

ent de la cra-  
ion. Le Pirate  
tégorie. Il faut  
du bateau, et  
ue l'on prend  
laisse un ré-  
t ordre d'idée  
a relevable se  
portant à cet  
e d'aluminium  
indow de rap-  
ation sensible

érêt à ne pas  
ne les « mar-  
sonnes à bord

onvenable par  
s moyen des  
problème est  
petits bateaux  
tirant d'eau  
is d'un pro-  
portent les ser-  
ue les voiliers  
ent la préfé-  
es. Ce qui ne  
Pirates soient  
l'expérience  
classiques (et  
bles) sauvent  
s pour un ré-  
la fois plus  
rappel — et  
u barreur qui  
erver son ba-  
ment de toile.  
est voué aux  
est pas sans  
rate qui n'est  
rappel.

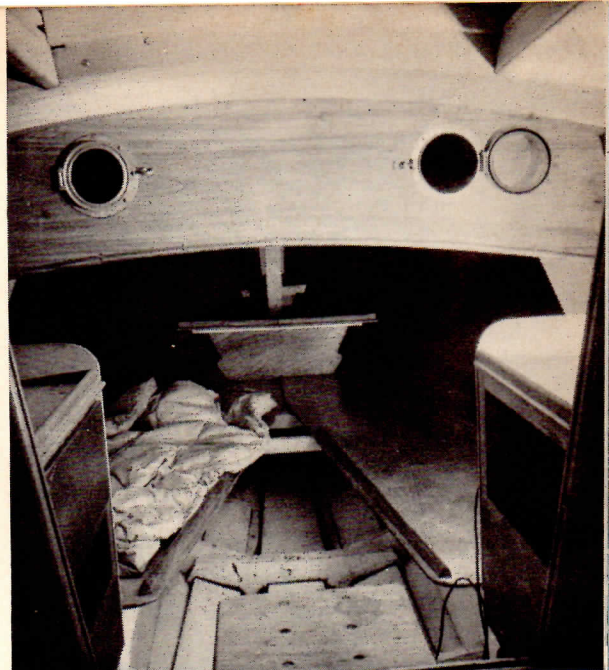
ore que l'en-  
ve de mérites  
e poser le ba-  
ur gagner au  
cas du Pirate  
semblé exiguë  
e l'on perde  
descendre.

à l'architecte  
e « pour utili-  
aurait beau-  
ands cockpits  
ès vite et où  
bien plus fer-  
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

