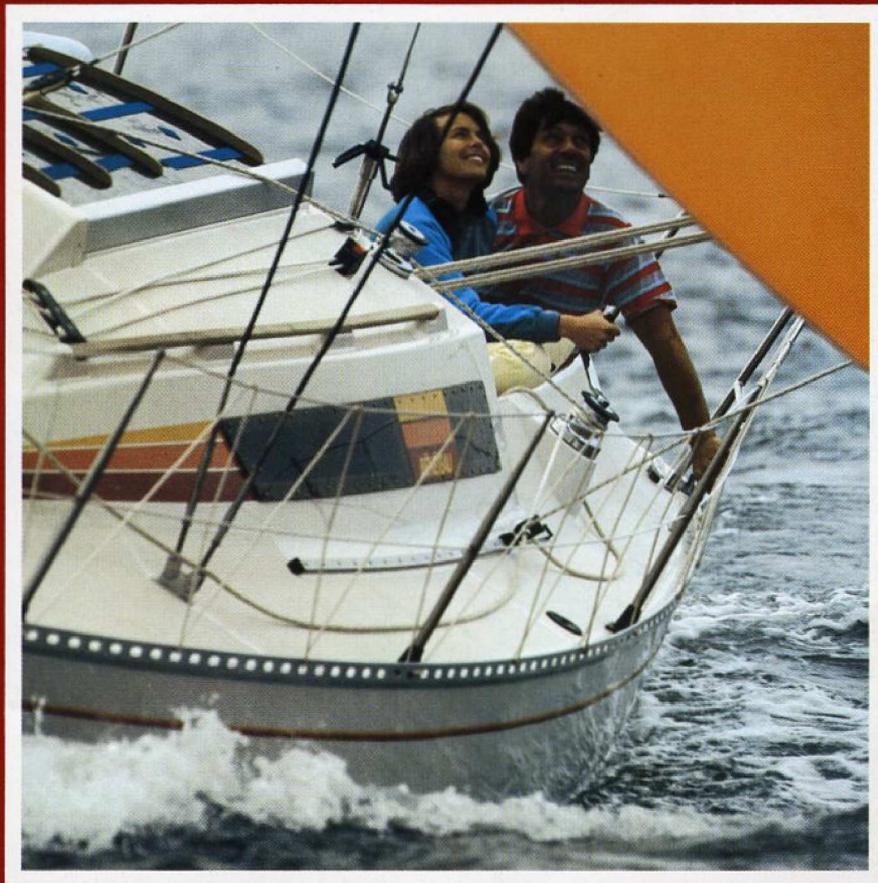


First 29 Bénéteau.





Un grand croiseur.

Neuf mètres de coque, c'est déjà un grand voilier. Faut-il encore lui donner les chevaux et l'habitabilité nécessaires pour le transformer en grand croiseur. Jean-Marie Finot et les techniciens du chantier Bénéteau ont parfaitement réussi la transformation. Volumineux, hyper stable et raide à la toile, assez voilé pour débouler dans les petits airs, le First 29 possède aussi cet équilibre à la gîte qui caractérise son architecte, Jean-Marie Finot, et le rend agréable à barrer même sous les rafales du grain le plus violent.

Mais pour prendre du plaisir à naviguer en croisière, il fallait un intérieur fonctionnel. Là, Finot et Bénéteau n'ont pas lésiné sur les moyens : deux grandes cabines doubles isolées, une à l'arrière, une à l'avant, et un vaste carré très clair habillant l'imposant volume intérieur procuré par les formes pleines et harmonieuses de la coque du First 29.

Une nouvelle génération.

Deux versions du First 29 sont construites. Une très classique avec une quille fixe en deux tirants d'eau, long et court, et un unique safran. La seconde est la plus originale, elle ouvre la voie d'une nouvelle génération de croiseurs. Il s'agit du First 29 dériveur. Pour Bénéteau il était nécessaire que ce First dériveur possède tous les avantages d'un dériveur : facilité d'échouage, faible tirant d'eau, sans en accumuler les défauts : puits de dérive encombrant, sécurité diminuée dans le gros temps, manque de raideur à la toile.

Idées géniales.

Ainsi le First 29 dériveur possède une petite quille-lest, peu profonde et longue, qui fait office de sabot d'échouage.

Elle loge la dérive-quille escamotable et ainsi le dispositif de relevage occupe un minimum de place dans le carré.

Mais la très grande nouveauté vient des doubles safrans qui permettent de conserver un contrôle permanent du bateau quel que soit l'angle de gîte. C'est aussi le meilleur anti-départ au lof qui puisse exister.

L'intérêt du double safran ne s'arrête pas là. C'est également l'astuce pour échouer sans béquiller.



Cap au large.

Une carène rapide, un important volume habitable aménagé avec goût, le First 29 est conçu pour réjouir les amateurs de croisières rapides et pour satisfaire les amoureux de régates. D'ailleurs une version "S" est proposée, avec encore plus de toile que le First 29 classique. Inutile de préciser que ce 29 "S" est une véritable bombe dans les petits airs.

Véloce par tous les temps et puissant dans la brise, le First 29 est l'outil idéal des traversées en Manche ou des balades en Corse. Avec lui vous partez à quatre dans le confort, ou même à six en croisière.

Et ne craignez pas les fortes brises printanières ou celles qui annoncent l'arrivée de l'hiver, le First 29 aime les vents forts comme tout Finot qui se respecte.

Trois cabines.

Le défaut des vastes cabines arrière est souvent l'absence de luminosité. Bénéteau a remédié à ce handicap en dotant le tableau arrière du First 29 d'un hublot.

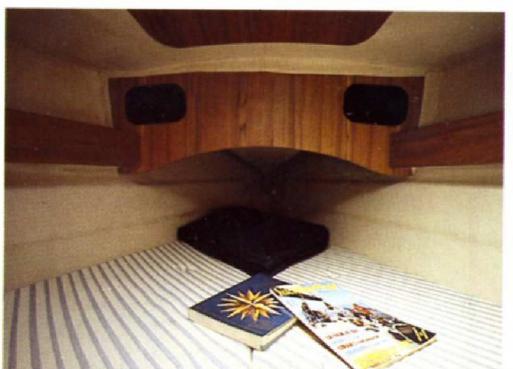
La cabine avant est également inondée de lumière.

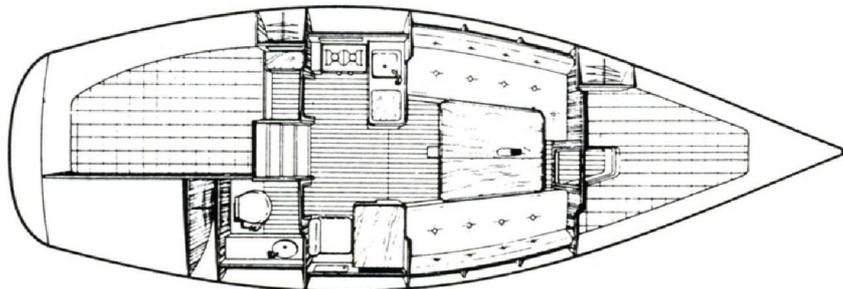
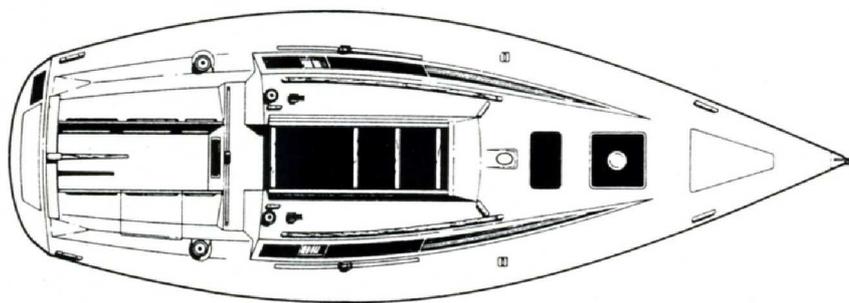
Quant au carré, qui est en réalité la troisième cabine du bord grâce à l'immense volume architectural et non coupé comme cela se pratique généralement sur les unités de cette taille, il profite mieux du fameux capot en altuglass - breveté Bénéteau - permettant toutes les combinaisons d'aération et de lumière.

De vrais meubles.

Jean-Marie Finot et le bureau d'études du chantier Bénéteau ont réussi à aménager le volume du First 29 comme on meuble une pièce. Ils se sont vraiment démarqués des emménagements classiques des bateaux de 9 mètres, tout en conservant toutes les fonctions nécessaires à une vie à bord facile.

Ces meubles de bateau qui s'emboîtent et se complètent, entourés de jolis vaigrages et d'essences de bois chaleureuses donnent une impression de liberté et d'aisance qui distingue le First 29 de ses frères de taille. Ce nouveau First Bénéteau n'est pas vraiment un voilier comme les autres.





Caractéristiques :

Architecte : Groupe Finot
 Long. H.T. 9,00 m
 Long. coque : 8,70 m
 Long. Flottaison : 8,00 m
 Tirant d'eau : 1,68 m / 1,35 m
 Version dériveur : 0,72 / 2,00 m
 Bau maxi : 3,02 m
 Déplacement à vide : 3 000 kg
 Lest : 1 000 kg
 Couchage : 6 personnes
 Hauteur sous barrot : 1,82 m
 Catégorie de navigation : 2°

Surface de voileure :
 Grand voile : 17 m²
 Génôis : 29,50 m²
 Foc 1 : 15,50 m²
 Tourmentin : 4,30 m²
 Spi : 66 m²

Bénéteau perfection.

Les succès en course au large des voiliers Bénéteau ont permis aux techniciens du chantier vendéen de tirer profit des multiples expériences menées sur des unités conçues au top niveau. Les technologies les plus modernes, les solutions les plus sophistiquées employées sur des carènes conçues pour gagner ont rejailli comme autant de bénéfices sur les techniques de construction en série et sur la qualité des matériaux utilisés.

A la main.

Malgré une modernisation des chaînes de construction, les coques Bénéteau sont toujours ébullées à la main. C'est la technique la plus sûre pour obtenir une stratification de qualité, avec des tissus bien imprégnés, sans bulle ni surcharge de résine.

Pour assurer une qualité de polymérisation encore plus élevée, la température et l'hygrométrie dans les usines sont contrôlées en permanence. Un atout supplémentaire pour mouler de bonnes coques.

Objectif rigidité.

Les bateaux Bénéteau possèdent une véritable ossature qui leur confère une excellente rigidité, la qualité la plus importante qu'un voilier puisse s'offrir. Car la rigidité c'est un meilleur cap au près, une bonne tenue dans la grosse mer et une durée de vie prolongée.

D'une part un solide contre-moule est stratifié au fond de la coque, avantage décisif qui complète les lisses et varangues.

D'autre part, les cloisons sont collées au contre-moule et stratifiées à la coque et au pont. Ce dernier est réalisé en sandwich balsa (comme les protos de course), un sandwich équilibré, truffé de renforts sur lesquels reposent les pièces d'accastillage boulonnées.

Tests en bassin.

Chaque Bénéteau subit un grand nombre de tests avant de prendre le chemin d'un port.

Les moteurs sont essayés, les circuits électriques testés, les vannes de coque vérifiées et un jet d'eau de très forte pression est passé sur le pont et sur la coque, afin de détecter les fuites ou les anomalies éventuelles.

Partout la sécurité

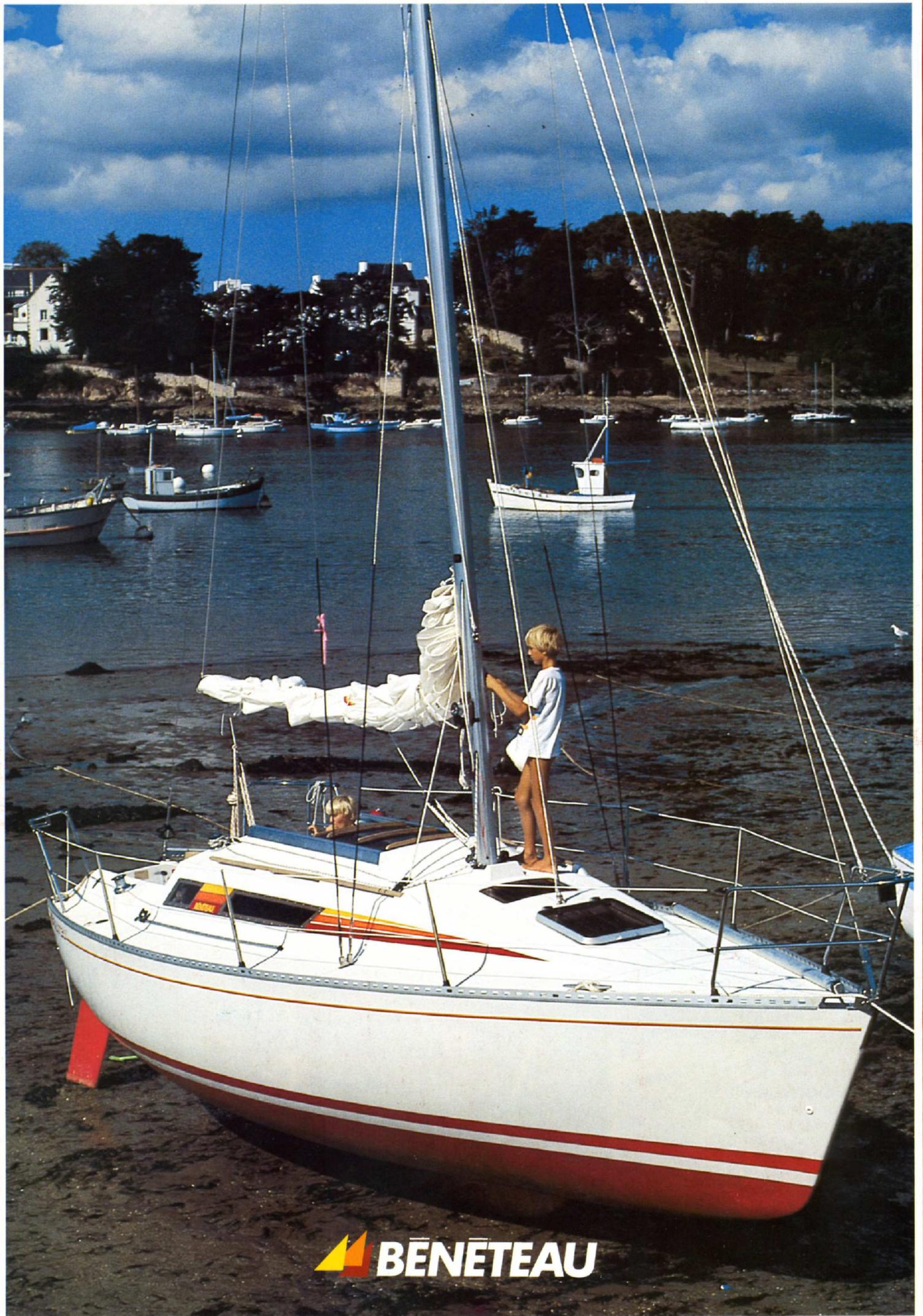
Le First 29 est le bateau où la sécurité est sans cesse privilégiée.

Cela va des protections de safran en cas d'échouage sur fonds agressifs, aux trente centimètres de garde au sol procurés par la quille.

Dériveur comme quillard, le First 29 est doté d'une courte jupe. Pratique pour remonter à bord après la baignade, utile pour récupérer un homme à la mer ou plus simplement, embarquer facilement dans l'annexe.



Z.I. DES MARES. 85270 SAINT HILAIRE DE RIEZ.
 TÉL. (51) 55.53.82



 **BENÉTEAU**