

bit effectivement
en toute fran-
ais, ce que nous
l'ensemble, le

demandent à
s aurons l'occa-
mpression reçue
est rapide, très
es, docile, sain
tard seulement,
er à un bateau
déplacement en

donne de nous
en déduise pas
ar la course en
cette faiblesse

ment on déter-
à donner à un
disant qu'il faut
qui assure une
mps », à l'aide
ent pas le rap-
u. Les croiseurs
our être agréa-
e façon, en rai-
ffet d'échelle »,
s assez vite et
lémentaire n'y
Liberté n'aurait
davantage de
accroché à un

rd d'un Liberté,
mpression d'ar-
solide ». Plus
a légèreté très
tenu de son

ue à vide, par
une impression
rapide, bonne
ilité extrême à
nduire avec un
rd, ce qui fait
nous avons vu
t le monde en
eurs, faute de
à très bien se
t que la gîte
fran de l'eau,
tant bien dans
ise avait levé,
e tout bateau
llures étaient

rapides, le bateau levant bien à la lame, aspergeant joyeusement notre équipe. Le retour nous a permis d'encaisser un bon grain, grand largue et, dans nos dispositions sportives, nous avons tenu « mordicus » à très grande allure... Le Liberté à lège passe gentiment en transition et, par moment, nous avons décollé comme un dériveur.

C'était de la conduite athlétique, pas du tout dans l'esprit du bateau. Pour tout dire, nous avons hésité à vous relater cette péripétie. Si elle permet de mettre en relief les possibilités de vitesse de la coque, elle nous oblige à avouer que nous avons pris des risques, dont nous nous efforçons d'écarter nos lecteurs.

Dans ce cas particulier nous doutons que la mâture aurait résisté à une claque très violente, si le bateau avait été plus chargé.

En des circonstances plus habituelles, en croisière, avec un armement et un équipement normaux, le Liberté reste amusant, marin et rapide quoique assagi, mais il n'aurait pu tenir ainsi sous toute sa voile, comme cette fois-là où trois « solides » en rappel lui ont permis de passer.

Avec un chargement judicieusement disposé, les poids lourds dans les fonds, il paraîtrait presque raide à la toile pour un bateau de sa catégorie, tenant et remontant facilement au vent dans un clapot formé, l'eau à la lisse, demandant alors pas mal de barre sans que celle-ci devienne dure, même si on le soulage en laissant filer complètement sous le vent le point de tire de la grand-voile, sans choquer l'écoute de foc.

Comme tous les bateaux légers, relativement larges et peu puissants, il ne faut chercher le près serré que par une mer plate et arriver de quelques degrés dès que le clapot se forme.

Aux allures arrivées, par belle brise, même si la mer fait rouler le Liberté, on en conserve un contrôle excellent.

Aux angles de gîte moyens — 20 à 25° — sont ce qui lui convient le mieux — le Liberté est toujours parfaitement docile, quelle que soit la voilure portée. On retrouve la même sensation de barre sous génois, pleine grand-voile ou au premier ris, sous foc numéro 1 et grand-voile au premier ou deuxième ris, ou bas ris et sous tourmentin, de force 1 à près de 6.

Si les voiles sont bien établies, c'est-à-dire si l'on sait bien prendre ses ris (ce qui est

facile mais pas toujours bien connu), on continue à faire son bonhomme de chemin par brise fraîche. La cape sous tourmentin et bas ris est assez facilement tenue, sans dérive, barre amarrée dessous. On voit que le Liberté est assez plaisant.

CONFORT ET AGREMENT

Nous ne décrivons pas en détail les aménagements du Liberté, ni ne les commentons longuement. Que le lecteur se reporte à notre numéro 44, décrivant le Pacha, dont le plan d'aménagement est identique. Les plans joints sont, de toute façon, très clairs. Disons simplement qu'ils sont très spacieux et donnent le maximum de confort qu'on puisse trouver dans une coque où l'on n'a pas la hauteur sous barrots. La construction en bois permet facilement à un propriétaire qui en a le goût de compléter à sa convenance, par des détails personnels, le cadre général très bien conçu qui lui est fourni.

La différence d'espace entre les croiseurs de 5,50 m à 5,75 m et ceux de cette classe,

Le bateau lève bien à la lame et se comporte brillamment dans une brise déjà établie.

