

## Scheda tecnica



Cantiere	Bénéteau
Progetto	Gruppo Finot
Lunghezza scafo	7,49 m
Lunghezza gall.	7,49 m
Larghezza	2,54 m
Immersione	2,00 m
Dislocamento	1.170 kg
Zavorra	333 kg
Sup. vel.	39,50 mq

### Opzionali

- motore fuori bordo e supporto
- spinnaker e attrezzatura

### Prezzo

First Class 7.5 € 23.700

Informazioni: Bénéteau Italia

Tel. 0521243200

[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)

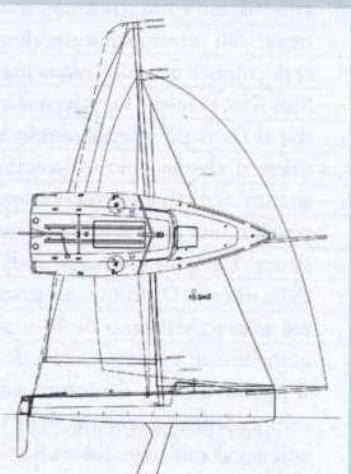
### Una classe in crescita

La prova è stata effettuata a Riva di Traiano, con vento sui 6-10 nodi, su due monotipi forniti dalla scuola Velazione, che gestisce la classe italiana.

Velazione propone un programma, dall'iniziazione al match race, con 4 First Class 7.5, dispone anche di 4 First 31.7. [www.velazione.it](http://www.velazione.it)



**1** Alle portanti, il gennaker di 62 mq è murato su bompresso in carbonio con bugna alta: facili e rapidi le strambate; **2** Il genoa in kevlar di 16 mq conferisce una buona potenza anche con soli 6 nodi; **3** Il grande gavone centrale sotto il pozzetto permette di stivare il fuoribordo in navigazione; **4** La lunga pala del timone immersa a 1,30 m regala una buona sensibilità e un ottimo controllo; **5** Sotto genaker le prestazioni sono davvero buone; **6** Gli interni con la pompa idraulica per alzare il bulbo



Test

# First Class 7.5



**Il nuovo monotipo della Bénéteau, barca veloce e divertente per le scuole e le prime regate**

di CHRISTOPHE JULLIAND

I First Class 7.5 nasce da una richiesta della Federazione Francese di Vela per sostituire il First Class 8 (progetto Finot-Fauroux del 1982 e venduto in oltre 1.000 esemplari) come monotipo federale per scuole di vela (istruttore e 5 allievi) e le prime regate in equipaggio (peso max 380 kg). Due anni di dialoghi fra cantiere, progettisti e FFV per rispettare un capitolo lungo e preciso: facilità di tra-

sporto e di allaggio, semplicità di conduzione e prestazioni adatte sia al match race che alle regate di flotta. Risultato: uno sportsboat meno estremo rispetto alla famiglia di Open (5.70, 6.50 e 7.50) nata da Conq e Finot. Una carena, comunque, moderna costruita in monolitico stratificato per infusione. Unica la lunga pala del timone, più una deriva di 333 kg in composito con inserto in piombo nella parte bassa. Questa è pivotante grazie

a un sistema di pistoni idraulici azionabili dall'interno. L'armo è frazionato a 9/10. L'albero ha crocette acquartierate a 20°, con sartie basse e alte attaccate a una lanza in falchetta. Il piano velico è caratterizzato dalla posizione abbastanza arretrata dell'albero, che conferisce potenza al triangolo di prua nonostante la poca sovrapposizione del genoa. In regate di flotta, è previsto l'uso dello gennaker armato sul bompresso in carbonio. Il regolamento di classe ha deciso di utilizzare anche uno spi in configurazione match race. L'ergonomia del pozzetto è perfetta, con tanto spazio a disposizione, compresa una sezione a prua dell'albero e

gli ampi spazi a poppavia del trasto di randa. In pozzetto un doppio punta piedi e un grande gavone centrale per stivare il fuoribordo. Gli interni sono sufficienti per calare le vele e il materiale, ma non sarà facile mantenerli asciutti dato il fondo della barca compartmentato. Le manovre sono basilari, con trasto randa e paterazzo ben regolabili dal timoniere, tramite un potente paranco, che in virata deve essere mollato per facilitare il passaggio della balumina.

Unico neo: regolazione drizze randa e genoa poco accessibile e visibilmente non concepite per essere usate in navigazione. Prestazioni gratificanti, grande facilità di conduzione e un margine di progresso importante per trarre il meglio da questo monotipo. Fondamentale l'assetto dell'equipaggio specie longitudinale.



Foto di Nuccio

Evidenti le linee "a cuneo" della carena Finot. In alto: il 7.5 si presta al match race, anche con equipaggio di sole 3 persone