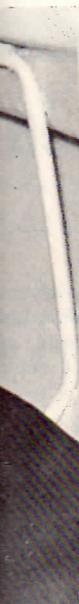


de la cabine
le puits de
chaque côté
ngement. Ce-
comporte des
une cuvette
plastique et
On peut re-
les matelas
été encochés
du puits de
mettant ainsi

du plan cou-
t l'arceau mé-
tation du mât.



plus délicat,
t.

est bloqué
tourniquets
ille le capot
ède très faci-
de drisse et,
inutile d'aller
ou s'amarrer.

possible de
is l'étroitesse
certaine sou-
trop engoncé
s, pour notre
uvent par le
par les élé-
raissent pas

Nous avons effectué quelques sorties avec un armement de croisière : un moteur de 3 ch dans le coffre tribord, jerrican, grappin, défenses, cordages à bâbord, une trentaine de kilos de matériel sur l'avant de la plate-forme. D'autres fois, nous avons cherché davantage à juger les performances extrêmes du Maraudeur pour la régates en éliminant toute surcharge — on trouvera ci-après le résumé de nos impressions.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

L'appareillage est particulièrement facile, il se résume à préparer la seule grand-voile, ce qui peut se faire de la descente puisque le foc reste ferlé sur son tube, placer le gouvernail dont la barre rigide passée sous la barre d'écoute assurera la tenue à poste en toutes circonstances, même chaviré, placer le moteur sur le tableau, ce qui est facile puisque l'on peut s'appuyer sur la barre d'écoute, envoyer l'équipier sur l'avant pour larguer et déborder, descendre le safran en tirant sur son brin, la dérive en larguant le sien, enfin dérouler le foc en veillant à maintenir tendu le cordage qui assure l'enroulement (sinon tout s'emmêle au pied de l'étai).

Pour notre première sortie, la brise venait de terre, vacillante à l'abri des maisons, et nous avons dû empanner plusieurs fois pour sortir du bassin. Le cockpit s'avère très spacieux, et confortable la position assise sur les sièges. Mais, à moins que les deux équipiers (lourds) ne se collent contre le roof, le Maraudeur paraît « acculé » comme le montrait un peu d'eau s'infiltrant dans les trappes de vidange presque étanches.

Nos sacs renvoyés à l'extrême avant dégageaient les trappes et permettaient de les ouvrir pour avoir un contrôle visuel de l'assiette. Malgré nos 180 kg d'équipage, le bateau s'est retrouvé dans ses lignes dès que le moteur, inutile, eut regagné son caisson à tribord. Notons, en passant, que ces caissons que l'on peut condamner au cadenas, peuvent recevoir facilement les moteurs courants de 3 et 4 ch.

Par petit temps, à faible vitesse, on traîne encore un peu d'eau, à moins que l'équipier ne s'avance très sensiblement, se collant au roof en face du barreur, ou se calant confortablement debout dans la descente.

On est bien assis dans le cockpit, sur les banquettes ou sur le passavant qui les surplombe ; on peut même s'allonger presque à l'aise sur les banquettes. La marche au plus près est très correcte tant en vitesse qu'en cap. Si l'on veut tirer le maximum du bateau il faut, partant du foc, déployé et bien bordé (presque un génois), chercher la position de grand-voile qui correspond au temps. Il faudra régler soigneusement la position du curseur et bien border l'écoute qui assure la raideur de l'étai



Le gréement d'origine a perdu ses barres de flèche rigides pour des cordes à piano tirantes et un losange a été ajouté. La qualité des voiles pourrait facilement être améliorée.

avant et empêche la chute de la grand-voile de déverser.

Le Maraudeur peut se mener comme un dériveur, en sentant à la barre les variations de la brise, loffant ou abattant pour maintenir l'angle de gîte et l'on regrette le mauvais emplacement des taquets d'écoute de grand-voile.

Par brise fraîche, on regrettera aussi que le curseur sur rail ne coulisse pas en charge, car il est impossible de soulager en ouvrant la grand-voile autrement qu'en choquant l'écoute, ce qui, mollissant d'abord l'étai avant, remplit davantage le foc et aboutit à charger le bateau car à ce moment, seule la bordure et la chute restent raidies par la tension de l'écoute.

Citons aussi pour ce style de conduite un petit inconvénient du guindant tubulaire : il