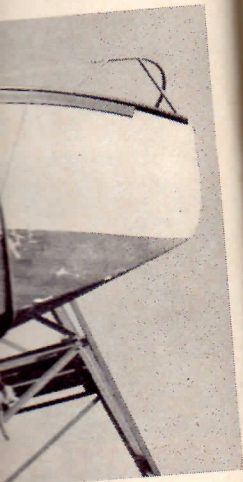


carène aux petits
est longue et belle
te, et le tableau,
quels l'architecte
cédemment, vient

rs posent toujours
e épineux : leur
génétalement sur-
: les coquerons et
matériel, et tout
r son poids.

erbulot avait reculé
at le maître creux,
ne trouvaient sensi-



... fine, la maîtresse section
dérive, l'aileron porte-lest

du roof. Dervin avait
d'un élanement arrière
ur une coque de cette
e du Midship ne porte
ces solutions.

pté celle qu'il a mise au
e Jog, et, situant un aile-
safran du gouvernail pour
ent le centre de dérive, il
siblement l'aileron porte-

osition intérieure poussera
rs à utiliser à la mer les
dont la tête, se trouvant
niveau du centre de gra-
que le minimum d'inclina-
maximum de la carène y
ent. Nous pensons ici au
isanciers, à notre connais-

ances, naviguent de nuit sur des bateaux
de cette taille !

Plus de quille-dérive, cette fois, le tirant
d'eau est porté par un aileron fixe à 0,80 m
au lieu des 0,55 m du Corsaire ; on y gagne
une simplification de construction et un peu
plus de raideur à la toile, au prix de petits
inconvenients : l'échouage nécessite des
béquilles, le départ d'une plage imposera
de se mouiller davantage ou d'avoir une
petite annexe, ce qui n'est plus un problème
tout à fait insoluble, grâce aux progrès
qu'ont réalisés les constructeurs d'embarca-
tions pneumatiques.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Depuis le Corsaire, leur ancêtre à tous,
les petits croiseurs côtiers français sont sur-
veillés. C'est, à notre avis, une sage mesure
pour deux raisons.

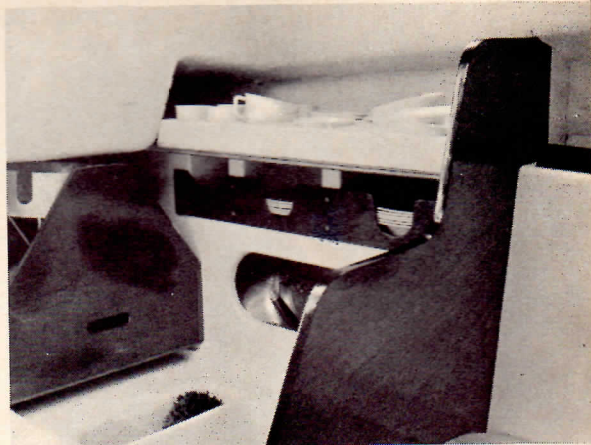
Tout d'abord, cette voilure importante les
rend agréables par le beau temps qui est
le leur. Elle donne ensuite aux néophytes,
qui en sont souvent propriétaires, l'impres-
sion d'être en perdition par des temps où ils
ne courent aucun danger réel et les oblige
ainsi à apprendre la manœuvre des prises
de ris et des changements de focs, alors
que leur « sauvetage » ne pose pas de gros
problèmes.

Le Midship est pourtant relativement
moins voilé que ses congénères : sous voi-
lure normale il porte un bon mètre carré
de moins que le Corsaire ou le Tiburon,
par exemple.

Une surface mouillée réduite et la dispo-
sition de la voilure haute et étroite, avec
un triangle avant important font que la
différence est peu sensible par petit temps,
surtout au plus près, où le Midship se com-
porte remarquablement.

Il se trouve à son meilleur avantage par
des brises plus établies, où sa plus grande
raideur à la toile et sa coulée plus longue
lui permettent d'atteindre des vitesses rela-
tives plus élevées. La disposition de sa voi-
lure très élancée, comme celle des manœuvres
qui en assurent un contrôle excellent,
lui donnent alors de grandes possibilités
entre des mains compétentes.

L'équilibre sous voiles est bon : voilure
réglée, on peut lâcher la barre par petit
temps en jouant à peine avec les écoute.
Barre amarrée, il nous a été impossible



La cuisine est ingénieuse : réchaud suspendu à la cardan
sur un tiroir qui s'engage sous la banquette du cockpit
dégageant par-dessous un évier en plastique, des cases de
rangement suffisantes et un espace accessible sous le cockpit.

d'obtenir un équilibre satisfaisant, sauf par
brise plus établie.

Il faut souligner que ce réglage n'est
valable de toute façon que tant que rien
n'est déplacé à bord. Il serait impossible à
un solitaire de quitter le cockpit sans dévier
sérieusement de son cap, car le Midship
réagit très vite à tout changement de l'as-
siette ou de la gîte.

En revanche, aux angles de gîte normaux,
il est extrêmement docile à la barre et

Le poste avant. La couchette double est bordée de nombreux
équipets. La pointe-avant offre le "fourre-tout" traditionnel
des petits croiseurs.

