

**Notre
essai
du mois**



First 27.7

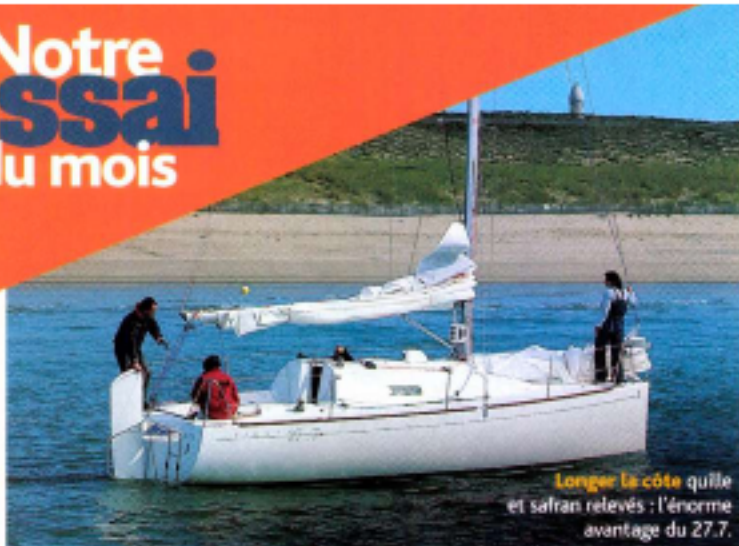
Le petit qui voit grand

Le très attendu First 27.7 du chantier Bénéteau se présente sur le papier comme le mouton à cinq pattes: un voilier polyvalent, bon marcheur en régate et confortable en croisière. Nous l'avons essayé dès sa sortie de chantier pour vérifier dans les moindres détails si son ramage est à la hauteur de son plumage...

Textes Olivia Maincent. Photos: Benoit Stichelbaut.
Illustrations: Nicolas Gilles, Richard et Thierry Florentin



Chantier	Bénéteau
Longueur coque	8,30 m
Prix de base	48030€



Longer la côte quille et safran relevés : l'énorme avantage du 27.7.

L'essai d'un bateau innovant et séduisant par ses caractéristiques et sa construction a toujours quelque chose d'excitant. Surtout lorsque vous êtes le premier journaliste à l'essayer. Mais, parce que ce bateau est bien né sur le papier, vous mettez le pied à bord avec une petite pointe d'incrédulité. Vous êtes là pour l'essayer mais aussi pour trouver la faille, le détail qui fait que ce bateau ne correspond pas à son programme et mérite d'être revu et corrigé. Bref, le but du jeu est bel et bien de prendre votre place, cher lecteur, et de se poser la question : j'achète ou pas ?

Depuis des mois, on évoquait le Bénéteau First 27.7 dans le Landerneau de la voile. Le chantier annonçait : « Les performances pour la régate comme le confort pour la croisière seront au rendez-vous. » Le programme semblait donc par trop alléchant et on pouvait être tenté de qualifier le First 27.7 de « mouton à cinq pattes », avant même de l'avoir essayé.

Saint-Gilles-Croix-de-Vie, un lundi de septembre. Mer belle à peu agitée, vent force 4 à 5 (25-30 nœuds), les conditions sont idéales pour tester le petit dernier de la gamme des « point 7 ». Car le First 27.7 est désormais le cadet de la famille : 27.7, 31.7, 36.7, 40.7, 47.7... En dessous demeurent toujours les First 211 et 260. Ce dernier risquant bien d'être supplanté, à terme, par le 27.7.

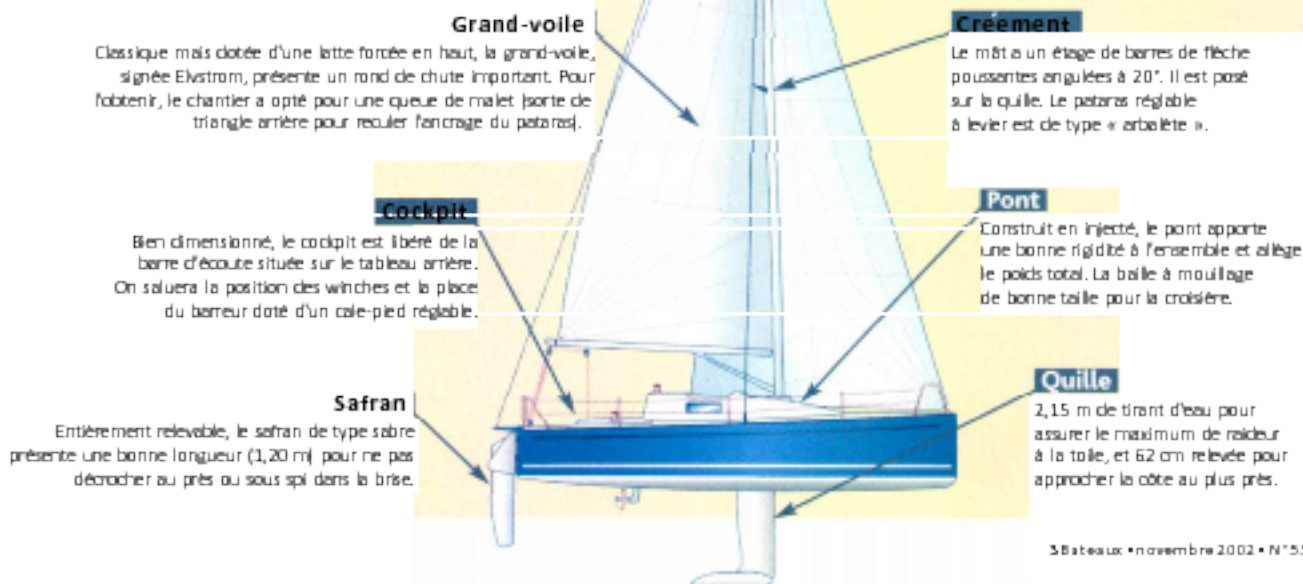
Que propose donc cette nouveauté sur le marché des 27 pieds ? Car « il n'y a pas de marché pour les 27 pieds classiques », explique François Chalaïn (directeur général adjoint, responsable du développement produits du groupe Bénéteau). Et il ajoute : « Au prix du neuf, cette taille de bateau vaut un 35 pieds d'occasion. Il fallait donc que le First 27.7 apporte des solutions originales. »

En étroite liaison avec le bureau d'études Bénéteau et le cabinet d'architecte Finot, notre homme a donc planché sur le sujet. Résultat : le First 27.7 est doté d'une

Présentation



Les points forts





Fiche technique

Architecte	Groupe Finot
Constructeur	Bénétou
Matériaux	Coque en stratifié polyester monolithique, pont injecté en sandwich
Longueur HT	8,85 m
Longueur de coque	8,30 m
Largeur	3,00 m
Tirant d'eau	0,62/2,15 m
Grand-voile	27,90 m ²
Génois	21,80 m ²
Spi asymétrique	60 m ²
Poids à vide	2650 kg
Couchage	6 max
Catégorie	B/6 (en cours)
HN	en cours
Prix	48030 € (315000 F) (voir p. 37)

carène moderne et planante, d'appendices longs pour une excellente raideur à la voile, relevables pour le rase-cailloux. Le pont injecté augmente la raideur et la légèreté de l'ensemble.

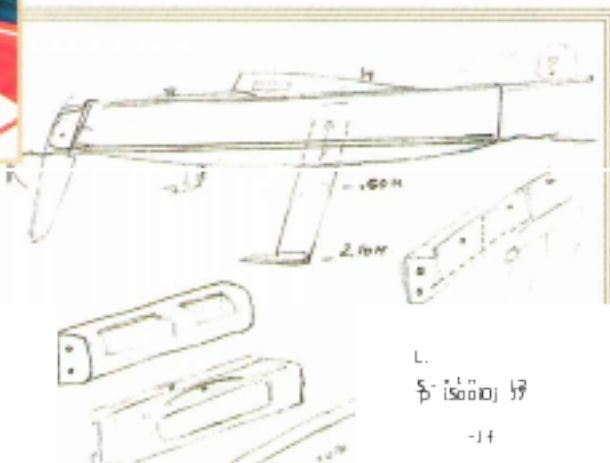
Bref, les performances sont là et nous avons pris un réel plaisir à naviguer. L'idée la plus originale demeure l'intérieur démontable: équipets et table du carré s'enlèvent en un rien de temps afin d'alléger le bateau pour la régate. Côté habitabilité, la croisière est envisageable, mais sans fioritures... Avant de vous en dire plus, avouons que le programme est tout à fait cohérent et, déjà, ceux qui aiment naviguer pour les sensations ne s'y sont pas trompés: cent bateaux ont été commandés sur les salons d'automne...

Premier coup de crayon



Un des rôles principaux de François Chatain (directeur général adjoint et responsable développement produits du groupe Bénétou), c'est d'avoir de la suite dans les idées. Et des idées, il n'en manque pas. Pour preuve, ce croquis dessiné sur un coin de son bureau le 30 février 2001...

Le 27.7 était né et bien né puisque l'architecte Finot a suivi le projet de bout en bout. Les équipets amovibles, la quille relevable, tout y est...





L'étrave volumineuse aux entrées d'eau fines assure un passage dans la vague toujours très doux.

l'avis d'un



Jean-Alexis Mauduit
24 ans, brevet
Nédéral
championnat du
monde et d'Europe
en Hobie Cat 16.

Simple à manœuvrer

Nous avons embarqué un lecteur à bord du First 27.7. Champion de catamaran de sport, donc mordu de sensations de glisse, il nous livre ses impressions. Avant même d'être monté à bord, j'ai trouvé que le bateau avait une belle ligne qui donne envie d'aller tirer quelques bords. Lors des manœuvres, tout passe facilement, l'accessibilité est simple et pratique. On borde le pénoué sans avoir besoin de beaucoup wincher. J'ai trouvé aussi que le bateau réagissait vite à la barre et qu'il était facile à relancer. Il est clair que ce n'est pas le bateau du "père tranquille". Je le trouve idéal pour s'initier à la régata. Les weekends d'entraînement. »

voile était trop léger et mal positionné par rapport à l'angle de tir de la grand-voile. Résultat: au moment de le remettre dans l'axe au près, alors que le vent était monté à 30 nœuds, il s'est arraché. Le chantier a donc immédiatement réagi et, sur les prochains bateaux de la série, l'angle de tir va être reculé et le chariot renforcé. Même chose pour le safran qui jouait en navigation. Le chantier a donc changé de fourreau.

» **Du côté des performances** et du plaisir en navigation, le 27.7 est un vrai champion. Mais il faut ajouter à cela sa capacité à la navigation en rase-cailloux. Un véritable atout pour un petit bateau de croisière. La quille longue de 2,15 m, dont le puits se trouve en arrière de la table du carré, se remonte à l'aide d'un vérin en deux temps trois mouvements, tandis que le safran de type sabre se relève à la main, autorisant les mouillages en eau peu profonde et la navigation près des côtes. Pour l'échouage complet, les béquilles seront alors indispensables.

» **Quant au moteur**, il s'agit d'un Yanmar sail-drive de 9 chevaux, doté d'une hélice bec de canard pour minimiser la traînée en navigation.

bien
vu



Le cale-pied du barreur réglable à l'aide d'un bout qui revient au taquet, comme sur le nouveau Figaro!



C'est à la gîte que l'on remarque l'efficacité d'un cockpit et l'ergonomie des hâtures. À bord du 27.7, on ne se cogne pas et on manœuvre sans se bousculer.

Bien pensé

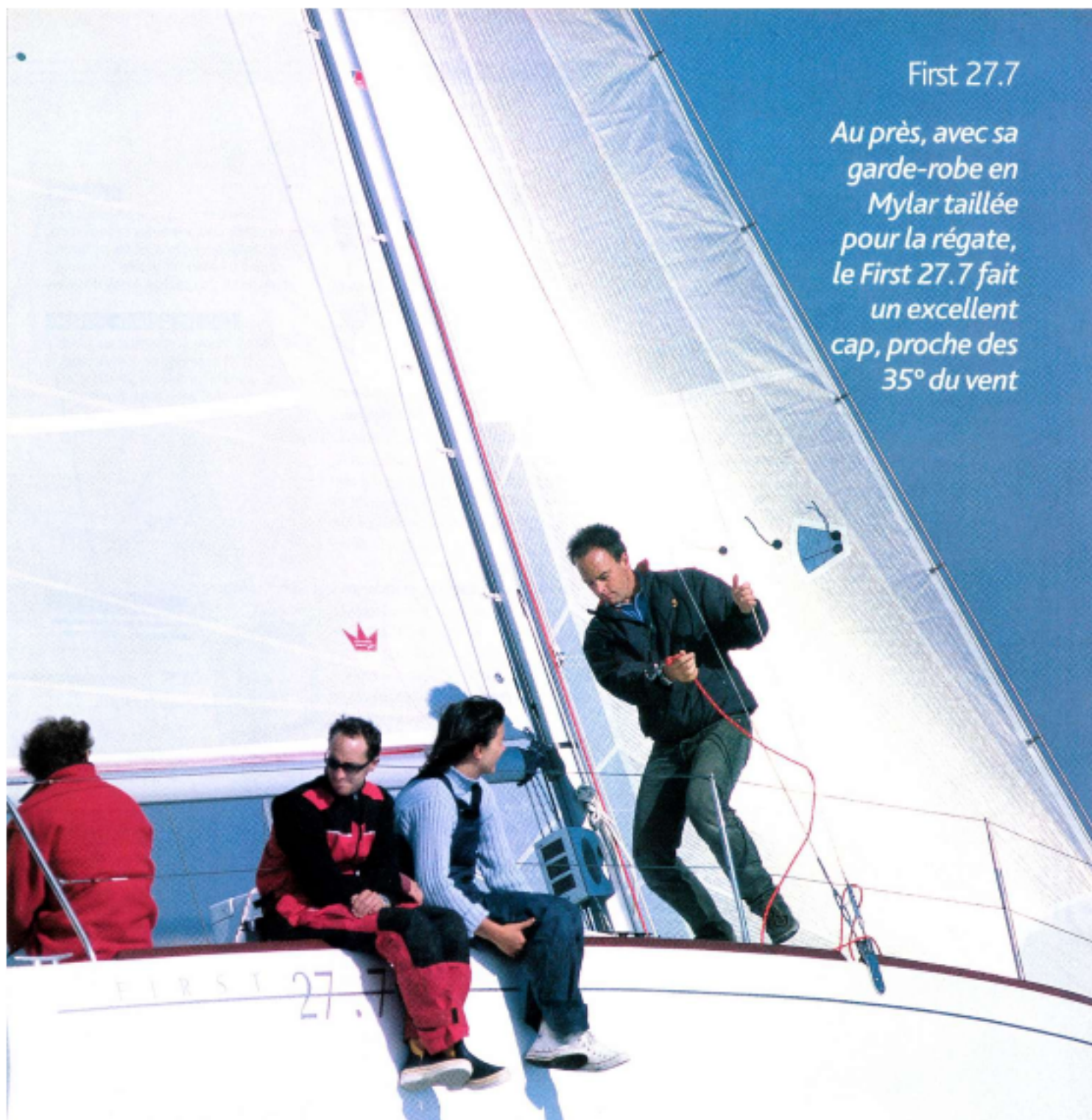
» **Un déplacement pas trop lourd** grâce au procédé d'injection pour le pont et à des emménagements allégés, une carène moderne (large sur l'arrière et étrave droite), un gréement et des voiles qui donnent toute la puissance au bateau, le First 27.7 ne manque pas de pêche en navigation. Voici quelques chiffres plus précis: par 15 nœuds de vent, au près (à 35° degrés du vent), nous marchons à 7 nœuds. Au portant, alors que le vent monte pour atteindre les 18 nœuds dans les risées, le First 27.7 glisse à 9 nœuds... Ce qui est étonnant sur ce bateau, c'est son aptitude à la relance, même dans la vague. Il réagit à la moindre sollicitation du barreur et reste toujours, quelle que soit l'allure, facile à manier, la barre entre deux doigts.

» **Les appendices comptent pour beaucoup** dans sa tenue de route: le bulbe qui prolonge la quille est placé très bas - et retarde considérablement le décrochage de la pelle. La grand-voile à fort rond de chute donne toute la puissance au bateau, de même que le grand spi asymétrique monté sur un bout-dehors rétractable (posé à plat port). A la barre ou à la manœuvre, les sensations sont bien là (car tout coulisse parfaitement) et le plaisir aussi!

» **Le cockpit est efficace** et les manœuvres bien positionnées. La barre d'écoute située sur le tableau arrière dégage de l'espace. Nous avons cependant pu constater que le chariot de grand-

First 27.7

*Au près, avec sa
garde-robe en
Mylar taillée
pour la régates,
le First 27.7 fait
un excellent
cap, proche des
35° du vent*



les +

Des performances étonnantes, la finesse de barre, le cockpit, des manœuvres faciles, un look sympa.

les -

Le rouf un peu glissant, le chariot de CV sous-dimensionné, le fourneau de safran en aluminium.



Fonctionnels

Un intérieur facile d'entretien, une bonne luminosité jour et nuit.

Pas d'aération dans le cabinet de toilette, accès malaisé au moteur.

» L'intérieur du First 27.7 est ingénieux, certes, mais le navigateur habitué à la croisière confortable et à des emménagements cosy sur fond de boiseries n'y trouvera pas son compte. Cela semble logique: compte tenu des performances du bateau en navigation, il n'était pas question pour le chantier de charger l'intérieur. Minimaliste, tel est le terme qui convient le mieux. Ici, pas de voilerages mais un contremaine bien fini,

blanc au plafond, blanc sur le bordé et blanc au plancher. **Avantage:** la facilité d'entretien qui autorise de simples secousses d'eau pour le nettoyage.

» **En bas de la descente**, on trouve la cuisine sur bâbord, petite mais très fonctionnelle, dotée d'un réchaud sur cardan, d'un évier, d'une glacière de bonne taille et de rangements suffisants. Sur tribord, la table à cartes affiche des dimensions honorables (1 m sur 50 cm). On admet en passant le coffre ouvert en dessous et les deux mini-bibliothèques. A l'arrière, un cabinet de toilette prolongé par une penderie à cirés... dans le noir total et dépourvu de hublots d'aération! Un point important que le chantier devra résoudre rapidement.

» **La cabine arrière est grande** (plus de deux mètres de long). Il est aussi possible de dormir sur les couchettes latérales, larges de presque 70 cm, et un adulte ou deux enfants pourront profiter du lit breton. Une fois la quille relevée, le carré ne donne pas envie de s'y attarder et surtout pas de s'installer autour de la table. Il faut le savoir, cet intérieur, avant tout marin et fonctionnel, est destiné à ceux qui privilégient le plaisir dehors, plutôt que le confort douillet de l'intérieur.

Sous la table à cartes (à tribord) de bonne taille, un équipet bien pratique.



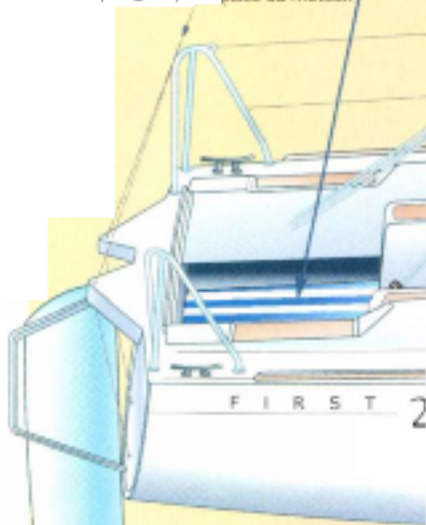
A bâbord de la descente, la cuisine minimaliste offre tout de même bon nombre de rangements.

Cockpit

Bien dimensionné, il est conçu pour accueillir cinq personnes. La confortable place du barreur est bien reculée sur l'arrière et il peut travailler son écoute au polynésien et au chariot. L'acoustillage est signé Harken.

Cabine double arrière

Située sur tribord, la couchette est grande (2,38 m de long sur 1,70 de large). Le dormeur de droite risque d'être un peu gêné par la place du moteur.

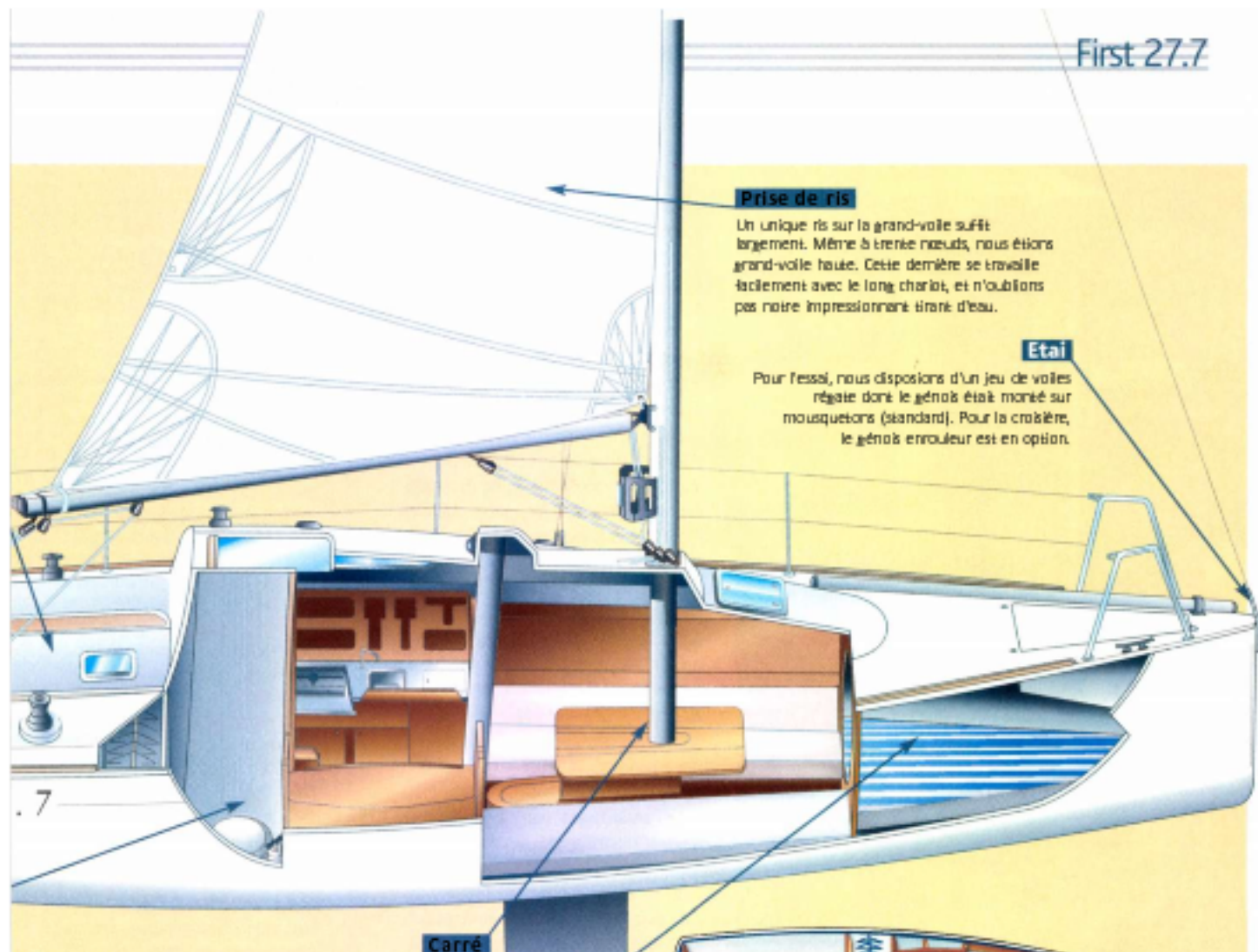


Cabinet de toilette

Sans être un vrai cabinet de toilette (il n'y a ni douche ni évier), ce petit coin a le mérite d'exister avec son WC et sa penderie à cirés. Il manque juste un hublot d'aération!



La grosse astuce du First 27.7: la table du carré et les équipets amovibles pour gagner du poids.



Prise de ris

Un unique ris sur la grand-voile suffit largement. Même à treize nœuds, nous étions grand-voile haute. Cette dernière se travaille facilement avec le long chariot, et n'oublions pas notre impressionnant tirant d'eau.

Etai

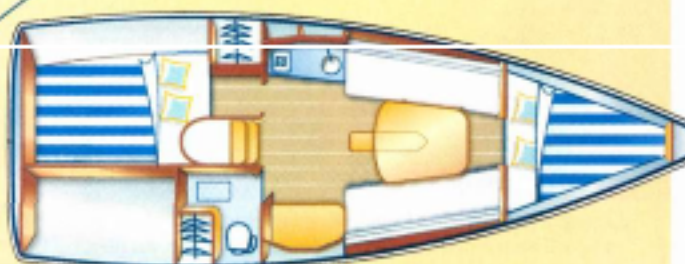
Pour l'essai, nous disposons d'un jeu de voiles régata dont le génovis était monté sur mousquetons (standard). Pour la croisière, le génovis enrouleur est en option.

Carré

Si la hauteur sous barrots est honorable (176 cm au plus haut), l'espace est quelque peu encombré par les deux éponilles et la place du puits de dérive. On peut cependant tenir à quatre sans problème autour de la table.

Lit breton

Sur les petits bateaux, le lit breton permet un gain de place important et une meilleure luminosité du carré. Sa taille, 1,98 m de long et 1,70 m à la base.



Pour vivre à bord en croisière, quatre personnes semblent être le maximum. L'espace sur tribord arrière correspond à l'immense coffre de cockpit.



Les deux équipets latéraux, une fois dévissés, s'enlèvent complètement et sont ainsi débarqués. Le carré peut servir de soute à voile si l'envie de régater le dimanche vous démange!



En arrière de la table du carré, le puits ouvert sur la quille permet un contrôle du relevage, tout en utilisant le vérin hydraulique situé sous la table à cartes.

Un pont en injection



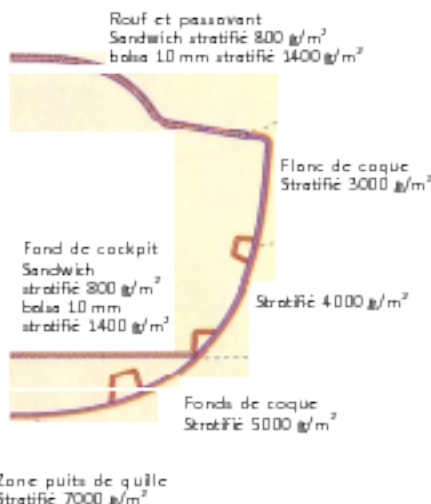
Le pont injecté donne à l'intérieur un aspect bien fini et lisse. On remarquera que les ampoules et le passage des fils électriques étaient prévus dans le moule de pont.

> Les grands chantiers européens s'attellent déjà à répondre aux nouvelles directives européennes bientôt en vigueur concernant les émanations de styrène. Ce composant toxique du polyester va être totalement interdit d'ici quelques mois. Les chantiers navals ont donc dû anticiper et revoir entièrement leurs procédés de construction. Parmi ces nouveaux procédés, il y en a un déjà adopté: l'injection. Concrètement, il s'agit de la mécanisation de la stratification du polyester. Un moule rigide en deux parties (moule et contremoule) est taillé à l'exacte forme de la pièce à sortir. Les tissus de verre, coupés à la cote à l'aide d'une machine numérique, sont posés dans le moule qui est ensuite fermé. Ensuite, la quantité très précise de résine nécessaire (préalablement calculée) est injectée sous pression. Ce procédé permet ainsi de répartir uniformément la résine sur l'ensemble de la pièce et sur les deux faces.

> Les avantages sont énormes, en premier lieu au niveau des conditions de travail (plus d'émanations toxiques), mais aussi en ce qui concerne la finition: auparavant, seule la pièce en contact avec le moule bénéficiait d'une finition irréprochable. Les pièces injectées sont aujourd'hui prêtes à être posées. Enfin, dernier avantage, la rigidité structurelle des pièces moulées est nettement améliorée et le poids est légèrement plus faible: la quantité exacte de résine est appliquée à chaque endroit précis de la coque. Un procédé réussi, aussi, visuellement.

> Coupe Sandwich sur le pont et contremoule structurel

Fidèle à sa méthode de fabrication, le chantier Bénéteau poursuit l'utilisation du contremoule structurel. Si le pont est en sandwich balsa fabriqué selon la méthode de l'injection, pour des questions d'esthétique et de poids, les fonds en stratifié monolithique doivent supporter les efforts et les contraintes particulières de la quille relevable. La zone du puits de quille reçoit des tissus de 7 kg au m². La liaison pont-coque est soignée, avec le pont collé-visé sur le retour du livet de coque.



Le prix: 48 030 €

Dans la moyenne...

Par rapport à ses concurrents, le prix de base du First 27.7 se situe plutôt en dessous, d'autant qu'il est livré avec le moteur Yanmar de 9ch. Mais, dès que l'on rajoute les voiles, on arrive très vite à plus de 50 000 € (33 500 €). Il faut tout de même rajouter quelques détails d'importance comme l'électronique ou les cale-pieds du barreur. Dommage d'ailleurs que cette bonne idée ne soit pas en standard. Le chantier propose plusieurs packs pour compléter votre unité: Pack First Yacht-Club (table du carré, équipements latéraux, matelas cabine, réchaud sur cardan) au prix de 2490 € (16330 €). Pack nav électronique (loch, speedo, sondeur à trajectoire, anémomètre NKE, 3 répétiteurs en pieds de mât et télécommande dans le cockpit), 3330 € (21843 €). Soit, pour un bateau complet: 53850 € (353232 €). Equipement de base standard: quille relevable avec vérin hydraulique, safran relevable, barre franche avec stick télescopique à poignée, réglage du patacas sur palan, tableau électrique six fonctions, un réchaud gaz fixe, moteur fixe saildrive, balcon avant ouvert, rail d'écoute de grand-voile.



Le First 27.7 face à ses concurrents



Filo

Dessiné par Pierre Rolland se distingue par sa bicoque dotée de doubles safran. Sa sonnette demeure donc sa capacité à accueillir de nombreuses personnes. Ajouté au cockpit de grandes parois dont l'arrière est entièrement consacré au confort. Par ses lignes et ses couleurs, sa silhouette est facile à reconnaître. Le matériel est clair grâce au rouf panoramique qui offre, par la même occasion, une bonne hauteur sous barrots. Constructeur: GLComposites. Année: 2001. Matériau: polyester. Longueur: 8,20 m. Largeur: 3,60 m. Tirant d'eau: 1,35 m. Surface de voiles: 44 m². Poids: 2.200 kg. Couchages: 4/5. Cat. B. Prix: 52.700€ sans voiles sans noter >45688

Pogo 8,50

Gros succès pour le Pogo 8,50 lancé en 1999 construit par le chantier Staicruies et dessiné une fois de plus par Pierre Rolland. Le Pogo 8,50 a été le précurseur des bateaux résolument tout-terrain /ers la navigation plaise ici pas de compromis. L'intérieur est sans fioritures très large à l'usage des 60 pieds oper le Pogo 8,50 est taillé pour avaler des vagues ou portant insubmersible, appelons que ce bateau est homologué en catégorie A ce qui est rare dans cette taille. Constructeur: Structures Année: 1999. Matériau: polyester. Longueur: 8,50 m. Largeur: 3,60 m. Tirant d'eau: 1,75 m. Surface de voiles: 53 m². Poids: 2800 kg. Couchages: 6. Cat. A. Prix: 60530€ avec voiles (395.870 F)



Sun Odyssey 29.2

Son prix attractif demeure son meilleur atout. Livré en version standard avec un jeu de voiles, l'affaire n'est pas négligeable. Idéal pour faire du cabotage tranquille, le Sun Odyssey 29.2 a d'abord été proposé avec un tirant d'eau variable autorisant ainsi l'échouage complet. Une version quillard a aussi vu le jour. Ses performances sont moyennes mais l'intérieur offre une grande cabine arrière. Constructeur: Jeanneau. Année: 1998. Matériau: polyester. Longueur: 8,50 m. Largeur: 2,98 m. Tirant d'eau: 0,75/1,60 m. Surface de voiles: 40 m². Poids: 2850 kg. Couchages: 4/5. Cat. B. Prix: 53.700€ avec voiles (352.248 F).



Les résultats de nos tests

Plaisir garanti en navigation !

Nous avons pris énormément de plaisir à essayer le First 27.7. C'est un réel bonheur de manier ce petit bateau qui a du répondant. Son côté tout terrain, sa garde-robe, son dessin, ses performances, ses bonnes idées en font une unité qui a tout pour plaire. Seul bémol: l'intérieur un peu Spartiate, dans le même esprit que le Pogo 8,50 et le Filo. Le First 27.7 s'adresse donc à un public jeune avide de sensations, aimant naviguer à la voile avant tout. Certains plus âgés se l'offriront pour naviguer à la journée et en régate, comme voilier ludique ! Le moulin à cinq pattes n'est donc pas encore né... La performance nécessite de faire des choix, souvent au détriment du confort intérieur.

> En navigation

Voilure	1 1 1 1 1
Manœuvres	
Comportement	0 0 0 0 0
Performances	
Sécurité	
> Vie à bord	
Cockpit	
Plan de pont	0 0 0 0 0
Emménagements	0 0 0

: Construction

Matériaux	
Finitions	

