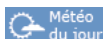




Sommaire du n°630

Recherche sur le site

Samedi 05 Février 2011

La Boutique
BateauxLa Librairie
Bateaux

SPECIAL RHUM

Actualités

Les Essais

Les Bateaux

Le Magazine

Où naviguer

Petites Annonces

Annuaire

Recherche

First 36.7

Écrit par Rémi Tristan

Jeudi, 30 Mars 2006 01:00

Croiseur rapide et régatier

A mi-chemin entre les talentueux First 31.7 et 40.7, le 36.7 bénéficie d'une conception originale, avec une carène inédite, optimisée pour la régates. Le dernier-né de Bénéteau semble bien posséder tous les atouts pour s'imposer, en régates comme en croisière rapide.



Contact

 La Newsletter de
Bateaux

Présentation

A force de vouloir inventer le mouton à cinq pattes, le voilier sur lequel les manoeuvres se font avec intervention minimale des équipiers, on en perdrait presque de vue l'essentiel. Heureusement, la compétition a vite fait d'opérer un tri et, à ce niveau, les vieilles recettes restent d'actualité pour obtenir un croiseur performant. Une carène moderne dessinée par un architecte renommé, Bruce Farr, des appendices profonds, un plan de voilure important et élané, avec plusieurs focs sur un étai creux, et une hélice bec de canard sont les ingrédients de base. Ajoutez-y un devis de poids bien maîtrisé, un plan de pont avec un grand cockpit auquel les emménagements ont dû s'adapter et non l'inverse, et vous obtenez un voilier particulièrement performant, agréable en navigation, et pas plus difficile à manoeuvrer qu'un croiseur équipé d'un accastillage le plus souvent sous-dimensionné et peu pratique.

Bien sûr, ainsi équipé, il faudra plier un ou plusieurs focs à l'arrivée de l'étape, mais les performances font gagner tellement de temps que vous pourrez effectuer cette opération, familière à tous les régatiers, tranquillement au port pendant qu'un voilier équipé d'un enrouleur bataillera encore au large contre le vent et le clapot. Héritier d'une longue tradition de First, le plus souvent très performants, depuis le premier directement issu de l'Impensable d'André Mauric, vainqueur de la Half Ton Cup aux mains de Michel Briand, le 36.7 renoue avec la tradition.

La version croisière se différencie surtout au niveau de l'accastillage, avec option barre à roue, enrouleur de génois et hélice fixe pour ceux qui veulent tirer parti d'une carène rapide avec un équipage réduit.

En navigation

Manoeuvres et plan de pont

Un grand cockpit adapté à la régates

La barre d'écoute derrière la barre laisse la place à un ou deux équipiers en arrière du barreur. Les coffres latéraux se démontent pour faciliter l'accès aux winches en régates.

Plus facile de plier les grands focs sur le ponton d'une marina que sur le pont du bateau.

C'est l'un des points forts du First 36.7. Bien conçu avec ses banquettes lattées de teck, plusieurs équipiers peuvent y manoeuvrer sans se gêner. Des postes spécifiques sont aménagés pour les embraqueurs, les winches étant très accessibles en démontant les coffres de cockpit. Le régleur de grand-voile, à l'aise derrière le barreur, dispose à portée de main de la barre d'écoute, du réglage fin d'écoute et du palan de pataras très démultiplié. Ce cockpit manque d'un cale-pied au centre et le barreur ne tiendra pas assis sur la banquette par forte gîte. Le chantier installe ce cale-pied à la demande, mais non en standard, pour ne pas être responsable des entorses des maladroit qui se tordent le pied en marchant dessus, notamment pendant les salons. Sans ce cale-pied, le barreur est mieux calé assis au vent, le dos appuyé aux filières, avec le petit cale-pied qui sera rehaussé sur la banquette.

Elle profite de passavants larges et dégagés, et les équipiers au rappel apprécieront le pavois arrondi en acajou verni, plus confortable qu'un rail de fargue en aluminium. Le plan de pont a été dessiné en tenant compte de la barre franche, meilleure solution sur un bateau de cette taille. La barre à roue est en option, mais son installation imposé de réduire les coffres de cockpit et de déplacer la barre d'écoute en avant de la barre. Le cockpit est alors moins fonctionnel.

Performances

Particulièrement rapide

Un vrai régal à la barre avec une position confortable au vent, une fois le stick réglé, et un bon passage dans la mer.

Bon marcheur, le First 36.7 devient un peu rouleur plein vent arrière par mer formée. On s'écartera alors de la panne pour le stabiliser.

Ces conditions variées de mer et de vent nous ont accompagnés pour cet essai à deux ou en équipage plus conséquent, jusqu'à six personnes. Nous avons à chaque fois été surpris par la distance parcourue en peu de temps. Le First 36.7, en version régates, équipé de son mât le plus affûté à trois étages de barres de flèche, s'est montré particulièrement rapide, comme peut l'être le First 40.7 dans la même configuration.

Par 20 noeuds de vent elle demande bien sûr un peu d'expérience au moment d'envoyer le génois, et surtout le spi, même si les drisses qui sortent hauts sur le mât, avec retour sur des bloqueurs accessibles au barreur, facilitent les choses. Dans la pratique, un équipage aussi réduit demande de décomposer les manoeuvres, surtout en l'absence de pilote automatique. Tout s'est bien passé pour nous grâce à la bonne stabilité de la carène et au fonctionnement sans faille de l'accastillage parfaitement dimensionné et disposé.

Il est parfait de 10 à 15 noeuds de vent réel au près, avec le génois maxi à 145 % et un angle de remontée au vent impressionnant. Quand le vent monte à 20 noeuds, un équipage complet au rappel est nécessaire pour tenir toute la toile et garder beaucoup de puissance afin de passer le clapot en force. Sinon, il faudra naviguer sous solent, cela nuit un peu aux performances et rend immédiatement le bateau plus facile à mener.

On apprécie le grand safran qui permet de contrer un départ au lof sous spi, à condition pour le barreur d'être suffisamment bien calé pour pouvoir tirer sur la barre.

Il ne faut pas pousser trop brusquement la barre si on veut laisser à ses équipiers le temps de changer de bord et de border le génois sur la nouvelle amure.

Un grand bord de spi, de Saint-Gilles-Croix-de-Vie à La Rochelle en rentrant par le pertuis d'Antioche, nous a donné l'occasion d'apprécier le bon comportement de la carène dans la brise: nous avons avalé les 50 milles en moins de 7 heures, à une moyenne supérieure à 7 noeuds et des pointes au surf sur les vagues jusqu'à 12 à 13 noeuds grâce au passage remarquable de la carène. Plus tard, nous avons pu vérifier autour de l'île d'Aix ses excellentes performances par vent plus faible et mer plate.

Au moteur

Pas trop bruyant

Pas de surprise au niveau du moteur sail-drive, installé classiquement sous la descente. Le chantier laisse le choix entre des moteurs de trois cylindres de 28 ch Volvo ou Yanmar. Quelques essais en marche arrière ont suffi à démontrer la bonne maniabilité avec l'hélice bec de canard. Le

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 Vynylester.

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.