

FIRST 35

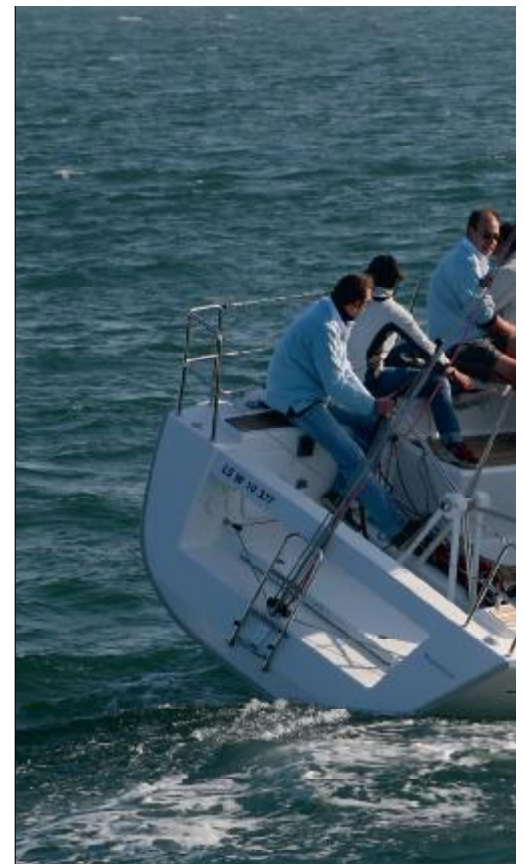
PREMIER SUR TOUTE LA LIGNE

Un an après le 45 qui avait terminé sur le podium, le First 35 partage la plus haute marche avec le Boréal 44. Juste récompense pour ce plan Farr très prometteur.



« Un sacré numéro » ! En gratifiant le tout nouveau First 35 de ce titre élogieux, nous étions loin de penser qu'il allait, deux mois plus tard, se retrouver, à l'heure du vote de jury, en tête des suffrages. A égalité de points avec le Boréal 44. Titre prémonitoire ? Difficile de répondre. Mais il n'empêche que les lecteurs et les membres du jury ont apprécié sans modération le petit dernier des First, remplaçant tout à la fois le First 34.7 et le 36.7. En toute logique, il est légitime de s'interroger sur cette convergence d'avis favorables. Les raisons sont multiples. En premier lieu, on attend d'un First qu'il ait du caractère. Affiche une silhouette agressive, flatteuse pour le regard.

Dans ce domaine le but est atteint, d'autant que ce type de bateau échappe en partie aux contraintes de hauteur sous barrots. Autre évidence, on est en droit d'espérer des performances capables de vous mener sur les plus hautes marches du podium. A cette question épineuse, pas facile de répondre. Enfin pas tout de suite. Il faudra attendre le Spi Ouest où le First 35 devrait s'engager avec un rating IRC d'environ 1,025 face à une coalition composée entre autres de l'A 35, du X-34 ou encore du Dufour 34. Trois concurrents nés dans le cadre de la jauge IRC. Jauge qui justifie, sur le 35, la présence d'une quille composée d'un voile étroit et d'une torpille d'un tirant d'eau raisonnable



(2,20 m) et l'importance des élancements, l'IRC ne prenant en compte que les mesures statiques. En tout cas, que l'on adopte au portant la position debout derrière la barre à roue ou au près celle assise sur le plat-bord, pied arrière bloqué sur une cale de fond de cockpit, pied avant posé sur le support de barre, mener cette carène relève du grand bonheur.

Rien à voir, comme nous l'avons déjà signalé, avec les impressions recueillies lors de l'essai du First 34.7. C'est même une vraie mobylette dès qu'il s'agit de tirer des bords au louvoyage grâce à son génois à très faible recouvrement (106 %), et à ses winches Harken de la nouvelle génération, des 46 ST. Globalement, l'accastillage n'appelle pas de critique. Le réglage de l'écoute de GV adopte le principe de la German Sheet. Elle revient de chaque bord sur les deux winches les plus en arrière. La barre d'écoute de GV est en fond de cockpit et s'ajuste par l'équipier situé dans le cockpit sur l'avant du barreur. Quant aux différents réglages, rentrer pour l'écoute de génois, chariot d'avaletout, barber hauler, ils reviennent sur la face arrière oblique du rouf. Enfin, l'intérieur est proposé en une seule version. Il est cohérent avec sa double vocation : course et croisière, même si ses aménagements penchent plutôt côté régaté. Ainsi, on apprécie la table du carré qui se baisse pour y stocker les voiles mais qui, en position haute, ne gêne pas la circulation vers l'avant grâce à la présence des deux portes de la cabine avant. Si l'on peut émettre des doutes sur la position du siège de la table à cartes, on a de bonnes raisons de saluer l'agencement de cette même table traitée façon bureau. C'est dire que ce First 35 devrait faire parler de lui dès le printemps prochain. En tout cas, il a tout pour faire mieux que se défendre.



▲ Pour régater, la table du carré en alpi chêne clair se baisse afin d'y stocker les voiles.



▲ Vu de l'arrière, le cockpit avec, au premier plan, au niveau du fond, le rangement pour la survie. Les winches les plus arrière sont dévolus à l'écoute de GV tandis que ceux de l'avant servent au génois et au spi symétrique.



▲ Le siège de la table à cartes est à revoir car une fois assis, on gêne l'accès au cabinet de toilette. En revanche, on apprécie ses rangements

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	10,66 m
LONG. FLOTTAISON	9,33 m
LARGEUR	3,89 m
TIRANT D'EAU	2,20 m
DEPLACEMENT	6 060 kg
LEST	1 670 kg
SV AU PRES	72,47 m ²
GENOIS	31 m ²
GRAND-VOILE	41,47 m ²
SPI	103 m ²

MATERIAU stratifié de verre
CONSTRUCTION stratifié au contact

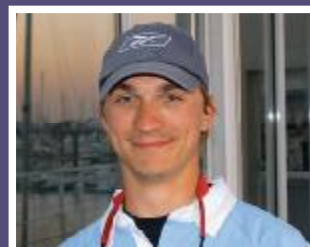
ARCHITECTE Farr
DESIGN Nauta
CONSTRUCTEUR Bénéteau
CATEGORIE CE A (8 personnes)

PRIX 140 000 €
VERSION REGATE SANS VOILE



REMI MARTIGNAC

J'ai été impressionné par la précision de la barre. Le bateau est parfaitement équipé pour la régates. Le système de double porte pour accéder à la cabine avant est une véritable bonne idée.



GWENC'HLAN JEANNU

Un bateau conçu pour un programme de régates en IRC. Il est sportif avec un intérieur très classique. J'ai apprécié la douceur de la barre. Mais à chaque virement de bord, l'écoute de génois se prenait dans un anneau au pied de mât.



OLIVIER LE MORVAN

C'est vraiment le bateau typé course-croisière. Très agréable à barrer, un beau plan de pont fonctionnel. Maintenant, je ne suis pas convaincu que ce soit le bateau idéal pour faire de la croisière.



KARL REGNAULT

C'est un excellent bateau. C'est un vrai plaisir à la barre. Maintenant, c'est aussi un bateau sans surprise. On est en terrain connu; c'est la marque de fabrication de Bénéteau. Des bateaux bien faits mais sages.