

rechigne à border une telle surface. Les premiers virements de bord montrent la vanité de cette crainte. En effet, le Tabasco fait preuve d'un comportement de quillard assez typé. Le barreur a intérêt à virer de bord en souplesse profitant de l'erre importante de la coque. Pendant ce temps, l'équipier peut choquer et reborder le foc sans pratiquement utiliser les winches.

Le foc standard livré en série mesure 2 m² de moins et compte tenu du poids du bateau, convient surtout au plus près dans la brise. Son angle de tire beaucoup plus fermé permet un cap excellent. La grande barre d'écoute doit être utilisée avec ménagement au plus près, en raison de son efficacité et, jusqu'à quinze nœuds de vent, le curseur peut rester au centre sans que la barre ne devienne dure.

Il nous a semblé que par suite du poids élevé de la construction, la coque avait tendance à enfoncer un peu de l'arrière, le moteur étant rangé normalement dans son coffre. Dans cette position, l'équilibre de la carène n'est pas parfait et le bateau se comporte mieux, soit avec deux personnes à bord seulement, soit en demandant aux deux équipiers de se tenir sur l'avant du cockpit.

Malgré un accastillage de spi un peu faible, nous avons éprouvé beaucoup de plaisir à naviguer avec cette voilure, le barreur n'ayant aucun mal à contrôler le bateau, d'autant plus qu'il est possible de remonter légèrement la quille pour reculer le centre de dérive.

À toutes les allures, le Tabasco va vite, accélérant rapidement, sans qu'il soit possible de planer franchement par suite du poids de l'ensemble, on est très souvent en survitesse aux

allures portantes sans éprouver l'impression de courir les mêmes risques qu'en dériveur. De toute façon, le bateau ne chavire pas et si on le surtoile volontairement par vent fort, il se couche et vient vent debout, l'eau ne rentrant pas dans le cockpit.

Il faudra toutefois ne jamais oublier que démuné de pataras, un tel gréement demande à ce que l'écoute de grand'voile soit toujours un peu en traction pour tenir la tête du mât. C'est alors que la longueur de la barre d'écoute se révèle utile.

Au plus près dans la brise, le seul regret de l'équipage est l'absence de sangles citée plus haut, la coque passant vite avec un cap excellent par rapport aux bateaux de la même catégorie.

À moins d'un calme plat, le Tabasco naviguera donc le plus souvent à la voile comme un dériveur léger et le moteur pourra rester dans son coffre, même pour les manœuvres de port où la godille déplace très facilement cette coque bien profilée.

La dame de nage est un peu trop près du safran et nous l'aurions installée à bâbord du tableau, mais les godilleurs sont de plus en plus rares et beaucoup préféreront avoir la poignée d'un 6 ch arbre long à la bonne main.

Il s'en faut donc de très peu de chose pour que le Tabasco ne devienne une des unités les plus intéressantes dans son programme. Pour une fois, nous souhaitons une construction un peu plus légère qui mettrait encore plus en valeur les possibilités de la carène. Mais déjà actuellement, le Tabasco prouve qu'il est possible de combiner la sécurité et l'agrément de barre, et que le passage au voilier à cabine n'est pas forcément un purgatoire pour les barreaux de dériveur voulant pratiquer une navigation plus familiale.

Même les deux équipiers assis à l'avant, le tableau arrière est légèrement immergé.

Un équipage de trois personnes convient parfaitement à ce grand cockpit.

