

châin, relativement doux, donne un bon tasse section assez reculée dont le bou- soulageant bien, elle évolue vers une ma- vers le pied, mais bien évassés pour donner tant de couples avant assez en V, gonflés La carène elle-même est assez fine. Par- gance, sans... rallonger la coque. assez inclinée pour avoir une certaine élé- que rectiligne jusqu'à la flottaison, est juste démolage facile de la coque. L'étrave, pres- ce qu'il faut de pente pour permettre un plan, est presque vertical et ne présente que simple expression, le tableau, cintré dans le Les élanements sont réduits à leur plus tout traditionnel des petits croiseurs.

assure un maximum de hauteur sous le pont en avant du roof pour donner accès au pied des couchettes et au coqueron avant, fourre- tout traditionnel des petits croiseurs. Les élanements sont réduits à leur plus simple expression, le tableau, cintré dans le plan, est presque vertical et ne présente que ce qu'il faut de pente pour permettre un démolage facile de la coque. L'étrave, pres- que rectiligne jusqu'à la flottaison, est juste assez inclinée pour avoir une certaine élé- gance, sans... rallonger la coque. La carène elle-même est assez fine. Par- tant de couples avant assez en V, gonflés vers le pied, mais bien évassés pour donner une bonne surface de pont à une coque- soulageant bien, elle évolue vers une ma- tasse section assez reculée dont le bou- châin, relativement doux, donne un bon

biement en arrière du roof. Dervin avait doté le Grand Large d'un élanement arrière assez important pour une coque de cette longueur. La carène du Midship ne porte pas trace d'une de ces solutions. L'architecte a adopté celle qu'il a mise au point sur le Corsaire Jog, et, situant un alle- ron fixe devant le safran du gouvernail pour replacer correctement le centre de dérive, il a pu avancer sensiblement l'aileron porte- lest.

La courbe est inversée, les élanements réduits au minimum. La carène elle-même est assez fine, la matresse section étant sensiblement avancée.



déplacement du centre de carène aux petits angles de gîte. La coulee est longue et belle pour une coque aussi courte, et le tableau plus étroit que ceux auxquels l'architecte nous avait accoutumés précédemment, vient raser la flottaison. Les petits croiseurs côtiers posent toujours à l'architecte un problème épineux : leur arrière est presque congénitalement sur- chargé dès qu'il fait beau : les coquerons et coffres sont bourrés de matériel, et tout l'équipage vient y ajouter son poids. Pour le Corsaire, J.-J. Herbulot avait reculé le centre de carène dont le maître creux, comme le maître bau, se trouvaient sensi-

Le Midship est une version très élégante et étudiée du petit croiseur côtier. Jean-Jac- ques Herbulot parait y avoir accumulé toute son expérience dans la solution des problè- mes particuliers au genre, et nous trouvons à son bord de multiples « astuces » qui faci- litent grandement la manœuvre et la vie à bord. Tout tombe bien sous la main et l'on n'aura besoin que d'un temps minime d'adaptation pour se sentir à son aise et manoeuvrer. La courbe inversée du Midship, caracté- ristique des créations de son architecte,

CONCEPTION GENERALE