

MER & BATEAUX

SEPT/OCT 1993



Essai: Bénéteau 62

ESSAI VOILE

62

BENETEAU

Le plaisir sans contrainte

Serenity, la troisième unité de cette nouvelle série, a été confiée à Bernard Deguy pendant deux mois pour une série de tests et d'essais.

Après plus de 1 000 milles le long des côtes françaises de Méditerranée, il assure que le défi est largement relevé.



Un plan de pont fonctionnel avec deux cockpits : à l'arrière celui des manœuvres, au centre celui dévolu aux instants de détente.



Tout va si mal, en politique, tant dans l'industrie que le commerce, que les sages et les moins sages broient du noir, et que la plaisance ne compte plus ses dépôts de bilan et ses faillites. Le chantier Bénéteau, face à la tempête, présentait au dernier Salon de Paris son 62 pieds – soit une coque de 18,95m. Denis Pérès, responsable des grandes unités, explique les raisons de ce nouveau voilier, dans une gamme qui en compte déjà vingt et dont le plus grand ne mesure que 16 m :

“Bénéficiant d'une expérience considérable dans la construction de plus de 50 pieds avec 400 unités livrées à ce jour, Bénéteau a voulu



© COLLEO MARTIN FRUET

répondre à la demande d'un certain nombre de propriétaires désirant un grand voilier de croisière rapide et confortable, facilement manœuvrable, et muni de tout ce qu'on ne peut mettre dans un 50 pieds. Grâce au progrès considérable des gréements et de l'accastillage, il est apparu que la taille maximale envisageable pour un équipage réduit se situait à 19 m avec un déplacement médium. D'autre part, nos associés de CNB démarrant leur gamme de très grand luxe à 72 pieds, la taille de 62 pieds s'est imposée comme complément plus abordable. La collaboration avec Bruce Farr et Pininfarina a permis de réaliser un voilier très moderne mais dont l'apparence et de nombreux détails se veulent d'un classicisme intemporel." Pas un port visité, un mouillage où notre

voilier n'ait soulevé une curiosité admirative : "Quoi, c'est un Bénéteau..."

En six semaines de croisière, notre 62 pieds s'est révélé un excellent bateau dont carène, plan de pont et aménagement ne soulèvent aucune critique. A deux pour tout équipage et avec, comme cela est souvent le cas en Méditerranée, de forts coups de vent, je n'ai jamais été pris au dépourvu ou en quelque difficulté pour manœuvrer.

Mes critiques ne s'appliquent en fait qu'à des points de détails relevés au niveau du plan de pont ou des aménagements. Ce qui permet d'améliorer soit cette unité, soit les suivantes, le chantier ayant décidé immédiatement d'apporter les modifications suggérées.

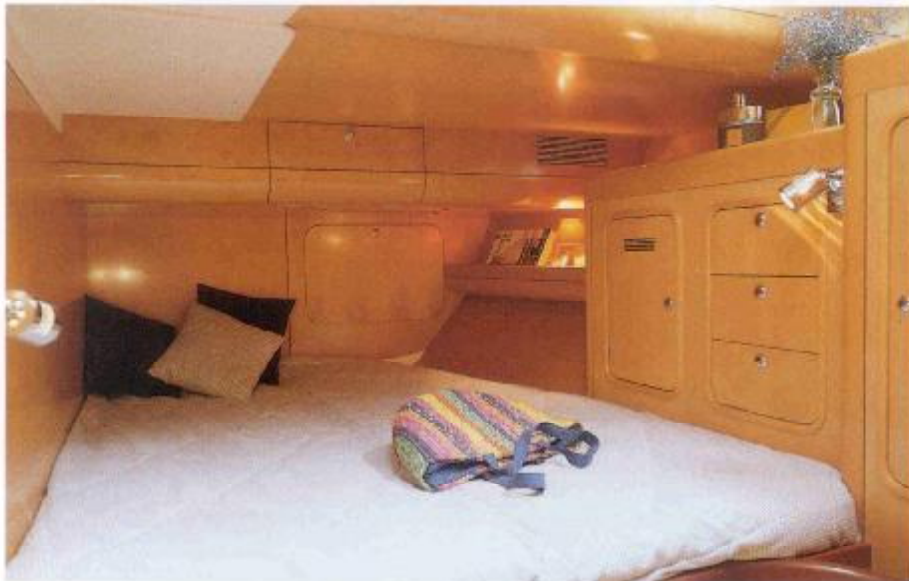
Il faut de reconnaître que la force d'un chantier comme Bénéteau se trouve dans

cette capacité de produire et d'améliorer d'une façon permanente un produit qui bénéficie d'une structure ultra moderne et d'une expérience unique, liée à la production d'environ 20 000 unités en trente ans.

Avec ses 15,60 m à la flottaison, *Serenity* affiche une moyenne générale d'environ 8 nœuds sur les 1000 milles parcourus. Par calme blanc avec mer plombée, le 125 ch diesel Perkins déhale les 25 tonnes à plus de 9 nœuds de moyenne. Mais attention au niveau du fuel dans les réservoirs. Nous avons désamorcé en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, faute de n'avoir pas surveillé les jauges et inversé à temps les réservoirs, qui me semblent de bien faible capacité par rapport à la gourmandise du moteur et du groupe. Six cents litres annoncés, 525 litres



Mariage heureux de quelque seize variétés de bois. Comme par exemple ici dans le carré, le bouleau de Finlande contrastant avec le mobilier en acajou rouge foncé.



Plusieurs versions sont proposées. Serenity dispose d'une cabine avant propriétaire avec lit double central et deux cabines arrière. Chacune disposant d'un cabinet de toilette.



A bâbord du compartiment moteur, la cuisine est séparée du carré par une porte. Outre une hotte aspirante et de l'équipement indispensable, elle bénéficie de placards avec aération.

mis à la pompe, un troisième réservoir serait le bienvenu et il me semble que l'on peut facilement lui trouver une place, ou convertir un des trois réservoirs d'eau douce qui, eux, sont largement suffisants, compte tenu de la présence d'un désalinisateur capable de fournir 180 litres par heure.

LA VOILE FACILE

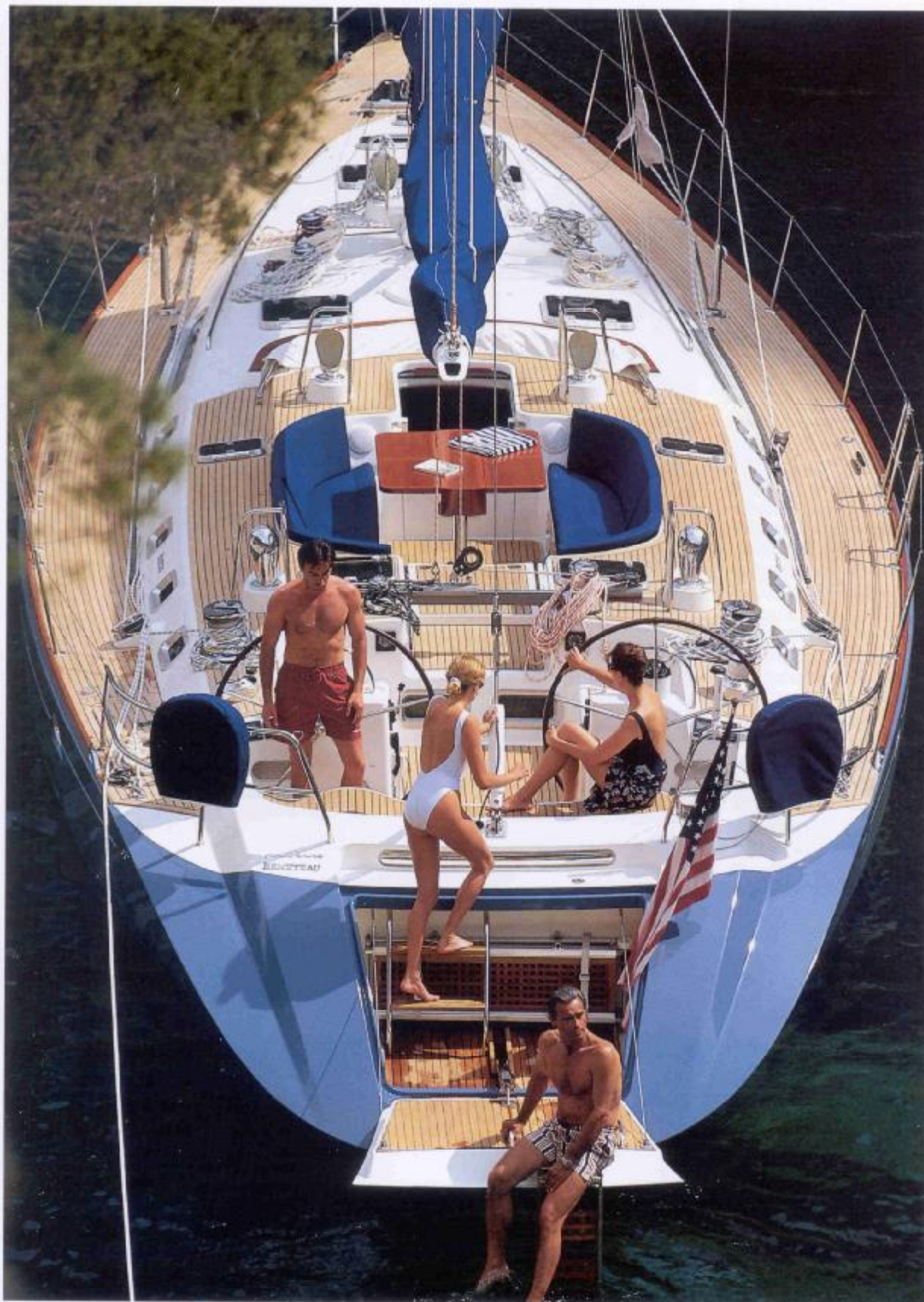
Dès que le vent se lève, on oublie la risée Perkins, pour envoyer ou dérouler les voiles. Tout est fait pour le plaisir sans la moindre contrainte. Enrouleurs de génois et winches électriques sont là pour faire oublier le poids des ans. On ne pense qu'aux réglages et au meilleur compromis route/voile.

La voilerie Sobstad a fourni un superbe jeu de voiles en Genesis : grand-voile lattée, génois et spi asymétrique, sans oublier un tourmentin caché dans la soute avant sous le spi. Pour une version charter ou une utilisation quatrième âge, on peut opter pour une grand-voile sur enrouleur. Mais, en dehors du désagrément de la mise en place de la housse de grand-voile, il serait vraiment dommage de se priver du plaisir et de l'efficacité de cette grand-voile lattée.

Avec 35 nœuds de vent établi, nous sommes rentrés au grand large à plus de 10 nœuds de moyenne, avec des pointes à près de 12,4 nœuds, grand-voile haute, de Port-Cros à Saint-Mandrier. Un autre jour, ce fut d'Antibes à Hyères, soit près de 60 milles avec un fort mistral sous grand-voile seule à deux ris : huit nœuds de moyenne au plus près serré, et bien sûr sous pilote automatique, confortablement installé derrière la protection de la capote, pour une fois mise en place. A cette occasion, j'aurais aimé disposer d'une trinquette sur enrouleur et je recommande vivement à ceux qui envisagent un programme au long cours de la faire installer. Le mât Sparcraft, trois étages de barres de flèche et grément rod s'adapte parfaitement aux différentes situations, avec l'assistance d'une centrale hydraulique Navtec quatre fonctions : pataras, bas étai, hale-bas et chariot d'écoute de grand-voile.

Les quatre winches électriques Lewmar : écoutes de génois et grand-voile, plus drisse de grand-voile au pied du mât font que l'on oublie pratiquement à quoi peut bien servir une manivelle, d'autant plus que Denis Pérès a inventé, avec le concours de Lewmar, un système de chariot de barre d'écoute de grand-voile réglable sur la tension de l'écoute de ladite grand-voile, donc... en appuyant sur un bouton. Le bateau est un bateau presse-bouton, en quelque sorte : enrouleurs, winches, guindeau, plage arrière. Seule une grande vigilance est indispensable pour ne pas mettre à mal le tissu des voiles en cas d'étarquage ou de traction intempestifs sur les écoutes. Dès que le vent adonne, on envoie toujours avec la même facilité le spi asymétrique avec sa chaussette. Ce qui donne immédiatement un surplus de puissance.

A deux, encore une fois et tant que tout fonctionne, on a l'impression d'être sur un



Le mouillage est facile grâce au faible tirant d'eau dû à la quille à ailettes, et le tableau arrière s'ouvre pour la baignade, manœuvré par vérin hydraulique

voilier où l'effort est inconnu. En mouillage forain, un gros guindeau électrique Leroy-Somer, qui se commande soit du poste de barre, soit du puits à chaînes, avale les maillons sans se faire prier. Ce qui nous a permis de changer en moins d'une heure cinq fois de mouillage à Port-Cros ! Quant au

tableau arrière, il s'ouvre par l'intermédiaire d'un vérin hydraulique télécommandé et se transforme en une plage arrière quelques centimètres au-dessus de l'eau, avec un énorme coffre où annexe, moteur hors-bord, et tout le matériel de plongée trouvent leur place, ainsi que la passerelle, l'échelle de bain

et la douche de pont, indispensables en Méditerranée.

Le plan de pont est on ne peut plus fonctionnel à l'usage. Il possède deux cockpits, un pour le barreur et les manœuvres, l'autre destiné uniquement à jouir du paysage ou y prendre ses repas et ses bains de soleil.

Un pied de mât où tout est groupé : prise de ris, drisse de spi, de génois et de grand-voile - et une plage avant bien dégagée avec accès à la baille à mouillage et deux coffres latéraux pour amarres et défenses. La bôme est placée très haut, ce qui autorise les manœuvres sans souci pour les rêveurs, mais nous donnera quelques sueurs froides lors des prises de ris dans le gros temps.

LA VIE A BORD : LUXE ET CONFORT

L'aménagement reste en grande partie au choix de chaque propriétaire, quant aux essences de bois utilisés et à la disposition et au nombre des cabines désirées. Une ou deux cabines de propriétaire avant et arrière, ou deux ou trois cabines doubles avec chacune leur cabinet de toilette. Je conseille à cet égard de faire installer obligatoirement un WC manuel dans un des cabinet de toilettes... une panne électrique générale pouvant toujours survenir.

La cuisine est séparée du carré, et il n'y manque rien. De la hotte aspirante en passant par le micro-ondes, du congélateur au réfrigérateur, etc. Elle est même beaucoup plus grande que de très nombreuses cuisines d'appartement.

Le côté technique est parfait, et en six semaines, je n'ai eu qu'à changer deux ampoules dans le carré. En revanche, une maintenance sérieuse doit être assurée et on est devant une unité de 19 mètres qu'il faut bien soigner pour en tirer le meilleur parti, d'où l'intérêt d'un marin professionnel à bord, dont la cabine est prévue dès l'origine.

Au cours de ces six semaines passées à bord, j'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs voiliers de taille comparable. Chaque fois, j'étais fier de *Serenity*, une belle réussite technique, esthétique dotée d'un excellent rapport qualité-prix à porter au crédit du chantier Bénéteau.

— BERNARD DEGUY, PHOTOS DR.

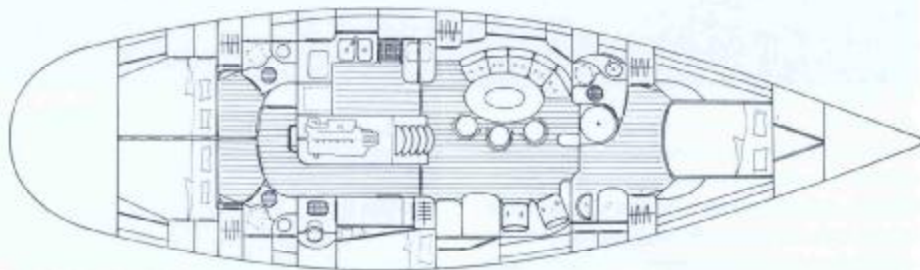


GILLES MARTIN-ROBERT/BENETEAU

62 BENETEAU

Architecte	Bruce Farr
Interior/Stylisme	Piniinfarina
Matériau	GRP (balsa core sur WL)
Longueur hors-tout	18,95 m
Longueur de flottaison	15,60 m
Bau maxi	5,20 m
Tirant d'eau	2,13 m bulbe à ailettes mixte font/plomb
Déplacement	25 tonnes
Gréement	Sparcraft
Accastillage	Lewmar
Centrale hydraulique	Navtec
Voilure au près	210 m ²
Grand-voile	90 m ²
Génois maxi	120 m ²
Motorisation	Perkins 125 ch
Fuel	600 litres
Eau	1200 litres
Cabines	2 ou 3
Constructeur	Bénéteau Z.I. des Mares, BP 66 85270 Saint-Hilaire-de-Riez France Tél. (33) 51 55 53 82

Le mât Sparcraft, trois étages de barres de flèche et gréement rod s'adapte parfaitement aux différentes situations, avec l'assistance d'une centrale hydraulique Navtec quatre fonctions : patacas, bas étai, hale-bas et bordure de grand-voile.





The 62 is certainly a super sailing yacht. Designed by Bruce Farr, her performance and handling characteristics will delight the most demanding sailor. The layout of the deck and the quality of the sail handling equipment is to a very high standard. She is also very comfortable below, making her a great cruising boat for blue water passages or living aboard over extended periods. The interior designer and stylist was Pininfarina. She has a moderate draft of 2.13 metres (7ft), achieved by the use of an efficient lead wing keel. Beneteau introduced the boat in December 1992, responding to a demand for a boat of this size from the top end of the charter market. The boat we reviewed, at Hyeres on the southern coast of France, was an example of the 'Owner's version' which is offered with a variety of standard internal layouts or can be completely customised to suit the wishes of individual customers. A remarkable design effort has been put into the boat. Every item on deck and below seems to have been analysed and ideal solutions derived. She includes as standard almost every piece of equipment that any owner could require, integrated into a total systems package. The boat has a strikingly modern appearance, the long sleek hull surmounted by a tall triple spreader mast head rig. She has very little sheer, and not much stem overhang, which tends to give her a rather snub nosed look. The coachroof is long and low, extending well forward of the mast, blending into the foredeck and the transom which curves down from the deck. The review boat had deep blue topsides and a high gloss white painted mast. With teak decks and varnished mahogany toe rails, combined with polished stainless steel deck fittings and chrome winches, she turned every eye in the harbour. The transom incorporates a hydraulic opening platform for bathing and boarding from a dinghy. The space inside, revealed when the platform is down, is used as a locker for an inflatable dinghy. On deck the boat has a double cockpit layout. There is a large central cockpit for guests, linked with the accommodation by a wide companionway which leads down into the saloon. It has a built in wooden table, cushioned seats and folding canopy to give protection in bad weather. Aft of the central cockpit, over a low bridge deck which supports the main sheet traveller, is the working cockpit. All the sail handling gear is mounted here, with twin

wheels provided for the helmsman. This working cockpit has a separate companionway down into the aft accommodation.

The deck gear is of the highest quality, most of it by Lewmar. The winches for the genoa sheets and main sheet are electrically powered, as is the main halyard winch on the coachroof by the mast. The genoa furling gear is electrically operated, and there is hydraulic control for the backstay, vang, main outhaul and inner forestay. The mast, made by Sparcraft, has rod rigging, and is fitted with Harken track and re-circulating ball cars for the fully battened main sail.

This equipment, coupled with a very well designed layout, makes it possible to handle the yacht quite easily with a small crew. We had only three people on board during the two days of our review, and the day previously the skipper had sailed the boat to Hyeres from Antibes in 45 knots of wind with just one crew. The fully battened slab-reefing mainsail worked very well, reefing being very quick and easy, as we found on the second day of the review, when the gusty offshore wind ranged from 12 to 28 knots.

Also, all the running rigging on the boat was of Spectra cord. The use of this very strong material enables much thinner line to be used, making handling easier, and powerful winches mean less purchase is required, so the length of rope is reduced. For example the main sheet of the boat consisted of 14mm spectra led to the powered winch with only a two-to-one purchase. As a result the cockpit and deck are kept remarkably clear of the rope which can easily make a boat of this size resemble a bowl of spaghetti.

Both the mainsail and genoa were made by Sobstad using the Genesis laminate system in which strands of dacron or spectra following the lines of stress in the sail are bonded to film. The panels of these sails were fully bonded together, with no sewing at all in the seams. They were very light, but set beautifully in spite of previous use in hard winds.

The boat sailed magnificently. On our first day we had a light wind which rarely exceeded 10 knots, yet we were able to make 8.8 knots to windward, sailing 40 degrees off the true wind. She is a joy to steer, light and responsive on the helm, with comfortable steering positions for the helmsman either to windward or leeward behind one of the two wheels. A full compliment of Autohelm instruments are provided, with repeaters in front of each wheel and a bank of large display read outs on the back of the mast below the gooseneck, enabling the helmsman to see immediately the result of helm or sail adjustments.

In the stronger wind on the second day the boat really showed her pedigree. In 22 knots of true wind, with one reef in the main and a few rolls in the genoa she powered along at 10.5 knots to windward, heeling so that the odd wave would slip over the rail. Downwind she was easy to steer, the speed rarely falling below the 10 knot mark.

The attention to design and the quality of equipment on deck is matched below in the accommodation. Beneteau say that a choice of sixteen types of timber is available for the joinery. The review boat was fitted out in ash, a light coloured wood with an attractive grain. In the saloon the table and the lower parts of the furniture were in a deep red mahogany, contrasting with the Finnish birch above to give a warm but light feel.

The interior treatment of this large Beneteau is more traditional and restrained than in their smaller cruisers, wood being predominant rather than plastic mouldings. However the design is certainly modern, incorporating laminated curved surfaces and doors frames where the truly traditional yacht would have square faces and corners. The four movable seats for the dining table, beautifully moulded in mahogany, would not be out of place in an exhibition of modern art. The result is a very attractive, comfortable and practical interior.

The review boat had four double cabins, each with its own ensuite heads and shower room. The owner's cabin was forward of the saloon, taking up the full 5 metre (16ft 5in) beam and well appointed with a central double bed, seating area, dressing table and very large shower room. There were two double cabins right aft, and a further cabin on the starboard side just aft of the saloon.

The galley is in a separate room on the port side, aft of the saloon, as large and well equipped as the kitchen in many modern homes. It has a deep freeze, refrigerator, cooker, microwave, double sink unit, and plenty of locker space and work surfaces. It is also a safe and secure place for the cook to work in at sea.

An extensive machinery package is also included as standard. The engine is a 125hp Perkins, and in addition there is a 15 kVA generator to give 220 volt AC, and a water de-salination unit.

The price of the boat, complete with a vast range of equipment as standard, is £655,000 (ex tax). This is highly competitive, about the same as a similar sized boat built in the Far East, but considerably cheaper than a yacht from a top European yard. In terms of performance, and the standard of design and equipment, this Beneteau would be very difficult to beat. In value for money she must be unmatched.



BENETEAU - Dépt. des Grandes Unités - Tél. (33) 51 55 53 82 - Fax. (33) 51 55 89 10
Z.I. des Mares - St-HILAIRE-de-RIEZ