

dès que le vent force, montre un angle de gîte assez marqué. Malgré une certaine raideur à la barre et une gîte légèrement au-delà des conditions, il révèle une bonne volonté et est assez équilibré dans des performances.

Dans la bonne brise, avec une réduction de voile adéquate, il montre une réserve inattendue de qualités nautiques tant au niveau de la vitesse que du passage dans la vague et le clapot.

C'est sans doute aux allures portantes que le Lotus montre le plus de sérénité et de confort. Peu sensible aux déplacements de poids dans le plan longitudinal, il passe avec une bonne stabilité de route.

En résumé, le Lotus apparaît comme un bon petit voilier de croisière qui mérite d'être, à sa manière, apprivoisé. Avec des aménagements incontestablement bien étudiés et confortables, avec des qualités marines sûres et saines, il ne peut que satisfaire et rassurer.

Fiche technique :
longueur, 7,50 m ;
largeur, 2,40 m ;
tirant d'eau, 1,10 m ;
poids, 1.700 kg ;
lest, 600 kg ;
s. voilure, 27 m² ;
architecte, F. Sergent.

Le Super Arlequin

C'est en s'inspirant des formes du Super Challenger, que le chantier Québé, en 1972, crée le Super Arlequin.

Il s'agit pourtant d'un bateau assez différent : ses volumes de carène judicieusement augmentés lui donnent d'emblée un confort supérieur.

Avec des entrées d'eau très fines sur l'avant, une étrave fort esthétique marquée par un bouchain qui remonte sur la voûte inclinée du tableau arrière, il dégage une silhouette racée soulignée par la toniture rectiligne du pont.

La forme arrondie de la carène dans le sens longitudinal, tout en augmentant la surface mouillée, participe à surbaïsser l'aileron de quille portant à 1,40 m un lest de 2.200 kg.

Le plan de dérive se prolonge par un aileron très efficace du safran monté sur jaumière. Le cockpit, vaste et fonctionnel avec des hiloires inclinées, offre un accès très pratique sur les passants longeant le carénage à deux niveaux du roof, laissant à l'avant une plage bien dégagée pour la manœuvre.

Le pont bien éclairée, la cabine comprend des aménagements bien étu-

diés pour la croisière : de l'avant à l'arrière, on note la soute à voile, le petit W.C., une penderie, une petite cloison de séparation pour le carré dans lequel une table fixe ou mobile sur l'épontille et deux couchettes superposées de chaque bord délimitent respectivement la table à cartes d'un côté, et la cuisine de l'autre, avec encore sous le cockpit une couchette cercueil et de nombreux équipets.

Sur le pont, un coffre avant pour le mouillage, un large coqueron arrière pour divers matériels. Le grément est simple : un étai, un double étai, haubans, deux bas haubans, et un pataras unique avec volant de réglage participent à la tenue du mât qui porte, avec un foc en tête, une grand-voile élancée grée sur une bôme courte et haute.

L'accastillage de bonne dimension et de bonne qualité découle de la finition très sérieuse de l'ensemble. A la mer, la carène bien équilibrée, la finesse de passage dans l'eau, la douceur à la barre, redonnent, avec une stabilité sensiblement supérieure, les mêmes agréables réactions que sur le Super Challenger. L'allure du près qui reste son allure favorite, permet au Super Arlequin, légèrement appuyé sur son bouchain, de faire de performantes remontées dans le vent, tant par son cap que par sa vitesse. Le passage dans la vague et le clapot se fait tout aussi coulé que l'écoulement arrière.

Au largue et au vent arrière, un tannet soumis au tangage, il procure une agréable sensation de légèreté et de rapidité.

Le Super Arlequin est, sans aucun doute, une valeur sûre. Bien construit, rapide, confortable, d'une esthétique réussie, il a conquis un large public, coureur de haute mer, et de longue navigation côtière.

Fiche technique :
longueur, 9,20 m ;
largeur, 2,92 m ;
tirant d'eau, 1,40 m ;
poids, 2.500 kg ;
lest, 1.200 kg ;
s. voilure, 20 m² ;
constructeur, Québé.

Le Midjet

Dessiné par Georges Auzépy-Brenneur, et présenté au salon nautique de 1968, le Midjet apporte sur le marché quelques nouveautés caractéristiques.

Tout d'abord, c'est la forme de la carène, assez éloignée des canots et des dériveurs qui inspiraient, à cette époque, la plupart des coques de cette taille, extraordinairement arrondie, dépourvue de bouchain, qui rompt avec la tradition.

L'étrave, pincée, avec des entrées d'eau très fines, n'a pratiquement pas d'épaulement. La coque semble trouver l'épanouissement de sa surface mouillée et sa stabilité se forme au niveau du maître-bau qui va en diminuant sur l'arrière sans marquer de hanches.

Le plan de dérive, avec deux versions, présente pour la version quille un aileron d'un mètre-vingt lesté de 250 kg, et un aileron arrière collé au tableau portant un safran extérieur.

La deuxième originalité réside dans le dessin des superstructures qui présentent une esthétique très réussie avec un pont à teugue relié à la coque par des hiloires très inclinées dans lesquelles sont placés les hublots.

Ce pont est découpé à l'avant par une soute à mouillage, un capot, une ouverture de descente et un large cockpit aménagé de bancs et entouré d'hiloires inclinées qui se prolongent sur le pont par une nervure entourant la descente.

Le coqueron arrière placé au même niveau que les bancs du cockpit, laisse judicieusement une hauteur de tableau permettant de fixer un moteur hors-bord.

A l'intérieur, les aménagements profitent grandement du volume donné par le dessin du pont à teugue.

On y trouve une bonne hauteur assis, un espace spacieux, clair, où trouvent place deux couchettes mises bout à bout, l'une passant sous le cockpit, une petite table amovible, un caisson cuisine, des rangements sous les bancs.

Le grément, avec un mât posé sur le roof, est, hormis le pataras, celui d'un dériveur, et porte une importante surface de voilure.

Sur l'eau, le Midjet, sans grande stabilité initiale, se barre comme un dériveur, et se révèle fort séduisant par petit temps où ses performances sont remarquables.

Très voilé, il démarre comme à la parade, prend certes vite de la gîte, mais s'appuie rapidement sur ses flancs évasés.

Au près, tout en n'étant pas très sensible au déplacement longitudinal, il remonte sur un cap excellent et passe sans heurt dans le clapot.

Nerveux dans les risées, il peut devenir assez dur à la barre, et il convient de bien contrôler la gîte par une réduction adéquate de la voilure.

En bref, le Midjet, en offrant des performances remarquables à tou-

Fiche technique :
longueur, 5,80 m ;
largeur, 2,27 m ;
tirant d'eau, 1,20 m ;
poids, 650 kg ;
lest, 250 kg ;
s. voilure, 20 m² ;
architecte, Auzépy-Brenneur.

tes les allures, sportif, avec de bonnes qualités marines, et un confort rarement rencontré sur des unités de cette taille, réunit des conditions fort séduisantes pour la petite croisière, nerveuse et vivifiante.

Le Zoufri

Au salon de 1976, le jeune chantier Aluminium-Technique présente, avec le Zoufri, dessiné par l'architecte Sylvestre Langevin, une conception moderne et élégante du nouveau dériveur de croisière.

S'inspirant des coques de courses au large, l'architecte a su concilier avec bonheur, esthétique, stabilité, performance, facilité de barre.

De construction très rigide et réussie, dont les soins ont plus spécialement porté sur le système de la dérive pivotante creuse, composée de deux coques soudées remplies de 300 kg de plomb, le Zoufri montre des sections immergées avant et arrière assez fines pour une section maîtresse d'une largeur maximum soutenue par un frégatage marqué, afin d'obtenir une bonne stabilité de forme à la gîte.

Les fonds en V tronqués de la carène, augmentent encore cette stabilité tout en participant à la tenue de route, également soutenue par l'épais aileron arrière.

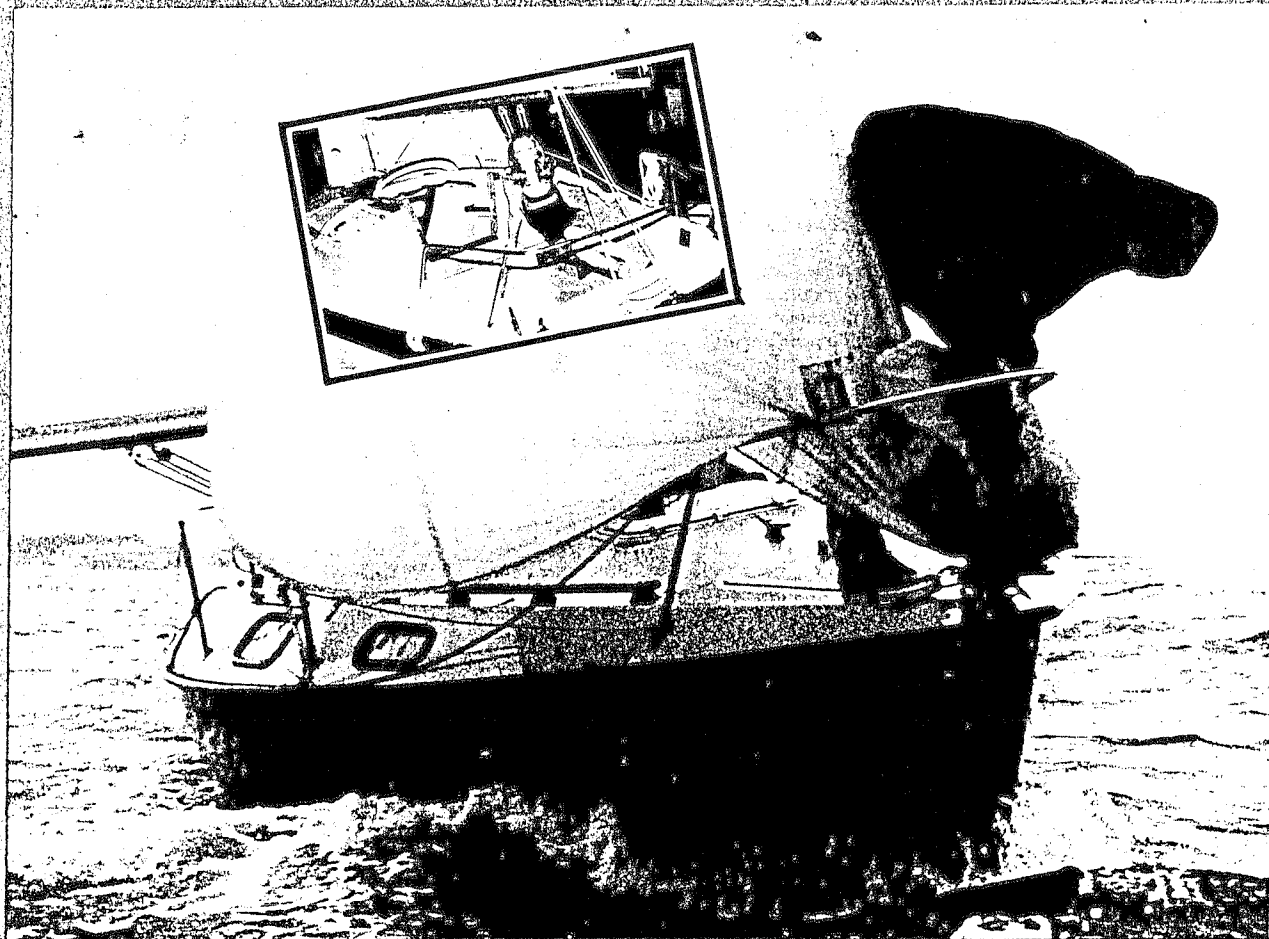
Le cockpit très reculé, peut-être un peu petit, et présentant malgré des hiloires inclinées un certain confort pour le barreur qui jouit cependant d'une position très « régale » sur l'ensemble du pont et du roof profilé en biseau sur la plage avant. En accédant à l'intérieur par une petite descente abrupte, on découvre à bâbord une petite cuisine, à tribord une table à cartes confortable. Dans le carré, grâce à la très grande largeur du maître-bau (3,30 m), nous trouvons d'un côté une couchette double transformable et de l'autre deux couchettes superposées faisant vis-à-vis à la petite table montée sur le puits de dérive.

Sous le cockpit prennent place deux couchettes de navigation et de vastes volumes de rangement.

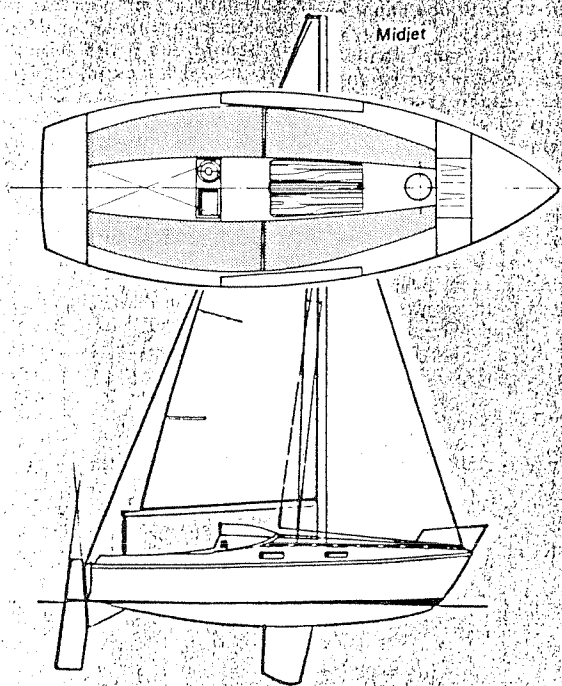
Le grément, soutenu par un haubanage simple de double haubans et de pataras, porte une surface de voilure atteignant un allongement maximum élevant à 18 m² la seule surface de la grand-voile.

Sur l'eau, le Zoufri se comporte presque comme un dériveur léger. A la moindre brise, sa coque de faible surface mouillée mais fort bien voilée, se déhale sans peine.

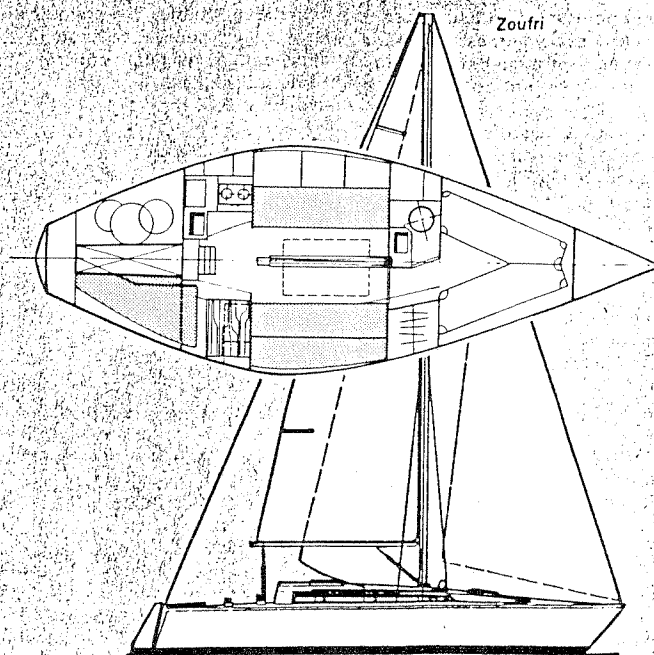
Avec une certaine tendance à abatter par petit temps, il peut être sensible à la répartition des poids dans le sens longitudinal. Avec le comportement du déplacement léger



Le Midjet



Midjet



Zoufri