

**Duel**

# First 35.7 - Océanis 351

*Une carène similaire mais deux types d'emménagements, deux plans de pont et deux gréements différents marquent les orientations de ces 35 pieds. Un design moderne signé Philippe Starck contre un agencement classique imaginé par Armel Briand, le First 35.7 et l'Océanis 351 symbolisent la politique de déclinaison des gammes par Bénéteau.*

Avec le First 310, le chantier Bénéteau avait inauguré une nouvelle politique commerciale et architecturale puisque, auparavant, chaque modèle se devait de posséder une carène spécifique soignant orientée selon son programme. C'est ainsi que la gamme First s'annonçait d'abord performante et la gamme Océanis essentiellement confortable. Les temps ont changé et les architectes ont désormais réussi à concilier volume et vitesse, permettant aux constructeurs d'adapter, sur une même carène, des appendices différents (pour jouer sur le tirant d'eau), des plans de pont spécifiques (pour orienter les manœuvres), des emménagements particuliers (pour modifier l'agencement et l'ambiance intérieure). Après le Figaro Solo qui a donné naissance au First 310, à l'Océanis 300 et au First Class Challenge, le chantier Bénéteau, initiateur de cette nouvelle politique de la déclinaison, confirme ses nouvelles orientations sur le créneau des 35 pieds. Sur une carène signée Jean Berret, le First 35.7 fait appel au designer Philippe Starck pour modeler une esthétique moderne tandis que l'Océanis 351 joue le registre du classicisme anglo-saxon en confiant l'agencement intérieur à Armel Briand. Testés dans une brise médium (8-12 nœuds) en baie de Port-la-Forêt, ces deux modèles se montrent très différenciés au niveau de la silhouette extérieure, des plans de pont et du gréement. Ils se caractérisent également par leur douceur de barre et leur stabilité de route. L'avantage au niveau des performances revient bien entendu à la version First équipée d'une quille plus profonde (dans sa version 1,85 m en fonte) et de 13 m<sup>2</sup> de voilure en plus. Il est certain que la grand-voile sur enrouleur ne favorise pas les performances de l'Océanis, particulièrement au près. Le plaisancier trouvera plus de sensations et plus de vitesse en optant pour une grand-voile lattée à prise de ris rapide. De même, l'hélice tripale n'est pas faite pour favoriser les performances par rapport à un modèle bec de canard. Le propriétaire pourrait très aisément « gonfler » son Océanis 351 avec ces seules options.

*Les deux carènes jumelles, signées Jean Berret, bord à bord dans la baie de Port-la-Forêt offrent à ces deux 35 pieds des performances intéressantes en accord avec leur programme (à gauche, le First).*

Photos D. Bourgeois

SUR LE PONT

Rondeurs et classicisme

Les deux plans de pont montrent non seulement les divergences d'orientation de programme mais marquent surtout l'esthétique extérieure. Le First 35.7 symbolise une nouvelle étape pour le tandem Berret-Stark en jouant sur les courbes, les rondeurs et les mariages de matériaux bois-aluminium, inox-lamellé collé. L'Océanis 351 affiche des hiloires marquées, des passavants plans, un rail de fargue aluminium et des hublots rectangulaires.

Le cockpit du First est légèrement plus spacieux grâce, en particulier, à l'absence du meuble central qui reçoit dans l'Océanis une table, une glacière et l'imposante console-moteur, le compas de route étant judicieusement déporté vers l'avant. Le renvoi de la barre d'écoute sur le « bridge-deck » de la descente est beaucoup plus pratique à régler sur le First que sur l'Océanis (retour en avant de la descente) et l'équipage dispose de deux winches supplémentaires sur l'hiloire de cockpit mieux positionnés et plus puissants que sur l'Océanis où il faudra souquer ferme dans la brise pour border le génois.

Tous deux disposent d'un faux-pont pour le retour des manœuvres au cockpit : cela libère un vaste espace sur le rouf mais provoque un « embouteillage » de cordages et la découpe ovalisée du pont ne rend pas toujours aisée l'ouverture des bloquers à came sur le First. Le chan-

tier Bénéteau a opté pour un petit faux-pont sur l'Océanis mais le retour de toutes les manœuvres au cockpit apparaît peu judicieux : deux winches sur le mât auraient nettement facilité les manœuvres.

**Le First plus fonctionnel pour les manœuvres, l'Océanis plus confortable au mouillage.**

Le First 35.7 dispose d'un gréement fractionné (9/10°) plus allongé avec deux étages de barres de flèches poussantes et un pataras réglable par palan, tandis que son confrère adopte le gréement en tête (même triangle avant, moins de grand-voile) avec deux pataras fixes qui permettent de dégager l'accès à la jupe arrière. Tous deux disposent d'un enrouleur de foc avec un tambour parfaitement intégré dans la baille à mouillage où se loge aussi un guindeau mécanique.

Le First joue l'esthétisme avec ses listons en bois dans lesquels sont incrustés des daviers et chaumards, fort plaisants et parfaitement intégrés aux lignes de pont, tandis que l'Océanis opte pour les équipements habituels avec, en sus, un chaumard arrière. L'antidérapant à pastilles moulées est plus efficace sur le First mais l'accès à la jupe arrière mieux conçu sur l'Océanis. Le siège du barreur bascule pour se transformer en marche et cacher l'échelle de bain. Dans l'ensemble, le First 35.7 s'avère plus fonctionnel au niveau du cockpit et des manœuvres. L'Océanis se montre très confortable au mouillage et au ponton mais moins agréable en mer à la gîte.



Rouf arrondi, faux-pont, large cockpit ergonomique. Le First 35.7 joue l'esthétisme jusque dans les détails d'équipement de pont.



Plus classique, le rouf de l'Océanis 351 supporte la barre d'écoute pour dégager le cockpit.

First 35.7

**BIEN** Le gréement fractionné. L'antidérapant à pastilles. L'ergonomie du cockpit.

**MAIS** La barre à roue encombrante. L'accès aux bloquers à came. La visibilité du compas de route sur fût.

Océanis 351

**BIEN** L'accès à la jupe arrière. Les passavants spacieux et plans. Le compas décalé.

**MAIS** Le retour de tous les cordages au cockpit. Deux winches pour tout faire. Le double pataras gênant le barreur.

SOUS VOILES

Régate ou croisière

« La barre est agréable mais peut-être un peu trop douce car on ne sent pas grand-chose. De plus, il convient de la bouger un minimum car les réactions sont vives.

Commentaires émis par un spécialiste, en l'occurrence Bertrand de Broc qui a eu la gentillesse de parcourir quelques milles en notre compagnie à bord de ce First 35.7. Bien calé sous le vent, l'œil rivé sur les penons de génois réglés pour le près, Bertrand précise sa première opinion. « Avec l'anémomètre qui affiche seulement 8 nœuds réels, il est normal d'avoir une barre neutre et peu parlante entre les doigts. Par contre je suis certain qu'elle doit être parfaite sur les larges serrés sous spi ou dans la brise. » Sous spi, gité à 10-12° pour une vitesse au speedomètre oscillant autour de 7 nœuds, le 35.7 se révèle très facilement contrôlable grâce à son grand safran suspendu et à la transmission par biellette qui ajoute au confort de barre. Nous regretterions cependant le choix retenu de la barre à roue aux dépens de la barre franche avec stick également disponible sur ce bateau. Incontestablement, le 35.7 est très agréable à manœuvrer avec un accastillage permettant de tout exécuter depuis le cockpit. « Les détails importants comme le réglage du roller de génois depuis le cockpit ou une barre d'écoute et un palan de grand-voile bien dimensionné sont là » confirme Bertrand.

**L'Océanis est plus raide... mais va moins vite.**

La stabilité est le seul point commun avec son homologue l'Océanis 351. Si les deux modèles ont la même carène, la ressemblance s'arrête là. Partis côte à côte, et malgré une position défavorable, le 35.7 ne tarde pas en effet à grimper au vent alors que le 351 se révèle incapable de le suivre. Légèrement plus rapide, le 35.7 remonte surtout à 30° du vent apparent alors que le 351 se contente d'un angle voisin de 38°. Doté d'un gréement moins élancé, d'une quille nettement plus courte, le 351 ne joue donc pas dans le même registre. Dans le petit temps, il est de plus pénalisé par sa grand-voile à enrouleur et par des rails de génois moins rentrés (15 cm de moins par rapport à l'axe central du bateau). Au travers, sans spi, à 6,5 nœuds, la différence est nettement moindre entre les deux voiliers. Ils font alors presque jeu égal, le 35.7 gagnant petit à petit quelques mètres. Et au portant, seul le grand spi du 35.7 lui permet de reprendre l'avantage de façon nette alors que le 351 se contente d'un spi asymétrique amuré à l'étrave.

Doté lui aussi d'avale-tout de génois réglables sous tension, le 351 bénéficie d'une barre d'écoute au-dessus du rouf située à deux mètres de l'extrémité de la bôme contre seulement 1,10 m sur le 35.7. « Défaut » rendu secondaire par la grand-voile sur enrouleur qui prive de quelques chevaux cette carène demandant un minimum de vent pour s'animer.

First 35.7

**BIEN** Le dessin du pont qui favorise les positions de rappel. La qualité de l'accastillage. Le cap au près avec la quille à bulbe.

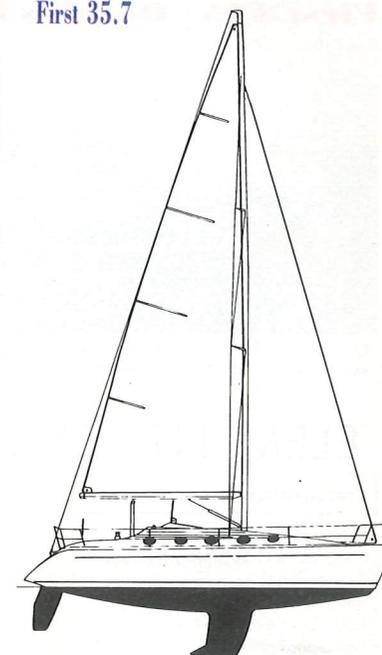
**MAIS** Préférer l'option barre franche. Éviter le pont en acajou trop glissant.

Océanis 351

**BIEN** La console de barre. La stabilité de route sous voiles et au moteur. La raideur à la toile malgré le faible tirant d'eau. Une simplicité exemplaire.

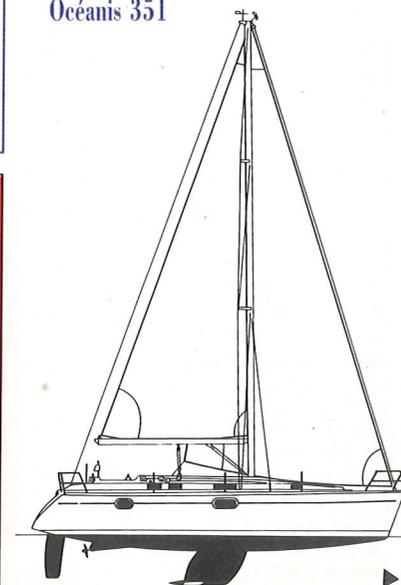
**MAIS** Sous toilé dans les petits airs. Moins performant au près.

First 35.7



Les appendices et le gréement sont plus importants sur le First, orienté vers la course-croisière, tandis que l'Océanis est équipé d'une quille à ailettes et d'un gréement muni d'enrouleurs de grand-voile et de génois.

Océanis 351



## First 37.5 - Océanis 351

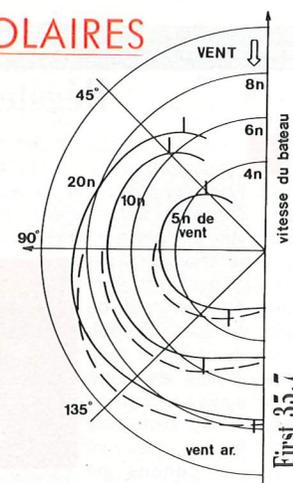


C'est au près que la différence est la plus nette. Le 35.7 remonte à 30° du vent contre 38° pour l'Océanis (au premier plan) avec une vitesse supérieure.

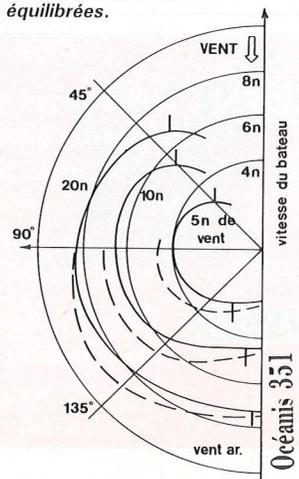
## ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	OCEANIS 351	FIRST 35.7
Longueur de la coque	10,40 m	10,55 m
Longueur à la flottaison (L)	9,88 m	9,86 m
Bau maximal	3,80 m	3,80 m
Bau à la flottaison	3,10 m	3,10 m
Franc-bord avant	1,23 m	1,23 m
Franc-bord milieu	1,08 m	1,08 m
Tirant d'eau maximal	1,58 m	1,90 m
Tirant d'air	14,75 m	17,00 m
Déplacement en charge	6350 kg	6350 kg
Poids en ordre de marche	5400 kg	5400 kg
Poids du lest	1700 kg	1700 kg
Nature du lest	Fonte	Fonte
Largeur des passavants	—	—
Catégorie de navigation	1 <sup>re</sup>	1 <sup>re</sup>
Jauge en douane (tonneaux)	—	—
Surface du triangle avant (1)	24,95 m <sup>2</sup>	24,70 m <sup>2</sup>
Surface maxi du génois (2)	34,70 m <sup>2</sup>	38,65 m <sup>2</sup>
Surface du foc N° 1	—	24,05 m <sup>2</sup>
Surface de la grand-voile (3)	23,83 m <sup>2</sup>	33,40 m <sup>2</sup>
Surface maxi (2 + 3) (V)	58,53 m <sup>2</sup>	72,05 m <sup>2</sup>
Surface pour la jauge	48,78 m <sup>2</sup>	58,10 m <sup>2</sup>
Surface spi	72,67 m <sup>2</sup>	83,00 m <sup>2</sup>
Tension d'écoute pour voilure maxi et 20° de gîte		
génois	350 kg	360 kg
grand-voile	600 kg/brin	480 kg/brin
Surface du maître-couple immérgé en charge B	1,38 m <sup>2</sup>	1,38 m <sup>2</sup>
Coque seule	3,68 m <sup>2</sup>	3,68 m <sup>2</sup>
aileron	1,54 m <sup>2</sup>	1,57 m <sup>2</sup>
safran	0,53 m <sup>2</sup>	0,53 m <sup>2</sup>
Surface de dérive totale	5,75 m <sup>2</sup>	5,78 m <sup>2</sup>
Surface mouillée totale (M)	21,80 m <sup>2</sup>	21,80 m <sup>2</sup>
Position du centre de dérive et du centre de carène (CD) par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : (CC)	3,50 %	3,50 %
Ecart entre CV et CD en %	3,20 %	3,20 %
Stabilité initiale MR par degré	11,30 %	10,20 %
Raideur à la voile	127,00 kg/m	127,00 kg/m
15°	4,56	3,41
30°	8,06	6,03
Constructeur	Bénéteau	Bénéteau
Architecte	Berret	Berret
Prix de base TTC	590 000 F	650 000 F

## POLAIRES



Chacune des polaires ci-dessus représente la vitesse des deux bateaux testés en fonction du gisement exprimé en degrés, et pour trois vitesses différentes du vent réel : 5, 10 et 20 nœuds. Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des courbes représentent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière, ou au louvoyage est obtenue. La distance du point O — pôle ou origine — au tiret représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale la progression équivalente contre le vent ou plein vent arrière (VMG). Au portant le trait plein indique la vitesse obtenue sans le spi, le tracé en pointillés la vitesse qu'il est possible d'atteindre en hissant cette voile. Un examen précis des polaires vient confirmer les résultats observés sur l'eau. Le 35.7 devance l'Océanis 351 dans la plupart des conditions avec un rendement optimal par petit temps et au près, alors que les performances au portant et dans la brise sont plus équilibrées.



## LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Dessinée par Jean Berret, la carène commune au First 35.7 et à l'Océanis 351 se caractérise par son volume généreux et sa très grande largeur, en particulier au niveau des formes arrière. Le dessin est donc particulièrement polyvalent et adapté au programme ambitieux consistant à utiliser la même carène pour une version croisière, l'Océanis, et pour un modèle plus performant, le First. Seule petite différence, une jupe légèrement tronquée et un franc-bord rehaussé pour l'Océanis.

La différence est flagrante par petit temps

alors que la tendance, sur certaines unités plus orientées vers la régates, est de réduire cet écart pour obtenir un bateau plus ardent.

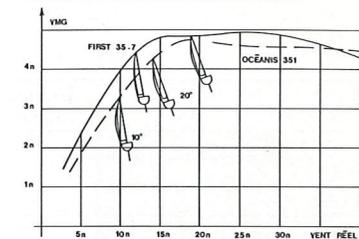
Pas de surprise au niveau des plans de voilure, avec des triangles avant équivalents, mais un mât beaucoup plus haut pour le First qui bénéficie d'un gréement fractionné et donc d'une grand-voile nettement plus importante. Cet écart de surface se traduit naturellement sur l'ordinateur par des prédictions de vitesses beaucoup plus favorables par petit temps pour le First qui prend près d'une heure sur le parcours de 20 milles à l'Océanis, un résultat très théorique car l'on peut imaginer que l'Océanis, plutôt que de louvoyer contre 5 nœuds de vent réel, préférera assurer 6 nœuds au moteur. Par vent médium (10 nœuds) les bateaux se rapprochent, en particulier au portant, et le First ne prend plus que 20 minutes sur le parcours total grâce surtout à sa nette supériorité au louvoyage. Dans la brise enfin, le 35.7 et le 351 sont très voisins, le First prenant encore l'avantage au près et sous spi, grâce à sa quille plus profonde et à un spi plus grand. Alors que le programme VPP donne un très léger avantage à l'Océanis, au bon plein et au large. Les courbes qui représentent le VMG au près et plein vent arrière confirment l'avantage important du First au louvoyage par petit temps.

On remarque également que les gîtes de 10° et 20° sont atteintes beaucoup plus tard sur l'Océanis. Soit un confort non négligeable pour un bateau de croisière.

Les deux bateaux sont pourvus de formes arrière généreuses profitant aux emménagements intérieurs. Seule différence, la jupe de l'Océanis (au premier plan) est légèrement tronquée et le franc-bord est rehaussé.

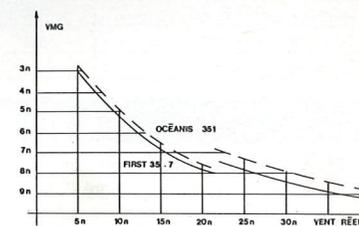


## VMG AU PRÈS



Les deux courbes tracées représentent le gain au vent (VMG) obtenu par chacun des voiliers pratiquant le meilleur compromis cap/vitesse au louvoyage. En abscisse, la vitesse du vent réel. La courbe propre à chacun des bateaux analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse de vent donnée. Elle donne également des indications concernant la gîte optimale pour obtenir la meilleure progression. Elle permet de vérifier que ces deux bateaux gîtent de façon tout à fait analogue, mais nettement plus tôt pour le First 35.7 plus voilé que pour l'Océanis 351 plus raide. Pour ces deux croiseurs il faudra toujours réduire avant d'atteindre 30° de gîte, et cela quelle que soit la force du vent pour qu'ils puissent atteindre leur meilleur VMG.

## VMG AU PORTANT



Les deux courbes représentent le gain obtenu dans le sens du vent par chacun des deux voiliers naviguant de part et d'autre du plein vent arrière pour obtenir la meilleure progression. En abscisse, la vitesse du vent réel (ne pas confondre avec celle du vent apparent indiquée par l'anémomètre). La courbe propre à chacun des bateaux analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse de vent donnée. Jusqu'à vingt nœuds environ, le spi est hissé, au-dessus il est affalé. La discontinuité que l'on distingue sur les courbes correspond donc à une chute brutale de la vitesse au moment de la manœuvre d'affalage de cette voile.

## First 37.5 - Océanis 351 20 MILLES SUR ORDINATEUR

### LÉGÈRE BRISE (5 nœuds de vent réel)

Allure	Gisement du vent	Océanis 351	First 35.7
Louvoilage (VMG près)	0°	1,87	2,36
Bon Plein	45°	2,87	3,63
Largue	90°	4,62	4,98
Grand Largue	135°	3,79	4,12
Vent arrière (VMG portant)	180°	2,78	3,01
Temps du parcours		6 h 22'47"	5 h 29'06"

### PETITE BRISE (10 nœuds de vent réel)

Allure	Gisement du vent	Océanis 351	First 35.7
Louvoilage (VMG près)	0°	3,4	4,1
Bon Plein	45°	5,34	6,12
Largue	90°	7,08	7,29
Grand Largue	135°	6,49	6,76
Vent arrière (VMG portant)	180°	5,06	5,35
Temps du parcours		3 h 38'32"	3 h 19'10"

### BONNE BRISE (20 nœuds de vent réel)

Allure	Gisement du vent	Océanis 351	First 35.7
Louvoilage (VMG près)	0°	4,77	4,83
Bon Plein	45°	7,11	7,04
Largue	90°	8,28	8,07
Grand Largue	135°	8,66	9,02
Vent arrière (VMG portant)	180°	7,52	7,74
Temps du parcours		2 h 44'28"	2 h 43'29"

## LA MECANIQUE

Surprise. Après une facile sortie du cat-way malgré l'étroitesse de la passe qui nous a obligés à jouer plusieurs fois la gamme « marche avant - marche arrière », le 351, en gagnant la baie de Port-la-Forêt, nous étonne par sa capacité à aller tout droit au moteur, barre dans l'axe. Poussé par son 28 ch assurant 7,5 nœuds de moyenne en régime croisière, le 351 profite pleinement de l'hélice tripale fixe qui lui donne ce parfait équilibre et transmet également toute la puissance du moteur. Une mécanique qui sait, par ailleurs, se montrer discrète à l'intérieur grâce à une isolation efficace par mousse alvéolée. Ce point fort correspond parfaitement au programme du bateau qui est doté d'un réservoir de 70 litres, soit une capacité curieusement inférieure de 10 litres à celle du 35.7. Ce dernier, muni du même moteur mais d'une hélice bec de canard,

montre logiquement moins d'aisance mais reste cependant parfaitement manœuvrant avec un mouvement de giration très court. Différence supplémentaire entre les deux bateaux : le frein de l'hélice tripale s'ajoutant au « skeg » en polyester, moulé avec la coque, qui protège la ligne d'arbre sur le 351.

Si les deux tableaux électriques sont de même et bonne facture, il semble que le propriétaire doive ajouter une troisième batterie sur le 351, les deux de 60 ampères, si elles suffisent pour le 35.7, sont à l'évidence un peu justes pour une utilisation intensive de tout l'appareillage électrique du bord.

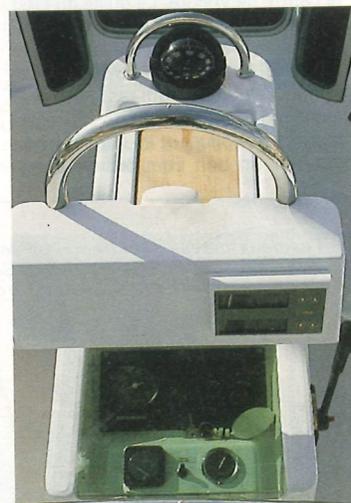
Les deux bateaux s'avèrent aussi complets l'un que l'autre, le 351 bénéficiant juste de petits plus comme un robinet mitigeur d'eau douce sous pression et d'une douchette de cockpit qui fait défaut sur le 35.7.



Le 35.7 est un très bon marcheur au près du fait de sa quille profonde et d'un gréement plus élané que son presque jumeau.



L'Océanis 351 souffre au près d'une grand-voile à enrouleur et de rails d'écoute de génois moins rentrés que le First.



Le chef de bord de l'Océanis bénéficie d'une console de barre regroupant tous les répéteurs d'instruments et les commandes du moteur.

## VIE A BORD

### Deux styles pour une coque

Avec les mêmes volumes intérieurs, puisque les carènes sont identiques et les espaces sous le pont similaires, le chantier Bénéteau a réussi à différencier l'ambiance intérieure de ces deux versions qui présentent pourtant les mêmes agencements. Les deux modèles essayés disposaient de trois cabines correspondant à la version dite « charter » qui, dans un 35 pieds aux volumes généreux, passent très bien. Le seul inconvénient réside dans le cabinet de toilette qui apparaît un peu juste en volume. Les versions propriétaires à deux cabines offrent une très nette amélioration du confort en proposant une véritable salle de bains où il est possible de prendre une douche sans se contorsionner.

Bien qu'occupant le même espace, les deux cabines arrière sont légèrement différentes, le First jouant toujours sur les courbures qui diminuent un peu la surface des couchettes doubles : 1,40 m de largeur à l'entrée contre 1,50 m à l'Océanis, 2 m de long contre 2,05 m pour une même largeur aux pieds (1,20 m). La hauteur couchette/fond de cockpit atteint 58 cm sur l'Océanis contre 53 cm sur le First. Les rangements sont sensiblement identiques mais pour ces deux modèles « charter », l'accès à la cabine bâbord apparaît plus aisé car, sur tribord, la salle de bains limite l'ouverture.

Mais c'est au niveau du carré que les différences d'ambiance sont les plus marquées, le First 35.7 jouant

toujours sur le mariage des matériaux avec un acajou rouge, un plafond moulé gris métallisé, des mains courantes en inox ou en alu et des tissus blancs. Le First se caractérise par son

**Moderne  
contre classique  
mais tout aussi  
confortable.**

carré en long, symétrique autour de la table centrale. En revanche, l'Océanis 351 adopte la dissymétrie avec sa table décalée sur tribord et sa banquette en U qui fait face à une cuisine en long. De ce fait, la cuisine est plus spacieuse avec plus de rangements et une glacière plus volumineuse (130 litres contre 100 litres) et la circulation vers la cabine avant plus aisée. L'espace étant le même, le carré est plus réduit et l'équipage est plus serré à six autour de la table de l'Océanis.

Il en est de même au niveau de la table à cartes positionnée à bâbord sur l'Océanis, avec une table de 70 cm de large sur 57 cm de long offrant plus d'équipets et un meilleur confort à la gîte. A l'inverse, le First 35.7 déporte la table à cartes entre le cabinet de toilette et la banquette du carré tribord, le navigateur étant positionné à l'envers de la marche du bateau. L'absence de rangement et une table de 63 cm de large sur 47 cm de long n'augmentent pas le confort du navigateur qui est peu à l'aise au près tribord amures. La cabine avant est sensiblement identique, la différence portant sur le volume des placards et penderies plus spacieux sur l'Océanis qui concède en revanche 5 cm de longueur de couchette (1,95 m contre 2,00 m) au First 35.7.

#### First 35.7

**BIEN** La luminosité latérale. L'aération dans le carré. Le mariage des tons et des matériaux.

**MAIS** Une clarté réduite dans les cabines arrière. Une circulation vers l'avant moins aisée. Une table à cartes restreinte.

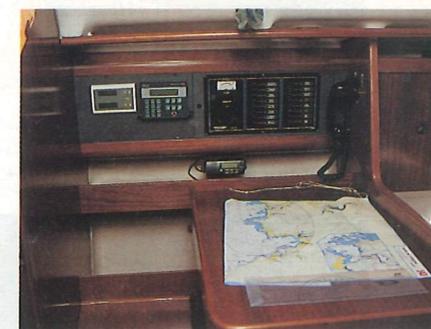
#### Océanis 351

**BIEN** Une vaste cuisine en long. Une table à cartes pratique. La luminosité verticale.

**MAIS** Un cabinet de toilette exigü (charter). Un carré plus réduit. Une aération moins efficace.



La table à cartes du First, positionnée à l'envers de la marche du bateau, est dépourvue de rangements et moins confortable pour le navigateur.

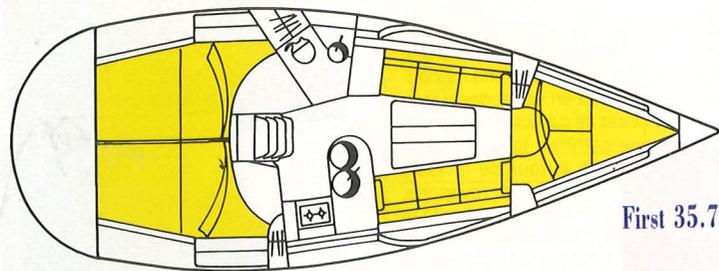


L'Océanis offre au navigateur une table à cartes bien pensée avec des équipets et une meilleure position à la gîte.



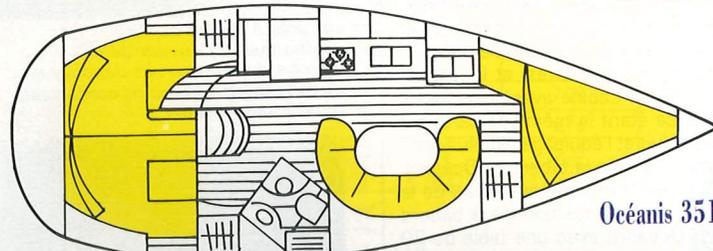
Sur l'un et l'autre, la taille du cabinet de toilette apparaît un peu juste dans les versions charter.

**First 37.5 - Océanis 351**  
**PLANS**  
**D'EMMENAGEMENTS**



**First 35.7**

Avec les deux cabines arrière, la disposition des emménagements est similaire mais le First, du fait de ses formes arrondies, offre des couchettes moins spacieuses et des rangements moins volumineux que l'Océanis.



**Océanis 351**

Avec la cuisine face au carré, l'Océanis montre une disposition du volume central plus courant sur des bateaux plus longs. A noter, la place réservée aux penderies dans chacune des cabines.



Sur la banquette en U de l'Océanis, les six équipiers seront relativement serrés. L'intérieur est plus lumineux que sur le First mais la décoration est beaucoup plus classique.

Le mariage de l'acajou rouge, du plafond gris métallisé, de l'inox et de l'aluminium des mains courantes et du tissu blanc des coussins est une belle réussite donnant une atmosphère moderne à l'ensemble.



Faisant face au carré, la cuisine de l'Océanis est très spacieuse avec de nombreux rangements, une glacière volumineuse et un grand plan de travail, sans doute plus pratique au mouillage qu'en mer.

La cuisine en L du First ne bénéficie que d'un petit plan de travail et d'une glacière de 100 litres mais les tiroirs sont généreusement distribués et le cuisinier pourra se caler facilement.



**CONCLUSION**

Cette déclinaison d'une même carène sur deux modèles, au programme différent, s'avère réussie puisque les performances sont très satisfaisantes pour l'Océanis 351, orienté vers la croisière côtière et familiale, et bonnes pour le First 35.7, plus axé sur la course-croisière. La stabilité de route de cette carène est excellente à toutes les allures et la barre toujours douce. Avec son important volume arrière, la carène offre un espace intérieur très agréable où les deux cabines arrière contenteront les plus exigeants des plaisanciers. Le choix de deux agencements spécifiques, d'un design et d'une organisation du plan de pont particuliers s'avèrent judicieux pour bien démarquer ces deux versions qui renouvellent harmonieusement la gamme Bénéteau en apportant un confort supérieur à leurs prédécesseurs sans remettre en cause le potentiel sous voiles. D. BOURGEOIS, N. RAYNAUD et R. TRISTAN ■