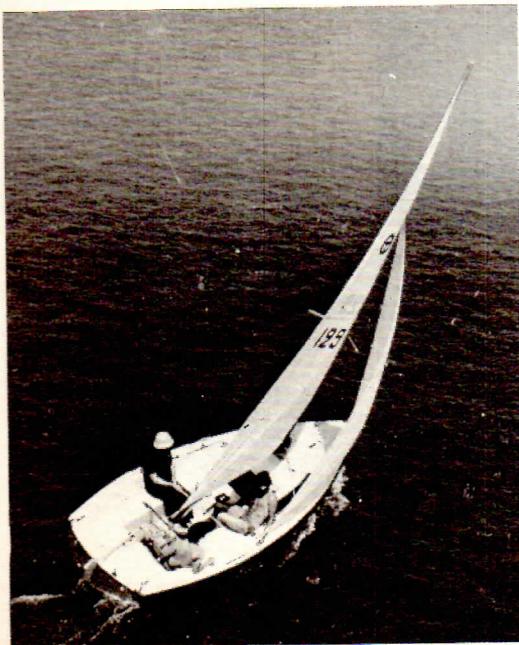


avec ses deux longs caissons longitudinaux encadrés d'hiloires larges très confortables au rappel. Mais ils remarqueront certainement l'absence de sangles que la plupart des constructeurs se refusent à monter sur ce genre de bateau pour ne pas effrayer une clientèle non sportive. Nous avons sur ce point une vue diamétralement opposée car la sangle est un élément de confort et de sécurité, surtout pour les plaisanciers qui n'ont plus toute l'agilité de la jeunesse.

Ce point de détail mis à part, le Tabasco fait beaucoup plus gros que sa longueur effective et nous avons été très surpris de constater que la coque ne dépassait pas 5,20 m. Cette impression provient probablement de la taille du cockpit et de la générosité des francs-bords, mais également de la rigidité de la construction. Le chantier semble utiliser des échantillonnages surabondants si l'on en juge d'après certains endroits comme les tranches des contremoules de roof. Leur épaisseur est celle d'une coque déjà solide. Dans ces conditions, ceci ajouté avec un raidissage presque général à mousse de polyuréthane, il est possible de sauter sur le pont ou dans le cockpit sans observer le moindre fléchissement. Le devis de poids initial semble d'ailleurs avoir été largement dépassé et dans sa catégorie le Tabasco peut donc être considéré comme un déplacement lourd. Il se distingue également par le soin de sa conception qui se traduit par de nombreux raffinements de détail inhabituels sur des unités de cette taille.

Citons pêle-mêle : le contremoulage complet

Cette formule de quillard léger permet de pratiquer la voile avec une bonne décontraction.



Grâce à son lest profond, le Tabasco supporte très facilement le spi, et l'équipage n'est pas forcément au rappel.

de la cabine, le berceau pour le repos du moteur dans le coffre arrière ou le rangement de la porte de cabine à l'intérieur du capot d'entrée. Il ne faut pas oublier le système de relevage de la quille très bien étudié avec une manivelle à poste à l'avant du cockpit, la quille relevable n'étant un avantage que dans la mesure où sa manœuvre ne pose pas de problème.

#### PERFORMANCES - QUALITES MARINES

A l'embarquement, le Tabasco réagit sous le poids, mais se cale à une gîte modérée. Il est évidemment préférable que la quille soit basse, bien que cela ne soit pas indispensable en raison de la stabilité de formes.

La coque supporte également sans difficulté le passage d'un équipier vers l'avant pour installer le foc en place. En dehors de cela, toutes les manœuvres sur le mât peuvent se faire avec le focquier debout dans la cabine, le capot étant complètement enlevé. La bôme coulisse sur un rail fixé au mât, et pour conserver une bonne efficacité au hale-bas, il est bon de hisser la grand'voile au maximum, sinon l'angle de tire est un peu trop faible. Ce système coulissant évite le recours à un winch pour l'étauage de la grand'voile. La drisse de foc exige en revanche une certaine force bien que le taquet soit d'un dessin efficace.

Nous n'avons pas tellement aimé le système de réduction par rouleau ni le croc en bout de bôme qui ne permet pas de régler facilement la tension de la base de la grand'voile, élément pourtant essentiel sur un petit bateau racé comme celui-ci.

Jusqu'à la force 3-4, il est préférable d'envoyer le génois, à moins que l'équipier ne

Suite page 91