

nautisme

l'auto-journal

**SPÉCIAL
COULEUR**



VOILE ET MOTEUR

N° 3 - MARS 1963 - 2,50 F

Belgique : 25 FB - Suisse : 2,90 F

Les CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES DE NORMANDIE

135 rue Dom-Pédro - CHERBOURG
(Manche) - tél. 22-12

Constructeurs du MAÏCA
Présente la gamme de leur production
1^o le "NORDET" compétition

"CORSAIRE JOG"

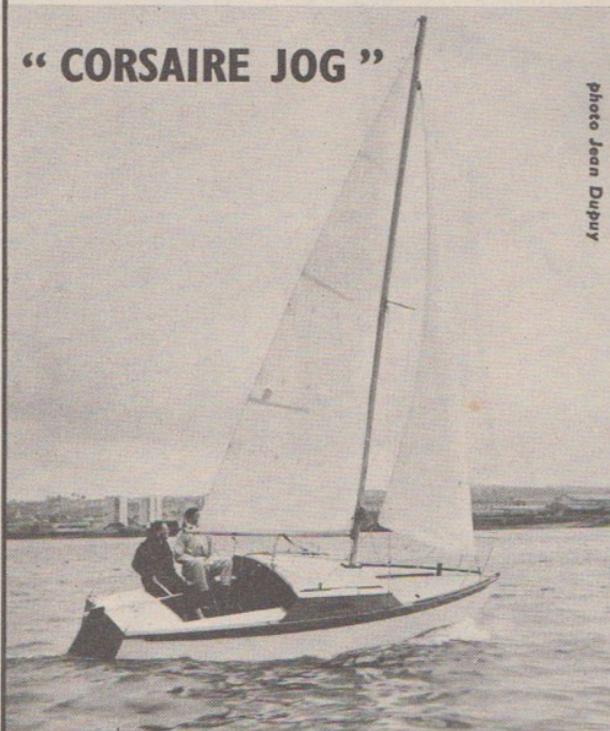
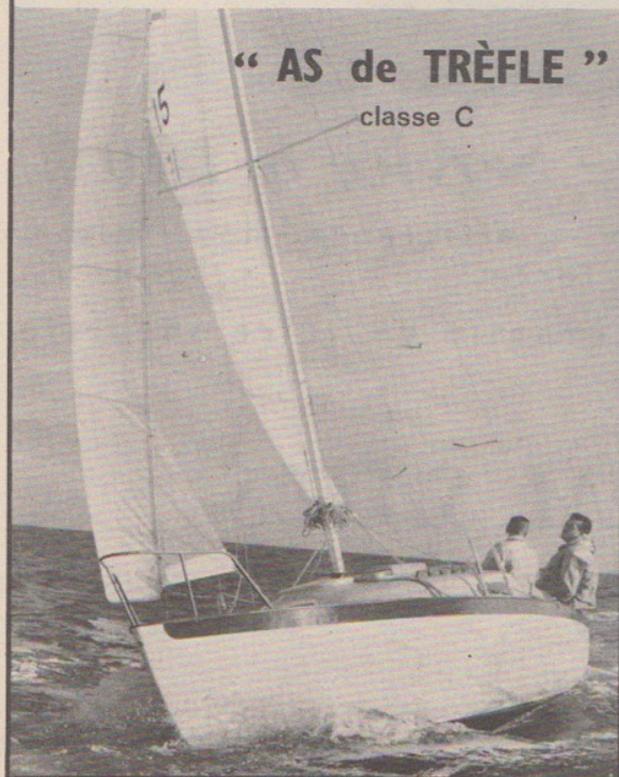


photo Jean Dupuy

"BANDOL" dinghy de 4 m., 80 pour le ski nautique

"AS de TRÈFLE" classe C



nautisme

INDÉPENDANT ET OBJECTIF

REVUE DE LA VOILE ET DU MOTEUR
ÉDITÉE PAR L'AUTO-JOURNAL

SOMMAIRE

- En couverture : Conseil de guerre sur STORMVOGEL (E. Ramsay).
- 26 — Vaurien et Corsaire : ne pas augmenter... danger!
 - 28 — A l'école du dériveur, par Bertrand Cherot.
 - 31 — La page du R.O.R.C. : Dambuster.
 - 32 — Bouteilles à la mer.
 - 33 — LA GRANDE CROISIÈRE.
 - 34 — La remise des prix du Championnat par points des 505 et le cocktail « Nautisme » au C.N.I.T.
 - 35-36 — Notre document « Évasion » : F. D. à SKI YACHTING (photo E. Quéméré).
 - 37 — Quel est le prix de revient réel d'un dériveur?
 - 39 — Le rapport Toureau : un diagnostic sur le yachting léger 1962.
 - 42 — Au banc d'essai : le « Zef », dériveur de promenade, par Denis Bertrand.
 - 48 — Jacques Lebrun nous dit ce qu'il pense du Pumping, Ooching, etc.
 - 51 — Les régates de Ski-Yachting par notre envoyé spécial Erwan Quéméré.
 - 54 — La course-croisière : on demande des volontaires...
 - 55-56 — Au banc d'essai : le Maïca à voûte, par Jacques Courcel.
 - 68 — Le jeu du vent et de la mer : météo.
 - 72 — Une « Escalade nautisme » : BÉNODET, par Ronan Quéméré.
 - 79 — « La croisière en Espagne », par François Brigneau.
 - 81-89 — Les mystères du Scott 7,5 ch dévoilés, par Pierre Borne.
 - 90 — Au banc d'essai : le Sea-Bird, dinghy à cabine des chantiers Jeanneau.
 - 96 — Un nouveau nom dans le motonautisme : Escoffier-Marine.
 - 100 — Nautisme - Informations : Les clubs et les séries vous parlent.
- Et nos 6 pages hors-texte en couleurs : une exclusivité NAUTISME

© "NAUTISME" 1963

Directeur général :	J.-M. BALESTRE
Directeur de Publication :	ANDRÉ COSTA
Administrateur :	MARCEL PÉTRÉ
Secrétaire général :	ANDRÉ SOLGANE
Mise en pages :	ANTOINE PERETTI
Comité de rédaction :	MARTINE APPERT - PIERRE BORNE FRANÇOIS BRIGNEAU - BERTRAND CHERET JACQUES COURCEL - RONAN QUÉMÉRÉ PHILIPPE SÉE - OLIVIER THIÉBEAULD
Service photographique :	ERWAN QUÉMÉRÉ

Édité par la S.A.R.L. - E.D.P. ADMINISTRATION - RÉDACTION
43, boulevard Barbès - Paris 18^e, TÉL. : ORN 37-39 (lignes groupées)

MENSUEL

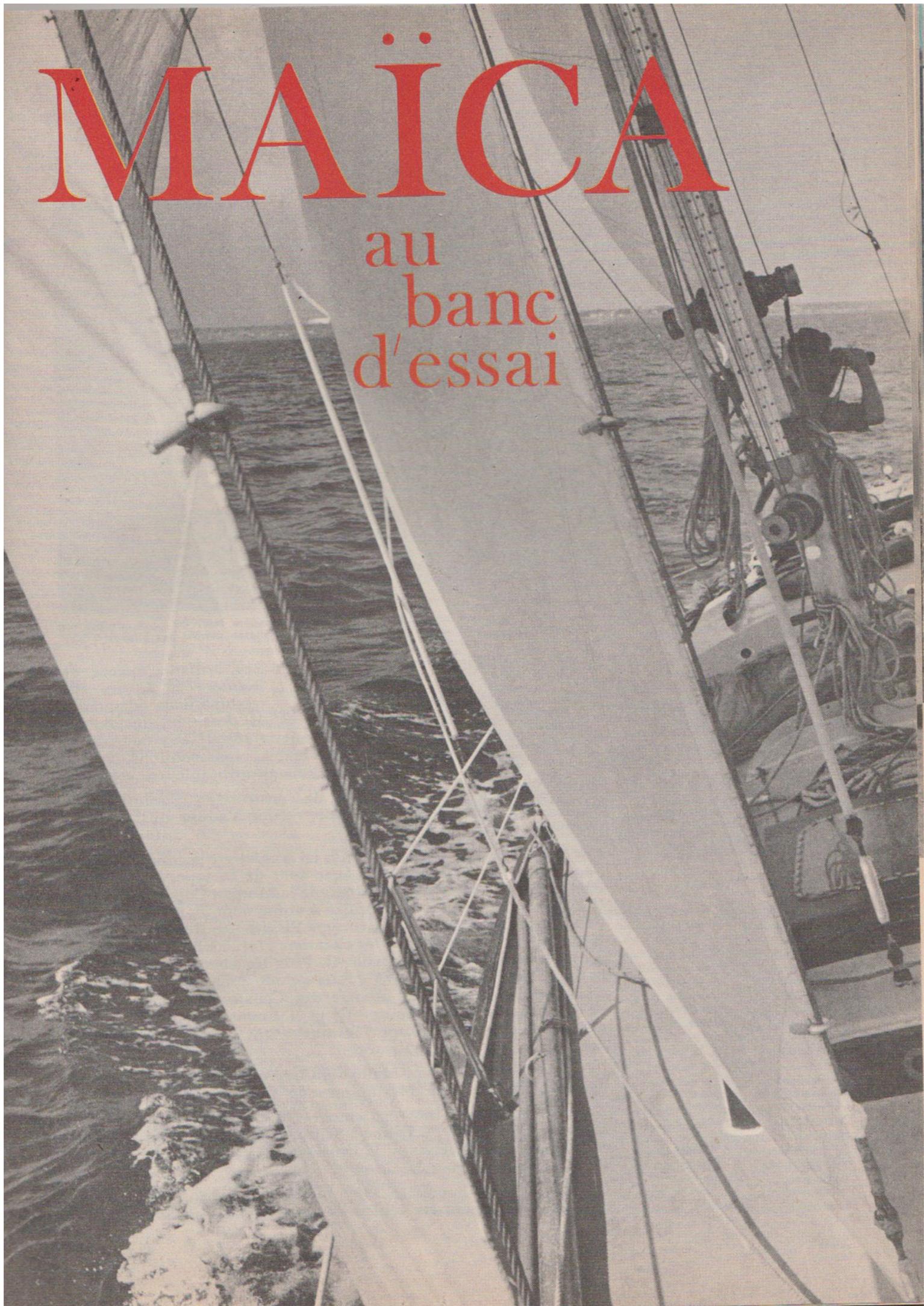
ABONNEMENTS - 12 numéros : 25 F - C.C.P. PARIS 19-681-06
Belgique : 250 F - Autres pays : 29 F

Publicité : RÉGIE PUBLIPRINT, 39 bis, bd Barbès, Paris 18^e
Tél. : ORN 59-39

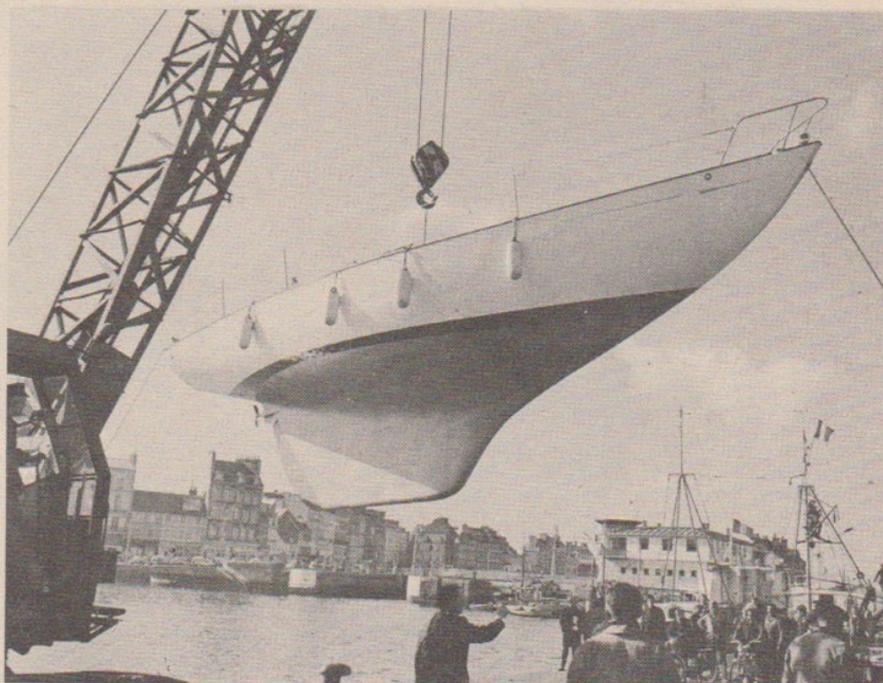
**LE PLUS FORT TIRAGE DE
LA PRESSE SPÉCIALISÉE**

MAÏCA

au
banc
d'essai



MAÏCA



Cette coque élancée va toucher l'eau pour la première fois. On peut admirer ses formes et on se rend compte que la longueur de l'aileron permet des posées faciles.

LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

Les brillants succès du Belmore et de ses sisterships nous ont poussé à dessiner un bateau

moins lourd, moins cher, encore mieux adapté aux courses du R.O.R.C. et pourtant avec sept couchettes. Nous voulions, comme pour le Belmore, un bateau également utilisable en croisière.

Le premier conçu fut un bateau de construction classique mais, dès le départ, nous avons prévu une version à voûte, ainsi que plusieurs systèmes de gréements.

Les bateaux à tableau sont estimés en Angleterre et trois sur quatre des Maïca de réalisation anglaise sont de ce type. L'un de ces trois premiers, Sarie Marais, a gagné la Morgan Cup en Classe III. Il existe en Amérique deux Maïca à voûte dont un en plastique et un autre en Italie, sorti des chantiers Piras à San Remo. En France le premier fut construit par les chantiers Hervé à La Rochelle avec un tableau. Il s'agit d'Arabelle II. Puis les chantiers Derovere à la Seyne en réalisèrent trois tandis qu'une première série de huit était commencée par les ateliers des Constructions Mécaniques de Normandie à Cherbourg. Ceux-ci furent construits en bois moulé, méthode peu employée auparavant pour des voiliers de cette taille.

La deuxième série de dix Maïca sera livrée à partir de février 1963 par les Constructions Mécaniques de Cherbourg.

Trois autres Maïca ont également été construits en France : le Mandragore chez M. Labbé à Saint-Malo, le deuxième au chantier Bertin près de Hyères, la troisième unité est en construction chez M. Collonge sur la Gironde.

Ce doit être la première fois que trente bateaux de course-croisière sérieux ont été construits sur un seul modèle.

John D. S. Smith

LE Maïca est incontestablement le bateau à la mode et la présence aux deux derniers Salons d'une unité de ce type souvent entourée par une foule avide, symbolise parfaitement l'étonnante réussite des architectes Illingworth et Primrose dans le domaine du Classe III de course et de croisière. Il était donc normal que les diverses revues nautiques s'intéressent de très près au Maïca et, jusqu'à aujourd'hui, nous avons déjà eu droit à un certain nombre de descriptions de ce modèle. Peut-être ne nous en voudra-t-on pas d'apporter notre pierre à l'édifice puisque, en toute immodestie, nous estimons pouvoir le faire. La chance a voulu, en effet qu'un Maïca à voûte soit armé en course et en croisière par l'équipe nautique de l'*Auto-Journal* et de *Nautisme* et ce, durant toute la saison 1962. Entre Beachy Head et La Rochelle, Shangri-La a navigué presque sans interruption entre le 15 juin et le 15 septembre. Voici donc les conclusions auxquelles nous sommes parvenus.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Si l'on examine la carène de Maïca, on se trouve en face d'un dessin assez classique, exempt par exemple des originalités d'un Blue Charm. Tout au plus peut-on noter qu'en 1947, Laurent Giles dotait son 24 pieds RNSA d'une largeur de 2,4 m alors qu'Illingworth et Primrose sont allés sur le Maïca jusqu'à près de 2,80 m. Par ailleurs, ce bateau possède de longs élancements qui font plus songer à la jauge Internationale qu'au R.O.R.C. et si l'étrave élancée apparaissait déjà sur le plan original, la voûte ne fut ajoutée qu'ensuite, pour des motifs qui, à la base, étaient purement esthétiques. On rassemble d'ailleurs sous le nom de Maïca des bateaux appartenant à la même famille mais malgré tout assez différents, puisque le premier du nom diffère des unités nouvelles en ce qui concerne le gréement, le franc-bord, la longueur à la flottaison, les échantillonnages et toutes les lignes de l'arrière, aussi bien sous l'eau qu'au dessus.

Nous avons affaire à un bateau à grand tirant d'eau puisqu'il cale 1,78 m, ce qui signifie d'ailleurs que le modèle à voûte n'est pas à son maximum de tirant d'eau puisque sa flottaison — 7,5 m — a augmenté avec la voûte de quelque 15 cm, sans que son tirant d'eau soit modifié. Sa longueur hors tout au catalogue atteint 11,28 m avec un poids d'environ 5 000 kg, comportant un lest — plomb ou fonte — de 2 350 kg. Il existe actuellement plusieurs formules de gréement mais la plupart



Le grain « chauffe » : avec le grand yankee et la trinquette génoise, les quatre nœuds sont déjà atteints.

des bateaux nouveaux sont des sloops en tête dont la surface de voilure atteint 54 m². Quant à nous, le bateau sur lequel nous avons navigué était gréé en cotre mais nous avons pu, cependant, à plusieurs reprises, comparer notre marche à d'autres Maïcas et ce, dès le premier jour de navigation.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

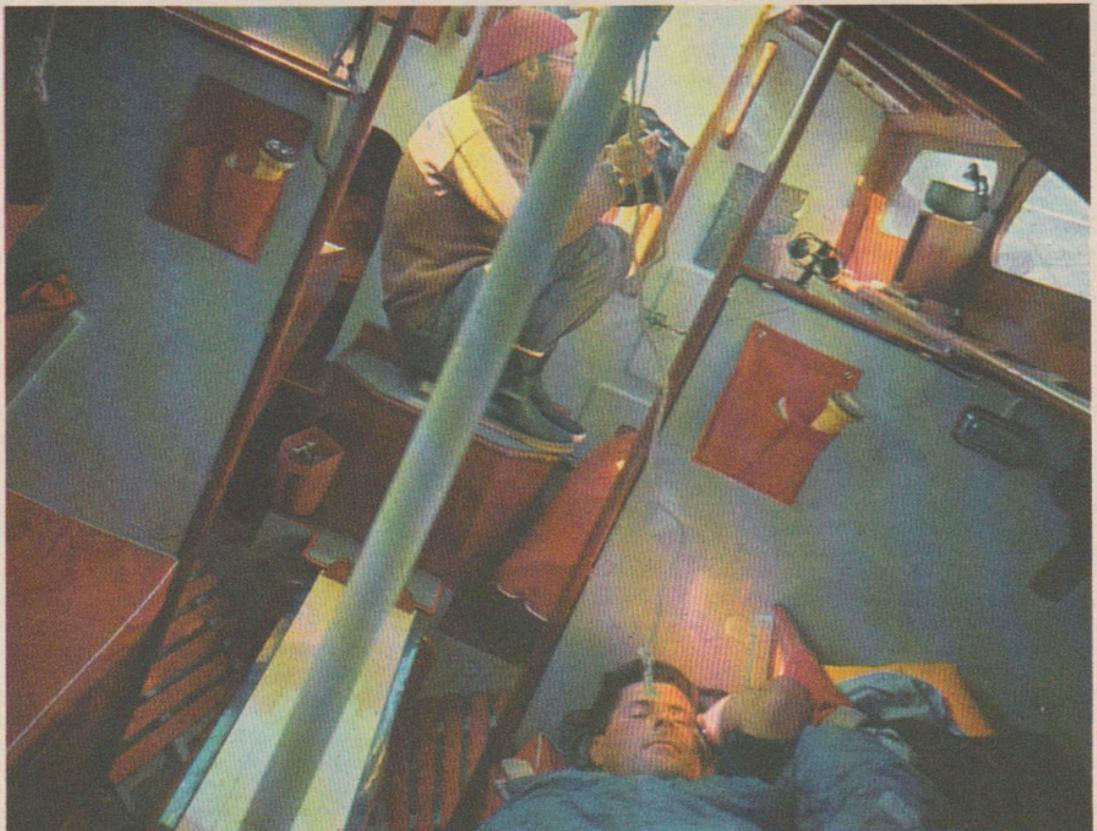
Compte tenu de la destination première du bateau, ce chapitre prend sans doute une importance particulière. Ayant pu effectuer nos essais avec l'aide d'appareils de mesure — loch, indicateur de vitesse instantané précis, anémomètre à coupelles, clinomètre à bulle, compas, girouette — nous sommes en mesure d'énoncer un certain nombre de

chiffres. Tant il est vrai qu'on joue volontiers avec la vitesse des voiliers et la force du vent, il est pourtant vraisemblable que parmi nos lecteurs, quelques-uns seront déçus ou effarés par certaines de nos affirmations. Les mesures auxquelles nous nous sommes livrés ont cependant été opérées avec grand soin et ce, au cours de quelques 1 600 milles de navigation en Manche et en Atlantique, dont deux courses-croisière.

C'est avec quelque apparence de raison que beaucoup de plaisanciers s'intéressent d'abord au comportement d'un bateau au près. Si l'on considère tout d'abord la question du cap, nous avons obtenu dans les meilleures conditions, c'est-à-dire mer plate et vent force 2-3, 60° d'un bord sur l'autre, ce qui signifie tout simplement que le Maïca est capable



Sous trinquette gênoise et grand-voile roulée, le bateau fonce au large. Le vent était force 7 et la vitesse au speedomètre ne tomba jamais au dessous de 8 nœuds. Ci-dessous, cette photographie intérieure permet d'apprécier les aménagements et notamment les cloisons transversales renforcées par des épontilles, qu'on ne trouve que sur Shangri-La.



MAÏCA

de remonter à 30° du vent. Pourtant — et on s'en doute — ce n'est pas la meilleure technique à suivre, sauf peut-être pour parer un obstacle proche : ainsi mené, voiles encore pleines, le bateau ne dépasse pas 2,5 nœuds, avec une dérive normale. Si on désire en revanche faire du près serré en tenant compte à la fois du cap et de la vitesse, le meilleur compromis s'établit entre 40 et 50° du vent, étant entendu qu'il est prudent de compter sur une moyenne de 45°. A mesure que le vent et la mer forcent, il est préférable de laisser courir et, dans les meilleurs cas, nous avons pu obtenir une moyenne horaire de 6 milles. De plus, il faut souligner le fait que chaque fois que nous avons voulu introduire dans notre navigation une dérive de vent, nous avons atterri régulièrement au vent de notre but et ce détail en dit long sur les possibilités du bateau.

Il est très rare de rencontrer un bateau qui se satisfasse aussi bien de toutes les allures et de toutes les conditions de navigation et le Maïca ne fait sans doute pas exception. Avec le grément dont nous disposons, nous pouvons tout au moins affirmer que ce bateau est un redoutable coureur de petit temps. A dimensions équivalentes ou à rating comparable, nous n'avons pas trouvé jusqu'à présent de bateaux capables de suivre au près, tant en cap qu'en vitesse mais il est certain que dans l'avenir, une comparaison avec les possibilités de Pen-Ar-Bed s'avèrera fructueuse.

Toujours par petit temps mais aux autres allures, le Maïca à voûte est également très rapide mais c'est sans doute au pur vent arrière qu'il défendra le moins aisément son rating face à un Maïca à tableau.

Lorsque la force du vent augmente, il faut tenir compte du fait que, gréé en cotre, le Maïca possède environ 10 m² de toile en plus qu'en sloop. Il faut donc réduire assez tôt et, à partir d'environ 15 nœuds de vent — soit force 4 — le grand yankee est amené tandis que, simultanément, on prend deux tours dans la grand'voile afin d'équilibrer le bateau. Quoi qu'il en soit, le Maïca en bois moulé — de construction plus légère qu'à l'origine — n'est pas du genre inébranlable et il gîte aisément. En ce qui concerne les performances, le fait en lui-même n'a d'ailleurs qu'une importance assez relative puisque nous avons pu déterminer que c'est avec une gîte de 38° que le bateau donne le meilleur de lui-même, littéralement allongé sur l'eau comme un lévrier sur une piste. L'eau court alors au ras du pavois et, si le bateau est correctement réglé, la barre reste dans l'axe, douce



Un petit force 4 : le ris de fond a été pris dans la grand'voile et les yankee et trinquette n° 2 sont en place ; au large, la trinquette génoise eût été préférable.

au point qu'il est possible de la lâcher.

A ce propos, nous avons pu déterminer en étudiant les plans de formes du Maïca à voûte que, contrairement à ce que l'on pourrait croire, la coque ne paraît pas bénéficier d'un bon équilibre à la gîte. Nous savions déjà que sur Maïca — le vrai — on gréait une rallonge de barre par forte brise et nous nous sommes aperçus par ailleurs que, sur notre bateau, la voilure devait être soigneusement répartie sous peine de rendre le bateau très ardent. Il est probable qu'avec le grément de cotre, nous étions mieux armés pour lutter contre cette tendance et, en fait, nous avons été amenés à conserver toujours une très forte prépondérance de toile sur l'avant, la trinquette génoise étant gardée parfois au près jusqu'à force 6. Dans ces conditions, la barre reste douce mais il faut souligner le fait que, même en réglant la voilure au mieux, le bateau devient très désagréable tout en perdant de la vitesse si l'on dépasse 40° de gîte.

Il ne faut donc pas hésiter à réduire la toile à temps et, dans tous les cas, à ne conserver que le minimum indispensable de grand'voile,

ce qui rend la bôme à rouleau préférable aux ris, tout au moins en compétition.

Ceci dit, le Maïca à voûte est un engin passionnant qui réserve parfois à ceux qui l'abordent — au figuré s'entend — des surprises très agréables. Ainsi, nous avons eu l'occasion en Atlantique de courir pendant plus d'une demi-heure au grand largue dans un grain d'environ 30 nœuds, soit force 7. Dans ces conditions, le bateau avait littéralement pris le mors aux dents ; exhalant une vibration sourde, il crachait deux moustaches impressionnantes et, gité à environ 25°, il ne descendit jamais en-dessous de 8 nœuds, avec des pointes qui dépassèrent les possibilités d'un indicateur de vitesse muet au-dessus de 10 nœuds. Nous portions alors la trinquette génoise et la grand-voile roulée à quatre tours, ce qui n'était certes pas la meilleure répartition de toile puisque nous avions sans doute trop de toile sur l'arrière.

Nous n'avons malheureusement pas eu la possibilité de comparer le bateau à d'autres classes III au près serré avec de la mer et une forte brise mais nous avons eu l'occasion de tenter une expérience en sortant au

MAÏCA

louvoyage des Needles par un bon force 5, vent contre courant. Le clapot des Needles est apprécié à un point tel qu'à l'exception du Fastnet, on rencontre fort peu de courses-croisière empruntant ce chenal et, le jour où nous nous y sommes présentés, les creux très escarpés oscillaient entre 1,5 et 2 m avec, au plus mauvais du passage, quelques bonnes lames déferlantes. Suivant en cela les estimables préceptes du capitaine Illingworth, nous nous sommes abstenus de barrer « à la lame » et nous nous sommes contentés de chercher à obtenir la plus grande vitesse. Bilan : des bords à 48°, du vent avec

Maïca gréé en sloop semble légèrement plus dur à la barre mais il n'en est rien sur notre cotre que nous avons pris l'habitude de barrer en tenant souvent compte uniquement de la gîte et de l'indicateur de vitesse.

Sous spi, le bateau est extrêmement tranquille par petit temps ou par brise moyenne, et, avec 25 nœuds de brise, il ne présente aucune tendance au roulis rythmique, ce qui est d'ailleurs heureux. Il est évident qu'avec la mer de l'arrière, il faut pourtant tenir solidement la barre pour prévenir les embardées; avec un spi type R.O.R.C., il est également nécessaire au grand largue de

générale surtout — ne sont pourtant pas parfaitement adaptées à ce rôle et il peut être préférable d'établir les yankee et trinquette n° 2. Le bateau possède beaucoup d'erre grâce à sa finesse mais on l'arrête cependant assez facilement le long d'un quai.

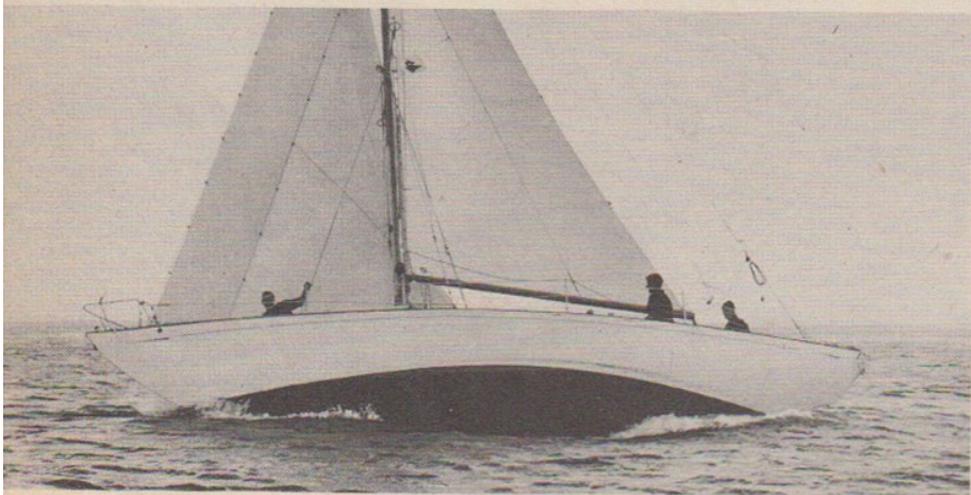
CONFORT GÉNÉRAL

Le Maïca naviguant souvent à la gîte, le fait prend une grosse importance en matière de confort. Certes, les aménagements sont étudiés dans leur ensemble pour la vie à la mer et permettent donc de supporter cette gîte mais, outre le fait qu'un certain entraînement est nécessaire, le phénomène en lui-même peut être jugé déplaisant. Considéré comme bateau de croisière, le Maïca peut cependant être mené comme tel et, comme on s'en doute, il suffit de réduire la toile pour que le bateau se redresse. On objectera évidemment que dans ces conditions, les performances en souffriront; c'est vrai mais même une Ferrari n'est pas menée sans cesse à 250 km/h et il peut être agréable de se promener lentement et confortablement à bord d'un bateau capable de courir très rapidement, au prix d'un simple changement de voilure.

La question de la gîte étant réglée, voyons la siccité. Cette coque jouit partout mais surtout à l'avant d'un franc-bord très appréciable et le cockpit demeure par conséquent le plus souvent sec. Par gros temps, les embruns ne se montrent jamais trop agressifs et le fait d'aller changer de foc sur l'étrave n'entraîne absolument pas un début de noyade.

On a coutume de reprocher presque automatiquement aux bateaux profonds et fortement lestés une violence dans les mouvements propre à réduire promptement à l'état de loques pantelantes. Il en est de cette affaire comme de la gîte : un bateau capable d'aller vite dans une forte houle secoue inévitablement ses occupants mais il suffit de ralentir pour que le Maïca devienne doux et très confortable.

En ce qui concerne les aménagements, il est vrai qu'une femme habituée à la croisière regrettera, par exemple, le volume habitable et les cabines séparées d'une Frégate mais bien que le Maïca soit traité dans un style plus communautaire, on peut le considérer comme fort bien adapté à la vie en mer d'un équipage de sept personnes disposant chacune de leur couchette. Avec un quart de trois hommes sur le pont, il reste cinq couchettes utilisables au centre du bateau tandis que le cuisinier et le navigateur peuvent travailler simultanément sans trop encombrer



Allongé sur l'eau plate, le bateau court sans une secousse; il remue fort peu d'eau et sa flottaison s'allonge dans des proportions très importantes.

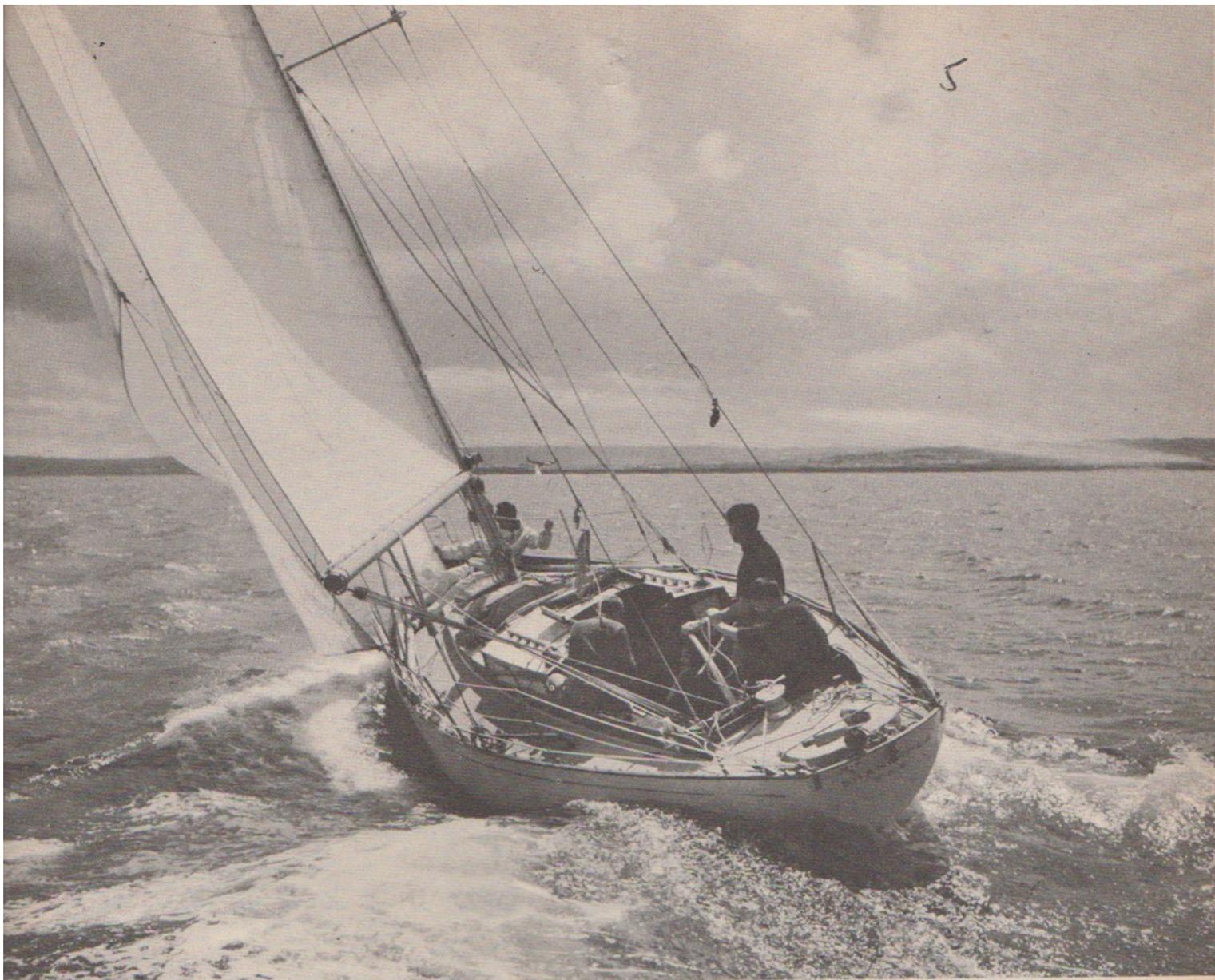
une vitesse oscillant entre 4,5 et 5 nœuds, des mouvements que nous qualifierions pudiquement de désordonnés mais, aussi, une volonté farouche de la part du bateau de ne pas s'en laisser compter.

Il est d'ailleurs à souligner que le Maïca passe très bien dans la mer : il ne joue ni les cabris ni les sous-marins; il se contente de monter à la lame, d'en traverser la crête et de continuer son chemin, sans grande baisse de vitesse et en ne tapant que rarement. De plus, même dans les plus mauvaises conditions, nous n'avons jamais craint un manque à virer.

En règle générale nous sommes toujours parvenus dans des conditions de temps normales à rendre le bateau très doux à la barre. Le mât étant réglé sans aucune quète, le barreur n'a jamais d'effort physique à fournir. Bien mieux, une certaine attention est nécessaire, surtout de nuit et par petit temps, car il est aisé de masquer les voiles d'avant ou de se retrouver au largue : le bateau ne « parle pas » et ceux qui aiment sentir leur barre seront sans doute déçus. Il est vrai toutefois que

ramener le tangon au maximum vers l'arrière, afin de ne pas créer un déséquilibre de voilure trop important et de laisser l'air s'échapper le plus possible sous le vent. Quoiqu'il en soit et dans la moyenne des cas, on peut donc affirmer que si le bateau ne présente pas toujours une stabilité de route réelle — c'est-à-dire la faculté de suivre seul sa route, barre libre — il n'en est pas moins vrai qu'il est presque toujours peu fatigant à barrer et qu'en altérant au besoin le réglage de la voilure, il est possible de le faire naviguer barre amarrée; cela dépend en grande partie de l'état de la mer.

Au port, le Maïca se manœuvre facilement sous voiles et, par vent moyen, toutes les évolutions peuvent être opérées sous trinquette de route seule. Détail intéressant, la coque reste manœuvrante à très faible vitesse et, par ailleurs, les qualités évolutives du bateau sont largement suffisantes pour qu'on envisage de tirer des bords dans un chenal de 30 m de large avec le vent dans l'axe. Les plus grandes des voiles de l'avant — la trinquette



Shangri-La aime cette allure qui lui permet d'atteindre assez facilement six nœuds par brise modérée.

la descente. La table à cartes est placée au-dessus du pied de la couchette du navigateur et elle est orientée face à la marche. Cette disposition ne présente pas que des avantages mais, expérience faite, nous avouons la préférer à l'orientation longitudinale qui, selon l'allure, transforme la table en une véritable muraille ou en un plan incliné qui coupe la respiration au navigateur, de la manière la plus désagréable qui soit. Ceci dit, la couchette du navigateur nous a toujours paru confortable mais elle gagnerait à être équipée d'un aérateur débouchant dans le cockpit.

Dans la carrée, les quatre couchettes constituent une trouvaille et les deux éléments supérieurs, à demi repliables sont très confortables. Les banquettes couchettes inférieures ne sont pas particulièrement dessinées pour les larges épaules, et d'une manière générale leur longueur aurait pu être augmentée de 10 cm. Le poste avant et ses deux couchettes est très correctement aménagé, ainsi d'ailleurs que les lavabos mais, surtout pour un bateau équipé pour la

compétition, il ne peut être question d'entreposer les voiles ailleurs que dans la penderie, lorsqu'on navigue à plein équipage. Bien que Shangri-La dispose à cet effet de casiers aménagés sous la table à cartes, on ne saurait accepter sur le bateau de série l'absence d'un réceptacle à cirés et, malgré tous nos efforts, nous n'avons pu trouver encore un emplacement utilisable pour les bottes. Il est vrai qu'en croisière, il n'est pas obligatoire de naviguer à sept hommes et que quatre à cinq personnes trouveront immédiatement le bateau plus vaste.

Dessinée par le capitaine Illingworth lui-même, la cuisine est très utilisable. L'absence d'un évier avec vidange ne peut être regrettée qu'au port car à la mer, ce système est rarement utilisable mais, en revanche, le réchaud monté sur cardan eût gagné à être contenu dans une cuve destinée à prévenir les débordements éventuels qui se terminent généralement dans les fonds. Quoique encombrante, la table est cependant la bienvenue et ses deux épontilles favorisent les déplacements à bord

par forte gîte; elle pourrait cependant être raccourcie de quelques centimètres sur sa face avant. Malgré la présence de nombreuses ouvertures, l'étanchéité générale est bonne et cette clarté s'accompagne d'une aération correcte grâce aux deux ensembles à chicanes prévus en série. Il convient de préciser que Shangri-La est équipé d'un moteur Couach BD 1,5 ch de faible encombrement mais que si l'on choisit un groupe plus important, le capot moteur devient volumineux et déborde nettement vers la cuisine et la table à cartes.

Avec son roof très bas, le pont est bien dégagé et permet aussi bien le farniente que les manœuvres les plus rapides. Le cockpit est vaste et confortable : il peut accueillir cinq à six personnes en croisière et en course, le quart manœuvre avec la plus grande facilité. Contrairement à ce que l'on voit sur la plupart des bateaux, le barreur d'un Maïca se trouve placé sur l'avant du cockpit; cette disposition ne semble pas présenter d'inconvénient majeur et les équipiers qui s'activent sur les

MAÏCA

écoutes de voiles d'avant ne le dérangent pas.

ACCASTILLAGE ET CONSTRUCTION

L'accastillage est dans une certaine mesure fonction des désirs de la clientèle et de ses possibilités financières. Toutefois, le chantier a presque toujours à cœur de monter un matériel de très bonne qualité. Cependant, nous n'avons pas été satisfaits du fonctionnement des winches de trinquette Simpson Lawrence, de fabrication anglaise, alors que le gros winch Goïot que nous avons employé pour le yankee nous a donné toute satisfaction. Sur tous les Maïcas à voûte construits à Cherbourg, les mâts sont des « Sparlight » anglais en alliage léger. Beaucoup de Maïcas sont équipés de voilures anglaises Ratsey ou Lucas

et le capitaine Illingworth met à cet égard une certaine insistance à guider le choix de l'acheteur. En ce qui nous concerne, nous avons usé d'une voilure Le Rose — à l'exception d'un spi Herbulot — et les résultats acquis en compétition ne nous ont pas fait regretter notre choix, tant en ce qui concerne le rendement que la robustesse.

Shangri-La est l'un des très rares Maïca à être gréé en cotre et s'il est certain que ce gréement est parfois plus difficile à régler qu'un sloop, nous croyons cependant qu'il constitue un heureux compromis. Il est possible que dans certaines circonstances un sloop puisse faire un meilleur près, mais, à parler franchement, nous ne l'avons pas encore vérifié. Par ailleurs, les deux voiles d'avant autorisent des combinaisons multiples qui exercent une influence heureuse sur l'équilibre de marche et seule la trinquette génoise peut

s'avérer gênante lorsqu'il s'agit de tirer des bords dans un chenal étroit. Quant à la dernière modification de la jauge du R.O.R.C., elle n'a fait perdre au Maïca gréé en cotre qu'un mètre carré de voilure et il en conserve donc environ 67 m².

Contrairement au sloop en tête, le Maïca en cotre possède des bastingues; elles ne sont cependant pas très gênantes car il est possible de les laisser bordées pour tirer des petits bords ou de manœuvrer dans un port avec les deux leviers choqués. Signalons enfin qu'une bôme à rouleau à vis sans fin est montée en série; ce système joint à la présence d'un bôme cylindrique à section décroissante vers l'avant, permet de prendre des tours facilement et sans que l'espar ait tendance à retomber.

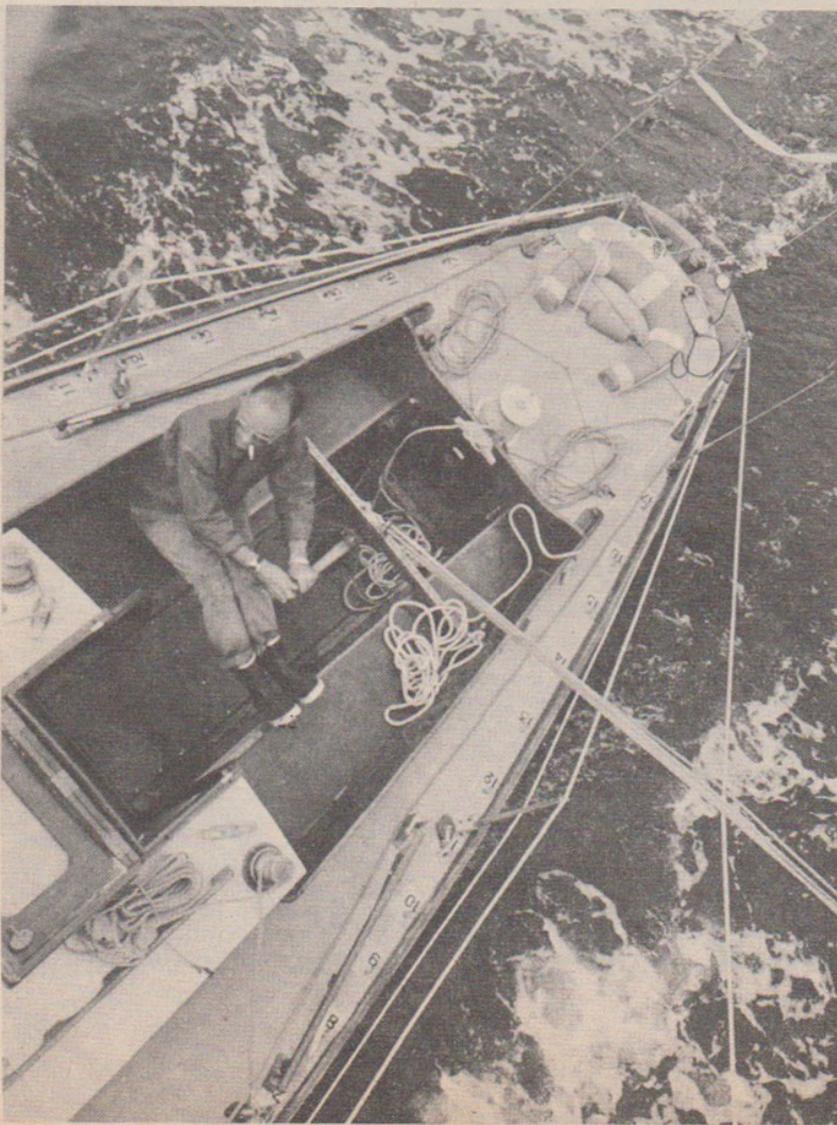
Comme on le sait peut-être, ces bateaux sont construits sur moule avec un premier pli en lattes longitudinales de 10 mm d'épaisseur, recouvert ensuite par deux plis de bois tranché opposés à 90°, de 4 mm d'épaisseur chacun. Personnellement, la présence des petites lattes ne nous enthousiasme guère, mais il est certain qu'elles économisent une part appréciable de main-d'œuvre, étant donné qu'elles remplacent deux à trois plis normaux. La coque une fois démoulée, les membrures étuvées sont mises en place et rivées cuivre. Le procédé est valable mais il manque cependant un peu de logique et nous eussions préféré de très loin des membrures simplement pointées mais aussi collées. La quille, l'étambot, l'allonge de voûte, les barrots de rouf sont en lamellé tandis que le pont est réalisé en contreplaqué marine de 12 mm d'épaisseur. Les varangues sont métalliques. Tous les assemblages sont collés et il se révèle aussi bien à l'examen qu'à l'usage, une qualité que l'on ne rencontre certes pas dans tous les chantiers. Shangri-La est le seul des huit bateaux construits en 1962 à ne pas avoir reçu une plastification sur la coque: nous nous en félicitons car certains ennuis sont survenus sur l'aileron, à la liaison entre le bois mort et le lest, et le chantier a d'ailleurs modifié sa technique sur les bateaux actuellement en construction. Les intérieurs sont traités dans un style très sobre avec des peintures claires de bonne qualité et quelques heureuses touches de vernis. Quant aux vernis extérieurs, ils font ce qu'ils peuvent... et ce n'est déjà pas si mal.

CONCLUSION

Il n'est pas question de conclure que le Maïca est le meilleur bateau

suite page 66

Cette photographie est révélatrice à plus d'un titre. On remarquera entre autres la barre d'écoute centrale très pratique mais qui n'existe malheureusement pas sur le bateau de série, les winches de trinquette sur le roof, le gros Goïot unique pour le yankee, les nombreux pitons qui permettent de régler minutieusement les points de tire et enfin les leviers de bastingue. Des sandows placés à plat-pont maintiennent les écoutes au repos. Ici, le bateau naviguait sous spi par 10 nœuds de brise.

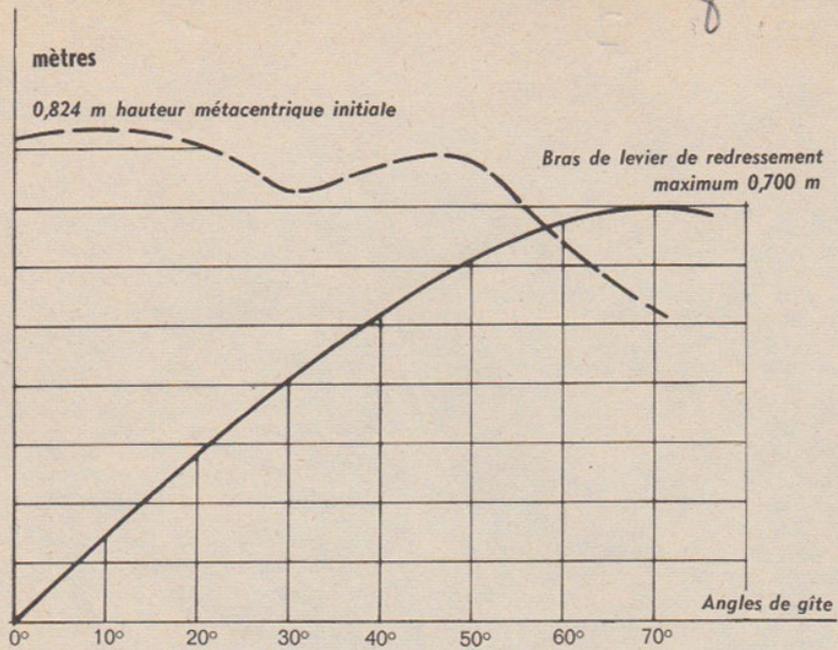


7



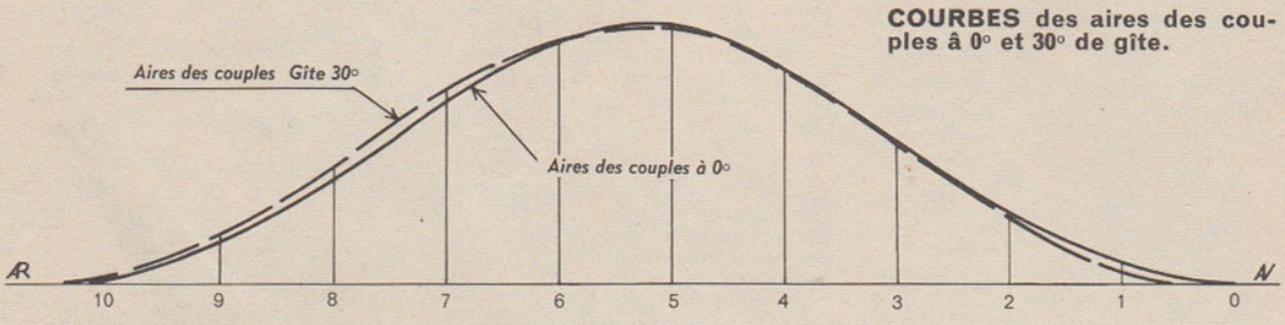
201

8



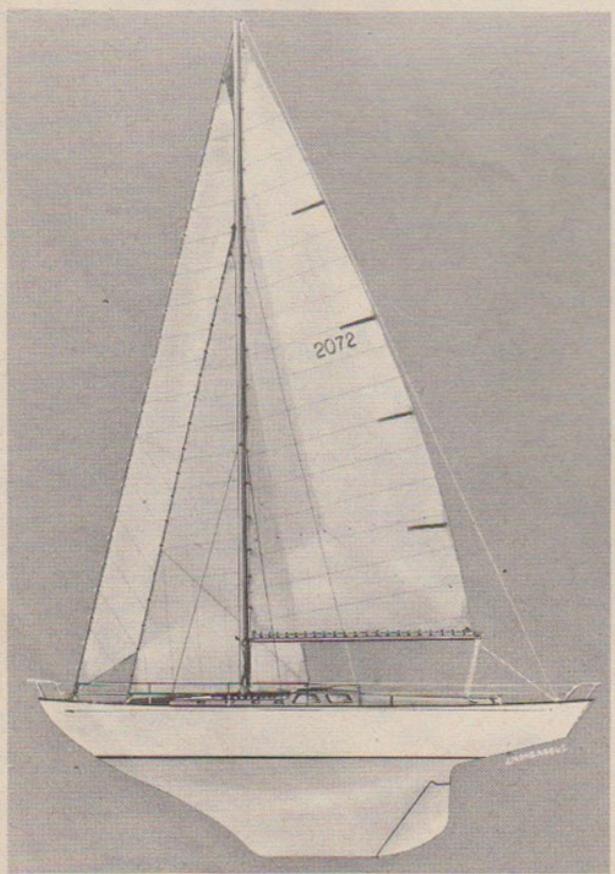
COURBE des rayons métacentriques.

COURBE des bras de levier de redressement.



COURBES des aires des couples à 0° et 30° de gîte.

COURBES ÉTABLIES PAR Georges AUZEPY BRENNEUR



CES courbes ont été calculées pour le Maïca à voûte en prenant le cas du lest plomb et en plaçant l'équipage de la manière suivante : deux hommes assis sur le pont, deux autres assis dans le cockpit, un autre assis à l'intérieur, tous dans l'axe et enfin deux couchettes centrales occupées, une de chaque bord. En ce qui concerne la courbe des bras de levier, les résultats auxquels nous parvenons diffèrent de ceux publiés par ailleurs, qui ne tenaient sans doute pas compte du poids de l'équipage.

La hauteur métacentrique initiale de 0,824 m. est normale pour un bateau de ce type mais on remarquera que jusqu'à près de 50° de gîte, elle demeure très importante. On appréciera par ailleurs l'importance des bras de levier de redressement, surtout dans les forts angles de gîte.

En ce qui concerne les courbes des aires des couples, les déformations enregistrées à 30° de gîte sont encore faibles mais elles augmentent ensuite plus nettement. Par ailleurs, l'équilibre à la gîte du bateau ayant été calculé suivant la méthode Turner, les résultats laissent apparaître un déséquilibre plus important qu'on aurait pu le supposer. Dans tous les cas, le Maïca demande donc à ne pas être réglé ardent et des répartitions de voilure correctes sont indispensables.