

Si la brise fraîchit, il est possible de réduire le poids de la voilure en filant plus loin sous le vent le point de tête de la grand-voile, puis en roulant partiellement le foc, et ensuite la grand-voile, mais on perd alors le bénéfice du très efficace, du fait de la faible hauteur de la bôme au-dessus du roof. Foc roulé complètement, avec quelques tours de rouleau à la grand-voile et la dérive à moitié relevée, on

se résigne à laisser un peu gîter le bateau. Par contre, dès que l'on a pu choquer les écoutes, la vitesse augmente vite et, dès le petit largue, la dérive peut être partiellement remontée — on y gagne un meilleur équilibre à la barre qu'avant. En l'absence de sangles, on

écoutes, la vitesse augmente vite et, dès le petit largue, la dérive peut être partiellement remontée — on y gagne un meilleur équilibre à la barre qu'avant. En l'absence de sangles, on

On est généralement perdant à vouloir trop serrer sur le Maraudeur : outre que le guindant plan de dérive paraît médiocre aux faibles vitesses.

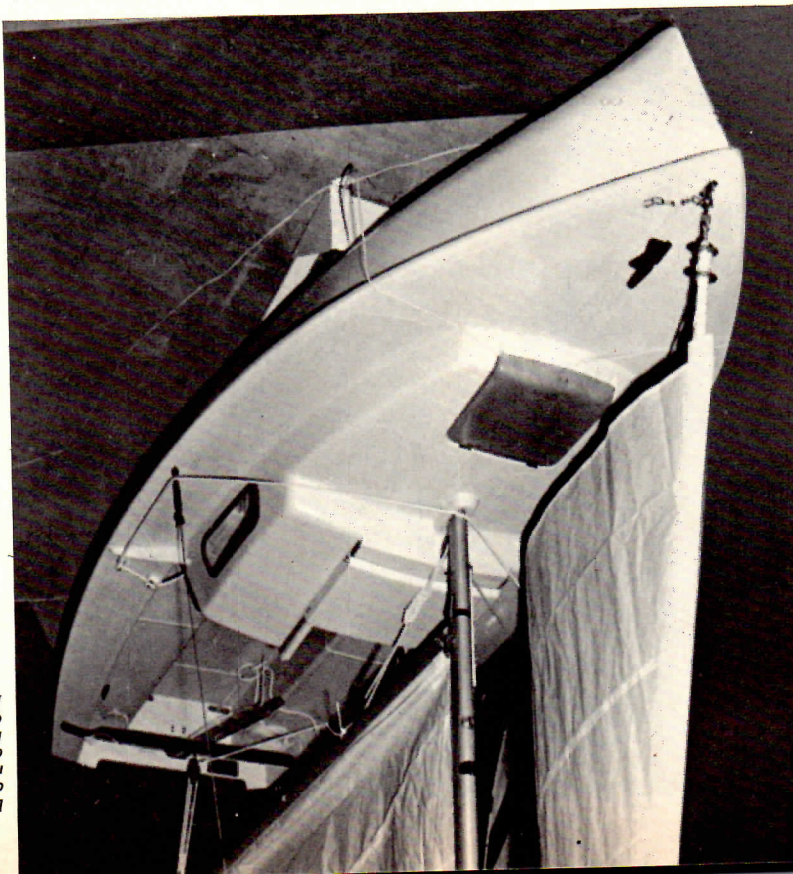
qui oblige bientôt à laisser abattre. Par contre, dans certains clapots courts, surtout s'ils sont creux, il fossé avec une belle énergie lui permet de ne pas s'y laisser trop freiner. Le petit clapot est favorisé par son poids qui que le régatter. Le passage du Maraudeur dans normal à la prise à contre, mais ceci ne gêne paraît beaucoup moins sensible que le foc

Aux allures portantes, si la brise est fraîche, on se retrouve en dériveur, le Maraudeur suit la mer en un roulis impressionnant mais, dérive relevée, les embardées sont facilement contrôlées à la barre. A ce propos, disons que cette barre n'est pas commode : elle est plantée rigidement dans la tête du gouvernail et, très longue, on s'y prend souvent les genoux, parce qu'elle ne se relève pas. D'autre part, le stick

Vent et mer de travers, les mouvements qu'un équipage simplement posé dans le cockpit doit amortir sont très vifs et l'on ne s'y sent pas très à l'aise. Des sangles de rappel, à notre avis sous forme d'arceaux en angle épaisse, sur le Fin, doivent être prévues à la construction et livrées systématiquement — il y va de la sécurité des équipiers.

Le Maraudeur arisé grimpe encore contre vent et clapot, levant bien à la mer, évacuant à mesure les embruns entrés dans le cockpit. Vent et mer de travers, les mouvements qu'un équipage simplement posé dans le cockpit doit amortir sont très vifs et l'on ne s'y sent pas très à l'aise.

Le dessin du roof nettement amélioré, a donné au Maraudeur une silhouette moderne. Le capot avant trans-lucide et le capot à glissière agrémentent beaucoup le séjour à l'intérieur. Les performances sont excellentes de même que les qualités de manœuvrabilité de ce petit voilier. Les performances sont excellentes de même que les qualités de manœuvrabilité de ce petit voilier.



Le dessin du roof nettement amélioré, a donné au Maraudeur une silhouette moderne. Le capot avant translucide et le capot à glissière agrémentent beaucoup le séjour à l'intérieur.

Sur le plan des volumes de disposition de plissage — s'avançant un peu plus que les autres qui joint le cockpit à la mer, évacuant à mesure les embruns entrés dans le cockpit.

SECUR

Les performances sont excellentes de même que les qualités de manœuvrabilité de ce petit voilier.

Le dessin du roof nettement amélioré, a donné au Maraudeur une silhouette moderne.

Le cockpit avec son auto-videtur. A l'arrière, deux coffres, à l'avant, une silhouette moderne.

Le cockpit avec son auto-videtur. A l'arrière, deux coffres, à l'avant, une silhouette moderne.

Le cockpit avec son auto-videtur. A l'arrière, deux coffres, à l'avant, une silhouette moderne.