

BENETEAU FIRST 45

un nouveau
joyau dans
la gamme

C'est à Monaco que nous avons essayé cette unité présentée au Salon de Paris en décembre dernier comme la nouveauté en course-croisière. Après le navire amiral, Bénéteau continue la rénovation de sa gamme par ce 45 pieds optimisé pour les régates en temps compensé. Tout en gardant la même approche architecturale, ce nouveau First se veut résolument plus racé. Sera-t-il le nouveau joyau de la couronne

Essai réalisé par Michael Delatte

À l'invitation du service Presse du chantier français, nous rejoignons nos confrères venus de tous pays européens pour quelques milles d'essai en principauté monégasque. La météo clémente le jour de notre sortie en mer annonce déjà la douceur du printemps méditerranéen. Malheureusement, le vent n'est pas au rendez-vous. Nous devons nous contenter d'une navigation avec peu d'air.

Afin de patienter et d'espérer une évolution favorable pour sortir la quintessence de ce coursier, nous commençons par visiter de fond en comble le voilier dessiné par le cabinet de Philippe Briand.

Dans l'après-midi, Eole nous gratifiera de 10 petits nœuds, ce qui nous permettra de réaliser quelques bords sous toutes les allures et de valider le sentiment de performance découvert au ponton de l'illustre Yacht Club de Monaco.

CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Avec une coque réalisée en monolithique à base de polyester et de fibre de verre renforcée ponctuellement pour reprendre les efforts du gréement, la construction est assez standard. Des cloisons structurales en contre-plaqué marine sont scellées à l'ensemble pour augmenter encore la rigidité du bateau. Le pont est, quant à lui, fabriqué en infusion pour optimiser le rapport solidité/poids. Son contre-moule intérieur prévoit l'encastrement des équipements et de la finition. L'ensemble est collé à la coque avec un joint d'étanchéité, sauf au tableau arrière où une stratification consolide le tout. La **carène innovante** tient compte des contraintes de **jauges IRC et IMS**. Le large tableau arrière et le petit bouchain dégressif procurent plus de puissance grâce à l'augmentation de la stabilité. Avec une longueur à la flottaison de 11,76 m (pour une longueur hors tout de 14,07 m), cette coque **maximise l'approche compétitive** du concept. Les architectes ont façonné une voûte arrière rasante augmentant la longueur à la flottaison en navigation (tableau arrière dans l'eau), facteur de vitesse prédominant.

Ce voilier est disponible en deux versions, et nous avons essayé celle optimisée pour la régates avec le mât long en carbone, un gréement ROD et un plus grand tirant d'eau. Avec un bulbe en plomb plongeant à 2,74 m contre 2,40 m en fonte pour la version croisière, le chantier nous assure que le couple de redressement est le même. Toutefois, la raideur à la remontée au vent ira clairement à l'avantage de la version régates.

Avec un plan de pont similaire à son grand frère, le First 45 cherche à optimiser la collaboration de l'équipage. Les 4 winches du cockpit, complétés par 2 sur le rouf, sont avancés pour donner du confort aux embraques. Le tableau arrière ouvert facilite l'accès à la mer tandis que la poutre arrière renforce la sécurité. Le First 45 se différencie par la présence d'une barre d'écoute de grand-voile pour un réglage fin des 61m² de grand-voile. Autre particularité sur le pont : les **rails de génois sont incurvés** pour améliorer le réglage de la voile d'avant au près serré. Le plan de voilure respecte bien évidemment la volonté d'obtenir un rating IRC optimal en réduisant au minimum le recouvrement du génois. La puissance



• Une voûte arrière rasante, un facteur de vitesse

• Un plan de pont qui optimise la collaboration de l'équipage



Photos © Pierre-Yves Martens/YS



BENETEAU FIRST 45

globale est toutefois préservée par une grande surface de voile d'avant garantie par le mât haut (plus de 18 m). Au portant, le skipper pourra choisir entre un spi asymétrique (une ferrure d'étrave est prévue en standard à cet effet) ou symétrique avec tangon. Les fins régleurs pourront jouer du pataras grâce à un vérin hydraulique pour tirer sur le mât équipé de trois étages de barres de flèche pous-santes à 20°.

Contrairement à la génération précédente (les «.7»), l'archi-tecte a opté pour 2 petites barres à roue, une sur chaque bord. Cela augmente la facilité de circu-lation dans le cockpit auto-videur, mais leur trop petit diamètre ne nous a pas convaincus par leur manque de sen-sations, de retour en navigation. Tous ces arguments de coursier ne laissent pas en reste les amateurs de croisière rapide. Les rangements sont nombreux dans le cockpit. Il est vrai qu'il est plus facile de placer 3 coffres de bonnes tailles sur une unité de 14 mètres que sur un transportable. Avec, en plus, un compartiment gaz séparé et un coffre pour la survie avec vérin, on ne man-quera jamais de place pour stocker l'ac-castillage de spi, les amarres et autres équipements extérieurs. La baille à mouillage est de taille plus que raison-nable et le davier démontable ramène aux exigences de la régata. Toutefois, la plage avant est bien dégagée et n'empêchera pas le farniente en duo au fond d'une crique ensoleillée. Le rouf au design particulier est aussi dégagé des manœuvres revenant du pied de mât, car ces dernières sont encastrées (mais pas entièrement recouvertes). La circulation en course et en croisière ne sera que plus confortable avec pour inconvénient de priver les équipiers au rappel d'une main courante ponctuelle, mais souvent bien utile.



• 3 coffres imposants



• La baille de taille respectable

SUR L'EAU

La matinée se termine par une petite sortie au moteur, en espérant trouver un petit vent plus soutenu à quelques milles au large de la nouvelle digue artificielle. Ce qui nous donne l'occasion de mesurer le bruit du Yanmar 54 cH (avec Saildrive) à différents régimes. En vitesse de croisière, nous atteignons les 7,5 nœuds à 2.500 tours/minute sans que le niveau sonore ne soit trop gênant tant à l'intérieur que dans le cockpit. À 3.200 tours/minute, la vitesse sur l'eau monte à 8,5 nœuds, mais il devient alors difficile de tenir une conversation.

Le clapot généré par le coup de vent de la veille nous empêchera hélas de faire quoi que ce soit sous voile avec les petits 5 nœuds de vent. Il en faudrait un peu plus pour faire bouger les presque 11 tonnes lèges du First 45. En remettant le moteur en route, on constate un petit problè-



me d'ergonomie : l'accès au fuseau moteur est fortement gêné par le chariot de grand-voile lorsqu'il est déporté sur



tribord. Que se passera-t-il, par gros temps, bâbord amure, quand il faudra d'urgence donner un coup de « brise Yanmar ? » De retour au port, le barreur a les pieds mouillés, car le clapot pénètre dans le cock-pit par le tableau arrière ouvert et très bas sur l'eau... la performance

a un prix ! Nous profitons du lunch pour partager nos avis et commentaires sur la visite et la courte navigation du matin avec les autres journalistes présents la veille par 25 nœuds de vent établis. Ils nous confirment que le First 45 en a dans le ventre. Nous ne demandons qu'à voir. Le temps d'un petit café et voici que le vent est enfin sorti de sa léthargie. Avec près de 10 nœuds de vent apparent, grand-voile haute et génois déployé – proprement découpés par North Sails – nous nous dégageons au près du fameux



clapot monégasque à une moyenne de 4 nœuds. Le temps de trouver ses marques à la barre, qui ne rend pas assez de sensations dans ce petit temps, et on change de rôle à bord. Les virements se succèdent avec facilité pour confirmer que le plan de pont est très bien pensé. Dès que l'on ouvre un peu les voiles pour un bord de bon plein, voire de travers, la vitesse gagne encore 1 nœud. Le record de la journée sera établi à 6,1 nœuds au reaching, bien lancé, l'équipage avancé au maximum pour sortir la jupe arrière de l'eau. Le vent se renforce encore un peu pour remettre le cap sur le port au portant. Le spi symétrique est gréé rapidement et envoyé à la volée sans accroc. Vu la faiblesse du courant d'air, les allures trop portantes nous arrêtent. Tentative de lof pour du travers et là, enfin, le bateau com-mence à s'exprimer, le barreur retrouve le sourire.



• Une circulation intérieure sécurisante



La petite gîte générée par ce bord est l'occasion idoine pour tester la circulation à l'intérieur. La descente bien ouverte ne demande pas d'acrobatie et, à l'aveugle, la main trouve naturellement la première main courante. Bonne surprise que ce coin en creux de la table du carré, offrant une excellente prise pour vous emmener sans problème jusqu'au pied de mât. L'espace libre entre la console de la cuisine et la table à cartes permet aussi à deux équipiers de se croiser sans encombre. Cette même console contre laquelle vous vous calerez pour discuter avec le navigateur assis sur le fauteuil pivotant à la table à cartes. En ouvrant quelques armoires, il se confirme que la taille des fargues est suffisante dans ces conditions. Nous n'avons malheureusement pas pu les tester avec un peu plus de mer ou dans un virement imprévu. La sortie se fait tout aussi facilement que l'entrée en se servant des barres verticales encadrant la descente. Cet élément crucial dans un voilier est ici une réussite.

La descente est constituée par des marches incurvées et antidérapantes, un atout certain sous voiles.

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

La première surprise, quasi un choc culturel chez Bénéteau, est le choix des boiseries d'un ton très clair. L'ébénisterie est réalisée en Alpi teinté en chêne blond. Il s'en dégage une impression de grandeur et de clarté. Le pari est réussi. Par contre, la disposition intérieure est très classique avec une cabine avant dans la pointe et deux cabines arrière symétriques. La cuisine en T sur tribord fait face à une belle table à cartes, laquelle n'est pas placée dans le sens de la marche. Les 2 cabinets de toilette/salle de bain fournissent un confort plus que suffisant pour n'importe quel programme de navigation.

On regrettera que la cuisine ne soit équipée que d'un seul évier, certes grand. Peu pratique en mer et au port pour une vaisselle efficace vu la trop petite taille de l'égouttoir. Les rangements, dont une glacière de 60 litres et un réfrigérateur de 100 litres, nous semblent plus que suffisants pour une navigation en équipage lourd. La hauteur sous barrots dépasse quasiment toujours les 1,90 m. Toutefois, la taille des banquettes longitudinales du carré est trop faible pour y faire dormir un adulte confortablement. Dans le carré, les rangements le long de la coque sont correctement servis en fargues. Un élément de décoration attire le regard. Il s'agit des hiloires en inox placées au dessus des rangements fermés. Certes très jolis dans l'ensemble, ils sont peu efficaces à la gîte vu leur hauteur ridicule. Au sol, le très beau



plancher « imitation parquet » se manipule avec une ventouse fournie d'origine. Les cabines arrière manquent plus d'aération que d'éclairage naturel. Le couchage est digne d'un lit de terrien, vous n'aurez pas de difficulté à y faire dormir 2 équipiers côte à côte. L'originalité est



• Un carré qui dégage une impression de grandeur et de belle clarté



BENETEAU FIRST 45

aussi au rendez-vous dans le choix de la forme et de la matière pour les penderies : une « mallette » de cuir découverte lors de la présentation du First 50. La rénovation de la gamme joue aussi sur la cohérence de la décoration intérieure. Nous avons cependant relevé une asymétrie déconcertante dans le sens d'ouverture des portes des cabines arrière. Un petit défaut qui risque vite d'irriter le propriétaire méticuleux : la porte arrière bâbord s'ouvrant vers le carré, sa clenche cogne la cloison de la salle d'eau. Cette différence de sens d'ouverture serait due à l'installation d'un winch électrique sur le rouf pour



les drisses du piano bâbord. Le volume du mécanisme ajoutant au confort de l'équipage empêche la porte de s'ouvrir, comme sur tribord, vers l'intérieur de la cabine. La cabine avant est clairement identifiée comme celle du propriétaire. Non seulement son lit double est bordé de marches pour y monter et la salle de bain est très spacieuse. La vitesse ne doit pas toujours effacer l'envie de confort, au port et au mouillage !

CONCLUSION

Après une journée passée à ausculter le nouveau First 45, on ne pourra que regretter notre malchance météorologique. Beaucoup d'éléments nous ont séduits; certains points, souvent des détails, sont à revoir. On sent donc bien la longue expérience de Bénéteau et les premières régates du printemps confirmeront certainement le choix architectural des formes de carène. La petite navigation dans les petits airs monégasques laisse entrevoir un potentiel important. La simplicité et l'unité de l'ensemble rendent aussi ce bateau accessible à la croisière rapide en famille.



Caractéristiques :

Longueur hors tout :	14.07 m
Bau :	4.20 m
Tirant d'eau :	2.40 ou 2.74 m
Déplacement :	10.600 kg
Surface GV :	55 ou 61 m ²
Surface génois :	60 m ²
Surface spi :	151 m ²
Moteur :	Yanmar 54 CV
Architecte :	P. Briand
Importateur :	Ship Shop
Watersportlaan 7 - B-8620 Nieuwpoort	

www.ShipShop.be

SOUSCRIVEZ UN ABONNEMENT À YACHTING SUD ET RECEVEZ UNE SUPERBE TROUSSE DE TOILETTE

d'une valeur de 35 €

N
NORTH SAILS
S

www.northsails.com

Rendez-vous en page 58 ou sur www.yachtingsud.be et complétez-y notre bordereau d'abonnement. Si vous êtes déjà abonné, vous pouvez parrainer un parent ou un ami !