

ses de fonte
ster. Le lest
eint mainte-
a été aussi
Mais cette
port puisque
e 0,75 m.

boulonné sur
tour de la
matériau que
rieurs, ainsi

de « mat »
plat sur le
du même
, à vrai dire
support aux

marconi. Sa
: 14 m², soit
e celle d'un
partie diffé-
et la grand-
c ne monte

NAUTIQUES

teau par des
alme à une
petit temps,
ormes qui lui
assez faible,
et se révèle
en sous son
mieux sous
on a intérêt
prendre un
e Noroit peut
égales d'ail-
a toile. Une
ouchain dans
ez fort pour
blique par sa
nnable. Cette
fait que les
ns le cockpit
. A vrai dire,
able de s'as-
de la filière
duire la toile,
era le Noroit.
s. Il nous a
brêt à réduire
nsuite. La ré-

partition des poids d'avant en arrière est également importante ; il faudra éviter de charger l'arrière et, au plus près, le bateau marche mieux avec un équipier sur le pontage avant, ou dans les couchettes avant, et deux dans le cockpit.

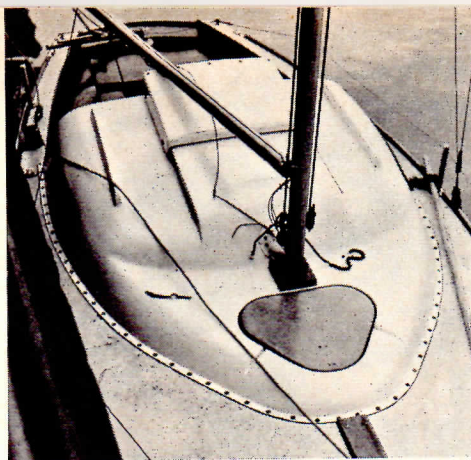
La coque se comporte bien à la mer. Au plus près, elle ne mouille pas. Même dans un méchant clapot de vent contre courant, l'eau ne monte pratiquement jamais sur le pont. Le bateau est « bien suspendu », il passe en douceur dans les vagues sans taper ni heurter à la mer. Par mer de travers, il soulage bien et avale sous son bouchain des vagues de taille déjà respectable. Au vent arrière, si la coque lève très bien, nous avons trouvé qu'elle manquait un peu de stabilité de route, et par vent frais de l'arrière nous avons fait des embardées, jamais dangereuses mais qui ont pu nous empêcher de passer en survitesse. Un petit aileron à l'arrière, devant le safran, améliorerait peut-être les choses, sans diminuer beaucoup les qualités évolutives du bateau.

Cette évolutivité est actuellement excellente. Et les manœuvres de port à la voile ne posent pas de problème. Le Noroit vire comme un dériveur.

Donc, tout en étant rapide par vent léger, ce bateau se comporte bien par temps frais et par un vent de force 6, par exemple, nous avons été aussi vite que des bateaux nettement plus grands, tout en dérivant un peu plus qu'eux, bien sûr.

SECURITE ET ACCASTILLAGE

Le dessous des couchettes, tant celles de l'avant que celles de l'arrière, étant rempli de polystyrène expansé, le Noroit est ainsi rendu insubmersible ; son lest le rendant inchavirable, c'est donc un bateau sûr. Le cockpit est confortable et sera peut-être considéré comme trop grand pour le GCL. Il s'étend, en effet, depuis le rouf jusqu'au tableau. Les banquettes sont très larges, ce qui sera apprécié en promenade ou en pêche. Mais comme elles se vident très facilement par l'échancrure du tableau (où passe la barre), on peut admettre que du point de vue sécurité le cockpit envahissable est petit. Il est, bien sûr, étanche et auto-videur et se vide par ses deux angles arrière. Seule, l'étroitesse des plats-bords peut faire embarquer un peu d'eau si on se laisse surprendre



Le capot ouvrant au pied du mât est remplacé par un panneau translucide qui possède le grand avantage d'être étanche. On pourrait seulement souhaiter en Méditerranée un aérateur efficace.

par une risée. Celle-ci s'évacue très rapidement d'ailleurs. A l'arrière du cockpit, on trouve un vaste coffre où, en plus des défenses et des amarres, on doit pouvoir loger un petit hors-bord.

Du point de vue accastillage, plusieurs bonnes choses : les taquets (4 en tout) sont boulonnés ; il existe une barre d'écoute réglable ; la bôme du modèle que nous avons essayé était une bôme standard Marco-Polo munie de deux violons de ris. Les barres de flèche — qui avaient causé quelques ennuis sur les premiers modèles — sont maintenant très bien conçues. Alors que les premières étaient simplement courbées afin d'écarter vers l'arrière les galhaubans, elles sont actuellement articulées, ce qui est infiniment plus rationnel.

Quelques critiques : il n'y a que deux filoirs de foc ; cette critique n'est pas importante, car on peut admettre que le constructeur livre son bateau avec un accastillage succinct pour permettre à chacun de l'équiper comme il l'entend. Par contre, le taquet d'amarrage avant est trop petit, et nous regrettons l'absence de taquet d'amarrage arrière. On ne dispose que de ceux de grande écoute. Or, il peut arriver qu'un bateau soit surpris, dans un mouillage exposé, par un coup de vent, et tout alors dépendra de la solidité des points d'amarrage. Et, à notre avis, rien ne vaudra jamais une solide bitte d'amarrage.

CONFORT ET HABITABILITE

La cabine du Noroit est très vaste pour un bateau de cette dimension. Il n'y a ni