

| | Long | larg | TE | Dplt | GV | Génois | Spi | Chantier |
|------------------------------|--------------|-------------|-----------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-----------------------------|
| ADP 52 (carbone) | 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 | 2.90 | 16.00 | 80/119 | 105 | 290 | Alubat/France |
| Croiseur 50' (aluminium) | 15.20 | 4.65 | 3.00 | 8.8 | 107 | 53 | 220 | Technimar/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 21.7 | 6.40 | 2.48 | 0.7/1.8 | 1.10 | 14 | 12 | 38 | Bénéteau/France |
| First 25.7 | 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 42 cc | 13.25 | 3.91 | 1.80 | 9.00 | 41.60 | 40 | | 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 |
| Océanis Clipper 523 | 15.80 | 4.88 | 2.30 | 14.2 | 70 | 81/86 | | Bénéteau/France |
| 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 |
| Open 40 | 12.20 | 4.09 | 3.20-1.80 | 4.2 | 89 | 43 | 142 | V1D2 |
| 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 |
| 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 naviguent sur nos plans

1967 Rebelle **1968** Geva, Ecume de mer **1970** Morbic III, Galiote, Brin de Folie/Folie douce, Rêve de mer, Brise de mer **31** **1971** Nautile, 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 Spirit, 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 **2003** First Class 7.5, Océanis Clipper 323 **2004** Pogo 40, croiseur 50', Oceanis Clipper 523 **2005** Open 5.00

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.

finot-conq & associés 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

finot-conq & associés

ARCHITECTES NAVALS

Communiqué de presse - Automne 2006

La voile est une activité d'épanouissement et de loisir. Peut-être redeviendra-t-elle dans le futur une activité professionnelle : pêche, transport, recherche océanographique ...

Une volonté de développement durable, plus ou moins affirmée, va faire évoluer le monde rapidement dans les prochaines années, poussée par l'augmentation du prix de l'énergie et des matières premières.

Elle aura une influence sur la conception et la construction des voiliers, qui évolueront autant que pendant les trente années écoulées.

Sur le plan technique, les recherches s'orientent vers une plus grande solidité, une plus grande fiabilité, une économie de matière, une utilisation des matériaux recyclables ou d'origine biologique, une utilisation de l'énergie naturelle comme le soleil ou le vent.

Les études ont pour but d'adapter les voiliers aux goûts et aux besoins des clients.

Pour le nouveau public non averti, il faut rendre les voiliers plus abordables :

- Plus économiques
- Plus faciles à démarrer (comme un bateau à moteur)
- Plus faciles à maîtriser

- Introduction
- Le planing
- Les recherches sur les matériaux
- Les nouvelles énergies
- Le coût des bateaux
- Les nouveaux bateaux pour le Vendée Globe
- Une maison flottante pour Chatou
- Monotype Océanique de 16 m
- Les Mini-Transat
- Pogo 10.50
- Open 5.00
- 60' Ourson rapide

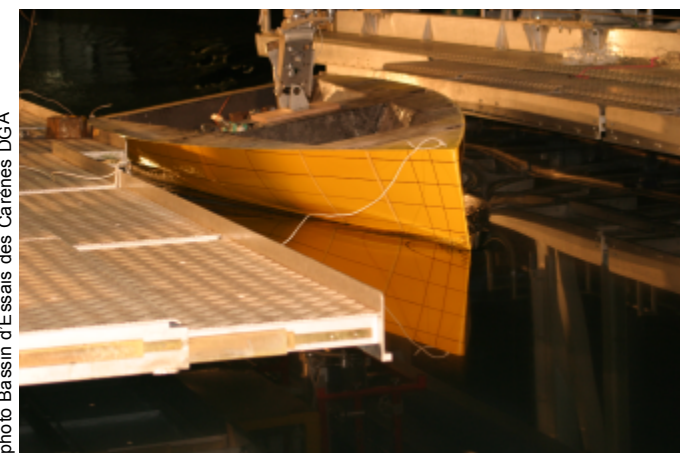


photo Bassin d'Essais des Carènes DGA

Pour les passionnés, il faut aller plus vite, plus loin, ressentir davantage de sensations.

Les recherches essentielles que nous développons actuellement sont :

- L'amélioration du planing
- La solidité et l'économie des matériaux
- Les matériaux renouvelables
- Les nouvelles énergies (par exemple, les voiliers à propulsion électrique ou diesel-électriques)

Le planing

Depuis toujours, nous cherchons à dessiner des bateaux qui planent, en particulier lorsqu'ils sont gîtés. Nous avons fait évoluer cet aspect en particulier sur l'Open 7.50, le Pogo 40, les Open 60 etc...

Le planing intervient au portant et quelquefois au bon plein. Nous voulons aller plus loin : planer au près.

Nous avons commencé cet hiver des essais en bassin de carènes au Val de Reuil et des essais en bassin numérique (Yann Roux de KEpsilon)

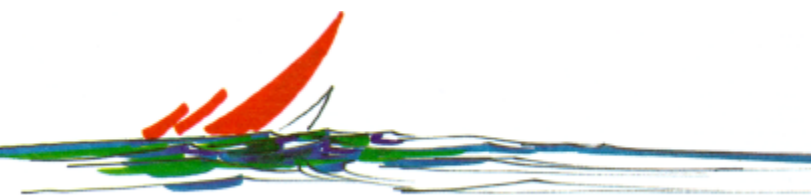
Ces premiers résultats ont été utilisés pour la conception de nos derniers 60' pour Vendée Globe 2008.

Nous avons entrepris, sur plusieurs années, une collaboration avec le bassin de Nantes pour aller plus loin et avoir une vision plus globale, plus prévisible et plus chiffrée de ce phénomène de planing pour les voiliers.

Des études avaient déjà été faites dans les années 60 pour les bateaux à moteur mais peu de théories ont été développées pour les voiliers.



photo Jean-Marie Finot



Les recherches sur les matériaux

Ces recherches portent sur :

- L'économie de matériau et de poids
- La connaissance des matériaux eux-mêmes
- La connaissance de la mise en œuvre
- L'organisation des structures

Ces recherches sont essentielles : on obtient des bateaux plus solides, plus légers et plus économiques (économie de matière première, de main d'œuvre, de poids).

Ces recherches se font en partie en collaboration avec Christophe Baley de l'UBS (Université de Bretagne Sud), .

Avec l'UBS, nous participons également à une réflexion sur l'utilisation future des composites en matériaux renouvelables, par exemple le lin dans une matrice de résine polylactique. La réflexion du Groupe Finot-Conq porte sur l'élaboration de structures adaptées à ces nouveaux matériaux pour chaque taille et chaque utilisation de bateau.

Les nouvelles énergies

Les bateaux vont aller de plus en plus vite à la voile. Les moteurs seront utilisés essentiellement pour les convois et les entrées de port.

Par contre, l'énergie électrique est de plus en plus utilisée à bord

- barre automatique
 - électronique
 - confort à bord : air conditionné, micro-ondes, machine à laver, désalinisateur, télévision, éclairage, manœuvres (winches).
- L'organisation de l'énergie à bord évolue beaucoup.

Il faut pouvoir :

- la stocker
- la créer : moteur du bord, groupes électrogènes, panneaux solaires, hélices de traînée.

Les gros bateaux auront une propulsion électrique, mais les groupes électrogènes ne pourront pas être supprimés.

Par contre, on peut imaginer les petits bateaux " tout électrique " avec le gain de poids correspondant !

Cette recherche théorique est immédiatement associée

- aux bateaux de course
- aux concept-boats

Les éléments qui ont fait leurs preuves sont répercutés sur les bateaux les plus courants.

Et on rêve....On rêve d'annexes qui avancent avec l'énergie du soleil.

On rêve de voiles qui se déploient toutes seules comme des parasols.

On rêve du voilier qui se règle tout seul, qui gîte peu, tangué peu...

Qui vole plus vite que le vent...

Coût des bateaux

Pour améliorer la vitesse et la facilité d'emploi, il faut rendre les bateaux plus accessibles financièrement. Avec Bénéteau, nous travaillons pour des bateaux futurs plus industriels. Cela suppose une amélioration des systèmes de conception (CAO) et une amélioration de l'organisation de la conception entre notre bureau d'étude et l'organisation de la production du constructeur, pour les moules, la souplesse de la mise en série, de meilleurs standards...



photo Mark Meulemans

Les nouveaux bateaux pour le Vendée Globe 2008

Après 4 victoires dans le Vendée Globe, 3 coureurs, associés à 3 sponsors, nous ont fait confiance pour dessiner 3 nouveaux 60'.

Les dessins de ces nouveaux bateaux tiennent compte des 15 précédents 60' que nous avons conçus mais aussi

- de l'observation de la course
- des capacités des coureurs
- de la connaissance plus précise de la météo
- de l'observation des bateaux concurrents.

L'évolution des 60' va vers toujours plus de stabilité et toujours plus de voile. Nous avons initié ce style de bateau avec le bateau d'Alain Gautier en 1990, et peu à peu, les bateaux (aussi bien les nôtres que les bateaux concurrents) ont évolué dans ce sens.

Une recherche sur les matériaux et une recherche sur les efforts auxquels les bateaux sont soumis ont été menées.

Des essais en bassin de carènes et en bassin numérique nous ont permis de quantifier beaucoup mieux les différents facteurs de traînée du voilier.

Une recherche continue sur le planing permet peu à peu comprendre la marche de ces bateaux aux vitesses élevées et les formes associées qui correspondent le mieux.

Une recherche sur les appendices pour les optimiser en poids, en rigidité, en forme, en inclinaison est également menée.

Nous avons adapté les bateaux aux souhaits des coureurs, à leur tempérament, et à la façon dont ils s'en servent.



Yann Elies, ami de longue date, connu par la course du Figaro, champion de France de course au large, a le soutien de Generali pour son nouveau 60', en construction chez Multiplast, notre voisin.

Alex Thomson repart sur un nouveau 60' Hugo Boss, construit en Angleterre par Neville Hutton. La structure est étudiée en collaboration avec Paolo Manganello- SP System. Paolo avait mesuré avec nous les efforts auxquels étaient soumis les structures de deux 60' au cours d'un précédent Vendée Globe (testeurs placés sur ces deux bateaux).

Armel Le Cleach repart sur un nouveau 60', soutenu par Brit Air, construit aussi chez Multiplast. 4ème au dernier Figaro, il fait partie, lui aussi, des grands talents révélés par cette course.

Notre volonté à tous est d'obtenir des bateaux solides, fiables et rapides, pour que le coureur et le bateau reviennent en bon état au port, en ayant pris beaucoup de plaisir. Plaisir partagé bien sûr avec le sponsor, le constructeur, les préparateurs, les architectes, les supporters...

Les Mini-Transat

Depuis sa mise à l'eau fin Mai 2006, le nouveau proto "Ecover" de Peter Laureyssens a participé à toutes les courses de la saison Mini, et Peter a fini déjà plusieurs fois sur le podium. Le bateau semble à l'aise à toutes les allures, particulièrement au près. Le travail effectué sur l'augmentation de la puissance, sur la finesse des appendices et du gréement et sur la légèreté du bateau, a porté ses fruits.

Le chantier AMCO construit en ce moment deux nouveaux exemplaires de ce Mini pour Erwan Leroux et Isabelle Joscke. Le travail d'optimisation que permettront les entraînements en commun, devrait se révéler riche en enseignements.

Une maison flottante pour Chatou

Dans le cadre de l'île des Impressionnistes en bord de Seine, un projet d'habitation flottante pour artistes est né.

Ce qui a présidé au projet :

- S'intégrer dans le site
- Profiter du cadre avec simplicité et élégance.

Nous avons repris la lignée ouverte par de grands architectes comme Mies Van Der Rohe, Jean-Marie Prouvé ...

- Une grande nef très simple, bien éclairée aux deux extrémités et sur la Seine.

- Un bloc central regroupant tous les services, cuisine, salle de bains, toilettes, qui sépare la partie intime de la partie séjour.

- Une terrasse à chaque extrémité qui permet de profiter au mieux du cadre.

- Une coque très simple recouverte à terme par la végétation supportée par une treille pour s'intégrer.

La finition intérieure est essentiellement faite de bois.

L'étude a été menée par deux architectes, Denis Daversin et Jean-Marie Finot et deux designers, Ronan et Erwan Bouroullec. Chacun a des sensibilités différentes, certains d'avantage portés sur la vision globale, les autres travaillant dans le détail pour améliorer l'ensemble et rendre le tout cohérent.



photo Jean-Marie Finot

| | | | |
|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Surface totale | 110 m ² | Surface intérieure | 87 m ² |
| Surface terrasses | 23 m ² | Chantier Mouquet | |

Monotype Océanique (marque déposée) de 16 m construit en série pour la Solo-Océane

Ce monotype en carbone pré-preg de 52' à la flottaison est destiné à courir la Solo-Océane, la première course autour du monde en solitaire à armes égales, avec escale en Nouvelle Zélande, programmée tous les deux ans à partir d'octobre 2009. Il courra également les grandes classiques océaniques internationales, en solitaire et en équipage, dès le printemps 2008.

La construction des moules a commencé chez Charlie Capelle (Technologie Marine) à Saint Philibert. La construction en série débutera en Janvier 2007.



image Pierre Forgier/B. Stichelbaut/finotconq

| | | | |
|-----------------------|---------|---------------------------|--------------------|
| Longueur HT | 16,00 m | GV | 127 m ² |
| Largeur | 5,23 m | Foc | 72 m ² |
| Tirant d'eau | 4,20 m | Spi | 252 m ² |
| Déplacement en charge | 6,5 t | Carbone Nomex préimprégné | |

Pogo 10.50

Ce bateau, en construction au chantier Structures, est dans la lignée du Pogo 40 :

Croiseur de haute mer, léger et rapide, à lest relevable, conçu pour planer tôt au large. Tout est basé sur la solidité, la simplicité, pour obtenir un bateau rapide, facile à entretenir, facile à mener tout en restant de taille modérée.

On espère le voir sur l'eau courant 2007.

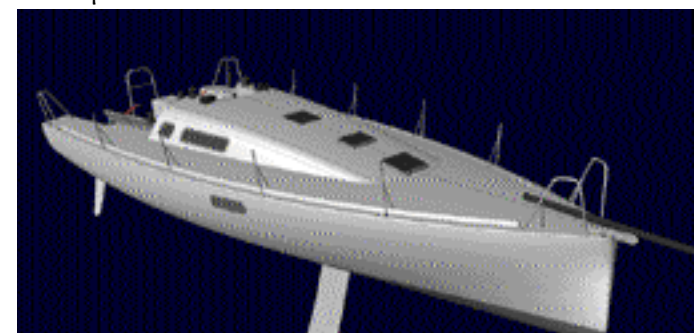


image p. forgier/finot

| | | | |
|--------------|-------------|---------------------|--------------------|
| Longueur | 10,50 m | GV | 37 m ² |
| Largeur | 3,90 m | Foc | 34 m ² |
| Tirant d'eau | 2,83/1,05 m | Spi | 103 m ² |
| Déplacement | 3,20 t | Chantier Structures | |

Open 5.00

Après un été de mise au point, la production de série a bien commencé. Pour satisfaire la demande, un 2ème jeu de moules est mis en place.

Le bateau enchante les utilisateurs par sa vivacité au près et au portant, par la sécurité qu'il apporte grâce à son lest.



photo B. Hervouet/Phileas

| | | | |
|--------------|--------|------------------|----------------------|
| Longueur | 5,00 m | GV | 12,70 m ² |
| Largeur | 2,24 m | Foc | 7,71 m ² |
| Tirant d'eau | 1,58 m | Spi | 24 m ² |
| Déplacement | 290 kg | Chantier Phileas | |

60' Ourson Rapide

Pour un client italien, nous élaborons actuellement un 60' de croisière rapide, tout en carbone, avec un lest rétractable dans l'esprit de l'ADP 52.

| | | | |
|--------------|------------|--------|--------------------|
| Longueur | 18,28 m | GV | 133 m ² |
| Largeur | 5,40 m | Genois | 86 m ² |
| Tirant d'eau | 3,70/2,00m | Spi | 237 m ² |
| Déplacement | 15,75 t | | |