

Voile magazine

Vendée Globe
23 solitaires dans
la course la plus folle

Dossier pratique
Hiverner c'est facile !

Catégories de navigation, radeaux...
Tout ce qui va changer

Guerre des prix
Les chantiers français
contre-attaquent

Voilier de l'année 2005

17 bateaux
en compétition

Bénéteau
First Class 7.5
élu

L 18998 - 107 - F. 4,80 €



4,80 € - N° 107 - NOVEMBRE 2004

MENSUEL - DOM : 5,20 € - BEL : 5,30 € - CH : 9,50 F5 - CAN : 7,95 \$C - GR : 5,40 € - ITA : 5,40 € - LUX : 5,30 € - PORE CONT. : 5,40 €





Bénéteau First Class 7.5

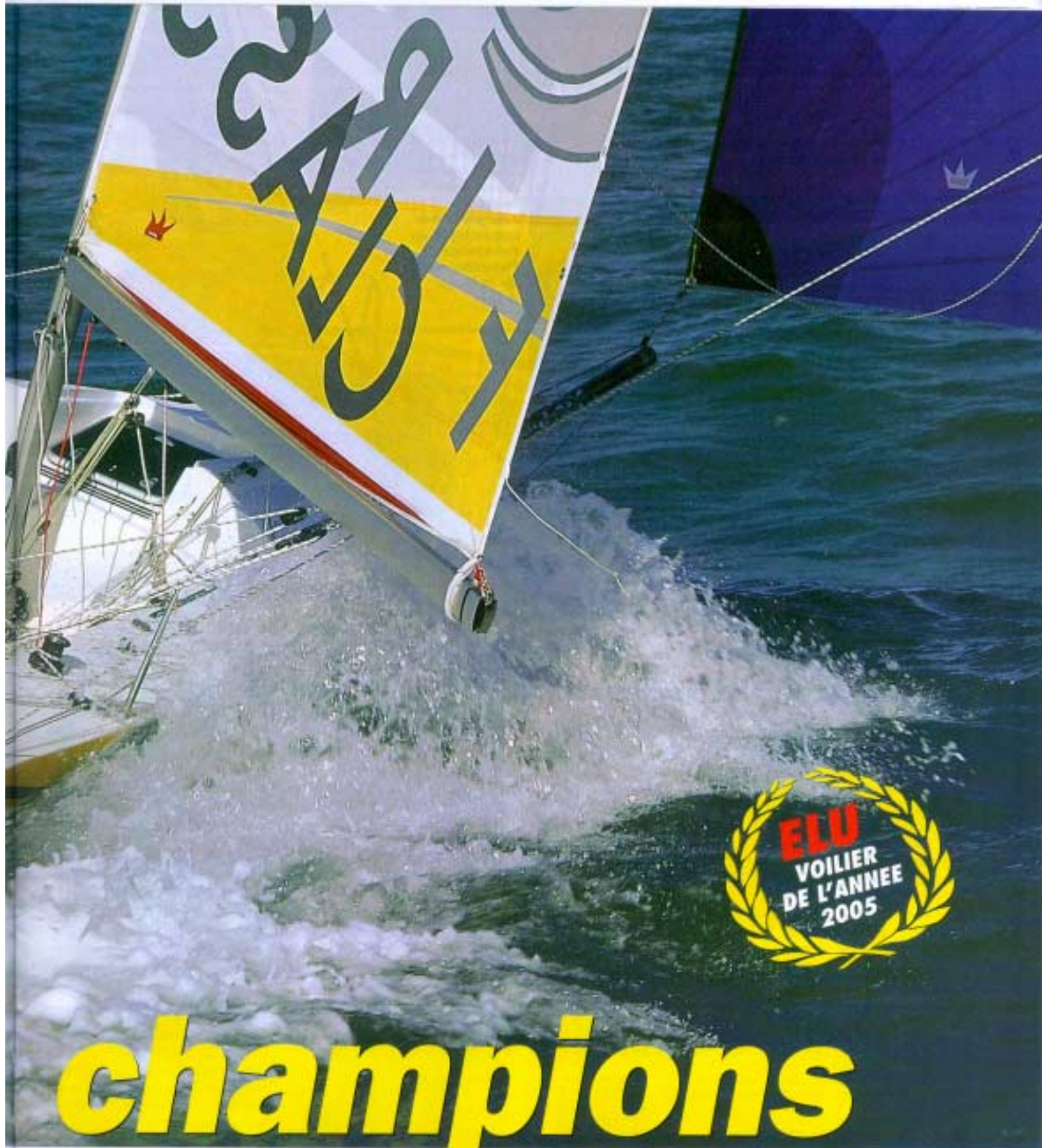
L'étoffe des

Première apparition, et déjà un statut envié pour le nouveau monotype fédéral conçu par Jean-Marie Finot et Pascal Conq. Le Voilier de l'année 2005 a tous les atouts pour faire une carrière comparable à celle de son illustre prédécesseur, le First Class 8.

Texte : Olivier Le Carrer. Photos : Jean-Marie Liot.

Rarement un nouveau venu aura été aussi célèbre avant même son lancement ! Au moment de prendre son premier bain de foule au Grand Pavois de La Rochelle, le First Class 7.5 avait déjà été construit à près de cinquante exemplaires, dont une bonne partie vendus à l'étranger, et était guetté avec impatience par quelques

organisateurs et de responsables de clubs. Difficile de passer inaperçu quand on prétend remplacer un monument comme le Class 8 qui compte – excusez du peu – plus de mille unités en état de naviguer et plus de vingt ans d'intense activité. A peine lancé, le nouveau First Class a donc du pain sur la planche : lancé en partenariat avec la Fédération française de voile, il sera, dès 2005, le monotype officiel de la filière « jeunes » et a vocation à



champions

prendre peu à peu la place du Class 8 dans les flottes de clubs. Ce programme apparemment similaire n'empêche pas le 7.5 de se démarquer radicalement du frère aîné. Le rouf et l'espace intérieur relativement généreux du Class 8 ont été balayés par le vent de pragmatisme qui a présidé à cette nouvelle conception. Support pédagogique pour entraîner les adolescents à la régata classique comme au match-racing, clai-

rement défini comme bateau de régata ou éventuellement de promenade sportive, le nouveau modèle n'avait de fait guère de raisons de s'encombrer d'éléments de confort que bien peu d'équipages utilisaient vraiment... et dont la plupart regrettaient même la présence ! Les habitués de la série, qui se sont couverts de bleus au contact des superstructures du Class 8 comprendront de quoi nous parlons...

Dont acte, le First Class 7.5 n'essaiera pas de jouer sur les deux tableaux – compétition et croisière côtière – comme l'avait fait son prédécesseur au tout début de sa carrière.

Un cockpit immense

Ses utilisateurs y perdront certes le gîte, mais y gagneront sur d'autres registres, profitant

en particulier d'un cockpit immense et remarquablement bien pensé. Avec plus de 4 mètres de long (!), celui-ci offre à la fois un confort exceptionnel, une grande capacité d'accueil et un outil incomparable pour les amateurs de technique, leur permettant de travailler à loisir les effets du positionnement longitudinal sur les performances dans les différentes conditions ; voilà un savoureux grain à moudre pour les for-



Le cockpit est particulièrement long (4 mètres). Remarquez le double cale-pieds très appréciable en navigation et l'emplacement de la baille à spi.



mateurs. Gageons qu'une clientèle appréciant la belle navigation sur de jolis voiliers efficaces et sans complications pourrait aussi venir grossir les rangs du public initialement visé. Car sous ses allures de machine de course, le First Class 7.5 se montre finalement d'une accessibilité étonnante, incomparablement plus simple et confortable à manœuvrer que le Class 8. L'excellente ergonomie de son plan de pont, la disposition judicieuse de son accastillage en font un voilier beaucoup plus agréable à mener en promenade que la plupart des vrais habitables; le tout avec une vitesse digne d'un croiseur rapide de 5 mètres plus long ! En embarquant, inutile d'attendre trop de l'intérieur dont l'accès est assez malaisé compte tenu de la présence, sous la descente, du mécanisme hydraulique de relevage de la quille pivotante. Ce point mis à

part, il y a de la place pour ranger beaucoup de choses – sur le triangle avant comme dans les longs volumes ménagés sous les banes – même si l'on peut regretter que le long sac de grand-voile ne soit pas facile à rentrer (il faut en effet lui faire négocier un virage avant de le glisser sous le cockpit).

Le barreur se régale

Sur le pont en revanche, c'est le bonheur ! Même à six, tout le monde prend place sans se gêner. Avec ce grément tout simple à barres de flèche poussantes et ce cockpit qui se prolonge en avant du mât, tout est ici d'une facilité déroutante, les préparatifs comme les manœuvres. La grand-voile s'envoie sans effort grâce à la drisse mouflée (il faudra juste prévoir

d'urgence un guide de ralingue plus efficace), et le génois sur emmagasiné est tout aussi accommodant, les écoutes mouflées permettant de le border d'une main dans le médium. L'éventuel moteur hors bord trouve facilement sa place dans le grand coffre central (qui peut accueillir à l'occasion vivres et rafraîchissements). La barre est à la hauteur du programme : précise et douce. Bien assis, sans risque de glissade grâce à l'efficace double cale-pieds central (dont profite d'ailleurs tout l'équipage), le barreur se régale, au près comme au large et au portant, à guider

cette belle carène toujours facile à contrôler. Le Class 7.5 affiche 300 kg de moins sur la balance que le Class 8, et ça se sent dans les accélérations ! A 135° du vent par force 5 le speedo grimpe gentiment vers les 12 nœuds sous asymétrique sans que rien – si ce n'est une vibration sans conséquence dans le safran – ne vienne troubler la quiétude du bord. Les équipages légers apprécieront le fait qu'il n'y a pas besoin de gros bras pour intervenir sur les réglages en navigation : du pataras à la grande écoute, tout se manipule sans efforts ni acrobaties.

Construction en infusion

Enfin, et ce n'est pas la moindre qualité du bateau, la construction en infusion permet à la fois une excellente qualité et un contrôle précis du poids pour la monotypie. Le choix du stratifié verre-polyester (avec sandwich balsa pour le pont) fait évidemment perdre quelques dizaines de kilos par rapport aux « luges » modernes tout en carbone, mais le trésorier du club se félicitera sans doute que l'on ménage son budget ! Le Class 7.5 peut ainsi se vanter d'offrir aujourd'hui le meilleur rapport vitesse/prix du marché. Si on ajoute cet argument non négligeable à ses autres qualités, avouez que cette série ne passe pas comme les autres n'a décidément pas volé son titre de Voilier de l'année !

— NAISSANCE D'UN MONOTYPE —

Deux ans d'échanges fructueux

Né d'une collaboration étroite entre Bénéteau et la Fédération française de voile, ce bateau pensé pour l'initiation à la pratique sportive et l'accession des jeunes équipages à la compétition a bénéficié d'une mobilisation exceptionnelle. Après que Jean-Marie Finot et Pascal Conq aient présenté il y a deux ans les premières ébauches dans le bureau de François Chaloin, le grand ordonnateur des projets chez Bénéteau, réunions de travail et sorties en mer se sont multipliées. Autour des chevilles ouvrières – les architectes, bien sûr, mais aussi Henri Samuel pour la FFV, Olivier Collens et Eric Ingaut, respectivement au bureau d'études et au développement voile chez Bénéteau – de nombreux techniciens, des clubs, les animateurs de l'École nationale de voile, ont mis leurs compétences en commun. Même la Marine nationale a participé aux débats, demandant certaines évolutions... avant de faire machine arrière, choisissant finalement le J 80. Au final, les idées qui se sont penchées sur le moule du 7.5 semblaient avoir été bien inspirées, en ne lésinant pas sur l'audace sans jamais oublier la cohérence ; de quoi multiplier les vocations parmi les scolaires !



Il y a un an nous avons pu participer à un test comparatif entre le proto du First Class 7.5 (au premier plan) et son aîné, le fameux Class 8.



EN CHIFFRES...

Long. de coque : 7,49 m. Long. flott. : 7,49 m.

Largeur : 2,54 m. Largeur flottaison : 1,93 m.

TE : 0,90/2,05 m. Tirant d'air : 12,10 m.

SV au près : 36,60 m². GV : 21,30 m². Génôis : 15,30 m².

Spi asymétrique : 62 m². Spi symétrique : 51 m². Lest : 333 kg. Dépl. : 1 170 kg.

Cat. de certification CE : C pour 6 pers. Architecte : Groupe Finot. Const. : Bénétteau. Prix : 28 000 €, sans voiles ni moteur. Le règlement de classe est en cours de préparation, il devrait laisser libre le nombre d'équipiers (de quatre à six) en imposant seulement un poids maxi total de 380 kg.



L'asymétrique s'amure à l'extrémité d'un bout-dehors rétractable mais le spi symétrique est également possible.

A LA LOUPE

A voir et à revoir



Le grand coffre central de cockpit est assez long pour accueillir le moteur hors bord.



Le cockpit, qui se prolonge en avant du mât, s'avère très pratique en navigation.



La pompe hydraulique est efficace mais complique l'accès des équipiers ou du matériel à l'intérieur.