

## neptune a barré



Le chantier Jeanneau compte parmi les plus importants constructeurs mondiaux grâce à une politique de prix accompagnée d'une amélioration constante de la qualité. Dans une gamme de voiliers qui ne compte pas moins de treize modèles, chacun étant proposé en plusieurs versions, le Microsail inspiré par la jauge de la Micro Cup est le benjamin au caractère sportif.

### CONCEPTION

La Micro Cup a été créée pour remettre la compétition à la portée des petits budgets éloignés des grandes épreuves par l'inflation qui sévit dans le domaine de l'I.O.R. La formule a aussitôt excité l'imagination d'architectes de talent et on s'est rapidement rendu compte qu'elle pouvait fort bien sortir du domaine exclusif de la régates et donner naissance à une catégorie de bateaux sportifs certes, mais bien adaptés à une utilisation de loisirs et accessibles au plus grand nombre des adeptes de la navigation diurne. Historiquement, on peut dire que ces bateaux ont pris la relève des day-boats d'inspiration américaine qui se voulaient polyvalents. La clientèle a évolué et la mode n'est plus au « tout en un », il y a maintenant d'un côté les pêche-promenade, de l'autre les « micro ». Les plans du Microsail sont dus à l'architecte Gary Mull qui jusqu'ici exerçait plutôt ses talents dans les grandes classes, et avec un succès certain.

Dans cette taille de bateaux il est essentiel de concilier performances et stabilité, sans négliger le confort de l'équipage dans le cockpit et un volume abrité raisonnable. Cela conduit à une carène pincée à l'étrave, des sections modérément

# MICRO SAIL

arrondies au milieu et très plates à l'arrière. Le bau maximum est très reculé, l'arrière large. Comme il faut aussi une bonne longueur à la flottaison, le brion est très dur, les élancements ne représentent qu'un dixième de la longueur hors tout.

Le Microsail est un dériveur intégral et son tirant d'eau dérive haute est donné pour 20 cm, ce qui permet de passer pratiquement partout et de s'affranchir des servitudes de mouillage en amenant le bateau le nez sur la plage. La dérive, qui est tout de même lestée d'une trentaine de kilos, pour l'empêcher de céder à la poussée du vieil Archimède, coulisse dans un puits sous le roof et se manœuvre au moyen d'un palan. Le safran est amovible, on l'enfile simplement dans une ferrure articulée sur le tableau arrière largement ouvert.

Pour revenir au dessin, le franc-bord est évidemment assez important, mais le roof profilé est discret et la silhouette reste assez fine. Le gréement est élancé avec un mât cintrable posé sur le devant du roof, maintenu latéralement par une paire de haubans passant par un étage de barres de flèches et une paire de bas haubans. Dans le sens longitudinal, le mât est tenu sur l'avant par un étai ancré aux 7/8<sup>e</sup> de la hauteur et sur l'arrière par un étai dont on contrôle la tension à l'aide d'un palan.

Les emménagements sont simples, compte tenu du fait que l'on vit rarement à bord de ce type de bateaux, l'important étant de disposer d'un bon volume pour le rangement de matériels divers et de pouvoir dormir éventuellement à bord dans un volume aussi peu encombré que possible. Le poids total est relativement élevé pour la taille du bateau qui, rappelons-le n'a rien d'un prototype de course et le lest de 230 kg est réparti dans les fonds au niveau du puits de dérive. La coque est en stratifié de bonne qualité, les épaisseurs sont assez importantes et on peut se promener partout dans le cockpit et sur le pont sans s'inquiéter de la souplesse qui caractérise parfois les constructions légères.

## ÉQUIPEMENT ACCASTILLAGE

Nous avons pu essayer la version « croisière », la plus complète du point de vue des emménagements mais peu différente de la version standard au plan de l'accastillage. On trouve en effet en plus deux balcons arrière en inox, des chandeliers et filières et une barre d'écoute réglable au rappel sur chaque bord. L'étrave porte deux chaumards, un taquet d'amarrage est boulonné sur la plage avant derrière le puits à mouillage autovideur. Un anneau d'étrave rappelle que le bateau est facilement transportable sur remorque routière. Toutes les drisses reviennent au cockpit et se bloquent sur des clamcleats. Deux winches sont fixés de part et d'autre du panneau de descente, ils sont suffisamment puissants et accessibles. La barre d'écoute est située au niveau de la descente et court sur toute la largeur du cockpit. L'accastillage est, dans l'ensemble, bien réparti et de bonne qualité, le seul reproche, que l'on peut faire à bon nombre de bateaux actuels concerne la dimension des taquets d'amarrage.

## EMMÉNAGEMENTS

Sur un bateau de ce type, on vit le plus souvent à l'extérieur et le confort du cockpit est primordial. Celui du Microsail est particulièrement vaste avec des bancs confortables et des hiloires bien étudiées pour le rappel. Deux coffres verrouillables à l'arrière sont destinés au rangement des sacs à voiles et bouts divers. L'antidérapant est bon. A l'intérieur, on trouve à l'avant une couchette double puis deux couchettes qui se prolongent sous les bancs de cockpit. Les matelas sont recouverts de tissu. Des équipements sont placés au-dessus des couchettes avant, les quatre matelas recouvrent des volumes de rangement. Le plancher est recouvert de moquette, le bordé et le plafond sont vaigrés mais nous avons trouvé le revêtement adopté un peu rugueux. La table de carré amovible s'articule sur le puits de dérive, un petit bloc cuisine coulisse sous la marche de descente où l'on trouve également un coffre à outils et manivelle de winch aisément accessible de l'extérieur. Le tour du propriétaire est vite effectué, mais la simplicité est une vertu sur un bateau de cette taille.

## COMPORTEMENT A LA MER

En mettant le pied à bord, on est surpris par la relative stabilité du bateau. Ce n'est certes pas un pon-



## FICHE TECHNIQUE

### Constructeur :

Constructions Nautiques Jeanneau  
85500 Les Herbiers (Vendée)

Tél. (51) 91.06.10

LHT : 5,50 m • Long. flott : 5 m

T.E. : 0,20 m/1,10 m • Bau maxi : 2,45 m

Déplacement : 600 kg env.

Lest : 230 kg env.

Surface de voilure

GV : 11,86 m<sup>2</sup>

Foc : 6,64 m<sup>2</sup> • Foc n° 2 : 4,64 m<sup>2</sup>

Tourmentin : 2/58 m<sup>2</sup> • Spi : 18,50 m<sup>2</sup>

Prix : 34 500 (croisière) -

27 850 (standard)

ton mais on se déplace sur les passavants et la plage avant sans précautions excessives, ce qui n'est pas toujours le cas sur les petits voiliers à vocation sportive. C'est à La Rochelle que nous avons pris contact avec le Microsail et, après quelques bords au large des Minimes, l'envie nous a pris de pousser jusqu'à Aix où nous comptons faire escale pour déjeuner. Par un agréable force 4, sous grand-voile haute et foc, deux personnes à bord, le Microsail se contrôle très bien au près. Lorsque le vent monte d'un cran, un troisième équipier serait le bienvenu pour tirer le maximum de ce dériveur, mais en jouant de la barre d'écoute on tient le bateau sans difficulté.

En promenade, il suffit de prendre un ris ou de passer au foc n° 2 pour calmer la bête, tout le monde ne souhaite pas passer son temps perché sur les hiloires. Nous montons au vent pour prendre ensuite une allure plus arrivée et envoyer le spi. Là il vaut mieux prévoir la manœuvre et tout préparer pour que l'équipier ait à séjourner le moins possible sur la plage avant, l'étrave maigre rend le bateau très sensible à la répartition longitudinale des poids, mais si la vitesse chute, la stabilité de route reste bonne.

Dès que la « bulle » est en l'air et l'équipier revenu au cockpit, on commence vraiment à s'amuser. Le bateau accélère franchement et surtout reste facile à contrôler. Bien sûr, il arrive qu'une distraction du

barreur ou une vague un peu vicieuse amène une embardée ou un départ au lof, mais le safran est efficace et une action opportune sur la barre remet immédiatement les choses en ordre.

Le spi est amené sans difficultés et nous repartons au bon plein pour aborder Aix par le Sud-Est alors que des grains se profilent à l'horizon. L'eau est basse, nous allons prendre un corps-mort et nous rendre à terre dans la vedette de notre photographe, mais en attendant il nous faut encore tirer quelques bords sous les nuages ; il y a quelques bonnes rafales mais nous avons la flemme de prendre un ris pour le peu de route qu'il nous reste à couvrir. On joue de la barre d'écoute, on choque la grand-voile à la limite et tout se passe bien. La prise de corps-mort s'effectue sous grand-voile seule contre vent et courant ; c'est laborieux, mais on y arrive.

Le retour ventre plein s'effectue tambour battant, à contourner l'île par le Sud-Ouest au près dans une brise maintenant bien établie, puis à envoyer le spi sous le soleil revenu. Partis vers 10 heures, nous sommes de retour aux Minimes à 17 heures. Compte tenu des louvoyages nous avons parcouru une trentaine de milles à bonne allure et sans forcer ; au retour, par comparaison avec d'autres bateaux plus grands — mais disons-le franchement, faits pour la croisière — nous avons pu constater que ce Micro fait un très bon cap et va vite. Un souhait cependant : le barreur aurait apprécié un stick plus long et moins glissant.

## CONCLUSIONS

Ce parcours d'essai représente une étape-type pour ce genre de bateau si l'on souhaite dépasser le stade des ronds dans l'eau. Le Microsail est effectivement bien adapté à la petite croisière avec, si on le désire, des performances intéressantes. Les sportifs retrouveront avec plaisir le comportement nerveux d'un dériveur léger avec l'assurance de pouvoir « lever le pied » lorsque la fatigue se fait sentir.

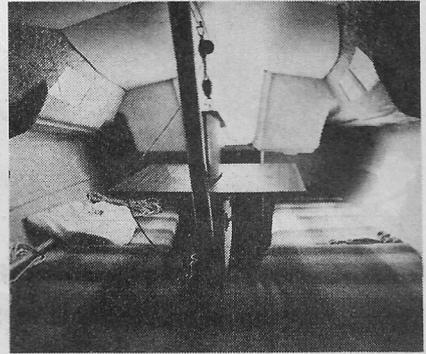
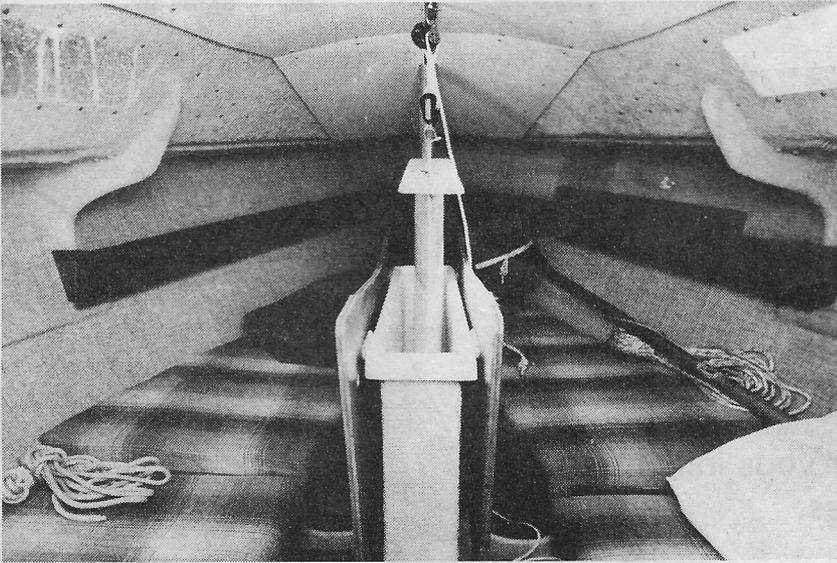
### LE POUR

- Bateau vivant, rapide et très maniable
- Transportable sur remorque
- Très faible tirant d'eau
- Bon équilibre sous voiles

### LE CONTRE

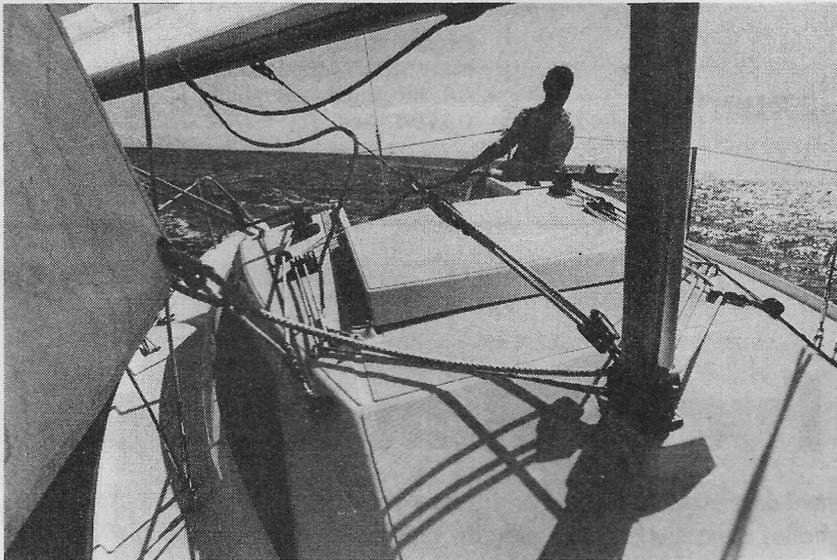
- Vaigrage rugueux
- Stick trop court
- Manœuvre de la dérive de l'intérieur

# MICROSAIL



Ci-dessus :  
La cabine vue vers la descente.  
La table est en position d'utilisation.

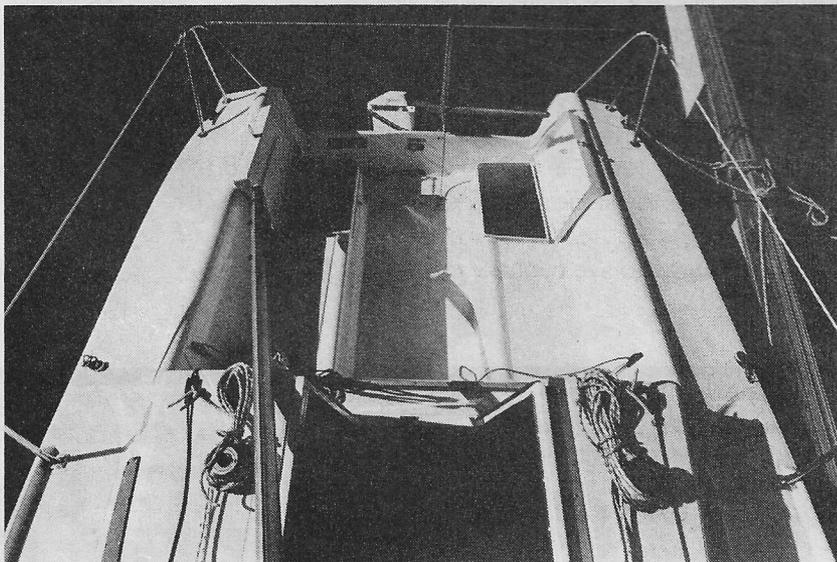
Ci-contre :  
La cabine vue vers l'avant. On remarque le  
palan de dérive. La table est rabattue de  
chaque côté du puits.



Ci-dessus :  
Au près, l'équilibre sous voile est très bon.

Ci-contre, en haut :  
Toutes les manœuvres font retour au  
cockpit. L'angle de tire des focs se règle  
au moyen de barber-haulers.

En bas :  
Le cockpit est large et confortable.  
Des coffres de rangement sont ménagés à  
l'arrière.



Photos : Gérard BEAUVAIS