

VOILES
SEPTEMBRE
2022

VOILES

et
voiliers

SALONS

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS CANNES ET LA ROCHELLE

COMPARATIF

24 PAIRES DE GANTS
POUR MANŒVRER

À L'ESSAI

FIRST 44
CATANA OC
LAGOON 51
OCEANIS YACHT 60

L 13805-619S-F: 7,90 € - RD



N° 619 SEPTEMBRE 2022 MENSUEL

FRANCE MÉTRO : 7,90 € - BELUX : 8,90 €
CH : 13,50 CHF - ESP+FR-GR-PORT-CONY : 8,90 €
DOM : 8,90 € - TOM : 13,30 XPF - MAR : 97 MAD
TUN : 14,80 TND - CAN : 13,99 \$CAD

 Vidéo de l'essai sur voilesetvoiliers.ouest-france.fr



O. BLANCHET

Ligne élégante. La carène du bateau aurait mérité un coup d'éponge mais cela ne gâche pas le plaisir de voir évoluer ce joli voilier aux grands hublots de coque.



LOÏC MADELINE

Cockpit fonctionnel. En version standard toutes les manœuvres aboutissent sur les winches placés devant le barreur et l'écoute de grand-voile revient sur un point fixe.



FIRST 44

Un sacré beau bateau

Le First 44, Bénéteau complète la gamme de ses course-croisière et de croisière. Ce petit frère du First 53 ne renie pas sa proximité : au contraire, il s'en fait un atout.

CONDITIONS DE L'ESSAI : Les Sables-d'Olonne, Nord-Est, 12 nœuds mollissants, mer belle.

Même avec une coque toute blanche au milieu de voiliers plus grands que lui, on ne peut pas rater ce nouveau First. L'absence de décoration, sinon un scot gris pour mettre en valeur cette jolie coque. Les lignes sont sobres sur l'avant et s'adoucissent

sensiblement dans les sections arrière. Le rouf, très plat, vient mourir en siflet sur la plage avant. Un mini-pavois forme cale-pied tout autour du pont et sécurise les déplacements sur les pas-savants. Il suffit de descendre une petite marche pour accéder au cockpit, derrière le barreur. Ce dernier, dans la version que nous avons essayée, a les

manœuvres à portée de main. En version standard, le First 44 privilégie la navigation en équipage réduit et les quatre winches sont regroupés devant les barres. On remarque également que l'écoute de grand-voile revient sur un point fixe en fond de cockpit et qu'une belle table à deux abattants sépare les bancs. Pour autant, le barreur est tout de même bien installé grâce à des cale-pieds escamotables et le choix d'une quille profonde ou d'un mât «performance» reste possible. D'ailleurs, cette version standard peut recevoir deux ballasts de 300 litres pour compenser au près l'absence d'un équipage. Ces ballasts sont indépendants afin de limiter au maximum la plomberie embarquée.

En version performance, le plan de pont n'est plus le même : le bout-dehors est plus long, le teck du fond de cockpit est remplacé par un antidérapant moussé, la grand-voile profite d'une barre d'écoute et surtout les six winches sont disposés de manière à pouvoir manœuvrer à plusieurs.

UN BATEAU FACILE

Même s'il se défend d'avoir été dessiné spécifiquement pour une jauge quelconque, on se dit que ce dessin de Roberto Biscontini doit avoir quelques ambitions en régate. Ce n'est pas notre cas aujourd'hui, nous nous conten-

terons de tirer des bords au large des Sables-d'Olonne en alternant bords de près et bords de grand large pour apprécier la sensibilité de la barre. On ne va pas se mentir, le barreur se régale sur une mer exceptionnellement calme ! Les rails de foc sont bien rentrés et il faut vraiment trop serrer le vent pour tomber en dessous des 6 nœuds. Au portant on est tout de suite à 9 une fois le gennaker déroulé. Le bateau est facile, on oublie vite qu'il s'agit d'un joli bébé de 13 mètres de long. À l'approche de midi, le vent mollit et nous en profitons pour tester le mouillage à l'heure du repas. La chaîne circule sous le bout-dehors et arrive sur le guindeau sans passer sur le pont. La baille à mouillage est accessible via la grande soute avant d'où nous avons extrait le gennaker. Le montage est très propre, comme celui de l'enrouleur de foc caché sous le pont. Incontestable-

ment le bateau est chic à l'extérieur, les manœuvres, y compris l'écoute de génois, circulant sous un faux pont entre le pied de mât et le cockpit. Sous le pont aussi le First a de la classe !

VOLUME ET CONFORT

Ici c'est Lorenzo Argento qui tient le crayon et comme sur le First 53, son dessin met en valeur le volume du bateau en repoussant banquette et table de carré tout contre le bordé. La porte de la cabine avant est décalée sur tribord mais intégrée dans un grand panneau de bois qui maintient visuellement une certaine symétrie. On remarque aussi les belles fargues en bois moulé et aux angles arrondis qui embellissent déjà le First 53. La table, perpendiculaire au bordé – les Anglo-Saxons parleraient de «dinette» –,

vient s'appuyer contre l'épontille de mât, en position très reculée. Cette disposition permet de toujours garder la circulation libre au moment des repas mais, à six, on sera un peu serré à table. Le coin navigation, en bout de banquette tribord, manque aussi un peu de surface mais pas de place pour y fixer des instruments. Partout ailleurs, le volume est au rendez-vous du confort. La cuisine, située classiquement au pied de la descente, est très complète avec un beau plan de travail. Les couchages sont tous très larges aux épaules, le cabinet de toilette intègre une belle douche, le lit de la cabine avant est accessible par les deux côtés. Et si les équipets se font très discrets dans le carré, les rangements sont bien présents dans les cabines... Nous sommes incontestablement à bord d'un très beau voilier de croisière, l'un de ceux que l'on remarque pour

leur élégance quand ils sont au mouillage et sans doute aussi pour leurs performances lorsqu'ils naviguent.

PLAISIR SOUS VOILE

Le chantier a pris le parti de consacrer un atelier à la seule fabrication de ce bateau, les équipes affectées à sa construction travaillant autant sur l'infusion de la coque que sur le montage de l'accastillage. Cette approche valorisant les compétences des opérateurs autour d'un modèle haut de gamme profitera sans nul doute à ce voilier qui prétend à l'excellence. Après une journée à bord, nous pouvons témoigner qu'il sait recevoir dans le meilleur confort, mais que sa première qualité est d'encourager son équipage à aller toujours un peu plus loin pour profiter du plaisir qu'il transmet sous voile. ■



1 - Carré lumineux. La position reculée du mât impose la présence d'une épontille au milieu du carré mais l'agencement de la table perpendiculaire au bordé permet de contourner cet obstacle. Les banquettes sont repoussées jusqu'au bordé.

2 - Cabine avant. Le couchage avant est généreux et le lit est accessible par les deux côtés. Cette cabine propriétaire dispose aussi de son cabinet de toilette privatif et de deux panneaux ouvrants pour sa ventilation.

3 - Salle d'eau. Le cabinet de toilette en face de la cuisine est équipé d'une douche bien isolée.

4 - Cuisine en «L». La cuisine située au pied de la descente est bien équipée avec une gazinière montée sur cardan, un bel évier et un grand plan de travail. On vient naturellement s'adosser à la main courante de la descente quand on travaille en navigation.

CE QUI NOUS
A SÉDUITS

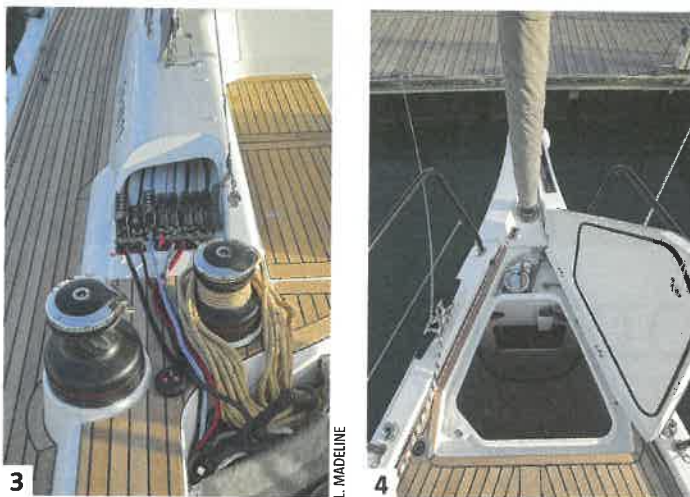
Le dessin très harmonieux de la coque et le soin apporté au design font de ce bateau un voilier que l'on remarque.

- ▶ La position à la barre.
- ▶ La circulation entre cockpit et pont.
- ▶ Les beaux couchages des cabines.
- ▶ Le choix entre deux plans de pont.

CE QUI NOUS
A DÉPLU

Le choix de privilégier la sensation d'espace dans le carré se paie en volumes de rangement.

- ▶ La table à cartes a un peu étriquée.
- ▶ Une seule main courante au niveau de la descente.
- ▶ On aimerait réunir davantage d'amis autour de la table du carré.



1 - Faux pont. Le plan de pont est d'autant plus dégagé que les manœuvres circulent sous un faux pont entre le pied du mât et le cockpit. Notez que l'écoute de génois a aussi droit à son circuit caréné en arrière du petit rail d'écoute. La bôme est assez haute pour que l'on puisse garder une capote sous laquelle on se tient debout.

2 - Bout-dehors. L'ancre est soutenue par la delphinrière, cette dernière prolonge la coque d'un mètre (et même 1,50 mètre en version Performance). On peut y amurer un code zéro ou, tout à l'avant, un spi asymétrique.

3 - Réglage. Devant le barreur, les drisses, le hale-bas, les bosses de ris et le réglage de bordure. L'écoute de grand-voile revient sur les deux bords.

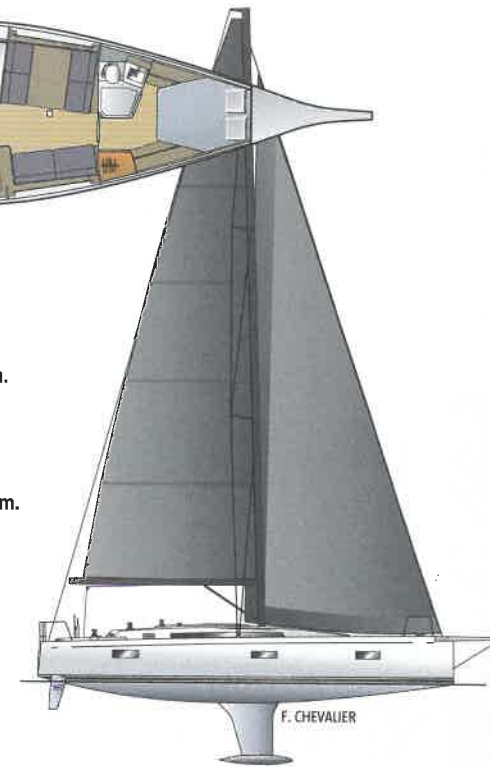
4 - Soute à voiles. La grande soute à voiles permet de stocker de grandes voiles d'avant et donne accès à la baille à mouillage. Le guindeau électrique et le circuit de la chaîne sont cachés sous le capot.

FIRST 44



NOS MESURES

- CARRÉ**
- Hauteur sous barrots : 198-195 cm.
 - Table : 133 x 80 cm.
 - Table à cartes : 47 x 92 cm.
 - Banquette tribord : 184 x 61 cm.
 - Couchage : 133 x 200 cm.
 - Plan de travail cuisine : 138 x 60 cm.
- CABINE AVANT**
- Couchage : 205 x 135 cm.
 - Hauteur sous barrots : 192 cm.
 - HSB toilettes : 200 cm.
- CABINES ARRIÈRE**
- Couchage : 205 x 140 cm.
 - Hauteur sous barrots : 193 cm.
- COCKPIT**
- Banquettes : 165 x 44 cm.



LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	FIRST 44	GRAND SOLEIL 44	SOLARIS 44
Longueur coque	13,15 m	13,40 m	13,35 m
Longueur flottaison	nc	nc	12,71 m
Largeur	4,25 m	4,30 m	4,18 m
Tirant d'eau	2,15 m	2,60 m	2,60 m
Déplacement	10 300 kg	9 500 kg	9 900 kg
Lest	3 300 kg	3 000 kg	3 600 kg
Surface de voile	106 m ²	112 m ²	118 m ²
Grand-voile	53 m ²	59 m ²	65 m ²
Génois	53 m ²	53 m ²	53 m ²
Matériau	sand. verre-mousse-polyester infusion	sand. verre-mousse-polyester infusion	sand. verre-mousse-polyester infusion
Architecte	Roberto Bisconti	Matteo Poli	Javier Soto Acebal
Chantier	Bénéteau	Del Pardo	Solaris
Prix de base	402 000 €	nc	432 000 €

Constructeur : Bénéteau, beneteau.com

PRIX DE BASE TTC 402 000 €
PRIX DE LA VERSION PERFORMANCE 450 000 €

À l'heure où nous publions ces lignes, le prix des options ne nous avait pas été communiqué.

CONCLUSION

Ce joli bateau au design soigné arrive sur un marché déjà bien occupé par les constructeurs italiens qui se sont fait une spécialité des croiseurs rapides et chics. Mais le First bénéficie du talent de ses architectes et d'une personnalité affirmée propre à séduire les passionnés. Sur ce segment, ce 44 possède tous les atouts en matière d'esthétique, d'équipement ou de performance pour se faire une jolie place au soleil.

 Vidéo de l'essai sur voilesetvoiliers.ouest-france.fr



Lancé. La belle carène de l'Oceanis Yacht nous a agréablement surpris par la facilité avec laquelle elle tutoie les 10 nœuds par vent médium et sans vagues.



Malin. Le garage à annexe permet de stocker un semi-rigide de 2,80 mètres, propulsé par un turbo jet. Il suffit de démonter le volant et un treuil fait le travail.

OCEANIS YACHT 60

Un grand voilier ambitieux

Le croiseur qui remplace l'Oceanis Yacht 62 est le voilier amiral de la gamme. Si son style diffère beaucoup de celui de son prédécesseur, il offre tout autant à offrir un maximum de confort sur l'eau et à permettre aux propriétaires fortunés de se distinguer.

NS DE L'ESSAI : Les Sables-d'Olonne, vent d'Est, 10 nœuds mollissants, mer calme.

On peut vraiment parler d'essai en avant-première. Quand nous avons eu la chance de naviguer sur ce bateau, le constructeur n'avait pas encore eu le temps d'en publier des photos ni d'en définir le prix. Ce n'est pas un problème pour le comparer avec ses concurrents. Des pro-

blèmes, il aurait pu y en avoir d'autres, car à vouloir essayer un bateau avant les autres on court toujours le risque de tomber sur un modèle pas tout à fait au point, sur des voiles qui ne sont pas aux dimensions ou sur une barre « qui n'est pas encore vraiment réglée ». Rien de tout cela ici. Seule fausse note à déplorer : une machine à café qui fonctionne

sur 230 V avec un bateau construit pour le marché américain avec un circuit à 110. Pour le reste nous avons été impressionnés par cet Oceanis.

PERFORMANT

Même si l'appellation de yacht est toujours un peu suspecte. Pour la mériter, il ne faut pas seulement que le bateau soit beau, il faut aussi qu'il impressionne : par la qualité de ses finitions, par le soin apporté à chaque détail. Un yacht, c'est un bateau qui a une personnalité, certains diront une âme. Il doit flatter ses propriétaires par le confort ressenti, par la qualité de son équipement, par le luxe

éprouvé. Eh bien, il y a beaucoup de cela à bord de l'Oceanis Yacht 60. Plus une touche que l'on n'attendait peut-être pas mais qui s'est manifestée une fois sous voiles : les performances. Un grand bateau, avec du vent, ça marche toujours. Surtout sur une mer très calme. Aller tutoyer les 10 nœuds, par 15 nœuds de vent, c'est agréable mais pas forcément exceptionnel à bord d'un 60 pieds. Mais se déhaler à 5 ou 6 nœuds alors que la surface de l'eau est lisse comme celle d'un miroir, c'est tout à fait étonnant. C'est pourtant ce que nous avons vécu au large des Sables-d'Olonne. Quelques risées éparses étaient visibles çà et là mais nous nous serions crus sur un lac. Et pourtant notre Oceanis taillait

la route tranquillement, déposant à l'occasion un Mini peinant à établir son spi. La hauteur du mât comme la présence d'un code zéro n'y sont pas pour rien. La barre n'est pas aussi sensible que celle d'un dériveur, le bateau pèse tout de même 22 tonnes, mais s'amuser dans du tout petit temps est franchement un bonus à mettre au crédit de cette jolie carène. Pour manœuvrer ces immenses surfaces de voile, les winches sont bien sûr électriques. On en trouve deux de chaque bord, juste à côté des postes de barre. Un équipier peut s'occuper seul de régler les voiles. Les autres profiteront d'un cockpit entièrement libéré de toutes manœuvres, l'écoute de grand-voile est prise sur un arceau qui surplombe la descente. Cet arceau sert de support à une très large capote qui abîme un peu le profil de notre yacht. Mais à l'ombre de la capote et du bimini qui la prolonge, la vie est belle. Deux

tables montées sur vérins permettent de transformer les banquettes en larges divans. En position repliée, elles sont parfaites à l'heure de l'apéro. En position haute et dépliée, on reçoit des amis à dîner. Et la circulation reste facile pour gagner l'arrière du cockpit. Les passavants sont au même niveau que le cockpit à l'arrière et protégés par un large pavois. On accède ensuite au pont avant via deux petites marches.

DES DÉTAILS SOIGNÉS

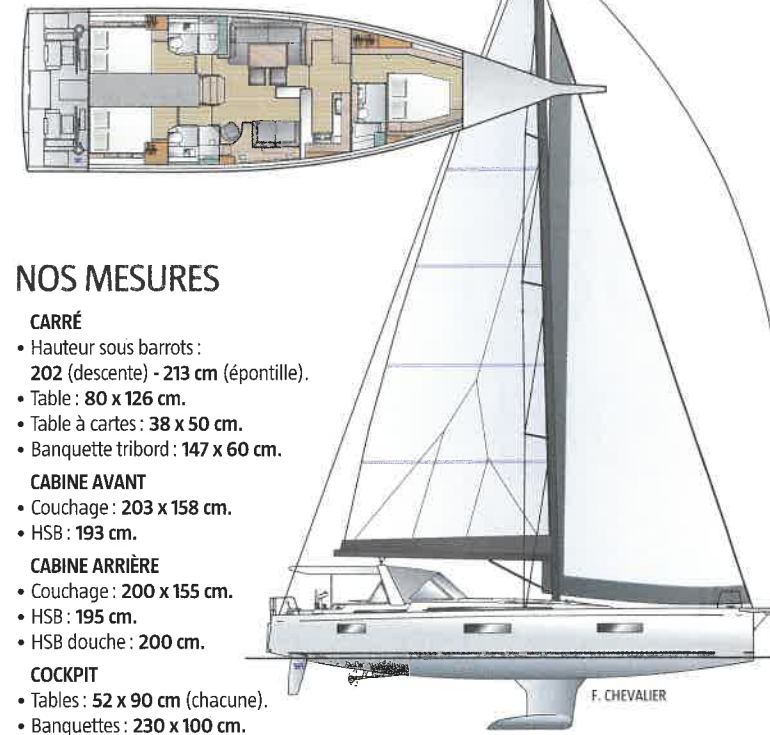
À l'avant, la soute à voile est tellement grande qu'on peut la transformer en cabine équipage. Le capot de la baïlle à mouillage donne aussi accès au coffre à gaz. Un bout-dehors prolonge encore l'étrave. Les détails sont soignés, comme cette « main de fer » qui évite que les à-coups du mouillage ne soient

encaissés par le guindeau. À l'autre extrémité du navire, une fois déployée la plate-forme fermant le tableau arrière, on découvre un vaste garage capable d'avaler une annexe de 2,80 mètres de long. Voilà qui fait beaucoup de bons points pour l'extérieur. L'intérieur en aura au moins autant. D'abord pour la pente très douce de la large descente, un confort appréciable. Ensuite pour la présence d'une vraie table à cartes équipée d'un siège baquet. Enfin pour l'impression générale de volume et de confort de l'ensemble. On retrouve ici le travail soigné de Lorenzo Argento pour souligner une perspective en habillant le dessous du rouf d'un vaigrage en bois clair. Pour adoucir les angles du mobilier avec des fargues arrondies. Pour signifier le moelleux d'une banquette en la garnissant de coussins très épais. Un petit meuble central et de solides mains courantes

assurent les déplacements, même sous voiles. La cuisine occupe toute la largeur du bateau en avant du carré avec une séparation nette entre les réfrigérateurs et les zones de stockage sur bâbord et tribord. Plus en avant la cabine propriétaire surprend autant qu'elle séduit par sa disposition. Le lit est adossé au cabinet de toilette privatif qui le sépare de la cuisine et on peut vraiment accéder par les trois côtés. Quatre grands panneaux ouvrants en assurent l'aération alors que d'immenses hublots de coque offrent une exceptionnelle vue sur la mer. Une autre cabine profite d'un cabinet de toilette privatif, celle située à l'arrière bâbord. Mais les hôtes de la cabine tribord ne seront pas à plaindre pour autant, leur salle d'eau profite aussi d'une grande douche, ils doivent seulement accepter qu'elle soit accessible aux invités du jour. ■



OCEANIS YACHT 60



NOS MESURES

- CARRÉ**
- Hauteur sous barrots : 202 (descente) - 213 cm (épointille).
 - Table : 80 x 126 cm.
 - Table à cartes : 38 x 50 cm.
 - Banquette tribord : 147 x 60 cm.
- CABINE AVANT**
- Couchage : 203 x 158 cm.
 - HSB : 193 cm.
- CABINE ARRIÈRE**
- Couchage : 200 x 155 cm.
 - HSB : 195 cm.
 - HSB douche : 200 cm.
- COCKPIT**
- Tables : 52 x 90 cm (chacune).
 - Banquettes : 230 x 100 cm.



1 - Carré royal. La table du carré est ici en position repas. Elle se replie et pivote pour l'apéro et peut s'abaisser pour former un grand sofa. Sur l'autre bord, les assises très confortables du canapé invitent à la détente. Remarquez le vaigrage au plafond qui met en valeur la profondeur de l'espace.

2 - Cabine avant. Disposition très originale (inspirée du CNB 76) dans laquelle le lit de la cabine propriétaire, tourné vers l'avant, s'adosse à une cloison. La salle d'eau privative qui sépare la cabine du carré ajoute encore plus d'intimité.

3 - En longueur. La salle d'eau de la cabine propriétaire est assez grande pour aligner lavabo, toilettes et douche. Lumière et aération naturelles sont garanties par un panneau de pont.

4 - Top chef. Grand plan de travail, évier deux bacs, gazinière avec hotte, multiples rangements... Un chef pourra travailler à son aise.

5 - Arrière bâbord. La seule cabine qui n'a pas un accès direct à son cabinet de toilette. Observez le volume pris par le garage à annexe.



1 - De l'air. Les quatre grands panneaux de pont de la cabine avant s'ouvrent vers l'avant pour faciliter l'aération naturelle du bateau. Les matelas sur l'avant du rouf viennent se caler dans une défonce dédiée et sont sécurisés par des glissières : ils ne risquent pas de s'envoler.

2 - Renvois. Les manœuvres reviennent du pied de mât vers le cockpit en passant sous le pont. L'acheteur peut opter pour un foc autovireur ou un petit génois (108 %).

3 - À l'étrave. Circuit de chaîne et guindeau sont bien protégés sous le capot qui donne aussi accès au coffre des bouteilles de gaz.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

Nous avons été bluffés par la vitesse du 60 dans le petit temps, bien aidés par un gréement Performance.

- ▶ L'agencement et l'intimité de la cabine avant.
- ▶ La circulation facile sur et sous le pont.
- ▶ Le style et le confort général.
- ▶ Les surfaces de repos sur le pont bien à l'écart des manœuvres.
- ▶ La grande capacité des réservoirs.

CE QUI NOUS A DÉPLU

L'ensemble arceau bimini et capote vient alourdir une silhouette par ailleurs épurée.

- ▶ Le garage à annexe impacte visuellement les cabines arrière.
- ▶ Quelques marches dans l'habitacle.
- ▶ Peu de variantes d'aménagement sont proposées.
- ▶ Le bas-hauban gêne le passage sur le passavant.

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	OCEANIS YACHT 60	JEANNEAU YACHT 60	DUFOUR 61
Longueur coque	17,60 m	17,41 m	18,30 m
Longueur flottaison	17 m	16,82 m	17,62 m
Largeur	5,25 m	5,20 m	5,48 m
Tirant d'eau	2,66 m	2,70 m	2,80 m
Déplacement	21700 kg	20170 kg	24167 kg
Lest	5 010 kg	5 000 kg	6 500 kg
Surface de voile	152 m ²	131 m ²	170 m ²
Grand-voile	77 m ²	72 m ²	104 m ²
Génois	75 m ²	59 m ²	66 m ²
Construction	verre polyester infusion	verre polyester infusion	sand. verre-mousse-polyester
Architecte	Roberto Biscontini	Philippe Briand	Umberto Feci
Constructeur	Bénéteau	Jeanneau	Dufour

Constructeur : Bénéteau, www.beneteau.com

Au moment de la mise sous presse, nous n'étions pas en mesure de connaître les tarifs de l'Oceanis Yacht 60. Nous avons malgré cela pris la décision de publier cet essai et ne manquerons pas de vous communiquer ce tarif dans notre prochain numéro.

CONCLUSION

L'Oceanis Yacht 60 signé Biscontini-Argento s'inscrit esthétiquement dans la lignée de l'Oceanis Yacht 54. Mais ses dimensions en font un tout autre bateau aux performances et à la capacité d'emport plus importantes. Le programme sera celui de ses propriétaires, croisière chic vers la Sardaigne ou transat rapide et confortable. Le choix d'un mât performance et d'une grand-voile classique comme celle dont nous disposons est un plus évident pour les performances. Le 60 réunit tous les atouts pour séduire une clientèle rare et exigeante.