

ée. Si le  
orte main-  
r du roof  
pèse pas  
i dépasse  
st discret.  
équilibrant  
élégante  
bien dans  
ement in-  
t près de  
tête par  
retrait de  
out à fait  
ns et deux  
niveau de  
», un faux

reuse que  
panneaux  
vrillés sur  
peu plus  
plus. La  
balancée  
e.

étrave en  
elle reste  
Corvette  
cette cou-  
est com-  
pourcen-  
en charge  
ce lest est  
le tirant  
é de deux  
le part et  
tre-plaqué,  
entre deux  
à travers  
te formule  
tant plus  
dit, qu'un  
rtante, elle  
facilement  
la croisière  
les épreu-

eron porte-  
ensemble  
avons vu  
a Frégate :  
quel peut  
ixe (Gota)  
ur le ba-  
enant l'ex-  
iran égale-

La jaumière verticale traverse la coque en arrière de la cloison qui sépare la cabine arrière du coqueron, la barre se déplaçant au-dessus du roof et du capot arrière.

Le coqueron arrière peut être équipé d'un puits pour un moteur hors bord, installé à poste fixe.

Les aménagements constituent la carcasse transversale du Brick qui est monté sur sept cloisons fixes en contre-plaqué, et deux demi-cloisons plus ou moins échancrées. De l'arrière à l'avant, on trouve successivement : le tableau, la cloison qui le sépare de la cabine arrière, celle qui sépare celle-ci du cockpit, celle qui ferme le carré, deux demi-cloisons qui limitent, à l'arrière du carré, la cuisine et la table à cartes des têtes de couchettes, une forte cloison qui supporte l'emplanture, une autre cloison qui sépare les aménagements du vaste coqueron avant et une dernière au niveau de la bitte. Raidie, de plus, par les étagères, allongé de couchettes et du cockpit, on peut dire que la coque du Brick, bordée en contre-plaqué marine de 12 mm sur des pièces maîtresses suffisantes, est robuste et bien liée, malgré un poids assez modeste.

#### PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Le Brick porte une voilure assez importante et, si on se réfère à la Corvette, cette différence est très sensible, d'autant plus que la coque est plus en V jusqu'au tableau qui se dégage bien et la marche par petit temps est très correcte. Le Brick est docile à la barre et possède un rayon de giration assez court qui facilite les manœuvres dans les ports.

Au cours de nos sorties, nous avons participé à de petites épreuves réservées aux croiseurs et ne nous sommes jamais trouvés handicapés en face d'unités de taille voisine. Le Brick n'est plus, comme la Corvette, un bateau lent qui se fait presque toujours laisser en arrière, les aménagements confortables dont nous parlerons tout à l'heure, sont enveloppés dans une coque qui marche bien, à toutes les allures.

Le cap tenu au plus près est très correct, de même que la vitesse, et le passage dans le clapot est bon. Le matériel de manœuvre dont nous disposions n'était pas tout à fait celui qui était prévu au plan : nous disposions d'une grande barre d'écoute traversant tout le cockpit, et la bôme était contrôlée par son milieu ; il y avait sur le pavois une bande métallique comportant



La voilure du Brick est déjà importante. Aussi ne faut-il pas hésiter à prendre rapidement un ris pour éviter que la gîte ne s'accroisse et que le bateau ne devienne trop ardent. Le cockpit est agréable et bien protégé, comme on peut en juger sur la photographie ci-dessus.

