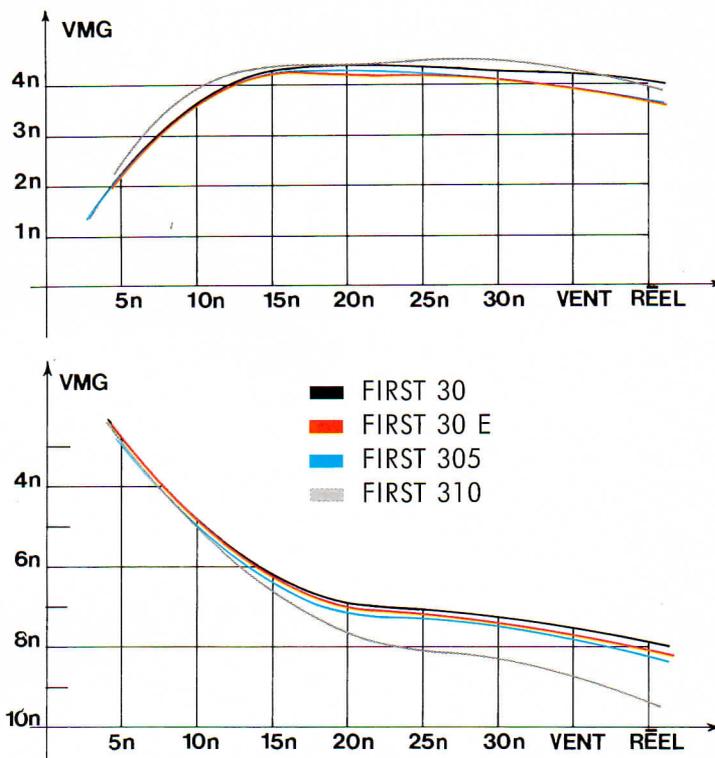


VMG AU PRES

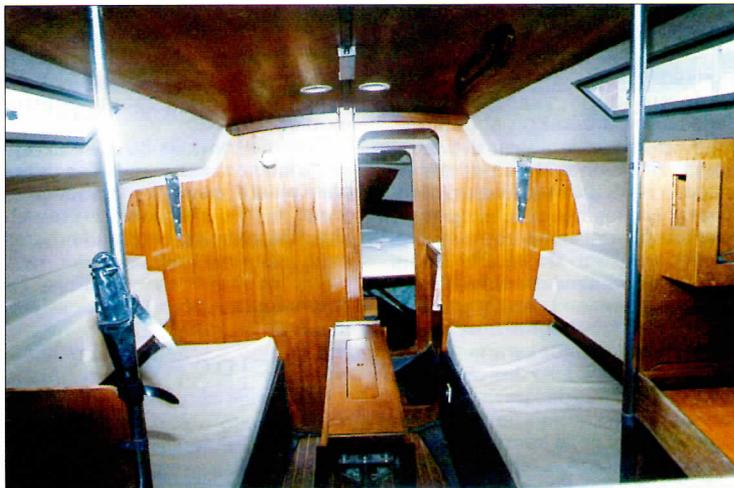
■ Les courbes tracées représentent le gain au vent (VMG) obtenu par chacun des voiliers pratiquant le meilleur compromis cap vitesse au louvoyage, et portant la voilure la mieux adaptée à la force du vent. En abscisse la vitesse du vent réel (ne pas confondre avec celle du vent apparent qui est indiquée par l'anémomètre). La courbe propre à chacun des voiliers analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse de vent donnée. Leur juxtaposition permet de comparer facilement le VMG de chacun pour chaque force du vent. Le 310 se montre presque toujours le plus performant, sauf aux alentours de 20 nœuds, vent pour lequel le First 30 met à profit sa bonne raideur à la toile pour conserver toute sa voilure et obtenir d'excellentes performances.

VMG AU PORTANT

■ La hiérarchie est plus nette au portant et correspond à l'ordre chronologique. Les écarts de performances croissent avec la force du vent. First 30 E et 305 se voient crédités de courbes très proches qui ne font que traduire la similitude des deux bateaux au niveau des caractéristiques architecturales. Le First 30 se montre en retrait sauf par tout petit temps, alors que le 310 reste le plus performant quel que soit le vent.



EMMÉNAGEMENTS



Quatre couchettes de mer pour le carré du First 30, comme dans l'Arpège.

FIRST 30

■ L'ancêtre est bien marqué par son époque et par son origine sportive. Dans le First 30, on ne fait pas salon. Comme sur l'Arpège, des couchettes de mer doublent les banquettes du carré,

ce qui permet au constructeur d'annoncer fièrement sept couchettes dans sa publicité. Il faut reconnaître que même les couchettes supérieures sont réellement utilisables pour dormir. La presenta-

tion générale est grandement influencée par le contremoulage marron qui sert de socle aux emménagements et de parois au meuble cuisine et à la descente.

Pas très gai tout cela, mais l'aspect de surface est encore bon. Dès 1978 la descente devient blanche. C'est aussi l'époque où les vaigrages en Skaï dominant. Pour l'esthétique, personne ne les regrettera, mais là aussi, le matériau a bien résisté aux injures du temps. Les quelques menuiseries en teck sont naturellement très conservées, mais paraissent bien foncées par rapport aux teintes actuelles. En fait, la mode n'a pas changé, mais ce bois s'assombrit au fil des ans sauf sur les ponts où le vrai teck bien entretenu blanchit au soleil.

A cette époque, les constructeurs semblent peu préoccupés par l'éclairage naturel et l'ambiance du carré évoque les sous-marins malgré les deux hublots latéraux de rouf. Pas de panneau ouvrant sur le pont pour éclairer un carré assez lugubre lorsque le panneau coulissant et la porte de descente, tous deux opaques, sont fermés. Côté ►