



couple est peu sensible comme c'est souvent le cas avec le sail-drive. Peu bruyant, il est logé sous la descente, dont tout le panneau avant insonorisé qui porte les marches se démonte. Il est équipé d'une poignée et d'une fixation simple afin de laisser un large accès à la mécanique et aux deux batteries devant le moteur, avec assez de place pour une troisième batterie. Sur notre bateau d'essai, la commande Morse a été remplacée par une commande Spinlock, amovible en régate pour éviter de bloquer une écoute.

## Sécurité

### Construit solidement

Une bonne raideur à la toile grâce au lest profond.

Absence d'étai de trinquette largable pour envoyer les petits focs.

Le First 36.7 est en catégorie A. Cela paraît normal au vu des qualités montrées pendant notre essai. La marge de sécurité semble importante. Il faudra un vent bien supérieur à 40 noeuds pour que la navigation devienne délicate. La quille profonde en plomb représente plus de 30 % du déplacement lége. Elle donne une raideur à la toile normale pour un voilier de croisière.

La courbe montre que la stabilité croît assez vite, avec un maximum atteint avant 50° et un angle de chavirement voisin de 130°, ce qui confirme ses bonnes qualités intrinsèques observées durant notre essai.

Il est fermé à l'arrière et le canot de sauvetage est bien placé, accessible du cockpit, sous le siège du barreur. La sécurité, c'est aussi la fixation des principaux éléments du bateau, et un examen complet est rassurant: les boulons de quille sont accessibles, avec de solides varangues intégrées dans le contremoule structurel, le mât implanté sur la quille, et des tirants Inox visibles dans le carré transmettent l'effort des cadènes à la coque. Les caractéristiques du bateau montrent un coefficient prismatique de 0,57 et une longueur de flottaison élevée, deux éléments importants, avec le déplacement léger, pour expliquer les très bonnes performances relevées.

## L'avis du constructeur

Egalement dessiné par Bruce Farr, le 36.7 a été conçu comme le petit frère du First 40.7, qui a été un grand succès commercial. Il nous a séduits par son agrément à la barre et en navigation. Dans cette taille, la barre franche s'impose, c'est pourquoi la barre à roue n'est qu'en option, même en version croisière.

La seule concession demandée à l'architecte a été le dessin d'une carène plus tolérante au chargement, aussi bien longitudinal que latéral, que pour le 40.7. Cela a conduit à un devis de poids draconien et explique qu'un seul plan d'emménagements soit proposé.

Appendices. De la même façon, nous avons également souhaité des appendices profonds permettant d'obtenir plus facilement les performances optimales. Mais, quand nous avons parlé à Bruce Farr d'installer une mèche verticale, pour faciliter l'installation de la barre dans le cockpit, la réponse a clairement été non, et la mèche est donc perpendiculaire à la voûte. Le haut du safran reste ainsi toujours parallèle à la coque pour un meilleur rendement hydrodynamique.

### Vie à bord

## Les emménagements d'un vrai croiseur

A l'intérieur, les emménagements sont très proches de ceux que l'on trouve sur un pur croiseur de la même taille. Ils sont simplement plus marins, avec trois cabines doubles et la hauteur sous barrots partout. Seul le mât et les tirants de cadènes qui traversent le carré viennent rappeler que l'on est à bord d'un vrai voilier de course-croisière.

Les formes droites du carré permettent de disposer de deux couchettes d'appoint. La table se démonte pour ranger les voiles en course.

Pour agrandir le cockpit, la descente a été avancée et le cabinet de toilette est à l'avant, où il empiète sur la couchette double.

Ils ont été installés dans la coque. La carène n'a pas été dessinée autour des cabines arrière. On ne peut qu'en féliciter le chantier qui a préféré privilégier les qualités nautiques sous voiles. Cela vaut bien quelques petits sacrifices, d'autant plus faciles à accepter que l'essentiel est ici préservé.

Celle-ci est généreuse: 1,92 m mesuré au pied de la descente, 1,80 m dans le poste avant. Les deux cabines arrière abritent de grandes couchettes de 2 m de long sur 1,48 m de large, avec équipets, placard penderie et, bien sûr, coffres sous les couchettes.

De belle taille, elle est bien placée au pied de la descente. Elle dispose d'un siège incurvé, d'un grand panneau pour l'électronique, et même de petits équipets vide-poches bien pratiques pour chaque équipier sur la cloison de la cabine arrière.

Sur l'autre bord, la cuisine en L est fort bien conçue avec un réchaud ENO tout Inox à deux feux et un four, un profond compartiment froid, un évier deux bacs avec mitigeur et pompe d'eau de mer, des rangements suffisants et pratiques, et une astucieuse poubelle qui s'ouvre automatiquement quand on tire la porte du meuble sous l'évier.

Classique, il est droit. Il offre six larges places ou huit serrées avec des dossiers bien inclinés pour le confort, des hublots de coque à hauteur des yeux pour surveiller le plan d'eau.

Entièrement contremoulé, correctement équipé, il occupe un emplacement peu habituel aujourd'hui, en avant du carré. Son accès est un peu étriqué, surtout en venant de la cabine avant, avec seulement 28 cm entre le mât et la cloison. On peut aussi faire le tour de la table.

Elle dispose, comme les deux cabines arrière, de tout ce qui est nécessaire, avec deux équipets latéraux, un placard penderie peu profond et une grande couchette large en tête, mais dont la longueur est limitée sur bâbord à 1,78 m par la cloison des toilettes. Un espace qui conviendra plutôt aux enfants.

Celle-ci est abondante, avec deux hublots ou un capot dans chaque cabine, un grand hublot au-dessus de la cuisine et un capot dans le carré. On regrettera seulement que les hublots de roof ne soient pas ouvrants dans le carré en standard, mais seulement en option. Enfin, il ne faut surtout pas hésiter à soulever les planchers, les fonds contremoulés sont particulièrement nets, avec ramasse-miettes incorporé et puisard pour la pompe de cale.

### Construction

## Des solutions éprouvées

A rigidité égale, le bordé est plus lourd qu'une construction tout en sandwich, ce qui est moins pénalisant pour un monocoque que pour un catamaran. Rien de bien révolutionnaire dans la construction qui reprend les procédés ayant fait la réputation du chantier: bordé en stratifié polyester sur moule, contremoulage structurel montant jusqu'à la flottaison et comprenant varangues et assise des banquettes. La protection anti-osmose est soignée avec un gel-coat isophthalique antijaunissement et la stratification des deux premiers mats de verre par une résine Vinylester.

Les flancs de la coque sont rigidifiés par une lisse en sandwich balsa, de même que le pont. Le contremoule comprenant les barrots du pont est assemblé sur le retour de coque par collage et boulonnage. Les grandes parties horizontales, comme le fond de cockpit ou les passavants, sont rigidifiés par un sandwich balsa bois debout qui s'interrompt à l'emplacement des pièces d'accastillage pour améliorer le serrage.

En aluminium, très robuste, elle montre bien que tout a été mis en oeuvre pour garantir la fiabilité de l'ensemble de la construction, un élément de sécurité active particulièrement important.

Ceux-ci font largement appel au contreplaqué marine, avec placage de douka teinté, préféré au teck qui réfléchit peu la lumière et donne des intérieurs sombres. Les coussins du carré sont couverts de Skaï, les couchettes de tissu, la couleur est au choix du propriétaire.

La construction du First 36.7 reste largement fidèle au stratifié monolithique, avec alternance de mats et de tissus de verre. L'échantillonnage du bordé est dégressif des fonds et oeuvres vives jusqu'aux oeuvres mortes, moins épaisses. Le fond de la coque est encore rigidifié par le contremoule qui inclue de solides varangues, nécessaires pour assurer la bonne tenue de la profonde quille en plomb aux longs boulons noyés dans le plomb et aux solides écrous serrés sur d'épaisses contreplaques en Inox, visibles en soulevant les planchers.

### Bilan

Conçu sans compromis, avant tout comme un croiseur performant, le First 36.7 s'annonce comme un redoutable concurrent en régate et devrait connaître un succès rapide. Mais son programme ne se limite pas à la compétition et ses emménagements sont presque aussi confortables que ceux d'un pur croiseur. Ils le seront même plus en navigation car mieux étudiés pour la gîte.

Mais le véritable confort est ici la vitesse de croisière, bien supérieure à celle d'un croiseur classique, qui permet d'arriver plus tôt au port ou d'allonger les étapes. Dans ces conditions, il faut jouer le jeu à fond en choisissant les options de base de la version régate: barre franche, lest long, étai creux sans enrouleur, et le mât à deux étages de barres de flèche, moins pénalisés si l'on compte régater essentiellement en jauge IRC.

Confortable jusqu'à six équipiers en croisière, le First 36.7 imposera un équipage plus nombreux en régate pour assurer le rappel maximal.

## Les vitesses relevées

**Force 2** : Dès 6 noeuds de vent, si on est pressé, et même en dessous si on se promène, on pourra arrêter le moteur avec une vitesse qui atteint 5 noeuds au près et 6 noeuds au large.

**Force 3-4** : La vitesse atteint rapidement 6 noeuds dès que la brise dépasse 12 noeuds au près, avec un bon cap et 85 ° environ entre les deux bords pour obtenir le meilleur VMG.

Au portant, la vitesse croît régulièrement avec le vent et, dès force 4, on peut afficher 8 noeuds sur le speedomètre au large sous spi à 130° du vent réel.

**Force 5-6** : Au-dessus de 20 noeuds, le passage du génois au solent soulage le bateau sans perdre beaucoup en vitesse. Il ne faut donc pas hésiter à utiliser le solent dès 15 noeuds de vent en équipage réduit.

Nous avons enregistré une vitesse de 6,7 noeuds au près, et une vitesse moyenne de 8 noeuds sous spi au vent arrière, ainsi que des pointes jusqu'à 13 noeuds au surf sur les vagues.

## Bien vu

### En navigation

Voilure : \*\*\*\*  
Manoeuvres : \*\*\*\*  
Comportement : \*\*\*\*  
Performances : \*\*\*\*\*  
Sécurité : \*\*\*\*

### Vie à bord

Cockpit : \*\*\*\*\*  
Carré : \*\*\*\*  
Cabines : \*\*\*  
Cuisine : \*\*\*\*  
Sanitaires : \*\*

### Construction

Matériaux : \*\*\*  
Finitions : \*\*\*\*

Les coffres de cockpit, tenus par deux vis, se retirent rapidement pour passer de la configuration régate au cockpit croisière.



L'hiloire de cockpit s'arrête derrière le winch de génois pour permettre au barreur de s'installer confortablement au vent, adossé aux filières.