

la navigation pro-
(cours de naviga-
is, de mouillages,
rts).

club a fait preuve

des cours ont été
t-Florent. Six can-
diplôme de capaci-
sont partis navi-
ormation nautique
les cours de chef

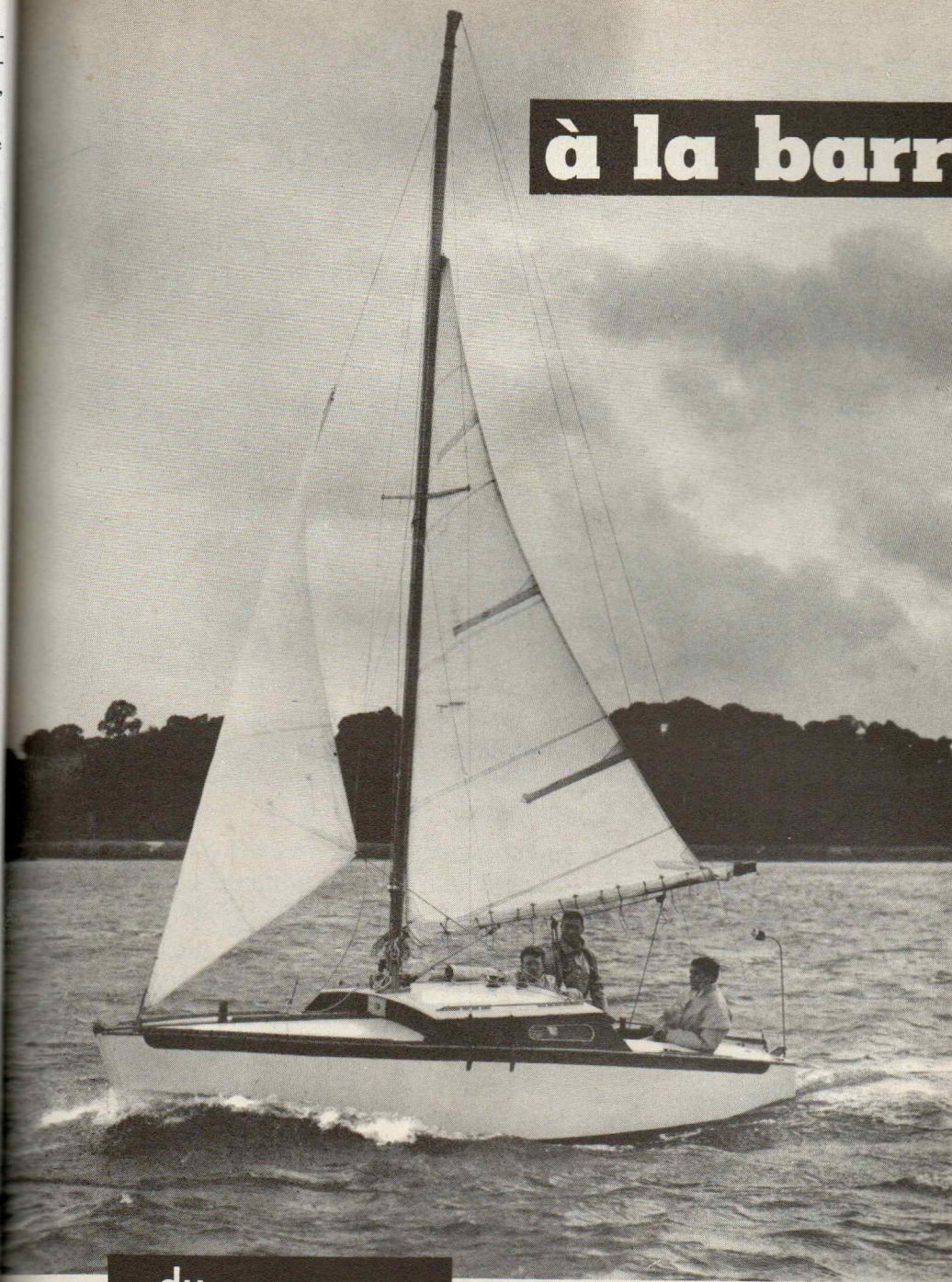
ons matérielles, le
s, la construction
ns) pour protéger
o » (seul abri de
tre au courant de
asse convenable).
année, de conti-
navigation à voile
on et l'aménage-
l'installation de
aint-Florent pour

otos de G. H. Lévêque)

UTILES

ances de voyages.
urs à destination
et Ile-Rousse.
alvi.
Tél. : 13
Tél. : 69
Bd Président-
ch.
6.
e.

à la barre...



... du

CORSAIRE JOG

Monotype habitable à aileron lesté
de l'architecte J.-J. HERBULOT

LE PROMOTEUR NOUS ÉCRIT :

Devant le succès rencontré par le Corsaire tant en petite croisière qu'en compétition le Captain Illingworth a demandé à Jean-Jacques Herbulot de prévoir une adaptation de son bateau pour la course en mer selon les règles du JOG.

Pour satisfaire aux règles de sécurité de cette association qui prévoit un volume envahissable de cockpit maximum selon la taille du bateau, il a été ajouté un pontage arrière et les coffres du cockpit ont été fermés.

Par ailleurs, pour obtenir le meilleur coefficient de JOG possible tout en utilisant au maximum les possibilités laissées par le JOG en ce qui concerne le tirant d'eau, le bateau a été doté d'une part d'un lest sous forme de bulb, d'autre part le plan de voilure a été très modifié et la surface de voilure sensiblement réduite.

Le premier Corsaire JOG anglais a appartenu notamment à Michael Henderson, capitaine du JOG anglais. Celui-ci a remporté de nombreuses victoires dans des courses telles que Cowes-Guernesey, Cowes-Cherbourg aller et retour, etc. Les propriétaires successifs de ce bateau ont également eu des succès remarquables et, notamment en 1960, le Corsaire JOG a remporté le championnat du JOG.

Les succès sportifs de ce bateau coïncident avec un éveil d'intérêt en France pour la course en mer en petit bateau. Il a donc été décidé de lancer cette année le Corsaire type JOG en série afin de répondre aux demandes des amateurs de courses de mer.

Il faut bien spécifier que ce bateau ne rentre pas dans la série des Corsaires et ne peut participer aux régates de Corsaires. Les aménagements intérieurs ont été modifiés pour mieux s'adapter au rôle du « JOG ».



Il est très rapide en mer pour sa taille mais son cockpit réduit et son tirant d'eau relativement important ne le destinent pas spécialement à la croisière familiale. C'est un bateau très spécialisé pour la course.

CIDEVYV.

te croisière
an-Jacques
course en

qui prévoit
du bateau,
été fermés.

ossible tout
en ce qui
n lest sous
difié et la

à Michael
nombreu-
ves-Cher-
ateau ont
0, le Cor-

intérêt en
décidé de
ndre aux

e des Cor-
égates de
rieurs ont
r au rôle

sa taille
ant d'eau
nent pas
le. C'est
ourse.

VVV.



photo Beken-Cowes

A la barre du **CORSAIRE J.O.G.**

par Jacques Monsault

Le R.O.R.C. considéré, à juste titre, comme dépositaire de la course croisière, a toujours refusé d'accepter au départ les bateaux de moins de 24 pieds de flottaison. On en a souvent déduit qu'en dessous de cette taille les bateaux ne présentaient plus de garanties de sécurité suffisantes. Dans notre esprit il s'agit surtout de fidélité à un style de course traditionnel et du souci de comparer des choses comparables et nous n'en voulons pour preuve que la part prise par des autorités du R.O.R.C., dont le capitain Illingworth, dans la création du Junior Offshore Group. C'est aussi sur l'initiative du même capitain Illingworth que J.-J. Herbulot a étudié la version « offshore » du Corsaire.

En peu de mots et pour ceux de nos lecteurs pour lesquels le θ du J.O.G. est encore lettre morte, il s'agissait de permettre à de petits bateaux d'effectuer des compétitions hors de vue des côtes, en prenant comme

règle de base l'axiome célèbre de Slocum : « Rappelez-vous que vous vous connaissez, que vous connaissez la mer et qu'elle a été faite pour naviguer dessus. »

CARACTERISTIQUES DE BASE

La coque du Corsaire a été conservée sans modification, ainsi que le roof et le pontage à l'avant. L'ensemble quille-puits de dérive a fait place à un « fin and bulb » en fonte de même poids mais plus étroit et profond. Le cockpit a vu son volume réduit au volume maximum autorisé par la formule du J.O.G. Le plan de voilure a vu la grand-voile réduite par une légère diminution du mât et une autre plus importante de la bôme, tandis que le foc passait en tête de mât. Des pataras viennent équilibrer la traction de la draille. Les barres de flèche sup-



portant les galhaubans ne poussent plus sur l'avant et un bas étai est venu compléter les bas haubans. Le bateau est insubmersibilisé avec du klégécell fixé au plancher, à l'avant et sous les couchettes.

Deux remarques s'imposent : il n'a jamais fait de doute pour qui que ce soit et surtout pas pour J.-J. Herbulot, qu'un aileron étroit et profond était plus favorable à la marche au près et aux évolutions qu'une quille longue prolongée d'une dérive, mais la formule n'est avantageuse que dans la mesure où l'on pratique une navigation au large et des séjours dans les ports en eau profonde, autrement les servitudes risquent d'en être durement ressenties. Le tirant d'eau est sensible pour un petit bateau, le transport moins facile et surtout l'échouage est tout un problème : les béquilles sont fournies à contre-cœur et avec la recommandation de s'en servir le moins possible ; l'échouage le long d'un quai — sans houle — est préférable, mais seule la partie centrale du bateau est praticable. Dans ces conditions il n'est pas étonnant que les promoteurs aient éludé la demande, par exemple, d'un client qui voulait un J.O.G. pour croiser en Bretagne Nord...

En effet, et ce sera notre seconde remarque, voyons un peu ce qui s'est passé avec le Corsaire normal : J.-J. Herbulot avait dessiné pour les Glénans un monotype de petite croisière, sportif et économique. De l'équipage on savait qu'il serait sportif et surabondant. Cela s'est traduit par un bateau

aux formes pleines et simples, facilement développables, au point qu'on a pu le construire sans membrures, relativement voilé pour fournir de bonnes performances avec trois et quatre équipiers à bord.

Ce bateau, parfaitement adapté à son usage, maintenu d'autre part à un prix imbattable par la simplicité de l'accastillage et une monotypie rigoureuse, n'est pas très facile à tenir et un débutant ne peut en espérer des performances. Or son succès l'a mis dans toutes sortes de mains et de là est née la légende soigneusement entretenue par la presse, crypto-officielle, d'un bateau lent, ne remontant pas au vent et manquant à virer, dans le même temps que l'on manipulait sans vergogne les coefficients officiels de temps rendu pour empêcher quelques équipages voyageurs d'écumer les courses interséries.

L'esprit du J.O.G. exige que les bateaux courent hors de vue des côtes et les uns des autres, et partiellement de nuit. Dans ces conditions, on comprend que les promoteurs soient moins pressés de vendre des bateaux que de les placer à des propriétaires valables, dans la même mesure où l'on peut prévoir qu'il ne suffira pas de payer sa cotisation pour être admis à l'association des propriétaires qui est sur le point de se créer.

PERFORMANCES ET QUALITES NAUTIQUES

On pourrait diviser les pratiquants de la voile en deux groupes : ceux qui connaissent les bateaux légers et ceux qui n'ont jamais navigué que sur des coques traditionnelles. En effet, la recherche de bonnes qualités au près et l'imitation des yachts de grande compétition avait conduit à des bateaux fins, élancés, très lestés, de faible surface mouillée, passant en force dans la mer et rigoureusement inhabitables au-dessous d'une certaine taille. Les propriétaires de ces bateaux, habitués à remplacer quelques membrures de temps à autre n'imaginent pas qu'on puisse bouchonner sur la lame plutôt que de passer au travers et esquiver les avaries par une inertie très faible en cas de choc. Cette formule n'est pas sans limites d'emploi, comme nous le verrons tout à l'heure, mais dans le cas des unités minimum elle offre un bilan inégalable dans le domaine de la sécurité. Ainsi le Corsaire J.O.G. a prouvé récemment non

les, facilement
on a pu le
relativement
performances
à bord.

adapté à son
rt à un prix
e l'accastillage
n'est pas très
nt ne peut en
son succès l'a
ns et de là est
ent entretenue
e, d'un bateau
nt et manquant
que l'on mani-
ficients officiels
cher quelques
er les courses

e les bateaux
et les uns des
uit. Dans ces
es promoteurs
e des bateaux
riétaires vala-
où l'on peut
de payer sa
association des
nt de se créer.

QUES

iquants de la
qui connais-
eux qui n'ont
coques tradi-
ne de bonnes
n des yachts
conduit à des
tés, de faible
force dans la
ables au-des-
propriétaires
mplacer quel-
autre n'ima-
onner sur la
eu travers et
inertie très
formule n'est
me nous le
ns le cas des
bilan inéga-
écurité. Ainsi
emment non

seulement qu'il pouvait continuer à faire route dans le mauvais temps, mais encore que ce faisant et correctement manié il ne menaçait pas de s'en aller en morceaux ni de remplir.

En effet, il s'enlève admirablement à la lame et soulage aussi bien de l'avant que de l'arrière. En fait, si dans un mauvais passage il est naturel de présenter l'avant du travers aux lames en pratiquant une cape plus ou moins courante, nous n'hésitons pas à préconiser une abattée rapide à l'arrivée d'une grosse déferlante qui passe, de cette manière, presque à tout coup dessous, cependant que le bateau esquive le choc en « accompagnant » la lame le temps qu'elle passe.

En fuite devant le temps, il suffira de stabiliser le bateau dans sa route en remorquant un engin quelconque : traînard, ancre flottante, en limitant en même temps la vitesse pour que le bateau reste maniable. Certes, on ne peut empêcher, de temps à autre, une lame de claquer juste sur le tableau ou sur le pontage arrière, mais l'eau repart aussi vite qu'elle est venue par le cockpit étanche et si on a pris la précaution de dérouler un petit prélat devant la porte, fermée naturellement, il ne pénètre pas une goutte à l'intérieur. Il est évident que l'aération aura fait l'objet d'une étude sérieuse.

Malgré un bilan aussi favorable, les propriétaires de Corsaire J.O.G. feront bien de continuer à consulter le baromètre. En effet, si le maniement des voiles ne représente jamais un gros effort physique, la barre, par mauvais temps, réclame de la compétence et de l'attention. Contre le vent, on pourra quelquefois, par temps moyen, trouver un avantage de vitesse à laisser le bateau taper. A partir du moment où les vagues ont atteint une certaine hauteur, il est vital de n'en plus rien faire. En fait, il s'agit d'empêcher le bateau de retomber de haut en bas à la verticale. Un coup de barre judicieux l'amenant à choir en biais, au vent ou sous le vent, du point critique, évitera le choc qui, autrement, peut être très violent.

Dans une mer formée, le mouvement deviendra vite automatique. Si, pour une raison ou pour une autre, l'on n'arrivait pas à empêcher le bateau de cogner, il faut cesser de faire route.

Autre limite : le fardage est relativement important et il faut conserver suffisamment de toile pour le compenser. A partir du

moment où le vent souffle trop pour conserver cette toile, on cesse d'aller où l'on veut et il pourra arriver de passer la nuit en mer faute d'avoir pu gagner au vent les quelques milles nécessaires pour rentrer à l'abri.

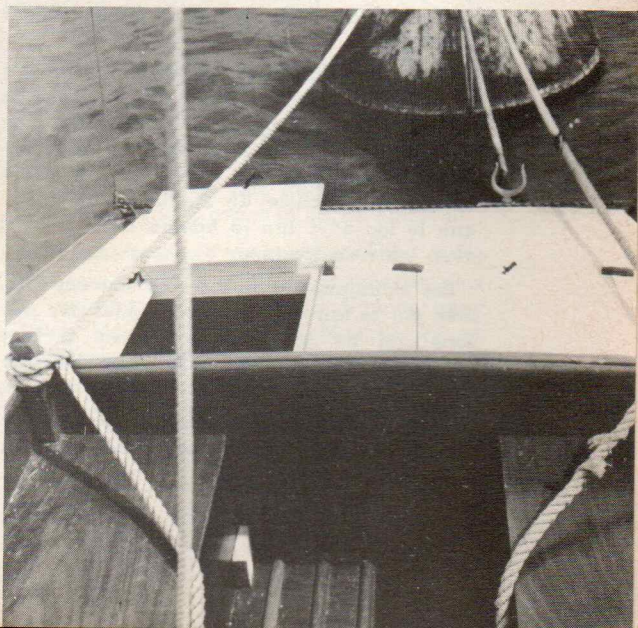
Selon notre expérience personnelle, cette éventualité ne se produira d'ailleurs qu'à partir d'un vent de force 7 à 8, soufflant depuis suffisamment de temps pour avoir levé une mer correspondante et on pourra presque toujours esquiver un coup de vent dans les premières heures.

Par rapport à un Corsaire normal et en raison d'une surface de voilure plus faible, le J.O.G. sera battu aussi longtemps que l'équipage du Corsaire réussira à le maintenir droit, puis il prendra un avantage d'autant plus net que la mer et le vent se feront plus forts.

Notamment au près, la différence de cap est sensible. Aux allures du largue le J.O.G. bénéficie d'une barre d'écoute qui, faisant toute la largeur du bateau, permet d'aplatir la voile et de l'empêcher ainsi de rendre le bateau ardent tandis que les focs tirent dans les meilleures conditions en ramenant l'avant. Les résultats sont excellents et le bateau équilibré tant qu'on ne le laisse pas gîter.

Au vent arrière, le Corsaire normal sur génois et grand-voile est, à tout moment, à la vitesse limite et c'est pratiquement le plus léger qui passe devant.

Dans l'ensemble, c'est plutôt le temps qui fait la différence et on ne peut conclure dans l'absolu à une supériorité du J.O.G. qui, s'il est moins voilé, est cependant équipé de façon plus coûteuse puisqu'un jeu de voiles





normal comprendra au moins trois focs et que le gréement et l'accastillage sont plus dispendieux. Mais, dans la pratique, la nouvelle disposition est incomparablement mieux adaptée à la nouvelle vocation du bateau.

En premier lieu, le rating est amélioré, ce qui est précieux pour courir en temps compensé. Ensuite, la grand-voile est beaucoup plus facile à manier et la bôme plus courte facilite énormément la prise de ris qui se fait en quelques minutes. En fait, il est plus vite fait de prendre un ris que de changer un foc avec cet avantage supplémentaire que plus on diminue la grand-voile plus on corrige la tendance du bateau à être ardent à la gîte.

Enfin, un avantage considérable est trouvé dans la possibilité de poser un rail d'écoute sur le toit de la cabine. Par brise, il est possible de déborder la grand-voile et de l'aplatir en bordant plat. La voile faseye à peine et fait plutôt office de stabilisateur, tandis que le foc n° 1 tire le bateau dans le vent avec toute sa longueur d'envergure.

Les changements de foc sont souvent facilités par le fait que le bateau, pour des raisons qui ne sont pas évidentes, il faut l'avouer, reste beaucoup plus maniable que son aîné avec un équipier en avant du mât.

Tout en restant très vivant, le bateau est dans l'ensemble beaucoup plus facile à

tenir. Si on trouve toujours un avantage à le tenir plat, il n'a que peu de tendance à dépasser une dizaine de degrés de gîte et il est parfaitement logique, pour un parcours de longue durée, de rester dans le bateau au lieu de sortir au rappel. Par ailleurs, une légère gîte diminue sensiblement la tendance du bateau à taper et c'est reposant en promenade. L'important est de régler sa voilure de façon à ne pas avoir à mettre la barre au vent. Dans cet ordre d'idées, on aura, en général, intérêt à avancer le centre de voilure au maximum et on commencera, le plus souvent, à réduire la voilure par la grand-voile.

SECURITE ET ACCASTILLAGE

L'étude de sécurité a été menée de façon complète et on ne trouve rien à y reprendre. Il nous semble plus important d'aborder ici un point de vue subjectif.

La résistance d'un petit bateau léger et bien fermé est éminemment passive. Il bouche sans embarquer ni se fatiguer pendant des jours entiers au besoin. Ceci implique qu'il ne faut pas compter forcer le passage à partir d'un certain degré de mauvais temps et, au contraire, chercher son salut dans la fuite.

Il est donc extrêmement important de ne pas se laisser surprendre au vent d'une côte. Certes, le cas du vent rigoureusement perpendiculaire à une côte concave est exceptionnel, mais il peut quand même se présenter sur la côte ouest du Cotentin par exemple. D'une façon générale, un petit bâtiment sera bien plus à son aise au large et pour lui plus que pour tout autre le danger se précise à l'approche de la côte.

Patrick Elam, un pionnier du J.O.G., qui a conduit Soprano jusqu'en Amérique, préconisait de naviguer à une dizaine de milles de la côte, distance à doubler dès que le temps se gâtait.

Mais le tout n'est pas de gagner le large et d'y rester, il faut encore en revenir. Ce qui implique une certaine endurance et une combativité qui ne s'émousse pas. Il convient de connaître ses limites et de prendre soin de sa forme. A ce titre, le J.O.G. est vraiment un sport complet et la part de l'entraînement y est aussi grande qu'ailleurs.

L'accastillage a été étudié à fond au cours de réunions entre architectes, promoteur et constructeur. Il s'agissait de donner un équipement de base complet et efficace, restant dans la limite du prix de vente prévu, et sus-

ceptible d'être
taire, à la diff
l'heure où nou
rons si cet a
bateau sans
contraire, le
moins morale
compte, et les
tout intérêt à
n'hésitant pas
à l'armement
donc moins à
et trois paires
en utiliser qu
même compt
servir.

Deux couli
renvoyer l'éc
ajustera en l
liéré de beau
winch sur le
deux coincide
bout des doi
diffier le ré
l'équipier. L
dont nous c
qui ne peut
amélioration
le dernier b
qu'il serait
allures port
aux pieds d
à sa main.

Il est de
ération s
éventuels d
sont prévus
est leur ré

Un autre
sans inter
compas de
lement un
la boîte à

Une mod
portée par
mais dont
acceptée l
la voile a
disposition
avec la c
Elle abou
faire à se
sables et

(1) Le pro
dans cette r

un avantage à
de tendance à
degré de gîte et
pour un parcours
dans le bateau au
Par ailleurs, une
ment la tendance
reposant en pro-
régler sa voilure
mettre la barre au
on aura, en gé-
centre de voilure
cera, le plus sou-
ar la grand-voile.

STILLAGE

menée de façon
n à y reprendre.
nt d'aborder ici

bateau léger et
passive. Il bous-
se fatiguer pen-
soin. Ceci impli-
er forcer le pas-
gré de mauvais
rcher son salut

important de ne
au vent d'une
rigoureusement
e concave est
quand même se
du Cotentin par
érale, un petit
n aise au large
ut autre le dan-
de la côte.

du J.O.G., qui a
Amérique, pré-
izaine de milles
bler dès que le

gagner le large
en revenir. Ce
durance et une
pas. Il convient
de prendre soin
G. est vraiment
l'entraînement
rs.

à fond au cours
s, promoteur et
lonner un équi-
efficace, restant
e prévu, et sus-

ceptible d'être amélioré au goût du proprié-
taire, à la différence du Corsaire normal. A
l'heure où nous livrons cet article, nous igno-
rons si cet accastillage sera livré avec le
bateau sans supplément. Dans le cas
contraire, le constructeur s'est engagé au
moins moralement à le fournir au meilleur
compte, et les candidats propriétaires auront
tout intérêt à le réclamer à ces conditions, en
n'hésitant pas à insister. En effet, la course
à l'armement est beaucoup moins payante,
donc moins à craindre, et aurait-on six focs
et trois paires de winches, comme on ne peut
en utiliser qu'un à la fois, la chose en elle-
même compte moins que la façon de s'en
servir.

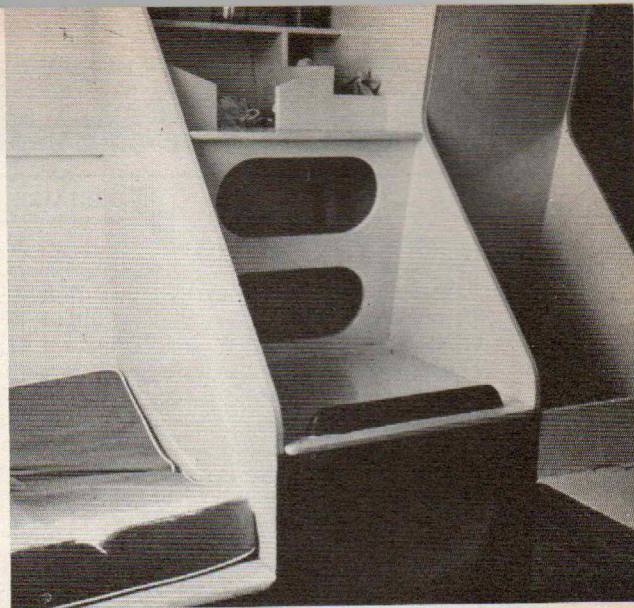
Deux coulisseaux suffiront, en principe, à
renvoyer l'écoute de tous les focs, que l'on
ajustera en les estropant. Nous aurions pré-
féré de beaucoup une paire de rails. Un gros
winch sur le toit de la cabine, complété par
deux coincideurs, permet une manœuvre du
bout des doigts. Ainsi le barreur pourra mo-
difier le réglage tout seul sans réveiller
l'équipier. La barre d'écoute en plus du rôle
dont nous avons parlé relaiera le hâle-bas
qui ne peut guère se montrer efficace. Une
amélioration facile sera obtenue en montant
le dernier brin du palan sur un mousqueton
qu'il serait facile de crocher en abord aux
allures portantes. La grande écoute revient
aux pieds du barreur puis dans un coincideur
à sa main.

Il est de toute importance de prévoir une
aération surabondante et les acheteurs
éventuels devront réclamer les dispositifs qui
sont prévus sans que nous sachions où en
est leur réalisation (1).

Un autre problème est celui de disposer
sans interférences un compas de route, un
compas de relèvement, un gonio, éventuel-
lement un moteur hors-bord, sans parler de
la boîte à outils.

Une modification qui semble avoir été ap-
portée par le voilier de sa propre initiative,
mais dont nous nous étonnons qu'elle ait été
acceptée par les Chantiers, consiste à livrer
la voile avec une seule bande de ris. Cette
disposition est aberrante et en contradiction
avec la conception et la vocation du bateau.
Elle aboutit à obliger le propriétaire à faire
faire à ses frais les bandes de ris indispen-
sables et ce, à un taux prohibitif puisque

(1) Le problème de l'aération sera prochainement traité
dans cette revue (NDLR).



nous en connaissons un à qui ses deux
bandes de ris ont coûté la moitié du prix de
la voile. Notre position est formelle : le ba-
teau doit être livré en état d'affronter la mer.

HABITABILITE, CONFORT

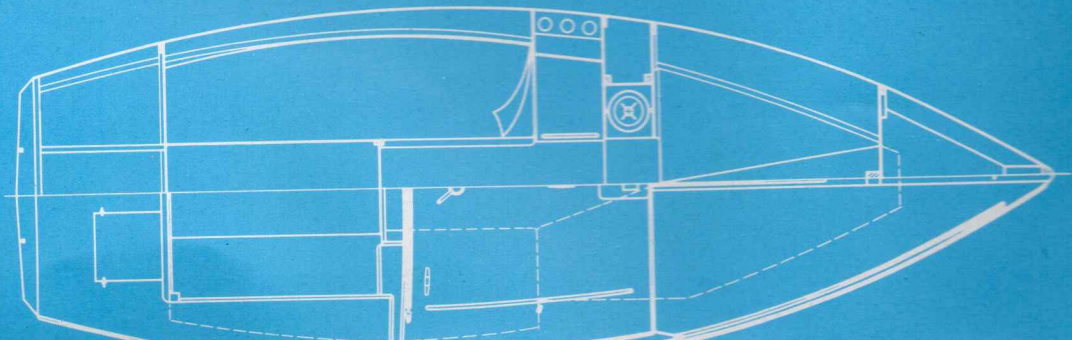
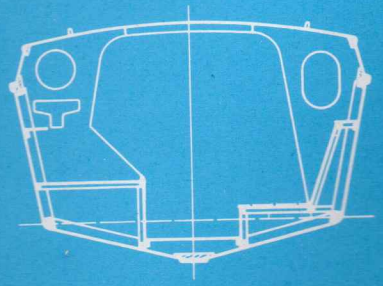
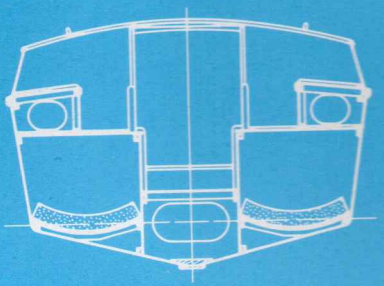
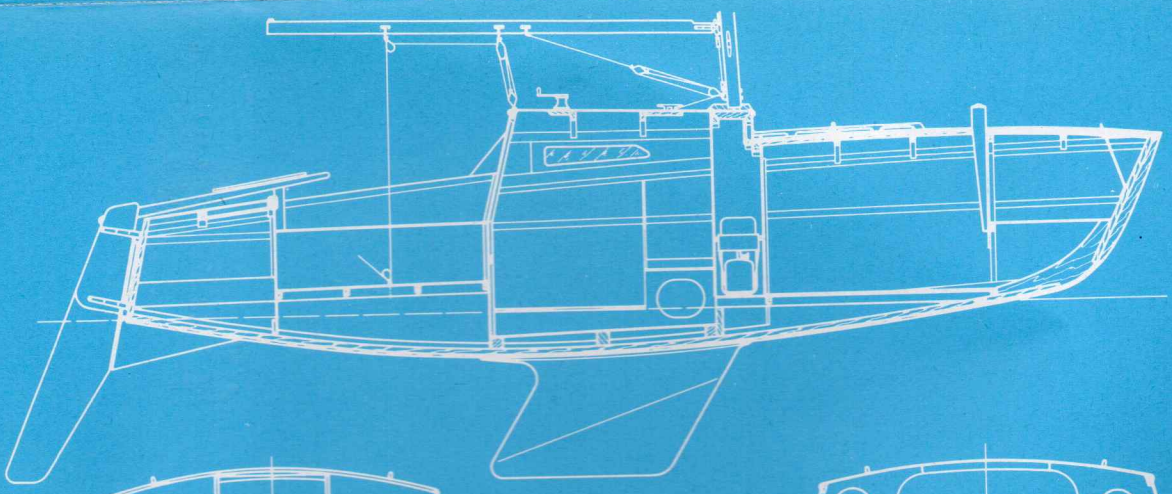
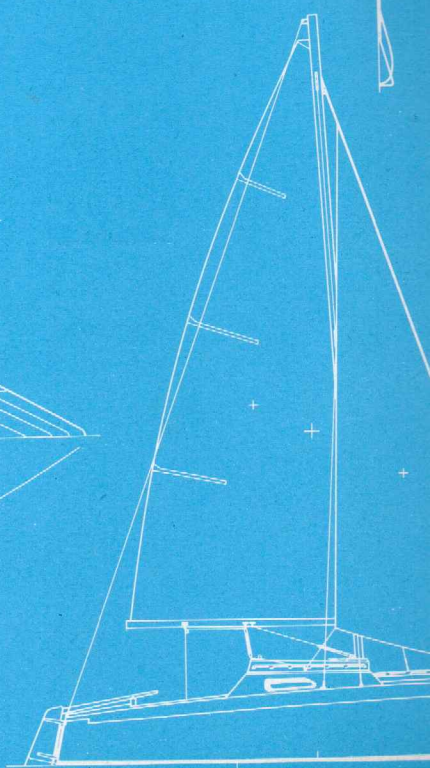
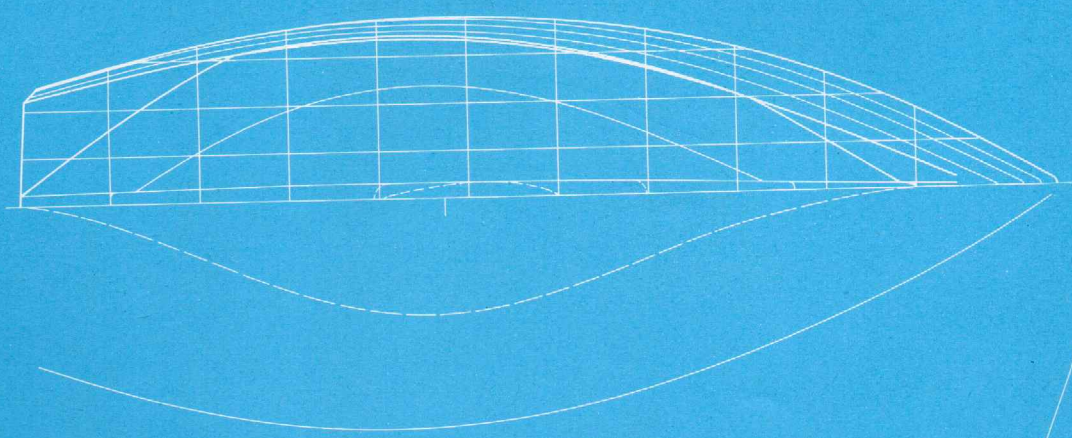
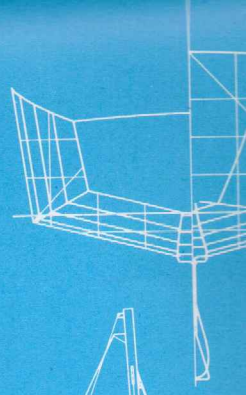
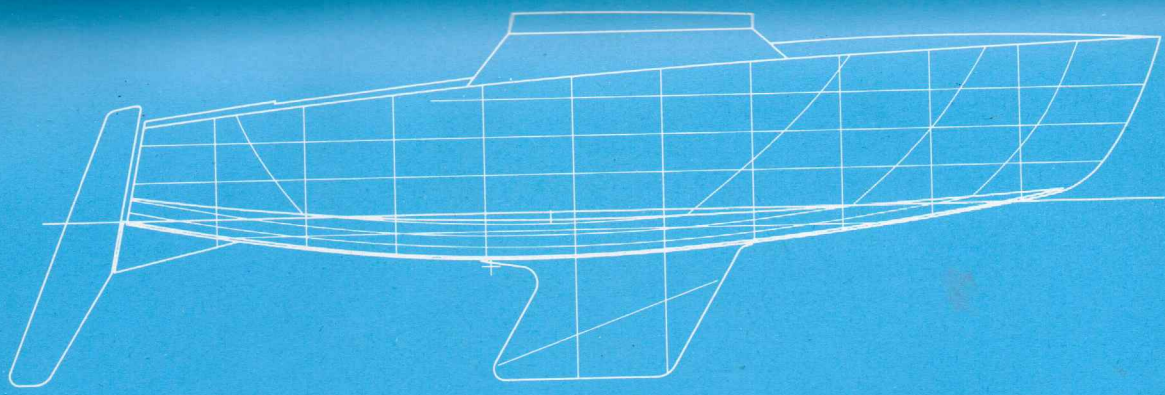
Par rapport au Corsaire, les couchettes
ont été reculées de façon à ménager, d'un
côté une surface de travail à côté du car-
dan, du butagaz, installé dans le cloisonnage
qui épontille le mât, de l'autre côté, une troi-
sième couchette en travers de l'avant. De-
puis la présentation au dernier Salon, les
C.M.N. ont remanié de façon très heureuse
l'aménagement intérieur. Les couchettes ont
été abaissées, sans diminuer le volume de
klégécell, et on a réussi à dégager une sur-
face de travail et d'importants volumes de
rangement. La finition, de son côté, est supé-
rieure à ce qu'on a pu voir jusqu'ici sur cette
catégorie de bateaux et, dans ces conditions,
nous avons conçu des inquiétudes sur le prix.
Les C.M.N. nous ont répondu qu'ils s'enga-
geaient à livrer au prix affiché tous les ba-
teaux commandés avant la fin de l'année.

Personnellement, nous n'aimerions guère
un Corsaire J.O.G. en Méditerranée de peur
de manquer d'air dans un bateau aussi
fermé. Mais au large, en Manche ou en
Atlantique, il semble que quelques heures
de transpiration éventuelle ne sont pas un
prix trop cher pour le plaisir de disposer

suite page 67

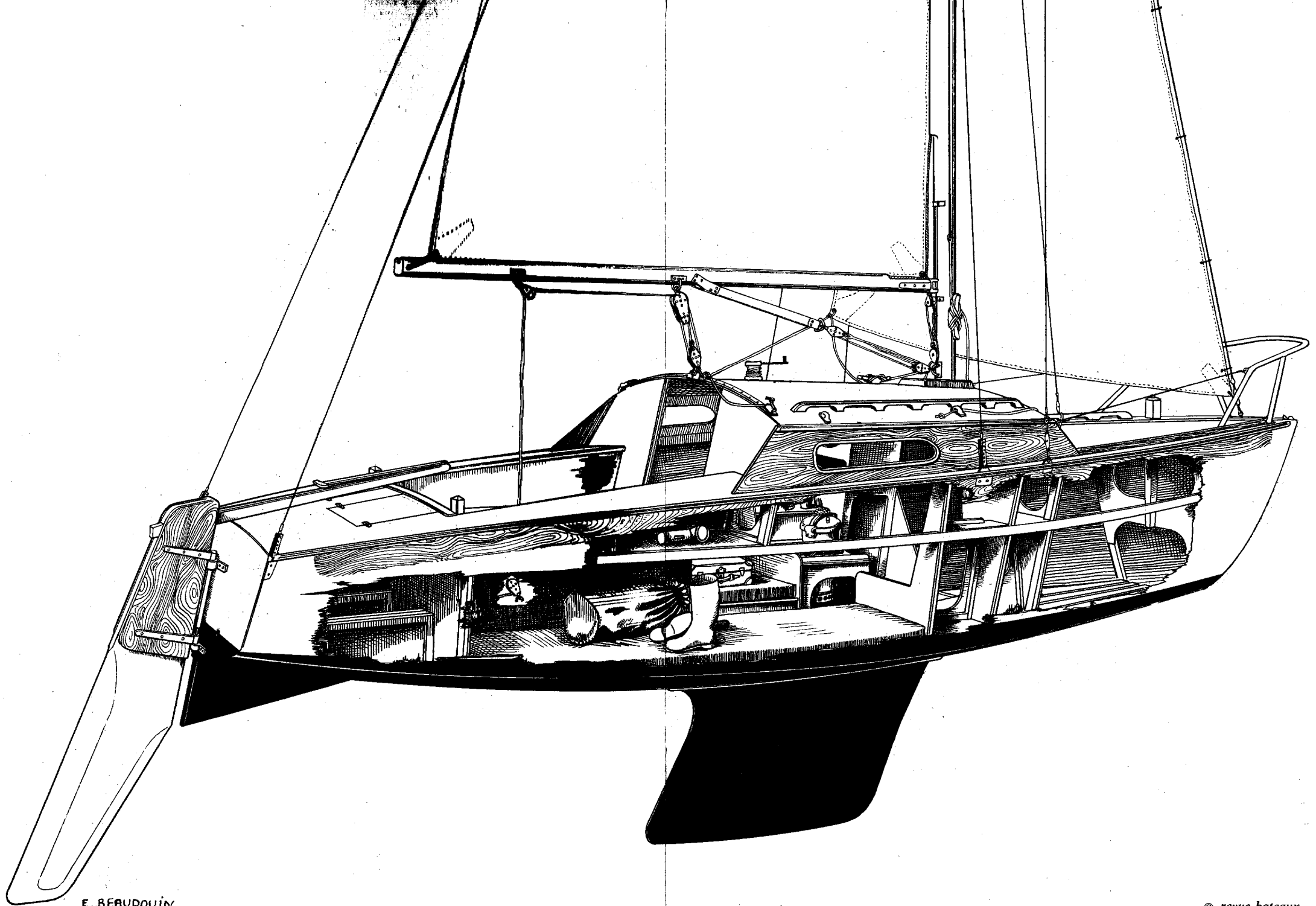
Comparaison entre le Corsaire Jog, le Corsaire et le Cap Horn

	CORSAIRE JOG	CORSAIRE	CAP-HORN
Longueur de la coque	5 m 50	5 m 50	6 m 50
Longueur flottaison	4 m 75	4 m 65	6 m
Bau maximum	1 m 90	1 m 92	2 m 27
Bau flottaison	1 m 71	1 m 71	1 m 90
Franc-bord avant	0 m 85	0 m 85	0 m 896
Franc-bord milieu	0 m 72	0 m 72	0 m 82
Tirant d'eau dér. hte		0 m 55	0 m 65
Tirant d'eau dér. basse	0 m 88	1 m	1 m 20
Hauteur du mât au-dessus de la flottaison	7 m 85	8 m 13	9 m 25
Déplacement à vide	450 kg	450 kg	850 kg
Déplacement en charge	650 kg	650 kg	1 220 kg
Nature de la dérive		métallique	métallique 65 kg
Hauteur sous barrots	1 m 15	1 m 20	1 m 35
Largeur entre couchettes	0 m 45	0 m 45	0 m 53
Largeur des passavants	pont à teugue	pont à teugue	0 m 75
Poids du lest	190 kg	150 kg fonte	400 kg
Triangle avant : hauteur	6 m 35	5 m 56	8 m 25
base	1 m 92	1 m 92	2 m 20
surface	6 m ² 10	5 m ² 35	9 m ² 07
Surface réelle des voiles :			
foc	5 m ² 80	4 m ² 40	6 m ² 95
trinquette. ...			2 m ² 60
grand-voile ...	9 m ² 15	11 m ² 60	12 m ² 90
totale	14 m ² 95	16 m ²	22 m ² 45
Surface du maître couple immergé en charge	0 m ² 27	0 m ² 27	0 m ² 39
coque seule.	0 m ² 76	0 m ² 76	1 m ² 17
Aileron	0 m ² 66	0 m ² 47	0 m ² 84
Surface de dérive { Ail. du gouv.	0 m ² 08		
safran	0 m ² 24	0 m ² 16	0 m ² 24
Dérive		0 m ² 29	0 m ² 45
totale	1 m ² 74	1 m ² 68	2 m ² 70
Surface mouillée { Dérive haute		7 m ² 42	8 m ² 30
Dérive basse .	7 m ² 67	8 m ²	9 m ² 20
Coefficients :			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M} =$ Surface de voile / Surface mouillée	1,97	2	2,33
= aptitude à naviguer par petit temps.			
$\frac{\Sigma V}{B2} =$ Surface de voile / Surface du maître couple immergé	55,3	59	57,5
= degré de voilure du bateau.			
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}} =$ Longueur de flottaison / $\sqrt[3]{\text{Déplacement}}$	5,48	5,38	5,62
$\sqrt[3]{D}$ Stabilité : couple de redressement à 15° de gîte	185 m/kg	180 m/kg	350 m/kg
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flott.	C.D. 9,5 % en AR C.C. 2,63 % en AR	C.D. 6,45 % en AR C.C. 2 % en AR	C.D. 4,1 % en AR C.C. 1,4 % en AV



Le Corsaire JOG est construit par les « Constructions Mécaniques de Normandie »,
135, rue Don Pedro, à Cherbourg (Manche) pour le prix de 5 500 NF h. t. sortie de chantier.

CONSTRUCTEUR ET PRIX



F. BEAUDOUIN

© revue bateaux

toujours de vêtements et de couchage secs. Contrairement à la plupart des bateaux, l'avant du Corsaire est, en effet, sans défaillance sur ce chapitre et c'est bien plutôt l'endroit le plus sûr du bateau, à l'abri des éclaboussures de la porte. On est très bien assis ou couché dans la cabine et le temps le plus mauvais y prend une apparence anodine, si l'aérateur débite et que le barreur fait son travail. Le « drame » commence quand il faut s'habiller.

Enfiler un pantalon de ciré, muni de bretelles, peut tourner à la danse du scalp. Quant au cockpit, trois gaillards en ciré se sentent les épaules et, par mauvais temps, le changement de barreur est une manœuvre délicate.

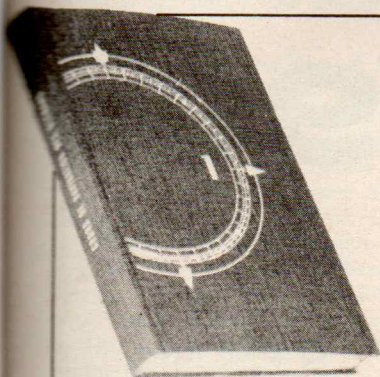
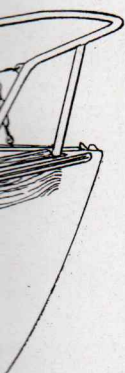
Par contre, la capacité d'absorption du bateau est assez étonnante et les bardas les plus volumineux trouvent leur place à bord. C'est un point à souligner, partant du principe qu'un équipier du J.O.G. n'est ni plus maigre, ni moins chargé que celui d'un

Classe I. Pour en terminer avec les impédiments, c'est leur poids et non leur volume qui préoccupera le patron.

CONCLUSION

De plus en plus les grands bateaux du R.O.R.C. représenteront la noblesse du sport de la voile, les grands seigneurs auxquels il faut une traversée pour se départager et qui tracent leur route à grands coups de règle sur le routier de la Manche.

Mais sans être parmi les heureux qui peuvent armer un Ocean Racer, on peut avoir un peu trop d'idées personnelles et d'esprit d'indépendance pour faire un bon équipier, discipliné et insouciant. A ceux-là le J.O.G. offre une occasion d'aller au fond des choses et de prendre la mesure de leurs personnalités. Sans fioritures, efficace et fonctionnel, le Corsaire J.O.G. est le premier bateau idéal pour ces Jacobins de la compétition qui ont choisi « la mer, sans phrases ».



COURS DE NAVIGATION DU CENTRE NAUTIQUE DES GLÉNANS

TOME I

Anatomie du bateau, de la voilure et du gréement. - Pratique du dériveur léger - Manœuvre - Technologie - Sécurité - Régate. Entièrement rédigé par une équipe de moniteurs et chefs de bord du Centre des Glénans sous la direction de Philippe Harlé.

Illustrations et mise en pages de Jean-Paul Delhumeau

Ce premier volume est consacré aux notions de base. Deux autres volumes, l'un sur la croisière, l'autre sur les éléments (météo, courants, mouvement de la mer), suivront au cours de 1962 et 1963.

Un fort volume relié pleine toile, 450 pages, format 15,5 x 23..... 18 NF

ÉDITIONS DU COMPAS - 71, RUE FONDARY - PARIS-15^e

Pour frais d'envoi, majorer la somme de 10 % et joindre votre versement à votre commande.