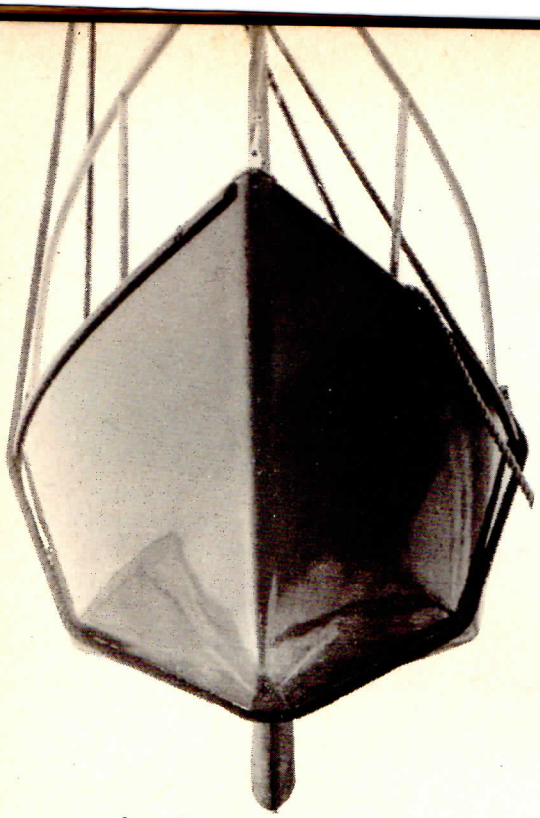
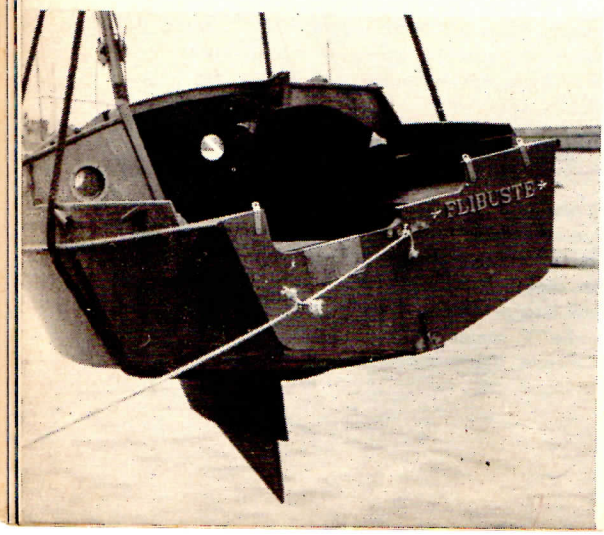


sage dans le clapot, en mouillant peu et avec pratiquement pas de tendance à taper (à moins que le bateau n'ait pris une gîte exagérée, auquel cas l'étrave frappe l'eau à plat). Le pincement de la flottaison à l'avant et son allongement maximum traduisent assez l'attention que l'architecte a portée aux performances. En revanche, dans une mer formée, l'ensemble manque un peu de retenue, et le franc-bord important de l'avant s'explique sans doute par le souci de tenir en toutes circonstances le pont hors de l'eau.

Il en est des bateaux comme des chevaux, certains ont de l'allant et trottent volontiers, d'autres aussi rapides demandent de la cravache... et de la concentration. Le Pirate est la première et reposante catégorie. Il faut toutefois surveiller l'assiette du bateau, et soulager l'arrière à mesure que l'on prend de la vitesse et que le bateau laisse un remous qui s'accentue. Dans cet ordre d'idée on peut regretter que le safran relevable se paie par un poids aussi important à cet endroit du bateau. Une plaque d'aluminium profilé et traité avec un bon sandow de rappel constituerait une amélioration sensible et peu coûteuse.



Dans l'ensemble on aura intérêt à ne pas charger le bateau si l'on aime les « marcheurs ». Avec plus de trois personnes à bord le Pirate perd tout son allant.

La remontée dans le vent, convenable par petit temps, donne par temps moyen des résultats du même ordre... Ce problème est d'ailleurs commun à tous ces petits bateaux habitables, courts, larges, de tirant d'eau faible et assez fardés. Nantis d'un programme d'exploitation, ils en portent les servitudes, de la même manière que les voiliers du commerce dont ils retrouvent la préférence pour les allures portantes. Ce qui ne veut pas dire que Corsaires ou Pirates soient incapables de serrer le vent : l'expérience prouve que les bateaux plus classiques (et souvent parfaitement inhabitables) sauvent difficilement leur handicap. Mais pour un résultat comparable il faudra à la fois plus d'effort physique — notamment rappel — et plus d'expérience de la part du barreur qui devra notamment savoir conserver son bateau en route et porter suffisamment de toile. Si on laisse gîter le bateau, on est voué aux « bords bretons », et ceci n'est pas sans poser un problème avec le Pirate qui n'est absolument pas conçu pour le rappel.

Pour être complet disons encore que l'ensemble quille dérive fait preuve de mérites plus évidents quand il s'agit de poser le bateau sur une remorque que pour gagner au vent par temps frais. Dans le cas du Pirate en particulier la dérive nous a semblé exiguë et en mer il n'est pas sûr que l'on perde grand-chose à oublier de la descendre.

Le programme initial confié à l'architecte comportait un cockpit très vaste « pour utilisation en Méditerranée ». Il y aurait beaucoup à dire sur l'intérêt des grands cockpits dans une mer qui se forme très vite et où les pointus des pêcheurs sont bien plus fermés que les barques d'Honfleur. Quoiqu'il en

soit, le Pirate est
discrimination d

Il n'est pas que
article, de reveni
pits. S'il s'est tro
dues (et plus ino
vanter les cockpi
(pour pouvoir les
jorité au bout de
ralliée à ce suje
surtout du JOG.
peler que ce cl
matière refuse l
le cockpit dépas
rapport au bate
lieu doit être po
tage insubmersi
lui-même. Certes
pas été prévu p
on ne peut le ju
est difficile de
utilisation « côtiè
ture en mer il f
dans une certai

L'expérience p
tèle pour les gra
difficile de cache
on ne peut guèr
point. Il faut dire
supprimés pour
l'histoire se trouv
Pour continuer à
lui fait atteindre
rabattue vers l'in
teur. Nous compr
vers l'extérieur l
leur permet de
M. Jourdain fais
toutes choses ég
donne l'impressio
limites du systèm
le temps force. C
fausse manœuvre
gîter le bateau
loire sous l'eau,
il ne faut pas in
ser les pieds. Pa
sa banquette, fau
modément sur
conception du ba
en dehors pour
devient vitale, il
la face externe d
ner son écoute...
vons éprouvant
bord sous le vent
pontée, et en tou