

La silhouette générale extérieure fait bien apparaître une parenté entre les deux bateaux : voilure, disposition générale du pont, etc., mais cette parenté disparaît bien vite quand on regarde le carène beaucoup plus puissante du Ponant. La différence primordiale réside dans le fait que la carène du Ponant comporte un double bouchain. La partie formant le fond du bateau est très plate, puisque son V atteint 175° dans la partie centrale et ne se resserre que sur le quart avant, formant un petit élargement.

Les deux virures formant le bouchain prennent dit sont inclinées suivant un angle d'environ 45°, presque constant sur toute la longueur, tandis que les côtés forment un dévers très important et l'arête du bouchain supérieur disparaît pratiquement sur le tiers avant. Il en résulte une carène puissante, possédant une importante réserve de flottabilité. La flottaison, qui atteint 1,40 m de large (contre 1,25 m pour le 505), a son

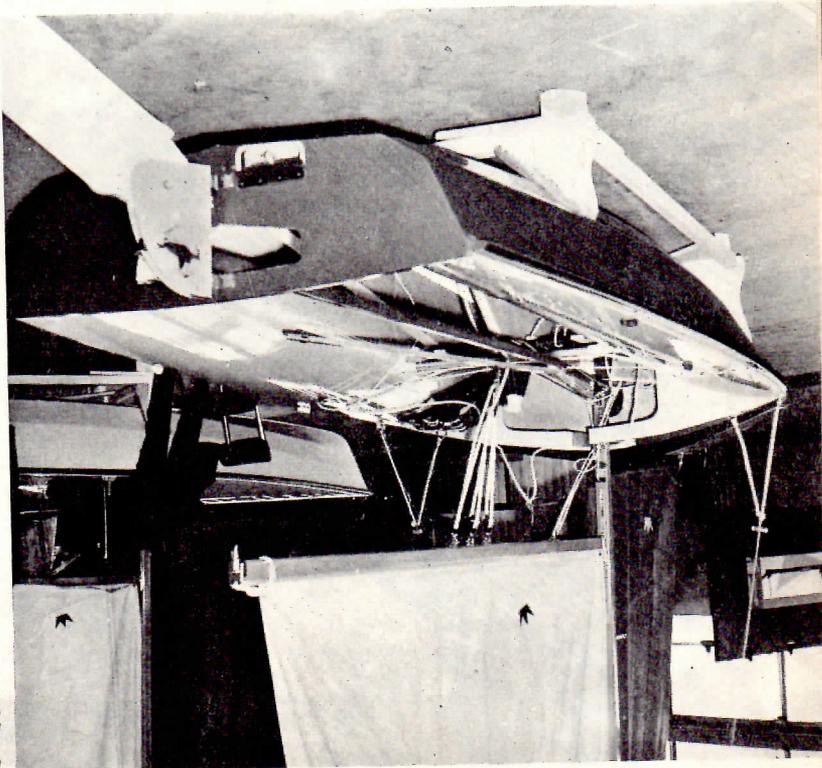
505 en reprenant un plan de voilure identique.

La dérive est contrôlée par palans et sandows, de même que le safran. Les drisses intérieures font retour au pied du mât et s'amarrèrent sur un pignon pour la grand-voile et un levier d'étaiquage réglable pour le foc. L'étaiquage de la grand-voile se fait par la bôme dont le vit-de-mulet est monté sur rail.

Toute la construction est maintenant en stratifié de polyester, y compris mât et bôme fabriqués aussi par Deschamps selon un procédé qui paraît offrir une très grande régularité. Le mât n'est soutenu que par deux hautbans et l'étai avant, avec un guidage latéral à l'étambrai.

Le Ponant doit donc offrir une belle stabilité et un comportement sympathique dans le clapot. Son élargement, joint à l'important volume proche de la flottaison sur l'arrière, lui confère, en plus, une grande tolérance à la charge embarquée.

Un arrière particulièrement large et stable et des entrées d'eau fines.



Entre le Ponant en bois, évoqué en page ci-contre, photographié au Salon du C.N.I.T., il n'y a pas, à vrai dire, de grandes différences, mais plutôt amélioration de l'accastillage qui permet d'obtenir un meilleur rendement du bateau et — éventuellement — une meilleure utilisation en régate.