

# VOUS AVEZ LA PAROLE



## UNE QUESTION EPINEUSE.

Je lis dans « Vous avez la parole » du numéro 13 que la goélette Rainbow a fait du 16,5 nœuds. Je me permettrai de vous citer quelques bateaux qui ont été plus vite encore.

Le « Flying Cloud » des chantiers MacKay de New York, et le « James Baynes » du même constructeur réalisèrent les vitesses qui n'ont jamais été dépassées : 21 nœuds, en 1856, pour le Baynes; si l'on peut discuter cette allure de pointe, il faut s'incliner devant les routes parcourues quotidiennement : 420 milles, soit une moyenne horaire de 17,5 nœuds.

Certains bateaux ont établi des records tels que Londres-Melbourne aller et retour en 132 jours, ou 436 milles en 24 heures, correspondant à une vitesse de plus de 18 nœuds.

A. CERF.  
PARIS.

Pour circonscrire le débat, nous avons pris soin de préciser que nous ne parlerions que « du plus rapide des yachts chronométrés ». En cette matière, nous croyons que le Rainbow a établi un record difficile à battre. Les performances établies par les grands voiliers sont certes supérieures, mais il s'agit là d'un autre chapitre sur lequel, répétons-le, nous reviendrons un jour.

## VENTE AU DETAIL

Lecteur depuis sa parution de votre revue dont j'apprécie le contenu et la présentation, je suis très intéressé par le modèle réduit. A cet effet, je recherche une documentation sur les points suivants :

1. Un traité sur la construction des coques.
2. Comment travaille un mât, une bôme ?

3. Où peut-on se procurer en petite quantité du dacron ? Quel est le poids au mètre carré de ce tissu ?

A. DORANGON,  
84, rue Ordener, PARIS (18<sup>e</sup>).

1. Il s'agit là d'un sujet assez aride qui ne peut être traité systématiquement dans ces colonnes; nous vous conseillons la lecture du « Traité de construction des navires en bois », de H. Dervin.

2. Un mât travaille à la compression, une bôme à la flexion et à la compression.

3. Le dacron — ou tergal — se trouve chez les marchands de tissus ou dans les grands magasins. Les voiles en tergal pèsent de 80 à 300 g le m<sup>2</sup>.

## A VOUS, MARSEILLE ! (fin)

Je lis dans votre numéro de juin la question que vous posez pour le compte de M. Desouche, sur la « corvette » du port de Marseille. Il s'agit simplement d'un ex-navire de commerce (terre-neuvas, je crois) dont l'aspect extérieur a été modifié, assez grossièrement d'ailleurs, pour les besoins du cinéma. Ce bateau a séjourné plusieurs années à Nice, en compagnie de deux autres anciens voiliers de commerce, également transformés. C'est sur l'ordre du capitaine du port de Nice, qui craignait de le voir couler à quai, que cette unité a été remorquée à Marseille où elle aurait pu être mise en cale sèche et réparée.

Je saisis cette occasion pour vous dire tout le bien que je pense de votre revue. Je vous avoue qu'à la parution du premier numéro, j'ai pensé : « Encore une revue de yachting qui n'apportera rien de plus que les autres ! » Depuis, j'ai changé d'avis. J'apprécie tout particulièrement l'objectivité de votre chronique « A la barre de... »

Edouard RAMOGER,  
Capitaine au long-cours,  
29, bd Michel, MARSEILLE

Dans votre dernier numéro, je trouve une question relative à une « corvette » vue à Marseille : il s'agit en fait de la reconstitution d'un voilier du XVII<sup>e</sup> siècle à en juger par la voile latine d'artimon. Si, vue de loin, cette reconstitution destinée au cinéma fait assez bien illusion, de près on distingue parfaitement la coque et la mâture en acier d'un terre-neuvas de Saint-Malo.

Enseigne de vaisseau LAUGA,  
Flotille 22 F - B.A.N. Lartigue.  
ORAN.

Merci à nos deux correspondants et à tous ceux dont nous n'avons pas pu reproduire ici les lettres. Nous sommes heureux qu'une fois encore, les lecteurs de « Bateaux » aient pu mettre en commun leurs connaissances.

## LE FAIRE « MOUSSER » ?

Au sujet des Mousses, je crois qu'il y a beaucoup de parti pris, en France, au sujet de ce bateau; en effet, sur 1 020 Mousses actuels, près de 9 sur 10 ont des barreaux adultes et non juniors. Pourquoi veut-on réserver cette série à des jeunes ? Pourquoi n'entend-on pas de critiques semblables à propos du Vaurien, bateau dont les caractéristiques sont tout à fait voisines ?

C. QUANCARD,  
27, rue Sadi-Carnot,  
JONZAC (Charente-Mme),

Les dimensions du Vaurien et celles du Mousse sont effectivement très voisines, mais il existe néanmoins, entre eux, des différences sensibles.

Le cockpit du Mousse est très étroit, ce qui le rend peu habitable pour des adultes. En outre, la bôme est très basse, ce qui est gênant pour tout individu de taille normale. D'autre part, la forme de sa coque rend le Mousse assez instable au moment de l'embarquement.

Gérard GOULVEN.