



QUINZE ANNEES D'EVOLUTION

HISTORIQUE

1976. Le roi marketing débute son règne dans l'industrie nautique de plaisance. Après le voilier passion auréolé de ses succès en course comme l'Arpège et l'Ecume de Mer, les grands constructeurs s'orientent vers le voilier raison, pour ne pas dire maison. Michel Dufour avec son Dufour 31 et Jeanneau dans le Brin de Folie accordent la priorité absolue au volume habitable.

Par rapport au 30, le 30 E dispose de deux arguments majeurs : un grand cockpit marquant un progrès sur son aîné et un superbe carré.

Victoire

au Figaro

Dès le départ, une version course 30 ES est proposée pour rivaliser avec les half-tonners les plus performants, c'est en tout cas ce qu'affirme la présentation du bateau par l'architecte. Emménagements allégés, lest en plomb, gréement 7/8 et accastillage régaté, tout est réuni pour justifier cet optimisme. On verra ainsi Patrice Carpentier s'adjuger une belle victoire au scratch dans la première étape Arcachon-La Corogne de la Course du Figaro, ex-Aurore. L'année suivante, il gagnera encore le classement des bateaux de série. Le 30 ES s'est aussi classé deuxième au Championnat du RORC 1982. Mais les protos régissent en maîtres sur la compé-

Transat en solitaire. Premier sur 27 concurrents en 1980, il avait traversé l'Atlantique en 27 jours, sur une version S à mât allongé. Rappelons que le First a reçu le titre de « Bateau de l'année » en 1978. Prenant la place de l'Ecume de Mer pour le Tour de France à la voile, il ne sera remplacé par des Rush qu'en 1982. A la suite du lancement du First 27, autre plan Maurice au succès mitigé, le First sera rebaptisé First 30 et construit jusqu'en 1981 atteignant une diffusion de mille exemplaires à quelques unités près.

A cette époque, la Half Ton Cup exerce une influence dominante sur la conception en France des voiliers de 9 m, fussent-ils destinés à des plaisanciers tranquilles. Par ailleurs, l'heure est au déplacement léger. Le successeur du First 30 viendra tout naturellement du monde de la course en adoptant la carène du First Evolution, un proto Berret avec lequel le chantier a gagné la Half Ton Cup 1981. Nouveauté de taille, le bateau de série est doté d'une cabine arrière indépendante.

Spécialiste du chalutier depuis 1884, Bénéteau s'est reconverti dans la pêche-promenade en 1964 et ses Capelan, Forban, Baroudeur et autres pères tranquilles de la plaisance sont répandus à plusieurs milliers d'exemplaires, surtout sur la côte atlantique. Un grand frère, l'Evasion 32 fifty de 8, connaît lui aussi un succès légitime.

Les enfants de la Half

Mais la jeune direction du chantier de Saint-Gilles a d'autres ambitions et cherche à diversifier sa production. Le créneau un peu délaissé de la course-croisière lui paraît un bon moyen de conquérir rapidement notoriété et réussite. L'opportunité se présente justement d'acquiescer les moules de l'Impensable, un plan deux fois vainqueur de la Half Ton Cup aux mains de Michel Briand. Lionel Pallard, qui construisait ce modèle en petite série, avait dû en effet cesser ses activités. Légèrement modifiée par son architecte André Mauric, l'Impensable devient le First présenté pour la première fois au public en janvier 1977 au CNIT. Il y emporte immédiatement un vit

Il est racé, bien construit et son prix très compétitif. A l'époque, la course est monopolisée par les prototypes et les grandes victoires inaccessibles à un voilier de série. Néanmoins, le First s'illustre dès la première saison dans la Course en solitaire de l'Aurore et Michel Mallinowski remporte deux étapes sur quatre avec son First Roumecc-Delourier. Il faut également signaler la remarquable performance de l'Américain Cartwright qui une disqualification a malheureusement privé du Jester Trophy, le trophée de la petite classe de la