



La silhouette de l'Eridan n'est pas agressive. L'ensemble est élégant. On remarquera la bonne largeur des passavants et le toit du roof bien dégagé.

Aux allures portantes, même sous spi, la vitesse, dérive relevée, est très bonne pour la longueur.

L'ARCHITECTE NOUS ECRIT :

En dessinant les plans de l'Eridan, dériveur lesté, conçu pour la croisière côtière, j'ai songé que l'intérêt qu'il présenterait pour l'usager serait d'autant plus grand que son tirant d'eau serait plus faible. La maniabilité en serait plus aisée et l'approche des côtes, comme les accostages, en seraient facilités d'autant.

Le bateau destiné à cette navigation particulière doit offrir un large confort au plaisancier. C'est dans ce souci que les dimensions du cockpit ont été arrêtées, sans avoir été obligé de sacrifier, ni même de négliger l'habitabilité, puisqu'il m'a été possible de disposer quatre couchettes de 1,90 m chacune.

Pour assurer la stabilité, je me suis résolu à fixer la largeur à 2,40 m. Il va sans dire que j'ai veillé à ne pas alourdir les lignes qui assurent l'élégance et permettent la vitesse.

Il est en effet indéniable que ce bateau doit être rapide et il le sera d'autant plus quand il sera mené par un équipage ayant déjà navigué sur des dériveurs.

Enfin, grâce à la fabrication de la coque et des superstructures en matière plastique, l'ensemble, tout en présentant une haute résistance, ne nécessite pratiquement pas d'entretien.

André CORNU

moteur, etc. C'est dire que tout aboutit fort naturellement autour ou en dessous du cockpit, qui reçoit aussi l'ensemble de l'équipage s'il fait beau.

Le plan de voilure, avec foc en tête de mât, est élégant et très modéré de proportions. La grand'voile est une vraie voile et le triangle avant, n'ayant concédé à aucun règlement de jauge, est d'une dimension qui n'impose pas un trop grand nombre de focs ni des winches ruineux.

Le mât en alliage léger est posé sur le roof, il est soutenu par un gréement très classique ancré sur des cadènes et des ferrures très sérieusement montées.



CONSTRUCTION

La construction stratifiée est réalisée en résine claire avec gel-coat teinté. Elle comporte deux grandes pièces principales, la coque, dont l'aileron fait partie comme le puits de dérive, et l'ensemble pont-roof. La jonction de ces deux éléments principaux s'opère au liston, à cheval sur une serre bauquière enrobée ensuite de stratifié.

Des surépaisseurs de stratifié sont prévues aux points devant encaisser des fatigues importantes.

Des cloisons partielles soudées viennent raidir l'ensemble et isoler à l'avant, un petit coqueron, à l'arrière, cinq coffres dont celui du moteur et soutiennent l'ensemble au niveau des cadènes. Des varangues supportent le plancher et raidissent les fonds et le puits.

De leur côté, les élongis de couchettes et la face des équipets contribuent à raidir longitudinalement le tout. Le lest est logé dans l'aileron qui contient une partie de la dérive.

DISPOSITION GENERALE

Le roof est assez avancé et laisse une très grande longueur entre la descente et le tableau.