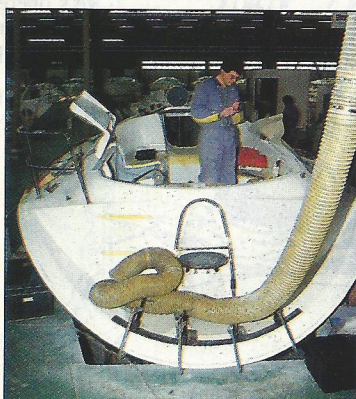


VOILES ESSAI

FIRST 35.7 volume et vitesse



Bénéteau se distingue encore de la concurrence avec ce nouveau 35 pieds «série 7», singulier et tout en rondeur. Un digne successeur de l'avant-gardiste First 35 S 5... Par Didier Ravon, photos de l'auteur, plans Robbert Das et Claude Kirner.



COCKPIT

Le cockpit est vaste pour manœuvrer sans se casser en deux. Les angles agressifs ont été teek, qui, d'habitude, a été cette fois l'acajou, et la superstructure en carbone apporte un «tech» que les amateurs ne manqueront pas. En revanche, l'accès à la cockpit ou le pont est facile, en raison de l'escalier escarpé.

CONSTRUCTION

Le First 35.7 est construit en stratifié par dépose manuelle de roving et projection de mat, selon la technique habituelle employée chez Bénéteau. La coque est entièrement contre-moulée (le contre-moule est structurel) et équipée de renforts aux cloisons. Le pont est en sandwich-balsa et le contre pont rapporté, puis collé dans le moule avant démoulage. La quille elliptique à bulbe est collée, puis boulonnée. Chaque bateau possède, comme tous ceux du chantier vendéen, un certificat individuel d'approbation du Bureau Veritas.

GRÉEMENT

Le mât rétreint et la coque en aluminium anodisé, la fabrication et le tube, à l'abri des barres de flèche pour une excellente tenue en cintre, par ailleurs réglable du poste de commandement dormant est en continu, avec des cadènes. L'étai creux à double cevoir un tambour de castré sous le pont e



Rappel. Lors du Salon nautique 1988, alors que la majorité des voiliers tendent vers une nette standardisation, apparaît un 35 pieds révolutionnaire. Né des cogitations d'un trio éclectique composé de François Chalais, directeur général du chantier Bénéteau, Jean Berret, architecte naval bien connu, et Philippe Starck, designer en vogue, le First 35 S 5 débarque sans complexe – et frappe un grand coup. Le bateau, pour le moins étonnant, ne laisse pas indifférent et décroche, dès son lancement, le titre envié de «Bateau de l'année»... Avec ses lignes tendues, son esthétique soignée et novatrice, son allure résolument sportive et des emménagements où cohabitent des matériaux inhabituels, le 35 S 5 gagne son pari, générant ensuite la série des First «S». Après cinq ans (la durée de vie normale d'un modèle pour un voilier de série, d'après le constructeur vendéen) et plus de 440 unités vendues, le 35 S 5 laisse la place au 35.7, engendré par les trois mêmes compères. Que l'on ne s'y trompe pas, cependant : mis à part sa philosophie générale, ce nouveau Bénéteau n'a pas grand-chose à voir avec son illustre prédécesseur.

Apparu lors des derniers salons d'automne de Cannes et La Rochelle, dans une période où la plaisance a bien du mal à virer le cap de la morosité, le 35.7, dont la forme générale, tout en rondeur, semble extrapolée d'un œuf, signe une nouvelle (r)évolution. Il choque même certains puristes, désorientés par cette débauche d'idées nouvelles, et l'apparition d'un pont en acajou recouvrant le rouf – en option, il est vrai. Bref, lui non plus n'engendre pas l'indifférence. D'où notre impatience d'essayer ce bateau, dont la taille raisonnable (10,55 mètres de longueur de coque) correspond bien à un programme de croisière familiale, voire de course-croisière. Une première sortie nous avait seulement permis de juger du fort potentiel de la carène dans les petits airs. Lors de cet essai, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, sous un soleil printanier, était heureusement animé d'une brise d'est oscillant entre 5 et 18 nœuds – conditions rêvées pour naviguer.

Au près

Grand-voile établie, génois inter à 125 % de recouvrement déroulé (il existe un génois maxi, mais plutôt pour régater) et réglé un peu creux en attaque pour mieux passer dans le clapot : dès que l'on lofe pour se caler à 40 degrés du vent

apparent, l'impression de puissance est immédiate. Pour tout vous dire, je n'ai pas l'impression d'être à bord d'un 35 pieds, tant ce First à la coque bleue (comme le petit 210) passe la houle en douceur, sans pratiquement ralentir, alors que la superbe barre franche (en carbone, bien évidemment !) reste incroyablement douce et précise.

Dans les risées, le 35.7, tout desus, n'accuse pas de coups de gîte, ce qui s'explique aussi par sa quille elliptique longue à bulbe (1,95 mètre de tirant d'eau) et le lest en plomb qui équipe la version de notre essai. Le speedomètre grimpe assez facilement pour atteindre un peu plus de 6,6 nœuds, au près, avec 16 nœuds de vent apparent. Tribord amures, cap sur Les Sables-d'Olonne... Avec la houle de travers, on se rend compte de la puissance de la carène, comparée à celle du 35 S 5, plus volage et gîtarde. Lorsque la vague arrive, l'étrave reste bien appuyée et, à condition de vriller un peu les voiles, puis de jouer, confortablement assis sur l'hiloire, avec le long stick noir, le First 35.7 est un régat, et n'est pas sans rappeler son grand frère, le 38 S 5.

Sans contrainte de jauge, Jean Berret a conçu un voilier aux lignes pures, aux entrées d'eau fines, même si la première vision laisse l'impression d'une silhouette un peu pataude.

En s'intéressant de plus près aux mensurations du bateau, on a la confirmation qu'avec 9,48 mètres de longueur à la flottaison, le First 35.7 est, en fait, un petit 38 pieds. En effet, la flottaison du 38 S 5 accuse seulement 57 centimètres de plus, et son bau maxi (3,75 mètres) est plus court de cinq centimètres que celui du nouveau First. La surface de voile, elle, est passée de 67,50 mètres carrés pour le 35 S 5 à 73 mètres carrés pour le 35.7, avec un déplacement supérieur seulement de 100 kilos – sans commentaires.

Sur ce grément fractionné à deux étages de barres de flèche poussantes, la bonne surprise vient de l'étai, remarquablement tenu malgré l'absence de bastaques. Explications : l'étai, comme le haubanage, désormais en rod discontinu, recouvert d'un profil alu Facnor en goutte d'eau, a gagné en raideur, ce qui ne déplaira pas à ceux qui aiment serrer le vent, guindant de génois à la limite du fasyement. Le vérin de pataras, installé à l'origine, a été remplacé par un robuste palan six brins, qui permet de cintrer le mât en conséquence, et sans efforts, pour vider le haut de la grand-voile dans les surventes.

Au portant

Avec un arrière incroyablement large et un safran profond, le 35.7 impressionne par sa stabilité de route. Si nous n'avons pas pu goûter aux joies du portant dans la brise, la houle résiduelle, typique du coin, n'a fait que confirmer la grande facilité de barre et le confort de route du bateau. Du reste, à partir de 90 degrés du vent apparent, point de tire de génois avancé, grand-voile débordée et puissant hale-bas juste tendu, le 35.7 accélère avec une facilité déconcertante. Là encore, la grande longueur à la flottaison autorise de belles performances, d'autant qu'à la sortie de l'immense jupe, la traînée est quasiment inexistante. Dans une brise thermique faiblissante de moins de 10 nœuds, volontairement sans envoyer le spi, en tirant des bords de grand-largue sans dépasser 145 degrés du vent apparent, la vitesse dépasse 5 nœuds, ce qui confirme les polaires de vitesses établies par l'architecte. Au largue serré, sous spi triradial cette fois, tangon dans l'étai, il est préférable d'utiliser une poulie ouvrante faisant office de barber. Comme le liston en bois a remplacé l'habituel rail de fargue ajouré, on utilisera l'un des deux solides pontets prévus à l'arrière des cadènes pour frapper la poulie du bras au vent.

Manceuvres

Toutes les manœuvres (drisses, bosses de ris, bordure, hale-bas et balancine, bouts de réglage) circulent sous un faux pont, avant de revenir sur des bloqueurs à came Spinlock et deux winches Lewmar ST 40, de part et d'autre de la descente, ceux-ci étant logés dans de belles alvéoles ovoïdes. Sauf pour passer l'œillet de ris au croc, toutes les manœuvres s'effectuent depuis le cockpit. Les poulies de pied de mât, réparties en étoiles, sont, elles aussi, «carrossées». Du coup, le pont est parfaitement dégagé, tout comme les passavants, puisque les rails d'écoute de génois, prolongeant le rouf, libèrent le passage. En revanche, le cockpit devient très vite saturé de bouts, qui auraient pu trouver place dans une baille en toile, afin de libérer l'accès à la descente. Malgré de vraies mains courantes, la circulation n'est pas très aisée lorsque le bateau navigue à plat, les passavants ayant une légère inclinaison. Sous tension, le point de tire du génois se règle depuis le cockpit, le bout de réglage revenant également sur un taquet sifflet, près des bloqueurs.

Reste que la plage avant, elle, se révèle plutôt sportive en raison du

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Jean Berret
Créateur : Philippe Starck
Constructeur : Bénéteau,
 ZI Les Mares, BP 66,
 85270 Saint-Hilaire-du-Riez,
 tél. 51.55.53.82.

Dimensions

Longueur : 10,55 m
 Flottaison : 9,48 m
 Bau maxi : 3,80 m
 Tirant d'eau : 1,85 m (lest fonte)
 Déplacement : 5,3 t
 Lest : 1,7 t
 Capacité eau douce : 320 l
 Capacité carburant : 80 l

Voilure

Grand-voile : 34,10 m²
 Génois inter : 32 m²
 Spi : 83 m²
 Couchage : 6/8
 Homologation : 1^{ère} catégorie

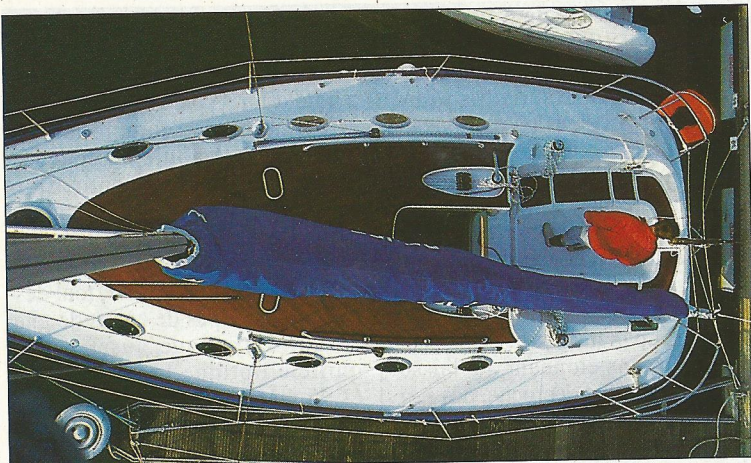
Prix : 650 000 francs (départ
 chantier, avec grand-voile, génois
 et moteur Yanmar 3 GM 30 F
 27 ch ou Volvo 2003 R 28 ch)

Options

Grément de spi : 5 811 F
 Tangon de spi : 2 997 F
 Peinture de coque bleue : 5 811 F
 Pont acajou : 40 000 F environ
 Barre à roue : 19 279 F
 Enrouleur de génois standard :
 6 150 F
 Guindeau électrique : 19 391 F
 Lest plomb (tirant d'eau 1,95 m) :
 32 315 F
 Lest à ailettes (tirant d'eau
 1,55 m) : 7 600 F

VERSIONS ÉQUIPEMENT MOTORISATION

De la couleur de coque bleue (qui affine la silhouette générale) au rouf recouvert d'acajou, les options ne manquent pas sur le First 35.7, que ce soit dans la version propriétaire (deux cabines) ou la version charter (trois cabines), proposées au même prix. A noter que le bateau est plutôt bruyant au moteur, malgré la mousse d'insonorisation garnissant le compartiment moteur, facile d'accès. Lors des manœuvres de port au moteur, la manette de gaz, située à tribord, n'est pas toujours pratique d'accès (il vaut mieux avoir de l'allonge dans les bras !), ne serait-ce qu'à cause de la barre en carbone, très longue (mais celle-ci va être raccourcie par le chantier). L'hélice bec de canard (en option), qui équipait le bateau de notre essai, nécessite, par ailleurs, de prendre un peu plus de marge lorsqu'on inverse les gaz. Le tableau de bord, à l'arrière du cockpit, face à la manette des gaz, comporte un compteur à gaz, un horamètre et la jauge à gazole.



PLAN DE PONT

Celui-ci bénéficie de l'expérience de Bénéteau dans la technique du faux pont, qui permet de libérer le rouf en faisant passer toutes les manœuvres sous un carénage. Le grand panneau de descente apporte de la clarté au carré et se manipule parfaitement bien, malgré sa longueur. L'accastillage de pont est bien étudié et largement dimensionné, à l'image des winches self-tailing de génois Lewmar ST 44, de ceux de drisses Lewmar ST 40, ainsi que du pouliage sur roulement à billes. Barre d'écoute et rails de génois, judicieusement placés, permettent de bien travailler les réglages des voiles. Enfin, les taquets d'amarrage et les chaumards spécialement usinés constituent une réussite tant esthétique que fonctionnelle.

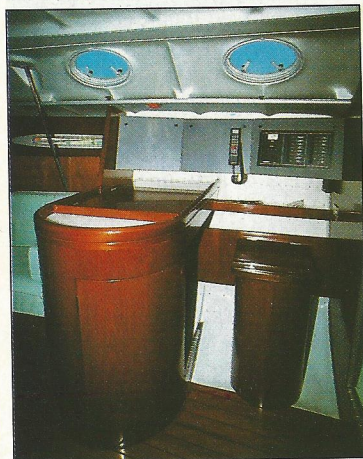


TABLE À CARTES

Situé à tribord, sur la version propriétaire à une seule cabine arrière, la table à cartes, de taille moyenne, se prolonge à gauche par une desserte en marbre, qui fait également office de main courante. L'électronique et le tableau électrique sont placés à tribord et le siège moulé du navigateur offre une belle surface de rangement.



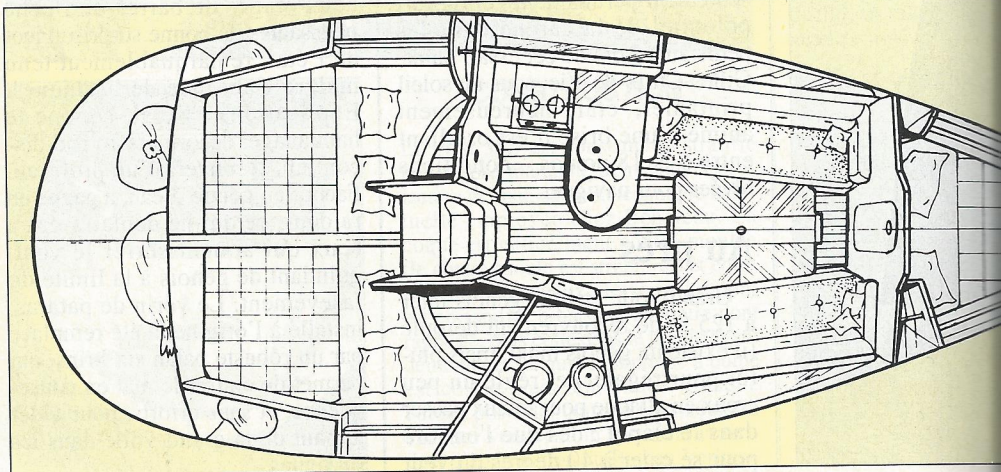
ÉTRAVE

La ferrure d'étrave est moulée anodisée et intègre le qu'un grand puits à chaînes s'ouvrant par deux volets guindeau mécanique. L'enrouleur de génois est encastré sous le pont et ne pas les manœuvres de d'amarrage.



CARRÉ

Le carré symétrique, doté d'une grande hauteur sous barrots, s'ouvre de la table centrale à abattants et son robuste piètement en aluminium longé par l'épontille en inox. Deux banquettes, de part et d'autre, peuvent accueillir huit personnes dans le plus grand confort. Les halogènes apportent une lumière chaude, tandis que les mains équipées de stores intégrés, permettant d'obscurcir les six panneaux courant sur l'hiloire. On note, enfin, avec satisfaction que les portes coulissantes, bruyantes et peu pratiques, du 35 S 5 ont été remplacées par des portes classiques à cocottes.



LES RANGEMENTS DU BORD

un grand coffre sur tribord (voiles, annexe...), un grand coffre à l'avant (bâbord, pare-battage), un coffre arrière (bouteille de gaz), un coffre de quai arrière (bouts).

au centre de la table (4 bouteilles), six équipets au-dessus des effets personnels, bibliothèque...), quatre équipets derrière les vêtements), deux grands vide-poches latéraux (livres), un petit vide-poches.

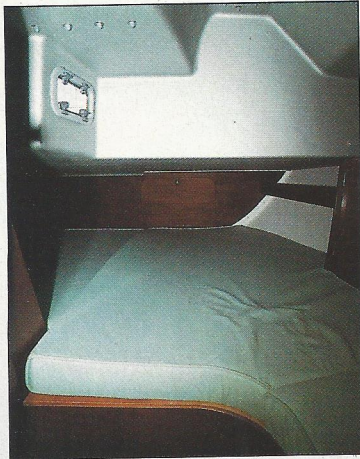
au-dessus de la gazinière (vaisselle, épicerie...), un compartimenté (couverts, pains, épices), un grand placard avec fruits, légumes, bouteilles...), un grand placard sous l'évier (savon, poubelle, produits ménagers), un équipet sous la gazinière.

une grande penderie à vêtements, quatre équipets (vêtements) d'un vide-poches, un petit placard compartimenté (effets personnels), quatre vastes coffres sous couchette (harnais, gilets, etc.).

une grande penderie à vêtements surmontée d'un vide-poches, une armoire avec rayons (effets personnels), un vide-poches, un petit vide-poches latéral (divers), deux très grands coffres sous couchette (avitaillement).

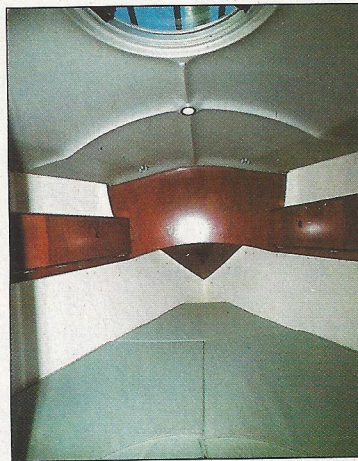
à cartes sous la table, un grand vide-poches latéral (ouvrages, manuels), un grand placard compartimenté (outillage, manuels), un grand rangement sous siège du navigateur (bottes, fusées, etc.), un petit vide-poches (compas, jumelles).

une grande armoire compartimentée derrière le lavabo avec deux rayons (effets personnels, pharmacie...).



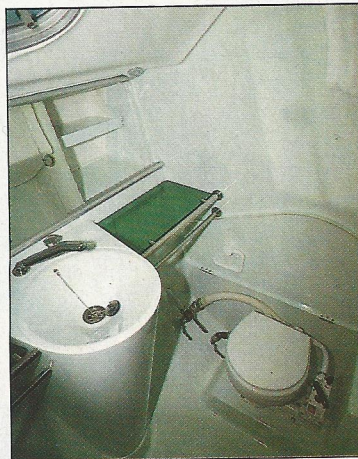
CABINES ARRIÈRE

Equipée d'une couchette double (2 x 1,70 mètres), la cabine arrière de la version propriétaire, située à l'arrière tribord, comporte de très nombreux rangements. La version à deux cabines arrière symétriques est identique, sauf les couchettes, dont la largeur est limitée à 1,40 mètre. La hauteur sous barrots reste un peu faible.



CABINE AVANT

La cabine avant (sorte de lit breton avec cloison) abrite une couchette avec partie amovible (2,20 x 1,70 mètres), plutôt exigüe lorsque les portes donnant dans le carré sont fermées. L'éclairage naturel est très satisfaisant grâce au vaste panneau de pont circulaire (diamètre 500 millimètres). Les portes ne sont pas aisées à fermer.



TOILETTES

La salle d'eau, située à tribord de la descente dans la version propriétaire, est entièrement contre-moulée et gigantesque pour un 35 pieds, très claire avec un espace vital conséquent. Le lavabo, ceinturé par deux grandes tablettes, reçoit l'eau froide et chaude sous pression, comme la douche. Le confort d'utilisation est indéniable.

galbe prononcé de l'avant du rouf. L'empannage dans la brise peut s'avérer délicat, d'autant que le pont en acajou devient glissant lorsqu'il est mouillé, et ce, malgré les bandes d'antidérapant. L'accastillage, très bien dimensionné, est efficace, à l'image de la barre d'écoute en avant de la descente et du sérieux palan de grand-voile, et ses deux possibilités de réglage – au winch ou sur la poulie-winch du palan.

Vie à bord

Quatre marches, et me voici à l'intérieur. Première constatation : la fameuse griffe Starck est toujours là. La similitude avec le 35 S 5 demeure indéniable – mais s'arrête là. Répartition classique des emménagements avec la cuisine à bâbord, face au coin navigateur, la belle table du carré, une cabine avant et une ou deux cabines arrière, selon la version choisie : Jean Berret a brillamment réussi à organiser les volumes imaginés par le designer.

Par rapport au 35 S 5, l'intérieur du 35.7 a considérablement gagné en espace, comme au pied de la descente où, malgré les meubles de navigation et de cuisine en demi-lune et vis-à-vis, la circulation est remarquable. A noter également la grande maîtrise des ébénistes de Bénéteau, qui ont réalisé un travail complexe à base d'éléments tout en courbe. Il est vrai qu'en cinq ans et cinq modèles imaginés par Starck, ils ont acquis une expérience incomparable en la matière ! Les rangements sont omniprésents. L'acajou se mêle joliment – affaire de goût – à l'aluminium brossé, au marbre poli et au coton vert amande... Plus étonnants, les dix hublots ovales qui bordent le rouf, apportant aération et lumière dans cet intérieur en clair-obscur, présentent un petit côté «Nautilus».

Conclusion

Esthétiquement, ce First 35.7, comme ses frères des séries «S» ou «F», n'engendre pas l'indifférence. Reste que ses qualités marines, sa facilité d'évolution et ses performances, ajoutées à un caractère foncièrement novateur, pourraient faire changer d'avis même les plus réfractaires au style Starck. Sans compter que le volume proposé par ce voilier d'un peu plus de dix mètres est impressionnant. Bénéteau aime lancer des pavés dans la mare des voiliers de croisière. Celui-ci, une fois encore, est bien parti pour faire quelques vagues. Tant mieux... □

COURBE DE STABILITÉ

RM en mètres/tonne

RM = 3,734 t à 53°

La courbe de stabilité, établie par Jean Berret à partir de calculs et mesures informatisés, est obtenue en déterminant, pour une série d'angles de gîte, le moment de redressement du bateau. La stabilité initiale est indiquée par la tangente à la courbe à 0° de gîte. Le redressement maximum (RM) du First 35.7 est obtenu à 53° de gîte, soit 3,734 tonnes/mètre.

Gîte en degrés

NOS APPRÉCIATIONS

POINTS FORTS

- Le style novateur.
- Les performances et la stabilité de route.
- Le vaste cockpit et le volume intérieur.

POINTS FAIBLES

- Le manque d'adhérence sur la plage avant.
- L'accès à bord difficile par la fausse jupe.