

L'Alezan marche très convenablement au près par petit temps, si l'on prend soin de ne pas border les écoutees avec trop de vigueur. Barreur et équipier, en avant de la barre d'écoute, sont confortablement installés sur le puits de dérive, et la surface mouillée diminue fortement.

Le foc n'est pas suffisamment étarqué, mais l'Alezan a un profil de pur-sang au près par mer plate. L'équipier, complètement allongé au trapèze, prouve que le vent souffle au moins... à force 5.

LE PROMOTEUR NOUS ECRIT :

Lorsque le Ministère de la Jeunesse et des Sports rendit public son « fameux » cahier des charges concernant la recherche d'un dériveur d'initiation, nous avons depuis quelque temps déjà un dériveur dans nos cartons, qui correspondait d'assez près à ce cahier des charges.

En effet, jusqu'à ce jour nous n'avions pas jugé bon d'ajouter un dériveur de plus à la flotte très encombrée que constituent une multitude de bateaux de toutes tailles et à tous les prix.

En examinant ce cahier des charges, nous avons constaté qu'aucun bateau sur le marché français ne correspondait point par point à ce programme, ne serait-ce que par son prix, et qu'il était temps de lancer le bateau que nous avions dans nos cartons.

C'est ainsi qu'est né l'Alezan. En plus des caractéristiques principales exigées : longueur hors tout 4,50 m, surface de voilure 12 m², poids maximum 110 kg, dérive pivotante, caissons latéraux, pas de double fond, mâture métallique, nous avons voulu donner à l'Alezan un caractère bien à lui.

Ainsi sa largeur exceptionnelle de 1,90 m complétée par un bouchain très marqué, en font une magnifique plate-forme à « porter de la toile » lui donnant ainsi une stabilité initiale très importante que l'on ne retrouve sur aucun bateau de cette taille, et qui permet en outre de tenir le bateau jusqu'à une force de vent assez importante.

Nous avons voulu permettre :

— au débutant de sortir par des vents allant du calme plat jusqu'à une bonne force de vent,

— au moniteur de pouvoir embarquer un ou deux élèves sans surcharger son bateau et de pouvoir leur apprendre le maniement du spi sans qu'une faute de l'élève ne se traduise par une baignade,

— au régatier et au sportif d'avoir un bateau de brise, sans pour autant attraper un infarctus sur les bords de vent arrière sous spi par exemple.

Nous croyons que l'accueil réservé à l'Alezan depuis sa sortie nous a prouvé que nous ne nous étions pas trompés.

SEB Marine.



lisés dans les écoles de voile pour lesquelles l'Alezan est principalement destiné.

La SEB a parfaitement suivi sur ces deux points les vœux du ministère. L'Alezan est construit d'une façon extrêmement solide, presque trop, peut-on dire, puisque le poids de l'ensemble atteint 130 kg. Les manutentions seront d'autant plus difficiles qu'on ne sait par où saisir le bateau, le liston étant trop étroit pour offrir une prise suffisante.

Comme prescrit, l'Alezan est construit en polyester. Le pontage avant, réalisé en plastique « façon acajou », rend le bateau plus agréable à regarder, de même que le liston en bois, ainsi que le banc et le support de la barre d'écoute. Le bateau naît de la réunion de deux éléments distincts, d'une part la coque et le puits de dérive (les problèmes d'étanchéité sont ainsi résolus), d'autre part le pontage avant, les cloisons du coffre avant, les caissons étanches, la partie intérieure du fond avec le contre-moulage du puits de dérive. Aucun envers de stratifié n'est apparent. La réunion des deux parties se fait par deux lèbres horizontales, ce qui garantit une excellente étanchéité. Le liston en bois, posé sur ces lèbres, s'encastre ainsi dans le bord du pontage.