



Le petit aileron porte-lest, placé sous la Cigogne, apporte une certaine stabilité, le rappel devenant moins important que sur la Caravelle.

assez d'erre  
t. La surface  
croît assez vite  
et, avec deux  
rd, elle paraît  
es bien, même  
érise les deux  
remarquable,  
e la flottaison.  
ur qui en béné-  
comporter très  
e soit l'allure.  
œuvres mortes  
assez dégagée  
ement chargé,  
butter franche-  
part du temps,  
nt y pénètrent,  
pe qui s'étale  
à bord autre  
  
embruns for-  
rête déferlante  
luie pour les  
al pour le ba-  
a route assez  
as mauvais du  
  
aravelle remonte  
Les cinq pas-

sagers « réglementaires » aux Glénans font un rappel très modéré.

Pour la Cigogne, lestée et plus lourde, ce rappel se fait avec trois équipiers restant à l'intérieur sur les bancs, le cap, dans cette version, étant un peu amélioré par la disposition du haubannage où le foc se borde entre haubans et galhaubans, un peu plus à l'intérieur. La Caravelle pourrait en faire autant si le filoir, posé sur le liston, était doublé d'un filoir de petit temps, monté sur le banc de nage arrière, disposition d'ailleurs prévue sur les plans.

Nous disions plus haut que la Caravelle était très raide, de plus ses formes font que son balancement à la gîte est correct et que la barre reste toujours maîtresse de la situation.

Sous l'angle des performances, une gîte exagérée fait engager le coin du tableau, ce qui nuit relativement peu à sa marche, et le plaisancier moyen n'y verra pas d'inconvénient; il y trouvera moins de fatigue et gardera encore une bonne réserve de stabilité.

Le comportement aux allures portantes est bon, les deux versions y restent parfaitement contrôlables. Nous avons déploré pourtant, qu'aucune retenue de bôme n'ait été prévue; même rudimentaire, elle amé-

liore le contrôle de la voilure et réduit le roulis.

Planer en Caravelle paraît très improbable, pourtant on se verra assez fréquemment, et même en Cigogne, passer en sur vitesse sur les crêtes d'un clapot de longueur convenable.

Il s'agit donc, dans ses deux versions, d'un bateau très sain, levant très bien à la mer, passant beaucoup mieux sur le clapot que ses formes ne le feraient croire, et offrant des performances honnêtes, nous serions même tentés de dire « surprenantes ».

Pour le plaisancier non rebuté par l'aspect rustique de la coque, un génois serait une addition très valable, qui rendrait les deux versions plus vivantes, par brise faible et moyenne.

Les performances de la Cigogne, plus lourde, avec une surface mouillée plus grande, sont sensiblement les mêmes par brise établie et la différence, à son désavantage, se marque à mesure que le vent faiblit.

#### CONFORT ET AGREMENT

Nous commencerons par parler de la Caravelle, dériveur ouvert. Elle offre ce confort tranquille d'un bateau stable, très spacieux, où tout se passe de l'intérieur, même le