

donne au bateau un tirant d'eau de 0,95 mètre. Le safran est toujours relevable et il n'est précédé d'aucun aileron.

Le gréement est très simple et le mât de 5,31 mètres est soutenu par l'étai avant et deux hababans. Il n'est pas prévu de barres de flèche. La voilure peut être réalisée en coton ou en tergal mais la couleur blanche est, en principe, obligatoire. Le foc possède une surface de 2 m<sup>2</sup> et la grand-voile 6,3 m<sup>2</sup>. On peut, également, établir un spi de 5,5 m<sup>2</sup>. Remarquons, par ailleurs, que deux des quatre lattes de la grand-voile sont forcées et que la bôme est équipée d'un hâle-

bas ; de plus, le mât possède deux emplantures et la plus avancée permet de gréer le Mousse en « cat-boat » afin de l'utiliser en solitaire. Il est rare qu'un bateau en double puisse devenir un très bon « solitaire », mais la possibilité présente mérite, néanmoins, d'être appréciée.

Avec sa coque en V assez prononcée, le Mousse paraît avoir été conçu tout d'abord pour la régate et de nombreux détails le prouvent. Le poids de l'ensemble était annoncé à 90 kg, avant l'apparition des caissons étanches ; aujourd'hui, il semble logique d'avancer que le poids moyen du bateau a dû augmenter d'au moins 5 kg.

Le Mousse est actuellement construit par une quinzaine de chantiers, à des prix variant entre 94 000 francs et 120 000 francs TTC, sans voiles et avec un gréement galvanisé. La voilure en coton vaut 22 000 francs et celle en tergal 29 500 francs. Enfin, le bateau peut être vendu en kits mais, tout au moins en ce qui concerne la boîte de construction totale, cette manière de procéder ne peut être conseillée qu'aux amateurs possédant déjà une expérience de la construction et ne cherchant pas le bateau de haute compétition.

#### PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

Nous l'avons déjà dit, le Mousse paraît, à l'examen, avoir été conçu pour la régate et, après l'avoir barré, on ne peut qu'être d'accord avec cette opinion première. Sensible et évolutif, ce bateau obéit très fidèlement à la moindre impulsion de son barreur et, à ce titre, il peut être considéré comme un bon bateau-école préparant au dériveur de haute compétition comme le F.D. et le 5.0.5. Pour sa taille, le Mousse est un bateau rapide à toutes les allures mais, relativement très voilé, c'est par petit temps qu'il se montre le plus convaincant car, par forte brise, il devient souvent difficile à tenir et ses performances s'en ressentent.

Le Mousse peut naviguer en mer comme sur les eaux intérieures et, dans le clapot, il passe sans trop taper tandis que son pontage avant protège un peu le cockpit des embruns. Toutefois, le Mousse ne possède pas toujours une réserve de stabilité suffisante pour que son équipage en tîre le meilleur parti et les formes de sa coque ne paraissent pas être particulièrement propices au planning. En fait, les caractéristiques

du Mousse le poussent surtout à être un agréable bateau de rivière, légèrement plus rapide et plus évolutif qu'un Vaurien par petit temps, selon la qualité et le poids de l'équipage. Ce dernier point est particulièrement important car le Mousse a été dessiné pour des poids légers.

#### CONFORT ET AGREMENT

Dans ce domaine, le Mousse ne peut être jugé avec indulgence que si on l'examine sous l'angle de la régate. En effet, la faible largeur de son cockpit — 0,7 m entre les caissons — jointe à la position basse de la bôme n'engendrent pas des côtes d'habitabilité enthousiasmantes. Il n'est guère question d'emmener grand monde se promener et dans les vêtements de bord, il faut faire preuve d'une certaine souplesse et d'une bonne dose de précision dans les mouvements.

La stabilité initiale du Mousse ne dépasse pas la moyenne et pour évoluer à bord et embarquer, il convient de prendre des précautions si l'on ne veut pas faire connaissance, avant l'heure, avec l'élément liquidé. Dans une brise mal établie, le bateau peut devenir délicat à mener car il ne donne toute sa vitesse qu'en étant maintenu à peu près droit ; or il accuse très sèchement les risées et contre-gîte aussi rapidement au moindre dévent.

Dans ces conditions, nous avons donc affaire à un instrument d'entraînement à la régate, fort intéressant, mais assez mal adapté à la promenade, surtout en mer. En revanche, un barreur adroit et sportif s'amusera sûrement à la barre de ce petit bateau qui frétille littéralement à la moindre brise.

#### SECURITE ET ACCASTILLAGE

Généralement, le Mousse est mieux préparé que le Vaurien, mais il faut reconnaître également que les prix des deux bateaux ne sont pas exactement comparables, et que certains éléments de son accastillage sont assez fragiles. Quoi qu'il en soit, le Mousse est un bateau accastillé simplement ; toutefois, il serait préférable de le munir, en série, d'un gréement inox.

En ce qui concerne la sécurité, les dirigeants de l'Aspromousse seront peut-être

étonnés par notre manque d'enthousiasme à l'égard de la politique qu'ils ont adoptée. Certes, il apparaît indispensable qu'un dériveur moderne soit insubmersible mais, surtout lorsqu'il s'agit d'une série populaire qui se veut vouée partiellement à la jeunesse, il nous paraît non seulement superflu mais encore dangereux d'encourager le mythe du bateau redressable.

Certains clubs ont adopté le Mousse comme bateau-école pour les jeunes. L'idée est bonne, en ce sens qu'elle donnera certainement naissance, à de nombreux équipages habitués par avance aux dériveurs de compétition plus ou moins acrobatiques. Toutefois, cette pratique ne peut être encouragée que sur les plans d'eau où une surveillance de tous les instants peut être pratiquée, car le Mousse ne pardonnera guère les erreurs d'un couple d'enfants ou de jeunes adolescents. Certes, voilà l'excellente école mais qui restreint l'usage du bateau au parcours de régate établi devant le club-house avec une embarcation prête à secourir les « naufragés ». Quant à persuader les jeunes usagers du Mousse que leur bateau est redressable en toutes circonstances, cela nous paraît à la fois maladroit et dangereux : maladroit parce que

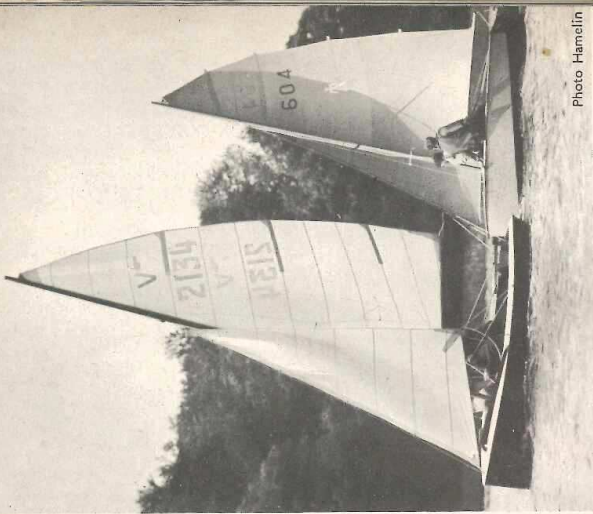


Photo Hamelin