renvoi d'écoute qui émaillent l'hiloire et diminuent considérablement les places disponibles au vent.

Le First 305 révèle l'importance accordée à la profondeur du cockpit en tant qu'élément de confort, puisqu'elle atteint 36 cm pour un écartement entre les bancs de 66 cm. Le chantier a entièrement revu l'ergonomie de son cockpit semble-t-il en l'axant vers une utilisation au port, symptomatique d'une modification des habitudes plaisancières de plus en plus orientées vers la balade côtière et les escales en marina. Le volume est ainsi augmenté mais l'hiloire à forte pente, même si elle s'avère offrir un meilleur calage à la gîte, renvoie le dos du barreur dans les filières et conserve ses défauts (poulie de renvoi d'écoute, taquets), sauf en avant du winch de génois.

Enfin, le dernier-né est sans conteste le plus confortable à la gîte comme au port grâce déjà à sa profondeur de cockpit (35 cm) et à sa distance entre bancs (73 cm), mais surtout grâce à une bonne ergonomie des formes d'hiloire. Cette dernière offre un méplat au lieu d'une arête vive et une pente prononcée qui cale bien le fessier à la gîte sans trop empiéter sur le passavant. L'accastillage est judicieusement décalé de la position assise du barreur à la gîte et des encoches en bordure du banc font office de petits cale-pieds. Au port, la surface du cockpit permet d'accueillir tout l'équipage, le dossier arrondi englobant les formes arrière jouant le rôle de « canapé ».

Les carènes larges à l'arrière ont ainsi grandement contribué à augmenter le volume et le confort des cockpits, d'autant que les concepteurs ont au fil des ans pris en compte les nouvelles habitudes des plaisanciers tant au port (déjeuner dehors, mouillage et marina) qu'en mer (calage dans les filières au près). La diminution des profondeurs de cockpit (de près d'un quart) a ainsi eu pour conséquence une augmentation du volume intérieur, une diminution des efforts lors des déplacements cockpit-pont et une meilleure position assise au port et au portant.

Un accastillage mieux dimensionné

Même si tout le matériel fourni en standard sur les derniers modèles n'est pas toujours à la hauteur des efforts demandés, il faut bien constater l'énorme progrès accompli au niveau de l'accastillage, tant en qualité, qu'en simplicité et en fiabilité.

Ainsi, là où l'équipier peinait à border un génois de 33 m² avec un winch trop petit, déplaçait son point de tire de foc en choquant l'écoute pour décaler le piston-bloqueur, se tordait les chevilles pour rejoindre la plage avant sur le First 30, le First 310 offre une nette amélioration des conditions de navigation et de manœuvre.

D'abord, l'antidérapant a subi une véritable cure de jouvence avec l'adoption d'une structure à pastilles, certes moins agréable pour les pieds nus et les aficionados du bronzage, mais nettement plus efficace en mer. De même, les mains courantes qui, sur le First 30, s'arrêtent à mi-rouf, sur le First 30 E avant les haubans, sur le First 305 se révèlent trop larges, trouvent enfin leur équilibre sur le First 310 avec ce tube inox intégré dans la forme du pont.

Quant aux positions de travail, une marche importante fut franchie après le First 30 : la largeur au pont permet de mieux se placer pour border le génois, tandis que la circulation vers l'avant s'est transformée avec des passavants de 40 cm en 1971 à 56 cm sur le First 30 E. Les « pièges » sur le pont ont considérablement été réduits au fil des générations First, l'exemple type étant l'aération intérieure : en 1971, ce sont des dorades fixes ou amovibles qui apparaissent sur le rouf, alors qu'à l'heure actuelle, les petits capots ouvrants vers l'intérieur se sont multipliés sur les flancs du rouf du First 310.

La luminosité intérieure bénéficie aussi de cette multiplication des capots, ne serait-ce que grâce à celui de la descente : il y a vingt ans, celui-ci était opaque et réduit, sans compter que l'équipier se coinçait les doigts sous la console à instruments. Depuis le First 305, il s'est transformé en Plexiglas et considérablement développé, cette version offrant même un astucieux système de double ouverture pour éclairer directement le carré.

Enfin, côté accastillage, les axes de fixation de point d'amure du génois ont fait place à des mousquetons beaucoup plus pratiques tandis que les chariots ont gagné des billes même si, dans la version standard du First 310, il faut reprocher le sous-dimensionnement du palan de réglage du chariot de la grand-voile et des bloqueurs ainsi que la qualité du stick de barre.

Du 30 au 30 E, le cockpit a gagné en aisance tout en restant bien adapté à la mer.