

BATEAUX ET EQUIPAGES 81

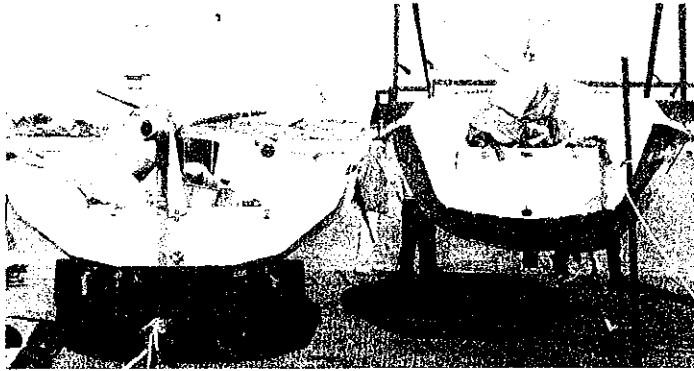
Les vertus de la mise au point

On ne peut manquer de remarquer que les deux premiers bateaux du classement toutes catégories sont deux prototypes qui participaient déjà à la Micro Cup 80. *Saumon Futé* n'est autre que l'ancien *Le Joncour*, et *Microtune* est le bateau avec lequel Jacques Fauroux gagnait l'an dernier. Est-ce à dire que l'on manque de nouvelles créations? Sûrement pas, puisque onze nouveaux prototypes s'allignaient cette année. Voilà un résultat qui prouvera plutôt les vertus de la mise au point. *Saumon Futé* était assurément plus rapide cette année que l'an passé. Son allègement, une répartition de lest différente et une mise au point des réglages pour améliorer la marche au près ont donné à cette jolie coque très plate le potentiel pour se tirer d'affaire par tous les temps. L'équipage s'est de plus montré tout à fait à la hauteur, et le barreur a toujours su sortir le bateau dans les tout premiers à chaque départ, ce qui est indispensable dans une flotte de cette importance.

Microtune trop timide

C'est, sans doute, ce qui a fait la différence avec l'équipage de *Microtune* qui a souvent pêché par excès de prudence. Le bateau a toujours été placé honnêtement, mais sans plus, dans le début du premier louvoyage. En jouant ainsi la sécurité, *Microtune* a, chaque fois, été capable de remonter aux premières places grâce à sa vitesse mais sans que cela suffise ; un peu plus de risques lui auraient sans doute permis d'accrocher une manche de plus, et probablement la victoire finale. Là encore, il est certain

Une équipe de jaugeurs bénévoles a permis de contrôler les bateaux en 2 jours.



A gauche Saumon Futé, à droite Hot Waxed, un prototype anglais peu inspiré. Le bateau de Paul Lucas se distingue par ses sections plates. Comme on a pu le voir, cela ne marche pas si mal !

que le bateau a progressé par rapport à l'an dernier. Les Granvillais Christophe et Stéphane Auguin et Jean-Paul Labrosse, qui ont racheté le bateau, se sont entraînés dessus depuis le printemps, gagnant en particulier la Semaine de La Rochelle. Jean-Paul Labrosse, qui dirige la voilerie Mora à Granville, a essayé plusieurs jeux de voiles sur le bateau, et celles qui ont été finalement utilisées étaient parfaitement adaptées au bateau et tenaient une grande part dans l'étonnante vitesse de *Microtune*. Les problèmes dus à la dérive orientable avaient, d'autre part, été éliminés et le bateau s'est amélioré dans la brise qui n'était jusque-là pas son fort.

Les nouveaux prototypes n'ont, pour la plupart, pas réussi à s'exprimer pleinement en raison de problèmes techniques. Même *Dogs of War*, dont la réalisation et la mise au point semblaient irréprochables, a dû abandonner pour une défaillance stupide. Il s'agissait, en fait,

d'un sister-ship de *Speculation* — 3^e l'an dernier — spécialement affûté. Son lest était plus important et les coins du rouf avaient été rognés pour faciliter le rappel. La construction en bois moulé imprégné d'époxy est superbe — le constructeur, Richard Woof, était à bord — et le bateau paraissait vraiment intouchable au près, par vent médium. Sa bôme épaisse sera interdite dans les courses à venir, mais il est certain que cela n'altérera guère ses performances. En revanche, son avaleur de spi latéral à ouverture directe dans la cabine peut lui causer quelques problèmes ; le test de redressement ayant été effectué de l'autre côté, le comité de jauge s'appretait à faire un contrôle en inclinant le bateau côté avaleur, quand il a abandonné... Derek Clark a également sa part de responsabilité dans ce début de course en forme de triomphe ; l'ancien médaillé olympique de 470 a pris trois départs parfaits et menait le bateau avec brio.

Derniers instants de régates pour l'équipage de Saumon Futé ; l'architecte cache sa satisfaction derrière de grosses lunettes noires.



Les ailes de Nominéo

Nominéo était, sans aucun doute, le bateau le plus original ; ce plan de Guy Ribadeau-Dumas se caractérisait par la plus faible largeur de flottaison et par ses « ailes » permettant le rappel façon Soling. Sa décoration moyen-âgeuse ne pouvait non plus laisser indifférent. Mal placé en début de course, il s'est généralement distingué par ses pointes de vitesse au large, mais demande encore un peu de mise au point pour le près.

Belle prestation pour les Scherzo italiens qui feront certainement de bons bateaux de série, spécialement performants dans la brise. *La Paroisse*, de Jean-Pierre Aubry, a déçu, en revanche ; le bateau sem-

Ne satisfaisant pas au test de stabilité initiale, les Jouët 550 ont couru cette année en catégorie Régate ; cette solution n'est sans doute pas la plus juste, ces bateaux confortables pouvant difficilement lutter contre les Neptune. La stricte application du règlement l'exigeait, cependant ; reste maintenant à voir s'il serait utile de définir d'autres critères pour la répartition la plus équitable possible en catégorie.

Victoire nette en Régate des Neptune, avec *Microbe*, qui devance *Globule*. *Microbe* était mené par un excellent équipage méditerranéen assisté d'un barreur familier de l'endroit, François Maquet. Le britannique *Gemima*, premier Gem, fait troisième, suivi de *Dam Mela*, le meilleur Micro-

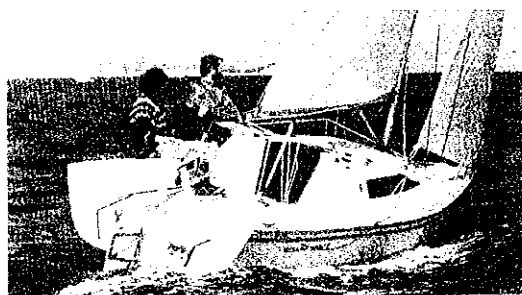
pomo. Les bateaux italiens d'Alberto Gambel ont, sans doute, manqué d'un peu de brise ; stables et puissants, ils présentent une conception sympathique du croiseur de régata. Au dire de l'architecte, ils souffriraient actuellement d'une trop faible surface de dérive.

Revenons aux protos pour regretter l'absence de *B.D.S.*, le micro à double dérive, qui n'a pu être prêt à temps. Les Britanniques, pour leur part, ont juré de revenir l'an prochain, et cette fois pour gagner ! D'ici là, on suivra avec attention le championnat de Belgique Micro qui devrait rassembler pas mal d'amateurs français et même anglais le dernier week-end d'octobre.

O.L.C. ■



La mise au point joue un rôle prépondérant ; l'équipage de Protard, qui a dû accastiller son bateau à la dernière minute et vient de tordre ses ferrures de safran, en fait l'amère expérience.



Révélation de cette année, les *Microsail* n'ont laissé aucune chance à leurs adversaires en Croiseurs Côtiers où ils prennent les quatre premières places.

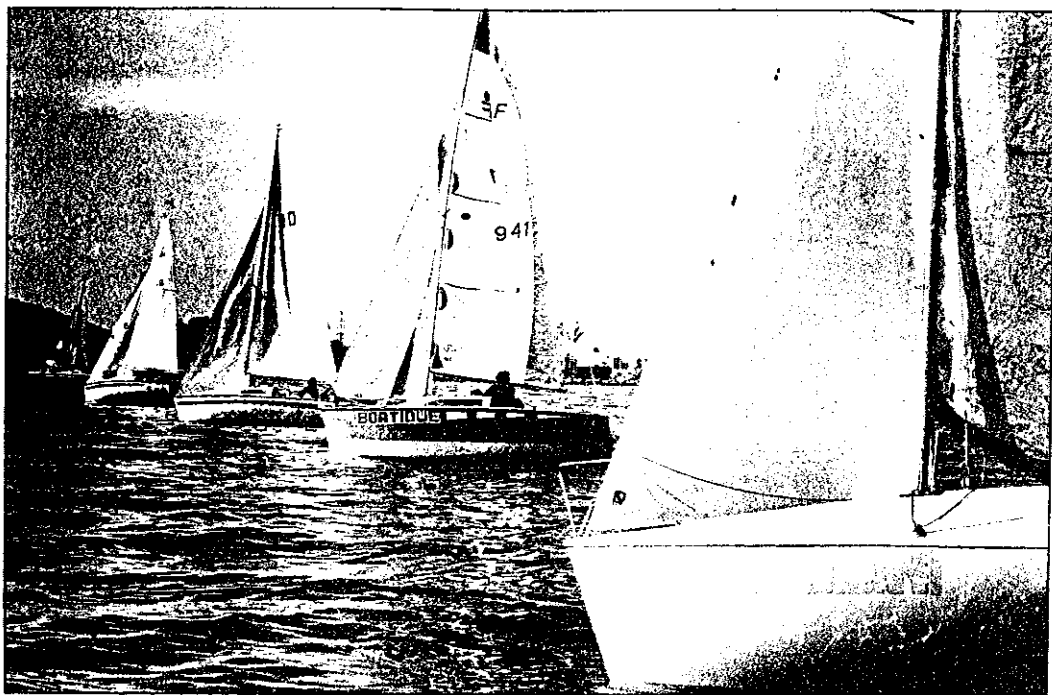
ble disposer d'un bon potentiel de vitesse, particulièrement dans le petit temps. Des problèmes de mise au point de la voilure et des débuts de course malheureux l'ont maintenu en deçà de son véritable niveau. *Maisons Goéland*, réalisé en west-system chez Le Jéloux, n'a pas paru non plus très incisif ; il s'est un peu repris dans la dernière course, le petit temps semblant mieux lui convenir. Une sortie très prometteuse enfin pour *Créateurs Malouins* qui pouvait faire mieux sans une avarie dans le troisième parcours.

Microsail et Neptune en série

Les *Microsail*, nouveaux venus dans la course, ont fait la loi sans discussion en Croiseurs Côtiers ; quatre des cinq unités engagées se trouvent, en effet, en tête. Ce succès est d'autant plus satisfaisant que le bateau dessiné par Gary Mull et construit par Jeanneau correspond fort bien à l'esprit micro : c'est l'un des modèles les plus stables, doté d'un grand cockpit confortable, et le volume intérieur n'y a pas été sacrifié au profit de la performance.



MICRO CUP



Une seule jauge, mais des approches bien différentes du Micro.

QUEL BATEAU POUR GAGNER ?

La Micro Cup 82 a vu s'affronter des prototypes de conceptions très différentes ; l'analyse des résultats en est d'autant plus passionnante : y a-t-il une formule miracle pour gagner l'an prochain à La Rochelle ?

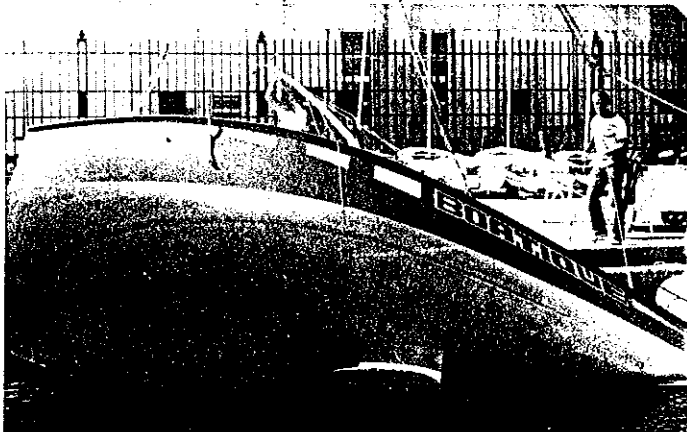
L'étude des performances des Micros au cours de cette édition 82 est, bien sûr, indissociable des conditions de temps spécifiques de la rade de Toulon. Les trois premières manches ont, en effet, été marquées par une spectaculaire instabilité du vent ; celui-ci, faible la plupart du temps, pouvant fraîchir en quelques instants avant de retomber aussi soudainement. Le tout en faisant le tour complet de la rose des vents... Dans ces conditions où la force et la direction du vent pouvaient être différentes à quelques dizaines de mètres près, l'habileté des équipages à courir après ces risées hasardeuses avait bien davantage d'importance que la vitesse intrinsèque des bateaux.

Sans parler de la chance, inévitable dans ce genre de jeu, la simplicité du bateau pouvait également constituer un bon atout en permettant une adaptation rapide à toutes les variations du vent. La preuve a été faite une

fois de plus qu'un bateau « raisonnable » mais exploitant toujours au mieux son potentiel peut battre un engin théoriquement supérieur, mais ayant du mal à exprimer sa vitesse dans des conditions instables. Le bon

comportement de *Saumon Futé* dans la première manche en est une illustration significative. Bien que n'étant pas spécialisé dans le petit temps, ce plan Lucas a toujours su se maintenir à la tête du peloton, que le vent soit faible

Le lest torpille de Boatique n'est sans doute pas étranger à sa puissance au près.



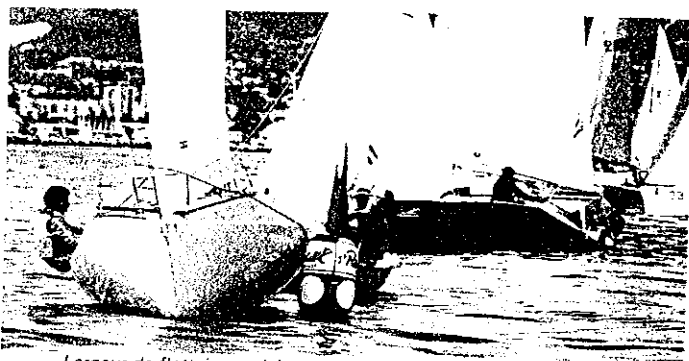
ou plus soutenu. Ceci grâce aux bons choix tactiques de l'équipage, mais aussi à la régularité de marche du bateau, sans doute moins « pointu » que d'autres à faire marcher.

L'influence de la brise

Avec l'apparition de la brise fraîche dans les trois dernières manches, c'est la fin des coups de poker (sauf au départ de la grande course, mais cela n'aura qu'une importance limitée sur la suite du parcours). L'avantage revient alors aux bateaux rapides dans ce temps, mais aussi solides. Beaucoup de concurrents, incontestablement performants dans la brise, se trouvent, en effet, éliminés sur des défaillances de matériel. Cette brise, c'est aussi le coup de pouce décisif d'Eole en faveur de *Boatique* qui semble à l'abri de toute avarie et survole alors les débats.

A tout seigneur tout honneur ; parlons donc tout d'abord du grand vainqueur 82. Avec sa faible largeur de flottaison, *Boatique* est proche de la limite autorisée par la mesure de stabilité initiale. C'est probablement cette finesse des œuvres vives, alliée à la puissance que lui donne son lest « torpille », qui explique son aisance insolente au près dans le clapot. Ces qualités ne sont pas nouvelles puisque l'ancien *Dogs of War* avait déjà fait dans ce domaine une véritable démonstration, l'an dernier à Saint-Malo, avant d'abandonner. Il est d'autant plus intéressant de constater qu'un an après, sur un autre plan d'eau et avec un équipage différent, ce bateau a exercé la même domination dans les louvoyages.

C'est à cette dernière allure que *Boatique* a bâti chacune de ses victoires, sa supériorité y étant nette à partir de force 3. Il est d'avantage contesté aux allures portantes (en particulier par



Largeur de flottaison minimum pour le Renetta d'Alberto Gambel.

les Lucas) ou par temps léger où les Renetta d'Alberto Gambel et les Microbe — aux gréements très élancés — de Gérard Danson et Dominique Caparros semblent profiter d'un potentiel légèrement supérieur.

Dans le chapitre des Micros de pointe, on ne peut manquer de mentionner le prototype Fauroux *Microtune*, bien qu'il ne termine pas cette année dans les dix premiers. Souvent malheureux sur le plan d'eau de Toulon, le second de la Micro 81 a montré en quelques occasions que sa vi-

tesse dans le léger et le médium était toujours digne des meilleurs.

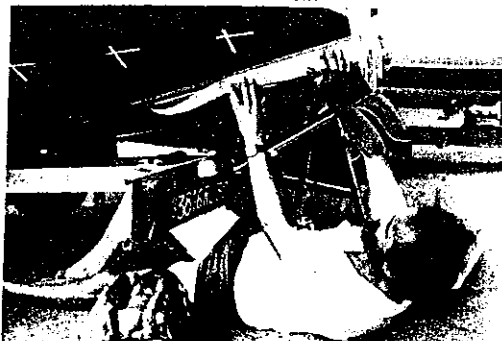
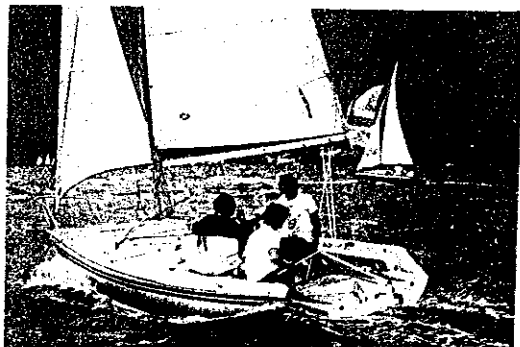
Pour en revenir à *Boatique*, rappelons que ce plan de Phil Morrison a été réalisé l'an dernier par le constructeur britannique Richard Woof en bois moulé imprégné de résine époxyde. L'ensemble est très léger et permettrait, sans nul doute, de faire un Micro en dessous du poids minimal autorisé ; cela n'a pas empêché Richard Woof de monter son bateau à près de 500 kg en rajoutant du lest. Comme on a pu



Ces régates ont montré qu'un Micro de série robuste pouvait fort bien se comporter par vent frais.

L'équipage de *Microtune* a été moins heureux à Toulon qu'à Saint-Malo.

Jean-Louis Noir peaufine l'installation des flaps de Label Noir.



le constater, le calcul n'est pas mauvais : le gain en puissance dans le clapot compense largement cette surcharge par rapport au poids minimal autorisé de 450 kg.

Des économies néfastes

Oui à l'allègement, mais avec discernement... Dans ce secteur, *Boatique* donne également une belle leçon aux concurrents qui cherchent à tout prix à économiser quelques grammes dans l'équipement. Les ferrures de safran du bateau d'Edouard Koch sont à l'image du reste : robustes, et donc fiables dans toutes les conditions de régates. La brise rencontrée cette année a évidemment mis davantage en valeur les faiblesses de matériel des uns et des autres. Si de semblables conditions se présentent à nouveau dans l'avenir, on peut espérer voir moins de safrans cassés et d'avaries de gréement.

L'édition 82 a également mis l'accent sur un aspect jusque-là négligé par bon nombre de prototypes : la possibilité de réduire la voilure — y compris par un changement de foc — facilement et sans perte de temps.

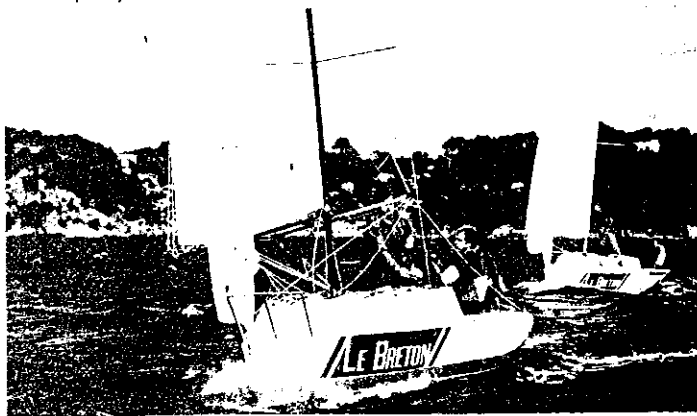
Dans le tableau présenté plus loin figurent quelques caractéristiques des dix premiers classés. Certains bateaux ne figurant pas dans cette liste méritent tout de même un regard particulier. Citons, en particulier, *Animal Magic*, un Neptune 550 prototype qui a montré que sa carène était toujours dans le coup et que, malgré un poids excessif, il pouvait souvent rivaliser avec les prototypes de tête. On ne peut non plus omettre l'étonnant *Label Noir* de Jean-Louis Noir. Le bateau manquait de mise au point (son équipage l'a pris en main le jour de la première manche), mais chacun s'accordait à reconnaître ses étonnantes possibilités et le bon fonctionnement de ses flaps. Le clapot haché de Toulon a mis en évidence une insuffisance de plan de dérive, celui-ci décrochant souvent au cours de bords de près. Une nouvelle dérive est en chantier, et nous retrouverons sans doute un *Label Noir* très affûté en 83 à La Rochelle. Notons que ce prototype a été construit en contreplaqué chez Jullien.

En oubliant le classement brut, le prix du prototype le plus confortable (il s'agit en fait du premier exemplaire d'une série conçue par l'architecte belge

LES SECRETS DES MEILLEURS

Nom	Type	Architecte	Matériau	Année	Voiles en Mylar	Bastaques
1. Boatique	proto	Morrison	BM-Epoxy	81	oui	oui
2. Belfiore	proto Renetta	Gambel	PL	82	oui	oui
3. Molécule	proto Microbe	Danson	PL	81	oui	non
4. Free Style	proto Neptune	Fauroux	SN	80	non	oui
5. Périclès Informatique	proto	Aubry	BM	80	non	oui
6. Saumon Futé	proto	Lucas	CP	80	non	non
7. Cocaina	proto	Marolli	PL	82	non	oui
8. Spadolini	proto Renetta	Gambel	PL	82	oui	oui
9. Microchip	Microchip	Morrison	PL	81	non	oui
10. Client Roi	proto Microbe	Danson	PL	82	non	oui

A bien observer les dix premiers du classement, on peut constater qu'ils ont tous en commun une très faible largeur de flottaison. Seule exception : Saumon Futé, beaucoup plus plat, et, dans une moindre mesure, Périclès Informatique (ex-Piquette de Jean-Pierre Aubry). Ce dernier s'est distingué par une régularité exemplaire : si l'on ne décompte pas la plus mauvaise manche, il passe de la 5^e à la 2^e place. Les plus extrêmes en matière d'étroitesse de flottaison, et donc de faible stabilité initiale, sont Boatique, Microchip (plan Morrison en polyster) et les deux Renetta Belfiore et Spadolini. Tous ces bateaux sont proches du poids minimum de 450 kg, Boatique restant toutefois un peu plus lourd.



Desiderando Rosa et Cocaina, deux variantes d'un même plan de Marolli.

Pierre Marieke) revient sans aucun doute au *Clémentine* de notre confrère bruxellois Charles Bertels. L'équipage de *Clémentine* vivait à bord, comme d'ailleurs ceux de *Microblues* et *Suffit*, les prototypes très « civilisés » de Claude et Philippe Noin, ou de *Urgent*, un prototype brestois que l'on aimerait revoir sur d'autres plans d'eau.

Du côté des bateaux de série, le débat reste très ouvert, contrairement à ce que l'on avait pu croire. Les Neptune 550 dis-

paraissant de la scène l'un après l'autre par suite d'avaries, la lutte s'est circonscrite en un passionnant duel entre le Microsail *Petit Lapin* et le Micropomo *Succhiarella* ; viennent ensuite un Gem et un Jouët 550. Le Microsail de Delhumeau s'est finalement imposé grâce à une belle démonstration dans la brise, mais la lutte reste, comme on le voit, très ouverte, la solidité ayant aussi son mot à dire dans cette catégorie.

Olivier LE CARRER ■