



Deux styles de navigation bien différents, mais les vitesses dans l'absolu sont proches.

FIRST 405 ET OCEANIS 430

MANGEURS D'ÉCOUTE CONTRE ÉPICURIENS

Voile confort d'un côté, voile sportive de l'autre ? Trop simple !
Les limousines sont parfois rapides et les coursiers accueillants.

Le style First, on commence à connaître sur les plans d'eau de France et d'ailleurs. Prenez une carène performante, complétez-la de superstructures discrètes et d'un plan de voilure généreux : vous obtenez un digne héritier de ce que l'on appelait il n'y a pas si longtemps « voilier de course croisière ». On sait ce qu'il advient de ladite course croisière ; le désir de naviguer sur des voiliers élégants, rapides et tout de même confortablement emménagés n'a, lui, pas disparu. Arrive l'Océanis et, avec lui, un nouveau problème pour les « étiqueteurs » : représente-t-il une tentative de plus pour trouver une voie médiane entre mixte et bateau performant ? Ou plutôt,

sous une allure complètement rénovée, un concurrent direct de son prestigieux aîné...

Une seule chose est sûre ; à travers les publicités comme dans les commentaires des intéressés, il semble incarner une image plus confortable de la plaisance. D'où la tentation de cette opposition toute simple entre voile tranquille et voile sportive, chacun de ces qualificatifs correspondant à l'une des deux gammes maintenant en présence chez le constructeur vendéen. Pour en avoir le cœur net, nous n'avons pu résister à l'envie de mettre bord à bord un représentant de chaque famille. Le 405 plaidera la cause des First face à l'Océanis 430 qui aura la

lourde charge de faire passer le message de cette nouvelle vague.

Reconnaissons tout de suite que la lutte est inégale : l'Océanis dépasse son voisin de 60 cm en longueur de coque et, surtout, pèse près de 180 000 francs de plus que le First 405. La gamme est ainsi faite (et ce n'est sans doute pas un hasard) que ce 430 se place, au moins sur le plan du prix, à mi-chemin entre deux First, les 405 et 435. La différence est appréciable ; mais, comme on le verra plus loin, la comparaison n'en est pas moins intéressante, permettant d'apprécier les divergences entre les deux approches.

Pour commencer, un tour sur l'eau. Le First 405 s'ébroue joyeusement dans le clapot des pertuis rochelais et marche gaillardement au près, appuyé par la brise fraîche qui a marqué ce mois de novembre en clairsemant les rangs de la Route du Rhum. Un ris dans la grand-voile et foc de route, bonne vitesse et cap pointu : le barreur mène sa machine avec délectation, installé derrière la roue de grand diamètre. Ce n'est pas une surprise, connaissant le tempérament de ce type de bateau. Les

LA COMPARAISON DES PRIX

FIRST 405 (architecte : Jean Berret)

— avec grand-voile, génois médium, foc n° 1, tourmentin ; moteur Perkins 4108 40 cv : 721 325 F. **Options** : gréement de spi avec tangon (8 300 F) ; balcon de pied de mât (2 475 F) ; pont teck (49 082 F) ; mât long posé sur la quille (15 850 F) ; spi triradial (21 246 F).

OCEANIS 430 (architecte Philippe Briand)

— avec grand-voile et génois sur enrouleur, moteur Perkins 50 cv, guindeau manuel : 910 017 F. **Options** : échelle de bain (1 475 F) ; quille à ailettes (6 400 F) ; deuxième batterie (1 474 F) ; groupe frigo (16 950 F) ; tangon et gréement de spi (5 900 F).

**Constructeur : BénétEAU, Z.I. Les Mares,
BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez.**

BANC D'ESSAI • BANC D'ESSAI • BANC D'ESSAI

regards se tournent plutôt du côté de l'Océanis... De ce côté, on n'aurait tort de s'inquiéter ! Avec lui aussi un ris dans la grand-voile, l'Océanis grimpe tout seul dans le vent ; le cap est légèrement inférieur, mais la vitesse au moins égale par rapport au First. Il est vrai que ce dernier est un peu sous-toilé alors que l'Océanis a un dérouleur juste ce qu'il lui fallait de géniois (quand on vous dit que le dérouleur a du bon !). Nous abordons plus loin l'analyse de leurs performances respectives.

Pour l'heure, une conclusion s'impose déjà : l'Océanis n'a pas été conçu pour faire de la figuraison à la voile ; c'est un bateau plaisant à faire marcher. La différence avec le First tient davantage à l'évidence dans la manière que dans les moyennes probables. D'un côté, un Océanis qui marche tout seul, avec son enrouleur de série et un tempérament très accommodant ; de l'autre, un First plus nerveux, qui ne demande qu'à monter encore plus près du vent et à séduire son barreur avec une conduite ultra-sensible. Autant dire que ce sont les motivations de l'équipage qui feront ici la différence, suivant que celui-ci place ou non dans les objectifs prioritaires le plaisir de barrer au millimètre et de « titiller » les réglages en permanence, les yeux rivés sur la girouette et le speedo ; pas vraiment l'ambiance bain de soleil, en somme...

On peut avoir envie de tailler la route rapidement à la voile en se préoccupant au moins autant de l'agrément du bateau au mouillage et de certains aspects plus prosaïques des choses comme la possibilité de manœuvrer au moindre effort, de se rincer à l'eau douce en plein air ou encore de rejoindre son annexe sans acrobaties. Pour cerner la philosophie Océanis, il suffit de continuer la liste de ces petits riens qui rendent le bateau plus accueillant et facilitent la vie à bord. L'enrouleur standard n'est pas la seule gâterie réservée aux adeptes du 430 ; dès l'étrave on remarque le davier basculant (l'ancre vient s'y emboîter toute seule) et le guindeau. Le tout dans l'inventaire de base, bien sûr ; de quoi rendre jaloux l'équipier d'avant du First 405 !

Sur les deux bateaux la circulation est aisée grâce aux larges passavants, mais avouez que l'on se sent plus au large sur la plage avant de l'Océanis. On s'y voit tout de suite installer les coussins par une chaude après-midi... Le First n'en prendra sans doute pas

ombrage : à cette heure, ce fiérot qui ne mange pas de ce genre d'escale sera sans doute déjà reparti taquiner la houle ! En continuant vers l'arrière, un point partout pour les chausse-trappes : sur l'Océanis, les surfaces glissantes en plexiglas (c'est de l'intérieur que ça vaut le coup !) ; sur le First, le double panneau de descente, bien pratique pour la lumière et la ventilation du carré mais d'une manipulation pas toujours évidente. Le cockpit reflète aussi les différences de personnalité.

Plus large sur l'Océanis, il est doté d'une agréable table avec abattants (même le bac à glaçons y est prévu...). L'arrière constitue évidemment pour l'Océanis une occasion supplémentaire de se distinguer. A l'austère tableau in-

cale confortablement debout, abrité par la capote (en option) qui protège l'intérieur. En bas de l'échelle (trois marches sur l'un et l'autre, et des poignées chichement comptées dans les deux cas), les points communs se font rares. Il n'est pas dans notre propos d'évaluer les mérites respectifs du chène d'Amérique (Océanis) et du teck (First) ; à chacun selon ses goûts. Bornons-nous à constater l'opposition entre ces deux intérieurs. D'un côté, une disposition aussi classique que chaleureuse (First) ; de l'autre, un parti pris de clarté et de grands espaces. La finition du First bénéficie d'un a priori favorable ; sans qu'il soit question d'entrer dans une querelle des intérieurs anciens et modernes, il semble que la présentation intérieure de l'Océanis ne



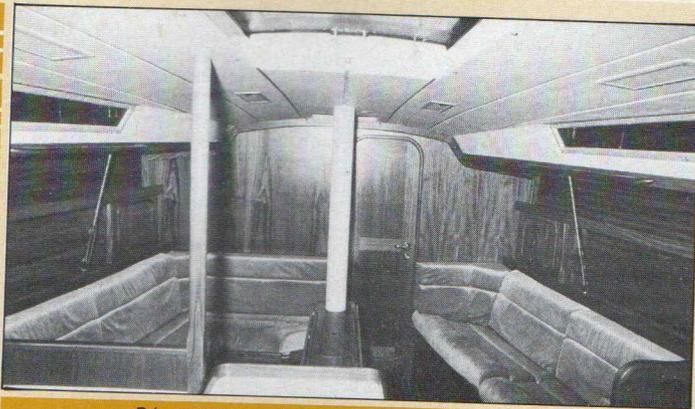
La plus grande largeur arrière de l'Océanis est saisissante, surtout avec sa jupe aménagée ; le First est ici équipé de l'option pont teck.

versé du First, il répond par une véritable terrasse avec banquette, coffres, échelle de bords, rangement de planche à voile (en option) et douche extérieure. Même si l'ouverture des coffres est parfois mal pratique, la formule est d'autant plus séduisante qu'elle ne prêche pas à conséquence quant au potentiel du bateau ; on aurait donc bien tort de s'en priver.

Match nul en revanche pour l'accès au cat-way (chacun dispose de filières ouvrables sur les deux bords) et l'emplacement du radeau de sauvetage, qui se trouve sur l'un et l'autre logé dans un coffre de cockpit (et pourquoi ne pas profiter de la jupe de l'Océanis pour prévoir une éjection plus facile ?). Cap sur l'intérieur maintenant, en soulignant au passage l'intérêt du petit abri qui précède la descente de l'Océanis. On s'y

soit pas encore aussi bien maîtrisée que celle du First.

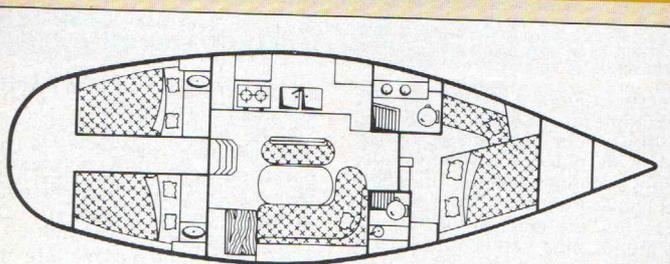
Côté fourneaux, en tout cas, c'est généreux partout : à la superbe cuisine en « U » du First, largement pourvue en rangements de toutes sortes, répond sur l'Océanis une longue cuisine (tout aussi bien lotie en matière de plans de travail et d'équipements) faisant face à l'imposant carré décalé. Mis à part le fait que la cuisine en « U » est sans doute plus pratique en mer, on ne voit guère de raison objective pour préconiser l'une plutôt que l'autre. Là encore le choix est affaire de goût personnel. Les schémas et les chiffres présentés dans ces pages parlent d'eux-mêmes pour préciser les contours de chaque intérieur. Ils mettent ainsi en évidence la générosité des hauteurs sous barrots dans les deux cas.



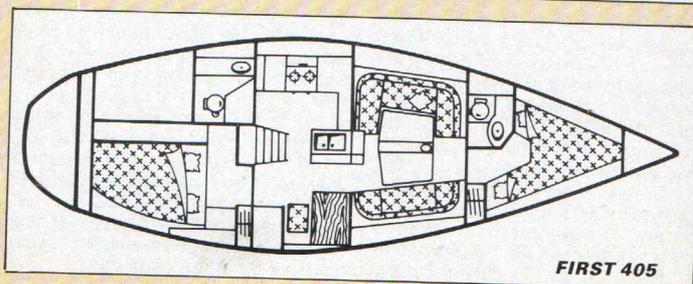
Décoration classique et un volume plus important qu'il n'y paraît à bord du First.



Espace et luminosité, les deux traits dominants à l'intérieur de l'Océanis.

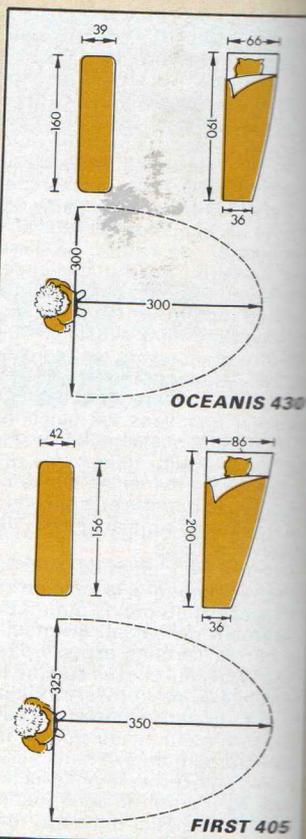


OCEANIS 430



FIRST 405

Leurs résultats sont parfois surprenants aussi : dans la mesure de « l'espace visuel », par exemple, qui donne paradoxalement l'avantage au First. En l'occurrence, ces chiffres ne tiennent pas compte de la présence sur le First de deux épontilles, d'éléments de mobilier encombrants (le prolongement de la cuisine en particulier) mais aussi de la hauteur sous barrots plus constante sur l'Océanis. Ce dernier remporte d'ailleurs fort logiquement la palme de la



facilité de circulation... au moins jusqu'à la porte des cabines ; car, aussi surprenant que cela puisse sembler, ce champion du volume préfère les petits gabarits si l'on en croit l'étroitesse de ses portes ! Les dites cabines proposent par ailleurs des dimensions tout à fait convenables, mais si l'on souhaite profiter d'une « chambre » digne de ce bateau, il faut laisser de côté sans hésiter la version quatre cabines et s'offrir le modèle « propriétaire » dans lequel la cabine du même nom mérite le détour. Dans ce domaine, le First 405 fait mieux que se défendre avec sa

belle cabine arrière (dans la version propriétaire). Côté rangements, les capacités sont proches, avec peut-être un léger avantage au First qui multiplie les placards et les équipets. Les prestations en matière d'équipement électrique et sanitaire sont comparables sur les deux bateaux. Précisons même qu'elles sont d'assez bonne tenue, tant sur le plan du matériel fourni que de son installation. Les plaisanciers qui aiment surveiller de près leur mécanique apprécieront la position du moteur à bord du First. Placé au milieu du bateau (centrage des poids oblige), il est immédiatement accessible de tous côtés en ouvrant les parois du bloc cuisine. Un mot encore sur les cabines pour noter la pos-

sibilité de transformation des couchettes doubles avant de l'Océanis en couchettes simples. La modification se fait en quelques instants.

L'éclairage naturel de l'Océanis est manifestement une des grandes trouvailles de ce bateau. Au point que l'on se demande toujours, vu du cockpit, si l'on n'a pas oublié d'éteindre la lumière du carré ! Cette particularité est heureusement complétée par un astucieux système de panneaux de bois coulissants pour faire le noir quand il le faut. A propos de fermeture, n'oublions pas les petits loquets qui permettent de bloquer automatiquement les portes en position ouverte sur les bateaux

du chantier. Efficaces dans un sens (ils évitent aux portes de battre dans la mer), ils n'ont qu'un inconvénient : celui de ne pas être faciles à décrocher.

Si l'Océanis est le plus lumineux, il est aussi le mieux aéré, et de loin, puisqu'il ne propose pas moins de six hublots et panneaux ouvrants et quatre imposantes manches à air. Cette caractéristique colle bien à la personnalité de ce bateau qui évoque irrésistiblement les mers chaudes et revendique son statut d'engin de vacances comme d'autres celui de machine de course. Si vous préférez autre chose, à la fois plus feutré et plus agressif, voyez en face : le teck n'est pas encore près de jeter l'éponge !



LES PERFORMANCES

Après avoir examiné avec soins les plans et analysé à travers le tableau « Éléments de comparaison » ces deux voiliers, nous devons en fait nuancer ce choix, car si les longueurs de coque sont proches, à l'inverse, déplacement, longueur de flottaison et largeur montrent à l'évidence que l'Océanis 430 est un bateau plus important, dont les caractéristiques fondamentales sont infiniment plus proches de celles du First 435 que du 405.

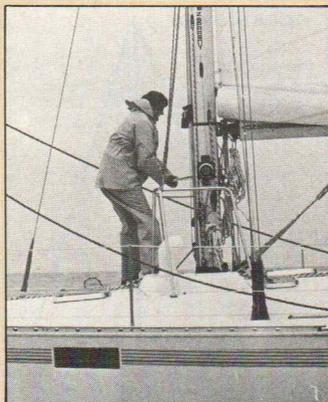
Course contre croisière

L'option course se lit sur le plan de forme du First, notamment au niveau des entrées d'eau plus en V et plus fines avec un demi-angle à la flottaison de 18,5 degrés contre 21 pour l'Océanis. Le bau plus important de ce dernier donne naissance à des fonds plus plats et à des sections arrière plus généreuses. Enfin, le brion est nettement émergé donnant l'illusion d'un bateau plus léger qu'il ne l'est réellement.

Au contraire, le brion du First 405 dessiné par Jean Berret est volontairement immergé, même si le profil de quille montre nettement que le First est doté d'élanements plus importants, ce qui explique que la différence des longueurs de flottaison soit plus importante que celle existant entre les longueurs hors-tout. Tous deux équipés de safrans entièrement suspendus, sans aileron, si l'on excepte un petit skeg, nos deux voiliers peuvent recevoir différentes quilles : grand ou petit tir-

rant d'eau pour le First, la quille la plus longue (dépassant de 49 cm, la plus courte) permettant des performances contre le vent nettement meilleures. Le bateau essayé était doté du plus petit tirant d'eau.

Nous disposons d'un Océanis doté d'une quille classique et non de la version quille à ailettes qui diminue le tirant d'eau de 30 cm environ. Inspirée des dernières recherches sur les 12 m JI à la suite de la victoire d'*Australia* dans la Coupe de l'America, la quille munie de ses deux ailettes, d'une envergure totale de 80 cm, autorise des performances équivalentes au près, et compense un tirant d'eau plus faible, comme nous avons pu le vérifier sur l'Océanis 350.



L'équipier donne l'échelle du pont de l'Océanis...

Les plans de voilure sont avec un mât à peine plus haut que le First, et un triangle avant légèrement plus important que l'Océanis, ce qui est logique puisqu'il est équipé en série d'un enrouleur de génois simplifiant grandement la manœuvre des voiles d'avant.

Sur le First, en revanche, les surfaces de voiles sont rééquilibrées au profit de la grand-voile. En option, il peut recevoir le mât « S » plus haut et implanté sur la quille, qui lui permettra de porter une voilure plus importante et d'améliorer ses performances, en particulier par petit temps et au portant.

L'ordinateur, en se fondant toujours sur le programme VPP, prédit au First plus léger et doté d'une surface mouillée moindre, des performances plus favorables par petit temps. Par 10 nœuds de vent, le First garde l'avantage aux allures les plus arrivées, mais les performances s'inversent au profit de l'Océanis plus long et plus raide pour les allures plus proches du vent. Par 20 nœuds de vent, l'Océanis comble le handicap que représente sa plus faible surface de voile, et l'ordinateur, sensible à sa plus grande longueur, à sa meilleure raideur à la toile due à son tirant d'eau plus fort, annonce des performances plus favorables.

Ce résultat, qui peut apparaître paradoxal, confirme en fait les observations enregistrées par bonne brise. Bateau de tempérament plus sportif, le First 405, plus petit que l'Océanis 430, ne pourra prétendre à des performances en rap-

FIRST 405 ET OCEANIS 430

port avec son potentiel, notamment contre le vent, que muni de sa quille longue, le mât devant permettre de creuser encore l'écart par petit temps et au portant.

Distances raccourcies

Au-delà des faibles différences de vitesse que l'on peut observer, on remarquera l'excellent niveau de performance atteint par les deux bateaux. Avec 20 nœuds de vent, la moyenne s'établit bien au-dessus de 6 nœuds sur notre parcours de 20 milles, et vérifie une fois encore qu'un voilier de

cette taille permet de raccourcir les distances tout en améliorant considérablement le confort en mer. Nous avons pu naviguer en novembre à la barre du First 405 par 20 nœuds de vent et contre le clapot de La Rochelle, sans ciré et sans être mouillé.

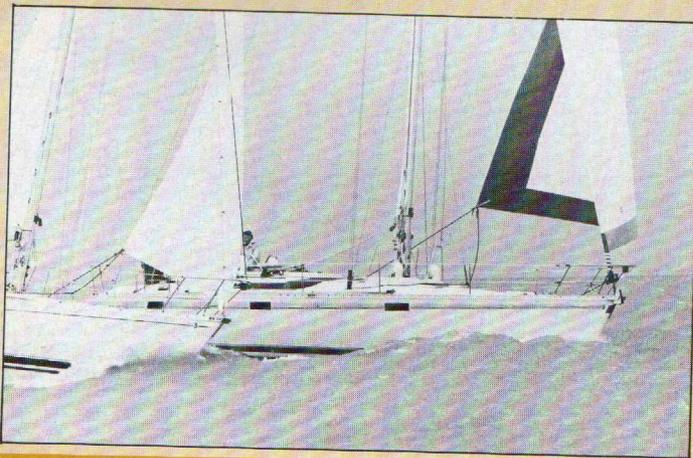
En contrepartie certaines manœuvres sont plus difficiles à réaliser, en particulier au port. Des bateaux de cette taille sont moins sensibles au vent, et il est nécessaire que le barreur ait le bateau bien en main et calcule correctement sa manœuvre au milieu des pannes, car un équipier ne pourra plus arrêter un bateau de dix tonnes qui arrive trop vite sur le quai. La manœuvre entre les pannes d'une marina moderne se fait obligatoirement au moteur, et nous avons noté sur le First 405 un

couple en marche arrière important interdisant pratiquement de tourner dans le sens opposé au pas de l'hélice.

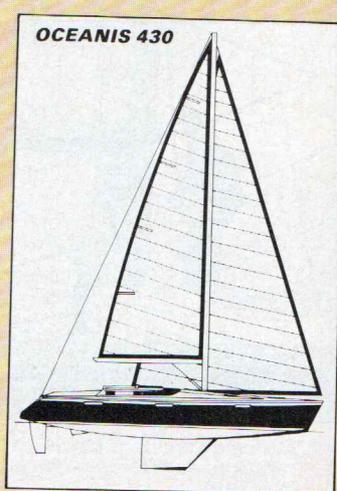
Comme il est généralement la règle dans cette taille, les deux voiliers ont été gréés en tête avec deux étages de barres de flèche. Les haubans sont nettement reculés (environ 40 cm par rapport à l'axe du mât) et les barres de flèche, par conséquent poussées sur l'Océanis, sont plus modérément reculées sur le First. Le gréement est complété par deux bas-haubans sur le First, alors que l'Océanis reçoit deux patacas réglables par des ridoux classiques. L'enrouleur Giot qui équipe l'Océanis en série, avec son bout de commande ramené le long du rail de fargue sur une poulie coinceuse à l'arrière, constitue bien sûr la différence essentielle. Elle permet une manœuvre aisée à deux, alors que le même équipage réduit sur le First voit le barreur isolé à l'arrière derrière la barre à roue, pendant que l'équipier effectue un vrai parcours du combattant.

L'accastillage, de bonne qualité, est sensiblement le même sur ces deux bateaux à la voilure équivalente; par exemple, les winches de génois et de drisse sont identiques. Ils ne sont self-tailing qu'en option, et l'orientation plus croisière de l'Océanis apparaît surtout par l'emplacement de la courte barre d'écoute sur le rouf, les drisses de grand-voile et de génois au pied du mât, permettant de dégager au maximum le cockpit. La barre d'écoute du First est installée sur le bridge-deck, et toutes les drisses ramenées à l'arrière. La barre à roue est ici la règle, et l'équipement de l'Océanis est encore complété par un guindeau manuel et un astucieux davier à bascule qui permet à l'ancre de se placer sur le pont, sans qu'il soit nécessaire de la manœuvrer à la main. Un second davier est prévu à l'arrière de l'Océanis, les deux bateaux étant par ailleurs bien équipés en taquets et chaumards, y compris un chaumard à rouleau intégré au rail de fargue, placé aux environs du maître bau, et bien pratique pour passer la garde.

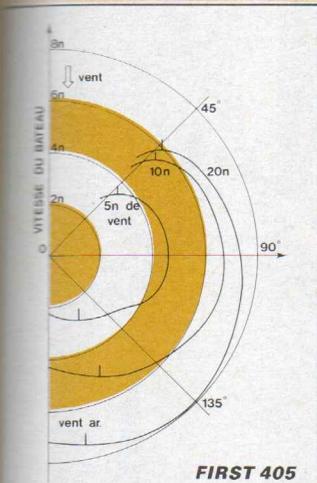
Passant en souplesse dans le clapot sans taper, First et Océanis apparaissent bien conçus, chacun pour un programme spécifique. Le First s'adresse davantage à des équipages plus nombreux pour manœuvrer le spi ou changer les



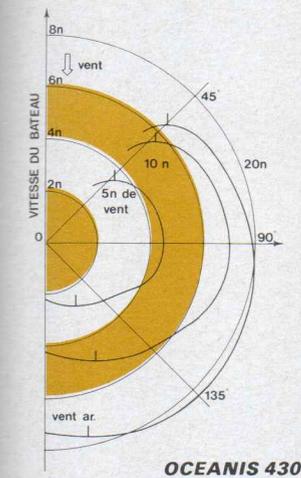
L'étrave agressive du First contre le pont « farniente » de l'Océanis : une image symbole



voiles d'avant afin d'obtenir de meilleures performances, surtout avec la version quille longue. L'Océanis met à la portée d'un équipage plus réduit les qualités et le confort à la mer d'un voilier de plus de 12 m pour les amateurs de grande croisière.



Superposons les deux polaires, elles se recouvrent pour beaucoup d'allures et des forces du vent différentes, les écarts vraiment significatifs, s'observant surtout au louvoyage et au grand largue par 20 nœuds de vent, l'Océanis prenant alors nettement l'avantage, et dépassant à cette dernière allure la limite des 8 nœuds. Il aurait été intéressant en parallèle d'essayer le First 405 muni du mât course et d'une quille longue, on lui aurait permis de surmonter allégrement le léger handicap que montre la version quille courte et mât standard que nous avons essayé.



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Oceanis 430	First 405
Longueur de la coque	12,60 m	11,99 m
Longueur à la flottaison (L)	10,98 m	9,78 m
Bau maximum	4,22 m	3,96 m
Bau à la flottaison	3,41 m	3,27 m
Franc-bord avant	1,26 m	1,23 m
Franc-bord milieu	1,08 m	1,12 m
Tirant d'eau minimal	—	—
Tirant d'eau maximal	1,86 m	1,75 m
Tirant d'air	16,70 m	17,25 m
Déplacement en charge (D)	11 040 kg	9 020 kg
Poids en ordre de marche	9 460 kg	7 970 kg
Poids du lest	3 600 kg	3 300 kg
Nature du lest	fonte	fonte
Poids de la dérive	—	—
Nature de la dérive	—	—
Largeur des passavants	0,68 m	—
Catégorie de navigation	1 ^{re}	1 ^{re}
Jauge en douane (tonneaux)	—	—
Surface du triangle AV (1)	36,49 m ²	35,93 m ²
Surface maxi du génois (2)	57,00 m ²	54,58 m ²
Surface du foc n° 1	—	35,00 m ²
Surface de la grand-voile	32,70 m ²	36,36 m ²
Surface maxi (2 + 3)	89,70 m ²	90,94 m ²
Surface pour la jauge	69,09 m ²	72,29 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1,87 m ²	1,94 m ²
Surface de dérive : totale	9,38 m ²	8,72 m ²
Surface mouillée totale (M)	37,01 m ²	31,45 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD	3,5 %	4,3 %
Par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : CC	3,4 %	2 %
Ecarte entre CV et DC en % de L	17,9 %	16,8 %
Stabilité initiale M.R. par degré	194,43 kgm	134,68 kgm
Raideur à la toile 15°	4,29	2,81
30°	8,00	5,22

20 MILLES SUR ORDINATEUR

ALLURE	Gisement du vent	Oceanis 430		First 405			
		Vitesse du vent réel					
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoyage	0°	2,37	3,85	4,54	2,40	3,68	4,12
Bon plein	45°	3,31	5,42	6,41	3,35	5,14	5,83
Largue	90°	4,50	7,02	7,95	4,61	6,72	7,39
Grand largue	135°	3,16	5,74	8,34	3,22	5,81	7,94
Vent arrière	180°	2,46	4,60	7,53	2,51	4,66	7,32
Temps du parcours		6h16'30"	3h41'55"	2h53'28"	6h10'3"	3h47'36"	3h6'44"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317 : « L'informatique prend la relève » page 75.