



A LA BARRE DE FIRST 42

La course à la longueur n'a pas l'air d'essouffler nos grands constructeurs de voiliers qui fabriquent en série des voiliers de plus de douze mètres à des cadences impensables il y a quelques années. Parmi ces unités prestigieuses, nous avons essayé le First 42.

L'essor de la plaisance a contribué fortement à accroître la demande pour des voiliers de série de plus de dix mètres. En effet, les formules de navigation collective (clubs, voiliers écoles, charters et location) se développent, tandis qu'augmente le nombre des plaisanciers avertis, tant français qu'étrangers, attirés par les possibilités d'un gros bateau.

Avec la disparition de la plupart des chantiers artisanaux, cette clientèle se dirige maintenant vers les grands chantiers industriels, seuls capables de faire face à l'investissement considérable exigé par des constructions de cette taille, tout en proposant des prix compétitifs grâce à la série. Dans cette lutte de géants, il faut réussir à tous coups et, pour rester fidèle à l'image sportive des First, le chantier Bénéteau s'est assuré une référence prestigieuse. En effet, le First 42 est directement dérivé de *Gitana VII*, plan de l'architecte argentin German Frers, bateau vainqueur de la Two Ton Cup en 1979 à Poole. Cette victoire paraît d'ailleurs d'autant plus méritoire que les tentatives de nos équipages pour s'imposer chez les admirateurs avaient toujours échoué jusque-là. Naturellement, le marché n'est pas suffisant pour lancer un voilier de 12,80 m à vocation uniquement sportive, et le chantier Bénéteau a cherché à composer un cocktail harmonieux à base de présentation, de confort et de rapidité sans tomber dans le luxe intégral ni dans l'utilitarisme.

Conception - construction

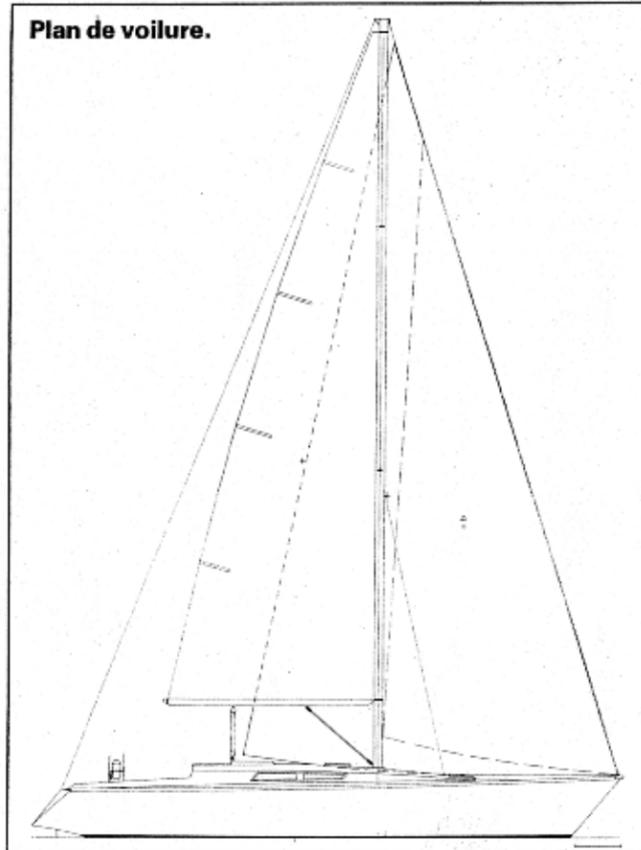
D'une élégance très classique, le First 42 n'a pas souffert des outrances infligées par certains architectes à leurs coques au nom de la jauge IOR, bien que cette dernière ne lui soit pas défavorable. De son programme sportif initial, il garde néanmoins de nombreux traits

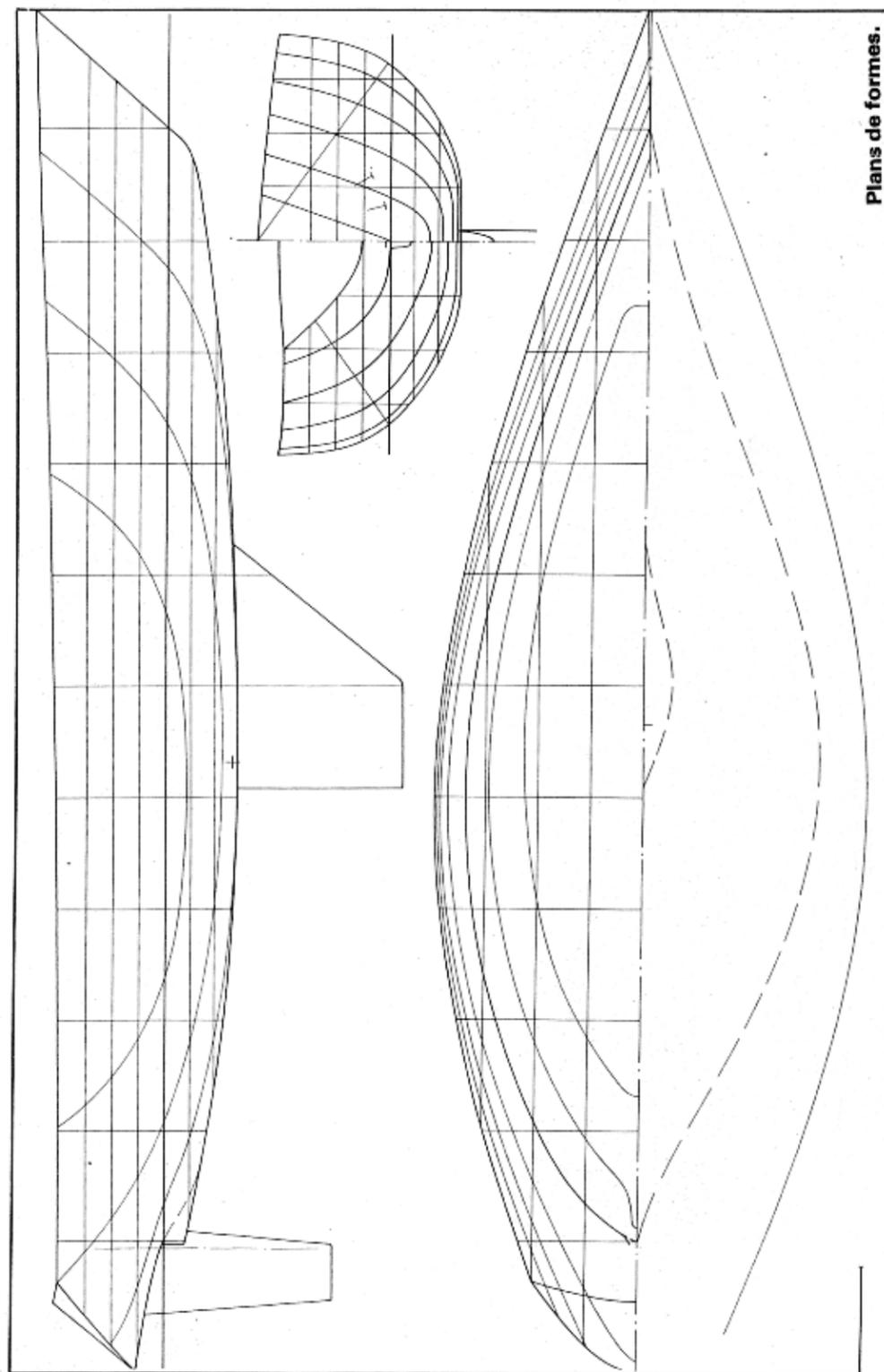
caractéristiques. Même en version standard, le plan de voilure comporte des génois d'une surface presque double à celle de la grand-voile. L'aileron de lest n'offre, comme concession à l'échouage, que sa semelle horizontale mais courte, tandis que le tirant d'eau (2,20 m) ne permet pas de fréquenter les plages en pente douce. Par ailleurs, son gréement et son accastillage sont, eux aussi, visiblement orientés vers la course croisière, et on imagine mieux le First

42 aux mains d'un équipage nombreux et musclé qu'à celles d'un couple en partance pour un tour du monde. Pour emprunter une image à l'automobile, disons que le First 42 tient de la Ferrari et non de la Land Rover.

Toutefois, les voiliers de course sont généralement dotés de carènes agréables à la mer grâce à leur excellent passage, et cette coque, du fait de sa taille, accepte des emménagements confortables sans nuire à ses performances. Cette

Plan de voilure.





Plans de formes.

A LA BARRE DE FIRST 42

absence de contraintes reflète bien l'aspect luxueux de ce genre de voilier dessiné pour le plaisir de l'œil et l'amour-propre de son propriétaire, que l'on peut penser à l'abri du besoin. Néanmoins, cette clientèle est déjà sollicitée par plusieurs chantiers de renommée internationale, et le First 42 a affaire à des concurrents prestigieux dotés des meilleures références. En attaquant ce qui se fait de mieux dans le monde, le chantier Bénéteau ne manque pas d'ambition, mais on sait aussi qu'il ne manque pas de moyens.

Avec la taille, les méthodes de fabrication de polyester restent les mêmes, mais les efforts mécaniques changent d'échelle et la structure de la coque exige un soin particulier.

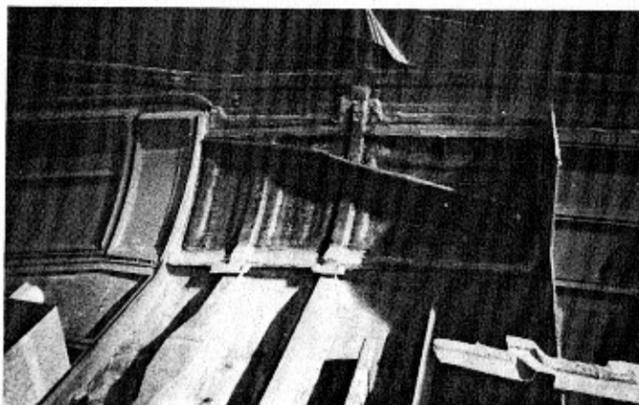
L'expérience issue de la construction du First 35 a beaucoup servi au constructeur, et les différences sont surtout sensibles dans l'échantillonnage. La coque est moulée avec une alternance de mats et de rovings sans inclusion de balsa. On ne peut employer le terme de construction monolithique, totalement inadéquat s'agissant d'une stratification par imprégnation de tissus de verre superposés. Il est difficile de disposer d'ateliers plus modernes que ceux où sont fabriqués les First 42, et les conditions de moulage assurent une bonne constance dans la qualité.

Tout le fond de la coque est doublé d'une pièce contre-moulée, scellée puis re-stratifiée dans sa partie centrale, qui comporte sept varangues principales. La varangue sous le mât renferme une cale de bois s'appuyant sur la quille, et la suivante, au niveau des cadènes de haubans, remonte jusqu'au livet de pont de manière à former une porque. De chaque côté, coiffant cette porque et les deux premières varangues, une cloison basse en contreplaqué nappée de plusieurs tissus de verre forme une nervure destinée à répartir l'effort des cadènes sur les fonds, partie la plus rigide de la coque. A mi-bordé environ, une serre en tissu de verre moulée sur de la mousse fait le tour du bateau. Différence avec les First 35 et 38, le tableau arrière, pourtant inversé avec un angle prononcé, vient de moulage avec la coque.

Le pied des éléments de menui-

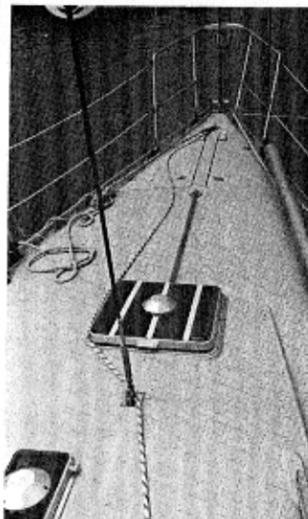


Un passage dans la mer à la fois doux et puissant, sans cogner.

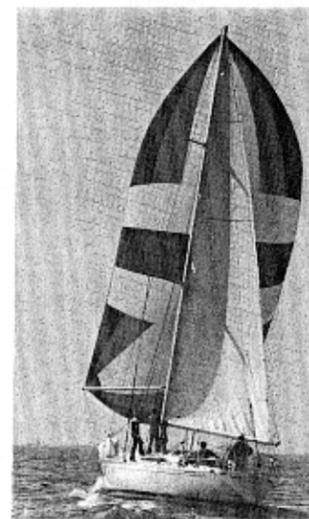


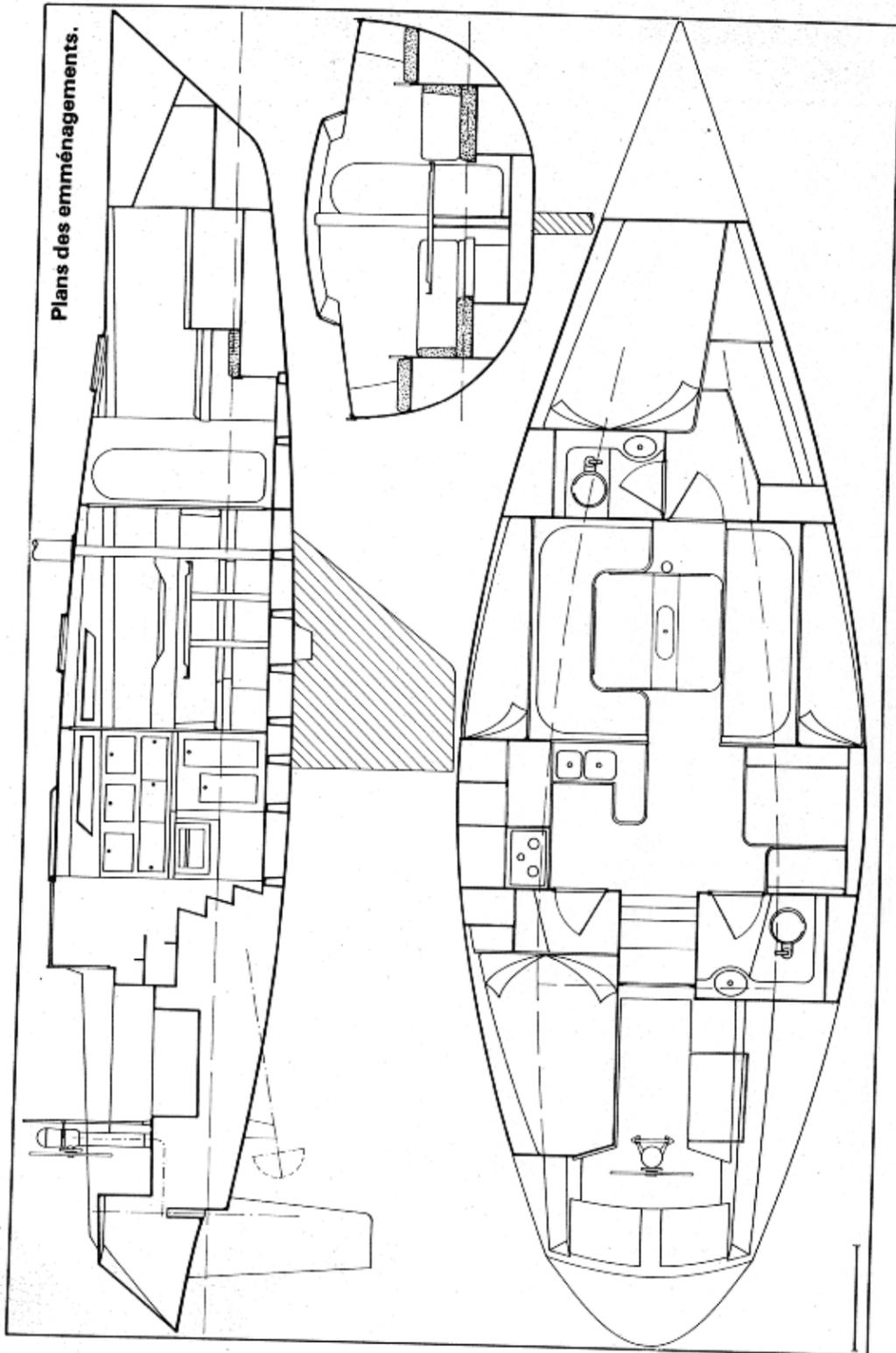
L'effort des cadènes de haubans est reporté sur les varangues des fonds.

Le rouf en sifflet se fonde avec une grande plage avant.



Force 2, le speedo dépasse déjà les 7 nœuds au largue sous spi.





A LA BARRE DE FIRST 42

serie préfabriqués, cloisons et meubles, vient s'engager dans des rainures de contre-moulage, d'où un positionnement uniforme. Une colle souple à très haute ténacité les fixe en place. La partie supérieure des cloisons touchant au pont est stratifiée sur ce dernier avec des tissus et de la résine polyester. L'assemblage pont-coque fait appel à cette même colle souple, avec un boulonnage tous les 15 cm à travers un cale-pied alu et une stratification intérieure avec deux rovings. Très classiquement, le pont est raidi par un sandwich balsa. Technique habituelle du chantier, des inserts en chutes de polyester sont disposés à l'emplacement des pièces d'accastillage pour permettre un boulonnage dans une paroi rigide.

La mèche de safran en inox massif est impressionnante par son diamètre, mais il s'agit d'un safran suspendu sans aileron antérieur, ce qui justifie un tel échantillonnage.

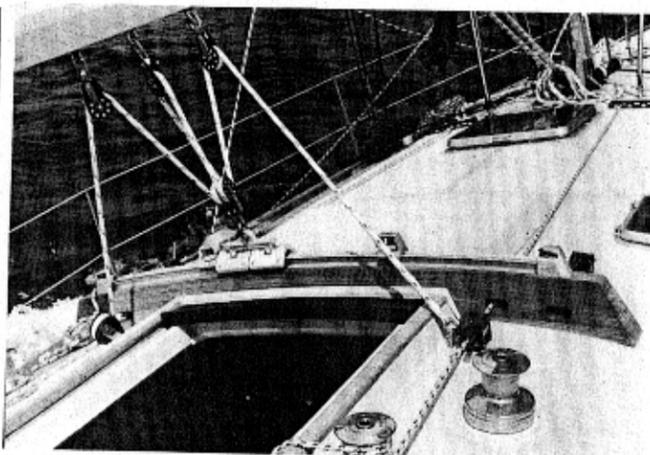
Les menuiseries jouent un rôle important dans un bateau de cette classe, et le constructeur n'a pas lésiné sur les arrondis et les encadrements en bois lamellé.

La présentation générale est soignée, et il faut fouiller dans le détail pour trouver de petites imperfections dans les ajustages ou des pièces dont le travail sent un peu trop la menuiserie industrielle, comme les vaigrages de coque, aux lattes vraiment très écartées. On s'étonne également de trouver des réservoirs souples en néoprène pour l'eau douce. Il suffit cependant de mettre le prix, une option réservoirs inox avec jauges électriques étant prévue au tarif.

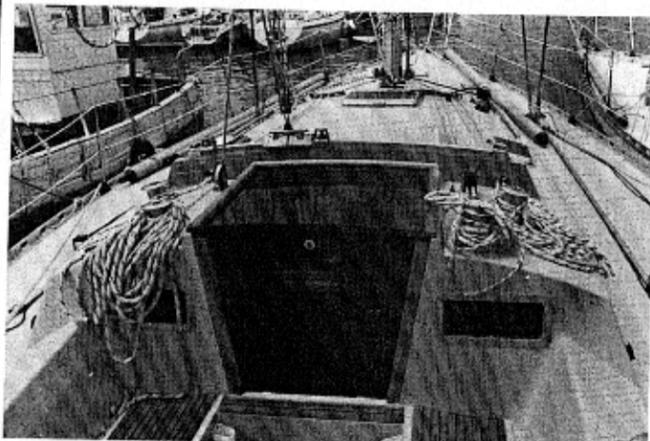
Le chantier a choisi de maintenir le First 42 à un prix raisonnable tout en concurrençant des bateaux presque deux fois plus chers. Il est donc difficile d'exiger les raffinements de détail dans la construction, mais la qualité de l'ensemble se situe à un excellent niveau.

Pont-cockpit-accastillage

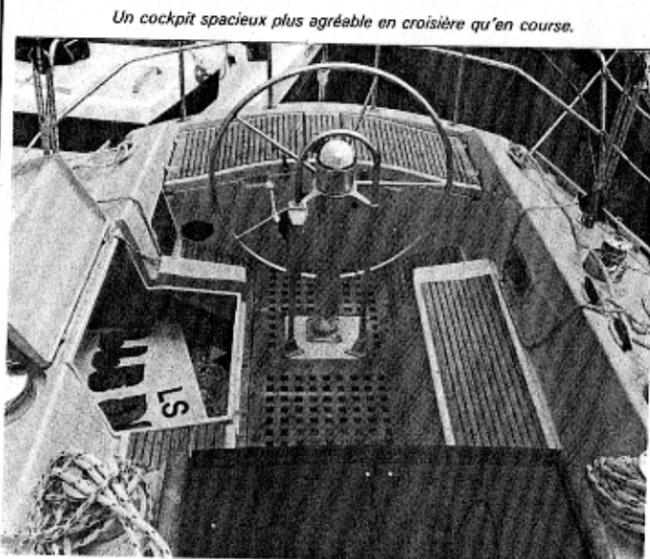
Environ un First 42 sur deux sort avec l'option pont en teck, qui met en valeur la surface importante disponible pour les manœuvres et le repos de l'équipage. Son plan de pont est en effet tout à fait simple et pratique, avec un rouf en sifflet plat et large, mais qui laisse toute la



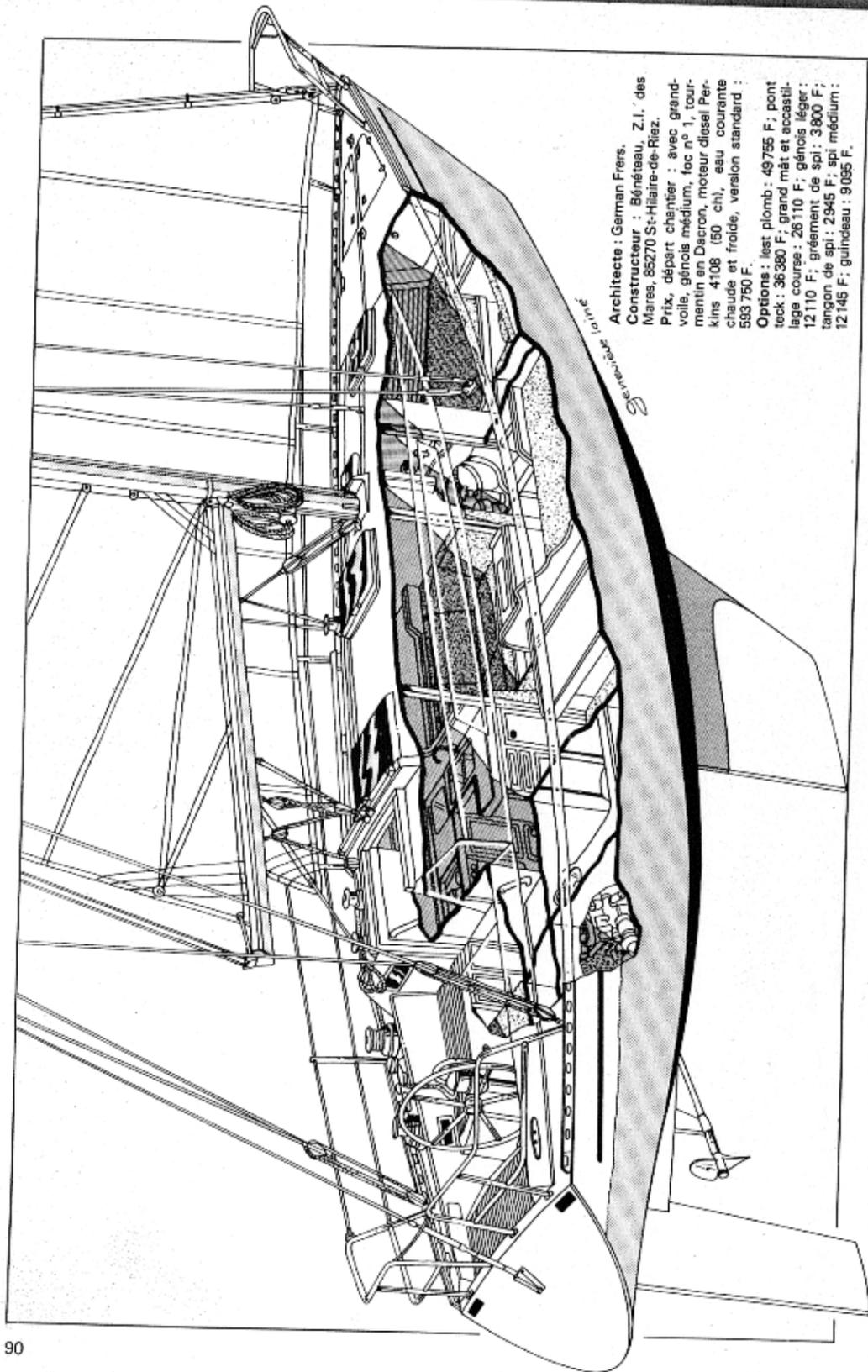
Le système d'écoute de grand-voile est déporté sur l'avant de la descente.



Une porte en deux panneaux qui tiennent même sans fermer à clé.



Un cockpit spacieux plus agréable en croisière qu'en course.



Architecte : German Frers.
 Constructeur : Bénétiau, Z.I. des
 Mares, 85270 St-Hilaire-de-Riez.
 Prix, départ chantier : avec grand-
 voile, génois médium, foc n° 1, tour-
 mentin en Decron, moteur diesel Per-
 kins 4108 (50 ch), eau courante
 chaude et froide, veranon standard :
 593 750 F.
 Options : lest plomb : 49755 F ; pont
 teck : 36380 F ; grand mât et accastil-
 lage course : 26110 F ; génois léger :
 12110 F ; gréement de spi : 3800 F ;
 tangon de spi : 2945 F ; spi médium :
 12145 F ; guindeau : 9095 F.

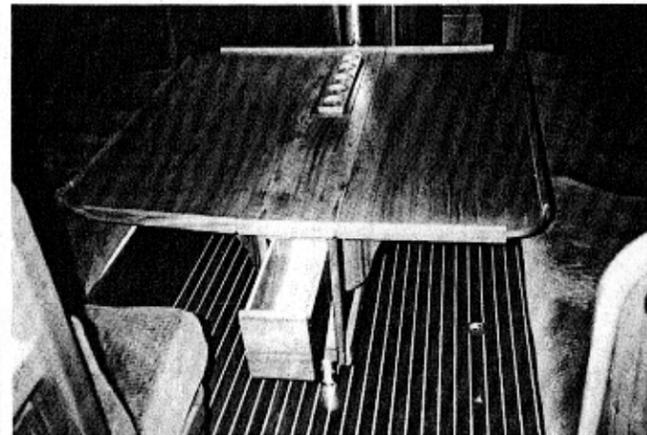
A LA BARRE DE FIRST 42

place voulue pour les passavants, la coque mesurant quatre mètres au bau maxi. Nous préférons évidemment le pont en teck à l'antidérapant moulé avec des petits picots, toutefois assez efficaces.

Si la circulation sur le pont s'effectue pratiquement sans obstacles, nous avons trouvé les mains courantes vraiment courtes et le balcon trop souple pour travailler en totale décontraction. Afin de dégager le cockpit, la barre d'écoute de grand-voile est fixée sur un massif en bois lamellé sur le rouf devant la descente. Nous avons entendu parler de quelques ennuis à l'empannage du fait de la proximité des bloqueurs de drisses et des panneaux d'aération. Sur un bateau de cette taille, il faut être capable de contrôler l'écoute et de la garder sous tension pendant toute la manœuvre, et la position du winch n'est pas idéale.

La disposition du cockpit est tout à fait classique, avec deux banquettes latérales et un siège en dos d'âne à l'arrière, devant une grande barre à roue. Elle convient mieux à la croisière qu'aux impératifs de la course car elle manque un peu de fonctionnel pour les manœuvres. Les rangements ne manquent pas. Très profond, le grand coffre à voiles est maintenant aménagé avec une étagère. Le banc du barreur se soulève également pour donner accès au volume important du coqueron arrière. Le canot de survie dispose d'une soule spéciale sous le caillebotis servant de plancher de cockpit.

L'accastillage de mouillage est convenablement disposé à condition de rajouter le guindeau en option. Sur un bateau de cette taille, il serait pratique de disposer d'un chaumard et d'un taquet d'amarrage de chaque côté au niveau du maître bau. Cela permettrait d'installer rapidement et proprement des gardes par ailleurs beaucoup plus courtes. Ces détails mis à part, on appréciera la qualité générale de l'accastillage, faisant appel uniquement à du matériel de grandes marques. Dans la course La Rochelle - La Nouvelle-Orléans, les équipages ont apprécié sa fiabilité, réservant leurs critiques à quelques points faibles du gréement comme le vit de mulet ou les sorties de drisse de spi et de balancine mal étudiées. Le chantier tiendra certai-



La nouvelle table du carré avec son bar, son porte-verres et son tiroir.



Coussins moelleux et belles meniseries : un carré luxueux.



Le navigateur ne manque pas de place dans son coin.

Les marches de descente bien incurvées sont toutefois glissantes.



A LA BARRE DE FIRST 42

nement compte de cette expérience.

Emménagements

Le First 42 ne sort pas du classicisme en matière d'emménagements. Il reçoit selon le cas une ou deux cabines arrière, la version standard prévoyant à tribord près de la descente un grand cabinet de toilette avec douche. Par ses dimensions, ses aménagements et la taille de la couchette, le poste avant correspond beaucoup mieux à l'idée que l'on se fait d'une cabine de propriétaire. Il dispose par ailleurs d'un cabinet de toilette privatif. La cuisine comporte des installations complètes et pas mal de rangements. A la gîte, attention à ne pas se cogner la tête sur le rouf. Sans aucun doute, il faudrait une sangle pour le cuisinier qui aimerait certainement des fargues un peu plus hautes pour caler ses affaires.

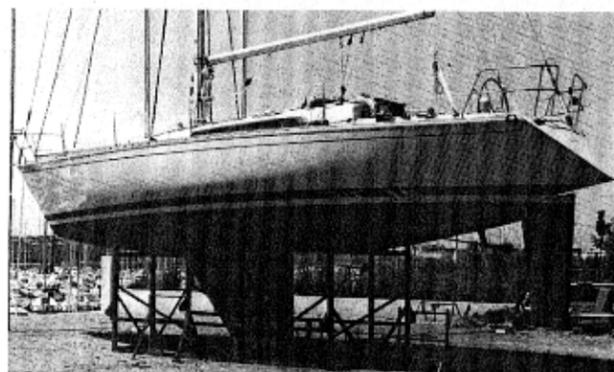
De belle surface, la table à cartes manquait un peu de contenance. C'est maintenant chose faite, et le nouveau couvercle surélevé permet de gagner de l'épaisseur. Il reste à notre avis à revoir l'aménagement de la très longue bibliothèque où les livres tiennent grâce à une seule latte et à protéger le tableau électrique du coude des navigateurs.

Volumineux, le carré s'articule autour d'une grande table qui se déplie entre deux confortables banquettes en U surplombées par des couchettes de mer.

La cuisine en U comporte de nombreux rangements.



Le point de vue du technicien



Le First 42, conçu par l'Argentin German Frers pour les chantiers Bénéteau, est un plan caractéristique de la manière de l'architecte, spécialiste reconnu des grands monocoques taillés pour la jauge IOR. Issu du tonner *Gitana VII*, le First 42 est cependant un peu plus grand et volumineux que le prototype du baron de Rothschild. La carène est conçue pour tirer le meilleur parti de la jauge IOR, la course, quel qu'en soit le niveau, étant un des aspects du programme.

Les formes avant sont pleines et harmonieuses avec un demi-angle d'entrée d'eau important pour un voilier de ce type (20,5 degrés), le V initial se transformant rapidement en sections en U à fonds plats bien marqués.

Le U s'ouvre généreusement au niveau de la section milieu avant d'évoluer de nouveau, vers des sections en V sur l'arrière, permettant de raccorder le bustle, élément important dans la

manière qu'a Frers de traiter la jauge IOR. Cela donne généralement des volumes arrière relativement fins, aux formes un peu « tarabiscotées » dans leurs liaisons avec le bustle. Le bustle permet cependant d'augmenter le coefficient prismatique sans modifier l'écoulement le long des diagonales. Plus ce coefficient est important, et plus la vitesse limite doit être importante, la manière dont l'architecte se procure cette augmentation joue néanmoins, trop de distorsions amoindrant l'effet recherché.

Le gréement, en tête, à deux étages de barres de flèche, est classique sur ce type d'unité avec un très grand génois faisant presque le double de la surface de la grand-voile. L'expérience a montré que des grand-voiles plus importantes posent des problèmes très complexes de réglages du mât et de manœuvres de pont.

Daniel ANDRIEU ■

Une jolie façade lamellée, mais beaucoup de tuyaux apparents.



Les nouvelles tables comportent un tiroir et un coffre-bar. On peut remarquer toutefois que les rebords sont bien petits pour pouvoir être utiles à la gîte. La présence d'une main courante bien placée sous les hublots ne suffit pas à faire oublier que les jolis planchers vernis sont très glissants et que les couchettes ne comportent pas de toiles de roulis. Un voilier de première catégorie mériterait que le confort en mer soit l'objet de la même attention que l'apparence des emménagements pour recevoir au port. En ouvrant une trappe sous la table, on découvre un puisard pour concentrer l'eau des fonds, mais, comme sur la plupart des bateaux modernes, la carène très plate crée une nappe liquide baladeuse difficile à capter malgré de bons anquillers.

Eléments de comparaison

Caractéristiques	FIRST42	FIRST 35	JOUËT 37
Longueur de la coque.....	12,77 m	10,80 m	10,96 m
Longueur de flottaison (L).....	10,40 m	9,15 m	9,15 m
Bau maximum.....	3,96 m	3,70 m	3,85 m
Bau flottaison.....	3,40 m	3,18 m	3,06 m
Franc-bord avant.....	1,25 m	1,13 m	1,09 m
Franc-bord milieu.....	1,06 m	1,09 m	1,05 m
Tirant d'eau maximum.....	2,24 m	1,70/2,02 m	1,97 m
Tirant d'air.....	17,45 m	15,0 m	17,40 m
Déplacement en charge (D).....	10 150 kg	7150 kg	7930 kg
Poids en ordre de marche.....	9140 kg	6150 kg	7020 kg
Poids du lest.....	4000 kg	2200 kg	3000 kg
Nature du lest.....	plomb	fonte	fonte
Hauteur sous barrots.....	1,98 m	1,90 m	1,89 m
Largeur entre couchettes.....	0,70 m	0,70 m	1,10 m
Largeur moyenne des passavants.....	0,80 m	0,50 m	0,60 m
Catégorie de navigation.....	1*-N° 1869-8/12	1*- N° 1803	1*-N° 1165-9/12
Jauge en douane (tonneaux).....	16,14 tx	12,30 tx	12,39 tx
Jauge IOR (pieds).....	32,7	27,4'	27,5'
Surface du triangle AV (1).....	41,31 m ²	28,01 m ²	35,52 m ²
Surface maximum du génois (2).....	63,84 m ²	43,44 m ²	55,84 m ²
Surface du foc n° 1.....	32,78 m ²	27,94 m ²	31,22 m ²
Surface de la grand-voile (3).....	35,55 m ²	27,23 m ²	25,30 m ²
Surface maximum (2 + 3) (V).....	99,39 m ²	70,67 m ²	81,14 m ²
Surface pour la jauge (1 + 3) (v).....	76,86 m ²	55,24 m ²	60,82 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B).....	1,95 m ²	1,56 m ²	1,73 m ²
Surface de dérive : coque.....	5,42 m ²	4,00 m ²	5,38 m ²
aileron.....	2,55 m ²	2,10 m ²	1,96 m ²
aileron AR.....	-	0,35 m ²	0,28 m ²
safran.....	1,08 m ²	0,64 m ²	0,60 m ²
totale.....	9,05 m ²	7,09 m ²	8,22 m ²
Surface mouillée totale (M).....	34,80 m ²	27,68 m ²	28,59 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L).....	CD 3,41	4,43 2,68	9,84 3,28
Écart entre CV et CD en % de L.....	18,94	17,32	20,22
Coefficients	FIRST42	FIRST 35	JOUËT 37
Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$	2,86	2,55	2,84
Vitesse moyenne $\frac{V}{B}$	39,41	35,41	35,16
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$	0,50	0,50	0,50
Raideur à la voile 15°	4,26	5,15	4,34
à la voile 30°	8,76	10,89	9,38

(Pour toutes explications sur ces chiffres, ce reporter au n° 260 page 249)

Plans relevés et calculs effectués par Daniel ANDRIEU

A LA BARRE DE FIRST 42

L'éclairage naturel et l'aération sont assurés par un bon nombre de panneaux ouvrants, dont certains sont coiffés d'un champignon aérateur. Il est dommage que le W.C. arrière ne comporte pas d'aération fixe dans un local d'ailleurs plus pratique pour accrocher les cirés mouillés que la petite penderie sous la table à cartes. En précisant au moment de la commande, on peut changer la disposition du poste avant, qui se divise alors en une cabine à deux couchettes simples superposées et une soute à voiles avec deux cadres amovibles pouvant former une couchette double. En course ou pour rentabiliser une location avec un équipage nombreux, on préférera cette solution, qui peut être combinée avec celle des deux cabines arrière. Pour un bateau de cette taille, le constructeur fait preuve d'une certaine souplesse dans les combinaisons réalisables, à condition bien sûr de respecter les impératifs de la série.

Performances et qualités nautiques

La première expérience par petit temps nous met l'eau à la bouche, car ce grand bateau fait preuve d'une aisance et d'une sensibilité inhabituelles. Au près par force 2, le speedomètre marque six nœuds avec un cap impressionnant. Derrière la voûte, pas un remous malgré le déplacement déjà respectable. La race parle, et le moteur, malgré ses 50 chevaux, ne servira vraiment que par calme plat. Au virement de bord, l'étrave pivote si rapidement que l'on oublie la taille du bateau. Dans ce tableau idyllique, une petite ombre est portée par la taille du sac du génois lorsqu'il faut passer du léger au médium. 66 m², c'est déjà lourd à sortir du coffre et à porter à l'étrave. Les amateurs de croisière pure devront se pencher sur les systèmes d'enrouleurs, d'autant plus que perdre un peu de cap n'est pas grave sur un voilier qui remonte parfaitement au vent.

Pour notre deuxième sortie, avec de la brise cette fois, nous avons justement profité d'un First 42 équipé d'un enrouleur. Le génois installé correspondait en surface au génois lourd du bateau de série et, avec un ris dans la grand-voile, nous avions juste ce qu'il fallait pour une brise de 15 à 20 nœuds.

Dans ces conditions, nous remonions au près à 6,5-7 nœuds au speedomètre, marchant à 8-8,5 au large sous génois. Au près, nous avons noté des écarts importants de vitesse lorsque le barreur ne respecte pas le bon angle par rapport au vent. La même observation est valable en cas de réglages mal adaptés. Bateau pointu, le First 42 exige de l'attention pour obtenir les meilleurs résultats, mais, bien réglé au près, il suit sa route pratiquement tout seul, comme nous l'avons constaté en mettant le blocage de barre. Sinon, la grande barre à roue, d'action plutôt directe, est souvent ferme, mais jamais dure, et on ne peut qu'apprécier son efficacité.

Le vent fraîchissant encore, nous avons essayé une combinaison avec un petit foc étroit sur un étai largable en amenant le génois. Le bateau, nettement plus paresseux à repartir après les virements de bord, semblait manquer de puissance dans une mer creuse. Malgré l'excellent passage de la carène, qui tangue très peu en temps normal, le First 42 demande à être appuyé par ses voiles d'avant, ce qui ne surprend pas, compte tenu de son plan de voilure. Nous sommes donc revenus à une combinaison plus classique avec quelques tours dans le génois.

Au portant sous spi, le First 42 ne demande qu'à accélérer et, malgré des formes arrière moins planantes que sur certains dessins, il part facilement en survitesse, ne dédaignant pas des surfs à plus de quinze nœuds aux mains d'un équipage entraîné. La présence d'un petit aileron sous la coque devant le safran contribue certainement à un contrôle plutôt facile. Par mer de l'arrière, toutefois, on ne peut empêcher un certain roulis, la tra-

jectoire de sa coque très symétrique étant nettement soumise à l'influence du mouvement des vagues. Mais, bien sûr, ce phénomène n'atteint pas l'ampleur atteinte sur les déplacements lourds d'autrefois.

Au moteur, on retrouve les mêmes qualités de vitesse et d'évolutivité avec cependant un peu de mal à abattre sur bâbord en marche arrière et une sensibilité assez importante au vent de travers pour les manœuvres.

Conclusion

Grand bateau, le First 42 ne donne pratiquement jamais l'impression d'un « gros » bateau dans ses réactions, sauf par sa puissance et la douceur de ses mouvements. Mais sa sensibilité au réglage, ses performances par petit temps et sa facilité d'évolution sous voiles sont telles qu'un plaisancier habitué à un bateau plus petit ne sera certainement pas désorienté. D'ailleurs, le programme du First 42 semble plus calqué sur celui des voiliers de course-croisière de neuf ou dix mètres avec des possibilités et un confort accrus par la taille, qu'orienté vers la croisière au long cours et la flânerie océanique. Cet engin racé, conçu comme un bateau de loisir et non comme un bateau de voyage. C'est le voilier des traversées express et des excursions rapides grâce à ses longues jambes, avec le plaisir d'un certain luxe.

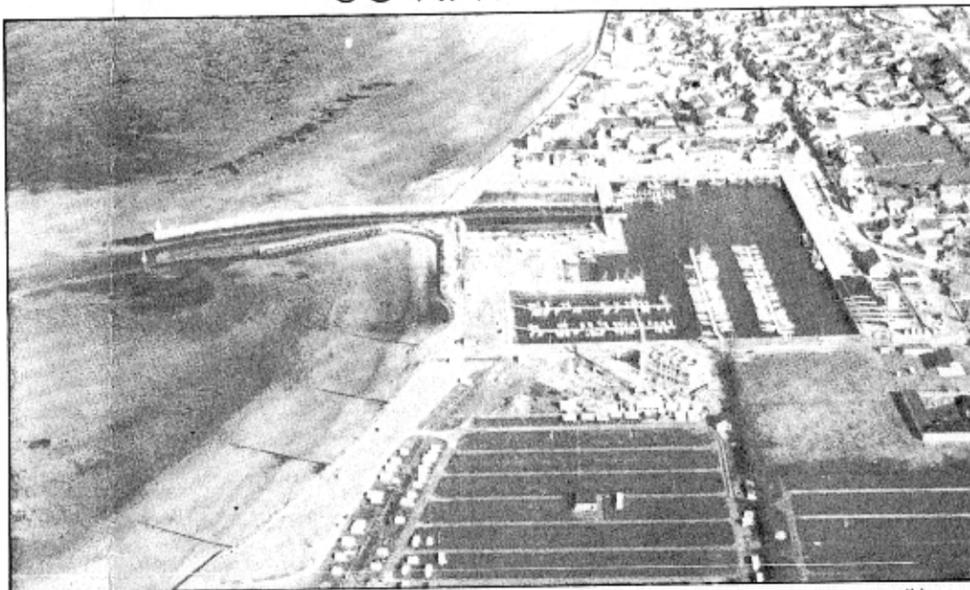
Encore un petit effort sur la vie en mer, et le First 42 ne sera pas loin de la perfection qui, malheureusement, se paie. Dans l'état actuel des choses, il est difficile de trouver un meilleur rapport qualité prix dans sa catégorie, comme le prouvent les ventes du chantier.

Jacques MONSAULT ■

La voûte bien dégagée surplombe un sillage sans remous. (Photos G. Le Cossec).



OÙ NAVIGUER



En bordure de la baie du Grand Vey largement ensablée. Grandcamp est le seul abri rapidement accessible

LA BAIE DU GRAND VEY Carentan-Isigny-Grandcamp

A l'enracinement de la presqu'île du Cotentin, sur son flanc Est, la baie du Grand Vey s'enfonce comme un coin dans des terres plates et basses. Elle offrirait une vaste zone de navigation bien abritée des vents dominants d'ouest si, à l'image de la baie du Mont Saint-Michel, elle n'était très largement ensablée. Les bateaux doivent attendre au moins la mi-marée pour, passant sur les bancs de sable et remontant deux longs chenaux, atteindre les ports d'Isigny et de Carentan. Par gros temps de N.E., la navigation sur ces hauts-fonds peut même devenir dangereuse car la houle y déferle violemment.

Si Isigny n'est qu'un petit port-abri sur le lit d'une étroite rivière fréquentée par quelques barques de pêche, Carentan, en revanche, dispose d'un vaste bassin à flot construit sous Napoléon 1^{er} en vue d'une chimérique liaison au travers du Cotentin. Longtemps inutilisé après le départ des derniers navires chargeant le blé et le bois, ce grand bassin vient d'être aménagé en un port de plaisance convenant fort bien pour l'hivernage.

Le retour des bateaux de plaisance dans la baie du Grand Vey, on a déjà compté 800 passages à l'écluse de Carentan depuis sa rénovation, réclame naturellement un balisage convenable des chenaux. Il a été partiellement amélioré ces derniers mois. Mais, pour les plaisanciers, une bonne connaissance des conditions de navigation et, en particulier, des horaires d'accès est également indispensable.