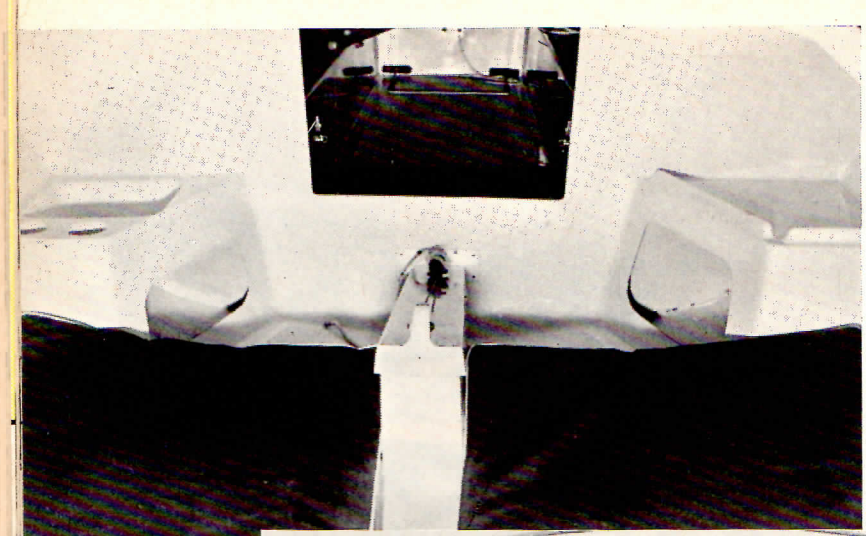
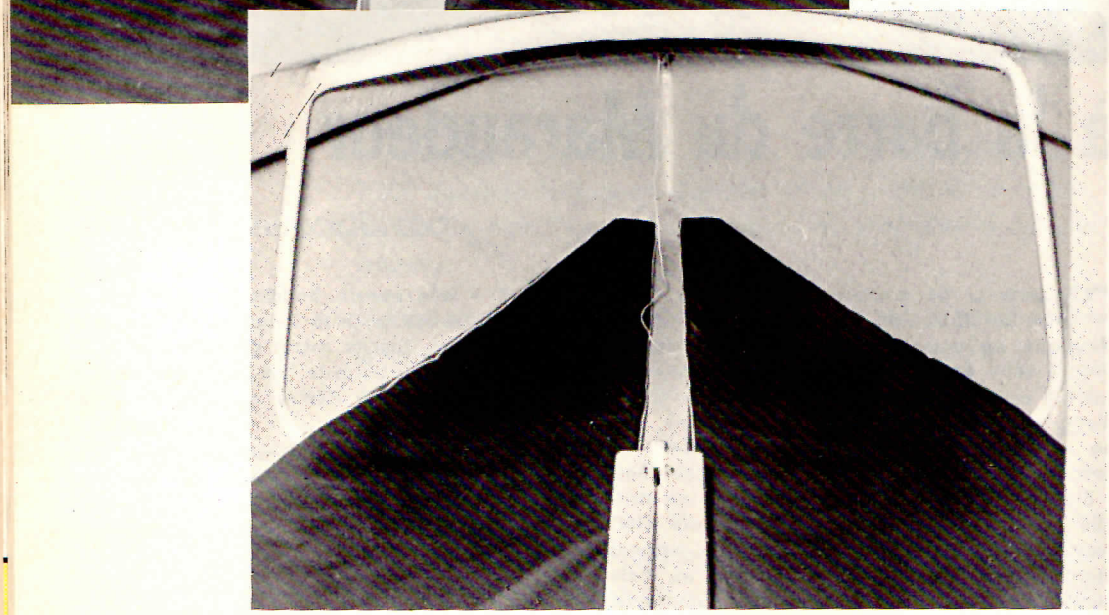


Partie arrière de la cabine avec au centre le puits de dérive et de chaque côté les blocs de rangement. Celui de tribord comporte des logements pour une cuvette en matière plastique et deux gobelets. On peut regretter que les matelas n'aient pas été encochés pour le passage du puits de dérive, leur permettant ainsi de se rejoindre.



Partie avant du plan couchette montrant l'arceau métallique de soutien du mât.

concentrées — plate-forme des couchettes, fond du cockpit, panneaux d'accès aux coffres du cockpit — sont constitués par un sandwich de stratifié avec une âme en mousse rigide. Le cockpit repose sur de robustes élongis en oméga garnis de mousse.

Tout l'espace compris sous la plate-forme avant, ainsi que dans la partie arrière des caissons du cockpit, constitue des réserves de flottabilité garnies de mousse. Les assemblages sont réalisés sous presse sur des gabarits de montage très précis, et devraient être vraiment étanches, le puits robuste bien raidi ne devrait jamais causer de difficultés. Le lest est constitué de grenaille de plomb noyée dans de la résine.

A l'embarquement par l'arrière, on est frappé par la stabilité du Maraudeur. Il est possible, seul à bord du bateau vide, de circuler sans difficulté et même, bien que ce soit plus délicat, d'aller jusqu'à l'avant par le pont.

Le panneau de fermeture articulé, est bloqué dans sa partie médiane par deux tourniquets et comporte une serrure qui verrouille le capot coulissant ; par la descente on accède très facilement au mât et aux taquets de drisse et, comme le foc est à rouleau, il est inutile d'aller sur l'avant, sauf pour mouiller ou s'amarrer.

Bien sûr, cette manœuvre est possible de l'intérieur, par le capot avant mais l'étroitesse de cet orifice rend nécessaire une certaine souplesse et un gabarit courant, pas trop engoncé de chandails et cirés. Nous pensons, pour notre part, qu'on y accédera le plus souvent par le passavant, ou plus précisément par les éléments latéraux du roof qui ne paraissent pas prévus pour cette surcharge.