

A LA BARRE DE FIRST 29

tie du carré. Avec un antidérapant moulé en petites pointes de diamant d'efficacité convenable, les équipiers peuvent travailler et se déplacer sans pièges particuliers, la longueur des mains courantes de rouf assurant une bonne sécurité entre le mât et le cockpit. On peut également remarquer que, malgré la hauteur importante des hiloires de ce dernier, la circulation n'est pas interrompue sur les passavants qui conduisent sans obstacles de la plage avant au balcon arrière.

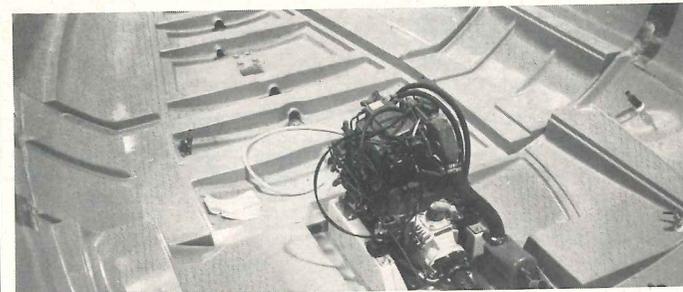
La partie la plus réussie du plan de pont est sans aucun doute le cockpit

Avec ses grands dossiers inclinés, le cockpit, bien que peu profond, se révèle un modèle de confort aussi bien en position croisière, c'est-à-dire assis sur les banquettes, qu'avec l'équipage installé au vent. Les mains courantes aux angles des banquettes servent à la fois de cale-pieds et de prise de main pour remonter au vent après un virement de bord, par exemple. En l'absence de rangement spécifique pour le canot de survie, les occupants bénéficient d'une longueur importante et trois équipiers de fort gabarit tiennent assis côte à côte, la barre assez courte permettant au barreur de rester sur l'arrière. La filière entre les deux petits balcons arrière s'ouvre de manière à faciliter le passage, disposition d'autant plus utile que le tableau arrière est creusé d'une marche complétée par une échelle de bain. Avec son pied central, le balcon avant présente une certaine souplesse, mais sa solidité ne semble pas mise en cause. La baïlle à mouillage moulée avec le pont dispose d'une profondeur réduite, ce qui est plutôt plus pratique pour le rangement des appareils de mouillage, et son couvercle est muni d'un robuste verrou.

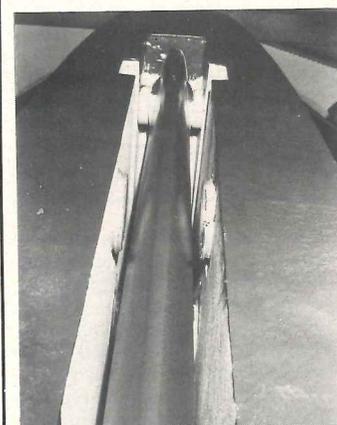
Dans l'ensemble, nous n'avons pas constaté de lacune dans un accastillage simple, mais relativement complet, et nous avons trouvé une certaine logique dans le retour de la drisse de grand-voile au pied de mât, puisque la manœuvre des crocs et des bosses de ris se passe à cet endroit. Avec son gréement en tête et un seul étage de barres de flèche, le First 29 est facile à régler, le cintre du mât obtenu par le ridoir à



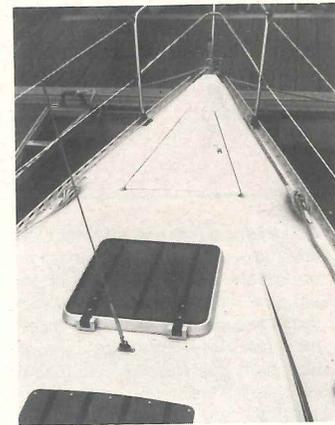
Le dériveur permet le débarquement à pied sec... à condition d'avoir la patience d'attendre la marée basse !



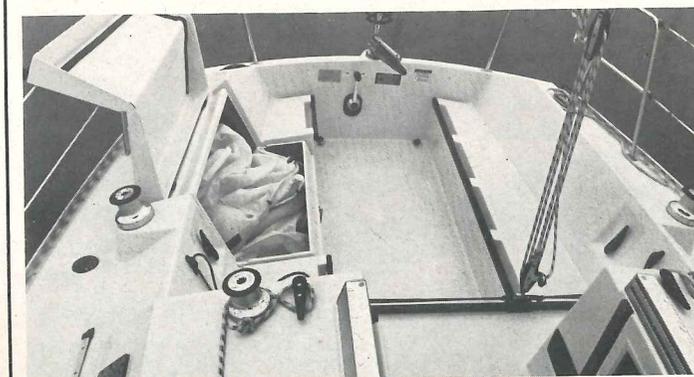
Le châssis contremoulé raidit la coque et supporte les emménagements.



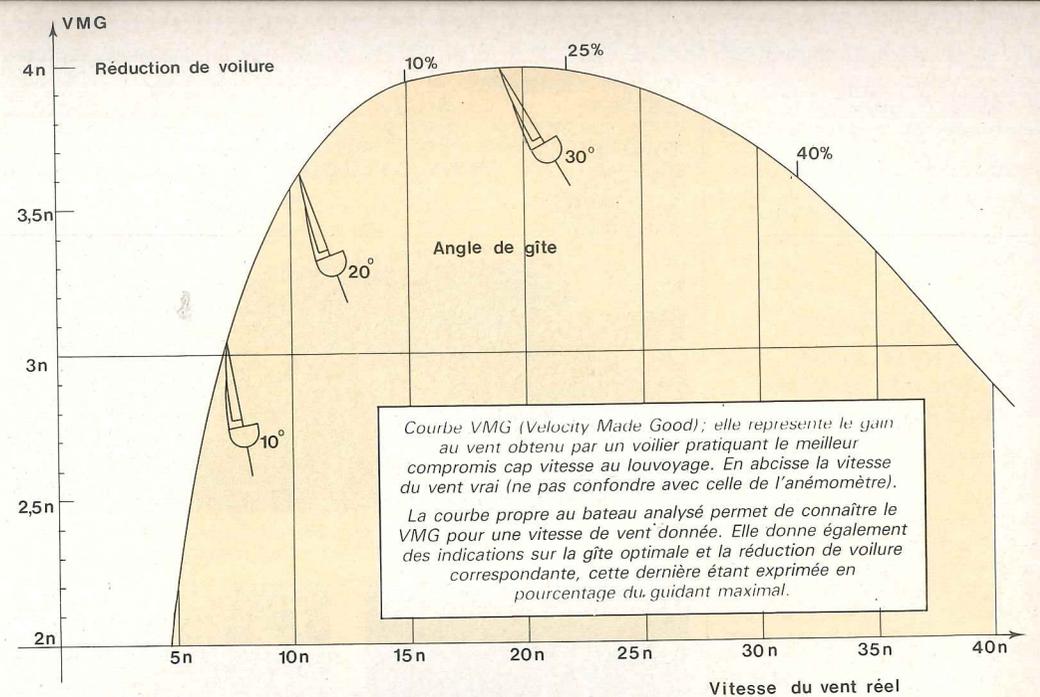
Des butées réglables en nylon limitent le débattement latéral de l'aileron.



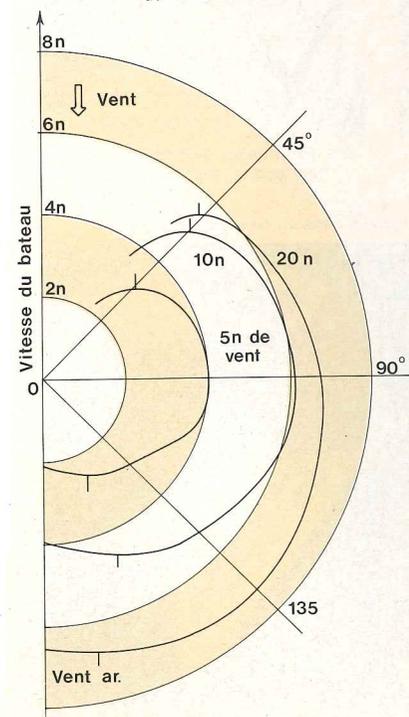
Les panneaux de pont comportent des bandes adhésives antidérapantes.



Un grand coffre à voiles et des cale-pieds en teck : un beau cockpit.



Les polaires représentant la vitesse du First 29 par 5, 10 et 20 nœuds de vent réel présentent des tirets verticaux qui indiquent l'emplacement du VMG aussi bien au près qu'au vent arrière. Cet emplacement correspond au point de contact avec une tangente horizontale, et permet de connaître le cap à suivre pour obtenir la meilleure progression au louvoyage, ou, à l'opposé, au vent arrière.



LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Dessiné par le groupe Finot, le First 29 est proposé par le chantier Bénéteau en trois versions : quille longue, quille courte ou dériveur à deux safrans. C'est cette dernière version qui a fait l'objet de nos essais. Toutefois, le programme VPP dans sa version actuelle ne tient pas compte du rendement hydrodynamique des appendices qu'il considère comme optimal. Le plan de dérive du First 29 dériveur bi-safran entraînant une certaine augmentation de la trainée et de la surface mouillée par rapport au quillard, les performances pratiques doivent se révéler légèrement inférieures aux résultats théoriques publiés dans cette étude.

Pour compenser un centre de gravité plus haut, la version dériveur reçoit 200 kg de lest supplémentaire qui lui permet d'avoir une stabilité équivalente. C'est cette stabilité qui permet à l'ordinateur de prédire de bonnes performances au First 29 par 20 nœuds de vent, alors que par petit temps les prédictions sont moins favorables. Il est intéressant de noter que les performances prévues par l'ordinateur viennent confirmer les impressions que nous avons pu recueillir au cours de notre essai comparatif « Cinq voiliers de 8,50 m » (Bateaux n° 308).

Comme beaucoup de carènes dessinées par Jean-Marie Finot, celle du First 29 présente des sections très arrondies, qui succèdent rapidement à des entrées d'eau en V, qui s'ouvrent avec un demi angle de 20,5 degrés à la flottaison.

Les fonds ne sont jamais tout à fait plats, et l'impression de douceur donnée par l'examen des sections, qui comportent seulement un léger bouchain peu marqué et largement émergé, est confirmée par le dessin de la courbe des aires, légèrement pincée à ses deux extrémités, qui traduit l'équilibre de la carène.

Comparée à celles du Feeling 920 et de l'Arcadia, la hauteur du mât nettement inférieure du First a également son importance pour expliquer les performances moins brillantes par petit temps, et les meilleurs coefficients de raideur à la toile. Plus large à la flottaison que ses concurrents, le First 29 représente donc un bon compromis entre la recherche d'un volume habitable maximum, et la recherche de bonnes performances.

Rémi TRISTAN ■