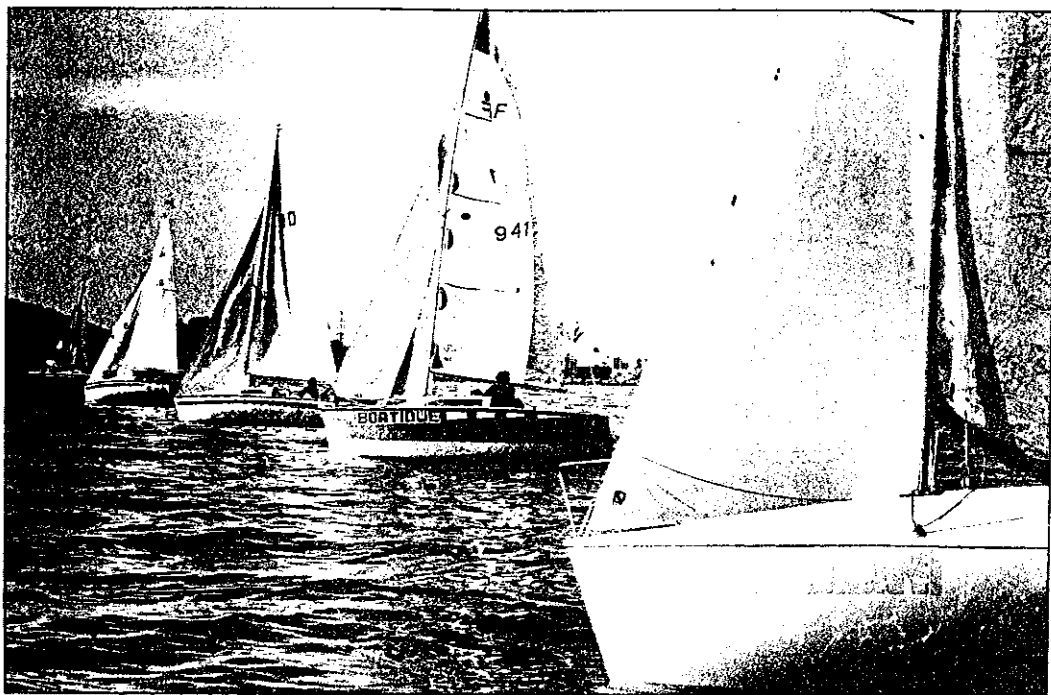


MICRO CUP



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 ?

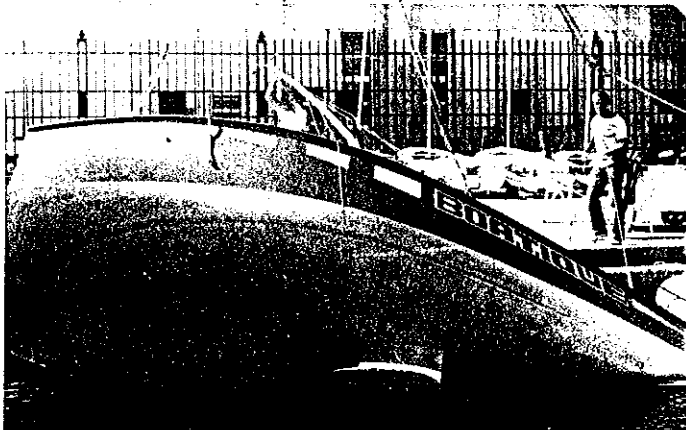
L'étude des performances des Micros au cours de cette édition 82 est, bien sûr, indissociable des conditions de temps spécifiques de la rade de Toulon. Les trois premières manches ont, en effet, été marquées par une spectaculaire instabilité du vent ; celui-ci, faible la plupart du temps, pouvant fraîchir 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.



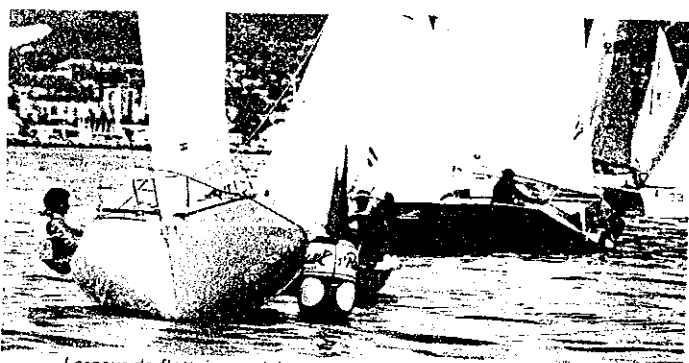
ou plus soutenu. Ceci grâce aux bons choix tactiques de l'équipage, mais aussi à la régularité de marche du bateau, sans doute moins « pointu » que d'autres à faire marcher.

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.

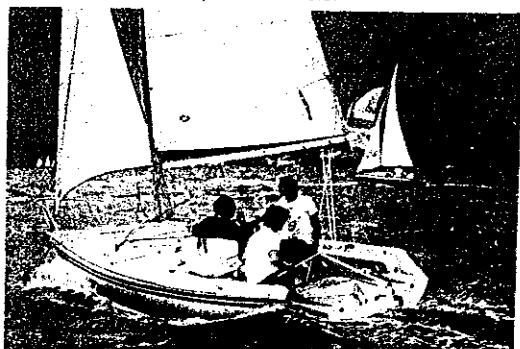
Pour en revenir à *Boatique*, rappelons que ce plan de Phil Morrison a été réalisé l'an dernier par le constructeur britannique Richard Woof en bois moulé imprégné de résine époxyde. L'ensemble est très léger et permettrait, sans nul doute, de faire un Micro en dessous du poids minimal autorisé ; cela 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 grément.

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.

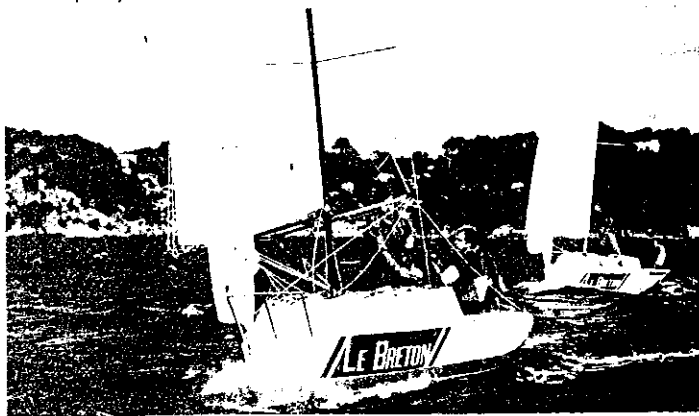
Dans le tableau présenté plus loin figurent quelques caractéristiques des dix premiers classés. Certains bateaux ne figurant pas dans cette liste méritent tout de même un regard particulier. Citons, en particulier, *Animal Magic*, un Neptune 550 prototype qui a montré que sa carène était toujours dans 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 contre-plaqué 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 polyester) 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 Succhianela* ; 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 ■