	152/167	Chantier Structures/France
Rimar 10.75	10.75	3.45	2.10		40	40	103	Rimar/Italie
Twiner 2.80	2.80	1.40	1.0/1.8	0.03	de 3.50 à 5.50			2Win
Vent de Fête	8.98	3.10	1.75	3.05	17	33	74	New Japan Yacht/Japon

Depuis 1967, plus de 30 000 bateaux navigent sur nos conceptions

1967 Rebelle **1968** Geva, Ecume de mer **1970** Morbic III, Galiote, Brin de Folie/Folie douce, Rêve de mer, Brise de mer 31 **1971** Nautille, Reve d'Antilles, Passatore, Comet 910 plus, Brise de mer 38, Comet 910 **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 37 **1976** 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, mesureX,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, Levrier 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, 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 **2003** First Class 7.5, Océanis Clipper 323 **2004** Pogo 40, croiseur 50', Oceanis Clipper 523 **2005** Open 5.00, Mini Transat 2006, HFC 44, Maison flottante **2006** 60' Generali, 60' Hugo Boss, 60' Brit Air, Monotype Océanique®, **2007** 60' Ourson rapide, Pogo 10.50, Océanis 31, Océanis 37, Twiner 2.80, Veolia Oceans®

www.finot.com

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

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

finot-conq & associés

ARCHITECTES NAVALS

Communiqué de presse - Salon Nautique de Paris 2007

Notre ambition est de dessiner des bateaux proches de la mer, de plus en plus performants, sûrs, confortables et élégants. Chaque membre de l'équipe travaille dans ce sens, chacun en particulier dans son domaine dans lequel il recherche l'excellence.

Recherche

Recherche pour marcher mieux, planer mieux et plus facilement.

En concevant les Open 5.00, 5.70, 7.50, 40, 50, 60, bateaux qui planent et marchent facilement en survitesse, nous nous sommes aperçus des limites théoriques de nos connaissances.

Nous avons donc entrepris depuis deux ans des essais en bassins de carènes et en bassins numériques. La recherche se poursuit cette année en collaboration avec l'Ecole Centrale de Nantes. Le but est de mieux comprendre ces questions et établir ainsi des critères pour concevoir les bateaux, les tester, améliorer les formes, et, une fois construits, les exploiter au mieux. Ces recherches ont permis de progresser sur ce style de bateau très stable, capable de marcher en survitesse même gité.



photothèque Bénéteau Océanis 37

Recherche sur les matériaux

La marche du bateau est liée en grande partie aux rapports entre poids du bateau, gréement, lest, équipage et ballasts. La recherche sur les matériaux que nous développons déjà depuis plusieurs années continue de s'intensifier avec l'UBS (Université de Lorient). Les coques, les mâts et les appendices sont plus légers et plus solides, cela permet d'aller plus vite et plus sûrement.

- **Introduction**
- **Recherche**
 - recherche sur les matériaux
 - développement durable
- **Collaboration avec les chantiers**
- **Océanis 37 élu "Voilier de l'année"**
- **Océanis 31**
- **Pogo 10.50**
- **60' Ourson rapide**
- **Twiner 2.80**
- **Veolia Ocean®**

Développement durable

Parallèlement nous collaborons avec l'UBS et un groupe d'industriels locaux pour développer et utiliser au mieux les matériaux recyclables ou d'origine biologique.

Dans un premier temps, nous allons mettre au point un petit voilier d'environ 4 m. Construit en fibres de lin et résines polylactiques, il servira de base au projet pour ensuite lancer la réalisation de bateaux plus grands.

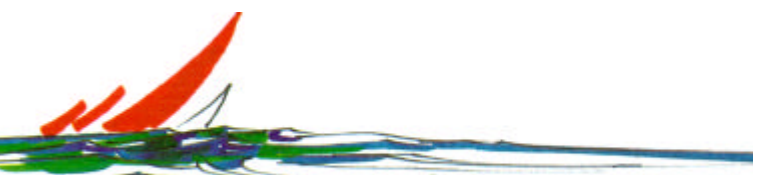
La route sera longue car les semi-produits nécessaires ne sont pas encore disponibles sur le marché ; les investissements d'outillage et la connaissance de la mise en œuvre sont à développer.

Collaboration avec les chantiers

Pour les bateaux de production, les progrès se font grâce à une étroite collaboration entre l'architecte et le chantier : le marketing qui cerne les besoins et les désirs des clients, et le bureau des méthodes, qui cerne les contraintes de fabrication et le gain de productivité donc du prix.

Ces échanges, construits autour de projets qui se mettent en place peu à peu à l'aide de la CAO interactive paramétrée et associative (tels que Unigraphics et CATIA) conduisent à des produits mieux aboutis et plus performants.

La réussite de l'Océanis 37 élu "Voilier de l'année 2008", apprécié par les clients et les observateurs, en est un exemple : bateau équilibré à la barre, solide, bien fini, élégant, avec une industrialisation optimisée donc d'un prix raisonnable.



Océanis 37

Elu "Voilier de l'année 2008"



photothèque Bénéteau

Longueur	11.47 m	GV	33 m ²
Largeur	3.91 m	Genois	32 m ²
Tirant d'eau	1.90/1.65 m	Spi	95 m ²
Déplacement	6.4 t	Chantier Bénéteau	

L'Océanis 37 s'inscrit dans la gamme de bateaux modernes, rapides et confortables pour la croisière que nous concevons pour le chantier Bénéteau (31, 34, 37). L'Océanis 37 intègre les nouveaux progrès de construction et de standardisation de Bénéteau qui permettent d'obtenir un bateau économique, solide et bien fini. La carène est large, équilibrée à toutes les allures. Elle donne un bateau stable, rapide dans la brise, toujours à l'aise dans le petit temps. La barre reste toujours douce.

La disposition intérieure et son interaction avec la structure ont été étudiées par le Groupe Finot en tenant compte des contraintes industrielles imposées par le chantier. Le cabinet de design Nauta a apporté toute son expérience pour l'étude de style intérieur. L'aménagement est décliné en version 2 ou 3 cabines. La vie extérieure s'organise autour d'un grand cockpit avec une plage arrière pour aller se baigner et débarquer sur l'annexe. Le panneau de descente et le capot coulissant viennent tous les deux s'intégrer dans le pont grâce un nouveau système breveté par Bénéteau.

A l'arrière, à bâbord, un grand coffre pour le bib et les bouteilles de gaz. A tribord, un coffre juste en avant de la jupe arrière et un grand coffre supplémentaire dans la version 2 cabines.

Les drisses et les manœuvres de ris reviennent toutes au cockpit. Les haubans sont accrochés sur le bordé. Le foc à faible recouvrement facilite les virements de bord.

Océanis 31



Océanis 31

L'Océanis 31 sera présent au Salon Nautique de Paris comme son grand frère, l'Océanis 37. Conçus conjointement, il reprend la

même philosophie, la même silhouette et une partie des éléments standards (barre à roue, coffres, capots, éléments de salle d'eau) de l'Océanis 37. Le style intérieur est signé Nauta. L'Océanis 31 est proposé en version deux cabines et une toilette.

Longueur	9.31 m	GV	24.6 m ²
Largeur	3.39 m	Genois	24 m ²
Tirant d'eau	1.80 m	Chantier Bénéteau	
Déplacement	4.11 t		

Pogo 10.50

Tout pour la mer, tout pour le plaisir.

Le Pogo 10,50 est un bateau de haute mer capable de s'abriter dans toutes les criques. Taillé avec sobriété, rapide et gîtant peu, il peut recevoir une famille ou une bande d'amis. Il possède une carène très large et très stable. Cette carène est complétée par un lest profond relevable. Deux gouvernails permettent de bien contrôler le bateau.

Cette carène équilibrée à la gîte permet de porter beaucoup de toile. Stabilité et voilure sont sources de vitesse dans la brise et dans le petit temps à toutes les allures.

Le voilier possède un grand cockpit, où toutes les manœuvres reviennent. Une place à l'arrière est destinée au canot de sauvetage.

L'aménagement intérieur a été dessiné conjointement avec Patrick Roséo : une cabine, une salle d'eau, un grand carré et un poste avant, bénéficiant d'une décoration sobre.

La structure du bateau, servant également d'aménagement, la qualité de construction et la sobriété des aménagements permettent d'obtenir un bateau léger avec un centre de gravité très bas, élément essentiel de vitesse et d'équilibre à la gîte. La rigueur du chantier Structures et la qualité de construction obtenue sont garantes de la sécurité et de la fiabilité nécessaires à un bateau de haute mer. Le premier bateau est en cours d'accastillage, premiers essais en mer prévus fin d'hiver.

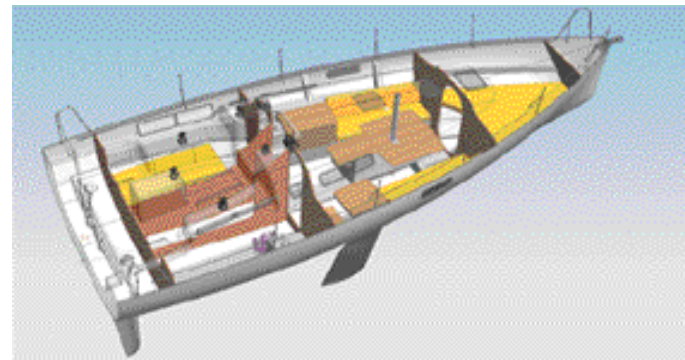


image p.forgial/finot

Longueur	10,50 m	GV	37 m ²
Largeur	3,90 m	Foc	34 m ²
Tirant d'eau	2,88/1,05 m	Spi	103 m ²
Déplacement	3,2 t	Chantier Structures	

60' Ourson Rapide

Pour un particulier nous avons conçu ce bateau, construit en carbone pré-imprégné. Le bateau est large avec un lest très profond et des ballasts d'eau de 2260 litres qui renforcent la stabilité, augmentent le confort par la douceur du mouvement et limitent la gîte. Deux gouvernails contrôlent le bateau. Les voiles généreuses portées par un mât aile carbone procurent une grande vitesse à tous les vents et toutes les allures. Les manœuvres toutes ramenées au cockpit sont en grande partie automatiques (gérées hydrauliquement, GV, génois ou à l'aide de winches électriques ou hydrauliques, ris, gennaker). Le cockpit est bien dégagé pour

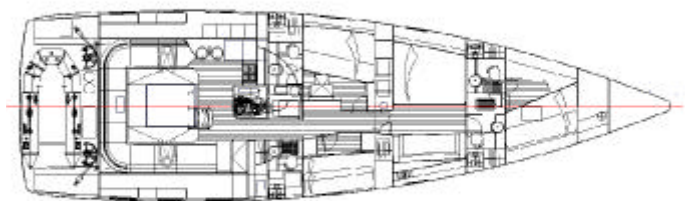


image p.forgial/finot

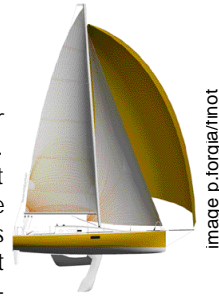


image p.forgial/finot



image p.forgial/finot

Longueur	18.28 m	GV	145 m ²
Largeur	5.40 m	Génois	91 m ²
Tirant d'eau	3,90/2,30 m	Spi	237 m ²
Déplacement	16 t	Chantier Multiplast	

la vue, avec une partie barreur et une partie invités. Les capots de pont sont intégrés. L'ancre se replie avec son davier articulé dans la boîte à ancre. La grande jupe, qui fait office de plage de bain, s'ouvre pour abriter l'annexe, le canot de sauvetage, les bouts d'amarrage et les défenses...

A l'intérieur tout est clair, net, sobre et bien conçu : un grand carré arrière avec vue sur la mer, deux cabines d'invités, une cabine de propriétaire, une cabine d'équipage, chaque cabine possédant sa propre salle d'eau, une cuisine face à la marche, une table à cartes et une bibliothèque.

Pour limiter le tirant d'eau près des côtes, le lest de 4 m est relevable et remonte à 2,40 m. Un système permet de le bloquer à toutes les hauteurs.

Twiner 2.80 m

Jean-Marie Finot a conçu pour les jeunes de 8 à 15 ans un nouveau petit dériveur enthousiasmant et sûr, au look dynamique et moderne. Ce petit voilier est aussi facile à appréhender qu'un vélo, des rollers ou un skate board.

Le bateau est large : 1.40 m. Un bouchain placé assez haut lui donne une stabilité très importante. La dérive pivotante rentre dans la coque. En position basse, pour le près, la dérive est orientable. La dérive peut être remplacée par une dérive lestée qui permet d'avoir un bateau peu chavirable et pratiquement auto-



photo 2Win

Longueur	2.80 m	GV	3.50 m ²
Largeur	1.40 m	ou	4.50 m ²
Tirant d'eau	1/0.80 m	ou	5.50 m ²
Déplacement	30 kg	Chantier 2Win	

redressable.

Le cockpit comporte des caissons pour s'asseoir, une sangle de rappel, un petit cale-pied pour se positionner au mieux. Le fond toujours au dessus de la flottaison permet de s'asseoir dans le petit temps. Le gouvernail est muni d'un système automatique qui permet de l'abaisser ou de le relever à volonté.

Le bateau est gréé en cat-boat, c'est à dire une grand'voile unique avec un mât, une bôme et un halebas puissant. La grande écoute revient au centre du cockpit. Plusieurs possibilités de voiles sont proposées en fonction de l'âge et du poids du skipper : 3.20, 4.20, 5.80 m². Le bateau navigue avec un équipage dont le poids peut varier de 30 à 85 kg, l'optimum se situant entre 35 et 50 kg. Le bateau est en Twintex®, mélange de fibres thermoplastiques et de fibres de verre. Le Twintex® est recyclable, léger, facile à mettre en œuvre et très résistant aux chocs.

Le bateau léger (30kg) tient sur le toit d'une voiture. Une petite remorque intégrée ou non permet de tirer facilement le bateau à la main ou derrière un vélo et de le mener jusqu'au bord de l'eau.

Veolia Ocean®

Le rêve de beaucoup de navigateurs est de faire le tour du monde en course. Après s'être exprimés en mini-transat et en Figaro, ils



Photo Jean-Marie Liot/SailingOne

Longueur	16,00 m	GV	115 m ²
Largeur	5,23 m	Foc	74 m ²
Tirant d'eau	4,25 m	Spi	252 m ²
Déplacement en charge	6,5 t	Carbone Nomex préimprégné	

révent de s'épanouir sur un 60'open, mais le prix du bateau et la jauge libre (source de progrès mais qui enchérit beaucoup le bateau) limitent énormément cette possibilité.

Sailing One, avec l'aide de Veolia Environnement, a décidé de promouvoir une course et une nouvelle série de bateaux monotypes de 16 m, plus économiques de construction et d'entretien que les 60'.

Nous avons dessiné un bateau qui a les caractéristiques de solidité, de stabilité et de redressabilité de nos 60' open. La carène large avec un bouchain offre une forte stabilité complétée par un lest mobile et des ballasts. Deux gouvernails permettent de bien contrôler le bateau. Une voilure généreuse est tenue par un mât tournant, un étai (portant un solent), 2 haubans arrières. La manœuvre s'en trouve ainsi extrêmement facilitée. Un bas étai et 2 bastaques augmentent la sécurité dans les conditions difficiles.

Le cockpit abrite 2 barres à roue protégées par le roof et 2 sièges de veille en avant des barres. Les manœuvres reviennent toutes au cockpit et sont gérées juste en arrière des barres. Cette disposition permet de diminuer le temps que le barreur passe en dehors du cockpit.

A l'intérieur, le carré abrite une table à cartes centrale oscillante solidaire de la cuisine et du siège du navigateur, 4 couchettes (2 par côté), des équipets pour le matériel et, sous la table à cartes, le moteur.

Tout a été pensé pour faciliter le travail du coureur et lui assurer un repos indispensable dans des conditions optimum.