

## Une nouvelle organisation des manœuvres

Quant à la dernière évolution, elle reflète la tendance constatée depuis longtemps en course avec la venue des géométries fractionnées à un étage de barres de flèche puissante, supprimant l'encombrement des cordages ragent sur brant bas-état fixe. La tête de mât est réduite, ce qui diminue d'autant le poids d'un profil Perfor-patras est de nouveau sur une patte d'oie pour libérer l'accès à la jupe arrière, et puisqu'il n'y a pas de bastingage, son palan est fortement démultiplié dans un tube avec retour à l'arrière du cockpit. Notons que tous ces First sont équipés de mats posés sur le pont, mais si les trois premiers ont opté pour les coulisseaux sur la rallonge de grand-voile, le dernier ne a choisi une gorge rapportée en plastique qui s'avère rapidement usée à l'engoujure, malgré un guide à boule.

Bien que nos quatre First possèdent des mats posés sur le pont, l'organisation des manœuvres diffère au fil des générations, d'abord pour des raisons techniques (l'accastillage adapté n'existe pas encore : bloquer différemment, cordages fins, petit pouillage), ensuite pour des impératifs psychologiques qui semblent-t-il. La manœuvre de prise de ris est à cet égard symptomatique : les trois premiers exemplaires, équipés en version

standard, imposent qu'un équipier vienne en pied de mât pour moullir la drisse de grand-voile et reprendre les bossés.

Ainsi, sur le doyen des First, les sorties de mât des drisses sont particulièrement mal positionnées puisque les cordages ragent sur les joues des poulies plat-pont. La drisse de grand-voile est directement prise sur un winch Lewmar 6 posé sur le mât et les bossés de ris sont renvoyés sur un Lewmar 6 placé sous le vit de mulet. En revanche, la drisse de foc revient au cockpit sur un Lewmar 8, les bliqueurs à came n'apparaissant dans l'inventaire que vers 1975, les taquets à sifflet étant à l'origine de rigueur.

Cette organisation avec le même type d'accastillage est conservée sur les deux First de Jean Bérêt, du moins en standard, avec deux winches Lewmar 6 pour la grand-voile et les bossés de ris sur le mât, et un Lewmar 8 à côté de la descente pour la drisse de foc. Toutefois, la possibilité de renvoyer tant la grand-voile que les bossés de ris est prise en compte sur ces versions First 30 E et 305, le chantier ayant prévu des inserts pour des winches de spinnaker et des bloques. Notons que sur le 30 E les drisses sortent au pied du mât grâce à une pièce intégrant les poulies de renvoi, tandis que le 305 reprend l'organisation classique avec des fenêtres de sortie pour les drisses, ce qui permet de les envoyer à la voile du pied de mât.

En revanche, le dernier des First tire profit des enseignements de la régatée et des progrès du matériel : toutes les manœuvres reviennent

Le First 305 se caractérisait par un plan de pont aussi élégant que pratique en mer.



## Les progrès de l'ergonomie

au cockpit grâce à des sorties intégrées, avec des boîtes à rés sur les côtés du panneau de descente. Une batterie de quatre bliqueurs doubles Spinlock évite le déplacement de l'équipier en pied de mât, sauf pour capeler le nouveau point d'amure, à moins que l'équipage n'ait prévu une prise de ris rapide ou des cunninghams de ris. Deux winches Lewmar 24 sont livrés en standard pour ces manœuvres.

Le cockpit est probablement la zone la plus évolutive des ces vingt années de plaisance, d'abord parce que les formes arrière des voiliers modernes ont considérablement

Dans le clapot court du pertuis breton, le bon vieux First 30 fait merveille au près. Le barreur apprécie la fermeté de la barre, l'absence de tangage et son passage en force qui fait que le bateau ne tape jamais. En effet, pas besoin de négocier les vagues, le First 30 se débrouille tout seul, le barreur se concentrant uniquement sur ses penons de génois, avec des sensations « pleines mains » tellement la barre est directe et parlante. Très légèrement, pas dans les risées qui sont contrôlées d'un petit coup de barre.

## COMPORTEMENT

Pas de doute un bateau à ce n'était l'architecture, bien sûr, dans les écarts, trois autres résistants, pose rapide, le barreur n'est agacé et vivant en compte sur ces versions First 30 E et 305, le chantier ayant prévu des inserts pour des winches de spinnaker et des bloques. Notons que sur le 30 E les drisses sortent au pied du mât grâce à une pièce intégrant les poulies de renvoi, tandis que le 305 reprend l'organisation classique avec des fenêtres de sortie pour les drisses, ce qui permet de les envoyer à la voile du pied de mât.

