

tition de haut niveau et pour tourner cette difficulté, Bénéteau choisit de lancer son premier monotype, le First Class, en septembre 1983 au Grand Pavois de La Rochelle. Le First 30E en trois saisons atteindra 443 exemplaires.

Dès la fin 1984, son remplaçant, le First 305, participe à nos essais comparatifs. Il a conservé l'excellente coque du 30E mais il propose un plan d'emménagements moderne avec une vraie cabine arrière double et un cabinet de toilette près de la descente. Par ailleurs, c'est l'époque où Bénéteau entame un effort de présentation exceptionnel pour différencier le « look » de ses bateaux par rapport à la concurrence, témoin le grand capot double en Plexi que l'on verra sur plusieurs First. C'est aussi le début des jupes arrière aménagées avec une marche bien pratique pour l'embarquement ou la baignade. La sortie du First 305 coïncide aussi avec l'implantation de Bénéteau aux Etats-Unis et ce sera le premier modèle construit par l'usine de Marion. On le verra donc dès 1985 retenu pour la Liberty Cup, un match-racing entre huit des meilleurs skippers mondiaux sous le regard de la statue de la Liberté. Au total 584 First 305 sont sortis des ateliers de Vendée contre 60 pour la filiale américaine.

### Le temps du design

Présenté il y a maintenant un an aux salons de Cannes et de La Rochelle, le First 310 renie toute référence à la Half Ton Cup ou à la jauge IOR. Cependant, les performances font plus que jamais partie du programme puisque la coque a été dessinée pour équiper le monotype Figaro Solo.

Il faut dire qu'entre-temps, c'est-à-dire fin 1988, avec la collaboration du designer Philippe Starck, la gamme des First a subi une remise en cause pour retrouver son caractère vraiment sportif. Quant au First 310, il s'agit là d'un véritable voilier de croisière organisé pour vivre aussi bien en mer qu'au port. La clientèle ne s'y est pas trompée et en une saison, 153 First 310 ont été fabriqués en France et 75 aux Etats-Unis et cela malgré la crise!

Didier MAUPAS ■



Du First 30 (à droite) au 310 (à gauche), les volumes arrière n'ont cessé de prendre de l'importance.

## DE PLUS EN PLUS PERFORMANTS

*Plans de pont et accastillages ont bien changé...  
La manœuvre est de plus en plus facile sur des bateaux dont les performances sont en constante amélioration.*

**M**is côte à côte, nos quatre First de 9 mètres marquent bien les importants paliers de la plaisance française depuis vingt ans. Les plans de pont et de voilure sont ainsi révélateurs de cette évolution qui s'avère, du moins pour cet aspect extérieur, suivre le rythme régulier de la décennie. Ce comparatif a en effet le mérite de mettre en valeur les points forts de l'architecture avec l'élargissement des ponts (passavants, arrière volumineux), l'ergonomie (capot ouvrant intégré, arrondi de cockpit, suppression des angles), la diminution des efforts physiques (petit triangle avant, enrouleur, self tailing)...

### La révolution des plans de voilure

La première génération s'inspire de la course des années soixante-dix où les grands génois représentaient le double de la surface de la grand-voile. Le First 30 est ainsi gréé en tête avec un profil Briand de forte section, doté d'un étage de barres de flèche, le haubannage latéral étant perpendiculaire à l'axe. Pour maintenir le profil en longitudinal, le mât est équipé d'un bas-étai et d'un pataras sur ridoir

à volant. La surface du spinnaker est imposante puisqu'elle atteint près de 70 m<sup>2</sup>. Redoutable voilier de près surtout dans la brise, le First 30 imposait un jeu de voiles important puisqu'il comprenait en régate huit voiles d'avant : génois léger, médium, lourd, inter, foc de route, n° 1, n° 2 et tourmentin ! De quoi réduire considérablement un volume intérieur déjà restreint par ses formes étroites et équilibrées.

Sur le First 30E et sur le 305, au plan de voilure très similaire, le gréement est toujours en tête avec un seul étage de barres de flèche perpendiculaire à l'axe et maintenu sur un bas-étai fixe en longitudinal. Le profil de forte section est un Isomat sur le 30E et un Z Spar sur le 305, mais le premier est doté d'un pataras sur patte d'oie avec un volant de réglage sur le côté pour pouvoir accéder à la jupe arrière, tandis que le second ne dispose que d'un câble dans l'axe avec un ridoir sur volant. La grand-voile a toutefois grossi en atteignant près des deux cinquièmes de la surface au près (contre un tiers pour le First 30) et les génois, tant en nombre qu'en surface, ont diminué. D'autant que la deuxième version du plan Berret est alors livrable avec un enrouleur de foc, ce qui bouleverse les techniques de manœuvre et réduit l'encombrement des voiles à bord.