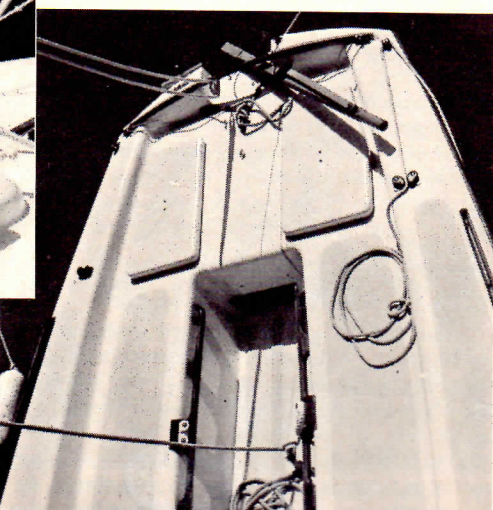
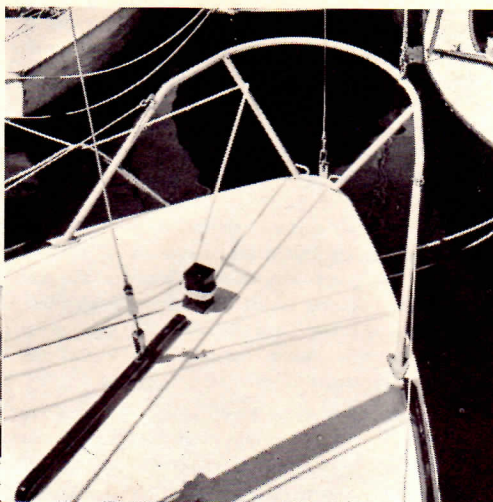
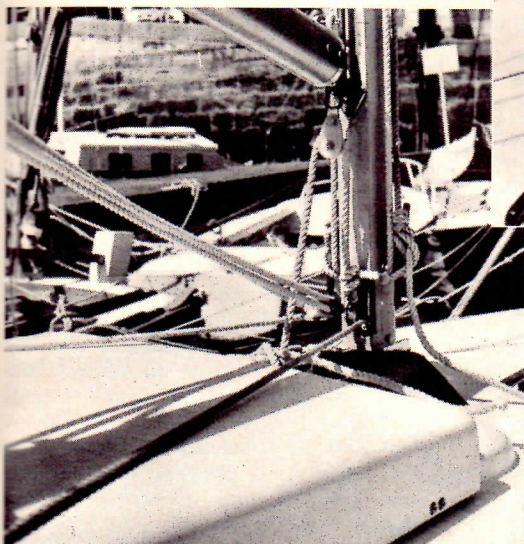


On est frappé par le soin qui a présidé à l'accastillage et à l'aménagement du pont. Tout est prévu pour manœuvrer de façon commode et sûre.

- en haut, à droite : la plage avant;
- en bas, à droite : le cockpit, les coffres et le puits à hors-bord sont fermés;
- ci-dessous : la bôme et le pied de mat.



celle-ci est d'une douceur remarquable. Elle serait donc particulièrement facile à transformer en barre automatique à girouette (voir l'article de J.-J. Herbulot, n° 44 (janvier 1962)).

Nous avons mentionné, tout à l'heure, que le Midship était moins voilé et un peu plus raide que certains de ses congénères. Il n'en faudrait pas déduire qu'il y aura beaucoup moins à adapter la voilure aux circonstances. La manœuvre de prise de ris, de changement de foc sera fréquente aussi. L'agrément, par petit temps, est à ce prix. Nous ne saurions mieux faire que citer en comparaison les homologues anglais de nos croiseurs côtiers : la voilure du Midship se retrouverait sur des croiseurs côtiers de 6 m de long, déplaçant un tiers de plus et portant deux fois plus de lest. Il faut dire que les côtes anglaises sont sensiblement plus ventées que les nôtres et que les jours où le Midship pourrait porter toute sa toile seraient plus rares que chez nous.

Si l'on navigue paisiblement, à gîte mo-

dérée, sans chercher à tirer le dernier carat du Midship, on commence la réduction de voilure en échangeant le génois contre le foc numéro 1, éventuellement le numéro 2, tout en laissant filer, peu à peu, sous le vent, le point de tire de la grande écoute, jusqu'au coin du tableau. Cela implique une certaine habileté du barreur qui devra ruser avec le vent, le serrant jusqu'à être presque en ralingue, car il ne gardera le contrôle du Midship, sans trop de barre, qu'à angle de gîte modéré.

En rentrant vers le port, lors d'une sortie d'essai, nous avons conservé plus de toile qu'il n'aurait été sage de le faire par une brise fraîchissant fort, parce que c'était au