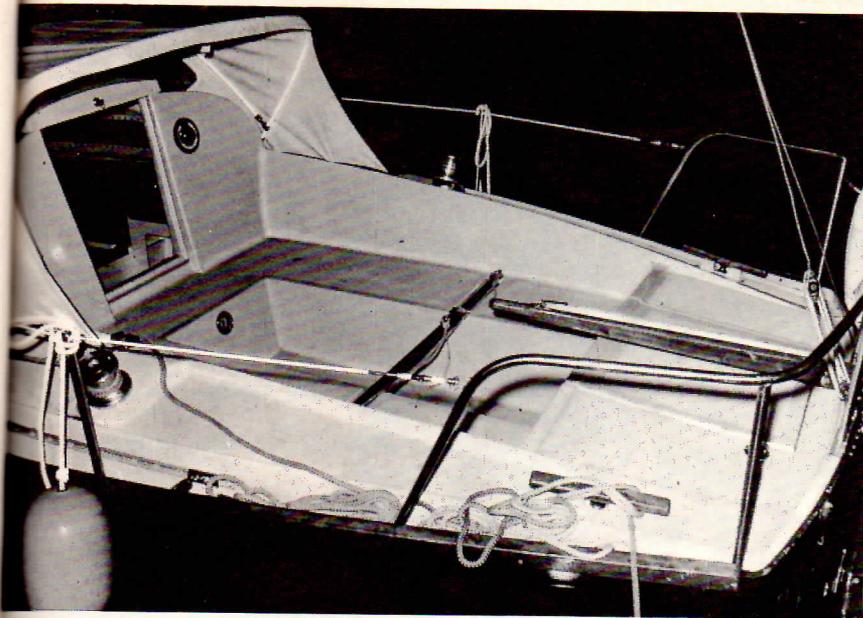


œil sur...



Le cockpit. On remarque à l'arrière le coffre qui dissimule le moteur.

ous spi le bateau se ré-
le extrêmement rapide.

ut

Charles de MARS.

possibilité d'effectuer
tant en Méditerranée
0 milles.

classique, le Scout
. La longueur tout
mètres par suppres-
e Scout se termine
sur lequel est sus-
emps le maître-bau
0 m contre 2,45 m),
u plus généreux et
tièrement redessinés
cabine aussi remar-
tait exigüé dans la
sous le roof s'est
à 1,55 m. Grâce
te (en option), on
urface du plancher,
1,80 m.

diffié : le grément
remplacé par un
autant diminuer la
m2 (contre 20 m2)

avec le foc de route et près de 30 m2 avec le génois (en option).

Par contre, le tirant d'eau (1,05 m), le poids total (1 200 kg), le lest (480 kg) et la longueur de flottaison (5,35 m) sont restés inchangés.

Le bateau que nous avons utilisé avait été construit par Quéré à La Rochelle à partir des éléments plastiques (coque, pont et contre-moulage) réalisés par Cormorant. Disons tout de suite que sur le plan de la qualité des matériaux, de la solidité de l'ensemble, du sérieux de l'accastillage et du grément, le Scout échappe à toute critique. Durant tout le temps que nous avons navigué à son bord et parfois dans des conditions de mer et de vent difficiles, nous n'avons pas enregistré la moindre avarie et n'avons à aucun moment été conduits à modifier ou compléter les manœuvres dont nous disposons. La finition est en tout point remarquable par rapport au prix du bateau. Seule la face intérieure au roof gagnerait à être moins rugueuse mais, encore une fois, si on se réfère au prix, il est difficile de demander beaucoup mieux. Il est vrai que la réputation des chantiers Quéré n'est plus à faire. Les Scouts qui sortiront d'autres mains, toujours à partir des beaux moulages réalisés par Cormorant, seront-ils aussi parfaits ? Nous ne le saurons que plus tard.

Un petit détail cependant, qui a son importance : l'étanchéité du capot avant est douteuse. Il suffirait sans doute de prévoir un bourrelet de caoutchouc plus important.

Les capacités de rangement du bateau sont telles qu'on risque, en croisière, d'avoir tendance à le surcharger, ce qui ne manquera pas de nuire à ses performances. A l'avant un vaste puits à mouillage peut aisément contenir (outre l'ancre,



Le nouveau dessin du roof et du pont a permis d'augmenter l'habitabilité tout en respectant l'espace extérieur.