

Le First sous voiles — gréement élancé de sloop à foc en tête de mât, franc-bord modéré, une seule paire de burres de flèches.

Quand le nom oblige... **FIRST**

Noblesse oblige... Certains noms aussi. Quand un voilier porte le nom redouté de First, il ne peut se permettre de jouer les lanternes rouges. Il se doit d'être le premier ou à tout le moins l'un des premiers de sa catégorie. Nous sommes allés voir ce qu'il en était. Et nous n'avons pas été déçus.

*par Yves Le Chapelain
photos de l'auteur*

Nous quittons le mouillage sous grand-voile. Seule la vaguelette, déplacée par l'étrave, permet de détecter le mouvement. A l'arrière, l'eau se referme comme si rien n'était passé. Le tableau arrière, en U ouvert, supporterait un artifice le rendant plus esthétique.



Impensable, inattendu, invraisemblable, le chantier centenaire qui avait donné naissance à la presque totalité des thoniers et chalutiers de sa région, le chantier des pêche-promenade débonnaires pour navigateurs tranquilles, a lancé son pavé dans la mare aux harengs.

A nous les fils des pêcheurs-promeneurs, à nous les jeunes loups à l'oeil vif, aux cheveux mouillés d'embruns, aux nerfs tendus par la course qu'ils veulent dominer, le First, au nom prédestiné, fils d'André Mauric, est né. Sera-t-il le premier d'une lignée de coureurs, comme les bateaux de pêche traditionnels du grand-père Benéteau se sont succédés pour devenir une grande famille ?

Nous avons pris possession, dans le nouveau port de Croix-de-Vie, du premier First strictement de série qui sortait du chantier, et que les accastilleurs s'affairaient à mâter.

Nez bas sur l'eau, le rouf profilé, tableau arrière inversé, le franc-bord souligné d'une astucieuse bande noire s'évasant vers l'arrière pour inclure le sigle First, tout concourt à une esthétique belle, un peu agressive.

A l'intérieur, l'ensemble est clair et net. Un bateau de course aurait pu se contenter d'être uniquement fonctionnel, il est presque coquet. Beaucoup de bois, couchettes et vaigrages en plastique souple blanc collé. Un coin navigation agréable, une cuisine pas très grande, mais avec tout le nécessaire, la hauteur sous barrots généreuse, tout au moins dans la partie arrière du carré.

Nous nous installons pour les deux ou trois journées que nous allons passer à bord, et essayons les couchettes

confortables, assez larges. Si toilette pose un problème de ha-

Une barre, installée devant chaud de la cuisine, évitera de que accidentellement dans un croulis, et permettra l'installation simple.

La couchette du navigateur tête et épaules, est comme une cabine... 85 centimètres de lar-

Et la nuit tombe sur Croix-d-

Nous appareillons à l'aube, glisse le long de la coque et se r dernière nous, comme si rien passé. Sous grand-voile seule, teau manoeuvre docilement, l gués jetées calmement le clap s'énervé progressivement pou nir, les musoirs franchis, franc insupportable. Pas assez p pour altérer la sérénité de notre qui traverse nonchalamment zone perturbée. Au près serr nous dégageons de la terre... i puissant gîte, sans à-coups, un j très doux dans la houle. Le ti très amorti, ne provoque pas d ussement, l'étrave ne s'envole, elle colle à la vague.

Les entrées d'eau, très fine carène profonde assurent une rité de marche exceptionnelle.

A la gîte, il se recrée un axe rene parallèle à la route qui n'in le bateau à loffer. La barre ne de aucun effort de la part du barri reste très parlante.

Vent apparent vingt nœuds, six nœuds. Notre destination : chelle ! Au sortir du port avons mis en route le chron profitant d'une météo pessin d'un moral optimiste, afin de que le First est capable de fai

Le First franchit
sans ralentir
un clapot désordonné.
L'étrave reste
collée à la vague...



... Dans ce cas,
bien d'autres bateau
auraient été
considérablement
ralentis.

CE QUI POURRAIT ETRE AMELIORE

- Tout d'abord, sur le plan esthétique, ce bateau qui, de profil, est très réussi, s'est vu doté d'un tableau arrière assez quelconque dont le dessin pourrait être amélioré par un artifice de peinture.
- La taille du cockpit, suffisante pour la croisière, est un peu réduite pour un équipage en course.
- En ce qui concerne les réglages, la barre d'écoute est plutôt courte (un mètre) ainsi que les rails d'écoutes de focs qui sont prévus pour les voiles de jauge uniquement. Leur échantillonnage semble insuffisant, mais il paraît que leur robustesse n'a jamais été prise en défaut.
- Le coqueron, très vaste, comporte un accès en arrière de l'axe de barre nettement insuffisant.
- Bravo pour les quatre couchettes dans le carré mais l'unique main courante du carré ne sera pas suffisante pour permettre à des équipiers en course de s'installer dans les bannettes au vent.
- Comme dans beaucoup de bateaux modernes, et nous ne le dirons jamais assez, l'aération du carré sera insuffisante par mauvais temps, là où elle est le plus nécessaire. Un petit panneau ouvrant ou un bon aérateur auraient été les bienvenus.
- Comment tiendra, dans le temps, l'encadrement anodisé des hublots fixes du rouf ? Nous aurions préféré le boulonnage classique avec joint mastic qui a fait ses preuves.

Bien dégagés de terre, nous laissons porter bon plein, cap sur Les Sables d'Olonne. Le ciel hésite entre le grain et l'éclaircie, opte finalement pour un compromis entre la deuxième solution et une brise fraîchissante à vingt-cinq noeuds. Le speedo atteint fréquemment les sept noeuds. Le phare des Barges, de plus en plus net dans la grisaille, se rapproche rapidement. Venant de terre, des fous de Bassan, solitaires, piquent vers le large, droit dans le lit du vent, avec aisance. Quel près !

La houle grossit, nous sommes seuls dans notre cercle d'horizon à l'approche des Sables, déserts en cette saison. Nous laissons encore porter, petit largue, au passage des petites Barges et, là, commencent les départs en survitesse, encore discrets, mais dépassant tout de même les huit noeuds. La barre, après un petit flottement, reste précise, confirmant, dans le dessin du bustle, l'amélioration apportée au First par rapport à l'Impensable, dont il est issu, et qui était difficile à tenir dans la brise au portant.

L'heure avançant, un petit creux se dessine, pas dans la toile, mais sous le ciré, un peu au-dessus de la ceinture. Trop intéressés par notre navigation, nous dédaignons les plats cuisinés au profit de sandwiches, parfois humectés par un paquet de mer vicieux venu taper par le travers.

Bientôt se dessinent les Baleines puis La Tranche. L'éclaircie a disparu, intimidée par des grains menaçants. L'un d'entre eux nous atteint, violent, pour faire place à une adonante, plus calme. Vite au spi. Les manoeuvres sont mises en place, spi sur le pont, mais le vent en décide au-

trement. Nouveau grain, nouveau fus. Nous sommes maintenant sés par un vent de trente noeuds rafales un peu au-dessus et nous sont spectaculaires : dix noeuds un peu passés, presque onze, jours la même facilité à la barre notre grand-voile non réduite (foc de route).

Sortant de Saint-Martin nous croisons Cédric, au près et de voile. Les estomacs du bord vent pas être tous à l'aise !

Les grues de La Pallice appuient, c'est la limite fixée pour le chronométrage. Nous passons la ligne, top... six heures qu'il est pour quarante-six milles, six noeuds huit de moyenne. Pas de First, pas mal ! Voilà qui explique pourquoi et comment le First se sont classés dans les premiers dans la course des 2000 de la Semaine de La Rochelle, et dans les mêmes temps que les plus pesés.

Non contents de notre journal sur Ré sur tribord, je décide d'une remontée au près, un ris et l'un en restant volontairement sur Gîtant exagérément, serrant le vent maximum, le speedo se maintient guillement à six noeuds, six et deux et, miracle, la barre reste malgré les trente-cinq noeuds rentés.

Encore un petit coup de près et plaisir, puis nous faisons demi-cap sur Les Minimes où de fréquents claquements de drisses fêtent l'arrivée du nouveau venu.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : André Mauric
Chantier : Beneteau, 18 quai des Greniers, 85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Tél. (51) 55.13.82.

Dimensions

Longueur hors tout : 8,95 m
Longueur à la flottaison : 7,75 m
Bau maximum : 2,86 m
Tirant d'eau : 1,70 m
Déplacement : 3,2 t env.
Lest : 1,7 t env.

Intérieur

Hauteur sous barrots :
● sous la descente : 1,85 m
● à l'avant du carré : 1,71 m
● dans toilettes : 1,62 m
● poste avant : 1,50 m
Nombre de couchettes : 7

Cockpit

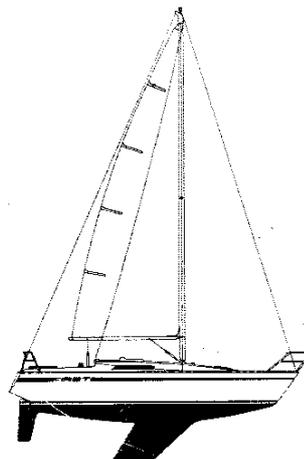
Longueur totale : 1,73 m
Largeur à l'avant : 1,23 m
Largeur à l'arrière : 1,12 m
Largeur au milieu : 1,32 m
Profondeur (dessus des banquettes-fond du cockpit) : 0,45 m
Hauteur sous bôme : 1,73 m

Voilure

Grand-voile : 16,75 m²
Génois maxi : 33 m²
Génois lourd : 25,50 m²
Foc n°1 : 20 m²
Foc n°2 : 10,80 m²
Tourmentin : 5,94 m²
Spinnaker : 62 m²

Prix
Livré avec grand-voile, tourmentin et génois médium :

- 120 657,60 F ttc avec moteur RC8D
- 126 772,80 F ttc avec moteur RC16D
- + 9 535 F ttc pour lest en plomb.



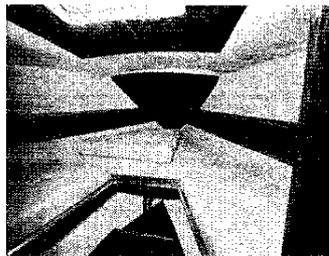
FIRST



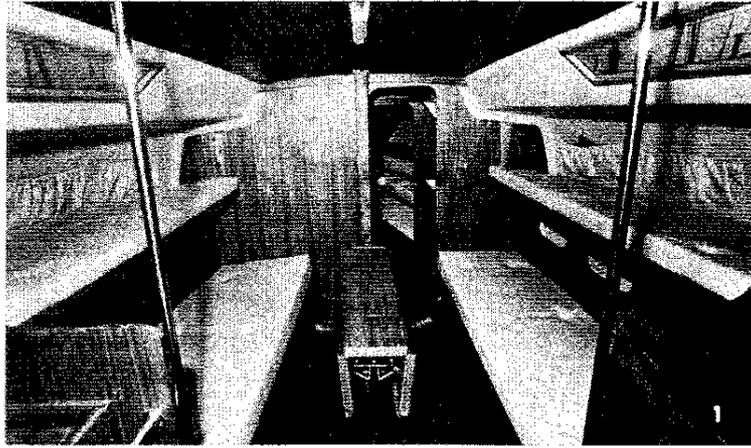
Le coin navigation dispose d'une table cartes (80 x 57) avec rangement de cartes. Il est séparé du carré par une mi-cloison qui supporte l'électronique.



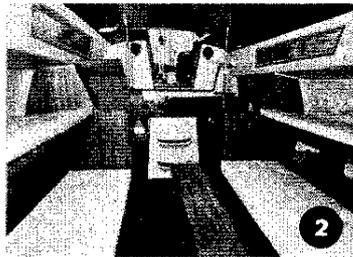
La couchette du navigateur (185 de long sur 85 de large à la tête). Rangements dessous, tableau électrique à droite, équipet au fond. Le vaigrage est constitué par un plastique souple et collé. En haut, le compas de cloison visible de l'intérieur.



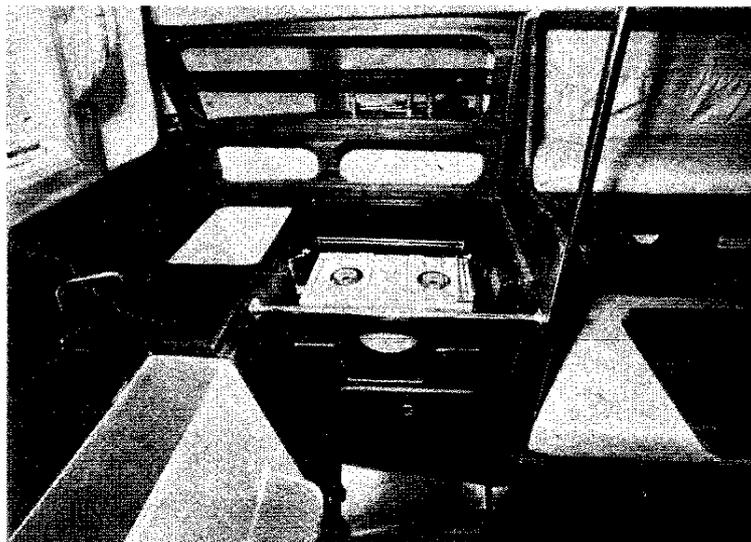
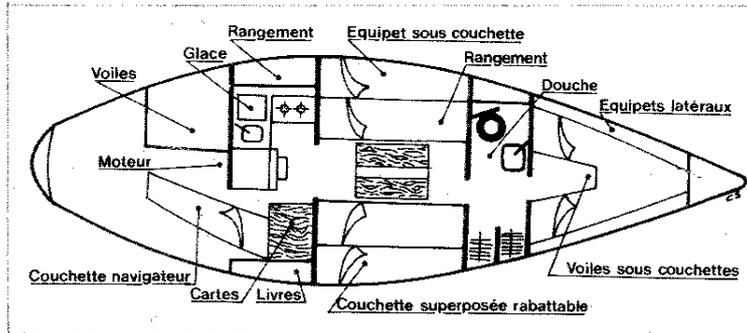
Le poste avant, classique, avec deux couchettes reliées par un coussin central. L'ensemble est monté sur tubes inox et les seuls rangements sont constitués par deux équipets étagères sur chaque bord, le tout vaigré plastique blanc.



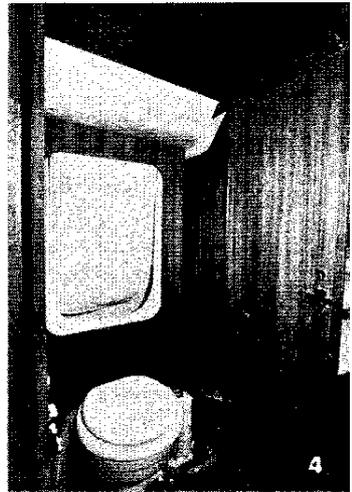
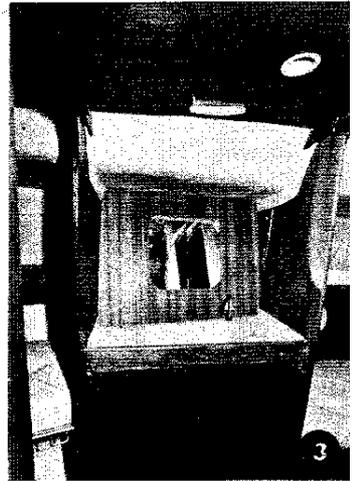
1 et 2 - Le carré, très net, vaigré bois et plastique souple et blanc, comporte quatre couchettes également revêtues de plastique blanc (photos ci-dessus et



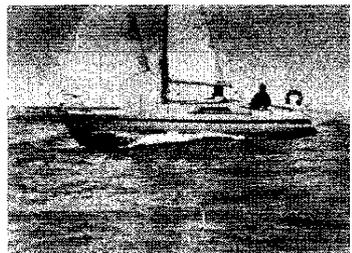
ci-contre). Rangements sous les couchettes inférieures (longueur 188,5, largeur 58-56). Les couchettes supérieures (188,5 x 62-48) sont en deux parties dont une sert de rabat pour former dossier de banquette et fermer les équipets latéraux, trois sur chaque bord. L'accès au carré est encadré de deux épontilles inox. Une seule main courante bois à tribord. La table, à deux abattants, peut recevoir quatre à six personnes. Elle est fixée sur deux tubes inox et contient un casier à bouteilles métallique. L'ensemble des aménagements est adapté sur des contremoules très étudiés dont le poids total ne dépasse pas 100 kilos.



La cuisine comporte un réchaud cardan deux feux protégé par une barre en inox. A gauche, un évier venant de moule, avec pompe à pied, et derrière une réserve de vivres-glacière. Equipets de rangement en bois et altuglass, placard sous l'évier. Le dessus de la descente, dont les marches sont revêtues de treadmaster, peut servir de plan de travail.



3-4 - Le compartiment toilette (les deux photos ci-dessus). A tribord, un lavab moulé avec pompe à pied et placard en-dessous. Au-dessus, un petit placard fermé par deux portes coulissantes en altuglass formant miroir. En face les W.C., derrière lesquels une penderie bois est disposée, fermée par un rabat en plastique et une fermeture éclair. Ce compartiment est isolé par deux portes coulissantes qui fonctionnent parfaitement.



Un début de départ en survitte, pour saluer la fin de notre essai. Le bateau reste parfaitement horizontal, l'eau monte le long de l'étrave. Avec son rouf profilé, le First a fière allure...