

A LA BARRE DE FIRST 29

Dans le carré, la situation est totalement différente et la place ne manque pas, ni pour s'asseoir, ni pour allonger ses jambes sous la grande table posée sur le puits de dérive. Ce dernier reste très discret et l'on peut tourner tout autour de la table sans obstacle. Les places assises au milieu des banquettes sont défavorisées par la présence des tirants de cadènes qui vont rejoindre le châssis contremoulé le long des bordés, mais on tient facilement à six convives pour les repas. Les portillons des équipets de dossier sont ultra-légers, mais ils ont le mérite d'exister. Le volume sous la couchette bâbord est occupé par la vache à eau. Celle de tribord abrite des coffres propres mais peu profonds ainsi qu'une pompe de cale manuelle qu'il fut utiliser à genoux. Il vaut mieux souhaiter ne pas avoir à s'en servir.

La cuisine est rationnelle avec sa forme en L et le réchaud à 2 feux est protégé par un tube inox. Sous ce dernier, un coffre peut contenir les ustensiles encombrants tandis que le placard côté couloir offre trois paniers montés en tiroirs pour l'alimentation. La vaisselle se range dans un équipet fermé par des portes coulissantes en plexi. Une glacière aménagée et un évier inox large et peu profond complètent cet ensemble qui manque d'une main courante pour pouvoir être utilisé à la gîte.

Le coin navigation a certainement demandé plus de mal à caser et il suffit de s'asseoir sur le petit coffre pour s'apercevoir que l'on ne pouvait pas agrandir la table à cartes qui n'atteint même pas le format demi-aigle. Il faut cependant admirer le casier très pratique pour ranger tout le petit matériel, ne serait-ce que les clés du moteur. Le tableau de bord de ce dernier et le tableau électrique occupent une bonne part de la surface du panneau prévu pour les instruments de navigation, mais heureusement ceux-ci deviennent de plus en plus compacts. Nous ne comprendrons jamais l'utilité de la grande latte amovible qui libère d'une seule fois tout le contenu de l'équipet à la gîte, d'autant les dimensions de cette bibliothèque factice ne correspondent à aucun livre, pas même à notre revue, modeste par son format. On doit pouvoir mieux rentabiliser ce volume. Pour être juste, il est possible de ranger les ouvrages de navigation dans le tiroir du socle.

Très coquet avec un élégant meu-



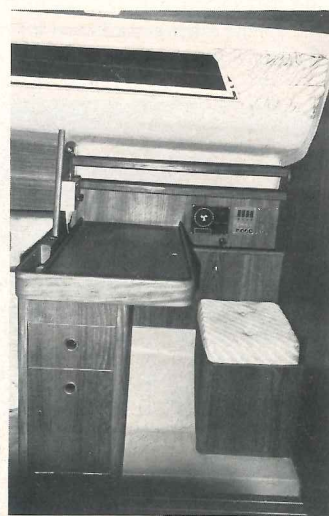
Un dériveur permet de fréquenter les arrières-ports et les cales d'échouage.



La cabine arrière spacieuse bénéficie d'une belle présentation.



La disposition de la cuisine est fonctionnelle et les rangements variés.



Pas un centimètre de trop dans le coin navigation.

ble lavabo, le cabinet de toilettes ne dispose, lui non plus, d'aucun volume superflu. Il comporte néanmoins une penderie fermée, derrière le W.C. marin. En plus de ses fonctions normales, ce local abrite également les coupe-batteries et la tirette d'arrêt du moteur. Nous avons gardé pour la fin de la visite des emménagements le morceau de choix constitué par la cabine arrière vraiment très réussie, avec son dossier lecture réellement utilisable et sa grande couchette double. La clarté apportée par le hublot arrière ajoute beaucoup à l'agrément, et la découpe du panneau arrière donne accès au système d'accouplement des safrans. Un grand équipet court tout le long du bordé et un petit siège abritant un coffre permet de s'asseoir à l'entrée. La hauteur entre la tringle et le fond de la penderie mesure 55 cm; on peut se demander s'il n'y a pas une erreur de destination. D'autre part, comme dans le poste avant, les matelas nous ont paru coupés trop courts, ce qui tend à créer une séparation désagréable car ils glissent sur les planchers. Nous avons aussi cherché en vain une aération permanente, car le temps pluvieux ne permettait pas d'ouvrir le hublot donnant sur le cockpit. Seul le cabinet de toilette bénéficie d'une grille en dehors de celle du panneau de descente. On a parfois l'impression que la réalisation plutôt luxueuse de l'ensemble oblige à des sacrifices sur les détails.

Dans sa version dériveur le First 29 garde la plupart des qualités du quillard

65 tours de manivelle et la dérive atteint sa position basse ! Après, on tourne dans le vide, car il n'y a pas de repérage. Dans cette position, la manœuvre en marche arrière s'effectue sans problème, comme avec un safran classique à la seule différence que l'action des safrans n'est pas modifiée par la veine d'eau de l'hélice qui passe entre les deux. L'abattée sur tribord s'effectue facilement, alors que du côté bâbord, il faut que la coque soit animée d'une certaine vitesse. En marche avant, l'aileron mobile profond sert de pivot autour duquel le bateau vire sur lui-même.

En sortant du chenal, nous avons remarqué l'absence de vibrations des safrans qui échappent aux remous de l'hélice, ce qui sera apprécié pour les longues étapes de calme plat. La sensation initiale du barreur est que l'addition des deux surfaces des safrans est loin de doubler leur efficacité et il ne peut s'empêcher de se

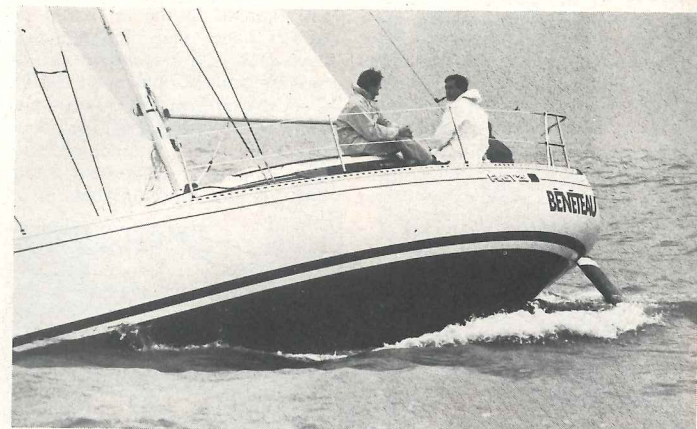
poser des questions sur le comportement en mer agitée. Nous avons connu rapidement la réponse devant St-Gilles-Croix-de-Vie, rendu difficile d'accès par une forte houle d'ouest entretenue par une dépression stationnaire : il ne se passe rien de spécial et l'impression d'avoir perdu un morceau de safran persiste alors que le bateau réagit sans broncher aux sollicitations de la barre. Au près, le safran au vent est en partie hors de l'eau tandis que celui sous le vent travaille dans des conditions proches de l'idéal. Le fait de tirer sur la barre du bateau incliné n'augmente pas la gîte comme sur un safran normal qui joue le rôle de gouvernail de profondeur lorsque la coque se couche. Dans le cas présent, le barreur ne ressent que l'effet directionnel qui n'exige pas d'effort important. Le phénomène est tout aussi spectaculaire au large sous spi où le bateau peut prendre des coups de gîte sans partir irrémédiablement au lof, ce qui ne veut pas dire que l'on peut supporter n'importe quelle force de vent, mais la perte de contrôle est nettement retardée.

Sur le comportement du First 29 lui-même, nous n'avons pas observé de grande différence avec la version quillard, le bateau conservant la rai-

sieurs conditions pas toujours idéales, loin s'en faut. Un premier essai parallèle au chenal s'est traduit par une bonne gîte sans dommage alors qu'une coque normale aurait certainement plié sa béquille avec des dégâts au bordé. Ensuite, nez à la rive, une cassure de la pente a empêché les safrans de jouer leur office et la coque s'est à nouveau gentiment posée sur son bouchain. Dans ce cas, les béquilles auraient fait mieux. Sur la cale des chantiers, l'opération s'est déroulée normalement et nous avons relu un peu tard la notice du constructeur qui recommande un sol plan et l'échouage de préférence en faisant porter les safrans en premier, ce qui requiert naturellement une erre très faible.

L'échouage sur les safrans exige néanmoins certaines précautions

En conclusion, le chantier a avancé dans une voie nouvelle intéressante et, au prix d'une solution un peu coûteuse, compensé une grande partie de l'écart de performances entre le quillard et le dériveur lesté. En ce qui concerne l'échouage, que



Au près, le safran au vent sort presque entièrement.

deur et la puissance que nous avions appréciées. Au virement de bord, le redémarrage est un peu moins franc, la dérive étroite demandant une certaine vitesse pour fournir une bonne portance. On peut également penser que des tourbillons se produisent dans la large fente du saumon et augmentent un peu la traînée par rapport à un quillard. Mais il faut avouer que le First 29 ainsi équipé ne montre pas les faiblesses traditionnelles du dériveur lesté classique.

Nous ne pouvions faire un essai complet de cette nouvelle formule sans échouer ce voilier dans plu-

ce soit d'ailleurs avec ou sans béquilles, il s'agit toujours d'une opération qui doit s'effectuer après une bonne reconnaissance des fonds; le triangle de sustentation assez allongé du First 29 doit reposer sur un sol uni, ce qui restreint un peu les possibilités d'utilisation de cette solution miracle. Il n'empêche qu'il doit être vraiment pratique de pouvoir poser son voilier à terre sans avoir besoin de ber comme avec un quillard. La comparaison s'arrête là, car le First 29 dériveur ne paie pas cette facilité par des performances médiocres.

Jacques MONSAULT ■