

A LA BARRE

# FIRST 29

## dériveur

Dériveur lesté ou quillard? Cette alternative ne satisfait pas de nombreux plaisanciers obligés de choisir entre la facilité d'échouage et les performances sous voiles. Sur le First 29, Bénéteau propose une solution originale avec un aileron lesté pivotant dans un saumon extérieur et deux safrans prévus pour remplacer les béquilles.

Pour tous ses First, du 18 au 28 en passant par le First Class, le Groupe Finot avait proposé jusque-là une version à quille relevable pivotante offrant un certain nombre d'avantages par rapport au dériveur lesté classique, en particulier en matière de performances sous voiles. A l'échouage, l'aileron en fonte extérieure à la coque protégeait celle-ci des aspérités du sol, mais il fallait toujours assurer l'équilibre avec des béquilles. De plus, sur un bateau de près de 9 m comme le 29, le poids de la partie mobile devrait dépasser une tonne, ce qui ne manquerait pas de poser des difficultés pour maîtriser les efforts mécaniques. Ne voulant pas perdre tous les éléments favorables de la première solution, l'architecte l'a panachée avec la formule du dériveur lesté; tout en gardant un saumon fixe extérieur, il a remplacé la classique tôle par un aileron en fonte long et épais dont le profil NACA garantit un bon rendement hydrodynamique. De cette manière, l'élément mobile reste maniable puisqu'il ne pèse que 250 kg et, cependant, son influence sur le centre de gravité n'est pas négligeable. Restait l'éternel problème des voiliers à tirant d'eau variable, c'est-à-dire le safran qu'il faut généralement raccourcir ou rendre relevable au prix d'une installation plus ou moins complexe. Pour la première fois sur un bateau de grande série, le constructeur a retenu le système du double safran

dont l'efficacité est reconnue. Afin de rentabiliser le supplément de prix de cette installation, il s'en est servi pour remplacer les béquilles, accessoires chers et peu pratiques à manipuler. Les deux safrans de dimensions relativement réduites bénéficient d'un échangentillage surabondant y compris pour leur fixation, leur semelle étant protégée par une coiffe en plastique.

Ayant eu l'occasion d'essayer le First 29 en version quillard au cours du test comparatif des nouveaux 8,50 m (Bateaux n° 308), nous étions bien sûr très curieux de vérifier le fonctionnement de ce mouton à trois pattes que constitue sa version dériveur bi-safran et nous savons d'après votre courrier que de nombreux lecteurs se posent des questions sur ce modèle.

### Un potentiel de vitesse élevé et trois cabines bien séparées

Cette convergence d'intérêt s'explique également par le fait que le First 29 rassemble de nombreuses qualités propres à séduire un acheteur-éventuel. Sous une élégance classique, sa coque présente un potentiel de vitesse plus élevé que celles de ses concurrents directs du fait d'une longueur de flottaison nettement plus importante alliée à une forte stabilité. Par ailleurs, la séparation du poste avant permet de profiter de deux cabines indépendantes

en plus du carré, soit presque le même confort qu'à bord d'un 9 m moderne. Ajouter à cela qu'il s'agit d'un voilier de déplacement assez lourd pour sa catégorie donc plus tolérant en croisière aux déplacements de l'équipage, et l'on comprend que de nombreux plaisanciers sont tentés par une formule leur apportant en plus la facilité d'un tirant d'eau réduit sans perdre ces avantages.

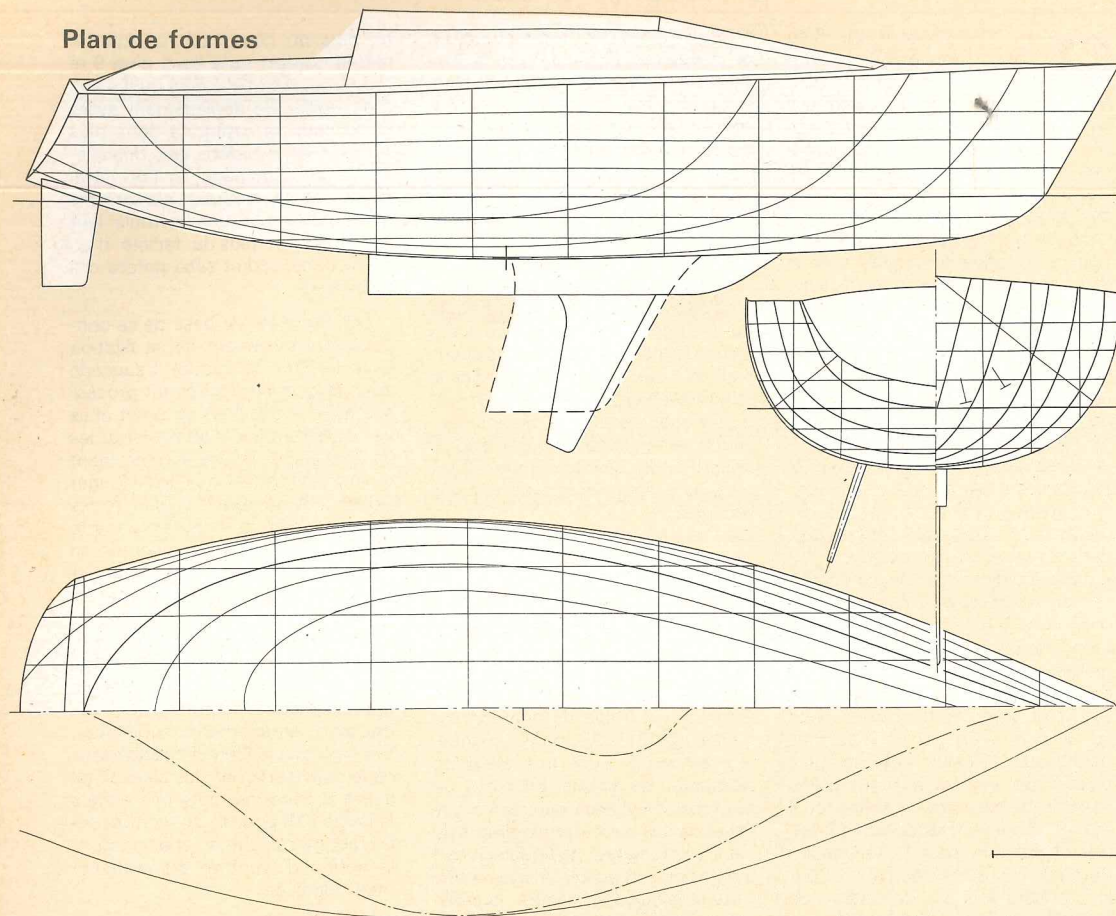
Les éléments de base de sa conception proviennent de sa filiation avec le First 28 auquel il succède dans la gamme d'après un processus maintenant bien au point chez ce constructeur. On reprend les lignes d'eau de la carène en profitant de la transformation pour l'allonger un peu et on refait le plan et les emménagements en tenant compte des données les plus récentes en matière de mode. Le chantier recueille les fruits de ses efforts précédents en économisant une partie des frais d'études d'un modèle totalement nouveau, tandis que l'acheteur bénéficie des références du modèle précédent pour éviter une décision simplement subjective. Sachant que le First 28 faisait partie de la nouvelle lignée des plans Finot ayant abandonné toute référence à la jauge IOR pour se concentrer sur les facteurs de vitesse et de confort, la notion d'aventure est pratiquement éliminée.

En visitant l'usine de Beauvoir en Vendée où sont construits les First

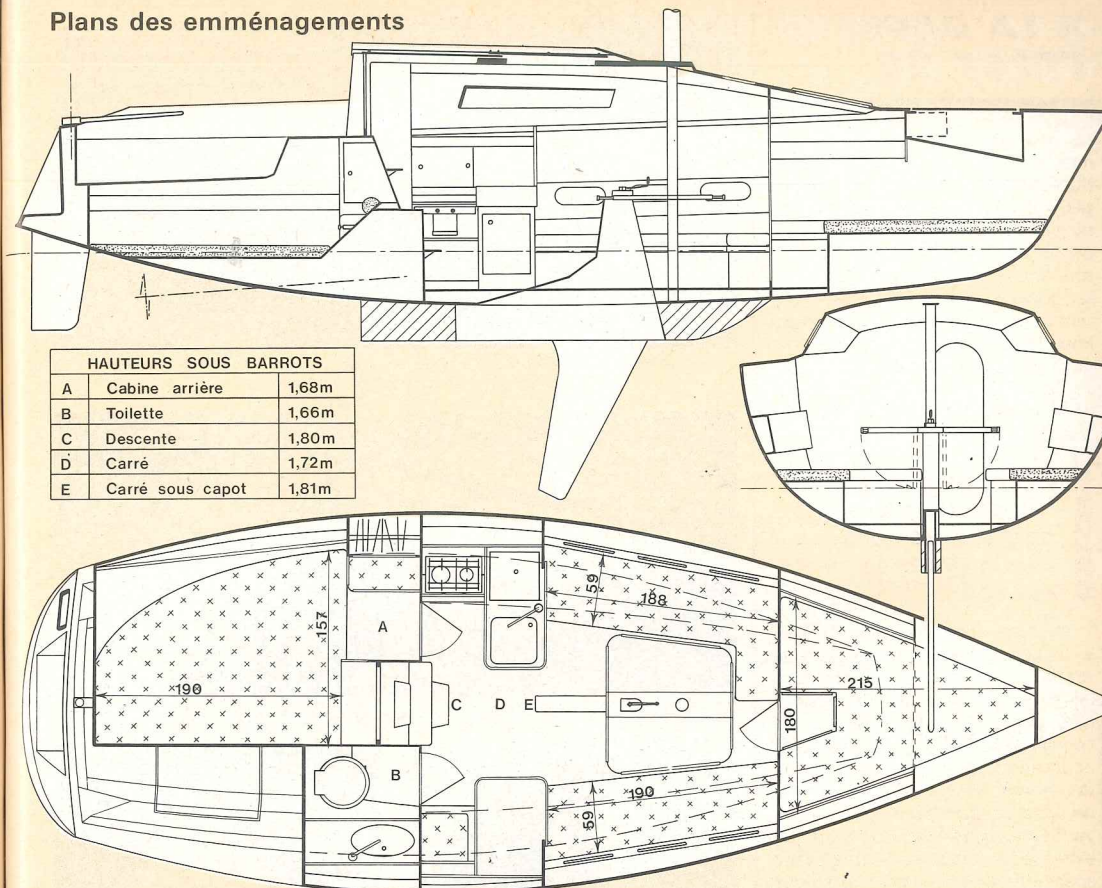
Les deux safrans autorisent un bon contrôle de barre à la gîte sans engendrer de remous supplémentaires.



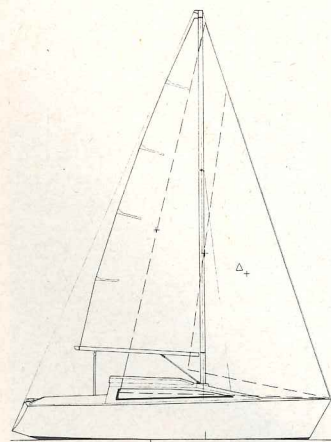
## Plan de formes



## Plans des emménagements



HAUTEURS SOUS BARROTS		
A	Cabine arrière	1,68m
B	Toilette	1,66m
C	Descente	1,80m
D	Carré	1,72m
E	Carré sous capot	1,81m

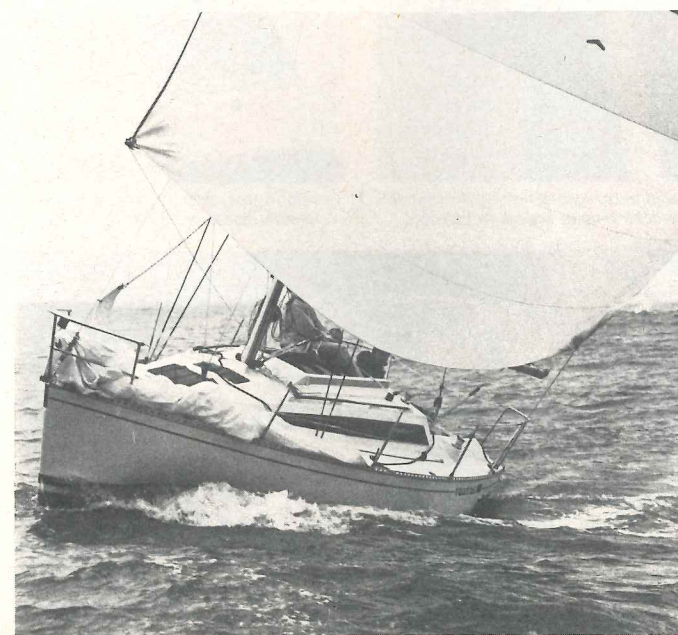


29, nous avons eu la surprise de découvrir sur la chaîne un modèle qui lui ressemblait comme un frère, mais portait le nom de Island 30. Renseignément pris, il s'agit d'une version charter destinée à l'étranger, commande particulière qui comporte certains détails que l'on aimerait bien voir figurer sur le bateau de série, ne serait-ce que la petite équerre en inox pour protéger l'angle du coffre à mouillage du raguage de la chaîne d'ancre.

En ce qui concerne la construction elle-même, nous n'avons pas noté de changements significatifs dans les méthodes du chantier qui utilise toujours la technique du châssis contremoulé pour raidir les fonds. Celui du First 29 comporte six varangues intégrées traversées par des anguilliers de

gros diamètre afin de conduire l'eau des fonds jusqu'au petit puisard abritant la pompe de cale électrique. Dans la coque non pontée, on remarque les renforcements indiquant la présence de renforts en mousse à mi-bordé dans le poste avant, mais aussi le même type de renfort formant une varangue juste derrière les deux mèches de safrans. La liaison pont-coque est masquée par un cale-pied perforé en alu anodisé, mais il ne s'agit pas du nouveau profilé réservé aux modèles de haut de gamme. En fait, le First 29 se situe juste en-dessous de la limite et profite déjà d'un certain nombre de raffinements de présentation, particulièrement dans le domaine de la menuiserie intérieure, avec ses fargues en bois lamellé, et ses caissons en bois

Le large sous spi sera abordé sans appréhension.



moulé servant d'équipets et de dossiers pour les banquettes du carré. En outre, de nombreuses surfaces sont habillées de contreplaqué teck et le First 29 échappe à l'impression de froideur souvent reprochée aux coques en polyester.

Même sur le pont, des mains courantes en teck massif donnent une petite note classique, d'autant que les têtes de vis sont cachées à l'ancienne, avec des tapons. Ce souci du détail se traduit également dans l'harmonisation de la présentation de l'accastillage et l'impression générale qui en résulte est celle d'un produit fini à l'image de la puissance industrielle de ce constructeur.

Avec ses bordés plutôt verticaux, le First 29 ne dispose pas d'une très grande largeur au niveau du pont et les surfaces réservées à la circulation s'avèrent suffisantes, sans plus. La partie du rouf en sifflet devant le mât est occupée par deux panneaux, l'un ouvrant et l'autre fixe.

Ils sont munis d'antidérapant, comme sur le grand capot double ouvrant qui découvre la descente et une par-

## FIRST 29 DÉRIVEUR

Architecte : Groupe Finot ; Constructeur : Bénéteau, Z.I. des Mares, 85270 St-Hilaire-de-Riez ; Prix, départ chantier, avec diesel Volvo 2001, grand-voile et foc n° 1, ver-

sion quillard : 222 137 F ; supplément dériveur : 16 367 F. Options : génois médium : 7 095 F ; tourmentin : 1 605 F ; gréement de spi : 2 320 F ; tangon : 1 780 F ; spi médium : 6 860 F ; enrouleur Goïot avec génois lourd : 13 745 F.