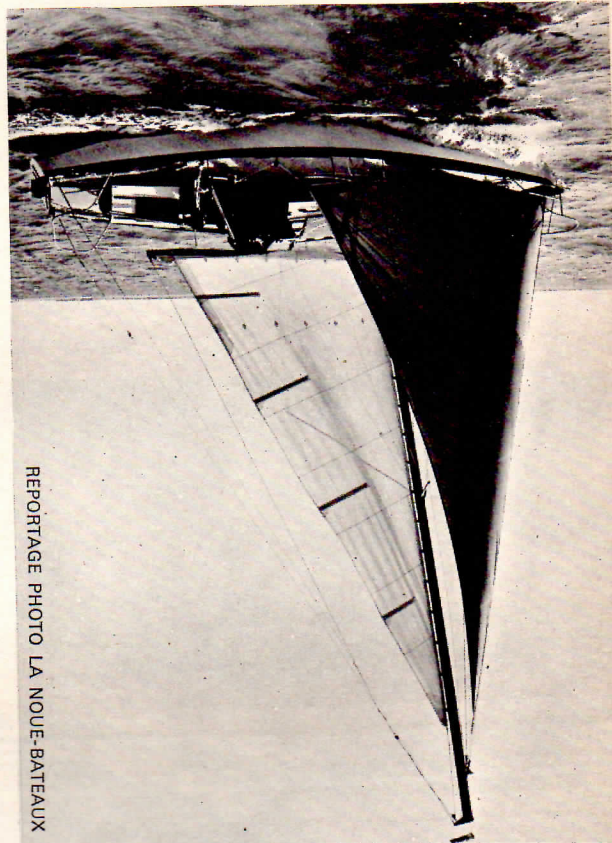


avec la hauteur sous barrots, pour les dames croisières prolongées sans tous les frotements qui découlent d'une trop franche promiscuité.

Demandé à l'architecte par des propriétaires de Corvettes, satisfaits de leur bateau, qui lui cherchaient un successeur plus grand, plus rapide, plus confortable et permettant de trouver parfois de l'isolement, et par le chantier Mallard qui a construit de nom-

CONCEPTION GENERALE



REPORTAGE PHOTO LA NOUVE-BATEAUX

se trouve très nettement améliorée. Si le franc-bord est assez élevé, il comporte maintenant un petit pavois, la hauteur du roof principal est très modeste et ne pèse pas sur l'ensemble, le roof arrière qui dépasse un peu la hauteur de l'hiloire est discret. Les élançements très modérés s'équilibrent bien à l'œil, l'étrave a une courbe élégante et le tableau inversé se marie bien dans l'ensemble avec une tonture légèrement inversée. Le mat, posé sur le roof près de son décrochement, est soutenu en tête par un étai avant ancré un peu en retrait de l'étrave, et qui ne monte pas tout à fait en tête de mat, par deux galhaubans et deux pataras; on trouve, de plus, au niveau de l'étagage unique de barres de flèche, un faux étai avant et deux bas habubans.

La carène est nettement plus creuse que celle de la Corvete, les deux panneaux de fonds étant beaucoup moins vrillés sur le Brick; le maître couple est un peu plus en V et le tableau l'est beaucoup plus. La carène est donc nettement mieux balancée et le Brick plus tolérant à la gîte.

La viture de bouchain divise l'étrave en trois parties sensiblement égales, elle reste nettement plus large que sur la Corvete jusqu'au tableau. On a donc un maître couple moins stable de formes, et cela est compensé par un lest très supérieur en pourcentage, près de 30 % du déplacement en charge sensiblement plus élevé. De plus, ce lest est porté nettement plus bas puisque le tirant d'eau atteint 1 m 20. Il est composé de deux demi-lest de plomb, bouloonnés de part et d'autre d'un voile épais de contre-plaqué, tenu côté coque par bouloonnage entre deux cornières, elles-mêmes bouloonnées à travers la quille et des varangues. Cette formule paraît très simple, elle serait pourtant plus onéreuse à fabriquer, nous a-t-on dit, qu'un bulb en fonte pour une série importante, elle permet, en tout cas, d'obtenir facilement des variantes de tirant d'eau entre la croisière pure et le maximum non taxé pour les épreuves de haute mer.

Le gouvernail est séparé de l'alleron portés. On trouve sur le Brick un ensemble très semblable à celui que nous avons vu sur le Cap Vert, la Corvete et la Frégate: un élément fixe en tôle devant lequel peut être placée l'hélice d'un moteur fixe (Gota) dont l'installation est possible sur le barge du cockpit, cet alleron soutenant l'étrème de la mâche qui porte safran égale-ment en tôle.

La jument arrière de arrière de au-dessus Le coque puits pour à poste fi Les amme transverse cloisons fi cloisons p rière à l' Le tablea cabine ar cockpit, ce cloisons c la cuisine couchettes l'emplantur Les aména et une der de plus, chettes et coque du rine de l' suffisantes un poids

Le Brick et, si on référence es la coque qui se dég temps est à la barre assés court les ports.

Au cours ticipé à d croisières e hndicapés Le Brick n bateau len ser en ar tables don sont envelc bien, à tou Le cap t de même q Le clapot e dont nous celui qui positions d' versant tou contrôlée. I le pavois

PERFORMM