

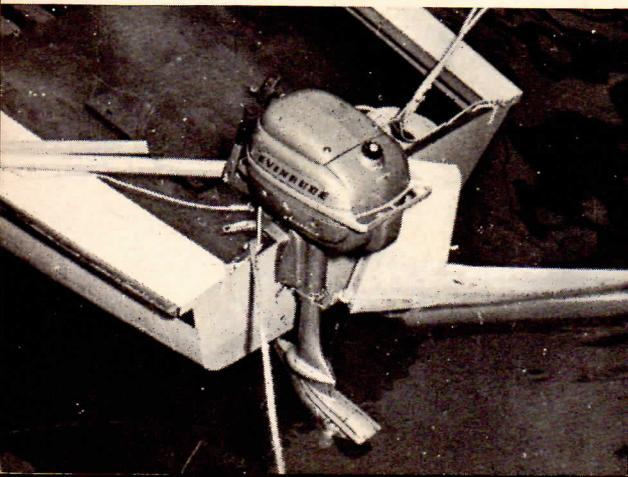
sine peut fort bien, au mouillage, être faite dans le cockpit.

SÉCURITÉ ET ACCASTILLAGE

Malgré son lest, il nous paraît difficile de considérer le Maraudeur comme absolument inchavirable. A la vérité, ce lest est là pour faciliter dans une large mesure le rappel et rendre le séjour à bord plus confortable. Ce programme est parfaitement rempli et, en fait, il faudrait accomplir une bien grosse maladresse pour coucher momentanément la voilure dans l'eau. Par ailleurs, le dessous des couchettes contient un important volume de polystyrène expansé tandis que l'arrière du cockpit constitue un très grand caisson étanche, le tout assurant l'insubmersibilité de l'ensemble du bateau.

En ce qui concerne l'accastillage, nous avons été surpris par la « souplesse » du roof en matière plastique dont l'épaisseur pourrait aisément être jugée insuffisante. Dans le même ordre d'idées, l'intérieur du roof gagnerait à être revêtu d'un flochage quelconque qui empêcherait une désagréable condensation de s'écouler sur les dormeurs.

D'autre part, et bien qu'il soit rarement nécessaire d'aller sur l'avant, la peinture



La cabine et ses deux couchettes.

merveilleusement lisse du pont ne nous paraît pas présenter une adhérence suffisante. La présentation est un louable souci, mais elle ne doit pas aller à l'encontre des exigences de la sécurité qui serait d'ailleurs encore augmentée si le roof était pourvu de deux mains courantes latérales. Comme nous l'avons signalé plus haut, le foc à rouleau permet de ramasser la toile à l'avant sans quitter le cockpit, grâce à une drisse de rouleau qui vient se frapper sur un taquet situé sur le roof. Il n'existe donc pas de drisse de foc et la drisse de grand-voile passe sur une poulie placée au pied du mât pour arriver sur le second taquet du roof. On peut donc amener la grand-voile du cockpit mais pour l'établir, il est nécessaire d'aller jusqu'au mât pour aider la ralingue à s'engager dans la rainure. Par ailleurs, il arrive que la drisse du rouleau de foc sorte de sa gorge et cet inconvénient pourra parfois constituer un danger. Il n'existe pas de puits à chaîne, mais le poids du bateau permet de mouiller aisément avec un bout et un grappin.

CONCLUSION

Le Maraudeur verra peut-être la naissance d'un nouveau genre de croisière qui, par rapport à la croisière classique, sera l'équivalent du bivouac en haute montagne comparé au camping de plaine. L'avenir dira s'il existe un public prêt à se laisser convaincre par les incontestables attraits d'une formule en laquelle, personnellement, nous croyons fermement. Il est aussi agréable de suivre la côte que de croiser au large, mais il est certes plus facile de naviguer ainsi avec une embarcation ultra-légère pouvant se faufiler entre les cailloux.

Avantage supplémentaire, ce bateau peut être facilement amené à pied d'œuvre en remorque derrière une voiture quelconque grâce à un poids qui ne dépasse guère 200 kg. Et son prix, remorque comprise, n'atteint pas 350 000 F avec une voilure en Tergal. En définitive, le Maraudeur devrait rencontrer un grand succès, aussi bien auprès des campeurs que des promeneurs. Dans le préambule à cette étude, nous avons ironisé en nous demandant si le Maraudeur pourrait créer son public : nous croyons qu'il y parviendra car si, jusqu'à présent, seule une faible minorité avait songé à une sorte de vagabondage nautique, un large public devrait très vite se décider à réaliser un rêve de jeunesse jusqu'ici inaccessible.

Maraudeur équipé de moteur H.B.