

Le Yacht : journal de la navigation de plaisance

I. Le Yacht : journal de la navigation de plaisance. 1920-05-01.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisation.commerciale@bnf.fr.

Brest ; ce mouvement est même déjà commencé.

Le transport le *Loiret* est attendu prochainement à Brest où il apporte les bouilleurs provenant de l'arsenal de Bizerte ; il prendra, ici, 2 canons de 10 c/m destinés au *La Hire*, de la division des écoles, qui n'avait jusqu'ici que des 65 et des 47 m/m ; cette modification dans l'artillerie d'une vieille aviso-torpilleur n'a d'autre but que l'instruction des apprentis.

Cherbourg, 27 avril.

Le croiseur-cuirassé *Marseillaise* est arrivé à Cherbourg le 21, venant de Copenhague, où il a reçu un magnifique accueil, comme le *Yacht* l'a indiqué la semaine dernière. Les sous-marins de Cherbourg, qui maintenant naviguent peu, par mesure d'économie, s'étaient portés au-devant de lui pour se livrer à des exercices d'attaque. On ne saurait trop approuver la décision prise à cet égard. Plus que toute autre unité de combat, le sous-marin a besoin d'un entraînement fréquent et méthodique.

Le croiseur-cuirassé *Gueydon*, qui vient d'être réparé dans notre arsenal, a procédé, en rade, à des essais d'entraînement, en vue de rallier Brest, son port d'attache.

L'avisio *Oïse*, de la division de la Baltique, a visité Helgoland le 17 avril.

Le croiseur allemand *Kolberg*, le premier récupéré par la France parmi ceux que nous avons le droit d'utiliser, est arrivé à Cherbourg. Avec lui, sont arrivés les sept destroyers *T-189*, *T-192*, *T-193*, *T-197*, *S-24* et *V-71*, escortés par le vapeur *Ceula*, qui est chargé de rapatrier les équipages allemands. Les types « T » sont des destroyers faisant partie d'une série de 130 unités, construites pendant la guerre, ayant plus de 1.000 tonnes de déplacement et filant 38 nœuds, si l'on en croit les renseignements. Ils sont armés de 4 canons de 12 c/m. Le *S-24*, qui date de 1912, déplace 564 tonnes, est armé de 2 canons de 88 m/m et a donné dans les 34 nœuds aux essais ; il a 4 tubes lance-torpilles aériens ; le *V-71* est d'un type analogue. Nous avons donné, dans une correspondance antérieure, les caractéristiques du *Kolberg*, et nous aurons occasion de reparler de tous ces bâtiments.

L'avisio *Meuse* a quitté Copenhague le 24, pour rentrer à Cherbourg.

Le *Quentin-Roosevelt*, ancien *Flamant*, chargé de la surveillance de la pêche dans la mer du Nord, et qui a généralement Boulogne comme point de stationnement, a quitté notre port le 23, après avoir fait ses rechanges.

Lorient, 27 avril.

Les députés et sénateurs du Morbihan viennent d'avoir une entrevue avec le ministre de la marine au sujet des projets d'études concernant la suppression de l'arsenal et de certains services de la marine de Lorient. « Projets d'études » est un euphémisme qui ne trompera pas les gens avertis. Comme nous l'avons dit dans de précédentes correspondances, la chose est bien décidée et a déjà reçu un commencement d'exécution. Il faut en prendre son parti. Notre député, M. Nail, a entre-tenu le ministre des avantages que la marine pourrait trouver à transférer l'École navale à Lorient. Il est certain qu'elle y serait très bien ; elle a été jadis à Angoulême et Brest n'est pas indispensable pour cette institution militaire et navale ; l'instruction de nos jeunes officiers se ferait peut-être mieux

dans le calme que dans l'agitation du grand port finistérien. Mais ne nous faisons pas d'illusions. On nous répondra que les élèves ont à Brest plus de facilités pour s'instruire, en raison des dimensions de la rade, qui permet de naviguer par tous les temps et qu'ils sont mieux à portée des progrès des choses maritimes.

Notre arsenal peut rester prospère et sa prospérité peut-être s'accroître entre les mains d'une grande compagnie. Et l'ancien grand port de la Compagnie des Indes peut retrouver sa prospérité dans le développement de la marine de commerce, une fois délivré des entraves qui accompagnent toujours les servitudes militaires. Veillons seulement à ne pas nous laisser trop dépouiller : « *Carreant consulés* ».

— Le *Dubourdieu*, la première des cinq canonnières de 500 tonneaux que notre port a construites depuis 1918, et qui devaient primitivement servir à la chasse des sous-marins, vient de rallier Lorient, après une campagne très dure de onze mois au Maroc. La vie à bord, sur cette côte battue constamment par la lame, est pénible, et en trois circonstances différentes, quatre hommes ont été enlevés, balayés par des coups de mer. Le bâtiment, qui possède deux turbines Breguet, de 1.000 chevaux, actionnant les hélices par l'intermédiaire d'engrenages, a remarquablement bien résisté, et l'épreuve d'endurance de ce matériel semble décisive.

Toulon, 27 avril.

Le torpilleur d'escadre *Enseigne-Roux*, dont nous avons signalé l'échouage et la remise à flot dans la mer Noire, a subi des dommages assez importants à l'avant. On effectue sur place des réparations provisoires pour le ramener à Constantinople, où il sera remis en état dans l'arsenal.

L'amiral de Bon est reparti pour Constantinople, avec relâche pour ravitaillement à Messine, à bord de l'*Yser*, qui avait transporté récemment le ministre dans son voyage à Bizerte. La canonnière *Duperré* est également partie de Bizerte pour Constantinople et la canonnière similaire *Dumont-d'Urville* est arrivée à Toulon.

On remet aux Domaines, pour être vendu, le joli yacht la *Jeanne-Blanche*, jadis offert par son propriétaire, M. Faulquier, de Montpellier, au président de la République, qui en fit cadeau à la marine, laquelle en fit le stationnaire français à Constantinople, puis un patrouilleur pendant la guerre.

Le ministre vient de décider que tout bâtiment de plus de 80 hommes d'équipage, appelé à séjourner sur les côtes de France, pour une durée de plus de six mois, recevra un appareil de projections cinématographiques et des films. C'est une excellente idée comme toutes celles qui tendent à distraire les équipages.

— En vue de faciliter, en cas de mobilisation, la concentration des escadrilles de torpilleurs opérant en Méditerranée, le ministre a décidé de modifier leurs dénominations actuelles.

L'escadrille rattachée à l'escadre de la Méditerranée occidentale s'appellera 1^{re} escadrille.

Les deux escadrilles rattachées à l'escadre de la Méditerranée orientale, s'appelleront respectivement 2^e et 3^e escadrille.

L'escadrille de remplacement : 4^e escadrille. La constitution de ces escadrilles sera, jusqu'à nouvel ordre la suivante :

1^{re} escadrille : *Casque*, *Capitaine-Mehl*, *Bisson*, *Bouclier*, *Enseigne-Roux*, *Mangini*.

2^e escadrille : *Algérien*, *Kabyle*, *Sénégalais*, *Somali*, *Sakalave*, *Bambara* (construits au Japon).

3^e escadrille : *Touareg*, *Annamite*, *Hova*, *Arabe*, *Tonkinois*, *Marocain* (construits au Japon).

4^e escadrille (remplacement) : *Magon*, *Cimeterre*, *Commandant-Bory*, *Commandant-Lucas*, *Protet*, *Francis-Garnier*.

— Les hydravions participant au circuit de Monaco sont convoyés par la canonnière *Gracieuse*, les torpilleurs *Bisson*, 349, *Enseigne-Henry* et *Spahi*. Plusieurs départs ont déjà eu lieu. Le *Magon*, grand torpilleur, qui avait été également envoyé à Monaco pour ces fêtes, a abordé en sortant de Toulon le chasseur *S6* et l'a coulé. L'équipage a été sauvé.

— Le transport-hôpital *Duguay-Trouin* appareillera le 10 mai pour faire une tournée en Orient.

Spécification de la série internationale des Dinghies monotypes de 12 pieds (1)

Nous donnons ci-après le règlement de construction des dinghies internationales de 12 pieds, tel qu'il a été publié dans l'annuaire du Boat Racing Association en 1913, et d'après lequel plus de 130 de ces embarcations ont été construites en Belgique et en Hollande, sans compter celles qui sont en Angleterre et dans les autres pays et dont nous n'avons pu connaître le nombre.

On sait que lors de la réunion du Comité permanent de la jauge internationale tenue à Londres en octobre dernier, le Yacht Racing Association avait fait adopter le principe de légères améliorations dans le plan de construction des dinghies de 12 pieds. Naturellement, les nombreux propriétaires de dinghies du type primitif protestèrent énergiquement contre cette proposition, craignant que la création d'un type nouveau n'amenât le déclassement des bateaux existants. Et ils obtinrent gain de cause : l'ancien type fut conservé. C'est à ce type que se rapportent les spécifications exposées ci-dessous.

Mais la Yacht Racing Association n'abandonna pas complètement l'idée qu'elle avait émise. L'éminent architecte naval Morgan Giles a étudié un type nouveau qui présente certaines améliorations dans le profil et les sections et permet une réduction d'une quinzaine de livres dans le prix de construction. Nous publions prochainement ces plans nouveaux qui viennent de sortir des mains de l'architecte. Nous ne doutons pas qu'ils puissent présenter certains avantages par rapport au type précédent de dinghies dont pourtant les propriétaires se déclaraient pleinement satisfaits.

Mais au point de vue de l'essor du sport, il eût peut-être mieux valu ne pas créer dans les esprits une équivoque quant au type à adopter. Quoi qu'il en soit, il n'est pas sans intérêt de faire remarquer que les yachtsmen qui feront construire dans l'ancien type sont assurés de trouver dès à présent, en Belgique, Hollande et Angleterre un grand nombre de concurrents et par conséquent un marché important, tandis qu'il faudra plusieurs années pour arriver à produire un nombre aussi considérable de bateaux du nouveau type dans les conditions actuelles de la construction. Au cours actuel du change le prix de revient de ces petits bateaux ressort en effet à plus de 3.000 francs.

Rappelons, en terminant, qu'il n'y a pas de série internationale de dinghies de 14 pieds, mais seulement une série nationale anglaise de cette dimension.

Dispositions générales. — Chaque bateau doit être construit en se conformant strictement aux plans et spécifications de la série, et l'on doit s'assurer avec le plus grand

(1) Voir les plans publiés dans notre numéro du 13 mars dernier.

soin que tous les bateaux sont aussi semblables que possible sous tous les rapports. Tous les échantillonnages imposés s'appliquent à la pièce finie.

Dimensions. — Longueur de bout en bout, 12 pieds (3 m. 64) ; hau, 4' 8" (1 m. 41) ; creux au milieu, 1' 8" 1/2 (0 m. 52) ; surface de voilure, 100 sq. ft. (9 mq. 29).

Quille. — La quille doit être en bel orme blanc, ou peut être en pitchpin si l'on doit se servir de l'embarcation en eau douce. L'épaisseur doit être de 2" (51 m/m) au milieu, le long de la fente de dérive et doit s'amincir jusqu'à 1" 3/4 (44 m/m) à l'avant et 1" 1/2 (37 m/m) à l'arrière. La hauteur doit être conforme au plan, diminuant de 7" (178 m/m) à l'arrière à 1" 3/4 (44 m/m) à l'avant. Le carlingot sera en orme blanc ou en pitchpin, de 4" (102 m/m) sur 3/4" (19 m/m) au fort, et allant en s'amincissant comme la quille ; il sera fixé par des vis de cuivre de 2" (51 m/m) n° 12 espacées d'environ 4" (102 m/m).

Étrave. — Sera en chêne anglais tors, de 1" 3/4 (44 m/m) d'épaisseur, assemblée par des écarts avec la quille et fixée au moyen de 3 clous n° 6 en cuivre, ou l'équivalent. Elle portera une rablure, comme d'usage, pour recevoir l'extrémité des bordés et la tête de l'étrave sera façonnée suivant détail donné.

Étambot et courbe d'arrière. — En chêne anglais. L'étambot, de 1" 1/4 (31 m/m) sera assemblé avec le carlingot, et la courbe, de 7/8" (22 m/m), sera clouée avec des clous de cuivre rabattus.

Tableau. — Le tableau sera en orme, en acajou ou en teck, de 3/4" (19 m/m) d'épaisseur, vissé à l'étambot. Une encoche de godille y sera pratiquée, comme d'habitude.

Puits de dérive. — La rainure pour le passage de la tôle de dérive aura une largeur de 1/2" (13 m/m). La construction du puits est démontrée suffisamment par les plans de construction ; les parois seront en kauri-pine ou en orégon de 3/4" (19 m/m) d'épaisseur ; les montants sont en chêne ou en teck, le dessus en kauripine, en orégon, en acajou ou en teak. L'assemblage doit être particulièrement soigné pour éviter les voies d'eau. Le pivot de la dérive sera une cheville de métal de 3/8" (10 m/m) de diamètre, avec une douille de 5/8" (16 m/m) rivée en place avec des rondelles de chaque côté du puits.

Bordé. — Le bordé sera en spruce choisi et bien sec sans nœuds ni défauts ; un bordé posé fini aura 5/16" (8 m/m) d'épaisseur. Il y en aura 12 de chaque bord, se recouvrant de 5/8" (16 m/m) ; tout faux équerrage étant pris sur le bord inférieur du bordage, excepté vers les extrémités, et les parties qui se recouvrent ne doivent pas être arrondies. Les virures de gabord et de carreau peuvent être en acajou ou autre bois dur si les propriétaires le désirent. Deux clous pour assembler les bordages doivent être placés dans les intervalles entre les membrures, en outre du clou enfoncé comme toujours dans chaque membrure.

Membrures. — Elles doivent être en bel orme blanc, ployé à la vapeur, de 5/8" (16 m/m) d'épaisseur sur 1/2" (13 m/m) de largeur, espacées de 7" (178 m/m) d'axe en axe, le long de la ligne de quille. Les angles des membrures doivent être légèrement abattus. Les membrures, perpendiculaires à la quille, seront d'une seule pièce

de plat-bord à plat-bord toutes les fois que ce sera possible. Des cales en orme seront introduites entre les membrures et les gabords toutes les fois que ce sera possible.

Varanques. — Les varanques seront en chêne anglais de 5/8" (16 m/m) d'épaisseur ; gabariées suivant le plan, et espacées comme il est montré sur le plan. Elles seront entaillées à la demande du bordé et fixées par un clou borgne dans chaque virure, et un clou rabattu à chacun de leurs extrémités.

Emplanture du mât. — En chêne, teak ou orme, fixée à l'étrave par des vis et au bordé par des clous rabattus.

Plats-bords. — En bel orme blanc de 1" 1/4" x 1" (31 m/m x 25 m/m) diminuant d'épaisseur jusqu'à 3/4" (19 m/m) à l'avant et à l'arrière. Les têtes de membrures sont encadrées dans les plats bords et clouées à travers.

Lisses de support. — Une lisse de support de 1" 1/4" (31 m/m) sur 3/8" (10 m/m) aux angles abattus, doit recevoir les extrémités des bancs qui viennent s'appuyer dessus ; une autre lisse analogue doit recevoir les bords extérieurs des caillebotis des planchers. Ces pièces doivent être fixées à chaque membrure par un clou rabattu.

Bancs de nage. — Deux bancs de nage placés selon le plan, doivent avoir 7 1/2" (191 m/m) sur 3/4" (19 m/m) et être maintenus par deux courbes à chaque extrémité. Celui qui sert d'appui au mât doit avoir 8" (203 m/m) x 1" (25 m/m) ; il a un étambrai et des courbes renversées. Les bancs de l'arrière, de 3/4" (19 m/m) d'épaisseur, placés comme il est indiqué sur le plan, sont supportés par une traverse de 2" (51 m/m) sur 3/4" (19 m/m), allant d'un bord à l'autre du bateau, et par deux pieds droits. Tous les bancs de nage et autres seront en orégon, en pin ou kauri, en acajou ou en teak.

Guirlande, courbes, etc. — La guirlande sera formée d'un bois tors en chêne de 1" (25 m/m) d'épaisseur, soigneusement arrondi et modelé à la demande. Les courbes de cornières de tableau seront en chêne, de 3/4" (19 m/m) d'épaisseur. Les courbes de bancs de nage également. Toutes les courbes doivent être en bois tors, sans nœuds ni crevasses.

Planchers. — Le plancher avant sera en spruce blanc de 3/8" (10 m/m) d'épaisseur, réuni par des traversins. Comme on peut le voir sur le plan, les principaux planchers sont constitués par des plates-formes à claire-voie, constitués par des lattes en spruce de 1/2" (13 m/m) d'épaisseur et 2 3/4" (70 m/m) de largeur maxima, diminuées de largeur selon le tracé des fonds.

Divers. — Les taquets et barres de marchepied de nage relatifs aux deux bancs de nage seront en orme, en frêne ou en teak. Les blocs porte-rammes seront placés comme d'habitude. Les préceintes de défense en orme auront 7/8" (22 m/m) x 7/8" (22 m/m), et les semelles de bouchain auront 6" (152 m/m) de long sur 3/4" (19 m/m) de largeur et 3/4" (19 m/m) d'épaisseur.

Chevillage. — Tout en cuivre, bronze ou laiton.

Dérive. — La dérive sera constituée par une tôle d'acier doux de 1/4" (6 m/m) d'épaisseur, coupée suivant les dimensions du plan, avec chanfreins abattus sur 1/2" (13 m/m). Elle sera galvanisée puis polie au sortir du bain de galvano, pour obtenir

une surface unie. La dérive sera relevée au moyen d'une pantoire en fil d'acier flexible de 1/2" (13 m/m) de circonférence, fixée à la tôle au moyen d'une manille et passant dans une poulie simple de 2 1/4" (57 m/m) de diamètre fixée au boulon d'élingage avant ; sur cette pantoire est frappé un palan consistant en deux poulies simples de 2 1/4" de diamètre (57 m/m) et un garant en manille de 1" de circonférence (0,025). La poulie fixe est frappée sur un piton situé sur le côté du puits de dérive, et le garant se tourne sur un taquet situé sur la partie arrière du puits.

Gouvernail. — En orme anglais, acajou ou teak ; le safran aura 7/8" (22 m/m) d'épaisseur avec les angles bien arrondis. La tête du gouvernail aura deux joues de 3/4" (19 m/m) d'épaisseur, bien solidement clouées à clous rabattus. Une mortaise y sera pratiquée pour la tête du gouvernail ; la barre sera en frêne ou en orme blanc, de diamètre diminuant de 1" 1/2 à 1" (38 à 25 m/m) et 3 pieds (91 m/m) de long avec les angles bien abattus et une poignée bien arrondie à l'extrémité. Les ferrures du gouvernail doivent être d'un modèle ayant fait ses preuves, en fer galvanisé ou bronze poli et convenablement ajusté.

Accessoires. — La bande d'étrave sera en fer galvanisé ou en cuivre, demi-ronde, de 1/2" (13 m/m) sur 3/16" (5 m/m), avec une tête ornementale qui se fixe à la guirlande. Un trou sera percé à travers la tête d'étrave juste au-dessous de la bande, pour recevoir la manille de la poulie de conduite de la drisse. La bande de talon, en fer galvanisé ou en cuivre, aura 5/8" x 1/4" (16 m/m x 6 m/m) sur 12" (304 m/m) de longueur totale.

Des pitons à boucle en fer galvanisé ou bronze, munis d'une tige rivée de 3/8" (9 m/m) 5) seront fixés dans l'étrave et l'étambot.

Les élingues sont constituées par des pitons à œil dont la tige qui traverse la quille à 7/16" (11 m/m) et est rivée sur rondelles au-dessous de la quille. Les chaînes auront un diamètre de 3/16" (5 m/m) avec de longues mailles de 5/16" (8 m/m) à l'extrémité, complètement galvanisées. Des garnitures de cuivre seront fixées autour de la mortaise qui leur livre passage à travers le banc arrière et le banc avant ; sur ce dernier banc, la garniture de cuivre protégera aussi le tour de l'étambrai du mât.

La main de fer de la grande écoute sera fixée aux courbes de cornières comme il est indiqué sur le plan. Elle sera constituée par une tige de 7/16" (11 m/m) en fer galvanisé ou en métal Muntz, avec des bagues à épaulement soudées ou venues de fonte, et un filetage et un écrou pour fixer chaque extrémité.

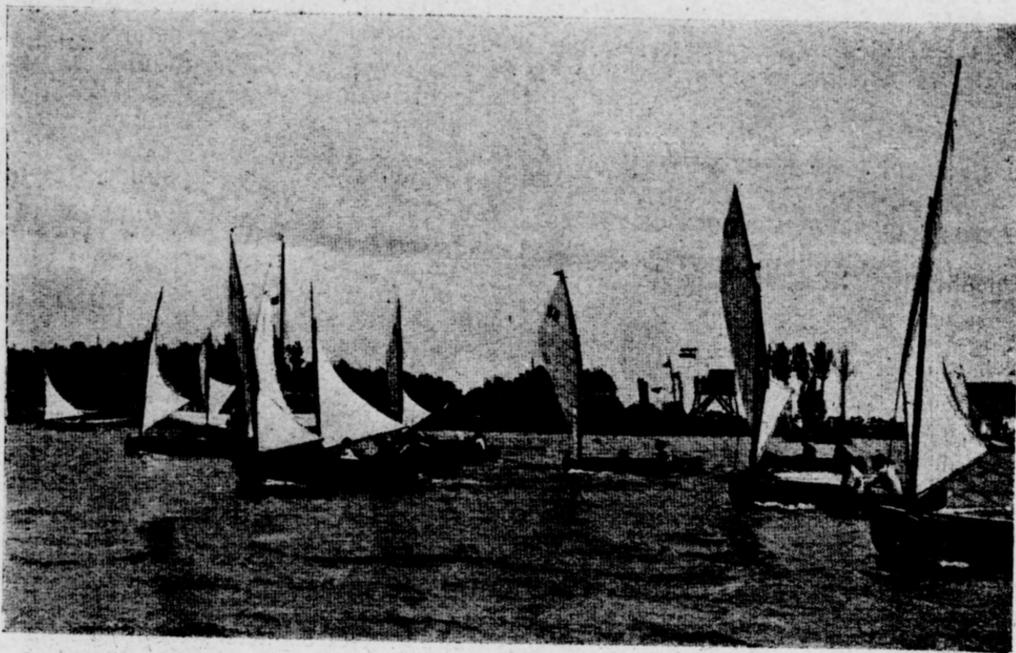
Les lattes de haubans en fer galvanisé ou bronze poli, de 6 inch (152 m/m) de long sous l'œil, à fixer par des vis dans les membrures situées immédiatement sur l'arrière du mât.

Deux taquets d'un modèle courant, en bois, fer galvanisé ou métal, à visser de chaque côté du puits de dérive pour la drisse de la voile et le garant du palan de dérive.

Deux cabillots de tournage en fer galvanisé, en orme, ou en bronze, à fixer dans le banc du mât, pour l'amure, etc.

Une paire de dames avec quatre douilles en fer galvanisé ou bronze, d'un modèle courant.

Espars. — Les espars seront en beau



D'après "The Yachting World"

Un départ de la série internationale des « dinghies » de 12 pieds dans une régates hollandaise.

spruce blanc ou argenté, suivant dimensions du plan. La vergue pourra être en bambou. Tous les espars seront recouverts de trois couches de vernis.

Voile. — En soie union ou tissu rouge, du modèle du plan, avec un étui fourreau pour recevoir la voile et les espars. Cet étui sera fait en toile imperméable ou apprêtée. La lettre de série du bateau doit être marquée dans la voile, selon le règlement.

Grément. — Haubans, un de chaque bord, en fil d'acier à charrue de 3/8" de circonférence (9 m/m 5) avec des œils de capelage pour les capeler par-dessus la tête du mât, et garnis de cosses et d'aiguillettes de ridage à l'extrémité inférieure. La drisse, en manille, de 1" 1/4 (31 m/m) simple, avec les extrémités surliées et passant dans une poulie de conduite de 2 1/4" (57 m/m) manillée sur la tête de l'étrave.

L'amure, en manille de 1", épissée autour de l'extrémité du gui (avec la cosse prise dans l'épissure) et frappée sur la dernière maille de la chaîne d'élingage qui passe à travers le banc du mât.

La grande écoute, en coton blanc, de 1" (25 m/m) avec trois poulies de 2 1/4" (57 m/m) estropées en filin et disposées comme on le voit sur le plan de voilure.

Estropes, lacages, etc., si c'est nécessaire.

Peinture. — La totalité de chaque bateau, dehors et dedans, doit recevoir quatre couches du meilleur vernis de yacht. Ou bien, au gré du propriétaire, les fonds peuvent recevoir trois couches de peinture et par-dessus une quatrième couche de composition sous-marine ou de peinture émail ; et l'intérieur, trois couches de peinture. Le nom ou le numéro du bateau doit être écrit en lettres d'or, dégradé ou nuancé sur le tableau ou ailleurs, à la demande.

Armement. — Une paire d'avirons à cuiller de force convenable. Bosse en manille de trois brasses (4 m. 86) et 1 3/4" de circonférence. Amarre d'arrière en manille de 2 brasses (3 m. 24) et 1 1/2" (39 m/m). Gaffe de 6' (1 m. 82) en spruce avec talon en fer galvanisé ou bronze. Ecope de 8" (203 m/m) en fer galvanisé.

A volonté : taud en toile imperméable ajusté pour se lacer au-dessus du bateau et de ses espars.

Le tout de la meilleure qualité comme

matériaux et travail, sera livré complet sous tous rapports après essais à flot et sous voiles.

Exposition et Régates de Bateaux Modèles et Miniature au Club Nautique de Nice

L'exposition des bateaux-modèles s'est ouverte dans les salons du Club Nautique de Nice, le dimanche 11 avril, pour se terminer le dimanche suivant, par une série de courses auxquelles devaient participer les modèles exposés.

Cette exposition, bien que ne comportant qu'un nombre de modèles moindre que dans les années d'avant-guerre, n'en présentait pas moins un très grand intérêt par suite de la valeur des bateaux exposés. L'ensemble de ces petits yachts, d'exactes proportions et, pour la plupart, d'un fini d'exécution remarquable, présentait un coup d'œil charmant qui attira, pendant toute la semaine, de nombreux visiteurs dans les salons du Club Nautique, trop petits, à certains jours, pour les recevoir tous.

Comme d'habitude, les modèles étaient divisés en deux sections : les modèles sus-

ceptibles de naviguer et, par suite, de prendre part aux régates, et les modèles de musée, de vitrine ou de cheminée, simples objets de curiosité, non destinés à être mis à l'eau.

Dans la première section, les modèles étaient encore classés en quatre séries, suivant leur longueur totale.

Le jury de l'exposition s'est réuni le jeudi 15 avril et, après un examen attentif de chaque bateau exposé, a décerné les récompenses suivantes :

Première série 0 m. 60 Max.

1^{er} Prix : *Miss*, à M. Pascal fils, de Cannes ; 2^e prix : *Michel*, à M. Menardi, de Nice.

Deuxième série. De 0 m. 60 à 0 m. 80.

1^{er} Prix : *Original-Cat*, à M. Bègue, de Monaco (médaille d'argent) ; 2^e prix : *Ki-Ki*, à M. Marguet, de Monaco.

Troisième série. De 0 m. 80 à 1 m. 10.

1^{er} Prix : *Jeannette*, à M. Aurégia, du Cap d'Ail (médaille d'argent) ; 2^e prix : *Gyp-tis*, à M. Pascal, de Cannes.

Quatrième série. De 1 m. 10 à 1 m. 40.

1^{er} Prix : *Lulu*, à MM. Gardetto et Gazo, de Monaco (médaille d'argent).

Deuxième section.

M. Feolde, de Nice, une médaille d'argent, grand module, pour l'ensemble de son exposition (bateaux de pêche et yawl) ;

M. Godon-Varnier, d'Antibes, une médaille d'argent ;

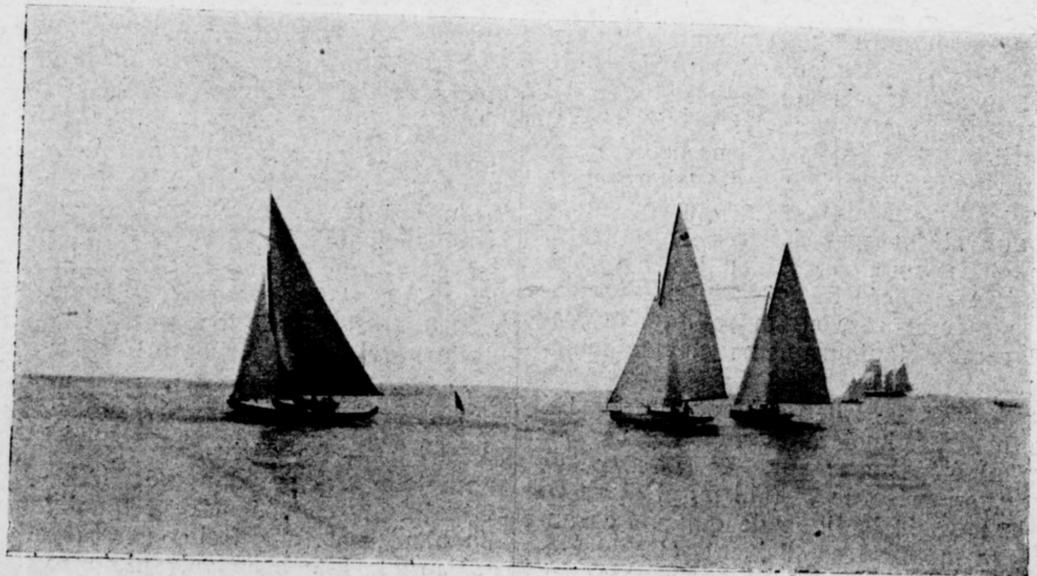
M. Verna, de Monaco, pour son canot automobile, une médaille de vermeil.

En outre des médailles, des prix en espèces ont été attribués à la plupart des concurrents.

Parmi les modèles à voiles particulièrement remarquables, il faut citer tout d'abord, l'*Original-Cat*. Les formes de ce racer miniature qui justifie tout à fait son nom, procèdent d'une idée déjà mise en pratique au Canada, par M. Duggan, dans son *Gleucain IV*, yacht qui enleva aux Américains la Coupe du Seawanhaka-Yacht-Club. Cette idée consiste à remplacer la coque unique des yachts par deux coques symétriques réunies par une partie commune disposée en dessus de la flottaison, réalisant ainsi un perfectionnement du catamaran.

Ce modèle est, en outre, d'un fini d'exécution parfait, surtout en ce qui concerne les détails du grément.

Le *Lulu* est aussi un très remarquable modèle. Les proportions sont bonnes, les li-



Les 8 m. 50 *Agon III*, *Speranza* et *Mahou II* aux régates de Nice.