



ie d'un confortable cale-pied intégré dans le polyester. Le réglage du pataras revient au barreur. Les winches de drisse sont fixés sur le roof.

aujourd'hui dans la classe des espèces en voie de disparition. D'ailleurs, les quelques irréductibles qui pouvaient conserver une lueur d'espoir se sont fait une raison. Lors de sa première participation à deux parcours super-olympiques, le Figaro Solo a laissé loin derrière tous les Half Tonners. Une surprise ? Pas vraiment. Comparé au Half, le monotype Bénéteau affiche, pour un déplacement équivalent (2 400 kg), une surface de voilure bien supérieure : 61,80 m² contre 53 au près. Et au portant, avec ses 75 m², la bulle du Figaro domine allégrement les 57 m² d'un spi de Half. Sa carène, libérée de toute contrainte de jauge, affiche des volumes avant et arrière plus généreux, et une longueur à la flottaison plus importante (8,40 m contre 7,25 m). Mieux, à l'inverse d'un Half, les lignes d'eau du Figaro restent symétriques jusqu'à 20 degrés de gîte. Avec un lest au centre de gravité plus bas, grâce à son bulbe, et sa largeur à la flottaison plus importante, la coque du Figaro Solo, signée du Groupe Finot, est plus puissante et plus stable au portant. Sur l'eau, sa silhouette n'est pas sans rappeler celle de son aîné, le

First Class Europe, né un an plus tôt. Même chantier, même architecte... La longueur mise à part, c'est à l'intérieur que le Figaro Solo se singularise avec la présence de deux ballasts de 200 litres situés à l'arrière, sous le pont. Si la formule a déjà été utilisée sur les Mini-Transats et les 60 pieds Open, c'est une première dans la catégorie des monotypes. Ces ballasts augmentent bien sûr l'aptitude du bateau à porter de la toile et permettent d'accroître la vitesse quand le vent monte. Et apportent un atout supplémentaire au jeu de la régatée...

UN VOILIER DE RÉGATE GRISANT ET NOVATEUR

Reste que sur le plan pratique, tout n'est pas parfait. Il manque un dispositif de contrôle de remplissage de chaque réservoir. Et il faut près de trois minutes pour remplir, au large, le ballast sous le vent... Remplissage et évacuation s'opèrent au centre de la coque, donc surtout efficace lorsque le bateau navigue à plat. Les trois vannes destinées au

transfert de l'eau d'un ballast à l'autre sont situées sous la barre d'écoute, à proximité du barreur. En régatée, les manœuvres impliquent une certaine stratégie. Ainsi, il vaut mieux éviter d'utiliser la pompe manuelle, qui réclame un temps de manœuvre assez long et des efforts physiques importants. L'opération la plus rapide consiste à remplir le ballast avec l'écope sur le bord de large et à virer de bord ensuite pour naviguer avec le ballast au vent rempli. Fastidieux ? En théorie, oui. En fait, la manœuvre reste simple.

Côté emménagements, l'orientation « régatée » est clairement affichée. « Nous voulions proposer un bateau grisant et novateur au coureur, mais qui puisse être facilement utilisé en croisière rapide », expliquait voici quelques mois Jean Malleret, directeur de la promotion du Figaro. Si le premier objectif a été atteint, le second, lui, relève de l'utopie ! L'intérieur du Figaro Solo, spartiate, n'incite pas à la croisière. Ainsi, aucun vaigrage ne contribue à l'isolation phonique ou thermique ; seule une peinture recouvre le stratifié. Côté couchage, il ne faut pas non plus crier au miracle. Seules les couchettes arrière, orientables et montées