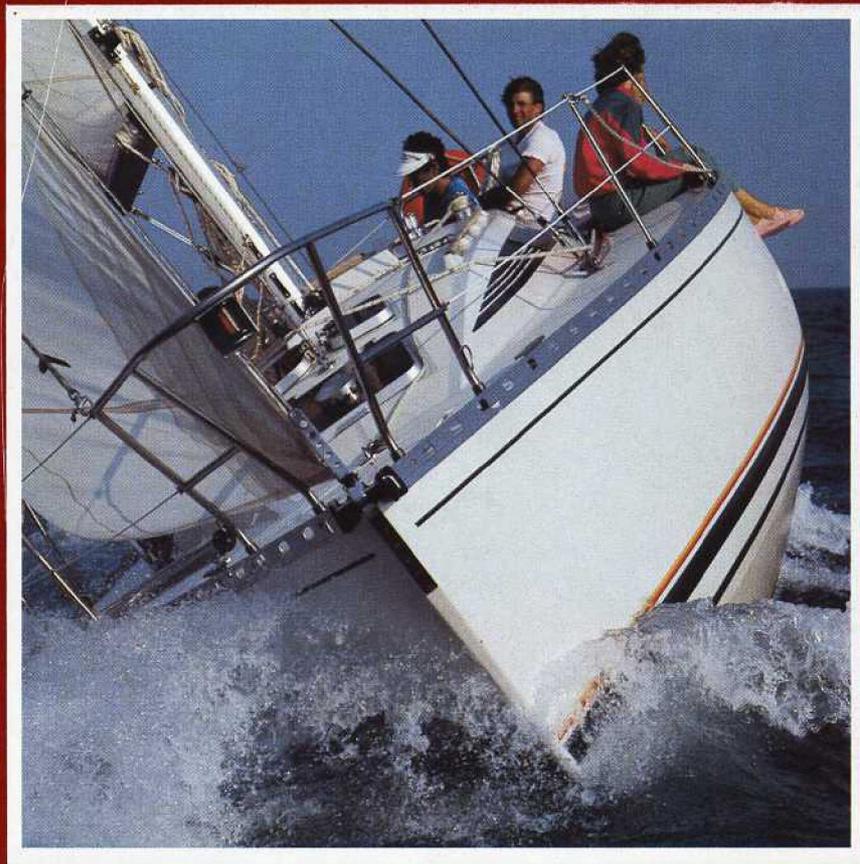
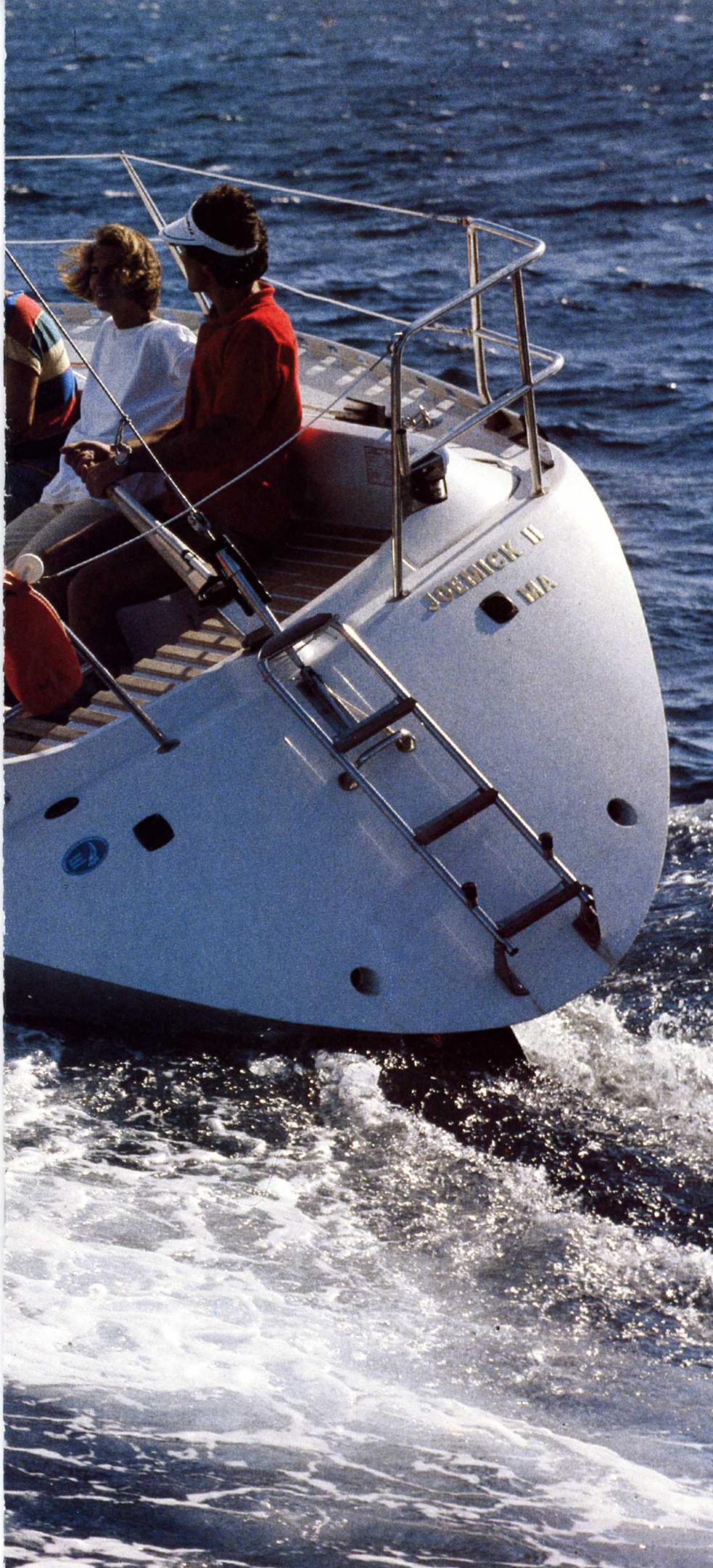


First 345 Bénéteau.





Course et croisière.

Généralement, quand vous pratiquez la course au large à haut niveau, vous souffrez de ne pouvoir partir en croisière avec femme et enfants une fois la saison des courses terminée. A l'inverse, propriétaire d'un voilier taillé pour la croisière vous hésitez à courir, de crainte de jouer les bateaux-balais, loin dans le sillage des vainqueurs. Or, chez Beneteau, les concepteurs des nouveaux produits et les architectes eux-mêmes sont des passionnés de course au large et des amateurs de paisibles croisières familiales. Alors ils se sont fait plaisir en réalisant le First 345 !

La vie facile.

Les coureurs apprécieront la carène fine et puissante, le plan de voilure généreux et le plan de pont très élaboré.

Les croiseurs préféreront : le super capot de descente - un brevet Beneteau - qui procure une luminosité accrue dans le carré, le vaste salon intérieur avec ses boiseries et ses tons chaleureux et la penderie de belle dimension située dans la cabine avant. Pour satisfaire unanimement croiseurs et coureurs : une grande table à cartes, ses rangements et la place aménagée pour recevoir les instruments électroniques, sans oublier la belle cuisine sans laquelle un bateau ne serait pas tout à fait un bateau.

Dévoré les milles.

Aucun doute, le First 345 est un dévoreur de milles. Vous pouvez aisément quitter votre port d'attache en début de saison pour n'y repointer votre étrave qu'une fois l'hiver arrivé.

Par sa taille, sa robustesse de construction, le First 345 est capable d'affronter sans sourciller les mauvais coups de vent. Une raison supplémentaire d'alimenter le grand appétit de milles de ce véritable voilier de course croisière, construit pour vivre sur l'eau.



Un mariage réussi.

Imaginez le mariage du First 38 et du First 42, avec toutes leurs qualités réunies sous l'influence bénéfique du 456, le First amiral de la gamme.

Aussitôt vous obtenez le First 345, un superbe voilier de 10,55 mètres, signé Jean Berret.

Pour réussir un tel mariage sans léser le coureur au profit du croiseur, Jean Berret a optimisé les caractéristiques de la carène pour que le rating du First 345 le rende compétitif.

Vite, encore plus vite...

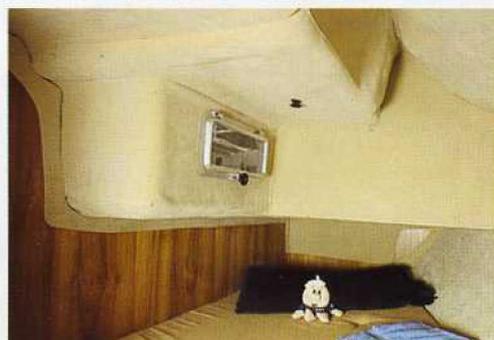
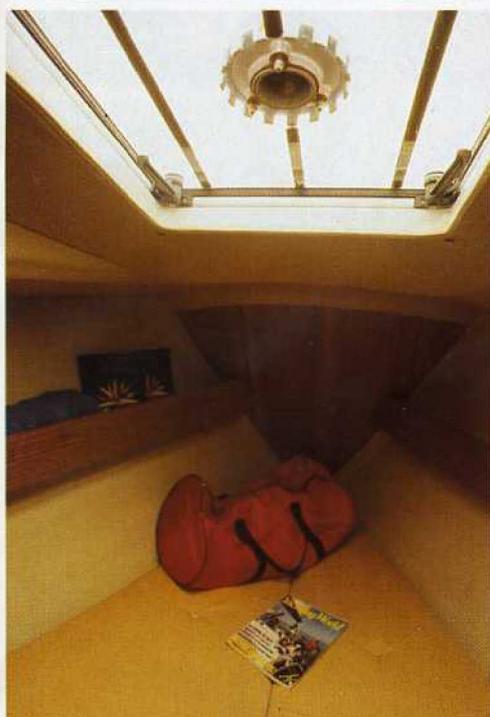
Dans le même registre d'idées, une faible surface mouillée, une importante voilure, des entrées d'eau fines et un arrière large confèrent au First 345 puissance dans la brise, stabilité au portant et excellentes performances dans le petit temps.

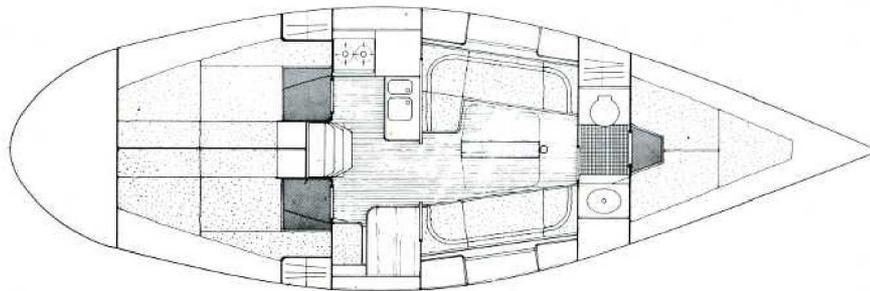
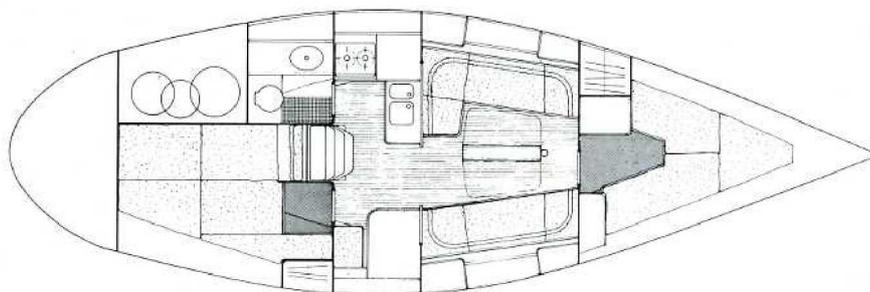
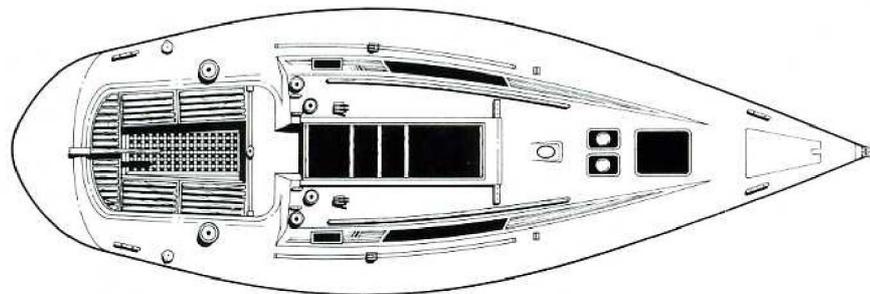
Mais comment conserver les qualités essentielles d'un bateau de course : centrage des poids, allègement des extrémités et contrôle du centre de gravité dans une unité de croisière privilégiant le confort ? Jean Berret, le perfectionniste, a su concentrer les poids principaux (moteur, réservoirs, cuisine, table à cartes...) entre le pied de mât et la descente.

Élégance.

Un tableau arrière large et résolument moderne, une étrave superbement agressive, et ce rouf très esthétique déjà apprécié sur d'autres Bénéteau, le First 345 mérite un prix d'élégance. A l'intérieur, les boiseries sont abondantes, la luminosité du carré est exceptionnelle et l'homogénéité des aménagements explique pourquoi le First 345 a été élu "Bateau du Médecin 1984".

Le système d'aménagements à la carte permet de transformer le First 345 soit en bateau de course ou de charter (deux doubles cabines symétriques), soit en luxueux bateau de propriétaire (vaste cabine double et grand cabinet de toilette). Le First 345 sait s'adapter à tous les programmes.





Caractéristiques :

Architecte : Jean Berret
 Long. H.T. 11,00 m
 Long. coque : 10,55 m
 Long. Flottaison : 8,90 m
 Tirant d'eau : 1,90 m / 1,35 m
 Bau maxi : 3,50 m
 Déplacement à vide : 5 100 kg
 Lest : 2 000 kg
 Couchage : 6/8 personnes
 Hauteur sous barrot : 1,85 m
 Catégorie de navigation : 1^{ère}

Surface de voilure :
 Grand voile : 24 m²
 Géniois : 40 m²
 Foc 1 : 23 m²
 Tourmentin : 7,65 m²
 Spi : 89,15 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.

Manœuvrer vite.

Atout numéro un du plan de pont du First 345 : permettre l'accélération du rythme des manœuvres. C'est-à-dire posséder un cockpit vaste où chaque équipier trouve automatiquement sa bonne position pour wincher ou embrasser une écoute à la volée. Pour foncer de l'arrière vers l'avant, le First 345 possède de larges passavants et à aucun endroit le rouf en sifflet ne fait obstacle aux manœuvres.

Soucieux du cap, Jean Berret a rentré les points d'ancrage des haubans et rails de focs. Quelques degrés gagnés contre le vent sont autant de mètres pris sur l'adversaire.