

Changer de modèle sans changer de carène, telle est la solution adoptée par Bénéteau pour le First 26 qui succède au First 25 avec les mêmes lignes d'eau, mais répond aux derniers critères de la mode.

Voilier de croisière marchant bien, surtout dans la brise grâce à une excellente raideur à la toile, le First 25 ne pouvait malgré tout résister à la concurrence de la nouvelle vague des modèles à cabine arrière. Dans cette taille de bateau, la course à la nouveauté n'est pas seulement imposée en effet par la mode, mais par ce changement radical que la cabine arrière a apporté récemment dans la conception des emménagements des voiliers de sept à onze mètres.

Il était donc tentant pour le constructeur de conserver les éléments encore valables comme la carène, aucune révolution n'étant intervenue dans ce domaine depuis quelques années, et naturellement des pièces importantes comme la quille relevable, l'utilisation de pièces existantes réduisant sensiblement le coût des investissements, par rapport à un modèle totalement nouveau. Les constructeurs automobiles soumis à une pression aussi forte de la mode manient cette technique avec dextérité et changent beaucoup plus souvent la carrosserie que le moteur de leurs voitures.

Pour des raisons de confort intérieur, la coque a été rallongée de 25 cm, ce qui transforme nettement sa silhouette. On peut penser également que cet allongement obéit à des impératifs commerciaux afin d'obtenir une différenciation plus marquée avec le très récent First 24.

Conception-construction

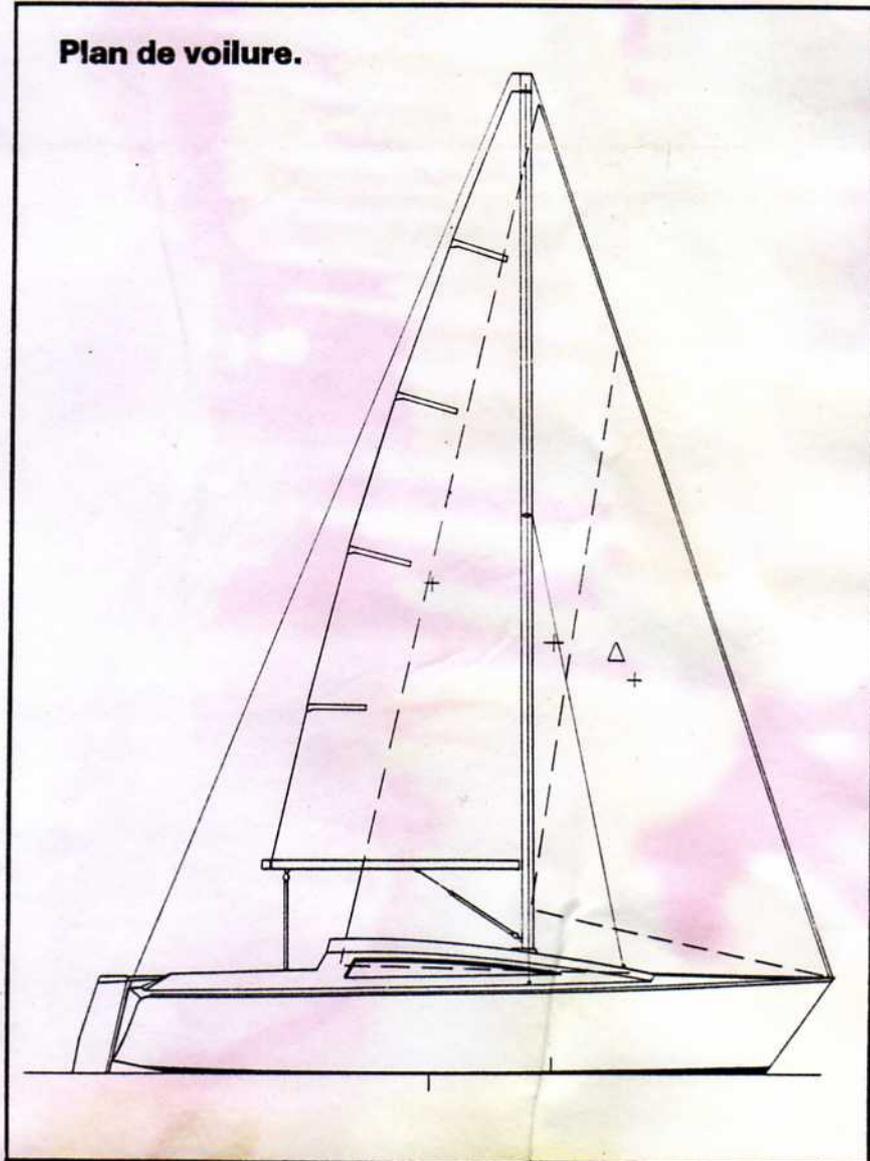
Du fait de la démarche employée, le First 26 présente des caractéristiques architecturales très voisines de celles du 25, la légère augmentation de son déplacement étant compensée par l'allongement du mât et de la coque. Si l'on rapproche les principaux éléments de performances, à savoir le déplacement, la surface de voilure et la longueur de flottaison, le First 26 se situe, lui aussi dans une sage moyenne conforme à un programme de croisière.

Avec le nouveau type d'emménagements, une surélévation du franc-bord s'imposait, surtout à l'arrière afin de pouvoir loger la cabine double. Mais il est certain qu'une tonture droite aurait abouti à des bordés d'une importance disgracieuse. Pour se tirer de ce pas délicat, Jean-Finot n'a pas hésité à revenir à une tonture classique bien marquée dont la silhouette du First 26 s'accommode très bien sans donner dans le « rétro », comme on pourrait le supposer avec une solution de ce genre. Mais, du fait de ce choix, il a fallu travailler la forme

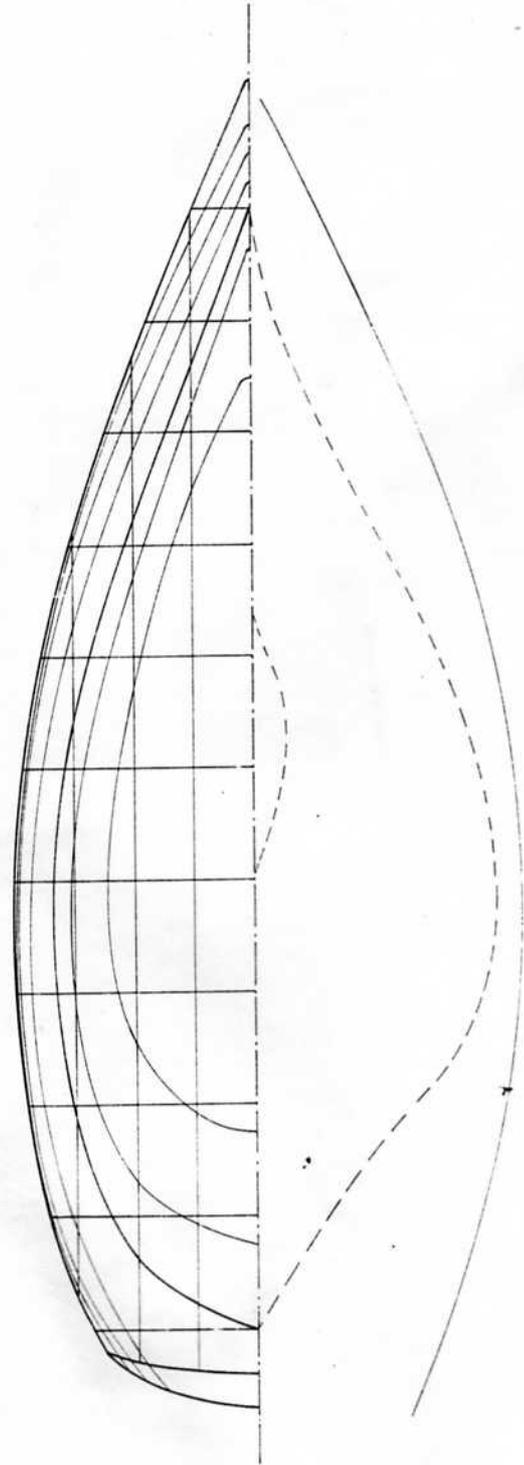
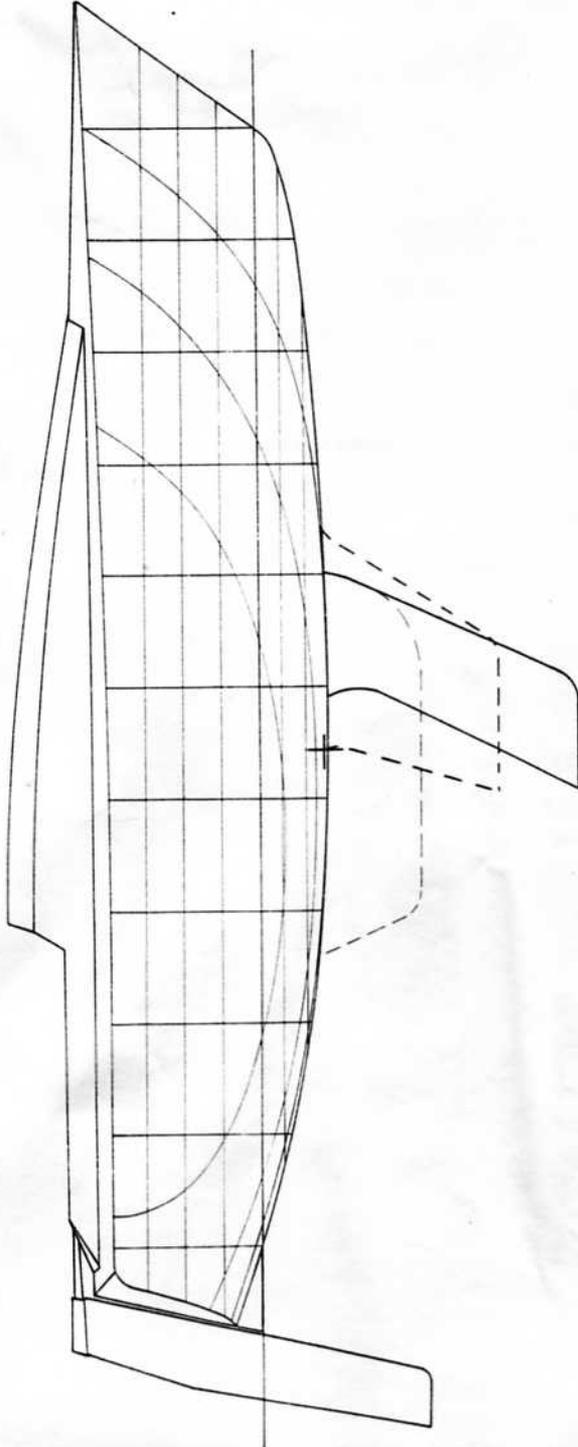
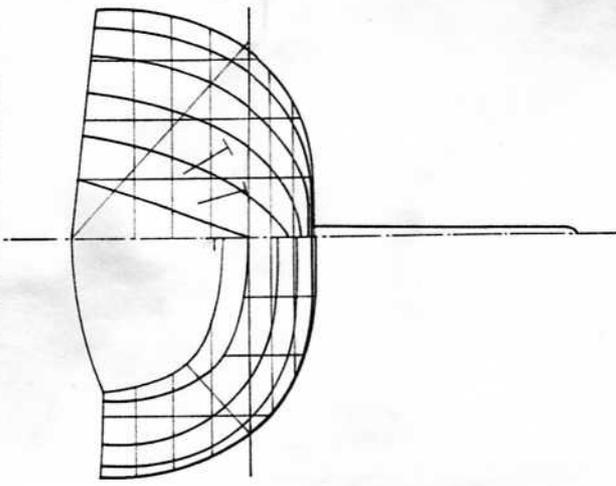
des passavants de sorte que le rouf ne soit pas trop haut. Le résultat esthétique est plus convaincant que le résultat pratique : on circule moins bien que sur les bons passavants plats du 25.

Mis au point pour le First 22, le système de quille pivotante se remontant à l'horizontale sous la coque a fait ses preuves sur de nombreux modèles de la marque, y compris les First Class. Dans le cas présent, il ne s'agit pas de rendre plus aisé le transport sur remorque que la largeur de la coque interdit, mais de procurer des facilités pour

Plan de voilure.



Plans de formes.



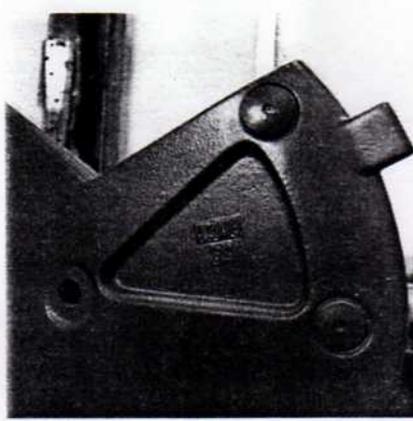
LA BARRÉ DE
71257 23

la navigation côtière. Il ne s'agit pas seulement de l'échouage, comme on le pense au premier abord, mais des nombreuses circonstances où un faible tirant d'eau transforme la vie, que ce soit pour approcher d'une plage, remonter une rivière, ou tout simplement profiter d'un mouillage que les quillards ne peuvent pas utiliser.

La proportion de First 26 commandés dans cette version démontre à l'évidence que la clientèle ne s'y trompe pas et ne se laisse pas dissuader par le supplément de prix pour la quille relevable qui représente tout de même la valeur d'un spi. Ayant voulu constater par nous-même si la manipulation avait fait des progrès au fil des années, nous sommes obligés d'avouer que ceux-ci ne sont guère perceptibles et que si l'effort exigé pour remonter l'aileron ne nécessite pas une force physique exceptionnelle, l'opération reste fastidieuse en raison du nombre de tours de manivelle qui avoisine le nonante de nos amis belges.

Pour ce qui concerne les performances sous voiles et particulièrement la remontée au vent, l'avantage est évident par rapport aux classiques versions dériveur lesté à dérive tôle généralement proposés par les constructeurs et les différences de vitesse doivent être faibles entre les deux modèles d'aileron du First 26. Il ne faut pas oublier que la quille mobile descend à 1,75 m en position basse avec un profil à haut rendement tandis que l'aileron du quillard ne cale que 1,30 m.

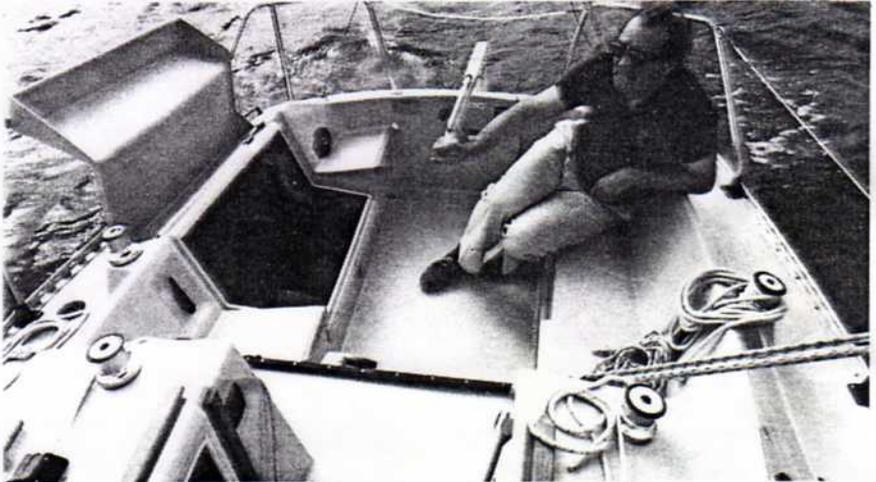
Nous nous sommes particulièrement penchés sur le dispositif de calage latéral de la quille relevable, celle de notre bateau s'étant révélée assez bruyante dans certaines conditions. D'après les services techniques du chantier, il suffit d'ajuster l'épaisseur des grosses rondelles en forme de calotte fixées sur la partie de l'aileron restant à l'intérieur du puits. Cela nous a permis de constater qu'il est assez facile de déposer l'aileron mobile pour une intervention éventuelle, en soulevant la coque après avoir dévissé les boulons situés au pied du puits qui maintiennent les supports de l'axe principal. Nous nous sommes également rappelés que le First 25 ayant participé à nos essais comparatifs de Quiberon était affublé du même petit défaut. Ce problème des bruits des dérives et quilles mo-



Des pastilles hémisphériques permettent d'ajuster le calage de la quille.



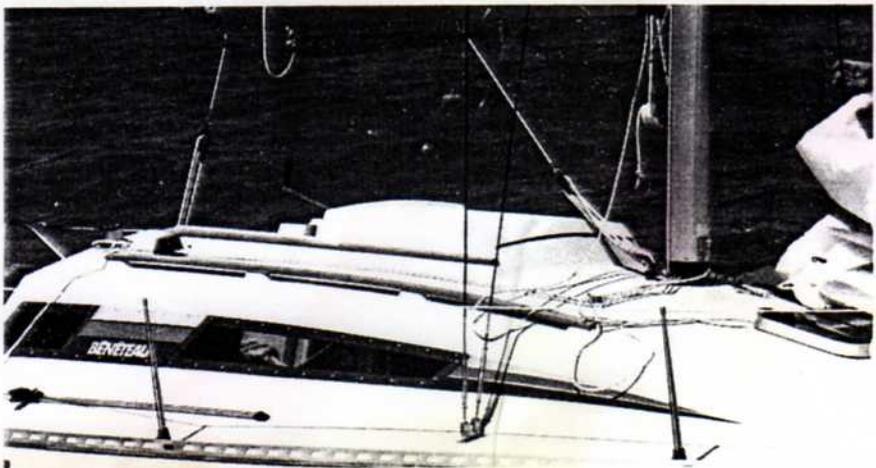
La face arrière de la quille touche la coque en position relevée.



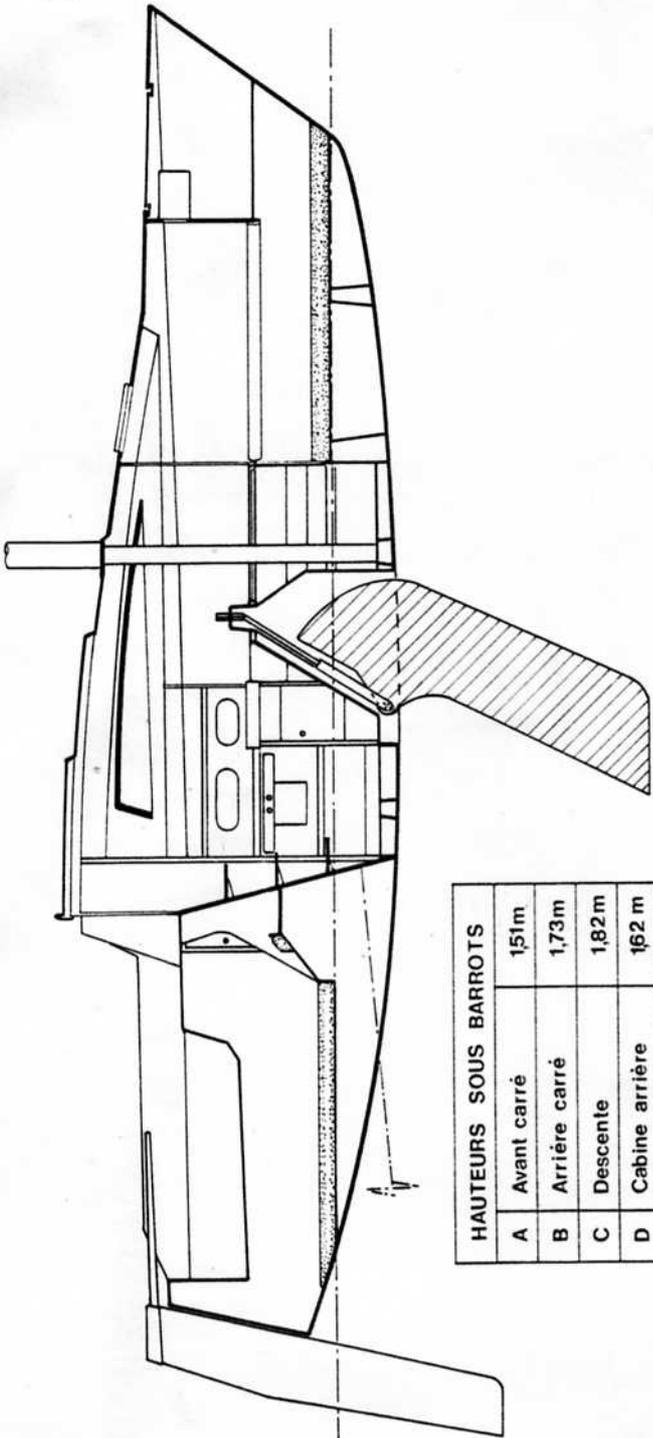
Un cockpit fonctionnel de dimensions calculées au plus juste.



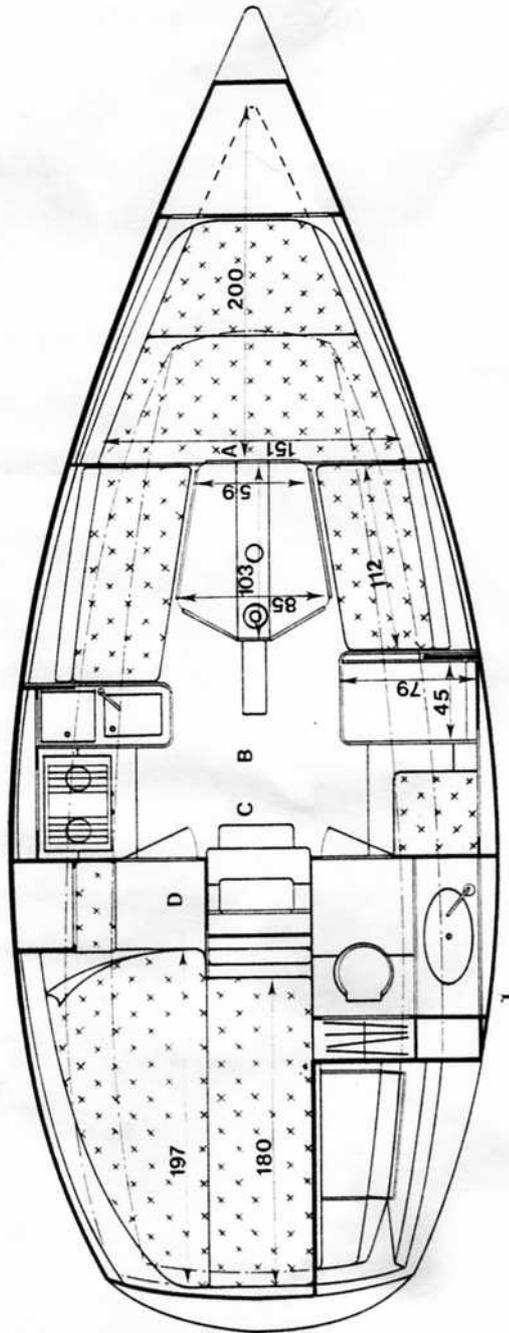
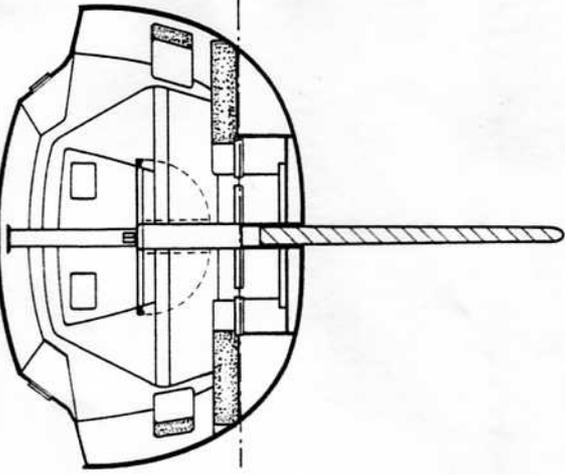
L'étanchéité du capot de descente n'est pas assurée sur l'avant. Un accastillage complet et de bonne qualité avec retours au cockpit.



Plans des emménagements.



| HAUTEURS SOUS BARROTS | |
|-----------------------|-----------------------|
| A | Avant carré 1,51m |
| B | Arrière carré 1,73m |
| C | Descente 1,82m |
| D | Cabine arrière 1,62 m |



biles n'est certainement pas facile à résoudre de manière radicale.

Au moment de notre visite aux ateliers de Beauvoir qui produisent les First 26, la cadence atteignait trente voiliers de ce type par mois, reflet tangible de la puissance industrielle et commerciale du chantier. En examinant les coques en cours d'assemblage, nous avons remarqué deux modifications notables par rapport à la technique de construction du First 25. En premier, plusieurs varangues ont été rajoutées au niveau du puits de la quille relevable, dans le châssis contremoulé qui renforce les fonds. Il est vrai que ces derniers sont plutôt plats dans cette zone et que le bras de levier de l'aileron mobile n'est pas négligeable. Deuxièmement, l'assemblage pont-coque se fait par scellement et boulonnage sur une lèvre tournée vers l'intérieur de la coque et non plus en saillie comme sur le 25. Plus élégante et plus pratique, car on accroche moins les autres bateaux et les défenses sont plus efficaces, cette solution offre cependant l'inconvénient de réduire un peu la largeur des passavants.

Les tirants de cadènes sont fixés sur des tiges en inox encastrées dans le châssis contremoulé, c'est-à-dire que l'effort de traction des haubans est reporté dans une zone très renforcée et plusieurs autres renforts structurels raidissent la coque, en particulier un arceau moulé sur une âme en mousse sur lequel s'applique la cloison très échancrée séparant le carré du poste avant.

Le safran en polyester moulé avec injection de résine à l'intérieur est évidemment très rigide et les trois ferrures du tableau sont boulonnées sur des inserts en contreplaqué, la cabine arrière procurant un accès facile au boulonnage. Il est dommage que le système de broche utilisé pour faire coulisser le gouvernail ait obligé à rapprocher les deux ferrures montées sur le safran : elles travaillent plus et le moindre jeu est amplifié.

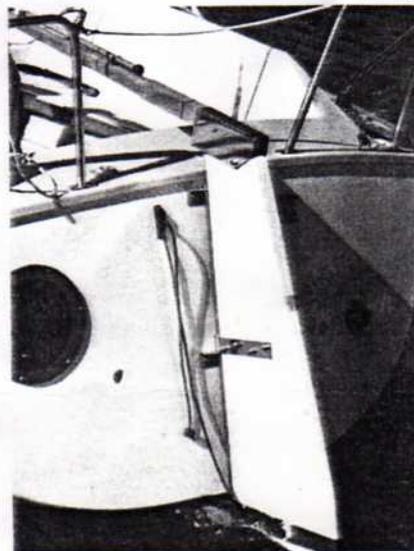
Un grand chantier comme Bénéteau se doit d'exercer un contrôle rigoureux avant la livraison et chaque bateau fait l'objet d'un test de fonctionnement et d'étanchéité en piscine. Pour notre part, nous avons jeté un simple seau d'eau sur le capot de descente fermé et la



Du clapot sans vent, le First 26 progresse tout de même sans heurts.

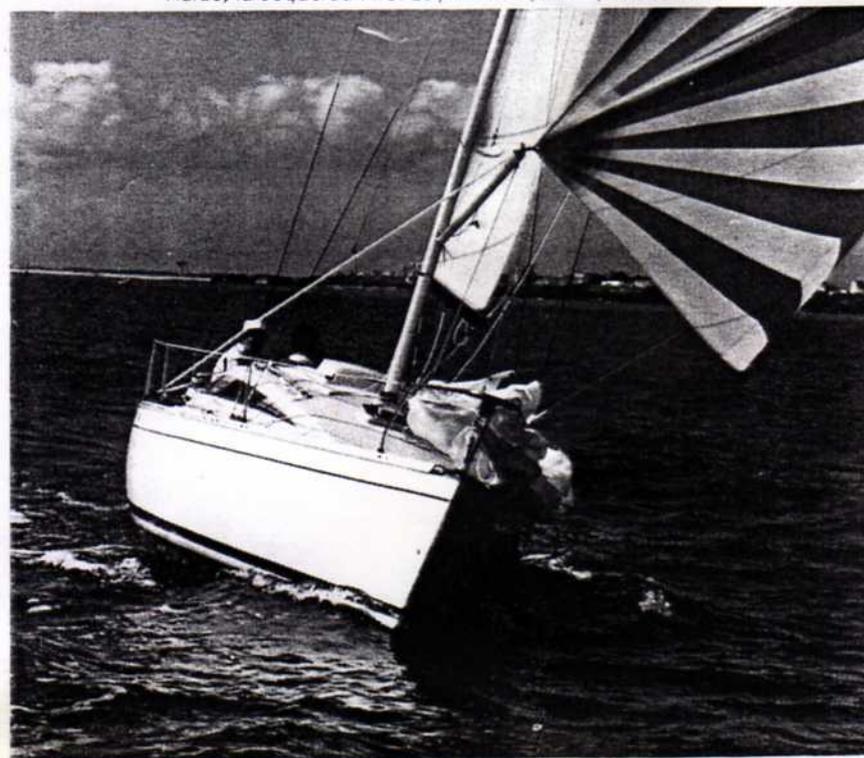


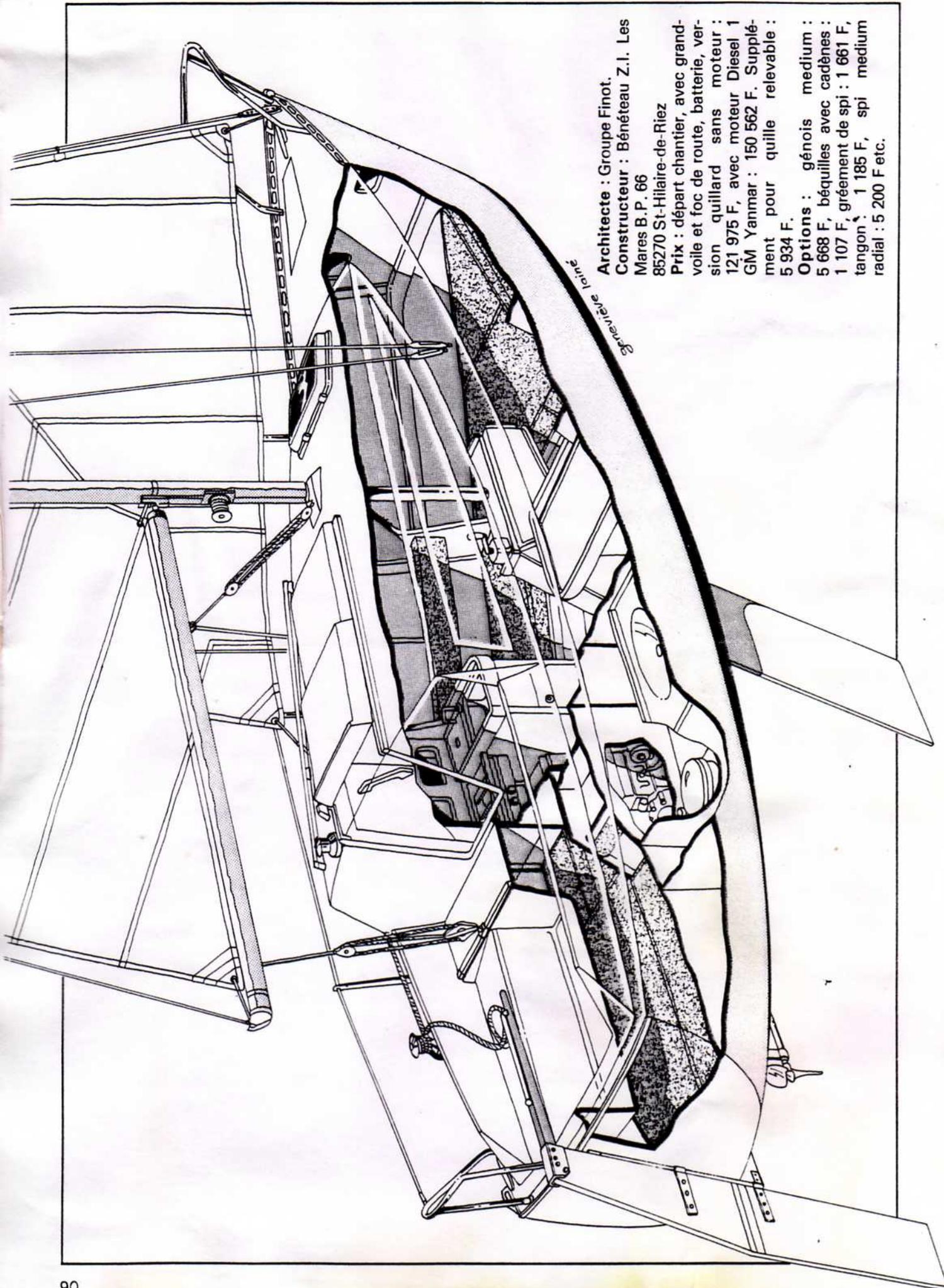
Taquet unique et chaumards fermés : aucun superflu !



Le safran coulisse sur sa broche à l'aide d'un simple bout.

Raide, la coque du First 26 porte le spi très près du vent.





Grévoire Jomé

Architecte : Groupe Finot.
Constructeur : Bénéteau Z.I. Les Mares B.P. 66
85270 St-Hilaire-de-Riez
Prix : départ chantier, avec grand-voile et foc de route, batterie, version quillard sans moteur : 121 975 F, avec moteur Diesel 1 GM Yanmar : 150 562 F. Supplément pour quille relevable : 5 934 F.
Options : génois medium : 5 668 F, béquilles avec cadènes : 1 107 F, gréement de spi : 1 661 F, tangon : 1 185 F, spi medium radial : 5 200 F etc.

A 21221 07
#1237 35

moitié du contenu est arrivé au bas de l'escalier. Comme quoi les méthodes artisanales ont aussi leur efficacité.

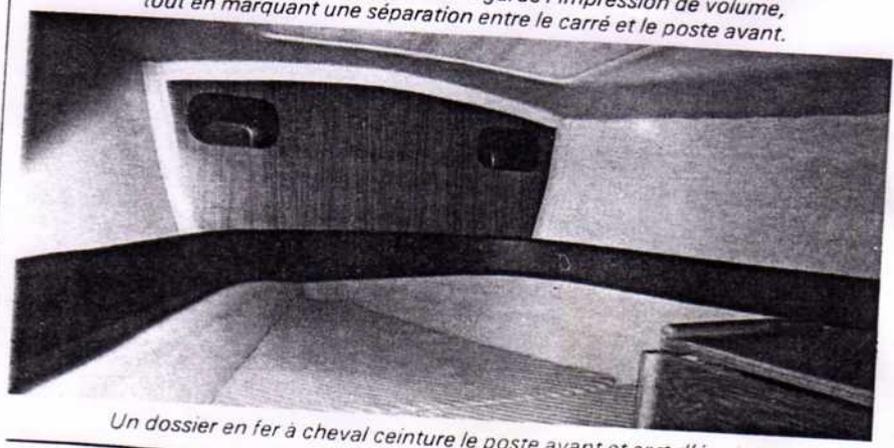
Par rapport au First 25, le pont du 26 subit le double handicap d'un arrière plus étroit et de rails de fardes un peu plus rentrés. Bien sûr, la différence est minime et le problème se pose de la même façon pour la plupart des voiliers à cabine de petite dimension où la recherche du volume intérieur se traduit par une aisance de circulation nettement réduite sur le pont. Nous avons surtout été chagrinés par la pente des passavants qui se révèle surtout désagréable au mouillage. A l'embarquement, elle s'ajoute en effet à la gêne que prend la coque sous le poids de la personne qui monte à bord. En navigation, il est bien rare que le bateau ne soit pas appuyé sur un bord.

On s'aperçoit également que l'angle du sommet des hiloires de cockpit est relativement aigu, ce qui le rend peu accueillant pour s'asseoir, ou pour y poser le pied. Il est évident que la largeur disponible était mesurée et cela se traduit par des dossiers de banquettes de cockpit un peu raides. Néanmoins, ces dernières sont bien inclinées et nous avons retrouvé avec le même plaisir les mains courantes qui garnissent leurs angles. Celle du grand coffre à voiles très profond lui sert de poignée d'ouverture. Le volume de rangement est impressionnant, mais il faut y caser le canot de survie condamné à disparaître sous les sacs à voiles, ce qui n'est pas une bonne solution. Un cloisonnement même réduit serait souhaitable. La longueur des bancs de cockpit atteint les 1,80 m réglementaires pour bronzer allongé, mais il y a le ressaut du bridge-déck et la présence de la barre d'écoute de grand-voile pour dissuader les éventuels candidats. En navigation, la bonne place se trouve sur le bridge-deck, à l'abri derrière le rouf. La forme en sifflet de ce dernier agrandit la plage avant bien dégagée pour les manœuvres et la présence d'un bas-étai avant procure une bonne prise pour passer du mât à l'étrave.

La baille à mouillage est peu profonde, mais large, ce qui est plus



Une cloison très échancrée sauvegarde l'impression de volume, tout en marquant une séparation entre le carré et le poste avant.



Un dossier en fer à cheval ceinture le poste avant et sert d'équipet.



Vive le plumier, mais la place est mesurée pour les genoux!

Une cuisine convenable pour la taille du bateau.

La cabine arrière est bien aménagée malgré une porte d'entrée un peu étroite.



Le point de vue du technicien



Dessiné par Jean-Marie Finot, le First 26 présente un maître bau classiquement reculé de forme presque circulaire. Les entrées d'eaux d'abord en V s'arrondissent pour laisser place plus loin à des fonds très plats. L'arrière est moins large que sur certains bateaux de la même taille munis eux aussi d'une cabine arrière, ce qui a pu être obtenu au prix d'une inclinaison de voûte arrière assez forte. Le bouchain enfin, absent jusqu'au maître couple, se dessine progressivement à partir du couple 7.

Le First 26 est proposé en deux versions : quillard classique ou muni d'une quille pivotant sous la coque comme celle qui équipe déjà quelques First Bénétteau. C'est cette dernière version qui permet de réduire sensiblement le tirant d'eau, quille relevée, que nous avons essayée. La surface mouillée est légèrement inférieure avec cette formule, alors que le tirant d'eau accru donne un allongement très supérieur qui devrait permettre d'obtenir un meilleur rendement au près.

Précédé d'un petit aileron arrière, le safran accroché sur le tableau arrière suit l'inclinaison de ce dernier. On peut penser qu'ainsi rejeté vers l'arrière, ce safran doit donner une barre dure quand l'équilibre du bateau nécessite de déplacer le safran en dehors de son axe. Un aileron fin et des sections arrières volumineuses, mais sans excès, permettent d'obtenir une surface mouillée raisonnable qui, liée à une surface de voilure généreuse, aboutit à un coefficient d'aptitude à naviguer par petit temps assez favorable. En revanche, cette voilure importante est défavorable au coefficient de stabilité qui reflète mal la bonne stabilité de carène. Ce qui veut dire en d'autres termes qu'il faudra réduire assez tôt, surtout si l'on veut conserver la barre dans l'axe.

Le First 26 semble donc un bon compromis entre le volume nécessaire dans cette taille pour pouvoir obtenir l'habitabilité recherchée et une cabine arrière, et les qualités nautiques qui devraient lui permettre de tenir honorablement sa place.

Rémy TRISTAN ■

pratique que l'inverse pour ranger les amarres. Simplicité ou économie ? Un seul taquet central est prévu pour l'amarrage avant à proximité des chaumards fermés de la ferrure d'étrave. Il faut souvent y tourner trois bouts si l'on compte les deux amarres de pointe et la garde, et sa taille actuelle est très juste dès que les lignes sont un peu grosses. La ferrure d'étrave, très simple elle aussi, serait tout à fait fonctionnelle si l'anneau d'amure de foc n'obligeait à employer une manille torse.

En règle générale, l'accastillage est néanmoins de qualité convenable, ne serait-ce que les bloqueurs à came déverrouillables sous tension et la barre d'écoute avec un chariot à galets réglée par des bouts. Il est même possible de rajouter une ferrure de tangon adaptée au profil du mât sans avoir à jouer de la scie à métaux, la découpe étant prévue d'avance. Ayant souvent à résoudre des petites lacunes dans l'armement des voiliers à l'essai, nous apprécions ce genre d'attentions.

Aucun doute n'est possible en pénétrant à l'intérieur du First 26, il s'agit d'un vrai Beneteau qui bénéficie de l'effort de présentation généralement déployé par ce constructeur. Les menuiseries en teck sont cossues pour la catégorie du bateau et la sellerie en skai bleu marine des coussins du carré contraste agréablement avec le tissu rayé de ton clair de la couchette double avant. Comme de nombreux voiliers de cette taille, le First 26 ne comporte pas de poste avant isolé, d'où cette impression de volume très agréable. Toutefois, le constructeur a esquissé un début de séparation avec un semblant de cloison qui doit permettre d'ajouter facilement un rideau et marque une limite symbolique entre le carré et la zone de sommeil.

Détail amusant, après avoir activement participé à faire disparaître les habillages contremoulés en les remplaçant par des revêtements textile et surtout du bois, le chantier revient à cette technique pour le plafond du rouf et de la cabine arrière. Cela n'empêche pas cependant la présence de petits panneaux de bois pour vaigrer le haut du bordé dans le carré. La sagesse réside souvent dans le compromis.

Le puits de quille manque un peu de discrétion, mais toute sa partie avant est cachée par la table à deux abattants. Par rapport à celui des banquettes du carré, le niveau de cette table nous a paru un peu trop haut pour être confortable, mais il semble difficile de le modifier, tout au moins dans la version à quille relevable. Aux quatre convives installés sur les banquettes du carré, il faut ajouter les places disponibles sur la couchette avant entourée d'un équipet capitonné formant un dossier parfait en position relaxe. Cela donne à ce bateau un côté accueillant et sympathique très attrayant.

L'organisation des rangements prend au moins autant d'importance que leur volume dans cette taille de coque. Les coffres des banquettes sont peu profonds, mais divisés et accessibles, complétés par des équipets de bonne contenance derrière les dossiers. Le socle de la table à cartes abrite un tiroir

aménagé avec trois paniers en fil plastifié vraiment luxueux, et son plateau comporte une belle case profonde où crayons, briquets et lunettes restent calés à la gîte. Le placard de la cuisine est moins bien servi à cause des tuyaux qui le traversent, toutefois sa porte propose un ratelier pour trois bouteilles. Néanmoins cette cuisine est correcte avec son vaisselier, sa glacière et son réchaud qui supporte une bonne gîte et l'on a même pensé à ajouter un plan de travail amovible qui recouvre ce dernier lorsqu'il n'est pas en service.

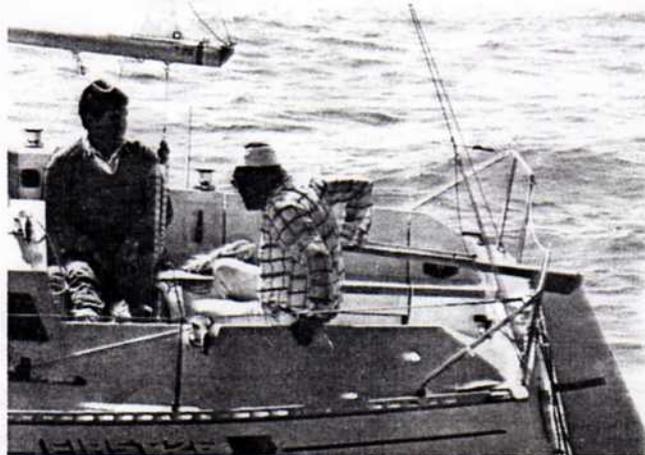
La cabine arrière dispose d'un bon volume mis en valeur par la clarté du hublot rond dans le tableau arrière. Toutefois son entrée offre un espace limité aussi bien en largeur qu'en hauteur avec une hauteur sous barrots sans générosité. Heureusement, le confort de la couchette double n'est pas mis en cause avec un hauteur sous cockpit suffisante pour se

retourner dans son sommeil. Le dossier lecture abritant le moteur est doublé de mousse insonorisante et donne un accès facile à toute la partie arrière de la mécanique, y compris la batterie.

Le compartiment toilettes de l'autre côté de la descente souffre un peu du manque de hauteur, aussi bien au-dessus des W.C. que du lavabo, mais, compte tenu de la taille du bateau, cette critique doit être tempérée, ce qui ne nous empêchera pas de réclamer une aération fixe moins symbolique que la petite grille sur l'extérieur. Il est presque impossible de fabriquer un bateau soigné dans tous ses détails, mais nous savons que ce constructeur est attentif aux remarques et procède constamment à de petites améliorations. Il suffit de regarder le seuil de descente avec son large profilé alu et des petits bossages moulés dans le pont pour que le panneau de bois soit isolé de l'eau ou tout simplement le capot moteur monté sur charnières pour s'en rendre compte.

La prise en main d'un voilier de cette taille ne procure aucune appréhension, à moins de se demander si on a bien embrayé dans le bon sens, ce qui n'est pas évident avec le montage de la manette contre le tableau arrière affectionné par ce constructeur. En dehors de cela, tout est facile. Il suffit d'avoir pensé à mettre la quille et le safran en position haute ou basse selon la hauteur d'eau dans le chenal et de ne pas oublier de descendre le tout pour faire du près. Nous avons cependant voulu

La pente accentuée des hiloires de cockpit n'est pas toujours confortable.



en savoir plus en tirant des bords avec la quille haute. Vous dire que la barre est plaisante dans ces conditions et que le cap est excellent serait mentir, mais le First 26 fait alors du près comme un bon pêche-promenade tout en restant évolutif, ce qui peut permettre de se tirer de certaines situations délicates en eau peu profonde.

Par petit temps, nous avons retrouvé une similitude avec le comportement du First 25 en matière d'équilibre sous voiles. En dessous de force 2, le bateau a tendance à abattre dès que le barreur relâche tant soit peu son attention. La différence de voilure se fait cependant sentir en faveur du 26 qui démarre plus facilement dans les petits souffles que son prédécesseur. Nous aurions pu noter que les conditions les moins favorables pour cette coque sont réunies par une mer clapoteuse sans le vent correspondant, mais quel voilier et quel barreur aime cela ? Ayant été confrontés à cette situation, nous avons été beaucoup plus déroutés par les réactions ou plutôt l'absence de réaction de la barre qu'il faut repousser régulièrement que par le passage de la coque qui fait preuve d'un amortissement au tangage particulièrement réussi.

Dans la brise, le passage de la coque reste tout à fait bon, tandis que le comportement à la barre se modifie, radicalement. Avec sa lame profonde et de belle surface, le safran développe une efficacité qui procure un contrôle du bateau dans la presque totalité des cas, y compris au large sous spi. Mais l'inclinaison de son axe, qui suit la pente du tableau arrière, se traduit par une fermeté de barre peu agréable aussitôt qu'il s'agit de corriger la tendance naturelle de la carène. Dans la pratique, il faut donc s'efforcer de régler la voilure de façon que la barre reste neutre, ce

qui est d'ailleurs une bonne chose pour la vitesse.

Les performances au près profitent de la stabilité de formes de la carène ainsi que de l'efficacité du plan de dérive. Cette raideur à la toile permet à l'équipage de rester le plus souvent assis dans le cockpit, la position assise sur les hiloires étant d'ailleurs rendue peu confortable par les filières. Il faut cependant tenir compte du fait que la voilure du First 26 a été calculée pour bien marcher dans le petit temps, et ne pas hésiter à prendre un ris dès que la coque semble trop chargée par sa voilure, ce qui se sent parfaitement à la fermeté de la barre. Il n'est pas exclu d'incliner un peu la quille sur l'arrière pour reculer le centre de dérive au près dans la brise, comme on le fait en dériveur. Mais il ne faut pas oublier que cette manœuvre recule aussi le poids du lest, et déplacer l'équipage en conséquence. Par ailleurs, nous ne conseillons pas de remonter le lest au vent arrière, la diminution de traînée n'étant pas évidente.

Le First 26 a su conserver et même améliorer les qualités nautiques du First 25. En fait, il s'agit d'un bateau vraiment nouveau malgré les quelques éléments empruntés à son prédécesseur. A ses excellentes prestations sous voiles s'ajoute un autre point fort, à savoir ses emménagements attrayants et bien soignés pour sa catégorie. Les quelques critiques de détail que nous avons faites représentent peu de choses par rapport à la conception générale de ce modèle, d'autant plus homogène que son système de quille relevable résout la question de l'échouage et du tirant d'eau sans nuire aux performances, ce qui n'est pas le cas pour les dériveurs lestés concurrents.

Jacques MONSAULT ■

Le rouf en sifflet ne gêne pas les manœuvres de l'équipier sur la plage avant.

