

Nul besoin d'examiner les plans de forme à la loupe pour constater que l'évolution des formes de carène entre le premier First et le tout dernier 310 est impressionnante. Il suffit simplement de les amarrer à couple le long d'un ponton, ou au mouillage, et d'observer de préférence leur arrière pour comprendre. Voûte étroite se terminant par un petit tableau arrière haut perché pour le First 30 dessiné par André Mauric, tableau arrière nettement plus large avec un bouchain arrière marqué pour les First 30 E et 305, tous deux tracés par Jean Berret.

Ces deux derniers tableaux sont tellement semblables dans leur forme que, sans même le vérifier, il apparaît clairement que la carène du 305 n'est autre que celle du 30 E, le passage d'un modèle à

l'autre ne modifiant pas les œuvres vives, mais essentiellement le plan de voilure et les emménagements. Le tableau arrière du First 310, directement issu du Figaro Solo et dessiné comme lui par le groupe Finot, se caractérise par une largeur impressionnante et un dessin tout en courbe sans bouchain marqué. La voûte est à peine émergée et trahit des lignes de carène très tendues et une longueur de flottaison maximale. Un examen des étraves, même s'il est moins parlant, montre un redressement progressif avec toujours comme objectif et comme résultat d'allonger la longueur de flottaison à longueur de carène égale.

Au niveau des sections, le First 30 se distingue par des formes en V sur toute sa longueur, avec un

Directement inspirée de la carène de l'*Impensable* avec lequel Michel Briand s'est imposé à la Half Ton Cup, la carène du First 30 présente pas de déformation caractéristique de la jauge IOR à l'emplacement des principaux points de mesure. Il en va tout autrement pour la carène du 30 E issu du First *Evolution*, lui aussi vainqueur de la Half Ton Cup, mais quelques années plus tard, et qui

CARÈNES ET PRÉDICTIONS DE VITESSE

Des carènes plus plates

féragage important au niveau du maître-bau qui permet d'obtenir une stabilité initiale relativement faible pour la jauge, puis une bonne aideur et un B de jauge maximal.

Le féragage du First 30 (au centre) a disparu et les étraves sont devenues plus verticales.



La nette amélioration du confort au port, l'ergonomie des formes à la gîte, la facilité de circulation, l'accès à la mer, la diminution des efforts physiques, l'épuration des plans de pont et l'optimisation de l'accastillage montrent en tout cas que les concepteurs et les chantiers français ont remis en cause leurs modèles de référence.

■ **Dominic BOURGEOIS**

encore trouvé la juste voie puisque malgré les progrès réalisés au niveau de la protection (Plexiglas) et de l'étanchéité, il faut regretter les tâches de rouille sur les tableaux extérieurs. Pourquoi les parties sensibles ne sont-elles pas renvoyées à l'intérieur du bateau, en restant accessibles de l'extérieur ? Vingt années de plaisance ne semblent pas y avoir répondu...

4 GÉNÉRATIONS DE FIRST

fiancs pour limiter le ragage des assises et faciliter leur mise en place au port, contrairement aux charrards en arceau des First 30 et 30 E. Après une phase quatre pieds, le balcon avant revient à trois pieds avec les feux de route intégrés ce qui permet de réaliser de nouvelles ferrures d'étrave plus compactes en alliage tandis que les deux gros taquets d'amarrage sont plus avancés actuellement pour libérer la plage avant.

Enfin, les coffres de cockpit n'ont semble-t-il pas encore trouvé le bon équilibre dans les dernières versions du First, puisque c'est un immense volume où tout s'entasse sans rangement possible, en particulier pour le canot de survie. Ce dernier avait pourtant trouvé une bonne place sur les autres First 30 (sous la barre). Les plus pratiques des coffres de cockpit restent ceux du First 30 E et 305, dotés d'un volume sans profondeur excessive. Notons que le doyen des 9 mètres était équipé d'un calibodotis de fond de cockpit fort pratique alors que les lattes de teck surlevées pour les bancs se sont révélées mal agencées pour le nettoyage, bien qu'elles offraient sous les ciées.

Les commandes et tableau de bord moteur n'ont eux aussi pas

obt
fois
bat
res
a ét
A
me
ma
d'un
net
just
jus
che
ann
que
pré

du
Te
V
Gr
La
Bo
Lo
VI
All
du
Te
V
Gr
La
Bo
Lo
VI
All
du
Te
V
Gr
La
Bo
Lo
VI
All