



à la barre...

...du

PIRATE

dériveur lesté à cabine
de l'architecte F. SERGENT

LE PROMOTEUR NOUS ÉCRIT :

« Le Pirate » a été conçu initialement par François Sergent, en 1956, à la demande du constructeur Harris, d'Antibes, pour répondre aux conditions de la petite croisière en Méditerranée (chaleur, mer courte, vents instables...).

Confiné effectivement en Méditerranée pendant les deux premières années, « Le Pirate » s'est implanté un peu partout depuis 1958, grâce, d'une part, à la patiente impulsion que nous lui avons communiquée, d'autre part, grâce à ses aptitudes pour la véritable croisière-vacance dans des conditions de confort et d'aisance assez exceptionnelles pour un voilier de cette petite taille.

Les aménagements du « Pirate » procèdent, en effet, d'une certaine « philosophie du cabotage » qui est, en définitive, celle de la majorité de ceux qui achètent leur premier bateau de croisière... L'idéal pour ceux-ci n'est-il pas, en effet, l'étape journalière de 10 à 15 milles, coupée de mi-journée d'un mouillage dans une jolie crique, pour se baigner, pêcher, déjeuner, faire la sieste...

« Le Pirate », grâce à quelques astuces de François Sergent, permet de jouir au maximum d'un tel programme... on s'y trouve à l'aise aussi bien à l'intérieur que dans le vaste cockpit où l'on peut facilement vivre à quatre le jour et, si nécessaire, coucher à deux la nuit sur les larges banquettes.

La conception intérieure permet, par ailleurs, des installations personnalisées selon le genre de vie de chacun.

Fait exceptionnel pour un bateau spacieux et confortable, à plus forte raison, de petite taille, « le Pirate » n'est pas un veau... loin de là... C'est un excellent voilier, rapide, souple à la vague, doux et sensible à la barre, capable de tailler aussi bien sa route par brise légère sous son gênois, que d'étaler des coups de temps frais dans des conditions de confort et de sécurité parfaites...

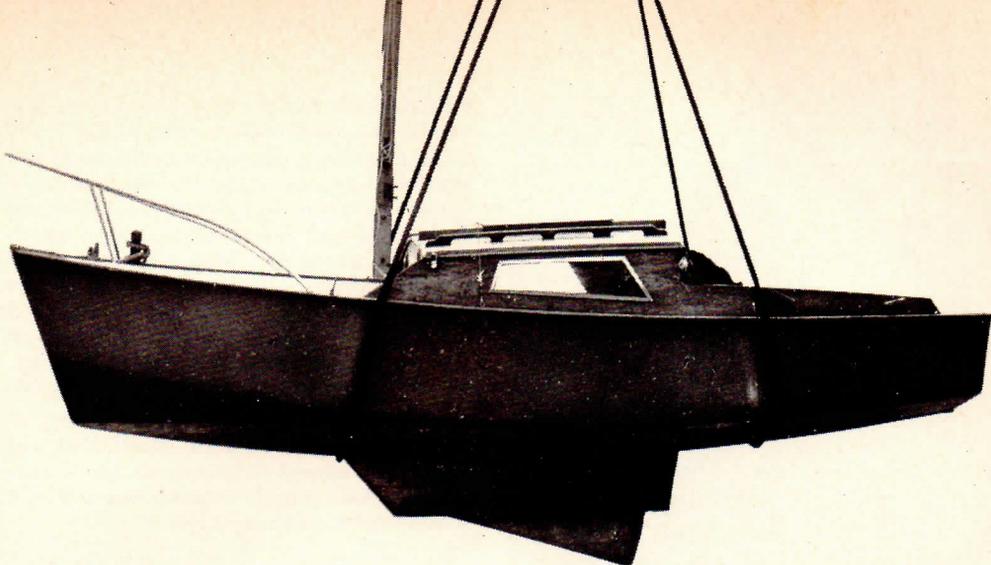
Construit d'une façon relativement classique, avec des matériaux modernes, de premier échantillonnage, il est d'une robustesse peu commune pour un bateau de cette taille, et résiste aussi bien à de dures conditions d'utilisation qu'à un entretien minimum — son prix d'achat se ressent légèrement de la qualité des matériaux employés et de ses installations très complètes... mais son cours de revente en pourcentage reste à l'égal des plus élevés.

Pour conclure, nous dirons que « le Pirate » représente pour la croisière un compromis entre des qualités de confort qui ne se trouvent pas si souvent réunies, même dans des unités sensiblement plus importantes. Il peut être recommandé de ce fait à tous ceux qui, en ayant assez des camps, routes et plages surpeuplés, désirent un bateau remarquable leur permettant de passer entièrement leurs vacances sur l'eau, dans de bonnes conditions de confort en profitant à la fois des silences de la voile et des charmes innombrables et toujours renouvelés de la petite croisière côtière...

P. S. Nous précisons une fois encore que « le Pirate » a été conçu pour le beau temps... que ce soit en Méditerranée ou ailleurs par un été normal... Peut-être un essai au Havre risque-t-il de ne pas se trouver dans les conditions climatiques et psychologiques voulues...



MARINE SERVICE.



à la barre du **PIRATE**

par Jacques Monsault

Pendant des générations, les écumeurs, patentés ou non, de la mer, se sont donné beaucoup de mal pour prendre l'aspect inoffensif des honnêtes gens, il était dans l'ordre des choses que ceux-ci, prenant le large à leur tour, ne le fassent que sous les étiquettes les plus belliqueuses. C'est ainsi qu'après le Corsaire de J.-J. Herbulot et en attendant le reste de la famille des gentils-hommes de fortune, nous étudions aujourd'hui le Pirate de François Sergent.

CARACTERISTIQUES DE BASE

Le Pirate est un dériveur lesté à cabine, construit en contre-plaqué, avec un bouchain vif. La construction en contre-plaqué sans membrures est désormais entrée dans les habitudes, en raison des avantages qu'elle présente et peut être considérée comme la normale pour ce genre de petit cruiser. Gréement de sloop et mât monté sur jumelles. La tonture, normale, est assez sensible et contribue avec le roof un peu haut à donner au bateau une allure caractéristique. Le Pirate est livré avec ou sans trou d'homme à la demande du client, les aménagements comportent deux couchettes, à la tête desquelles

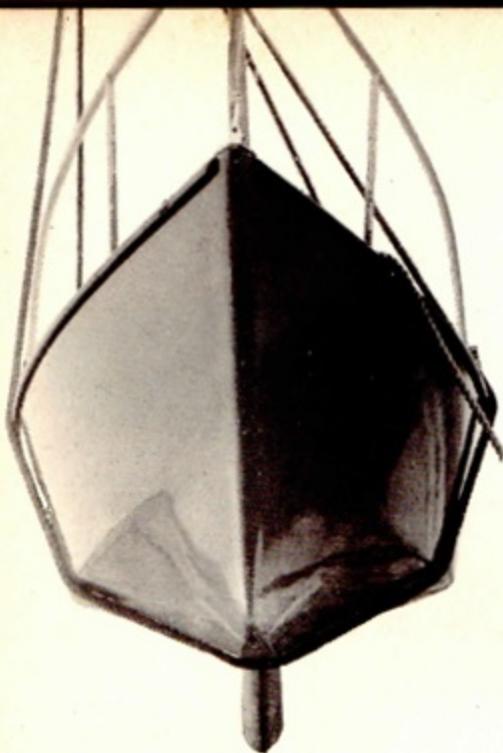
sont deux meubles avec tiroirs et volumes de rangement et pouvant être aménagés en cuisine et table à carte. Les banquettes du cockpit servent de coffre à matériel, le safran métallique est relevable.

Le Pirate se caractérise avant tout comme un bateau très ouvert. Le cockpit, à lui seul, occupe la moitié du bateau à peu près. Le passage vers l'intérieur est large et affecte un trapèze s'élargissant vers le haut. Quatre hublots ouvrants, un très grand capot de roof et le trou d'homme assurent aux occupants de la cabine une liaison constante avec le monde extérieur, avec les avantages et les inconvénients que cela comporte. Avant même d'avoir mis le pied à bord, on se rend compte qu'on a voulu faire avec le Pirate un bateau pour les beaux jours.

PERFORMANCES, QUALITES NAUTIQUES

Sergent a dessiné une coque assez fine et rapide. Bien que voilé modérément, le bateau accélère facilement et évolue volontiers, et même dans un chenal étroit un débutant ne risque guère de manquer de virer.

Le V accentué des formes de l'avant, et l'étrave assez maigre donnent un bon pas-



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.

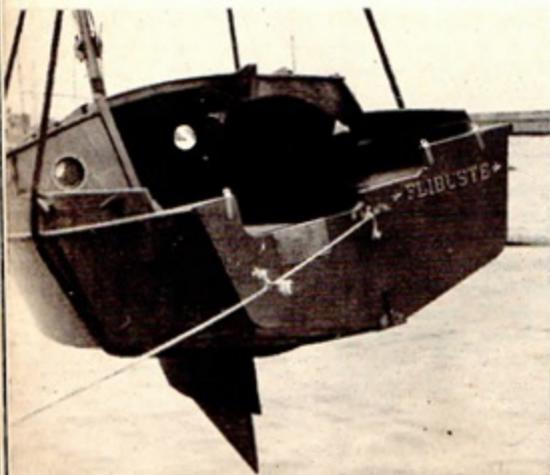
d'autres aussi rapides demandent de la cravache... et de la concentration. Le Pirate est la première et reposante catégorie. Il faut toutefois surveiller l'assiette du bateau, et soulager l'arrière à mesure que l'on prend de la vitesse et que le bateau laisse un remous qui s'accroît. Dans cet ordre d'idée 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.

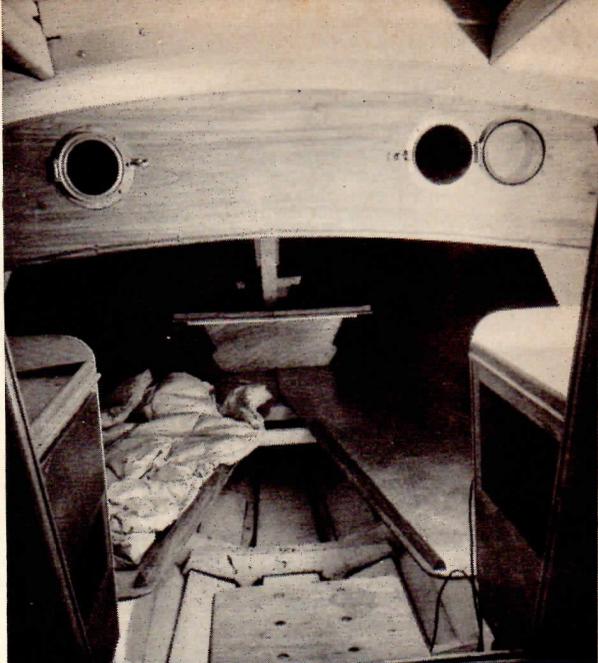
Le programme initial confié à l'architecte comportait un cockpit très vaste « pour utilisation en Méditerranée ». Il y aurait beaucoup à dire sur l'intérêt des grands cockpits dans une mer qui se forme très vite et où les pointus des pêcheurs sont bien plus fermés que les barques d'Honfleur. Quoiqu'il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



soit, le Pirate est proposé aux acheteurs sans discrimination de plan d'eau.

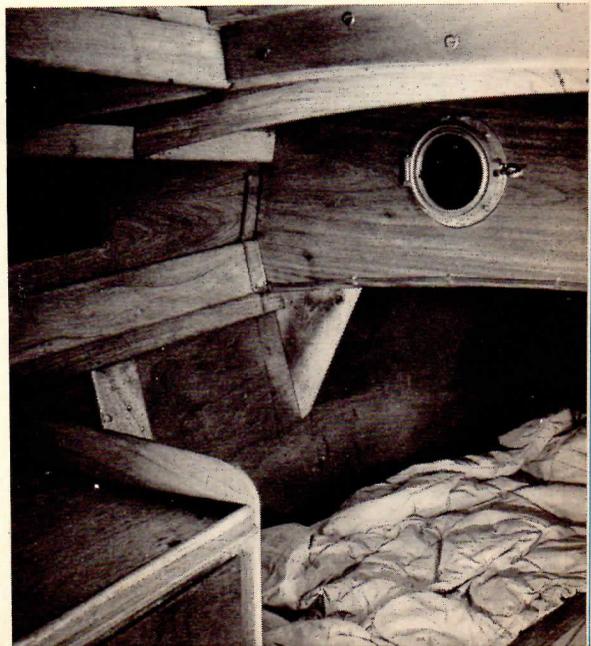
Il n'est pas question dans les limites de cet article, de revenir sur la querelle des cockpits. S'il s'est trouvé des plumes plus répandues (et plus inoxydables ?) que celle-ci pour vanter les cockpits « grands et non étanches » (pour pouvoir les faire plus profonds), la majorité au bout de quelques expériences s'est ralliée à ce sujet à la doctrine du RORC et surtout du JOG. Il n'est pas inutile de rappeler que ce club qui fait autorité en la matière refuse le départ aux bateaux dont le cockpit dépasse un certain volume par rapport au bateau lui-même, qui en second lieu doit être pourvu d'un radeau de sauvetage insubmersible ou être insubmersible lui-même. Certes, le Pirate n'a absolument pas été prévu pour des courses au large, et on ne peut le juger sur cette base, mais il est difficile de prescrire des limites à une utilisation « côtière » et dès que l'on s'aventure en mer il faut en accepter les normes dans une certaine mesure.

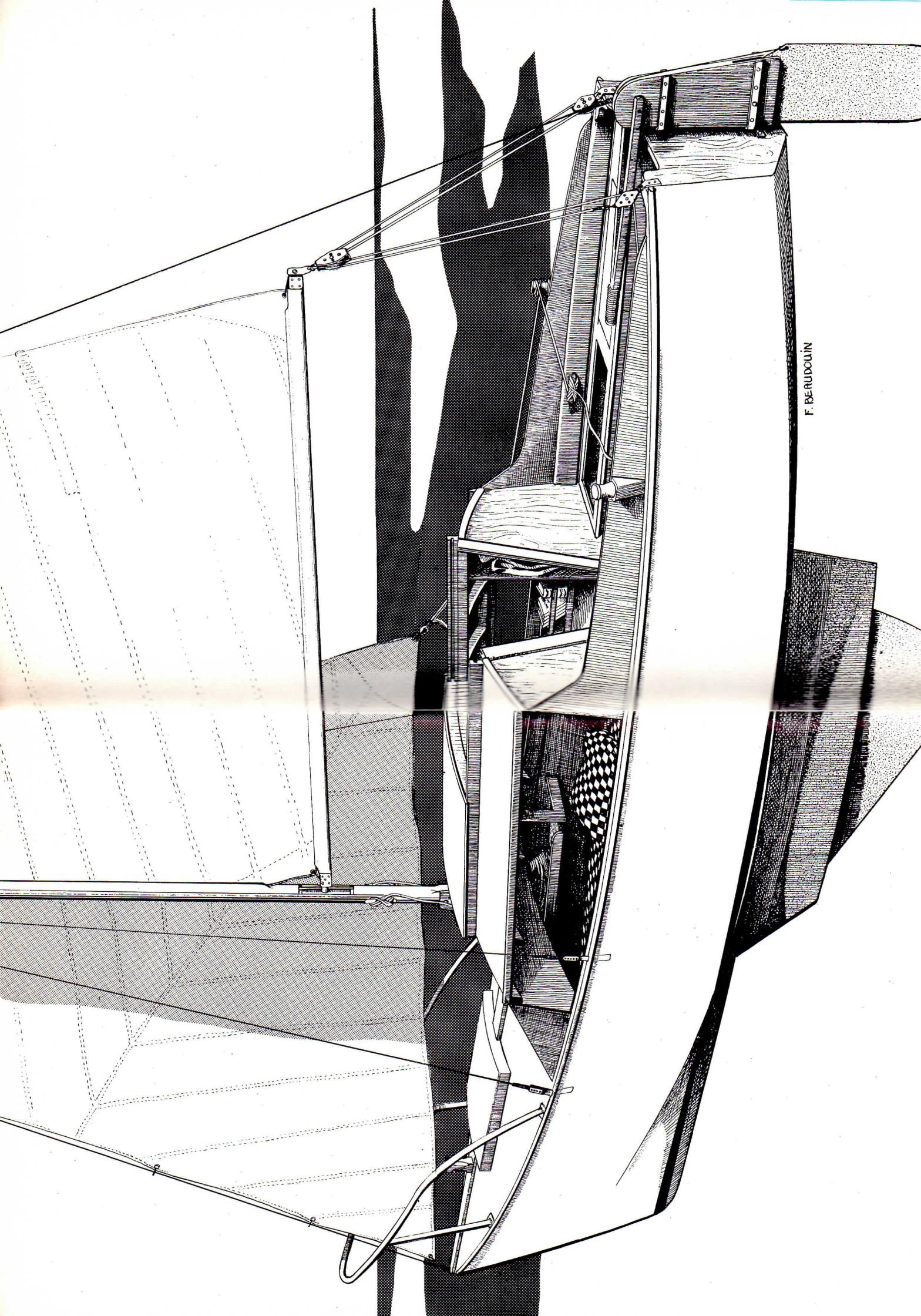
L'expérience prouve qu'il existe une clientèle pour les grands cockpits, et s'il nous est difficile de cacher notre opinion personnelle, on ne peut guère critiquer le Pirate sur ce point. Il faut dire que les passavants ont été supprimés pour gagner de la largeur et que l'histoire se trouve ainsi à l'aplomb du bordé. Pour continuer à jouer son rôle quand la gîte lui fait atteindre l'eau, elle est légèrement rabattue vers l'intérieur, et d'une bonne hauteur. Nous comprenons bien qu'en reportant vers l'extérieur les bancs des passagers, on leur permet de faire du rappel comme M. Jourdain faisait de la prose, tandis que toutes choses égales par ailleurs, le bateau donne l'impression d'être plus raide, mais les limites du système apparaissent vite quand le temps force. Certes, en eau plate et sans fausse manœuvre, le vent seul ne fera pas gîter le bateau de manière à amener l'hiloire sous l'eau, mais quand il y a de la mer il ne faut pas insister beaucoup pour s'arroser les pieds. Par ailleurs, on tient mal sur sa banquette, faute de pouvoir se caler commodément sur celle d'en face et enfin la conception du bateau empêche de s'allonger en dehors pour faire du rappel. Si la chose devient vitale, il n'y a plus qu'à s'asseoir sur la face externe de l'hiloire, et bien cramponner son écoute... Enfin à la longue, nous trouvons éprouvant de surveiller sans arrêt le bord sous le vent, comme une baleinière non pontée, et en toute sincérité dans les vagues



l'eau passe bien près du coin supérieur du tableau.

Il est embarrassant d'avoir à critiquer un architecte qui s'est amplement illustré en course, mais il faut bien dire que plusieurs autres points nous ont laissés perplexes : c'est ainsi que dès l'appareillage, il faut se précipiter pour fermer le petit nable au milieu de l'avant du cockpit, en effet, si au mouillage il vous débarrasse tant bien que mal des eaux de pluie, dès qu'on est en route le courant s'inverse avec une énergie accrue. Toute l'eau embarquée dans ce cockpit d'une belle contenance doit donc être





F. BERUDOUIN



refoulée à la pompe ou à l'écope, et quand au hasard du clapot on pourchasse l'intruse d'un bord à l'autre, on revoit son jugement sur les systèmes autovideurs.

Le même problème ne se pose pas pour les coffres aménagés dans le cockpit, ceux-ci se vidant purement et simplement dans la cabine. Quand en plus on constate que leur couvercle est une simple feuille de contre-plaqué de 3 ou 4, munie de quelques tasseaux, sans charnières d'aucune sorte, et capable aussi bien de s'ouvrir en deux sous un choc violent que de s'envoler littéralement dans un coup de mer, avec pour résultat un bateau privé de son meilleur moyen de défense, on n'en n'est que plus porté à regretter l'absence en série de volumes de flottabilité. Nous ne comprenons pas notamment pourquoi on n'a pas mis à profit la place disponible sous le plancher du cockpit, par où l'eau embarquée peut passer d'un bord à l'autre, et sous les couchettes, quitte à les faire un peu plus hautes. Certes, nous sommes d'accord avec les promoteurs, que le Pirate comporte un pourcentage important de bois massif, et qu'une fois rempli il flotterait plus haut qu'un autre monotype qui aurait perdu ses volumes, mais à tout prendre cela devrait permettre de le rendre insubmersible à moindres frais et pour ce qui nous concerne, nous préférons nous cramponner à un bon morceau de polystyrène expansé qu'à un pourcentage.

S'il est agréable d'avoir un cockpit bien dégagé, la position des taquets de foc à l'extérieur de l'hiloire oblige l'équipier lors

d'un virement de bord à passer sous le vent à un moment qui peut n'être pas opportun. Nous préférons naturellement la version sans trou d'homme et avouons n'avoir pas d'autre raison de nous méfier du large capot de roof que sa mauvaise volonté à coulisser et des expériences précédentes désagréables.

CONFORT ET AGREMENT

Dans ce domaine, il y a d'autres solutions que la mauvaise et la bonne, et la conception assez complète mais un peu typée du Pirate mérite d'être exposée en détail.

On se souvient peut-être que sur le Corsaire les couchettes du type « cercueil » s'allongent en partie sous les bancs du cockpit, les volumes de rangement étant disposés dans les renforts à l'aplomb du mât. Sur le Pirate c'est la solution inverse qui a été retenue, en entrant dans la cabine on trouve d'abord de chaque côté un volume important, avec casiers et tiroirs, surmonté d'une surface de travail généreuse, où il est facile d'aménager cuisine et table à cartes. Puis viennent les couchettes dont les pieds se rejoignent sur l'avant. Entre les meubles, dans le passage, un petit siège fixe se révèle très pratique pour faire la cuisine ou un peu de navigation, il est ainsi placé qu'il suffit d'un mouvement du buste pour avoir au choix le nez dedans ou dehors.

La cabine du Pirate a ceci de particulier que si trois personnes y sont assises parfaitement à l'aise, il est pratiquement impossible d'en asseoir quatre. En effet, les meubles « mangent une partie importante de la hauteur sous roof, et sur les couchettes il reste peu de place avec la « hauteur assise ». Par contre on n'a pas hésité à munir le roof de quatre hublots ouvrants et de larges glaces de côté, ce qui joint au capot coulisser fait que de l'intérieur le contact avec le monde extérieur n'est pas très diminué comme sur d'autres réalisations. Que ce contact ne devienne pas trop... humide est un risque à courir, et une raison de surveiller les garnitures. Il est impossible de prévoir une troisième couchette.

CONCLUSION

Quand on essaie un bateau, il est normal de pousser les choses plus loin qu'un utilisateur normal et il est probable que nous

allons recevoir des lettres de propriétaires pour nous dire que quand les choses en sont au point que nous avons décrit, ils ont les pieds bien au sec et qu'un bateau qui leur permet la promenade à l'abri, le bain de soleil, la pêche et les nuits au port, est assez bon pour eux. Ils n'auront pas tort et si nous avons poussé l'examen, c'est qu'à côté de lacunes réelles et d'autant plus inexplicables qu'il serait facile d'y remédier, le bateau avait des qualités qui lui permettaient d'envisager un programme plus ambitieux : ré-

gates en mer, petites courses de port à port et même avec des transformations analogues à celles intervenues sur le Corsaire, course suivant la formule du JOG. Le bateau prendrait là avantage de son aménagement de cabine : cuisine, table à carte à poste fixe, et de ses possibilités de vitesse. D'ailleurs, et nous savons que nous allons étonner certains, c'est sur une suggestion partie d'ici même que les promoteurs, à ce qu'ils nous ont dit, remettent à jour un projet initial de Sergent, d'une version de course au large.

CONSTRUCTEURS ET PRIX

Le Pirate est présenté par :

— **Marine Service**, face 16, quai Carnot, Saint-Cloud (Seine-et-Oise) au prix de 6 500 NF (comprenant accastillage et grément inox, capot de rouf et capot de poste, ancre, chaîne et câblot, godille et amarre, voile tergal, 2 focs et grand-voile).

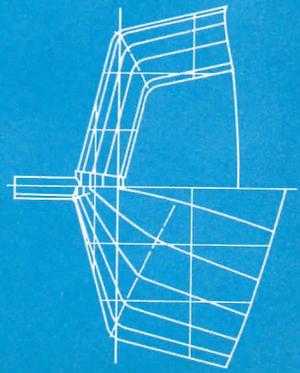
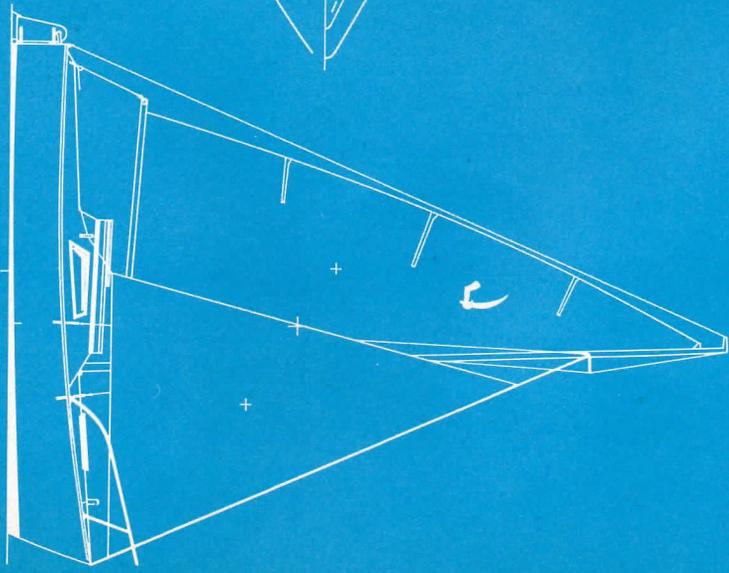
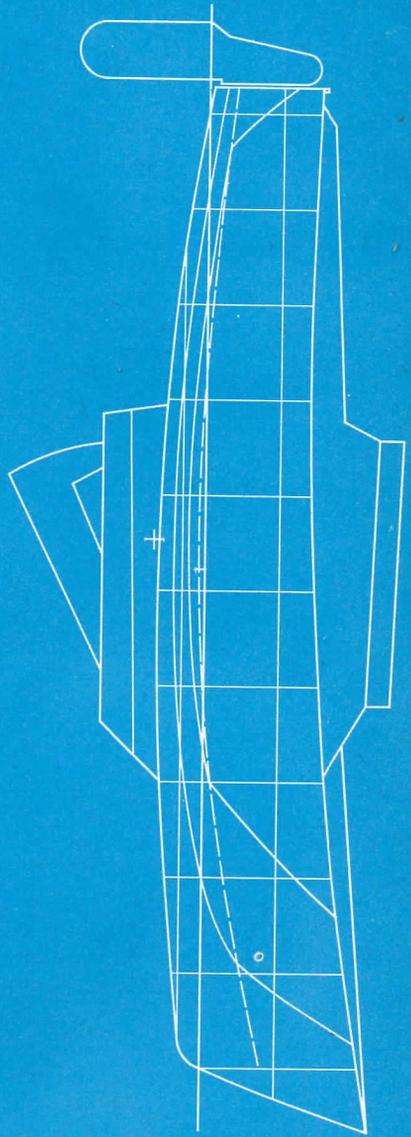
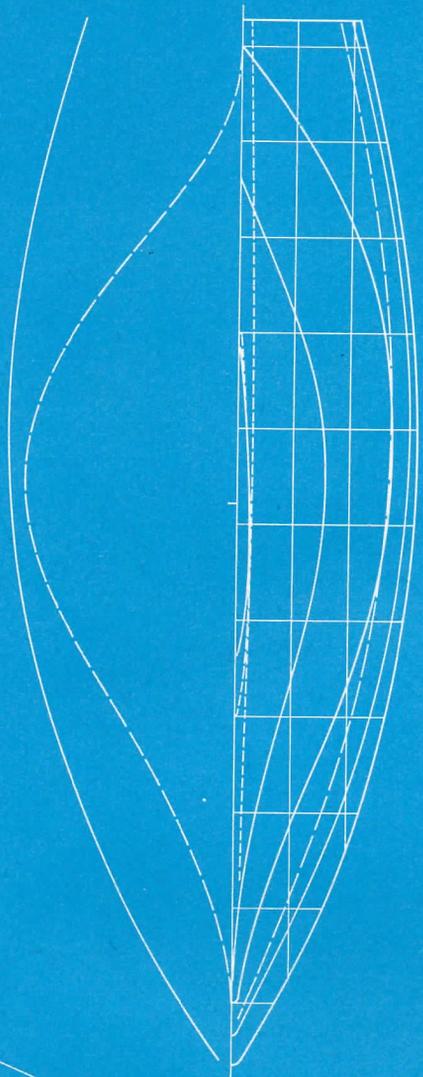
— **W. Haris**, constructions nautiques « Emilie », port de la Salis, Antibes (Alpes-Maritimes) au prix de 7 000 NF (comprenant grand-voile, foc moyen, génois tergal. En sus couchettes dunlopillo et armement).

Ces prix s'entendent sortie de chantier, hors taxes.

ASSOCIATION

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser à l'Aspirate, dont le président est M. Maragnon, 36, rue de l'Étang, Versailles (Seine-et-Oise).





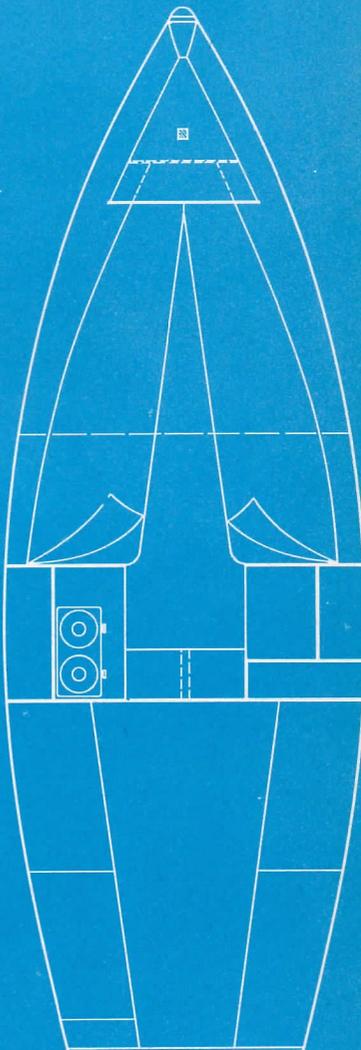
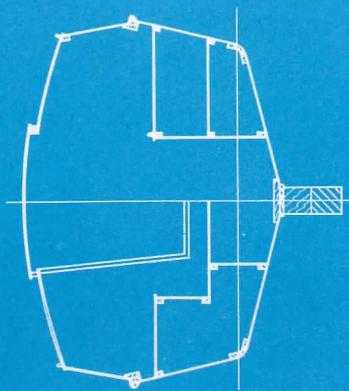
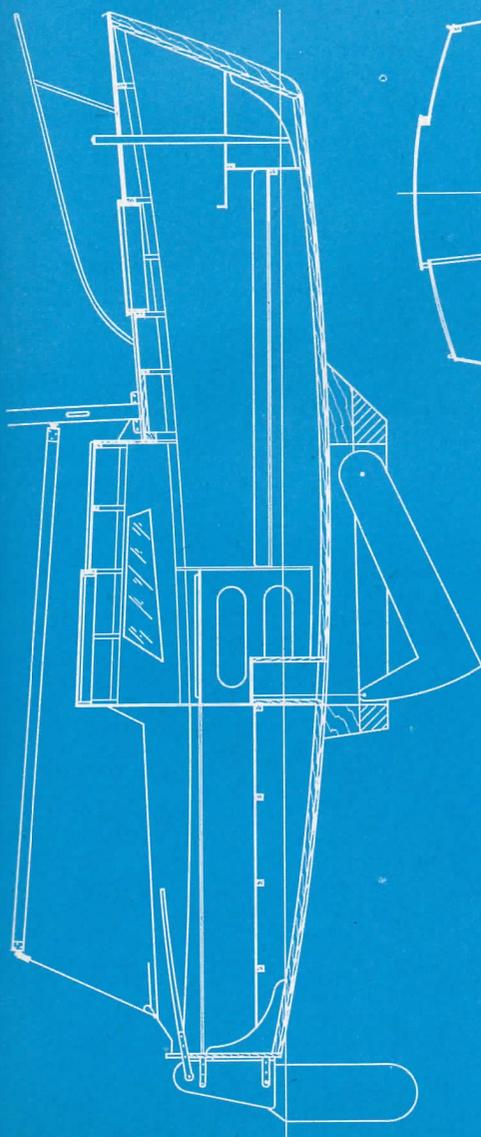
PLANS DU PIRATE

F. SERGENT

Longueur coque ...	5 m 50
Long. flottaison ...	5 m 03
Bau maximum	1 m 92
Bau flottaison	1 m 64
Franc bord avant ..	0 m 90
Franc bord milieu .	0 m 59
Tirant d'eau maxi..	1 m 05

Hauteur du mât au-dessus de la flottaison	7 m 70
Déplacement à vide	480 kg
Déplacement en charge	630 kg

Nature de la dérive	métallique
Triangle avant : hauteur	5 m 45
base	2 m 05
surface	2 m ² 59
Surface réelle des voiles : foc	6 m ² 55
grand-voile	9 m ² 15
Totale .	15 m ² 70



Plans relevés et calculs effectués par P. Gutelle.

Comparaison entre le Pirate, le Corsaire et le Maraudeur

	Pirate	Corsaire	Maraudeur
Longueur de la coque	5 m 50	5 m 50	4 m 83
Longueur flottaison	5 m 03	4 m 65	4 m 65
Bau maximum	1 m 92	1 m 92	1 m 73
Bau flottaison	1 m 64	1 m 71	1 m 37
Franc-bord avant	0 m 90	0 m 85	0 m 70
Franc-bord milieu	0 m 59	0 m 72	0 m 51
Tirant d'eau maximum	1 m 05	1 m	1 m 15
Hauteur du mât au-dessus de la flottaison	7 m 70	8 m 13	7 m 64
Déplacement à vide	480 kg	450 kg	275 kg
Déplacement en charge	630 kg	650 kg	425 kg
Nature de la dérive	métallique	métallique	métallique
Poids du lest	195 kg	150 kg fonte	70 kg fonte
Triangle avant : hauteur	5 m 45	5 m 56	5 m 20
base	2 m 05	1 m 68	1 m 40
surface	5 m ² 59	5 m ² 35	3 m ² 64
Surface réelle des voiles :			
foc	6 m ² 55	4 m ² 40	4 m ² 62
grand-voile ...	9 m ² 15	11 m ² 60	9 m ² 72
totale	15 m ² 70	16 m ²	14 m ² 34
Surface du maître couple immergé en charge	0 m ² 27	0 m ² 27	0 m ² 177
Surface de dérive { coque seule.	0 m ² 925	1 m ² 23	0 m ² 680
totale	1 m ² 96	1 m ² 68	1 m ² 37
Surface mouillée { dérive haute.	7 m ² 15	7 m ² 42	5 m ² 36
dérive basse.	7 m ² 70	8 m ²	5 m ² 95
Coefficients :			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M} = \frac{\text{Surface de voile}}{\text{Surface mouillée}}$ = aptitude à naviguer par petit temps.	2,08	2	2,4
$B2 = \frac{\Sigma V}{L} = \frac{\text{Surface de voile}}{\text{Longueur de flottaison}}$ = degré de voilure du bateau.	58,1	59	80,5
$\sqrt[3]{D} = \sqrt[3]{\frac{\text{Déplacement}}{\text{Surface de voile}}}$ Stabilité : couple de redressement au maître couple à 15° de gîte, avec équipage assis normalement dans le cockpit.	5,88	5,38	6,2
	180 m/kg	180 m/kg	185 m/kg
Stabilité de route : position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison en % de la longueur de flottaison.	C.D. - 5,4 % C.C. - 2,2 %	C.D. 6,45 % C.C. 2 %	C.D. 4,3 % C.C. 0,65 %