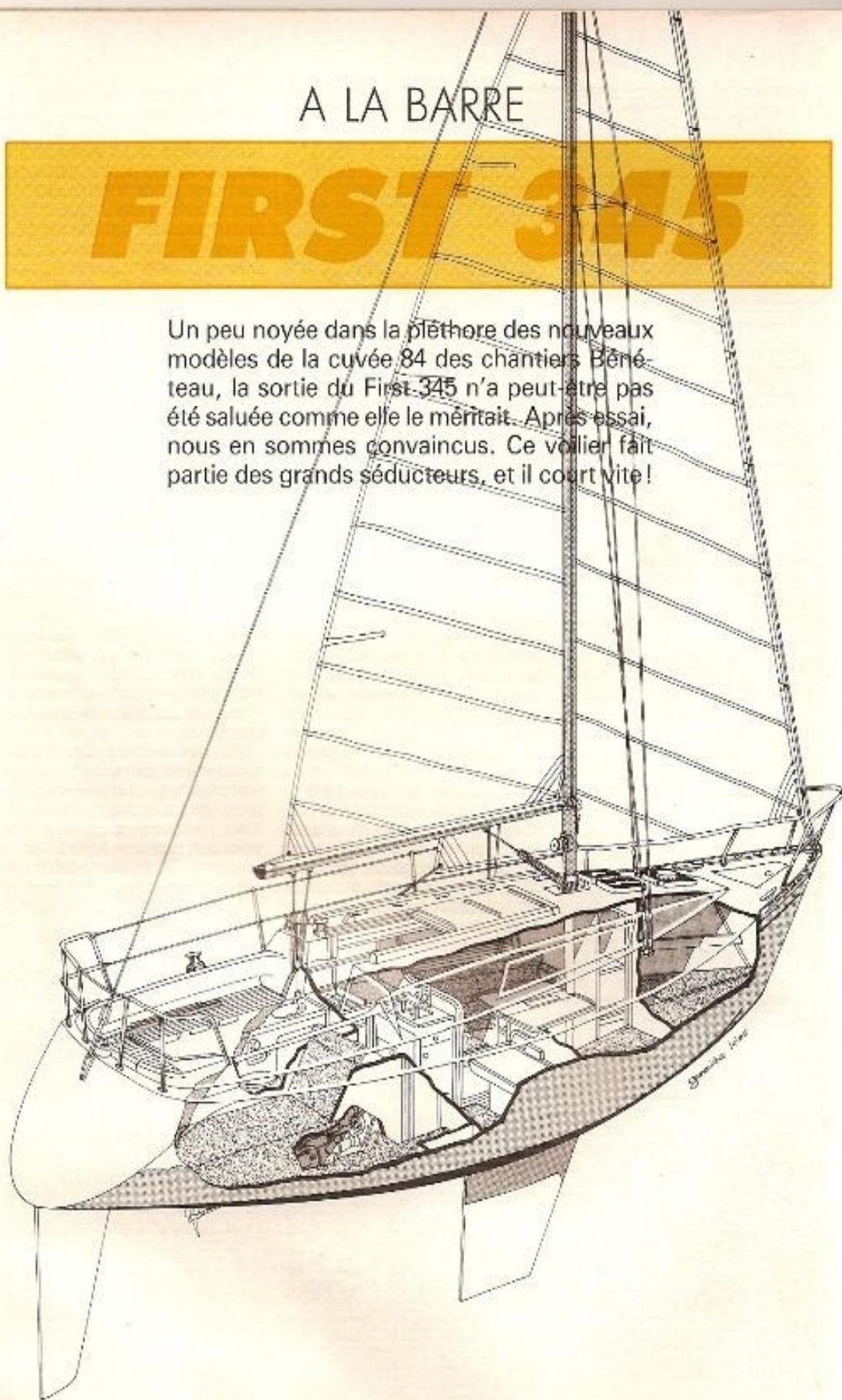


A LA BARRE

FIRST 345

Un peu noyée dans la pléthore des nouveaux modèles de la cuvée 84 des chantiers Bénéteau, la sortie du First 345 n'a peut-être pas été saluée comme elle le méritait. Après essai, nous en sommes convaincus. Ce voilier fait partie des grands séducteurs, et il court vite!



Légèrement plus court que le First 35, un peu plus étroit, un peu plus léger et surtout nettement moins cher, le First 345 pourrait appartenir à cette catégorie de bateaux dont le lancement n'est justifié que par des motivations purement mercantiles. Heureusement les chantiers tout comme les plaisanciers savent que l'achat d'un voilier se décide également sur des critères passionnels. Une silhouette élégante et racée suffit souvent à provoquer ce fameux coup de cœur contre lequel les arguments de raison financière résistent difficilement. On pardonnait au First 35 l'excès de ses volumes arrière à la fois parce qu'il s'agissait d'un bateau de jauge, et pour la nouveauté des deux cabines sous le cockpit. Sur le 345, aucun élément disgracieux ne vient faire regretter le confort intérieur.

Résolument moderne, avec son tableau inversé aux angles évasés pour adoucir le raccord avec les bordés et une étrave rectiligne, mais assez pentue, le First 345 renoue avec la tradition de la toniture classique, cette jolie courbure à laquelle les grands architectes du temps du yachting étaient très attachés. Certains tenaient même à diriger personnellement le charpentier qui en lisait les irrégularités au rabot pour s'assurer que la ligne filait bien à l'œil. Les méthodes de construction modernes permettant d'effectuer ce travail une fois pour toutes sur le mannequin dont seront tirés les moules, mais une belle toniture reste un point primordial pour la grâce d'un voilier. Naturellement, la taille de la coque doit être assez grande pour que la hauteur sous barrots ne souffre pas de la réduction du franc-bord, à moins de surélever le rouf de façon inesthétique.

Avec ses 10,55 m de coque, le First 345 se situe juste au-dessus de la limite, bien que nos relevés de mesures intérieures mettent en évidence l'impossibilité d'obtenir 1,80 m dans les cabines arrière, par exemple.

L'esthétique des lignes est soulignée par une décoration importante mais de bon goût, ainsi que par la qualité des matériaux sur le pont : les lattes de cockpit tout comme les mains courantes de rouf sont en vrai teck qui reste blanc. Le fond du cockpit est garni d'un caillobottis dans la meilleure tradition, tandis que l'alu finement poli des rails du grand capot est assorti à la couleur des nouveaux cale-pieds adoptés par le chantier. Le tout forme un ensemble parfaitement homogène en matière de présentation qui supporte la comparaison avec les constructions étrangères les plus luxueuses.

Une bonne raideur à la toile dans les conditions normales de la croisière

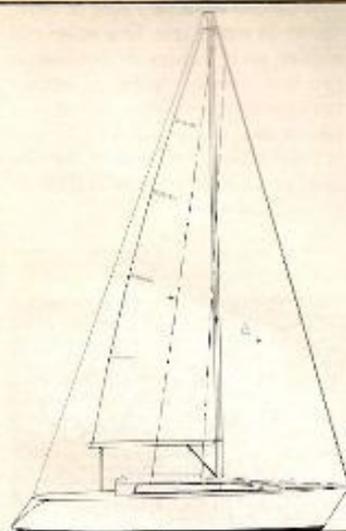
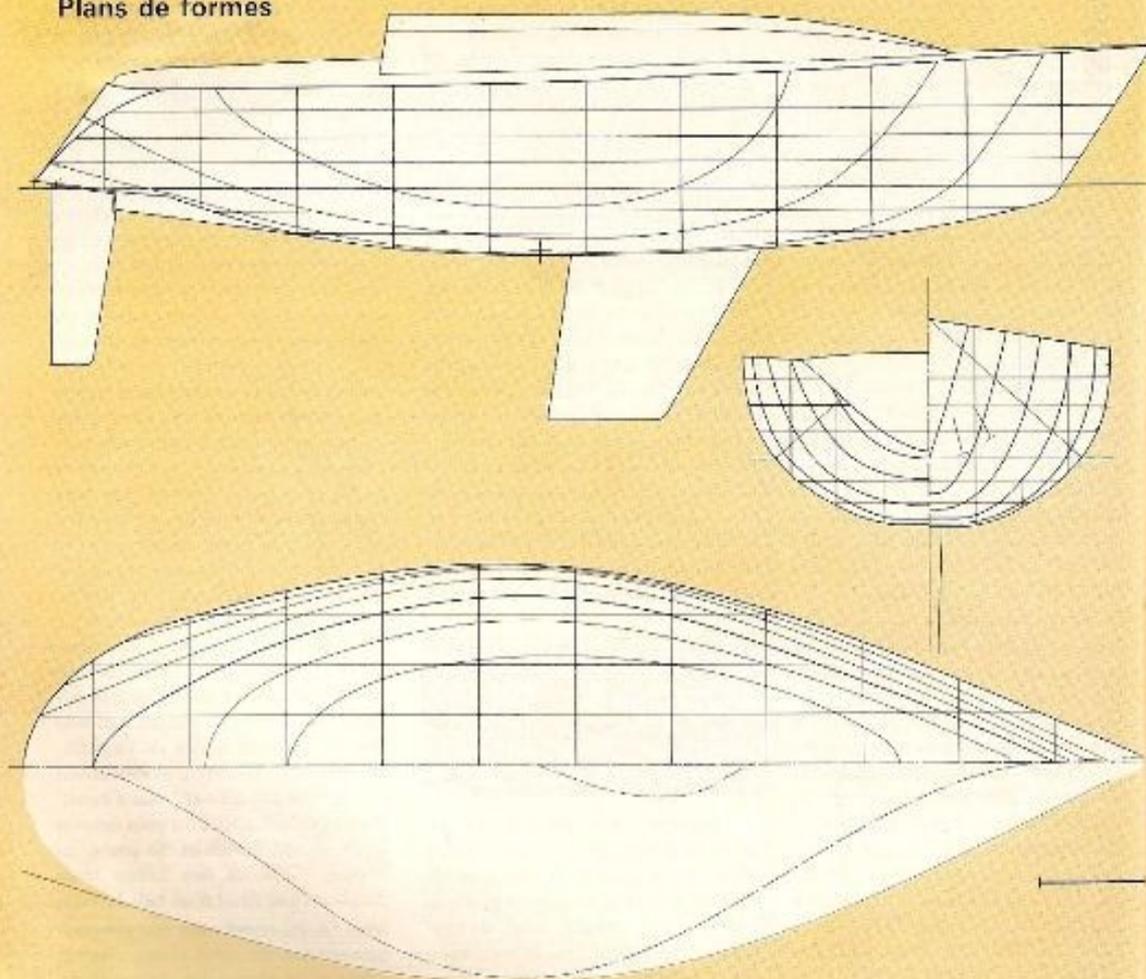
Pour notre essai, nous avons disposé de la version « S » c'est-à-dire d'un mât augmenté de trente centimètres, d'un lest en plomb et d'une hélice bec de canard, bref, de tout ce qu'il faut pour tirer le maximum des possibilités de la coque. Toutefois, notre équipage se limitait à quatre personnes et jamais nous n'avons pratiqué le rappel sportif qui transforme n'importe quel voilier de croisière en parangon de raideur à la toile. La philosophie de nos essais consiste en effet à naviguer dans les conditions du « plaisancier moyen », les caprices du temps fournissant si possible la variété nécessaire.

Cette fois-ci, le vent était au rendez-vous et nous avons pris la mer avec un vent réel dépassant nettement vingt nœuds, juste dans le nez par rapport à notre route. La mer n'étant pas encore vraiment formée, il fallait remonter contre un clapot plutôt court et nous avons choisi le génois inter afin de disposer d'une bonne puissance, nous réservant de prendre un ris dans la grand-voile, si le besoin s'en faisait sentir. Effectivement, malgré un bon cintrage du mât et des voiles réglées plutôt plates, le bateau semblait un peu trop chargé de toile avec une barre lourde et un angle optimal très étroit pour obtenir le meilleur compromis cap-vitesse. Il a suffi du ris de fond et d'une attaque de foc un peu plus creuse pour que la barre devienne neutre et que le speedomètre gagne 1/2 nœud, le bateau trouvant de lui-même le meilleur cap. La bonne « carburation » étant trouvée, nous nous sommes amusés à rattraper plusieurs voiliers louvoyant comme nous, dont un Romanée, mais la différence de cap et de vitesse était telle que le jeu perdait vite de l'intérêt. Nous en avons conclu évidemment que le First 345 est capable d'excellentes performances au près dans la brise et son certificat de jauge lui impose d'ailleurs des temps réels meilleurs que ceux d'un half-tonner. Mais l'autre conclusion qui s'impose souvent sur les plans d'eau, c'est la valeur toute relative des comparaisons de vitesse en dehors d'un cadre rigoureux comme certaines jauges ou règlements de monotypie. Des voiles mal réglées, un armement de croisière un peu lourd ou mal réparti, un barreur qui « pointe » trop dans le clapot, une carène sale, suffisent à anéantir tout le travail de l'architecte naval pour réaliser une carène un peu plus rapide ou mieux équilibrée.

Cadènes et points de tire de foc bien rentrés permettent d'utiliser au mieux les possibilités de cette carène pour la marche au près.



Plans de formes



Les voiliers qui ne font pas de cap au près ont naturellement des mouvements très doux. Une coque comme celle du 345 qui affronte les vagues presque de face doit posséder une faculté d'amortissement bien supérieure. Avec son léger plat sous les sections avant, le nez du 345 arrête le tangage d'un mouvement assez sec, mais rarement brutal et malgré la présence du canot de survie à l'arrière du cockpit et du mouillage dans son coffre d'étrave, nous n'avons jamais eu l'impression d'un mouvement de pendule. D'autre part, la raideur à la toile intrinsèque de la coque est suffisante pour conserver une bonne puissance sans l'apport du rappel de l'équipage. Dessiné pour pouvoir défendre ses

chances en course, le First 345 se prête également à la pratique de la croisière en équipage réduit.

Notre First était équipé de la barre franche de série et la question peut se poser de l'utilité d'une barre à roue sur une coque de cette longueur. Jean Berret aime que l'on sente bien les réactions du bateau et sans aucun doute, le grand safran peu compensé transmet fidèlement à la barre la poussée due à un déséquilibre. Heureusement, la barre franche est longue, ce qui procure un grand bras de levier, sans parler de l'avantage pour le barreur de pouvoir bien s'avancer dans le cockpit afin de bénéficier de l'abri du rouf ou tout simplement manœuvrer l'écoute de grand-voile. Étant resté à la barre

FIRST 345

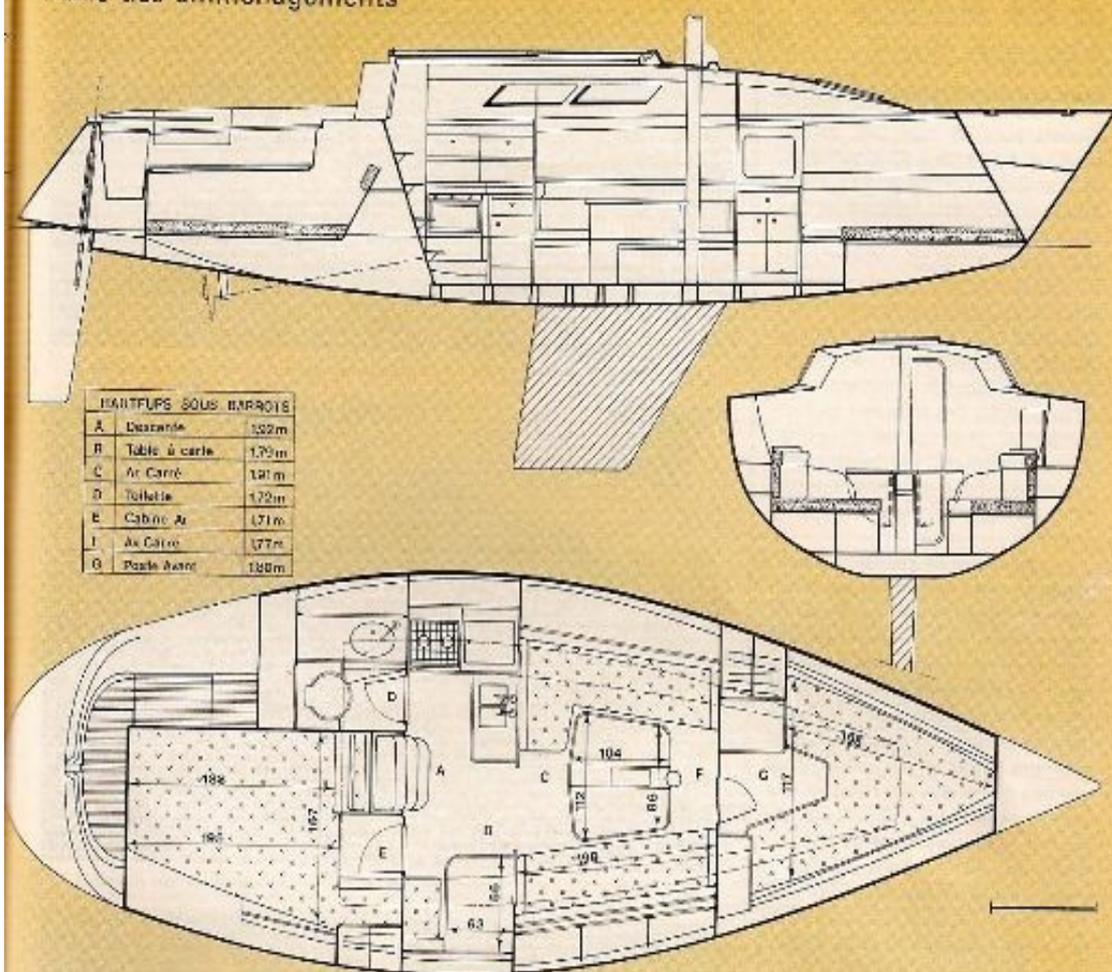
Architecte : Jean Berret

Constructeur : Bénéteau — Z.I. des Mares, 85270 St-Hilaire-De-Riez

Prix départ chantier : avec diesel Volvo 2002, grand-voile

3 ris et foc n° 1, coupe compétition, une ou deux cabines arrière : 412 713 F. Options : ber de transport : 5330 F — Supplément version S : 11 380 F. Hélice bec de canard : 2660 F, génois léger : 8855 F, grément de spi : 3540 F, spi médium triradial : 11 740 F, tourmentin : 3050 F, etc.

Plans des aménagements



Pas d'angoisse sous spi, le First 345 se contrôle facilement.



de longues périodes sans interruption, nous n'avons pas eu l'impression d'avoir à fournir un effort physique important sans non plus pouvoir parler de légèreté. Il est probable qu'en absorbant une partie des réactions avec sa transmission, la barre à roue doit fournir un toucher plus délicat. Mais évidemment, la somme à ajouter peut faire réfléchir, même si le montage proposé est particulièrement soigné avec ses câbles sertis inox préétirés.

Au portant la question ne se pose pas et la barre franche s'avère à la fois précise et efficace pour contrôler une coque qui ne demande que cela. Même dans un bord de large à la limite du déventement du spi, le barreur peut lâcher la barre plusieurs secondes sans que celle-ci ne se mette à tirer. L'architecte a trouvé une voie médiane entre la franchise un peu rude de la barre du 36 et la douceur déconcertante du 32 tout en conservant une belle taille au safran.

Le First 345 ne peut être catalogué dans les déplacements très légers mais son poids reste tout à fait

A LA BARRE FIRST 345

modéré pour sa catégorie, ce qui explique également sa stabilité au vent arrière où la traction du spi se traduit en bonnes accélérations plutôt qu'en roulis rythmique. Par ailleurs, les 90 m² de spi n'exigent pas de « gros bras » si les manœuvres sont effectuées correctement. Il faut dire aussi que notre bateau d'essai était équipé entièrement de winches auto-enrouleurs qui simplifient beaucoup la tâche des équipiers en supprimant la nécessité de quelqu'un pour embraquer. Le barreur lui-même peut d'une main reprendre du bras ou un peu d'écoute sans lâcher sa barre.

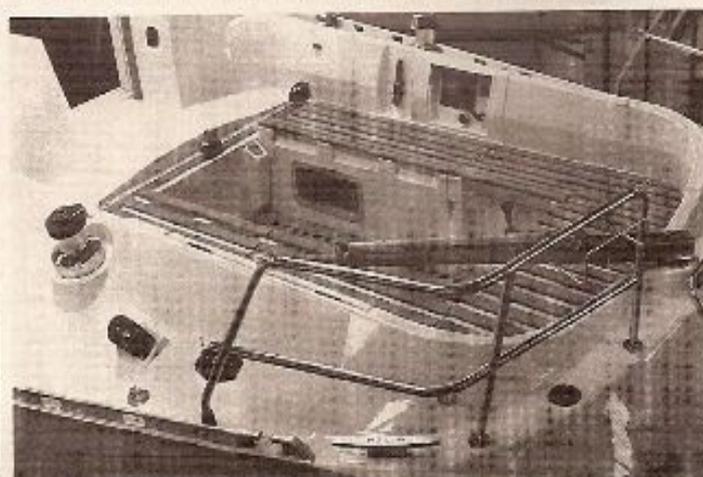
Les curseurs de rail de foc sont réglables sous tension grâce à un système de palan qu'il est facile de frapper sur un winch libre. Ces rails ainsi que les cadènes de haubans étant disposés tout près du rouf, la circulation est d'autant plus facile sur les passavants que ces derniers sont vraiment larges et bien plats. Pour une fois qu'un chantier ne lésine pas sur la longueur des mains courantes de rouf, cela mérite d'être souligné, mais nous continuerons inlassablement à réclamer des poignées près de la descente, endroit toujours délicat à fréquenter par mauvais temps. Il faut dire que dans le cas présent la façade arrière du rouf était surtout occupée par les répéteurs d'appareils électroniques, le capot spécial Bénéteau rendant plus compliquée l'installation d'une console à instruments. Tant qu'un équipier ne s'installe pas assis près de la descente, les cadrans sont bien placés pour le barreur à proximité des compas de cloison et la visibilité sur le rouf n'est pas amputée. Par conséquent nous n'aurons pas de regret pour la console.

Sur les bateaux les plus récents, le constructeur a adopté quelques perfectionnements d'accastillage dont les plus remarquables consistent dans un nouveau rail d'écoute de grand-voile spécialement mis au point pour Bénéteau avec réas et taquets coinçeurs incorporés pour les palans du chariot, et dans les nouveaux rails de fargue se terminant par des chaumards à rouleaux. Avec de tels perfectionnements en série, l'ère du plaisancier bricoleur semble bien révolue à moins bien sûr de se rabattre sur un prototype.

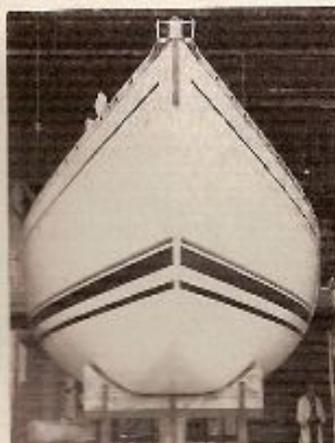
Une étape par petit temps nous a montré que le First 345 restait encore assez plaisant à barrer dans les petits airs, surtout lorsque l'on pouvait pro-



Sur une coque de cette taille, les manœuvres restent à l'échelle « humaine ».



Le tableau de bord du moteur se loge dans l'hiloin sur les unités récentes.



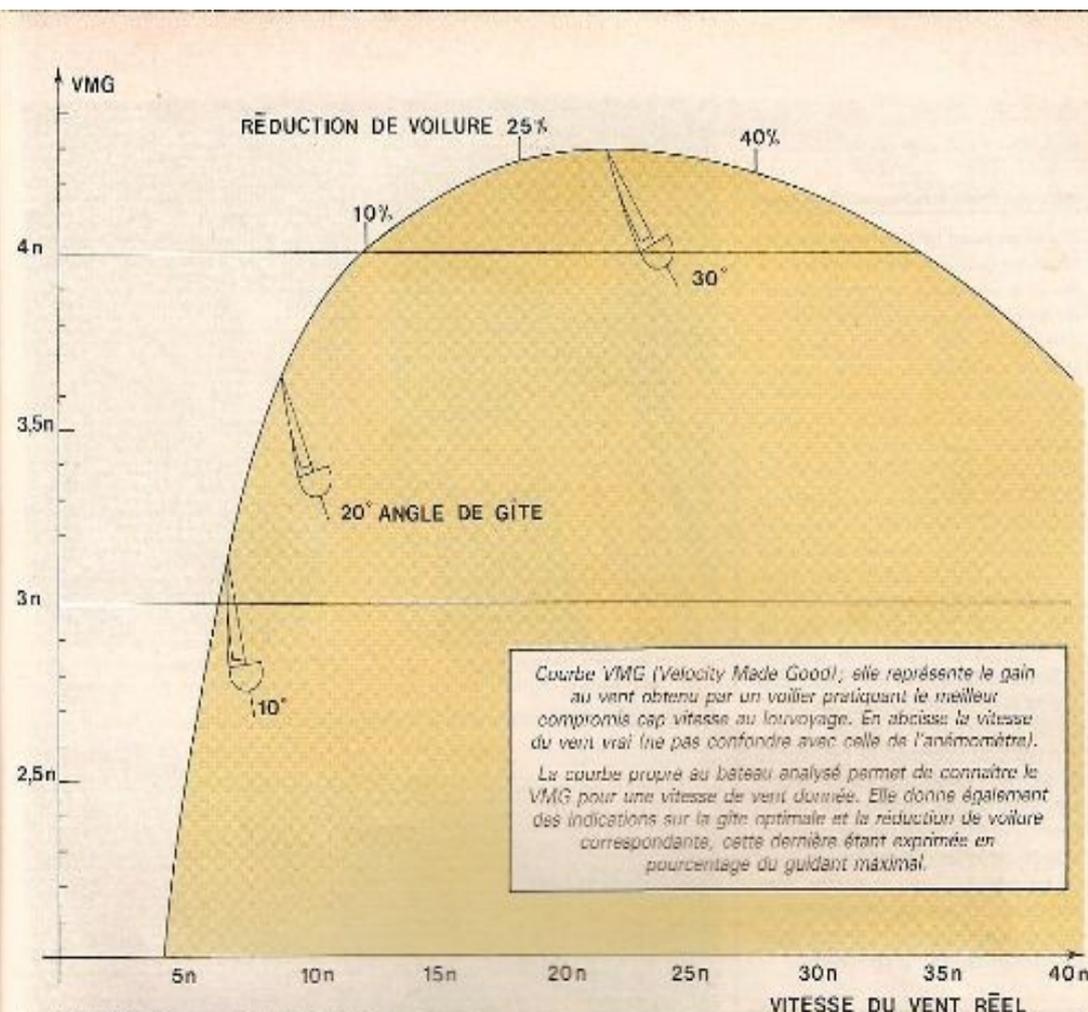
La forme du berceau met en évidence le plat sous la section avant.



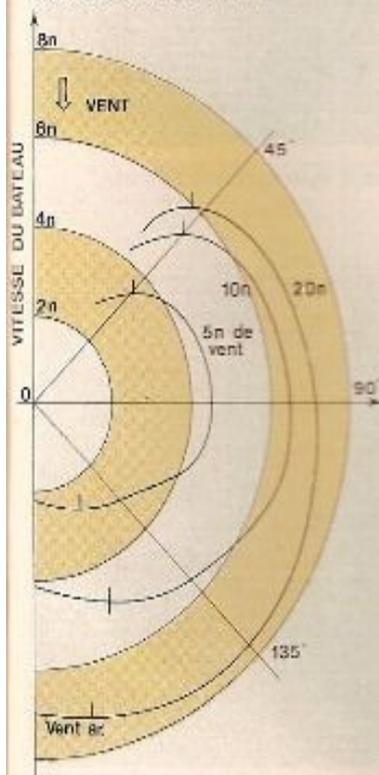
La plage avant est dégagée pour les manœuvres.

Grâce à la longueur de la barre, le barreur peut s'avancer près de la descente.





Les trois polaires ci-dessous représentent la vitesse du First 345, en fonction du gisement, et pour trois vitesses différentes de vent réel. Les trois verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires représentent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue. La distance du point 0 au haut représente alors la vitesse du bateau, et sa projection verticale la progression équivalente plein vent arrière, ou contre le vent (VMG).



LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Jean Berret en dessinant le First 345 a cherché à créer une carène plus fine et moins volumineuse que celle du First 35 qu'il vient remplacer. De bonnes performances ont ainsi été recherchées plutôt que le volume maximal propice aux emménagements, mais qui, en particulier quand il est obtenu en haussant les francs bords, finit par nuire à la vitesse.

Si les performances ont été recherchées, sur la version « S » plus voilée que nous avons étudiée, et qui reçoit une quille longue, la jauge IOR n'a pas été entièrement ignorée. Jean Berret n'a pas dessiné une carène de jauge, mais s'est attaché à ce que le First 345 ne soit pas trop pénalisé. Cela apparaît au premier coup d'œil: les sections avant sont en U très marqué à l'emplacement de mesure du creux avant, et la ligne de quille est nettement cassée à l'emplacement de mesure de la chaîne arrière. Le bateau de nos essais a justement été jugé et son rating s'établit à 25,6 pieds.

Se quille non standard est en plomb ce qui permet d'obtenir une traînée plus faible, favorable surtout au portant, sans changer le raideur à la toile, ce qui n'a donc pas eu d'influence sur les calculs de vitesse effectués par l'ordinateur. Comparé au Sunrise qui avait obtenu de bonnes prédictions de vitesse, le First 345 d'un déplacement plus important et, portant sensiblement la même surface de voilure, est à peine moins rapide. Il le devance même légèrement au près par petit temps et fait presque jeu égal au près par vent plus fort, alors que les performances au portant sont moins favorables. Le Sunrise devance le First 345 sur notre parcours type de 20 milles, de trois minutes environ pour les trois forces de vent étudiées, ce qui représente un écart très faible.

En examinant les courbes représentant le VMG au près, en fonction du vent, la recherche du meilleur rating apparaît à nouveau, les angles de gîte de 10° et 20° sont très rapidement atteints, puis après les premières réductions de voilure qu'il faut faire pour 13 et 19 noeuds de vent réel, la recherche du meilleur VMG possible impose de ne pas dépasser une gîte de 30° avant que le vent réel n'ait atteint 22 noeuds, ce qui veut dire que le bateau observe alors un vent apparent de près de 27 noeuds. Le meilleur VMG est obtenu pour cette force de vent et s'établit à 4,29 noeuds.

Les polaires tracées pour 5, 10 et 20 noeuds de vent nous indiquent que le meilleur VMG au vent arrière sera obtenu en s'écartant plus de la route directe pour 10 noeuds que pour 5 et 20 noeuds, le meilleur VMG au près étant obtenu à 45° du vent par vent faible, à 43° environ par 20 noeuds de vent.

Rémi TRISTAN ■

A LA BARRE FIRST 345

fiter d'un beau génois léger dont les 40 m² se gonflent au moindre soufflé. Une fois lancé, ce genre de voilier se crée du vent apparent et si le barreur ne fait pas de faute, le speedo atteint au mois quatre nœuds alors que l'eau est à peine ridée. Nous avons terminé cet essai au moteur qui, en régime de croisière, propulse le 345 à plus de 6,5 nœuds réguliers. Sur notre bateau, le tableau de bord était encore logé dans la cabine, mais les unités sur la chaîne de fabrication sont équipées du nouveau montage dans l'hioloire à portée de main du barreur, ce qui est tout de même plus logique.

Sur le plan de l'évolution, le First 345 ne montre pas le côté toupie de certaines coques modernes, mais il vire dans sa longueur et l'efficacité du safran aide bien dans les manœuvres en marche arrière. En débarquant d'un bateau aussi peu susceptible de critiques, on regrette surtout de ne pas avoir eu le temps d'en découvrir toutes les ressources et toutes les finesses, ce qui peut demander plusieurs semaines.

Le capot Bénéteau est étanche à l'eau mais l'aération fait défaut par mauvais temps

Au cours de notre visite à l'unité de production du 345, près de St-Gilles-Croix-de-Vie, nous avons pu constater que le chantier profitait de son expérience de la construction de série en polyester pour s'attacher à améliorer la qualité dans le détail. Cela va des nouveaux circuits électriques entièrement sous gaine dont tous les câbles repérés par des numéros partent d'un tableau conçu spécialement lui aussi, au panneau de plancher amovible dont les chants sont encadrés par des baguettes de bois massif, en passant par des violons démontables pour la table de repas. Seuls des points moins soignés comme les couvercles de coffres sans charnières ou des vaches à eau souples en standard montrent que l'on atteint pas le grand luxe, mais il faut vraiment chercher la « petite bête » pour trouver des défauts qui ont échappé à l'œil exercé des contrôleurs dont les listes sont impressionnantes par leur minutie.



Au près, chacun trouve une position confortable.

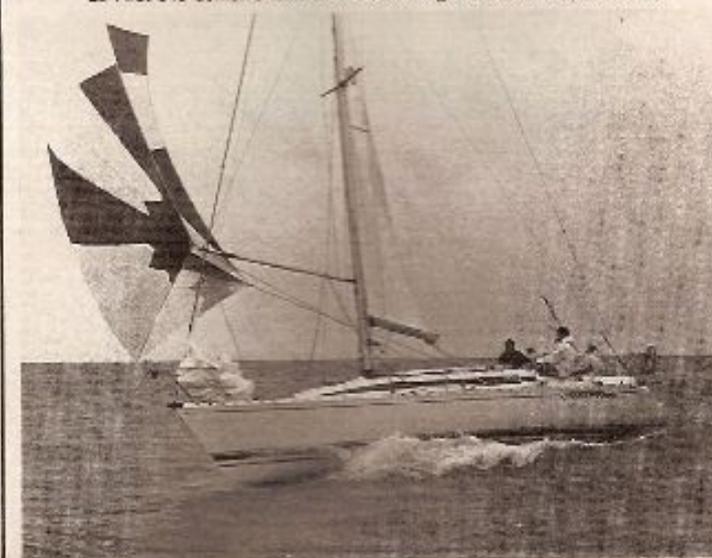


Le grand tirant d'eau rend délicate la fréquentation des criques.

Les passavants offrent une belle largeur pour la circulation sur le pont.



Le First 345 démarre facilement sur la vague aux allures portantes.



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	First 345	Sunrise	Ovni 33
Longueur de la coque	10,55 m	10,06 m	10,66 m
Longueur à la flottaison (L)	9,08 m	8,81 m	9,40 m
Bau maximum	3,49 m	3,50 m	3,62 m
Bau à la flottaison	2,94 m	2,94 m	2,90 m
Franc bord avant	1,20 m	1,16 m	1,06 m
Franc-bord milieu	0,93 m	0,99 m	0,96 m
Tirant d'eau minimum	—	—	0,62 m
Tirant d'eau maximum	2,02 m	1,85 m	2,19 m
Tirant d'air	15,00 m	14,30 m	13,26 m
Déplacement en charge (L)	6860 kg	5400 kg	6470 kg
Poids en ordre de marche	5700 kg	4565 kg	5620 kg
Poids du lest	2050 kg	1590 kg	1710 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	—	—	165 kg
Nature de la dérive	—	—	tôle alu
Largeur des passavants	0,55 m	0,45 m	0,58 m
Catégorie de navigation	1 ^{re} n° 2262	1 ^{re}	1 ^{re} n° 2098
Jauge en douane (tonnes)	10,3 tx	10,4 tx	10,44 tx
Surface du triangle AV (1)	26,92 m ²	27,55 m ²	24,77 m ²
Surface maxi du génois (2)	40,97 m ²	42,95 m ²	40,61 m ²
Surface du foc n° 1	28,08 m ²	27,70 m ²	—
Surface de la grand voile (3)	25,69 m ²	23,79 m ²	23,57 m ²
Surface maxi (2 + 3) (V)	66,66 m ²	66,74 m ²	64,18 m ²
Surface pour la jauge	52,61 m ²	51,34 m ²	48,34 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B) ..	1,56 m ²	1,28 m ²	1,30 m ²
Surface de dérive: totale ..	6,73 m ²	6,03 m ²	5,51 m ²
Surface mouillée totale (M) ..	26,46 m ²	24,13 m ²	24,89 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD par rapport au milieu de la flottaison (en % de L): CC	4,7 %	6,2 %	5,3 %
Ecart entre CV et CD en % de L	3,5 %	3,89 %	5,6 %
	19,4 %	16,8 %	15 %
Stabilité initiale MR par cœgré	98,02 kgm	102,9 kgm	107,28 kgm
Raidcur à la toile			
15°	3,27	3,53	4,07
30°	6,05	6,46	7,49

20 MILLES SUR ORDINATEUR

(Les vitesses des bateaux sont indiquées en nœuds)

ALLURE	Gisement du vent	First 345			Sunrise			Ovni 33		
		Vitesse du vent réel								
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoilage	0°	2,48	3,89	4,42	2,46	3,92	4,43	2,30	3,74	4,33
Bon plein	45°	3,51	5,51	6,19	3,47	5,55	6,23	3,25	5,29	6,09
Largue	90°	4,52	6,60	7,22	4,55	6,68	7,37	4,19	6,48	7,26
Grand Largue	135°	3,09	5,60	7,70	3,18	5,73	7,89	3,03	5,45	7,74
Vent arrière	180°	2,41	4,49	7,08	2,47	4,58	7,19	2,38	4,38	7,04
Temps du parcours		6h11'35"	3h45'26"	3h04'06"	6h08'26"	3h42'20"	3h01'36"	6h31'09"	3h52'24"	3h05'17"

Calculs effectués par Rémi TRISTAN.

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

A LA BARRE FIRST 345

Le test de la lance d'arrosage confirme la parfaite étanchéité du grand capot double coulissant, mais on s'aperçoit également du manque d'aération par mauvais temps en raison de l'impossibilité d'ouvrir les nombreux capots. Au mouillage, il suffit bien sûr d'utiliser le premier cran en position entrebâillée pour assurer la ventilation, mais en navigation, un système d'aération du genre dorade serait souhaitable.

Après essai de ce voilier au comportement typiquement quillard, on comprend mieux pourquoi le chantier n'a pas prévu de version dériveur lesté, mais seulement un choix entre deux tirants d'eau. Pour qui pratique uniquement la croisière, le petit lest ne dépasse pas 1,45 m et sa semelle assez longue permet de béquiller, tandis que les performances restent certainement à un niveau très honorable, et en tous cas supérieures à celles d'une version dériveur lesté.

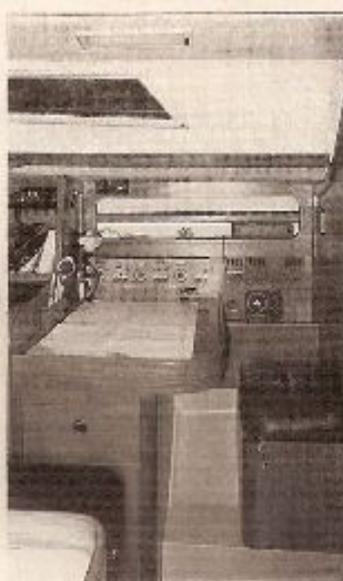
La version propriétaire correspond mieux à l'esprit de la croisière familiale

Pour les emménagements aussi, l'acheteur doit opter entre deux versions, pratique de plus en plus courante dans ces tailles de voiliers. Le mode de construction adopté par le chantier se prête d'ailleurs bien à cette formule, plusieurs possibilités de positionnement de cloisons étant prévues dans le grand contremouillage doublant tous les fonds. Dans le cas du First 345, les cloisons principales ne changent pas de place selon les versions si bien que l'ensemble carré, cuisine et table à cartes reste identique. Mais à l'arrière, on peut obtenir soit deux cabines doubles de mêmes dimensions, soit une grande cabine et un cabinet de toilettes. Cette dernière option permet de conserver un grand coffre à voiles sur bâbord qui fait défaut sur le modèle à deux cabines arrière, d'autant plus que le poste avant se trouve également réduit pour pouvoir loger un cabinet de toilettes.

Notre préférence va sans conteste à la version que l'on peut baptiser « propriétaire » dont la distribution nous a paru nettement plus rationnelle. C'est d'ailleurs sur cette version que nous avons effectué notre essai et même les banquettes du



Belles menuiseries et coussins « style canapé », un carré de croiseur costé.



Sous la table à cartes, les rangements limitent la place pour les jambes.

La cabine arrière comporte une couchette très large.



Le moteur est fixé sur un berceau en polyester facile à nettoyer.

On apprécierait une main courante pour cuisiner à la gîte.



carré se sont révélées tout à fait confortables pour dormir. Dans l'autre solution que l'on peut croire prévue pour un équipage plus nombreux, l'unique cabinet de toilettes bloque les occupants du poste avant lorsqu'il est pris, à moins qu'ils ne sortent par le pont. De toute manière le choix sera dicté uniquement par des questions de convenance personnelle puisque le tarif reste le même.

Dans le poste avant grand modèle, des meubles de rangement dont une grande penderie dotée d'une porte basculante inédite complètent le confort procuré par le volume et la clarté. Les couchettes sont en plus assez grands pour que deux adultes non intimes puissent les utiliser sans le coussin de raccord central. Nous avons aussi apprécié les petits spots pour lire au lit sans déranger le voisin.

De jour, le grand capot ouvrant du carré dispense beaucoup de lumière avec d'excellentes possibilités d'aération par temps chaud. Cela fait presque la même différence qu'entre une voiture fermée et celle équipée d'un toit ouvrant. Autre avantage majeur, la hauteur sous barrots augmente largement dans toute la partie centrale du rouf où elle dépasse 1,90 m, contre 1,80 m à peine sous le plafond vaigré recouvrant le carré. La sellerie des coussins recouverts d'un skaï très souple imitant le cuir à s'y tromper est traitée de façon cossue avec de confortables arrondis et des accoudoirs mobiles de telle sorte que l'on croirait avoir affaire à deux canapés face à face encadrant la table de repas. Cette dernière offre une surface correcte une fois déployée, mais ses rebords restent un peu éloignés des banquettes, si bien qu'en mangeant, on ne peut pas profiter du confort des dossiers. A quatre, nous y étions tout à fait au large et l'on peut certainement réunir sept convives. Derrière la couchette bâbord, un vaste équipet peut accueillir des sacs marins, tandis qu'à tribord on trouve un long casier



Tous les circuits électriques sont repérés sur les nouveaux tableaux.

à trois compartiments, pratique pour ranger des affaires personnelles ou même des livres. Le volume sous les couchettes est en grande partie mobilisé par les réservoirs à eau douce qui ne laissent que deux petits coffres. Mais si l'on fait le compte de tous les petits rangements, y compris le bar dans la table et les équipets masqués par les dossiers de banquettes, tout doit trouver sa place à bord.

Nous avons un faible pour les bateaux avec des tiroirs et le constructeur nous a gâtés en aménageant les blocs de la cuisine et du coin navigation. On peut ranger à portée de main aussi bien les manivelles de winches que les couverts, ou même les provisions qui disposent d'un casier coulissant en fil plastifié.

Dans la cuisine, nous suggérons deux améliorations. La première serait de munir les portes des équipets supérieurs de compas, de façon à ce qu'elles servent de tablettes en position ouverte. La deuxième serait de prévoir pour le cuisinier, comme d'ailleurs pour le navigateur, une main courante analogue à celles qui sont montées sur les hiloires au-dessus des banquettes du carré. Lorsqu'on descend dans le bateau

avec une bonne gîte, on cherche en effet où se retenir, en dehors de la barre de protection de la cuisinière.

La cabine arrière de la version propriétaire abrite une couchette de taille exceptionnelle sans que la place ne manque pour se tenir dans l'entrée. Toutefois la hauteur sous barrots nous a un peu déçu pour une coque de cette longueur; 1,72 m, c'est une dimension que l'on relève maintenant dans la cabine arrière d'une coque de 7,50 m. Heureusement, c'est à peu près un des seuls points où le confort a été sacrifié à l'esthétique et l'on peut s'asseoir sur un petit banc à la tête de la couchette si l'on se tient mal debout. Dans cette cabine, pas moins de trois hublots ouvrants assurent l'aération par beau temps. Le cabinet de toilettes est lui aussi pourvu d'un hublot ouvrant sur l'hiloire de rouf qu'il faut fermer par temps de pluie du fait de la pente. Cela fait partie des quelques points de détails que le chantier devra résoudre pour présenter un modèle presque sans reproches.

En conclusion, ce bateau que le constructeur dit avoir dessiné pour se faire plaisir nous a également apporté beaucoup de plaisir à essayer. L'idée de concevoir un voilier à la fois pour la course et la croisière n'est pas nouvelle, mais elle reste toujours intéressante surtout si le modèle connaît une bonne diffusion, ce qui est le cas. Au bout de quelques saisons, on peut continuer à se mesurer entre propriétaires d'unités semblables, même si l'architecture navale progresse trop vite pour rester dans le coup avec un bateau de série.

Mais le principal argument du First 345 restera pendant longtemps son élégance classique qu'une construction de qualité doit mettre en valeur pendant de longues années, assurant ainsi une bonne valeur de revente. Un achat passionnel qui devient raisonnable. Que peut-on souhaiter de mieux ?

Jacques MONSAULT ■

Une belle puissance et un tangage réduit malgré un cap pointu.

