

Avril 1981

SA

MICROSAIL UN CROISEUR QUI NE MANQUE PAS DE SAIL



1. Dans le gris cotonneux d'un printemps qui n'en finit pas d'arriver, le Microsail glisse en silence derrière sa bulle éclatante de couleurs. Un brin de gîte réduit sensiblement sa surface mouillée.
2. Il ne reste plus grand chose dans l'eau, mais c'est encore trop pour ce micro qui essaie de décoller et de partir en sur vitesse. Stable, grâce à sa cabine décentrée à la gîte, il garde un bon cap.
3. Clapot, rappel, griserie. Les hiloires se prêtent bien à ce genre d'exercice, les équipiers s'amuse et le bateau piaffe d'impatience.
4. Skai blanc au plafond, équipets, table rabattable le long du puits de dérive. Ce n'est quand même pas un yacht de grande croisière : le système de relevage de la dérive, une carte marine et deux équipiers et demi suffisent à cacher les quatre couchettes !

par Pierre-Jean Soler
photos Claude Soler
plan Robert Das
silhouette Claude Kirner



notre hiloire anatomique pour sa sœur jumelle. Manœuvre réussie ou presque : je glisse et m'assieds un peu brutalement sur le stick que je transforme bien involontairement en manivelle... Sur ce bord, nous prenons la mer par le côté et les coups de gîte sont plus forts. Sensations grisantes car la stabilité du Microsail demeure satisfaisante. Avec cet arrière si large, le bouchain sous le vent s'immerge franchement et le côté au vent du cockpit s'éleve jusqu'à ce que le canot se cale et reparte de plus belle dans la brise.

Au largue

L'eau a gagné jusqu'au plus secret de nos vêtements et nous écourtons ce bord de près. Retour au largue. Mer sur la hanche, c'est un autre style. Une traction sur un palan et la dérive est relevée. A chaque vague, le Microsail est littéralement lancé en avant, l'accélération est franche, presque puissante. La coque se cabre légèrement ; sur les flancs, l'écumé bouillonne avec un brin de rage. Derrière nous, le sillage est aussi plat que les formes de la carène. Là où passe le Microsail, les vagues ne repoussent plus. Ces « surfis sauvages » nous ont fait oublier le froid, et même le spi ; prudents, nous l'avons lâchement abandonné dans sa baïlle.

Derrière le môle, nous retrouvons l'eau tranquille du port. Entre les pontons, le Microsail évolue avec l'aisance de sa taille. « Small is beautiful ». Léger, maniable, pas cher... Mais un peu juste pour la vie à bord.



Vous aimez la vitesse et les petites croisières pleines de sail. Vous adorez vous poser, dérive relevée, au bord d'une plage. Embarquez vite avec nous sur cette petite bombe flottante.

Dieu que le mois de mars aura été gris ! Brume et brise légère. Un chuintement imperceptible, le Microsail glisse en souplesse, en douceur, sur une mer plate, si verte qu'elle en paraît épaisse. Le fil de l'étrave découpe un sillage à peine visible. La brise est si caressante que le spi me semble immobile. Je n'ai pas vu passer le temps et nous sommes si vite arrivés au port que je suis resté sur ma faim.

Coup de foudre pour ce merveilleux petit racer dessiné pour le chantier Jeanneau par le grand Gary Mull, l'architecte du célèbre **Improbable** et de la série des **Ranger**. Microsail et moi avions une terrible envie de nous revoir. Une occasion se présente. Je ne peux manquer de la saisir.

Avril est plus vif. Deux mille mâts résonnent du claquement des drisses. Un chahut toujours un peu irritant qui n'a pourtant pas l'air de gêner Michel, occupé à la mise au point du Microsail qu'il barrera pour la Semaine de La Rochelle.

« Vous venez faire un tour ? »...

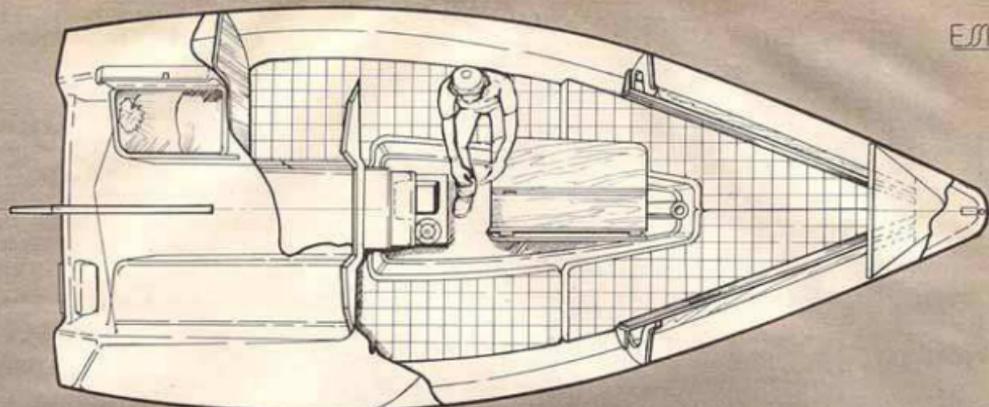
Inutile de préciser la réponse. Un quart d'heure plus tard, Claude, Michel et moi, installés sur l'hiloire au vent, lâchons le Microsail dans une brise bien méchante. Sous tourmentin et grand-voile à un ris, nous sommes à la limite.

Au près

La mer est creusée et les rafales sont parfois vives. A la rencontre des vagues, l'étrave s'enfoncé un peu, mais le canot réagit et relève prestement son nez dans le vent. Je ne peux m'empêcher de songer aux jeux d'un dauphin, d'autant plus que j'ai parfois l'impression qu'il va sauter au sommet d'une crête. « Bateau-croisier » et saut de vague. Jusqu'où iront les petits croiseurs ?

« A viter ! »

Comme un seul homme, nous échangeons



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Gary Mull
Constructeur : Jeanneau, BP 44, 85500 Les Herbiers. Tél. (51) 91.06.10
Dimensions
 Longueur de coque : 5,50 m
 Longueur de flottaison : 5 m
 Bau maximum : 2,45 m
 Tirant d'eau : 0,20-1,10 m
 Déplacement : 600 kg environ
 Lest (dans les fonds) : 230 kg environ
Intérieur
 Hauteur sous barrots : 1,25 m environ
 Nombre de couchettes : 4

Mini-cuisine : un réchaud et une cuvette
Voilure
 Grand-voile : 11,86 m²
 Foc : 6,64 m²
 Foc n° 2 : 4,64 m²
 Tourmentin : 2,58 m²
 Spinnaker : 18,50 m²
Prix (avec deux voiles) :
 • version standard : 27 850 francs.
 • version croisière : 34 500 francs (avec matelas, vaigrage, bloc cuisine, table rabattable, balcons arrière, chandeliers et filières, barre d'écoute de grand-voile).

DES FORMES ET DES CARÈNES

L'arrière large et plat du Microsail est trop évident pour être souligné. C'est bon pour les survitesses, bien sûr, mais toute médaille a son revers et une carène si plate supporterait mal d'être surchargée.

Au-delà de cette caractéristique évidente, les performances au près du Microsail font toute l'originalité de ce plan. Avec une quinzaine de degrés de gîte, la partie immergée de la coque prend une angulation de 4 à 6 degrés par rapport à l'axe longitudinal. La carène elle-même se comporte alors comme un plan anti-dérive et ajoute beaucoup à l'action des ailerons. Cette particularité (dont on peut penser qu'elle est le secret des bons « bateaux larges ») permet un cap surprenant pour cette carène douée, a priori, pour le portant. Elle permet en outre d'obtenir une excellente stabilité transersale en décalant sensiblement sous le vent le centre de carène. Si les caractéristiques générales du Microsail le placent dans la norme (presque imposée par la jauge) des micro-cuppers, ses qualités d'équilibre en feront un redoutable concurrent des autres micros de série.

P.-J.S.

POINTS FORTS

- Une carène incontestablement rapide.
- Course, promenade, petite croisière... Le caractère polyvalent du Microsail permet tous les programmes économiques.
- Une finition et une mise au point dignes d'un grand chantier.

POINTS FAIBLES

- Les emménagements d'un micro... Mais tout de même, bien peu de rangements.
- Une carène très (trop ?) sensible à la répartition des poids.
- Aucune aération de la cabine.

Micro-cabine

Oh ! le cockpit n'est pas en cause. Un bel espace, confortable, vaste, très vaste. En mer, il faudra même veiller à ne pas le surcharger. Un cockpit si spacieux qu'il fait paraître encore plus minuscule la micro-cabine. Comme tous ses cousins de la même taille, le Microsail a quatre couchettes dont deux partiellement encastrées sous les bancs de cockpit. Lorsque nous aurons rangé nos sacs et les voiles dans les « demi-cercueils », il nous restera de quoi nous assoir de part et d'autre du puits de dérive. Non que nous nous soyons pris de passion pour l'objet en question, mais parce qu'il sert de support à la table du « carré ».

Pendant que je prépare les duvets sur les

Micro-cuisine pour micro-croiseur. Le tiroir-réchaud-cuvette se glisse sous la descente après usage et découvre alors une moquette dont le brun foncé souligne l'harmonie beige et brique des coussins et du vaigrage recouvert de toile de jute.



couchettes avant. Claude contemple avec une joie non dissimulée le tiroir cuisine sous la descente. Elle aime passionnément ce genre de cuisinette (un mini-réchaud et une cuvette)... tout simplement parce qu'elle refuse catégoriquement d'y œuvrer. Surtout lorsqu'il n'y a pas de bonne soupe le réchaud.

« Claude, j'ai comme un petit creux... »

« Restaurant ? »

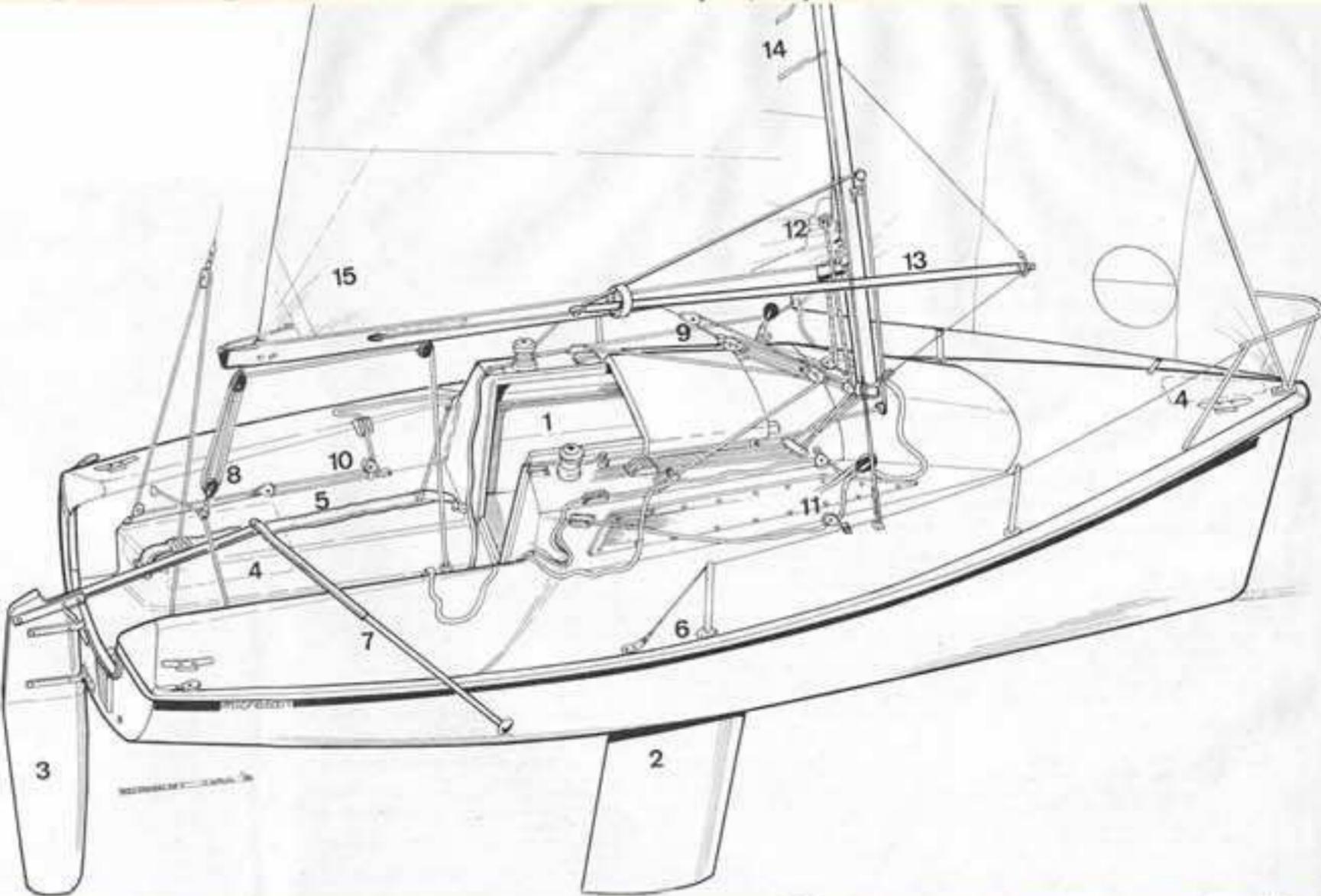
Que voulez-vous qu'il fit contre elle... ? Au retour, la cuisine de « L'Admiral » aidant, nous découvrons, dans un état d'esprit positif, l'intimité du Microsail. A la lueur de notre lampe de poche, nous retrouvons les délices mystérieux des cabanes d'enfants. La nuit sera un peu fraîche, les drisses des voisins un peu bruyantes, mais des rêves la peupleront, remplis de croisières dorées, d'échouages au bord des plages et de surfis époustouflants... □

Août 1984

AFFÛTEZ VOTRE CROISEUR

par Pierre-Jean Soler
photos Claude Soler
dessin Robert Das

J'ai essayé et comparé deux versions du Microsail. Celle que vous découvrez normalement à sa sortie du chantier et une autre, préparée par son propriétaire pour la Semaine de La Rochelle. On vous dira, bien sûr, que le Micro qui court est rigoureusement de série... Oui et non. La coque ne subit aucune transformation. Elle est identique à toutes ses sœurs sorties du même moule. Aucun renfort, un polyester comme les autres, rien qui modifie le gros œuvre. Pourtant, la version affûtée ira plus vite et se montrera souvent plus facile à manœuvrer. Au prix de quelques pièces d'accastillage et d'un peu de bricolage, vous pouvez, vous aussi, « gonfler » votre croiseur... Voici, en quinze points, le « spécial-tonic » de *Voiles et Voiliers*.



1. Première opération, alléger le voilier. Vous pouvez supprimer tout ce qui n'est pas indispensable à la vitesse (vaigrage, cuisine, matelas, table, etc.). Vous choisirez de manger froid, vous n'aurez droit à aucune tenue de rechange et seules les montures de lunettes en alliage léger seront autorisées. Bilan : trente kilos d'allègement... environ 5 % du déplacement.

2. Deux cent trente kilos de lest sur la version normale, c'est trop pour la régates. Le lest du fond est donc déposé et la dérive d'origine, fort légère, remplacée par un aileron fixe de 120 kilos. Celui-ci est boulonné à travers le puits de dérive et le Microsail devient un quillard. Le tirant d'eau doit alors être réduit de dix centimètres (micro-réglement oblige). La raideur à la toile s'en trouve cependant quelque peu améliorée. Il reste qu'en la circonstance c'est beaucoup de travail pour un avantage qui n'est peut-être pas déterminant. Il suffirait sans doute de réduire le lest.

3. Si l'aileron ne peut plus être relevé, inutile de relever le safran. Vous préférerez donc un safran d'une seule pièce, plus rigide et plus léger.

4. Vous n'embarquerez vraisemblablement rien dans vos coffres. Autant en profiter pour les remplir de polystyrène expansé et mastiquer soigneusement les interstices des ouvertures. Vous disposerez ainsi d'un important volume de flottabilité. Le puits à chaîne subira le même traitement et le mouillage prendra place au pied du mâ.

5. Ne soyez pas sadique au point d'oublier le confort de vos équipiers. En prévoyant des sangles réglables le long des bancs, vous pour-

rez imposer à vos galériens un rappel efficace au près, sans risquer la mutinerie...

6. Vous grouperiez vos équipiers vers l'avant du cockpit. Les poids seront ainsi mieux centrés et l'arrière bien dégagé de l'eau. Il vous faudra pour cela avancer légèrement les points de fixation des filières.

7. Avec un stick télescopique, vous barrerez confortablement de n'importe quel endroit du cockpit. Cela vous permettra également de repousser subrepticement vos équipiers vers l'avant.

8. Le palan d'écoute adopté sur le Micro que j'ai essayé à l'avantage de la simplicité : une patte d'oie en câble d'inox, un palan simple et un retour devant la descente sur une poulie-winch. Personnellement, je crois cependant qu'une bonne barre d'écoute est plus efficace... Vous choisirez.

9. Quel que soit le système d'écoute qui emportera votre préférence, il vous faudra un puissant hale-bas de bôme. Ici, un palan à quatre brins est repris sur un palan simple et la manœuvre est renvoyée sur le rouf, à bâbord et à tribord.

10. Le même principe est adaptable au patacas. Chacun des brins de la patte d'oie est renvoyé le long du banc, sur un palan. Vous pouvez ainsi raidir votre patacas sans déplacer un équipier.

11. Un filoir pour l'écoute de foc, c'est un peu simple pour un réglage en finesse. En gréant une poulie de renvoi d'écoute sur un barberhauler, vous ferez d'une pierre deux coups. Vous pourrez régler la hauteur du point de tire et la rentrer plus ou moins vers l'intérieur. Ce barber sera repris au moyen de deux coinçeurs sur les flancs du rouf.

12. Rien de plus facile à gréer qu'un œil de cunningham. Il vous permettra de diminuer le creux de la grand-voile et de retarder ainsi la première prise de ris.

13. Pourquoi ne pas prévoir un tangon automatique ? Votre tangon est à poste, le long de la bôme. Il est tenu à une extrémité par sa balancine et son hale-bas, à l'autre par un sandow repris à l'intérieur de la bôme. Au même point que le sandow, vous frappez un bout' passant par une poulie maillée sur l'anneau de tangon et vous le renvoyez au cockpit. Pour envoyer le tangon, vous embraquez ce bout' magique, le sandow se tend et tout est prêt pour l'envoi du spi. Un équipier n'ira sur le pont que pour passer le bras de spi !

14. Quelques penons aux points requis de votre plan de voile vous permettront de mieux régler vos voiles. Prévoyez également une girouette en tête de mâ, aussi légère et sensible que possible.

15. Si vous voulez vraiment le fin du fin, courez chez votre voilier et demandez-lui un jeu de voiles coupées dans ce qui se fait de mieux comme tissu. Il vous livrera des voiles superbes, que vous n'aurez pas le droit de plier. Il vous faudra les rouler soigneusement dans de longs sacs en forme de saucisse. Mais... Arrêtons-nous là. Il n'y a d'autre limite à ce petit jeu que les moyens financiers de « l'armateur ». Et puis, si nous allions plus loin, votre croiseur pourrait bien y laisser la simplicité qui fait son agrément. □

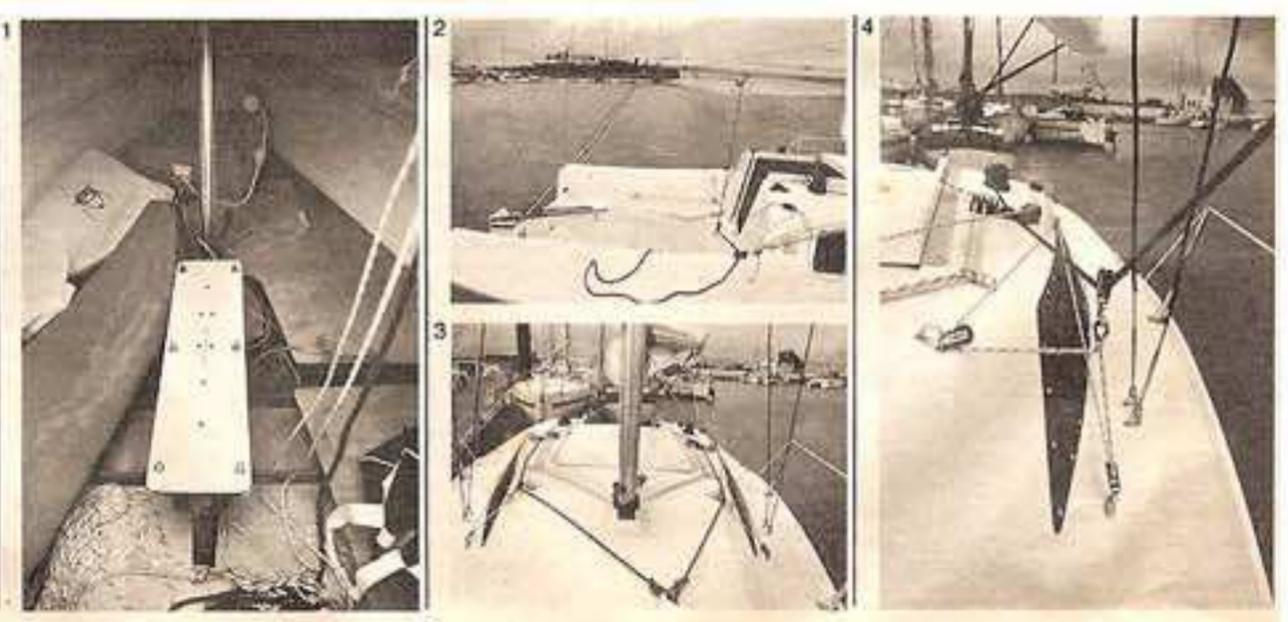
— 44 —

1. Un intérieur bien spartiate. Seuls les sacs à voiles en saucisson ont le droit de s'allonger ! Le mouillage est posé au pied de mâ et l'aileron boulonné dans son puits.

2. Palan d'écoute simple et direct, patacas réglable de chaque hiloire, sangles de rappel et coffres condamnés, le cockpit vous livre ses secrets. Le tangon est envoyé et vous pouvez remarquer le sandow, en tension.

3. Sur le rouf, neuf coinçeurs accueillent les retours au cockpit. De gauche à droite, les hale-bas de bôme, le cunningham, la drisse de grand-voile, la drisse de spi, la balancine de tangon, la drisse de foc, le hale-bas de tangon, le hale-bas de bôme (encore lui) et le bout' d'envoi du tangon.

4. Un barber efficace, mais vous gagnerez à placer quelques marques au feutre sur les renvois.



— 45 —