

s inté-
sur les
cente.
ueurs
place-
u mât,
point
ipage
rapide
Deux
rés en
res.

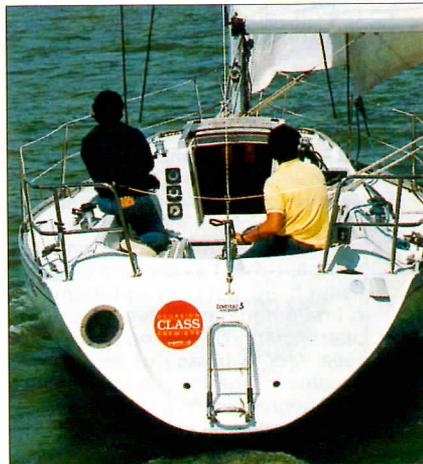
ent la
s vingt
parce
oiliers
ement

pris du volume, ensuite parce que les architectes ont pris en compte le confort des plaisanciers tant en mer qu'au port. En 1971, il n'était pas envisageable que les six équipiers s'installent dans le cockpit en même temps, soit pour l'apéritif au port, soit pour profiter de la mer en cours de navigation!

De ce fait, le First 30 offre un espace fort restreint dans le cockpit, d'autant que ses formes arrière pincées réduisent considérablement la surface de pont et des hiloires. Les cotes mesurées indiquent une grande profondeur de cockpit (47 cm) pour une faible distance entre les bancs (53 cm), alors que la hauteur des dossiers reste stable dans le temps (33 cm). Cette organisation donne une impression de protection contre les vagues, le barreur étant toujours

bien calé dans le cockpit mais cependant mal assis s'il veut barer au stick dans les filières. L'étréoussesse du pont, la multiplication des renvois et taquets agressifs pour le dos ou le fessier révèlent bien l'évolution des techniques de barre au fil des ans.

Le First 30E montre déjà l'énorme progrès accompli en terme d'ergonomie, avec une profondeur de cockpit de 43 cm et une distance entre les bancs de 66 cm. Le volume acquis grâce à la largeur au pont autorise déjà un plus grand nombre d'équipiers à profiter du cockpit, d'autant que les hiloires en pente douce se révèlent particulièrement agréables à la gîte. Le barreur peut enfin utiliser son stick dans une position confortable alors qu'il faut regretter les taquets en sifflet et les poulies de ▶



La jupe est apparue — encore timidement — sur le First 30E conçu par Jean Berret.

ORTEMENT A LA BARRE

du pertuis
First 30
e barreur
la barre,
n passage
u ne tape
de négocier
30 se dé-
e concen-
enons de
ns « plein
barre est
gèrement
ne bron-
qui sont
de barre.

Pas de doute, au près, le 30 se révèle un bateau toujours aussi affûté et, si ce n'était l'inconfort de la position à la barre, on serait en droit de se poser des questions sur l'évolution de l'architecture navale.

Bien sûr, dès que l'on donne du mou dans les écoutes et que l'on voit les trois autres petits copains se détacher irrésistiblement, cette question ne se pose rapidement plus. Mais le 30 reste vivant et agréable et sur un cap donné, le barreur n'a rapidement plus besoin de regarder son compas tant il sent son bateau du bout des doigts, la barre étant toujours aussi parlante.

Ce n'est qu'à l'allure de plein vent arrière qu'il a un vrai travail de titan à exécuter. Forme de carène oblige, le roulis pendulaire est rapidement au rendez-vous et le barreur se doit donc d'anticiper correctement pour désamorcer le mouvement. Un rôle passionnant, mais très stressant à la longue. C'est pour cela que, au vent arrière, ce bateau était un vrai calvaire pour les solitaires de la Course du Figaro, le régulateur d'allure ou les pilotes automatiques n'ayant pas ce pouvoir d'anticipation.

Quant aux coureurs du Tour de France qui l'ont eu eux aussi pour monture, tous se souviennent de moments mémorables, où bôme et tangon touchaient l'eau tour à tour...

Parler avec ses voiles

En prenant la barre du 310, on constate immédiatement toute l'évolution de ces dix dernières années. En fait, au niveau sensations et plaisir de conduite, il est presque l'exact inverse du 30: avec son safran très compensé, la barre est neutre. Au près, le barreur se doit de négocier le clapot pour éviter de taper et dans les risées, c'est l'écoute de grand-voile qui doit être choquée, le petit coup de barre se révélant souvent nettement insuffisant pour empêcher le bateau de partir dans le lit du vent. Car sur ce bateau très puissant, le

le bon réglage permanent des voiles est primordial pour la stabilité de route. Aussi et en simplifiant à l'extrême, on peut dire que le First 30 parle avec sa barre, alors que le 310 parle avec ses voiles.

Les allures de portant amènent le même type de réflexion. Avec une barre toujours neutre, le 310 est sur des rails et ne demande qu'à accélérer en gardant cet équilibre. Le barreur est donc tranquille, avec des mouvements de barre minimaux. Ce qui n'est pas le cas du 30 où plus la vitesse augmente, plus l'attention du barreur doit être soutenue. L'autre différence entre ces deux bateaux réside dans leur évolution propre. Alors que le 310 pivote sur sa quille, virant sur place, le 30 a besoin de plus d'espace, son moment de giration étant nettement plus long. Revers de la médaille pour le 310: dès qu'il y a du vent, sa capacité à abattre est totalement dépendante du choquer des voiles, tandis que le 30, sur la simple volonté du barreur, peut se permettre cette manœuvre.

Nos deux autres First, au comportement identique, se placent bien dans cette évolution constatée entre le 30 et le 310. Tous deux ont déjà une barre moins parlante, le safran étant légèrement compensé. Bien équilibré, le réglage des voiles est bien sûr d'importance mais sans se révéler aussi déterminant que sur le 310. On peut donc les appeler, sans les déshonorer, les bateaux du juste milieu, sages et faciles à mener tout en restant agréables et vivants

Nicolas RAYNAUD ■

