

pe que la
l'équipage
. L'arrière
nible pour
euvent se

banc de
s les plus
, etc.), les
argeur du
timètres.

les chacun
sont desti-
e matériel
est réservé

peut être,
ermise par
x système
soit rangé.
mbase est
ment prévu
er automa-
coupé dans

, le centre
s très bas.
r la barre
bancs sont
loires peut
mettent une
gréement
e roof. La
et entourée

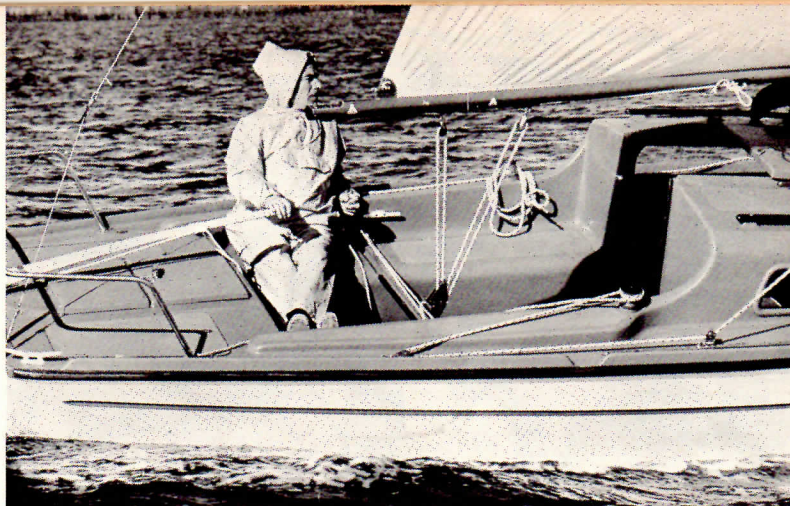
ont visibles
ettes et les
endent sur
du stratifié
ble a un
. Les cou-
les bancs
deux autres
t le carré
itaire situé

ts à dérive
qui sert de
, on trouve
c évier à
rangement
e à cartes,
t dans les
ent sous le

e grâce à
compliqué
s le carré

enderie est
La cabine

Le cockpit, de bonne dimension, donne au barreur une position confortable. L'écoute de foc est guidée par un renvoi sur l'arrière, avant de revenir au winch.



est cossue, simple, sympathique et claire et correspond très bien à ce que l'on peut attendre d'une unité de ce type. La ventilation est assurée par deux aérateurs de pont à fermeture étanche.

ACCASTILLAGE

Sur le plan manœuvre de port, l'Eridan est très convenablement équipé. On appréciera des taquets de bonne taille de part et d'autre du tableau ainsi que sur l'avant qui comporte aussi des chaumards bien disposés.

Par contre, l'absence d'un puits à mouillage sera particulièrement ressentie par ceux qui fréquentent les ports et anses à fond vaseux et par les régatiers plus que les autres, car le mouillage sera normalement rangé dans les coffres arrière au grand dam de l'assiette.

La voilure est facilement établie bien qu'il manque un petit palan pour raidir la drisse de foc et que les taquets du mât soient un peu petits. La tension du guindant de grand-voile se règle après tournage de la drisse en plaçant convenablement la ferrure de bôme sur son rail. La tension de la bordure est réglable avec taquet à mi-bôme. La tire des écoutes de foc est réglable grâce à un rail placé dans le passavant : elles font retour à leur winch par une poulie fixe placée en arrière de celui-ci et lui arrivent ainsi sous un angle constant, ce qui évite les chevauchements, et se tournent ensuite sur un taquet bien placé.

Barre d'écoute et curseur à galets permettent un bon contrôle de la grand-voile.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Ayant terminé ce tour de bord statique où nous avons apprécié une heureuse disposition générale, nous appareillons au moteur.

Tout se passe, en marche avant, comme si le moteur était fixe ; on dirige à la barre ; en marche arrière, le couple d'hélice est peu sensible, mais le freinage est modeste. L'installation est bien conçue, les commandes sont accessibles et la mécanique est discrète hormis quelques vibrations à certains régimes.

En ce qui concerne les performances sous voiles, l'Eridan ne nous a pas déçu, elles correspondent bien à ce qu'on attendait de cette jolie carène.

Par petit temps, la marche est convenable sans rien d'exceptionnel, ce qui est normal, car la surface de voilure est modérée. Un plus grand génois serait tentant pour les pays à petits airs. Au plus près, cap et vitesse sont flatteurs, l'équilibre à la barre est bon, mais il faut veiller à ne pas surcharger le cockpit et les coffres arrière, car le tableau est à fleur d'eau. Disons pourtant qu'il immerge moins facilement à gîte modérée.

L'Eridan est docile à sa barre à laquelle il obéit comme le ferait un gros bateau. On sent du « coup » et une certaine inertie qu'accentue peut-être un safran métallique un peu flexible.

Par brise plus fraîche, un bon 3, l'Eridan se trouve au mieux de ses possibilités. Il fait preuve d'une bonne raideur à la toile et après quelques tâtonnements pour trouver le meilleur réglage, génois bordé plat, grand-voile un peu ouverte, il nous a procuré énormément de plaisir au plus près.

Il semble avoir un angle de gîte idéal, aux environs de 20° où, les extrémités s'effaçant, il trouve une maniabilité assez extraordinaire. On peut, en l'y tenant, jouer sur le cap, pipant un peu dans les risées, faisant porter davantage dans les creux de vent, le mener avec autant de satisfaction qu'un dériveur. Il grimpe alors dans le vent très vite, et à un cap remarquable, l'équipage confortablement assis au rappel sur les larges hiloires du cockpit.

Le mât était-il de section trop faible, ou son gréement mal adapté, toujours est-il qu'à