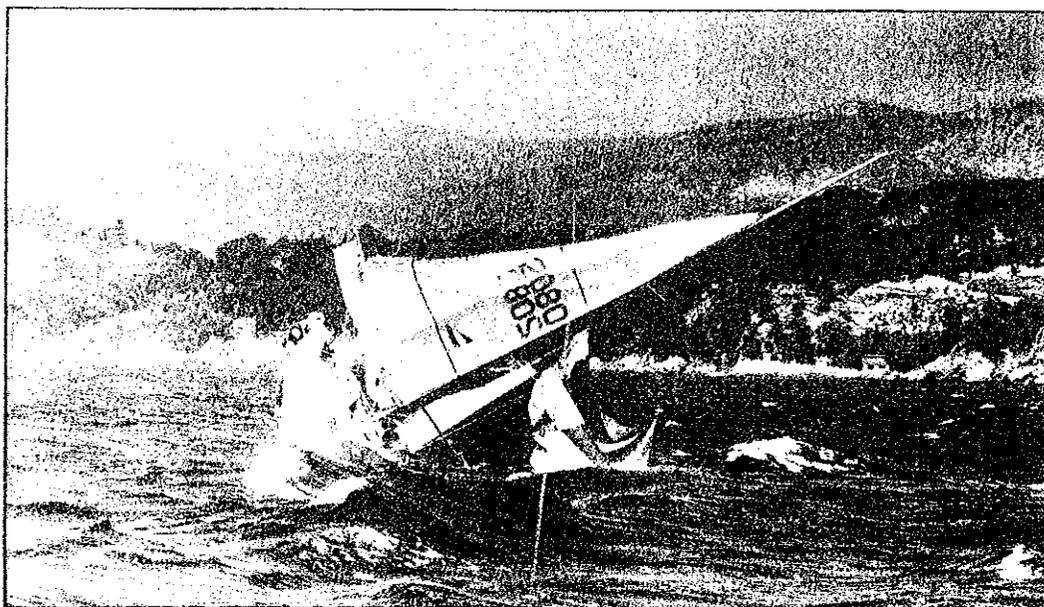


MICRO CUP



Pour peu que la brise s'y mette, la conduite du Micro au portant peut s'apparenter au « free style »...

FORCE 8 SUR LA MICRO

On attendait le petit temps ; c'est la brise qui fut au rendez-vous de cette sixième Micro Cup, mettant sur la touche quelques favoris trop légers et permettant au vainqueur *Boatique* d'exprimer ses remarquables aptitudes au louvoyage.

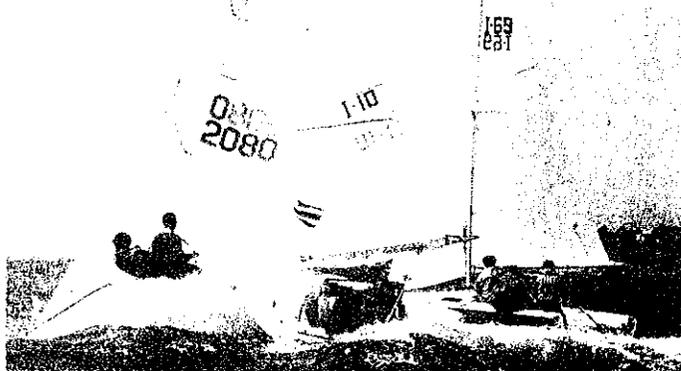
Spectaculaire ! Le mot n'est pas trop fort pour définir la Micro Cup 82, qui a connu les régates les plus ventées depuis sa création. La vision d'un Micro remontant au près ou partant au planing sous spi par un vent de 35 nœuds (force 8) ne se rencontre pas tous les jours et, si une bonne partie de la flotte n'a pas été épargnée par la casse, les meilleurs prototypes et bateaux de série ont malgré tout prouvé qu'ils étaient parfaitement capables de continuer à régater dans ces conditions.

Les concurrents qui avaient parié sur une course de petit temps dans ce plan d'eau toulonnais réputé placide ont donc eu tort. Pour gagner, cette année, il fallait un bateau robuste et polyvalent ; capable de s'adapter aux airs variables des premières manches, comme à la brise soutenue des 4^e et 5^e parcours. Autant de qualités que réunissait l'ancien *Dogs of War*, rebaptisé *Boatique* par son nouveau propriétaire

Edouard Koch. Barré par le Hyérois Jean-Michel Russo, ce plan de Phil Morrison prenait le large dès qu'il s'agissait de remonter au près dans le clapot. Après des débuts de parcours pas toujours heureux, son insolente supériorité en vitesse dès que le vent montait lui a ainsi permis de remporter 4 manches sur 6. Le scé-

nario du premier parcours côtier est en ce sens bien représentatif : après un départ donné par vent presque nul et très instable en direction, *Boatique* ferme presque la marche à la bouée de dégagement. Au gré des risées un peu folles qui vont ponctuer les deux tours de circuit (rotation du vent de 180°, force variant

Un bord de large animé dans le parcours olympique le plus venté.

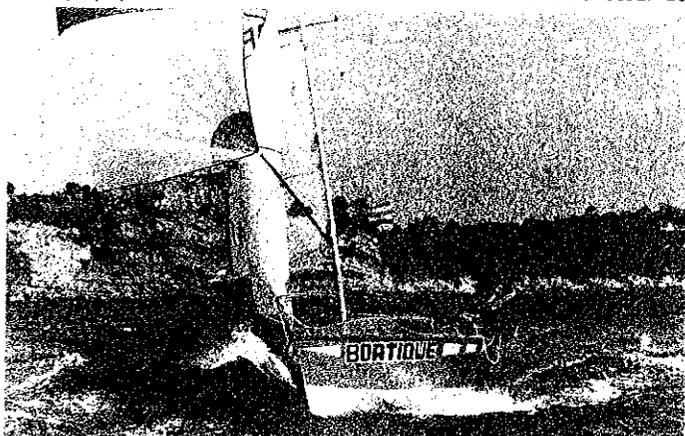


entre 0 et 5), il repasse ses concurrents l'un après l'autre pour s'imposer à l'arrivée.

Du beau monde sur l'eau

La performance est d'autant plus intéressante que l'on notait cette année un plateau plus relevé que jamais. Le grand nombre de nouveaux prototypes de qualité ajouté à la présence des valeurs sûres de l'an passé — le vainqueur 81 *Saumon Futé*, *Microtune*, *Boatique* — rendait la compétition extrêmement ouverte, et le peloton de tête était bien souvent différent d'une manche à l'autre, les places dans les quinze premiers étant particulièrement chères.

Sur le plan des équipages, ce sont les bateaux italiens qui comportaient le plus de têtes couronnées ; pas moins de trois unités comptaient en effet à leur bord des médaillés ou sélectionnés olympiques.



Impérial dans la brise, Boatique file vers sa troisième victoire de manche.

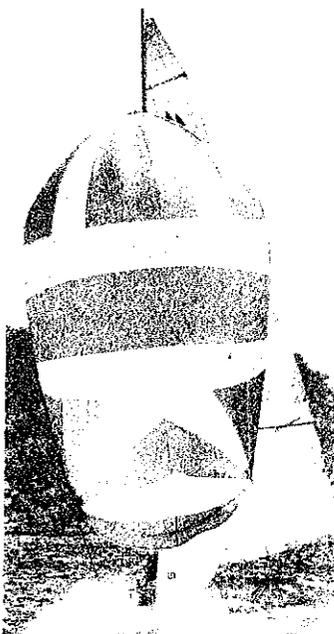
Après la brise et la multiplication des prototypes, le classement final des bateaux de série constitue lui aussi un événement de taille. Alors que l'on croyait le fossé définitivement creusé entre séries « Régate » et séries « Croiseurs côtiers », c'est un représentant de cette dernière catégorie qui remporte ce classement, toutes séries confondues. Il s'agit du Microsail *Petit Lapin*, barré par Philippe Delhumeau, qui avait déjà gagné le classement Croiseurs côtiers l'an dernier avec *Tête de Mull*, un autre Microsail. *Petit Lapin* a profité en particulier de sa raideur à la toile pour tirer le meilleur parti des manches de brise. Il se permettait même de terminer à la quatrième place de toute la flotte dans le parcours olympique le

plus venté, tandis que ses principaux rivaux — des séries « Régate » réputées plus performantes — étaient décimés par les avaries.

Mâts ou safrans cassés ont en effet sensiblement éclairci les rangs au cours des derniers jours, écartant des prétendants sérieux aux titres, aussi bien en série qu'en prototype. C'est le cas en particulier des italiens *Bel fiore* et *Renetta*, menés respectivement par Treves et Albarelli, et contraints à l'abandon après avoir dominé les deux premiers parcours olympiques dans le petit temps.

Nul doute que la leçon de cette année sera comprise : il n'est pas nécessaire de construire fragile pour faire un bateau rapide ; il suffit d'observer les résultats de *Boatique* ou de *Molécule*, le Microbe de Dominique Caparros, pour s'en assurer.

Rarement une flotte Micro se sera trouvée autant au cœur de



Une belle envolée de Saumon Futé peu avant qu'il ne casse sa barre.

à leurs engagements, les clubs organisateurs ont voulu faire d'une pierre deux coups en décidant d'organiser simultanément la Semaine de Toulon : une épreuve pour laquelle ils semblent s'être sentis davantage concernés que pour la Micro Cup.

C'est bien dommage, car on ne peut nier qu'un certain nombre d'efforts aient été faits, aussi bien à terre que sur l'eau, mais l'ensemble a manqué de coordination.

Ne noircissons pas plus le tableau. Grâce au dévouement de nombreuses bonnes volontés, l'épreuve s'est en définitive fort bien déroulée. A l'image de Pierre Fiol, de la Société nautique des Mouissèques, qui a parfaitement tenu son rôle d'homme orchestre sur l'eau, l'organisation en mer a fonctionné sans gros problème. Quelques bateaux de « supporters » se sont trouvés là à point nommé pour apporter leur aide (merci à *Philéas* et aux autres) et malgré les conditions « musclées », la sécurité a toujours été ainsi correctement assurée.

En ce qui concerne la jauge, l'afflux de nouveaux prototypes a demandé davantage de travail aux contrôleurs. Sur 62 bateaux inscrits, 34 étaient classés en prototypes et réclamaient donc une jauge approfondie.

la ville que cette année à Toulon. Des mouillages avaient en effet été spécialement installés pour l'occasion le long du quai d'honneur, ce qui attirait évidemment la curiosité des nombreux badauds. Aucune installation sanitaire n'était malheureusement prévue à proximité, ce qui a posé quelques problèmes aux équipages vivant à bord de leur bateau.

L'ensemble de l'organisation mise sur pied par les clubs toulonnais a d'ailleurs montré quelques faiblesses ; on retiendra en particulier la difficulté à obtenir les classements dans des délais raisonnables et l'étonnante absence des responsables des clubs au moment des journées de jauge. Pour ce dernier point, l'explication tient tout simplement au fait que, contrairement

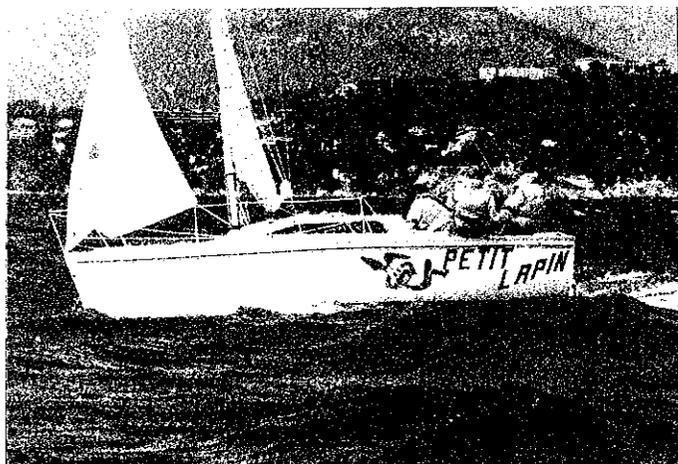
Quelques nouveautés tenaient évidemment le vedette avant le début des épreuves. Citons en particulier *Label Noir*, la dernière création de Jean-Louis Noir, qui effectuait ainsi un retour très attendu à la Micro Cup. Ce bateau, construit en contre-plaqué aux chantiers Jullien, mérite sans aucun doute la palme de l'imagination : dérive orientable dans tous les sens (la même que sur son fameux *Nuits Blanches*), petit safran à volet de courbure, étai amovible et flaps sous la voûte, pour ne citer que l'essentiel...

Faisaient également figure d'épouvantails les quatre prototypes identiques présentés par l'architecte italien Alberto Gambel. Issus du même moule que le *Renetta* vainqueur du récent championnat d'Italie, ces quatre unités sont tout à fait extrêmes avec leur grand cockpit de dériveur et leur stabilité minimale. Il leur faudra d'ailleurs rajouter un peu de lest pour satisfaire au contrôle de stabilité aux faibles angles.

Le *Microbe Molécule*, de Dominique Caparros, ne pouvait non plus manquer d'attirer le regard avec son impressionnant gréement à deux étages de barres de flèche, plus un guignol. Trois sisterships de ce modèle dessiné par Gérard Danson étaient présents. Le parking de la S.R.T. et le mouillage fourmillaient d'autres prototypes à l'allure très affûtée, tels *Urgent* et *Cocaina*, ou plus raisonnables comme *Suffit* et *Microblues*. Les premières manches permettront de faire la lumière sur les possibilités de chacun.

Les vents fous de la première manche

Malgré les inquiétudes suscitées la veille par la présence d'un violent mistral — qui a d'ailleurs



Le Microsail Petit Lapin au cours de sa belle démonstration dans la brise.

géné le déroulement des mesures à flot — c'est le calme qui accueille les 54 concurrents ayant satisfait aux contrôles pour le départ de la première manche. La rade de Toulon est partagée entre l'influence d'une perturbation d'Est et celle du fort mistral qui sévit plus à l'ouest. Ni l'un ni l'autre ne réussira à prendre l'avantage et, tout au long de ce parcours côtier de 15 milles le vent, va osciller de l'Est à l'ouest en passant par toutes les directions et en alternant brutalement les tout petits airs et la force 5. A ce jeu, il n'y a jamais rien d'acquis, et les équipages peu habitués aux caprices de la Méditerranée se sont souvent arrachés les cheveux en se demandant quel bord choisir pour ne pas rater le coche.

Tandis que *Saumon Futé*, *Molécule* et *Délirium* (un plan Heilman mené par un Toulonnais, ce qui n'est pas un mince atout) parviennent à se faufiler en tête, *Boatique* profite du jeu des bascules de vent et de sa vitesse au près pour sauver son mauvais

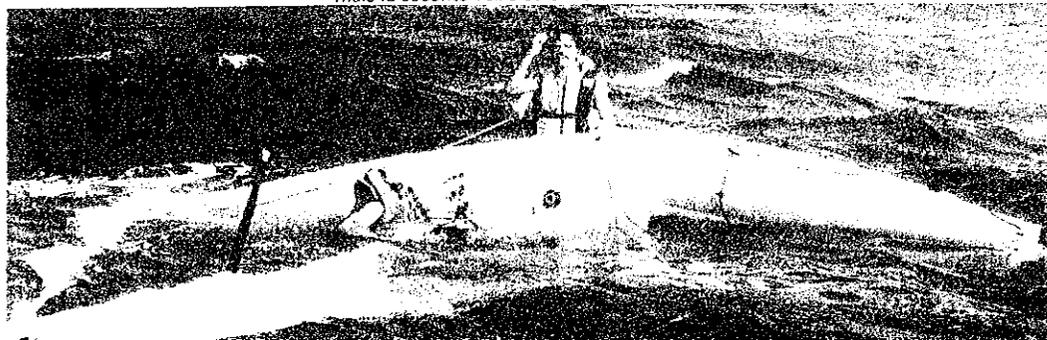
départ et revenir sur les premiers, qu'il bat au sprint dans un dernier louvoyage.

Première grosse avarie de cette Micro : le démâtage du *Gem* anglais *Gemina Econo-cruise*, qui a arraché une de ses cadènes lorsque le vent a fraîchi au louvoyage.

Les Italiens dans le petit temps

Avec ses deux parcours olympiques et ses petits airs, la seconde journée de course va être dominée par les redoutables équipages italiens des *Renetta*. Les quatre bateaux d'Alberto Gambel se retrouvent en effet en tête à la première bouée au vent, laissant juste Dominique Caparros intercaler son *Molécule* en 4^e position. Le *Renetta Belfiore*, barré par le champion de 470 Treves, gagne nettement cette manche tandis que les problèmes commencent pour les bateaux classés au-delà de la 8^e place. Le force 2 régulier qui a scufflé jusque-là tombe pendant le dernier

Situation délicate pour un bateau italien qui se remplit d'eau après avoir chaviré dans la grande course ; mais la sécurité veille et le moral reste bon !



louvoyage, et la suite du classement va prendre des allures de loterie, certains bateaux regagnant ou perdant une vingtaine de places au gré des risées.

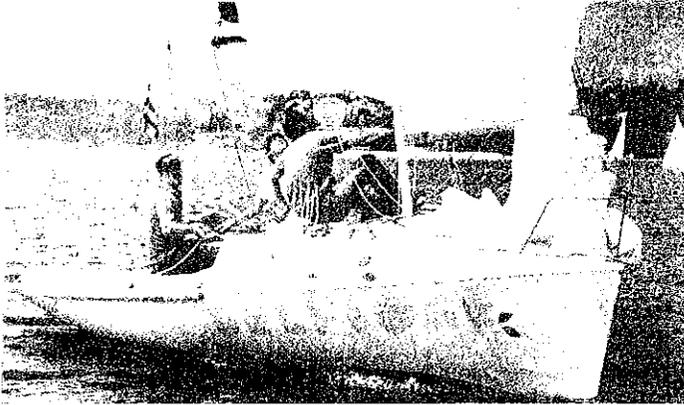
Les conditions seront encore plus tordues, l'après-midi, pour le second parcours où, après un premier triangle régulier qui voit une fois de plus *Belfiore* prendre la tête, le vent tombe à nouveau derrière les premiers bateaux. Le second louvoyage se fera finalement sous spi, de même d'ailleurs que le bord suivant à la fin duquel l'arrivée est jugée. A l'exception des tout premiers qui ont réussi à passer avec les dernières risées, les places vont se perdre ou se gagner sur des coups de dés. *Belfiore* gagne sa seconde manche de la journée tandis que *Boatique*, mal placé le matin, abandonne cette manche et perd ainsi de précieux points sur ses rivaux. Les spectateurs garderont de cette journée le souvenir de quelques situations cocasses comme celle de ces deux *Micros* faisant route l'un vers l'autre, tous deux vent arrière sous spi.

Une grande course musclée

Placé dès le début en point de mire, *Label Noir* n'a pas convaincu jusqu'ici. Il souffre d'une préparation trop tardive (son barreur Bernard Ancel, de retour précipité de la Half Ton Cup n'a pu être au départ de la première manche et le bateau fait là ses premières sorties) et son comportement reste irrégulier, alternant les éclairs de vitesse, qui montrent que la formule mérite d'être travaillée, et les ralentissements, quand le réglage des appendices n'est pas parfait.

Les équipages non méridionaux sont toujours dépaysés par les conditions de régate ; c'est le cas des Granvillais de *Microtune* (deuxième l'an dernier) qui regrettent de ne jamais avoir pu exprimer dans ce type de temps le potentiel de vitesse de leur bateau. L'instabilité du vent donne l'avantage à des bateaux extrêmement simples à régler et donne davantage d'importance à la chasse aux risées qu'à la vitesse réelle des bateaux.

L'interminable et hasardeux louvoyage vers la bouée de dégagement, sur une eau à peine ridée, contraste singulièrement avec la suite du parcours de la grande course. A peine la flotte a-t-elle pris le chemin de Porque-



Très inspiré dans le petit temps, Belfiore, l'un des quatre Renetta dessinés par Alberto Gambel.

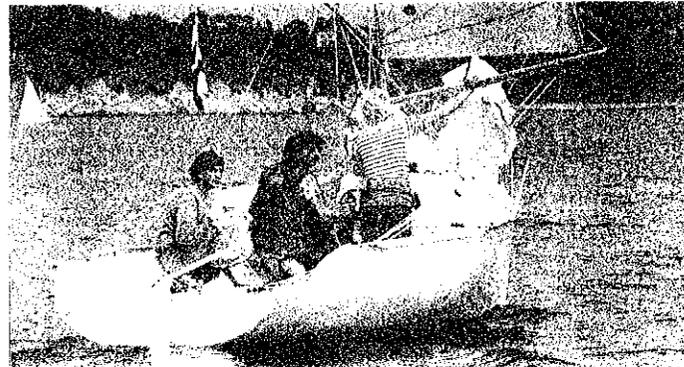


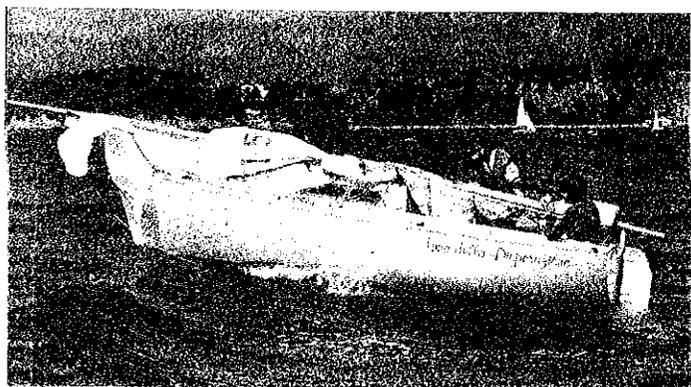
Les petits airs instables ont rendu les premières manches bien incertaines.



Silhouette étonnante et performances en dents de scie pour Label Noir.

Construit et barré par Dominique Caparros, Molécule est passé tout près du succès.





Les démâtages ont éliminé plusieurs concurrents au cours des dernières manches.

rolles que le vent monte brutalement à force 4-5 d'Est, c'est-à-dire au louvoyage. Bien échappé au départ, *Athlon* (l'ancien *Alacrem*) est rapidement rattrapé par des Micros plus puissants dans ces conditions. Les concurrents doivent prendre la petite passe de Porquerolles pour rentrer en rade d'Hyères, virer une marque devant le port d'Hyères et repartir sensiblement par la même route vers Toulon. A l'approche de Porquerolles, le vent monte encore, frisant les 30 nœuds et levant un clapot très abrupt et fort difficile à négocier pour des bateaux de 5,50 m. Bon nombre d'abandons se produisent alors sur avaries. Un temps qui fait, en tout cas, bien l'affaire de *Boatique* qui, une fois de plus, revient de l'arrière et va doubler tous ses concurrents dans ce difficile louvoyage.

Le vent mollit nettement pendant les deux bords de large en rade d'Hyères mais redeviendra soutenu au cours du retour sous spi, ménageant encore quelques émotions aux équipages et aux bateaux de sécurité. Plusieurs

Micros démâtés ou ayant perdu leur safran doivent être remorqués jusqu'à Toulon. *Boatique* gagne haut la main cette course de 30 milles à coefficient 2 et se replace ainsi dans la course au titre avec pour principaux rivaux *Belfiore* et *Molecule*, *Free Style* (Neptune 550 prototype) *Saumon Futé* et *Périclès Information* (ex-*Piquette*) restant à portée de points.

Deux des *Renetta* sont déjà hors course et la situation va encore s'éclaircir dans le troisième parcours olympique. Deux ou trois ris dans la grand-voile et le tourmentin, un vent d'Est qui montera jusqu'à 35 nœuds avec un clapot, voici l'essentiel du cadre de cette avant-dernière manche. Beaucoup de bateaux n'envoient pas le spi sur les bords de large mais, déjà, de nouvelles avaries sont recensées : *Belfiore* abandonne sur bris de safran, *Anna Della Disperazione* démâte, *Saumon Futé* casse sa barre et *La Paroisse* une bastaque après avoir cassé sa drisse de foc la veille. *Free Style* a également des problèmes de

safran tandis que le duel entre *Molecule* et *Boatique* tourne nettement à l'avantage de ce dernier, qui remporte sa troisième victoire de manche. *Délirium* prend une belle seconde place dont il ne peut guère profiter au classement général, comptant deux disqualifications aux parcours précédents. Rappelons le très beau comportement dans cette course de brise de Delhumeau, qui prend la 4^e place.

Boatique encore une fois

Boatique va parachever sa victoire en remportant un quatrième succès dans le dernier parcours côtier couru par un vent oscillant de force 3 à 5 et clapot modéré. Un beau résultat pour son équipage, mais aussi pour son architecte Phil Morrison et pour son constructeur Richard Woof, qui avait raté de peu un triomphe, l'an dernier à Saint-Malo. Le bateau est remarquablement construit en bois imprégné d'époxy et personne ne discute plus sa supériorité au près dans le clapot. Treves et Caparros, qui lui étaient plutôt supérieurs dans le petit temps (avec *Belfiore* et *Molecule*), ont sans doute regretté que le temps se mette ainsi à la brise ! Nous examinerons plus en détail les caractéristiques des différents Micros présents à Toulon dans un prochain numéro. Il est déjà temps de penser à l'édition 83 en Atlantique...

Olivier LE CARRER ■

L'équipage de *Boatique* reçoit la *Micro Cup* des mains de notre directeur général Gilles Guérithault.

