

(très ra-

se com-  
fois l'an-

vrer que  
plus vite  
aut, par  
au fond,  
blement,  
tesse. Il  
te » du  
ment, on  
sser. Par  
chement,

e égale,  
jas sur  
vent la  
a tenue  
décro-  
laquelle  
C'est  
plaisan-

d'avant  
souvent  
à arrêt  
mettre  
er jus-  
elle ne

ingure,  
puits,

llée ou  
ins de

perdre  
e vaut  
is rien



# à la barre...

... du

**CORSAIRE**

Photo  
Bateaux

dériveur lesté à cabine  
de l'architecte  
**J.-J. HERBULOT**

## L'ARCHITECTE NOUS ÉCRIT :

L'idée du Corsaire est née à la suite de l'expérience des prames à voile du centre des Glénans.

Initialement il avait été envisagé d'aménager simplement ces prames avec un petit roof pour permettre à deux ou trois jeunes gens d'effectuer de courtes croisières camping le long des côtes de Bretagne sud.

Mais à l'étude devant l'intérêt que présentait ce programme, il apparut nécessaire d'envisager un bateau entièrement différent, conçu en particulier pour utiliser au maximum les possibilités qu'offrait la construction en contreplaqué marine mise à l'essai sur les prames.

Les dimensions principales et en particulier sa longueur ont été déterminées par celles des feuilles standard du contreplaqué.

Dans des dimensions aussi restreintes, pour que la manœuvre et la vie à bord soient possibles, il a fallu rendre le bateau pratiquement habitable sur ses 5,50 m de long et le concevoir en vue de donner à son équipage le maximum de chances de se préserver de l'humidité :

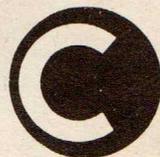
La plupart des solutions adoptées servent ces deux impératifs :

— grand cockpit étanche, roof s'étendant d'un plat-bord à l'autre sans panneaux, mât implanté sur le pont, tonture légèrement inversée, aileron lesté permettant de loger la dérive qui n'encombre pas la cabine par son puits.

Enfin le principe de construction auquel l'emploi du contreplaqué a conduit, principe dans lequel la structure de la coque constitue en même temps une grande partie des aménagements, a permis tout en apportant un gain de main-d'œuvre appréciable, de loger 150 kg de lest dans son aileron sans pour cela dépasser le poids normal d'un dériveur non lesté de construction classique et de mêmes dimensions.

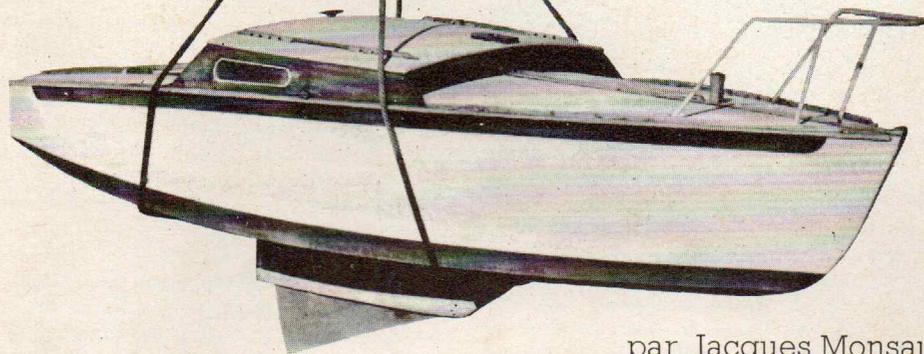
Ce lest, allié à son franc-bord important, assure son inchavirabilité.

Ainsi le Corsaire permet-il au plus grand nombre de plaisanciers d'acquérir au prix le plus bas possible (300 000 fr à l'époque de son lancement) un bateau de petite croisière côtière d'un entretien et d'un transport faciles.



à  
A  
crois  
yach  
engi  
à p  
revie  
pour  
sem  
dieu  
« C  
d'hu  
Glén  
Jacq  
autre  
sais  
sais  
qui  
nouv  
Co  
mon  
sède  
plaq  
comp  
de l  
ment  
l'ava  
pont  
tout  
large  
pass  
s'éte  
1,8 m  
senc

## à la barre du "Corsaire"



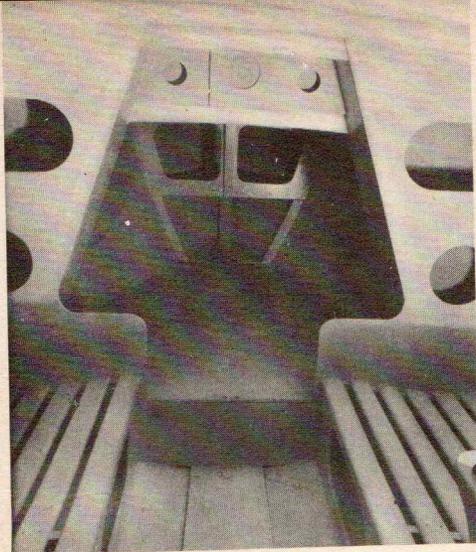
par Jacques Monsault

A la vérité, le « Corsaire » est à la petite croisière ce qu'est le « Vaurien » au yachting léger proprement dit. Il s'agit d'un engin dont la construction, en grande série, a permis d'abaisser fortement le prix de revient et qui paraît tout désigné à la fois pour l'initiation à la croisière et l'épanouissement d'une activité jadis assez dispendieuse. Lancé, il y a environ trois ans, le « Corsaire » n° 0 navigue encore aujourd'hui sous l'égide du Centre nautique des Glénans. Ce bateau a été dessiné par Jean-Jacques Herbulot à qui l'on doit déjà, entre autres, le « Vaurien » et, au cours de la saison 1958, il naviguera environ 350 « Corsaire ». C'est dire le succès de ce petit sloop qui retient de plus en plus l'attention des nouveaux venus à la croisière.

Construit sur moule, ce qui garantit une monotypie rigoureuse, le « Corsaire » possède une coque à bouchain vif en contre-plaqué de 9 mm d'épaisseur. L'ensemble ne comporte pas de membrures et, en dehors de la quille, c'est principalement le cloisement intérieur qui assure la rigidité. De l'avant à l'arrière, on trouve tout d'abord le pont extrêmement dégagé et dépourvu de tout capot, puis le roof, qui occupe toute la largeur de la coque et supprime ainsi les passavants, et enfin un vaste cockpit, qui s'étend jusqu'au tableau arrière et mesure 1,8 mètre de long. En ce qui concerne l'absence de capot de poste avant, nous sommes

d'accord avec les promoteurs du « Corsaire » pour déclarer que cet orifice paraît assez inutile sur un bateau de cette taille et que son adoption n'aurait fait que compliquer la construction tout en nuisant à la fois à l'étanchéité et même à la sécurité. En revanche, l'absence de passavants peut être considérée comme un défaut mais, compte tenu du fait que l'élargissement du roof a permis d'augmenter très nettement l'habitabilité intérieure et, comme par ailleurs, les passavants ne sont réellement utiles que lorsqu'ils présentent une grande largeur, la présente solution peut, néanmoins, être jugée valable, d'autant que la clientèle du « Corsaire » est tant soit peu sportive et jeune de cœur, sinon de corps. Enfin, la prolongation du cockpit jusqu'au tableau ne présente aucun danger car le bateau soulage très bien à la lame et ne présente aucune tendance à embarquer de l'arrière.

Le « Corsaire » est gréé en sloop avec un mât posé sur le roof, ce qui nous paraît la meilleure solution en vue d'améliorer l'habitabilité et l'étanchéité. Ce mât est soutenu par un étai avant, deux haubans et deux bas-haubans, sans bastaques ni pataras. La robustesse de ce gréement semble très suffisante et, tout au plus, pourrait-on regretter que, de chaque bord, le hauban et le bas-hauban soient frappés sur la même cadène. Un support pour moteur hors-bord peut être monté sur le tableau arrière. Un 3 CV suffit



La cabine vue du cockpit.

à propulser le bateau mais il est préférable de choisir un arbre long afin que l'on ne soit pas contraint de placer le support trop bas, ce qui peut lui faire toucher l'eau à la gîte. Etant donné sa position, ce moteur ne peut d'ailleurs servir qu'aux manœuvres portuaires ou par calme plat car, sitôt que le creux augmente, l'hélice manifeste une fâcheuse tendance à sortir de l'eau. Mais comme nous n'avons pas affaire à un motor-sailer, l'inconvénient est vraiment mineur. Ce bateau est un dériveur lesté supportant, sous la coque, un lest de 150 kilos, traversé lui-même par la dérive. Le tirant d'eau est de 0,55/1 mètre.

## PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

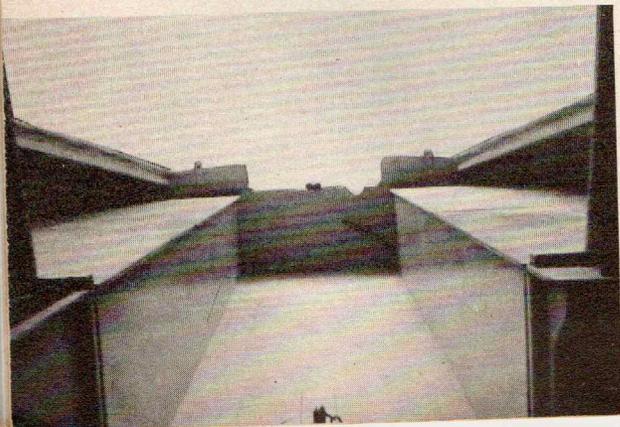
Le « Corsaire » n'a absolument pas été conçu pour la régates et, disons-le tout de suite, il est, la plupart du temps moins rapide qu'un « Bélouga ». Ses performances n'en sont pas moins honorables et autorisent des croisières agréables. Au près, ce

bateau tient un bon cap et remonte dans d'excellentes conditions, à condition de ne pas border exagérément la grand-voile dont l'extrémité de la bôme doit être approximativement située au-dessus de l'intersection de la ligne intérieure du plat-bord et du tableau arrière. Dans une mer très courte, cette coque à fond plat a tendance à taper dans la lame, mais l'habileté du barreur peut atténuer cette tendance et le bateau, quoique ralenti, dérive peu sous le vent. Aux allures portantes et à mesure que l'on relève la dérive, le bateau accélère rapidement et se propulse avec une rapidité satisfaisante. Par ailleurs, il faut remarquer qu'il est nécessaire, si l'on veut obtenir les performances maxima, de répartir le poids à bord de manière à ne pas faire traîner le tableau dans l'eau.

Jusqu'au vent de travers, le « Corsaire » possède — à condition d'être bien réglé — une grande stabilité de route et, au près bon plein, il est très facile de naviguer barre amarrée après avoir réglé sa voilure. Aux allures portantes, ce bateau, dont le poids à vide ne dépasse pas 450 kilos, a tendance, en revanche, à se comporter comme un dériveur léger. Il embarde volontiers et réclame une certaine attention lorsque la brise fraîchit. On peut cependant combattre cette tendance en répartissant judicieusement sa surface de voilure. Ainsi, au large, il est préférable de naviguer avec un génois et la grand-voile à un ris plutôt que de conserver la totalité de la grand-voile avec un foc. En déplaçant ainsi la voilure vers l'avant, on empêche le bateau de loffer et on lui assure une meilleure stabilité de route. Quoi qu'il en soit, on est en droit de se demander s'il ne serait pas intéressant de munir la carène d'un petit aileron stabilisateur fixé devant le safran.

Un des grands agréments du « Corsaire » réside dans sa maniabilité ainsi que dans sa vitesse d'évolution. Il vire pratiquement aussi aisément qu'un dériveur léger et réagit très rapidement à la moindre impulsion. Ainsi, les difficultés inhérentes aux manœuvres portuaires sont réduites au minimum et, quoique le poids de l'ensemble atteigne plusieurs centaines de kilos, il demeure possible d'amortir un choc contre un quai et de pallier ainsi les petites maladresses qu'évitent difficilement les débutants... et quelquefois, même, les autres.

On a souvent dit que le « Corsaire » était gâtard mais, à notre avis, cette critique



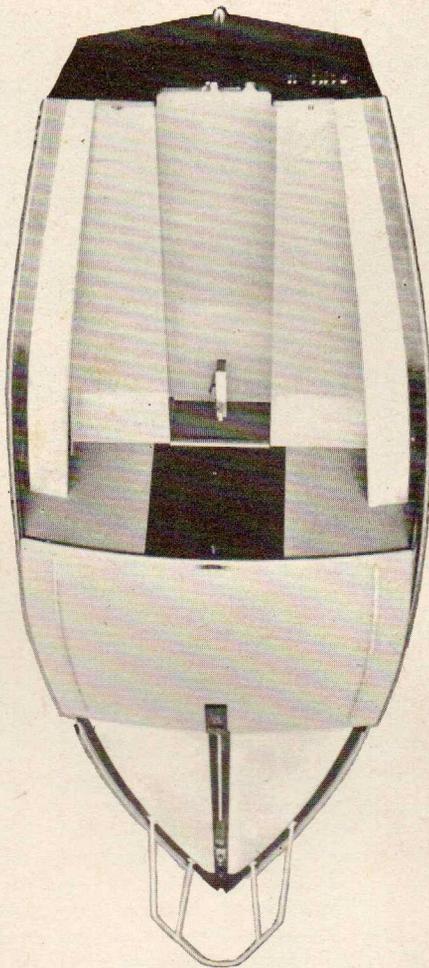
Le cockpit vu de la cabine.

monte dans  
ion de ne  
-voile dont  
-proxima-  
-intersection  
ord et du  
rès courte,  
ce à taper  
arreur peut  
e bateau.  
vent. Aux  
l'on relève  
idement et  
tisfaisante.  
est néces-  
rformances  
rd de ma-  
bleau dans

Corsaire »  
n réglé —  
L au près  
guer barre  
ilure. Aux  
t le poids  
tendance,  
omme un  
entiers et  
orsque la  
combattre  
udicieuse-  
au large,  
ec un gé-  
lutôt que  
rand-voile  
la voilure  
de loffer  
abilité de  
roit de se  
essant de  
stabilisa-

Corsaire »  
que dans  
iquement  
et réagil  
mpulsion.  
manœu-  
minimum  
atteigne  
eure pos-  
ai et de  
s qu'évi-  
quelque-  
e » était  
critique





proouve une certaine méconnaissance des réactions du bateau. Nous avons affaire à un engin abondamment voilé, au point que ses performances par petit temps se révèlent fort intéressantes, mais qui demande, en conséquence, à être arriéé tôt. En fait, il convient de prendre un ris dans la grand-voile dès que le vent atteint la force 4 et, sitôt que ce principe est respecté, le bateau devient très agréable sans perdre pour cela de la vitesse. Car, second principe, le « Corsaire » doit naviguer droit ou avec une gîte maximum de l'ordre de 15°. Si l'on va au-delà, non seulement la vitesse n'augmente pas mais le bateau bourre dans la lame, se vautre et ralentit d'autant plus qu'on le freine à la barre en voulant le maintenir. Naviguant avec une gîte normale, le bateau mouille fort peu grâce à son important franc-bord et aucun rappel particulier n'est nécessaire. N'oublions pas, en effet, que

nous avons affaire à un dériveur lesté, ce qui en fait une embarcation admissible pour toute chose que de simples sorties en estuaire. Signalement cependant que si l'on tient absolument à faire du trapèze sur un « Corsaire », cette pratique peut s'avérer rentable.

## CONFORT ET AGREMENT

Bien qu'il ne s'agisse que d'un très petit bateau de croisière, le « Corsaire » offre un volume habitable assez étonnant. La dérive étant logée presque totalement dans la quille, le puits, situé dans le cockpit, est réduit à sa plus simple expression et n'empêche pas la cabine, débarrassée, par ailleurs, du mât et de l'épaisseur des membrures. Pour la promenade, quatre à cinq personnes peuvent normalement trouver place à bord tandis que, pour la croisière, deux ou trois adultes ou encore deux adultes et un ou deux enfants peuvent y vivre d'une manière presque permanente. Le cockpit est vaste et, à l'intérieur, la hauteur sous barrots permet de s'asseoir à tête haute. Il est cependant permis de regretter l'absence d'un capot coulissant sur le roof, tout en se rappelant que ce genre d'installation contribue généralement plus au confort qu'à l'étanchéité de la cabine. Les deux couchettes présentent une longueur de 1,95 m et, glissées en partie sous les bancs du cockpit, elles peuvent accueillir n'importe quel individu de taille normale. De plus, le système de cloisonnement intérieur du bateau a donné naissance à un nombre de coffres largement suffisant pour entreposer normalement constitutive. Enfin, les bancs du cockpit dissimulent également deux vastes coffres dont l'un peut, à la rigueur, accueillir le moteur. Quant au placement du poste avant, il peut supporter l'installation d'une troisième couchette, à condition de ne pas être trop encombré par le matériel.

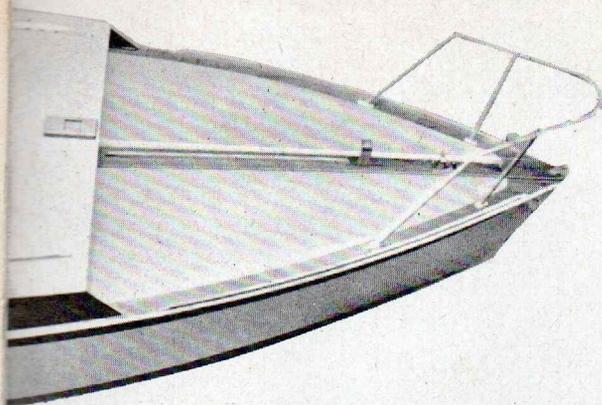
Comme on s'en doute, le « Corsaire » supporte aisément quel déplacement à bord et s'il gîte à l'arrêt lorsque deux hommes se portent du même bord, le phénomène ne peut jamais prendre une ampleur inquiétante. Sous voiles et dans des conditions normales de navigation, la circulation à bord est également aisée et ne demande aucune précaution particulière.

esté, ce  
ble pour  
ties en  
si l'on  
sur un  
s'avérer

ENT

ès petit  
offre un  
dérive  
ans la  
pit, est  
et n'en-  
par ail-  
es mem-  
à cinq  
trouver  
roisière,  
adultes  
e d'une  
xpit est  
barrots  
est ce-  
d'un  
se rap-  
contri-  
t qu'à  
x cou-  
1,95 m  
ncs du  
mporte  
plus, le  
du ba-  
bre de  
reposer  
roiseur  
ncs du  
vastes  
cueillir  
avant,  
isière  
e trop

» sup-  
rement  
deux  
e phé-  
ampli-  
s des  
circu-  
et ne  
ière.



## SÉCURITÉ ET ACCASTILLAGE

Dans le domaine de la sécurité, le « Corsaire » est particulièrement bien armé grâce à son franc-bord qui évite d'embarquer tout en ne créant aucun fardage gênant, à la répartition à son bord d'un volume de klégécel le rendant insubmersible, à l'absence de toute ouverture à l'exception du panneau d'entrée de la cabine et enfin à son cockpit étanche et autovideur. De plus, répétons-le, le « Corsaire » ajoute à sa stabilité de formes, une stabilité de poids qui le rend pratiquement inchavirable, un bateau s'étant déjà redressé après que ses barres de flèches eussent touché l'eau.

Nous serons, en revanche, moins enthousiastes en ce qui concerne certains détails de l'accastillage et de la finition. Si les voilures de coton ou de dacron — cette dernière matière doit toujours avoir la préférence — sont presque toujours de qualité satisfaisante, il n'en est pas de même pour quelques ferrures ainsi que pour la peinture choisies par certains chantiers. Citons, en particulier, la fixation du vit-de-mulet, sur le mât, beaucoup trop fragile ainsi que la ferrure supérieure d'axe du safran maintenue sur le tableau arrière par deux vis au tempérament vagabond. Il s'agit là de négligences inadmissibles pouvant donner lieu à des incidents graves. De plus, les ridoirs de série sont d'aspect peu engageant et les fixations du balcon avant pourraient sans doute être renforcées.

Enfin, certains constructeurs répartissent la peinture sur la coque avec une parcimonie regrettable. L'épaisseur de la couche protectrice est faible et son adhérence parfois symbolique. Et si le contre-plaqué marine

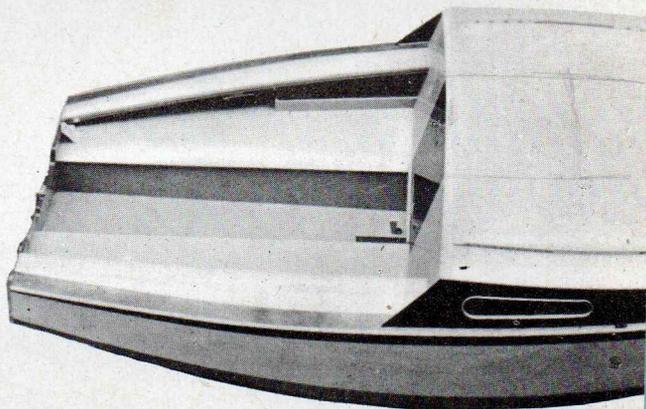
supporte fort bien l'immersion, il n'en est pas moins vrai qu'il réclame plus de soins que le bois massif puisque sa faible épaisseur rend indésirable toute détérioration superficielle alors qu'un bordé de bois massif peut pourrir assez profondément avant que les dommages apparaissent trop graves. On préférerait, également, pour le pont et le roof, une peinture antidérapante.

Le « Corsaire » échoue sans béquilles sur la vase molle mais il est préférable de l'étayer chaque fois que le fond devient plus consistant. En ce qui concerne la maintenance et le transport, l'ensemble se satisfait d'une petite grue pour les mises à l'eau et le « Corsaire » peut être remorqué à l'extrême rigueur par une Aronde ou une 203 et, avec plus de réserve de puissance et plus de sécurité, par une Frégate ou une Vedette.

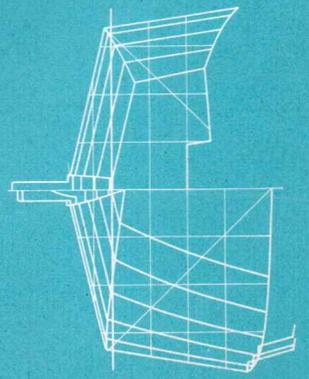
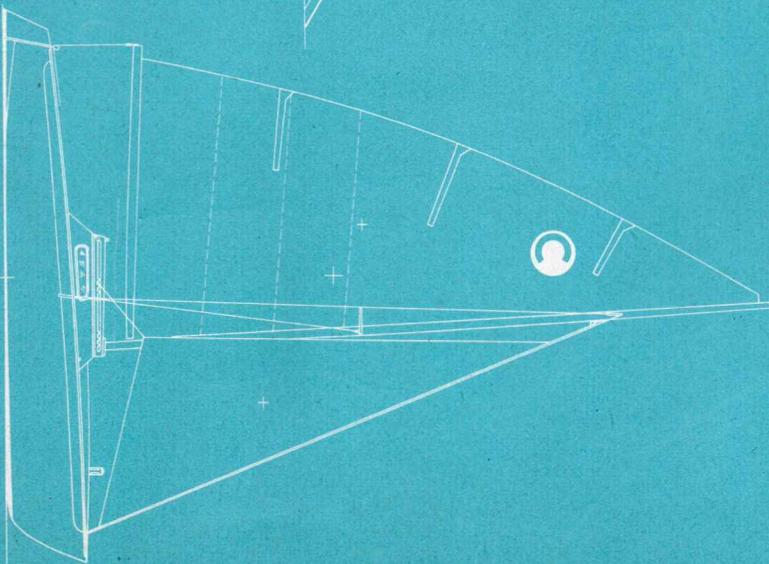
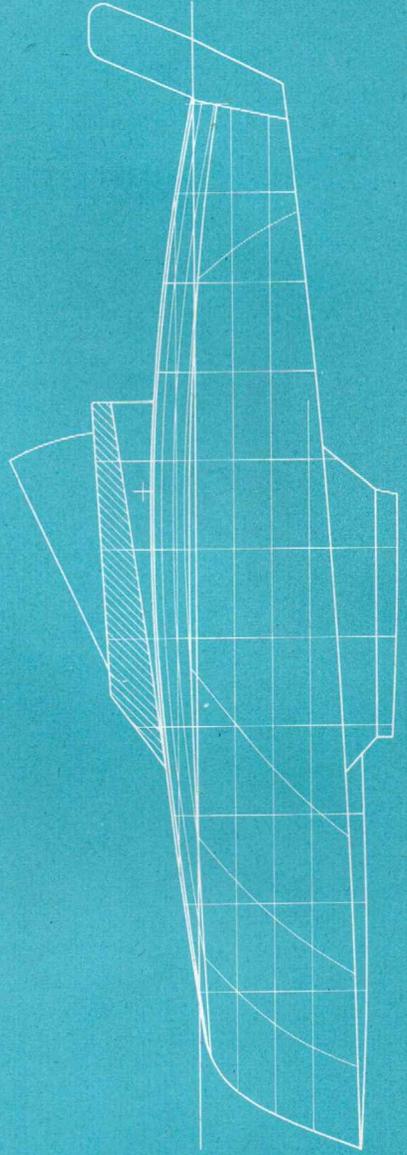
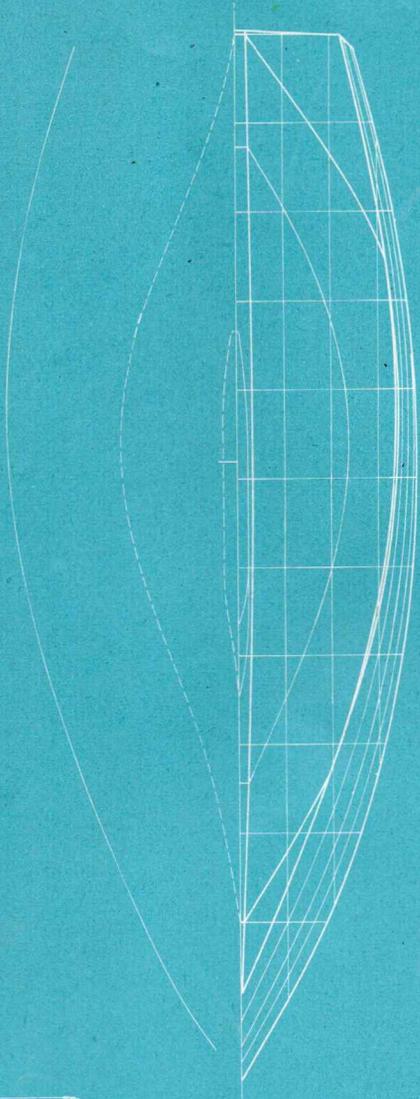
## CONCLUSION

Avec son important lot de qualités et ses quelques défauts, le « Corsaire » représente, pour l'instant du moins, la solution idéale pour la croisière côtière sans mise de fonds exagérée. Les qualités marines de ce bateau sont suffisantes pour envisager une navigation semi-hauturière dans le genre de celle qui se pratique en Bretagne-sud et, à vrai dire, ce seront le plus souvent les limites de l'équipage qui détermineront celles de l'embarcation. On peut prédire que l'essor du « Corsaire » continuera pendant plusieurs années encore car, grâce à une politique de construction en série et à l'emploi de techniques nouvelles — qui heurtent la tradition mais qui n'en représentent pas moins une solution logique — on est parvenu à créer un bateau intelligent qui, bien mené, peut offrir bien des satisfactions.

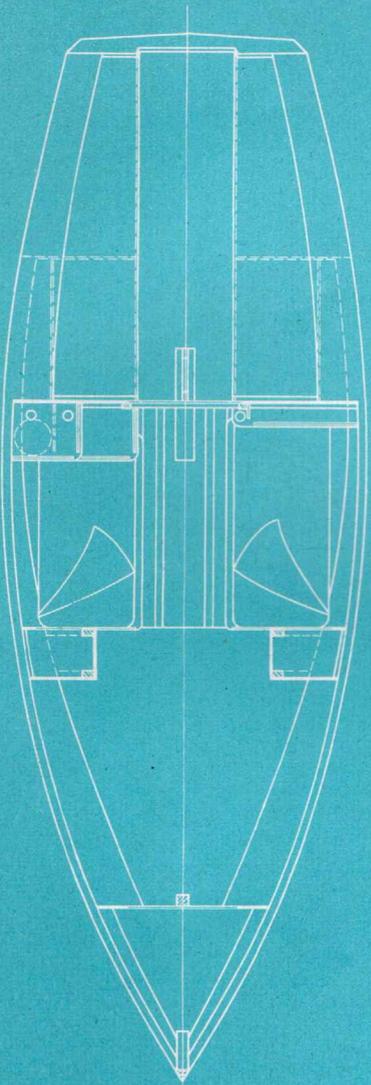
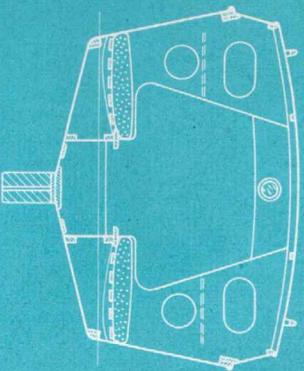
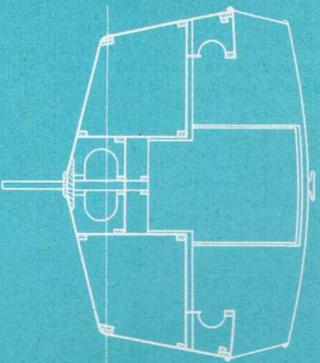
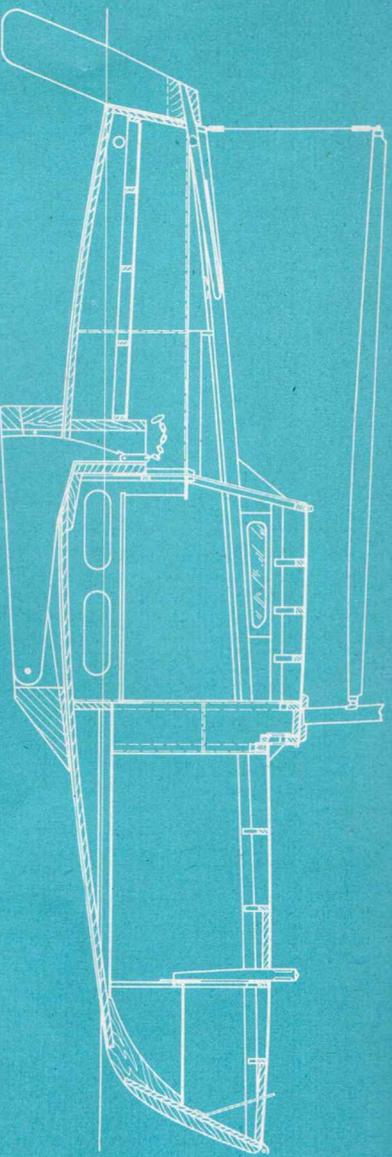
Jacques MONSAULT.



Photos bateaux



PLANS DU CORSAIRE  
A. J. HERBILLOT



# PLANS DU CORSAIRE

de J.-J. HERBULOT

Longueur coque.....	5 m50
Longueur flottage.....	4 m65
Bau maximum.....	1 m92
Bau flottage.....	1 m71
Franc Bord avant.....	0 m85
Franc Bord milieu.....	0 m72
Tirant d'eau derive haute.....	0 m55
Tirant d'eau derive basse.....	1 m00
Hauteur du mât au-dessus de la flottage.....	8 m13
Déplacement à vide.....	450 kg
Déplacement en charge.....	650 kg
Nature de la derive : .....	fole
Poids du lest : .....	Fonte 150 kg
Triangle avant : hauteur.....	5 m56
base.....	1 m92
surface.....	5 m <sup>2</sup> 35
Surface réelle des voiles :	
foc.....	4 m <sup>2</sup> 40
grand voile.....	11 m <sup>2</sup> 60
Total.....	16 m <sup>2</sup> 00

Plans relevés et calculs effectués par P. Gutelle.



## CONSTRUCTEURS

**Le Corsaire ne peut être construit que par les constructeurs agréés par l'architecte. La construction amateur est interdite.**

Les constructeurs actuels sont :

ATELIERS ET CHANTIERS DE MEULAN, 30, bd Thiers, Meulan (S.-et-O.).  
METGE ET PAUL, rue du Général-Gallieni, La Maladrerie, Caen (Calvados).  
R. CRAFF ET Cie, Allée de Ker-Moor, Bénodet (Finistère).  
H. DIDIER, rue des Jardins, Bandol (Var).

Le voilier :

TH. LE ROSE, av. du Docteur-Pierre-Nicolas, Concarneau (Finistère).

## PRIX

Tous les constructeurs vendent le Corsaire au même prix : 407 350 F hors taxes, soit 418 550 F avec taxe locale.

Le Corsaire est vendu avec un armement standard, comprenant :

— **voilure** : grand-voile, foc et tourmentin en coton blanc — **gréement** en acier inox, coton et sisal — **poules** en laiton — **coque** peinte en peinture laquée, dessous à la peinture sous-marine — **combiné aérateur-hublot fixe** — **balcon avant** — un **aviron** — une **gaffe** — 2 **amarres** — une **ancree** avec 6 m chaîne et aussière — un **écubier** — trois **pare-battage** — **flotteurs** en polystyrène expansé (250 litres env.) — deux **matelas** en tissu plastique avec bourrage flotteur.

## SUPLÉMENTS

Voilure tergal blanc au lieu de la voilure en coton : supplément 24 000 F.

Foc génois en tergal 20 000 F.

## REMRORQUE

Les chantiers vendent une remorque spéciale pour Corsaire au prix de 75 000 F hors taxes.

## ASSOCIATION

Les propriétaires de Corsaires sont réunis en une Association dite **Ascorsaire**, dont le siège est au Ponton des Glénans, quai Louis-Blériot, Paris-16<sup>e</sup> (face au 19).

## PLANS

Les plans sont la propriété de l'architecte et ne peuvent être utilisés sans son autorisation.



## QUELQUES CHIFFRES

Nous avons donné, dans le numéro 1, les explications sur les caractéristiques mathématiques indiquées ci-contre.

La plupart de ces caractéristiques n'ont d'intérêt que pour la comparaison de deux bateaux de même classe.

Aujourd'hui, nous avons comparé le Corsaire au Belouga car ce sont deux dériveurs habitables ayant quelques objectifs communs.

## Comparons le Corsaire au Belouga

	Corsaire	Belouga
Longueur coque .....	5 m 50	6 m 50
Longueur flottaison .....	4 m 65	5 m 90
Bau maximum .....	1 m 92	2 m 23
Bau flottaison .....	1 m 71	1 m 84
Franc-bord avant .....	0 m 85	0 m 80
Franc-bord milieu .....	0 m 72	0 m 56
Tirant d'eau dérive haute ...	0 m 55	0 m 24
Tirant d'eau dérive basse ...	1 m	1 m 14
Hauteur du mât au-dessus de la flottaison .....	8 m 13	6 m 35
Déplacement à vide .....	450 kg	900 kg
Déplacement en charge .....	650 kg	1 130 kg
Nature de la dérive .....	tôle	métallique 55 kg
Poids du lest .....	150 kg fonte	
Triangle. avant : hauteur ....	5 m 56	5 m 48
base .....	1 m 92	1 m 65
surface .....	5 m <sup>2</sup> 35	4 m <sup>2</sup> 52
<hr/>		
Surface réelle des voiles :		
foc .....	4 m <sup>2</sup> 40	4 m <sup>2</sup> 40
grand-voile ..	11 m <sup>2</sup> 60	15 m <sup>2</sup> 40
<b>TOTAL</b>	<hr/> 16 m <sup>2</sup>	<hr/> 19 m <sup>2</sup> 80
<hr/>		
Surface du maître couple immergé en charge .....	0 m <sup>2</sup> 27	0 m <sup>2</sup> 23
Surface de dérive { coque avec aileron ..	3 m <sup>2</sup> 23	1 m <sup>2</sup> 05
{ dérive .....	0 m <sup>2</sup> 29	0 m <sup>2</sup> 69
{ safran .....	0 m <sup>2</sup> 16	0 m <sup>2</sup> 29
<b>TOTAL</b>	3 m <sup>2</sup> 68	2 m <sup>2</sup> 03
Surface mouillée { dérive haute.	7 m <sup>2</sup> 42	7 m <sup>2</sup> 58
{ dérive basse.	8 m <sup>2</sup>	8 m <sup>2</sup> 96
<hr/>		
<b>Coefficients :</b>		
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M} = \frac{\text{Surface mouillée}}{\text{Surface de voile}}$ = aptitude à naviguer par petit temps.	5,38	2,21
$B2 = \frac{\Sigma V}{\text{Surface du maître couple immergé}}$ = degré de voilure du bateau.	59	86
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}} = \frac{\text{Longueur de flottaison}}{\sqrt[3]{\text{Déplacement}}}$	3	6,55
<hr/>		
Stabilité : couple de redressement au maître couple à 15° de gîte, avec équipage assis normalement dans le cockpit.	180 m/kg	200 m/kg
<hr/>		
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. 6,45 % C.C. 2 %	C.D. 5,3 % C.D. 2 %