



Béniguet

Un petit bijou

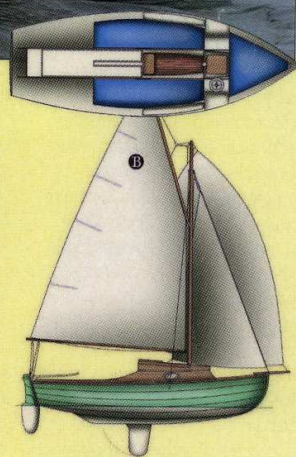
Des onze bateaux présents, le Béniguet a fait l'unanimité. Chacun des participants, qu'il soit régatier ou paisible croiseur, s'accordant à reconnaître dans ce dériveur lesté de 5,85 m, gréé comme le Skellig 2 en houari, que son constructeur n'avait commis aucune faute de goût. Certes, il est bon de préciser que le Béniguet, frère aîné du Stirven, était de toute la bande le seul voilier à clins construit en contreplaqué époxy par le chantier Grand Largue. N'empêche ! Que ce soit au plan de la finition, du choix de l'accastillage, du gréement, des espars, tout frisait le presque parfait. Mieux, en présence de son constructeur, Pierre-Yves de la Rivière et de son architecte,

François Vivier, barrer le Béniguet rimait avec bonheur même s'il ne s'agissait que de sa première sortie. Aucune importance. Tout tombait pile poile. Certes, nous avons été prudents. Nous n'avons pas hésité à prendre un ris dans la grand-voile dès que le vent avait tendance à forcer. Mais que l'on porte la grand-voile haute ou arisée, la carène reste en toutes circonstances parfaitement équilibrée et rapide. Plus performante que celle du Skellig 2 qui disposait pour l'occasion de voiles de qualité moyenne.

Un juste équilibre

De plus, ce qui ne gêne rien, c'est le look du Béniguet que l'on doit d'une part à sa largeur modérée, à ses élancements, mais aussi à ce juste équilibre entre la taille du cockpit et le rouf. Le premier est long et étroit. Plus étroit que celui du Skellig. Il permet sans aucune difficulté de barrer assis sur le banc au vent, dos calé contre l'hiloire, pieds bloqués contre le banc sous le vent. Si les bancs se sont montrés un peu glissants, ils révèlent, une fois enlevés, deux grands coffres profonds et très vastes capables par exemple de recevoir le moteur hors bord. Performances obligent, c'est dans cette configuration que nous avons navigué. En balade, il est plus sage de l'installer dans le puits situé dans la partie arrière du cockpit, zone sans banc étu-

diée pour y fixer la nourriture ou accéder facilement au tableau arrière. Ce dernier reçoit une très belle barre d'écoute en bronze complétée par un palan de grand-voile dont chaque extrémité revient sur un taquet coinçant. C'est simple, élégant et ça marche. Tout comme fonctionne très bien le foc monté sur un emmagasineur en bronze fabriqué, à l'image de tout l'accastillage, par la société britannique Classic Marine. Très pointilleux, le chantier Grand Largue a également soigné le système de relevage et de descente du safran et fait preuve d'ingéniosité en adoptant pour le mâtage un système astucieux évitant l'utilisation d'un axe. En fait si critique il devait y avoir, elle porterait sur un point de détail décelable sous le rouf. La mauvaise inclinaison du dossier une fois que l'on est assis sur les banquettes du carré faisant office de couchettes. Elles sont généreuses (2,25 m de long) et complétées par une autre surface de couchage sur l'avant pouvant recevoir deux enfants. Reste qu'un tel tableau de



BENIGUET

Long. coque : 5,85 m. Long. flot : 5,25 m. Largeur : 2,10 m. Lest : 150 kg. Dépl. : 700 kg. TE : 0,43/1,20 m. SV au près : 20,30 m². Génois : 5 m². GV : 15,30 m². Spi : 15 m². Arch. : F. Vivier. Mat. : CP époxy. Prix : 30 800 € avec GV et 2 focs.

louanges a un prix : 30 800 € pour un Béniguet équipé d'un pont en contreplaqué et non en pin d'Orégon. Il ne fait que refléter la qualité de travail du chantier Grand Largue et le soin apporté au choix des matériaux et des équipements sélectionnés.



Pratique

- Le système de mâtage
- Le cockpit et son système d'écoute de palan de grand-voile



Pas pratique

- Quand on est assis sur les banquettes du carré, l'hiloire fait mal au dos

La partie avant est équipée d'un coffre pour le WC chimique et permet de coucher un enfant, voire deux.

