

MONDADORI FRANCE

Bateaux **Bateaux**

Mai 2008 • N° 600 • 5 €

1958-2008

NUMÉRO ANNIVERSAIRE

La grande histoire
de la plaisance

Les bateaux mythiques

Les marins de légende

Les grandes heures
de la course au large

Toute l'évolution
de la technologie



50 ans
de passion

France métr. : 5 € - DOM : 6 € - BEL : 5,70 € - CH : 10 FS - CAN : 8,95 \$CAN - ESP : 5,90 € - GR : 5,90 € - ITA : 5,90 € - LUX : 5,70 € - MAR : 60 DH - PORT. CONT : 5,90 € - TOM Avion : 1400 XPF - TOM Surf : 800 XPF - TUN : 7,7 DTU

www.bateauxonline.fr

M 01200 - 600 S - F: 5,00 € - RD



A LA BARRE DU FIRST 30

A un moment de la plaisance où la différenciation entre voilier de croisière et voilier de course semble quasi inéluctable, Beneteau tente, avec le First 30, de réconcilier les deux formules.

Un excellent palmarès sportif et cent unités construites la première saison confirment le caractère judicieux de ce choix que le trophée du bateau de l'année vient consacrer.

Pour leur premier croiseur rapide, les chantiers Beneteau, spécialisés depuis toujours dans les coques de pêche promenade et les voiliers mixtes, n'ont pas opté pour la facilité avec un « brave » bateau, sans aucune prétention sportive. En reprenant la coque de l'Impensable, ce half tonner d'André Mauric dont la construction avait été suspendue par le chantier d'origine pour des motifs financiers, ils se sont assurés deux atouts importants. D'une part, les performances de la carène étaient largement confirmées, d'autre part, l'utilisation d'une coque existante devait leur permettre de limiter les investissements pour obtenir un prix compatible avec une grande diffusion.

En fait, même la coque a été modifiée dans ses formes arrière, un bustle plus fin et un nouveau safran ayant été dessinés pour améliorer le comportement aux allures portantes, seul point faible de cette carène travaillée autant pour la jauge que pour la vitesse pure.

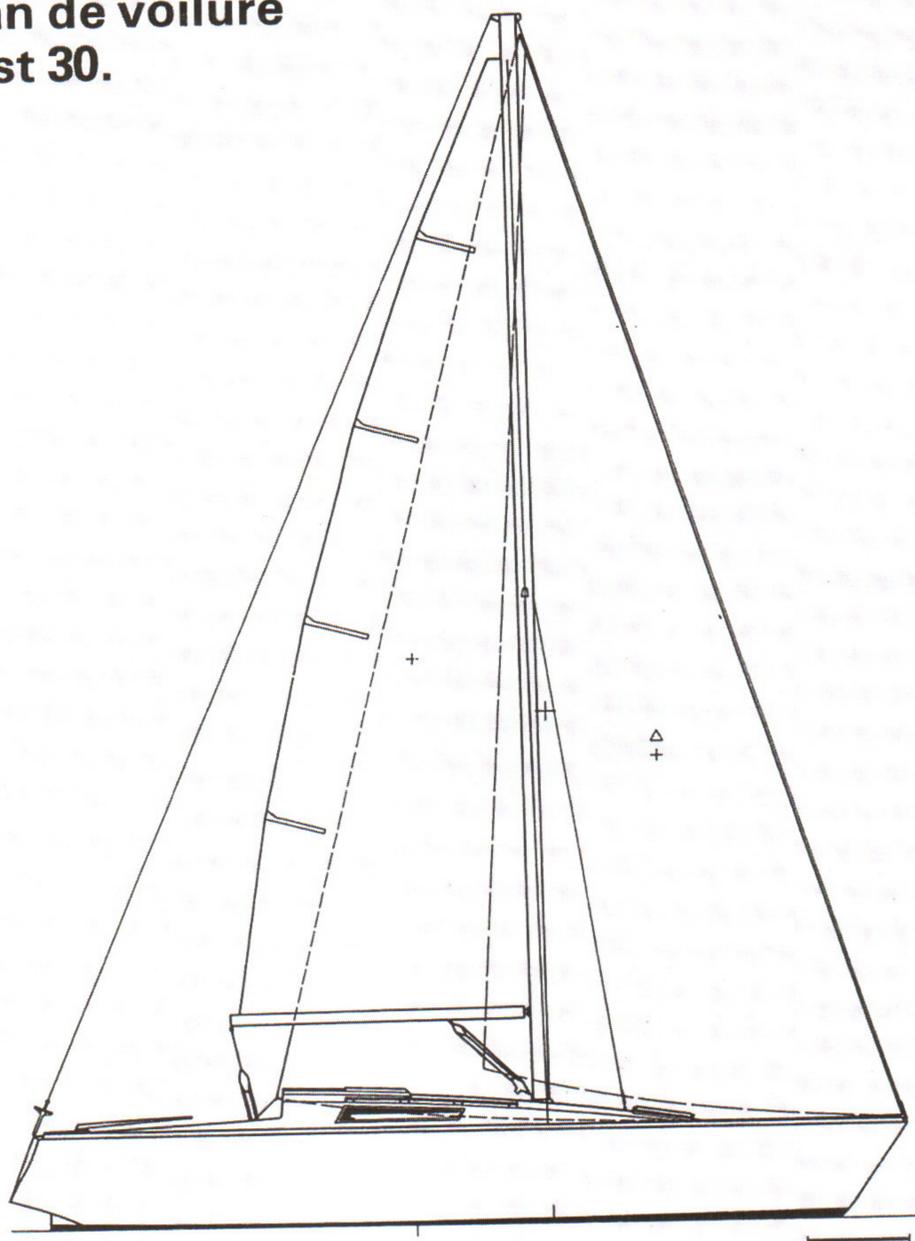
Conception, construction

En matière de déplacement, le First 30 peut être considéré comme un bateau plutôt lourd, particulièrement si on le compare avec les dériveurs ultra-légers de la dernière génération de half-tonners. Pour un programme polyvalent comportant une bonne partie de croisière, l'avantage d'un meilleur confort se double de la garantie d'une bonne solidité. Sur la bascule, en condition de jauge, le chiffre relevé de 3400 kg correspond parfaitement aux indications du plan. Une partie non négligeable de ce poids est constituée par le lest qui atteint 1700 kg, soit plus de 50 % du poids à vide.

Le constructeur propose deux types de lest différents en fonte ou en plomb. Ce dernier n'augmente le tirant d'eau que de six centimètres, mais un profil beaucoup plus mince lui confère un meilleur rendement. En revanche, il ne permet pas d'échouer le bateau comme l'aile-ron en fonte qui comporte une semelle courte mais horizontale. Il nous faut également signaler une différence de prix non négligeable

entre les deux versions. Le chantier recommande très vivement le plomb à tous les propriétaires qui veulent courir. Il semble en effet que l'amélioration du comportement soit très sensible. Il existe souvent une différence importante entre les performances des prototypes et celles des coques de série, due à des impératifs de construction et de prix de revient. Comme nous avons pu le constater au

Plan de voilure
First 30.





1978

A LA BARRE DU FIRST 30

chantier, le First 30 échappe à cette règle; toutes les coques bénéficient de la même attention dans la répartition des tissus et des renforts afin d'obtenir une bonne rigidité sans poids inutile. Pour les fonds, le constructeur utilise des feutres microballons, matériau de plus en plus employé pour les coques de compétition tandis que des bandes de tissu unidirectionnel sont disposées, longitudinalement et transversalement, pour encaisser les efforts du gréement.

Le tissu unidirectionnel est également employé pour obtenir un varangage impressionnant par son échantillonnage destiné à absorber le travail du lest. Celui-ci est fixé par dix boulons de 20 mm de diamètre serrés par un outil pneumatique dont la puissance nous étonne chaque fois, bien que cette technique soit utilisée pour tous les bateaux du chantier. Le First 30 n'est pas contremoulé à proprement parler, mais un grand bloc d'emménagements comprenant la cuisine et les couchettes du carré est scellé à la coque de façon très soignée, afin de participer à la rigidité. De même, la jonction pont-coque, boulonnée sur un rail de fargue en alliage léger, reçoit plusieurs tissus de scellement. Les cloisons en contreplaqué de 15 mm sont également fixées à la coque par du tissu de verre et de la résine sur leurs deux faces. Si l'on ajoute à cela de sérieux renforts pour l'accastillage comme les plaques en alliage léger épaisses de 7 mm sous les taquets d'amarrage, la construction du First 30 peut satisfaire les amateurs les plus difficiles.

Pont, cockpit, accastillage

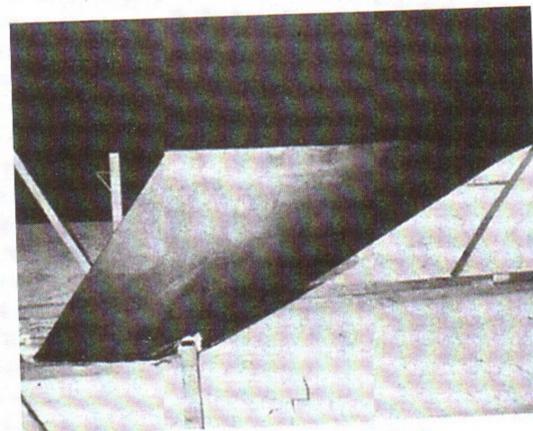
Le plan de pont du First 30 correspond à sa vocation plutôt sportive. Son rouf peu saillant décroît progressivement en hauteur et en largeur jusqu'à la baille à mouillage. Au maître bau, grâce au frégatage important, la largeur des passavants atteint 50 cm. Avec l'accastillage complet nécessaire pour tirer parti du bateau, on ne peut pas dire cependant que le pont soit parfaitement dégagé. Néanmoins, la circulation des équipiers ne pose pas de problèmes particuliers d'autant plus qu'ils disposent d'un antidérapant relativement efficace, d'un cale-



Au portant, la trinquette augmente la vitesse d'environ 1/2 nœud, vent de travers.



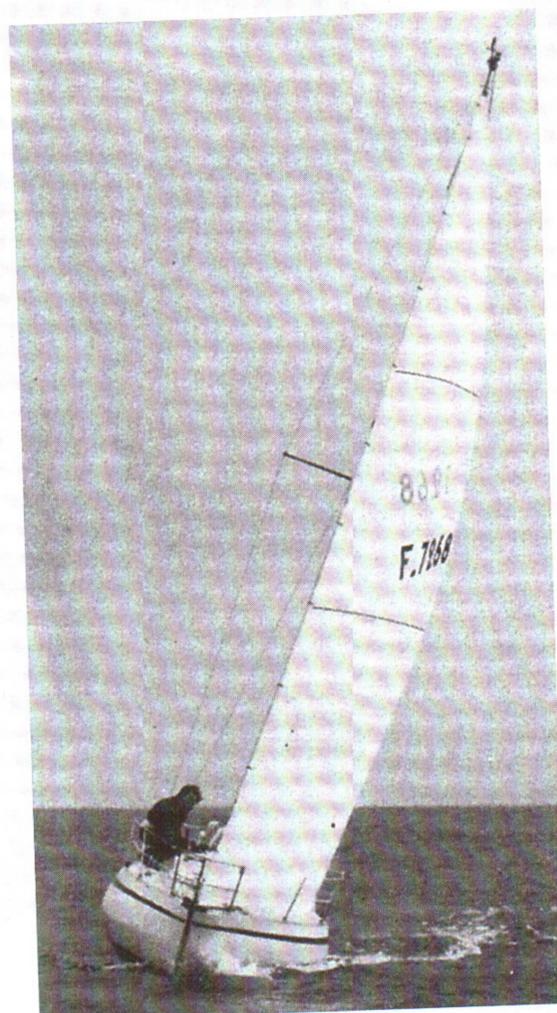
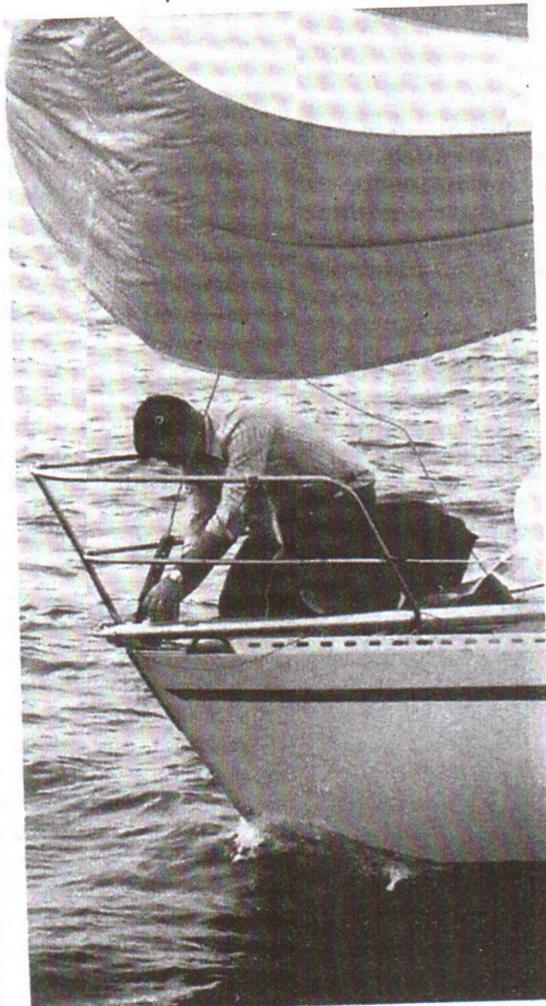
Sur le lest en fonte, on voit les fenêtres permettant de mettre les écrous au boulonnage.



Le lest en plomb présente une pente avant très forte qui réduit nettement sa surface mouillée.

L'absence d'élançement avant procure une surface très confortable pour travailler.

Le bateau, vu de face, présente un frégatage caractéristique.



A LA BARRE DU FIRST 30

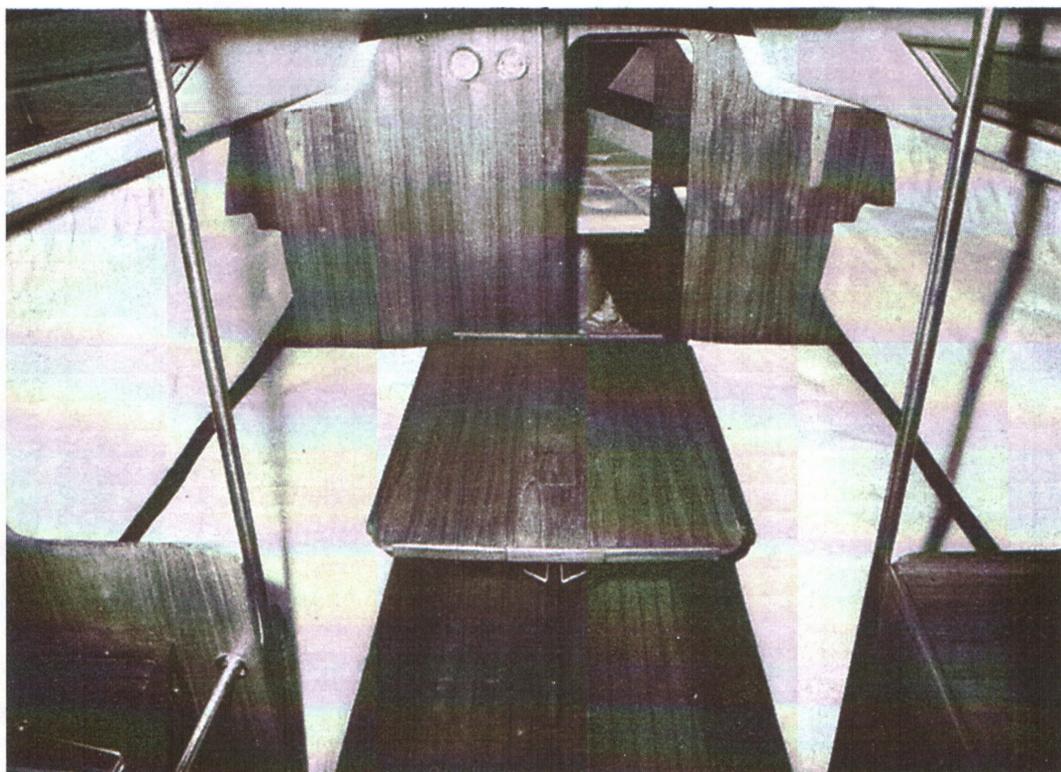
pieds tout autour du pont et de deux mains courantes en bois sur le rouf. En raison des formes arrière assez étroites, adoptées pour des raisons de jauge, le cockpit ne va pas jusqu'au tableau arrière. Les hiloires adoptent une forme concave pour augmenter un peu l'espace au niveau des winches. De ce fait, leur partie supérieure se trouve trop près des filières pour que l'on puisse s'adosser confortablement à la gîte. Entre le panneau protégeant le canot de survie à l'arrière et un bridge-deck assez large sur lequel est fixée la barre d'écoute, la longueur de banquette disponible mesure 1,10 m, c'est-à-dire que le cockpit accueille facilement le barreur et un ou deux équipiers, mais guère plus. On peut remarquer cependant que ses dimensions sont très agréables à la mer et que les lattes de bois des banquettes sont plus confortables que des surfaces en plastique.

L'accastillage d'origine très complet comporte deux gros winches d'écoute, deux winches de drisse et un winch pour le système de prise de ris rapide avec bloqueur sur la bôme. Tout l'accastillage de spi est, comme d'habitude, en supplément, mais le mât est équipé d'origine pour recevoir deux drisses et deux balancines. Nous avons également noté la drisse de gènois en kevlar qui remplace, semble-t-il, avantageusement le câble métallique.

Les accessoires de mouillage inspirent confiance en ce qui concerne la solidité. Le grand coffre avant qui permet de ranger l'ancre et les amarres se remplit, à bonne vitesse, par son trou de vidange. Il serait bon de munir cet orifice d'un déflecteur pour éviter ce phénomène, heureusement sans danger.

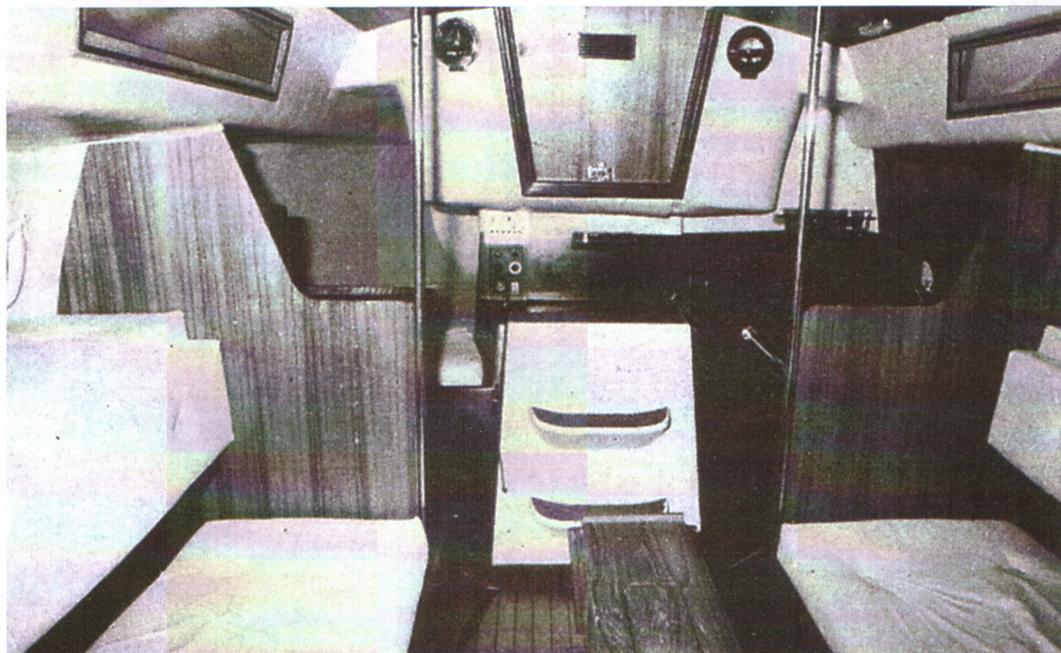
Emménagements

Pour les emménagements du First 30, le chantier Beneteau semble avoir tenu à n'accepter aucun compromis entre la « petite maison » au port et les impératifs de la vie en mer. Il plaira donc à tous ceux qui sont revenus de la dînette si agréable pour l'apéritif, mais qui rend le séjour dans le carré impossible à la gîte. La disposition très classique comporte une cuisine, une table à cartes, de part et d'autre de la descente et un carré à quatre



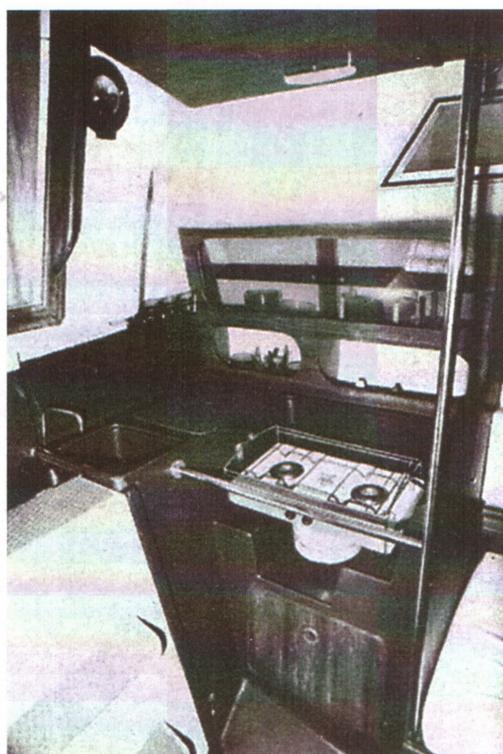
Au repos, la partie repliée des couchettes supérieures forme un dossier confortable masquant les équipets.

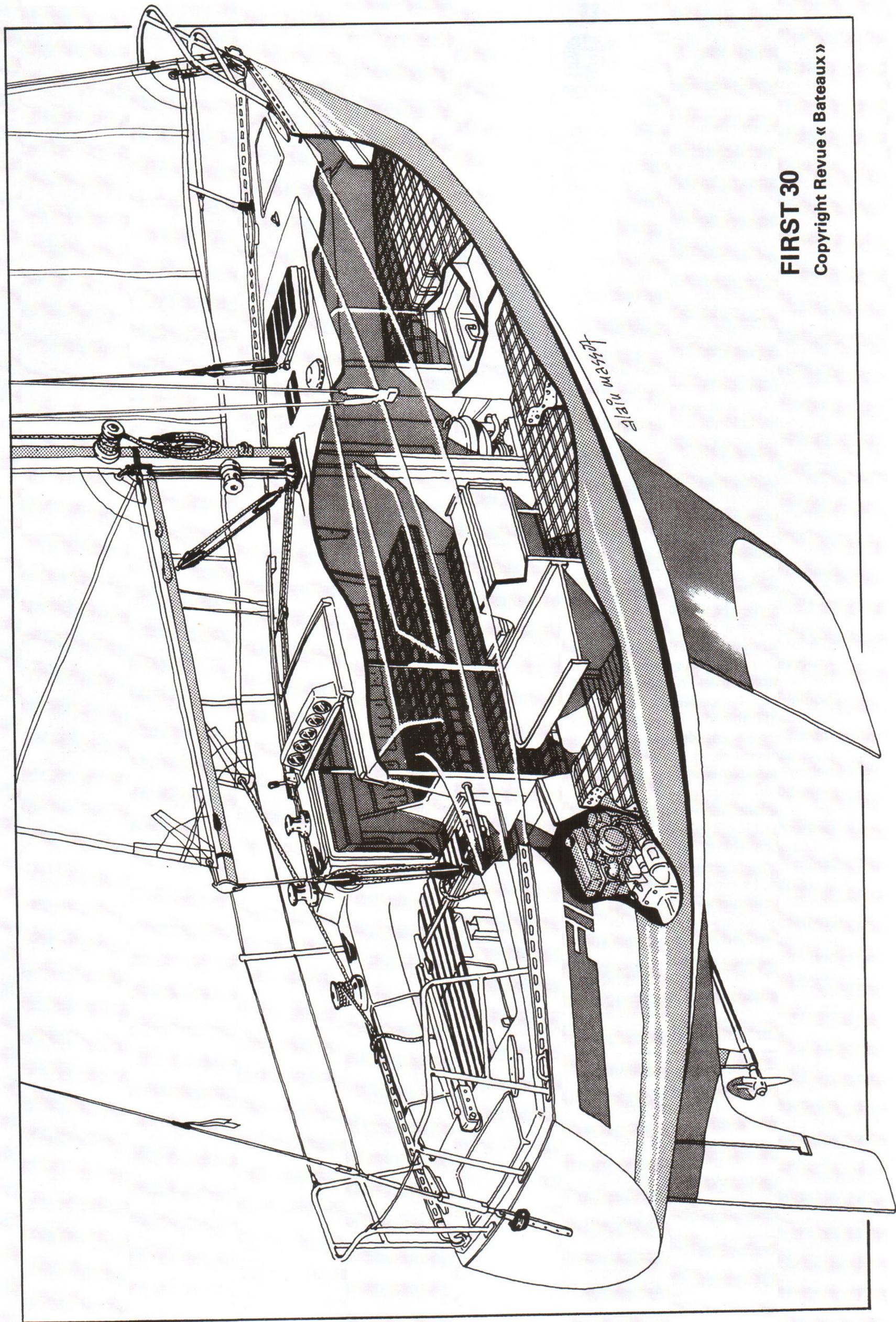
La descente est bien étudiée avec des marches anti-dérapantes, des poignées et deux épontilles tubulaires.



Une cuisine de taille modeste, mais fonctionnelle avec réchaud à cardans.

Le nouveau dessin de la table à cartes agrandit l'accès à la couchette





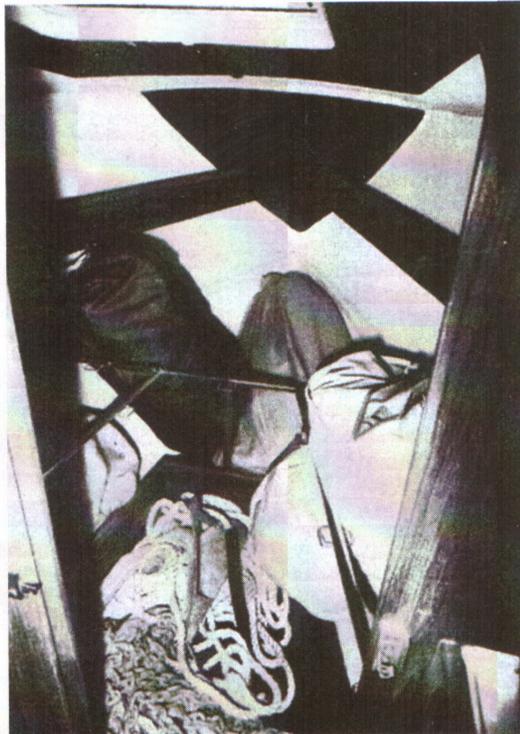
FIRST 30
Copyright Revue « Bateaux »

A LA BARRE DU FIRST 30

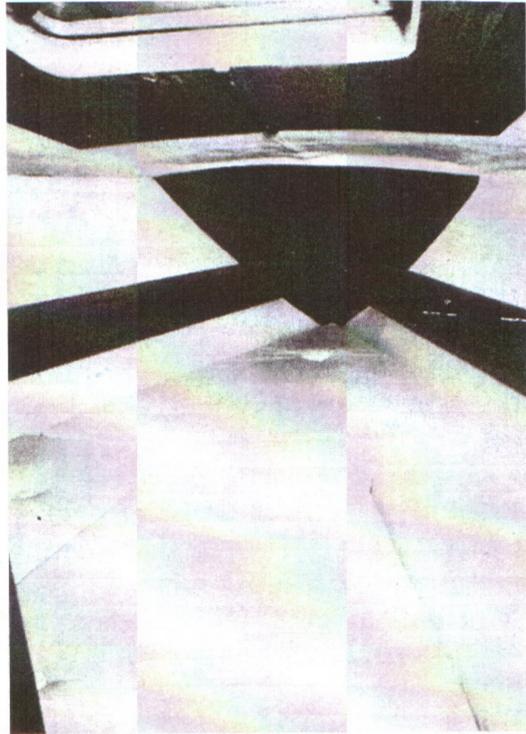
couchettes de mer. On sait qu'au dessous de trois mètres de largeur, il est très difficile de caser des couchettes superposées. L'architecte a tourné l'obstacle avec un système de dossiers capitonnés qui, en position relevée, agrandissent les couchettes supérieures. Curieusement, la largeur de ces quatre couchettes varie de plusieurs centimètres, la plus étroite étant la couchette inférieure babord.

La couchette la plus large est celle du navigateur. Son accès n'est toutefois pas facilité par la présence de la table à cartes. Celle-ci a cependant été modifiée depuis l'été dernier et son angle arrondi permet un passage plus commode. Comme nous l'avons souvent réclamé, le réchaud à cadran est protégé par un tube fixe qui permet au cuisinier de travailler sans crainte. Dans l'ensemble, la cuisine est convenablement équipée avec un évier, une glacière et plusieurs équipets de rangement. La place réservée au stockage des vivres reste pourtant assez limitée. On peut regretter aussi l'absence de plan de travail lorsque le réchaud fonctionne et que l'on ne puisse pas le couvrir de la planche destinée à lui servir de couvercle. En revanche, tout ce bloc en plastique moulé se nettoie très facilement.

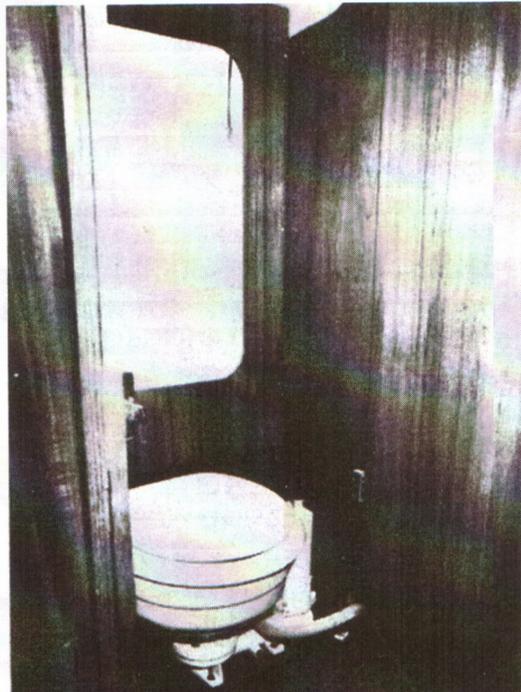
La largeur du couloir central a permis d'installer une table fixe à deux abatants, dont la partie centrale comporte un rangement pour les bouteilles qui libère les casiers de la cuisine. Sensibles à ce genre de raffinement, nous comprenons moins bien que le constructeur lésine sur une deuxième main courante au plafond du rouf que les utilisateurs des couchettes babord apprécieraient certainement. La hauteur sous barrots atteint 1,84 m à l'aplomb du capot de descente. Sous le rouf, elle varie entre 1,82 et 1,68 m de l'arrière à l'avant du carré, étant à peine inférieure à cette dernière mesure dans le compartiment toilettes. Ce local nous a toutefois paru agréable à utiliser grâce à une bonne largeur permettant de s'isoler, avec les deux portes coulissantes, sans souffrir de claustrophobie. Le poste avant mérite une mention spéciale. En effet, ses coussins montés sur des tubes peuvent être débarqués en course. On dispose alors d'une



En course, le poste avant transformé en soute à voiles accueille aussi l'ancre et la chaîne pour alléger l'étrave.



Avec ses matelas installés, ce même poste avant devient une confortable cabine à couchette double.



Une penderie classique fermée par un rideau derrière le w.c. marin.

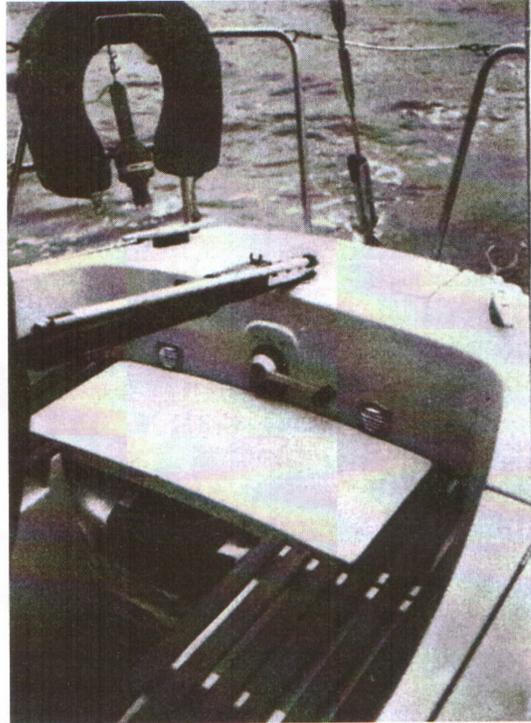


Un cabinet de toilette spacieux et bien présenté pour un bateau de performance.

Un cockpit de taille moyenne, mais de proportions très confortables.



Le levier qui commande les gaz et l'inverseur se trouve sous la barre.



1978

A LA BARRE DU FIRST 30

soute à voiles, digne de celle d'un prototype. Contraste plaisant : une fois les matelas installés, cette cabine prend l'aspect confortable d'un poste avant de croiseur familial.

S'il fallait apporter quelques restrictions à cette description, nous pensons que le First 30 manque un peu de rangements d'accès aisé pour les affaires personnelles de l'équipage, malgré une penderie et divers coffres et équipets.

Sur le plan de la présentation, l'association du teck et du skaï clair, habillant les matelas et les bordées, donne un ensemble assez lumineux et de présentation soignée.

Performances et qualités marines

Le First 30 est équipé normalement d'un petit moteur diesel monocylindre de 6,5 CV qui suffit pour les manœuvres de port et les jours de calme plat. Il faut s'habituer à la position de la commande mono-levier, fixée sous la barre en travers. Toutefois, cet emplacement évite les interférences avec les écoutes, assez fréquentes lorsque ce levier se trouve sur la façade des barres de cockpit.

Déjà au moteur, on se rend compte de l'efficacité du safran, de l'importance de l'erre et du pied dans l'eau de la carène. Compte tenu de la puissance modeste, il faut compter sur cinq nœuds à peine en vitesse de croisière, malgré une vitesse de pointe dépassant 6 nœuds. Une fois les voiles envoyées, on se rend compte rapidement qu'il s'agit d'un faux problème.

En effet, bien voilé, le First 30 démarre à la moindre risée et atteint rapidement une vitesse intéressante. C'est ainsi que nous sommes remontés des Sables d'Olonne à Noirmoutier à plus de quatre nœuds de moyenne par un vent de force 0 à 2, ayant été en calminés pendant près de deux heures.

Il faut bien sûr sortir le « grand jeu » dans ces conditions et utiliser les ressources des voiles supplémentaires comme le big-boy ou la trinquette qui fait facilement gagner un demi-nœud. Si l'équipage a du travail sur le pont, le barreur profite à plein de la sensibilité avec laquelle le bateau répond dans ces condi-



Avec son frégatage important le First 30 donne l'impression d'être solidement posé sur l'eau.

Le point de vue du technicien

On le sait, la carène du First est celle du half tonner « Impensable » qui remporta la coupe de l'Atlantique en 1973. Pourtant, le bustle arrière et les appendices ont subi de légères modifications. On a donc affaire, encore une fois, à une carène dessinée pour la jauge IOR : cette conception apparaît immédiatement dans la forme de la maîtresse section avec son fond tronqué par un arrondi, sa grande différence entre les largeurs à la flottaison et hors-tout, ainsi que le frégatage important au-dessus de la mesure de B. Ce frégatage commence très près de l'étrave et ne disparaît qu'au tableau ; avec la tonture horizontale, il est caractéristique de son architecte.

Les formes des sections conduisent à une stabilité initiale peu élevée, s'accroissant rapidement avec la gîte. Il est intéressant de constater la similitude existante entre celles-ci et celles du Zoufri bien que la motivation soit tout à fait différente. Contrairement à la mode actuelle, le brion et les sections avant sont peu profonds.

La courbe des aires est très belle et conduit à un très bon coefficient prismatique. Sous une gîte de 30°, les sections restent bien équilibrées, ce qui laisse présager qu'il en sera de même pour l'ensemble de la carène.

Deux ailerons sont proposés : l'un en fonte et l'autre en plomb. Ce dernier a, bien sûr, une surface latérale et une épaisseur nettement plus faibles pour un poids identique. D'après les études les plus récentes, l'angle du bord d'attaque semble cependant un peu trop incliné. Cet angle est moins marqué sur le lest en fonte qui possède, d'autre part, une semelle plus longue et plus avancée, convenant mieux à la croisière et à l'échouage. Le safran vertical ne comporte un aileron que sur son tiers central, la partie inférieure étant légèrement compensée ; la contre-partie est que cette compensation fournit malheureusement une excellente pince à cordages.

La surface de la voilure est importante, de même que son allongement. Cependant, l'angle du guindant demeure convenable. En revanche, l'angle très fermé que fait le bas-hauban avec le mât provoque dans ce dernier et dans la structure de la coque, des efforts élevés qui nécessitent une construction particulièrement robuste.

Pierre GUTELLE ■

A LA BARRE DU FIRST 30

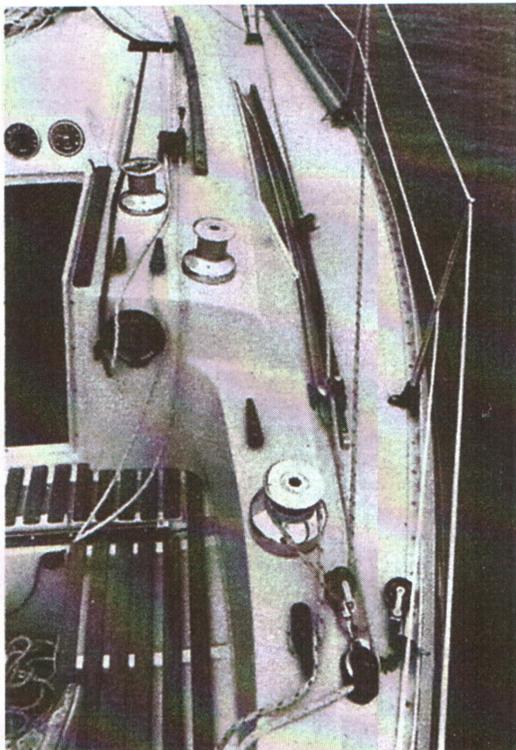
tions, donnant l'impression de créer son propre vent. Il remarque alors également la sensibilité de réaction de la coque aux déplacements des poids, raison de plus pour ne pas la charger d'un gros moteur si l'on fait de la course. L'expérience montre aussi l'influence du réglage de la quête sur l'équilibre à la barre.

Un des gros avantages du First 30 semble résider dans ce mélange un peu contradictoire entre un comportement extrêmement sain, sans surprise et des ressources cachées que l'on découvre peu à peu. Si par petit temps le bateau se déplace vite et sans remuer d'eau, la tenue dans la brise est tout aussi exemplaire. Le cap au près permet de se comparer à la bonne majorité des half-tonners. On porte le génois jusqu'à 12 nœuds à l'anémomètre; à 20 nœuds, il faut prendre le ris de fond, un bon équilibre étant obtenu à vingt-cinq nœuds avec le génois lourd et un ris. Tous ces chiffres indiquent une bonne raideur à la toile, l'angle optimum de gîte se situant autour de 22°. Les mouvements de la coque sont doux et puissants comme sur la plupart des dessins d'André Mauric. Au portant, la modification de l'arrière a totalement résolu les problèmes de contrôle et celui-ci s'avère plus que satisfaisant, le barreur abandonnant rapidement toute appréhension. Il ne faut pas s'attendre à de longs planings avec une carène de ce type. Pourtant la vitesse moyenne est très soutenue et le comportement de la coque permet de porter beaucoup de toile.

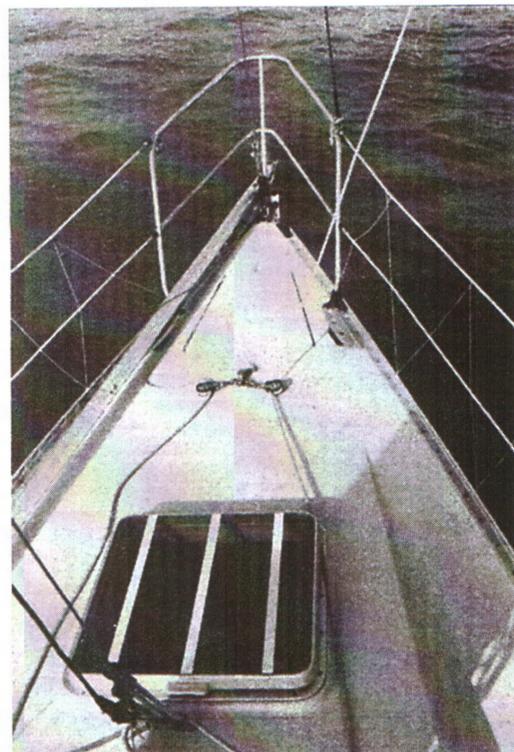
Conclusion

Pour parler en terme financiers, le bilan de l'essai de First 30 se solde par un actif très important représenté par une excellente qualité de construction, un accastillage sérieux ainsi que des performances et un comportement à la mer largement au-dessus de la moyenne. Une seule chose nous intrigue, à savoir l'attrait que cette formule de bateau sans compromis peut exercer sur une large clientèle que l'on soupçonne si souvent d'être plus attachée au port qu'à la mer. Et si beaucoup plus de plaisanciers qu'on ne le croit aimaient les vrais bateaux, particulièrement lorsqu'ils sont moins chers que les autres ?

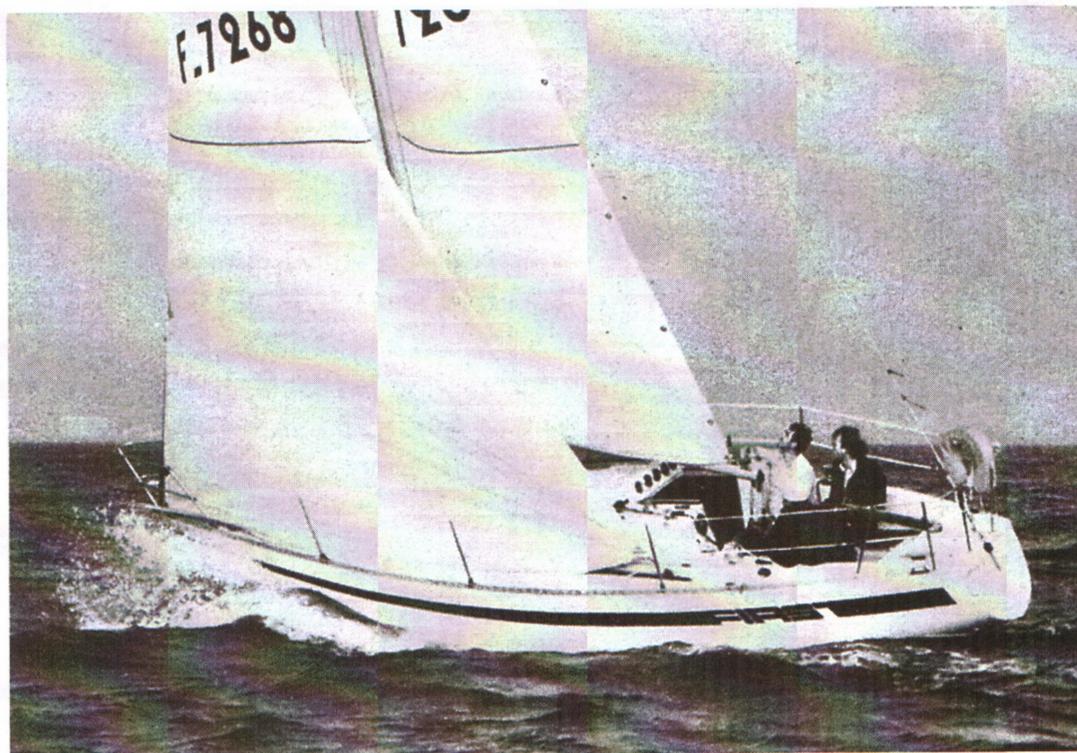
Didier MAUPAS ■



Un accastillage sérieux et bien disposé. Le nécessaire pour le spi fait partie des options.



Le grand capot du poste avant ne réduit pas trop la surface de travail pour l'équipier.



Bateau puissant, le First 30 n'est pratiquement pas ralenti par le clapot et tape très rarement au près.

Avec le spi et le big boy le First 30 porte près de 110m² de voile.

