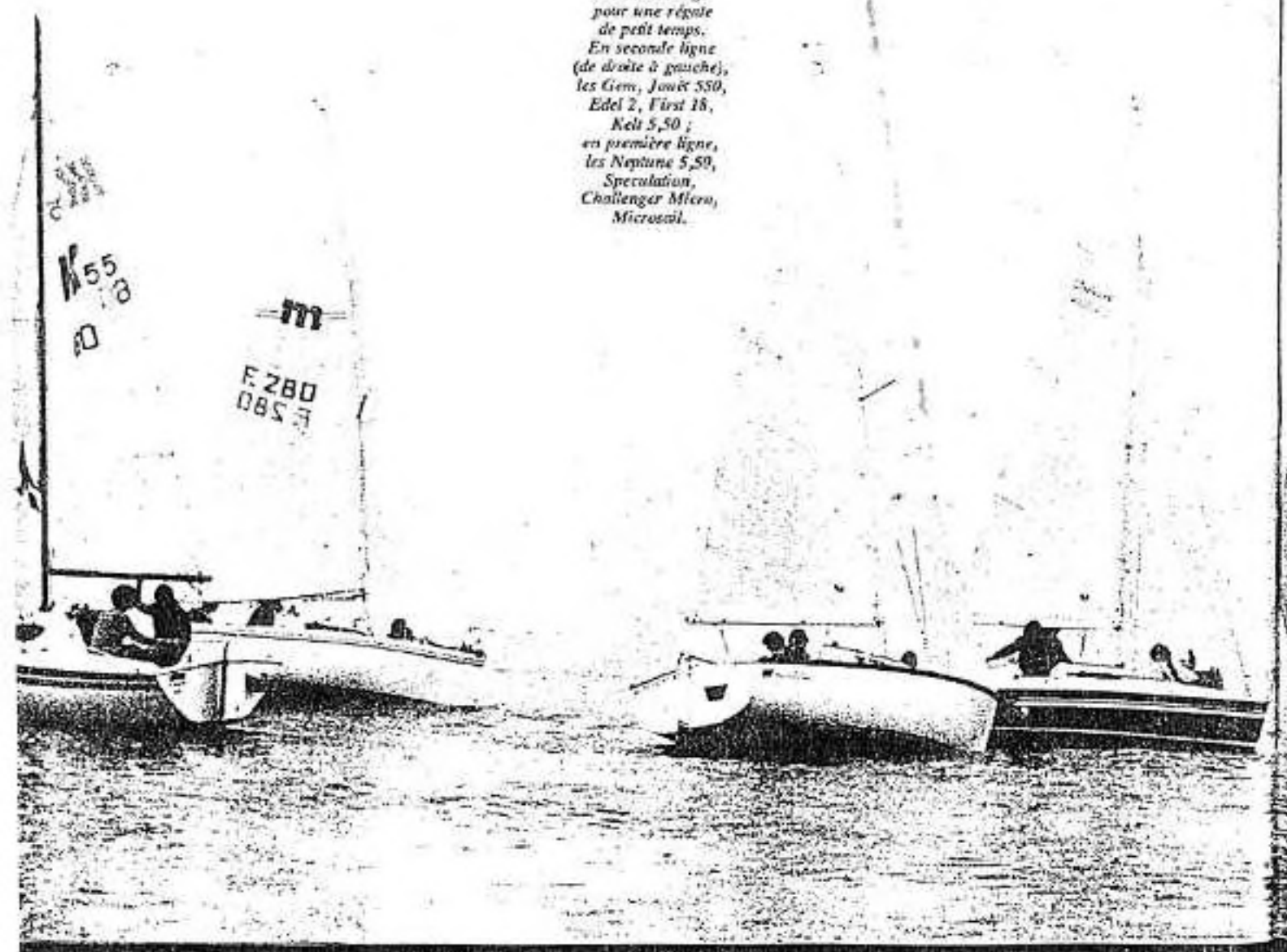


ESSAI COMPARATIF

CHALLENGER MICRO
EDEL 2
FIRST 18
GEM
JOUET 550
KELT 5,50
MICROSAIL
NEPTUNE 5,50
SPECULATION

NEUF MICROS POUR

*En place pour l'essai !
Les micros se disposent
sur deux rangs
pour une régate
de petit temps.
En seconde ligne
(de droite à gauche),
les Gem, Jouët 550,
Edel 2, First 18,
Kelt 5,50 ;
en première ligne,
les Neptune 5,50,
Speculation,
Challenger Micro,
Microsail.*



par Daniel Nottet

avec la collaboration d'Emmanuel Allisy, Dominique Baron,

Eric Basset, Dominique Bellis, Alain Delesalle,

Luc Le Vaillant, Gilles Mallet, Gilles Martin-Raget,

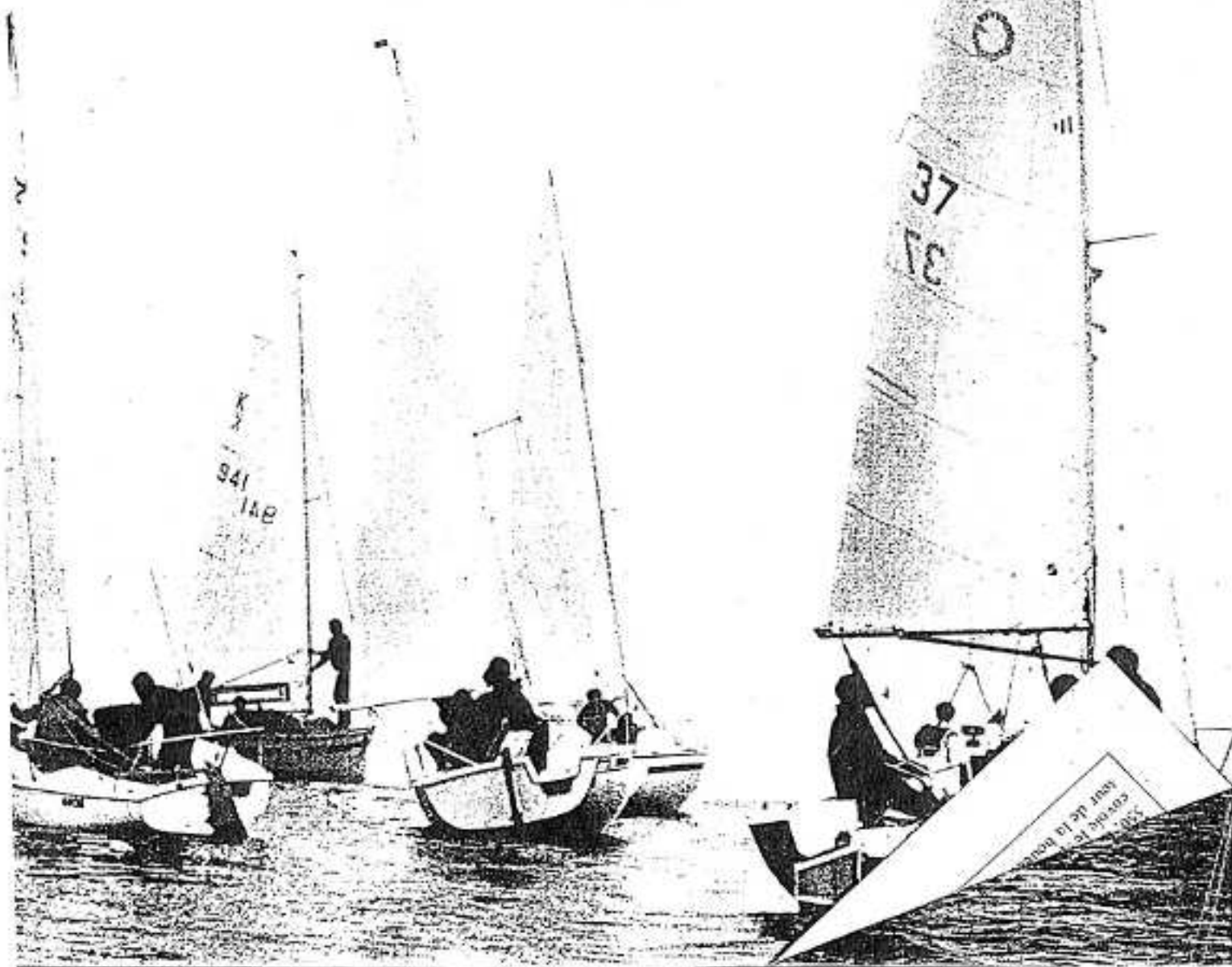
Pierre-Jean Soler

photos de Jean Dousset, silhouettes Claude Kirner

Des puces endiablées, les micros ! Avec une longueur hors tout de 5,50 mètres, une largeur maximum de 2,50 mètres (afin d'être tractables sur une remorque routière), un prix d'attaque, ces voiliers très légers mais néanmoins habitables seront souvent votre premier « vrai » bateau — celui

qui entrainera la petite famille en croisière au long des côtes, et les copains de régates en d'acharnées compétitions. Mais sur lequel porter votre choix ? Pour le savoir, nous avons rassemblé en Méditerranée tous les micros actuellement disponibles proposés en série. Régates, revue de détail, comparaisons techniques, analyse des performances, schémas, examen critique des aménagements, des ponts, des cockpits, l'opinion des essayeurs de *Voiles et Voiliers* qui les ont barrés, rien ne manque pour que vous connaissiez intimement ces neuf bateaux... Et vous permettre, après avoir pris connaissance de cet essai comparatif, de choisir votre micro. A la parade, quel sera votre tube de l'été prochain ?

LE TUBE DE L'ÉTÉ



Port-Camargue, le « port » de Nîmes, nous reçoit. Dans la vaste marina désertée de ses estivants, le quai des visiteurs est joyeusement animé par l'équipe de « voiliers et voiliers ». Au plan de ces derniers, il y a la fine fleur de la construction nautique rhodanienne, les Challenger Micro, Edél 2, Neptune 5.50, venus quasiment en voisins ; les meilleurs offerts par les chantiers atlantiques, largement représentés sur cette côte languedocienne par leurs agents et qui ont mis à notre disposition les First 18, Jouté 550, Kelt 5.50, Microsaïl. Et les deux voisins d'outre-Manche importés venus par la route : Gem et Speculation. Soit neuf bateaux de 5,50 mètres, et 27 essayeurs qui attendent le résultat du tirage au sort pour s'en aller armer le micro qui leur échoit.

D'entrée de jeu, nous prenons le large. Rendez-vous au centre de la baie d'Aigues-Mortes pour une première régata. Les Parisiens n'en croient pas leurs yeux, en ce début de novembre, le soleil scintille et l'air est doux. Vive le Midi ! Cette prise en main des bateaux est favorisée par la brise, un force 2 montant régulièrement du sud. Le regroupement s'opère, loin devant la géométrie saugrenue de La Grande-Motte, près de la courte ligne de départ que l'équipe de l'école de voile de Jean-Marie Vidal a mise en place. Pour cette manche, les « britanniques » n'ont pas encore débarqué ; les belligérants seront donc sept purs produits nationaux.

Coup de canon du départ ! Emmanuel Allisy, qui barre le Jouté 550, s'offre le luxe d'un départ bâbord ! Mais le First 18 mené par Gilles Mallet se fait un plaisir de lui asséner un tribord ; tous deux s'en vont sur la gauche du plan d'eau. Challenger Micro et Neptune 5.50 choisissent la droite du plan d'eau, suivis par le Kelt 5.50 qui s'est enfilé au départ.

Après quelques minutes de course au près, le Neptune 5.50 mène la danse, contrôlant le Challenger et le Kelt, suivi du First 18. Derrière s'échelonnent Microsaïl, Jouté 550 et Edél 2 qui ont tous trois manqué leur départ. En vérité, les premières conclusions peuvent être tirées au passage à la bouée du près : le Microsaïl, qui marche remarquablement bien, vire en tête ; l'équipage envoie aussitôt le spi (en 14 secondes !). Suit le Neptune 5.50, qui passe la marque au prix d'un bord breton (le spi s'établit après 64 secondes d'efforts). Le Challenger Micro, qui a marché très régulièrement, vient à la suite (25 secondes pour l'envoi du spi) devant le Jouté 550, le First 18... qui dans sa hâte envoie le spi avant d'arriver à hauteur de la bouée, et du Kelt 5.50,

L'Edél 2 beaucoup souffert dans ce près, et ferme la marche.

Le Challenger Micro se bat vaillamment sous spi dans le large qui suit : il cède au minimum de terrain au Microsaïl qui, d'ores et déjà, apparaît comme le bateau à battre. Le Neptune 5.50 ne leur cède en rien, et ce groupe soudé prend même après mètre ses distances sur les trois poursuivants immédiats, Jouté 550, First 18, Kelt 5.50. Le First s'avère être le plus incisif des trois dans ce premier large.

Le Microsaïl augmente régulièrement son avance dans le second bord de large. Même si Alain Delesalle, l'essayeur *Voiles* qui est à bord, et le champion de France de dériveur Philippe Delhumeau, qui barre, sont descendus trop loin sous

la bouée avant de remonter la vîrer devant le Neptune 5.50 et le Challenger Micro, qui réalisent un excellent bord. A cette allure, cependant, les différences de vitesse sont peu marquées, et les Jouté 550 et Kelt 5.50 concluent ce large dans des temps honorables devant First 18 et Edél 2.

Au près ! L'après-midi touche à sa fin ; après tout, c'est déjà l'automne ! Inexorablement, le Microsaïl augmente ses gains tout en contrôlant la flotte. Il est toujours en tête à la bouée au vent après avoir réalisé la meilleure remontée au près. S'il est suivi du Neptune 5.50, c'est en fait le Challenger Micro qui réalise le second meilleur temps sur ce bord. Sur ces trois bateaux, les équipages sont attentifs,

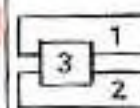
veillant à la gîte, avant chargé pour dégager l'arrière de l'eau, l'arr prudente dans le vent qui faiblit. Derrière, les barreaux ne sont pas moins en alerte, même si les résultats sont inégaux : à nouveau le Jouté 550 et le Kelt 5.50 échappent aux pièges du plan d'eau qui retiennent le First 18 ; l'Edél 2, pour sa part, poursuit son chemin d'arrière-garde.

Les spis s'établissent doucement dans le crépuscule aux tons brillants qui drapent le ciel. Seul Emmanuel Allisy — le Jouté 550 —, fébrile, jette le spi en bouée... sur la bouée ! De ma vedette omniprésente, rien ne m'échappe !

Le spi à bandes vertes et noires du Microsaïl coupe le premier la ligne d'arrivée du parcours réduit. Le Neptune 5.50 de Dominique Bellis n'a perdu que 10 secondes sur ce bord ! Le Jouté 550 a fait merveille : à peine une minute de plus. Le Challenger Micro (qui précède le Jouté 550) complète le tableau d'arrivée : la nuit est là, qui met fin aux efforts de chacun. Trop tard pour le First 18 et le Kelt 5.50 ! Mais demain est un autre jour, chacun aura sa chance à nouveau.

Les deux britanniques sont arrivés : un exemplaire de la série Gem et Dogs of War, le prototype de la série Speculation, qui a survolé la dernière Micro Cup organisée par notre confrère Bateau avant de la perdre pour une vieille (perte de la dérive...) au profit de Samson Fité. Et chacun de les guigner, de s'interroger : comment les nouveaux venus vont-ils se comporter dans la flotte de micros rassemblée à Port-Camargue ? Une régata en triangle par brise force 2 faiblissante — les conditions les plus fréquemment souhaitées pour naviguer en petite croisière côtière — va nous l'apprendre.

Luc Le Vaillant prend en main le Speculation dans les minutes précédant le départ : il borde tribord, puis vire pour tenter de croiser devant la flotte ; la manœuvre audacieuse échoue, et il laisse porter pour céder la priorité au First 18 et au Neptune qui ont réalisé un excellent départ. Le Gem suit le Neptune avec, déjà au vent, le Microsaïl. Sur la droite du plan d'eau, Jouté 550, Kelt 5.50 et Challenger Micro se dégagent, suivis de l'Edél 2.



1. Le Neptune 5.50 et le Gem.
2. La tradition croise le Jouté 550.

3. Le Speculation Dogs of War arrivait avec une réputation de vainqueur marin de la Micro Cup à défendre. Il le fit haut la main, pendant que le challenger Christian du Grau-du-Roi, poursuivait sa pêche.

PERFORMANCES : LES CHIFFRES

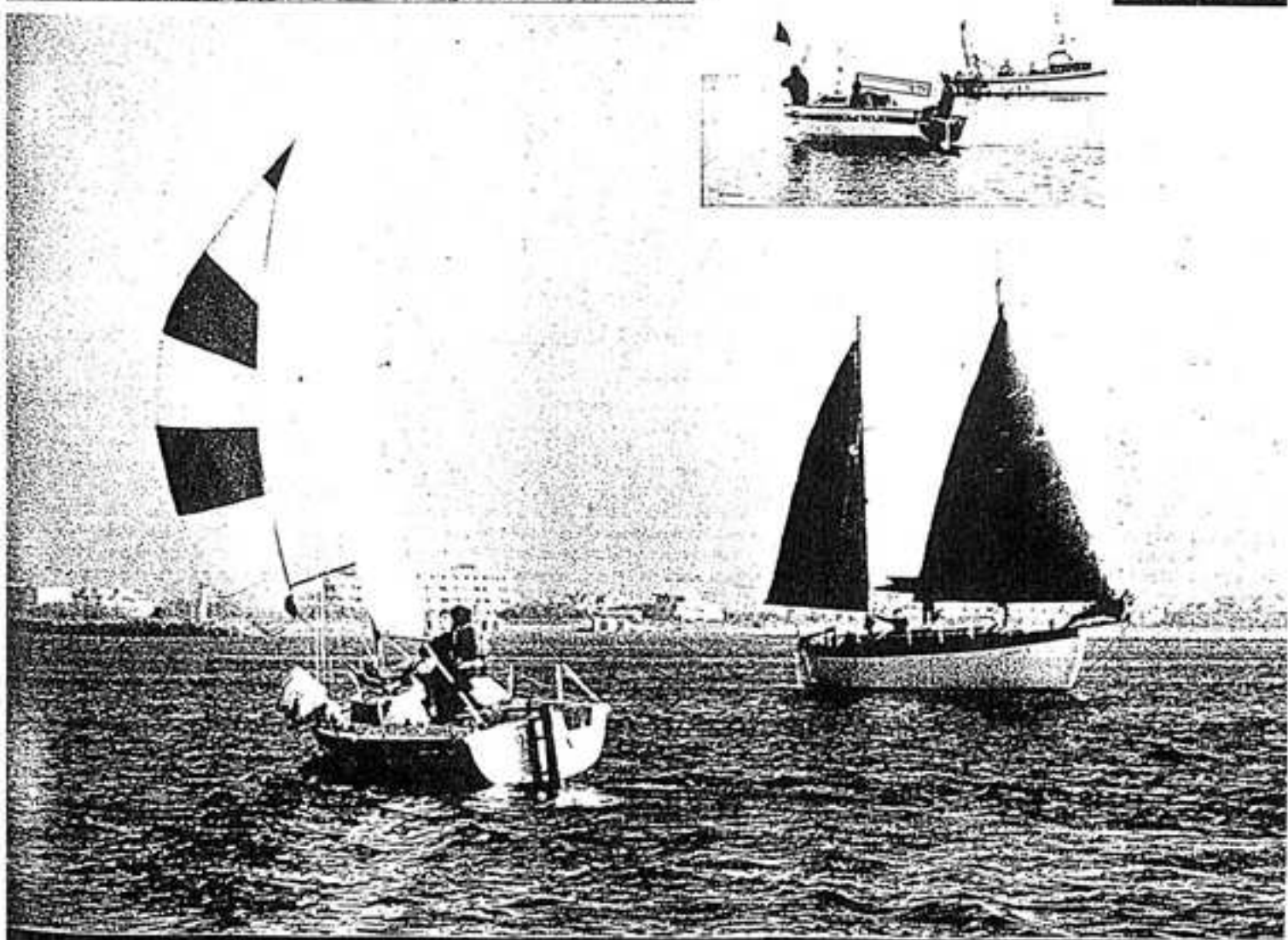
Voici, bord par bord, le détail des performances de chaque micro autour des trois bouées de deux parcours de régata. Les chiffres (en minutes et secondes) indiquent le temps mis par chaque micro pour couvrir le bord considéré. Entre parenthèses figure l'écart d'avec le plus performant sur le bord considéré. Le déroulement des deux régates est narré dans le texte ci-dessus.

RÉGATE 1

	1 ^{er} près	1 ^{er} large	2 ^e large	2 ^e près	Vent arrière	Temps total	Ecart avec le premier
Microsaïl	27'30" (0000)	12'30" (0000)	14'30" (0000)	37'49" (0000)	20'01" (0000)	1h47'40"	00'00"
Neptune 5.50	29'06" (1'36")	13'19" (0'49")	15'17" (0'27")	36'12" (3'23")	20'11" (0'10")	1h54'05"	6'25"
Challenger Micro	31'03" (3'33")	12'49" (0'19")	16'17" (1'27")	35'43" (2'54")	24'14" (4'13")	2h00'06"	12'26"
Jouté 550	32'31" (5'01")	14'44" (2'14")	17'00" (2'10")	40'56" (8'07")	21'15" (1'14")	2h06'26"	18'46"
First 18	35'58" (8'28")	13'34" (1'04")	19'47" (4'57")	34'04" (21'15")	—	—	—
Kelt 5.50	36'43" (9'13")	15'27" (2'57")	18'04" (3'04")	45'25" (13'16")	—	—	—
Edél 2	46'51" (19'21")	16'34" (4'04")	18'47" (3'57")	—	—	—	—

RÉGATE 2

	1 ^{er} près	1 ^{er} large	2 ^e large	2 ^e près	Temps total	Ecart avec le premier
Speculation	30'42" (0000)	09'07" (02'54")	09'50" (0000)	28'21" (03'43")	1h18'00"	00'00"
Microsaïl	30'57" (00'15")	09'02" (00'49")	10'20" (00'30")	32'38" (08'06")	1h22'57"	04'57"
Gem	32'52" (02'10")	10'46" (03'33")	15'31" (05'41")	21'42" (01'10")	1h24'51"	06'51"
Challenger Micro	35'50" (05'08")	09'29" (04'16")	12'07" (02'17")	28'47" (04'15")	1h26'13"	08'13"
Neptune 5.50	33'22" (02'40")	10'16" (05'03")	13'04" (03'14")	35'25" (10'53")	1h32'07"	14'07"
First 18	49'07" (18'25")	05'23" (00'10")	16'10" (00'20")	25'18" (02'46")	1h35'58"	17'58"
Jouté 550	46'31" (15'49")	06'17" (03'04")	16'38" (06'48")	24'32" (0000)	1h35'58"	17'58"
Kelt 5.50	50'15" (19'33")	05'13" (0000)	16'29" (06'39")	26'22" (01'50")	1h38'19"	20'19"
Edél 2	51'13" (20'31")	09'40" (04'27")	26'29" (16'39")	—	—	—



PONTS

CHALLENGER MICRO

Des lignes agréables, un arrière pincé, un rouf à la forme caractéristique large et plat s'intégrant harmonieusement à la silhouette générale, tel se présente le Challenger Micro. Le point d'amure du foc assez reculé permet de placer, tout à l'étrave, un puits à chaîne extrêmement pratique et qui, de plus, peut se transformer en baïlle à spi ! Un solide balcon, des filières et un bon antidérapant permettent de se mouvoir facilement et sûrement sur le pont. Le grément est de type 7/8°. Le mât posé sur le rouf est soutenu par des galhaubans et bas-haubans ramenés sur le rouf pour dégager les passavants, par un étai, et un patacas réglables par un palan. L'accastillage est des plus simples : pas le moindre winch ne vient aider à raidir correctement les drisses ramenées au cockpit sur des clam-cleats, mais un surprenant système à palan situé au point d'amure, tout au fond du logement de mouillage, sert à mettre en tension la drisse de foc.

EDEL 2

Un joli design, le pont de l'Edel 2 : Du volume et une circulation satisfaisante. A l'avant, une baïlle accueille la chaîne et l'ancre dans un moulage ; un bel ensemble, auquel il manque une ferrure d'étrave comportant un davier.

La qualité de l'accastillage est très au-dessus de la moyenne mais, si j'ai apprécié le palan d'écoute à roulements à billes, j'ai fort regretté l'absence de winch d'étarpage de drisses (les retours au cockpit ne bénéficient pas de winch). L'implantation trop extérieure des rails d'écoute de foc excessivement courts interdit de réaliser le cap que l'on est en droit d'attendre d'un micro moderne.

En revanche, l'Edel 2 dispose en série d'un capot de pont digne de ce nom et de superbes mains courantes. C'est très bien !

Le mât gréé au 7/8° est rabatable sur bascule et solidement étayé.

Ce pont saura séduire ceux qui préfèrent le sourire du soleil au rictus de la régate.

FIRST 18

Première impression : le plan de pont du First 18 (version quillard) apparaît en parfaite harmonie avec le reste du bateau. L'accastillage, très simple, est intelligemment disposé. A l'avant, la ferrure d'étrave en aluminium inspire confiance. Sur son arrière, la baïlle à mouillage offre un volume très satisfaisant. Le panneau en alu-glass qui contribue à l'aération et à l'éclairage du bateau se fonde bien dans l'amorce du rouf.

En plus des mains courantes qui encadrent le capot coulissant, on trouve dans le passavant dégagé un rail d'écoute de foc (avec des poulies avale-tout) de bonne dimension et un winch autour duquel sont disposés des clam-cleats pour bloquer à la fois les drisses, qui reviennent classiquement au cockpit, et, c'est beaucoup plus inhabituel, les écoutes de foc. Deux hublots bateaux bien dessinés (le fameux Bénéteau design !) donnent beaucoup de « look » à ce petit bateau.

GEM

Si certains micros manquent d'accastillage, ce n'est certainement pas le cas du Gem. Au contraire ! Le modèle essayé était équipé de toutes les options compétition. Quel fouillis ! Sur le rouf, qui fait environ un mètre carré, l'on trouve : une boîte à palan servant à étarquer la drisse de foc, les drisses, hale-bas et balancine, le bout du système de tangon automatique, celui de l'enrouleur de génois, les rails de génois, les écoutes de foc automatique et le cuningham de grand-voile. Les passavants sont un peu étroits, mais les mains courantes disposées sur le rouf compensent l'absence de filières (disponibles en option). L'étrave n'abrite pas de puits à chaîne, et rien dans le bateau n'est spécifiquement prévu pour recevoir le mouillage.

Côté grément (7/8°), outre le tangon automatique, le Gem est livré avec des haubans réglables en navigation et un double palan de réglage de patacas.

JOUËT 550

Une bonne silhouette, ce Jouët 550 à quille relevable, aux élancements réduits, au maître-bau reculé !

Sur le pont, la circulation et les manœuvres sont agréables. Seul le passage au niveau des haubans offre quelques difficultés pour trois raisons : les cadènes sont au milieu des passavants, le rouf ne comporte pas de mains courantes, le cale-pied venu de moulage est glissant. Il faut, par contre, décerner un bon point à l'antidérapant qui s'avère très « accrocheur », et au long rail d'écoute de foc.

Le mât gréé au 7/8° dispose de bas-haubans-galhaubans et d'un patacas réglable par un palan sur la patte d'oie. Le pied de mât à bascule facilite les opérations de mâtage. L'accastillage est sérieux et complet, les drisses reviennent au cockpit sur un winch et deux groupes de freins drisses. Regrettons l'absence d'un puits à chaîne : il faudra ranger le mouillage un étage au-dessous, en faisant le tour par l'intérieur...

KELT 5,50

L'ensemble pont-rouf-cockpit du Kelt 5,50 est moulé d'une seule pièce en sandwich-balsa, d'une rigidité irréprochable.

Le plan de pont est un atout majeur du Kelt 5,50. La plage avant et le pied de mât très dégagés facilitent les manœuvres... ou, les bains de soleil ! Les passavants sont larges pour un micro, d'autant que bas-haubans et galhaubans sont ancrés tout à l'extérieur ; ils sont complétés par des mains courantes généreuses en inox. Des cale-pieds moulés dans le pont courent à l'extérieur, de l'étrave à l'arrière du rouf, mais ils n'avèrent glissants. Au chapitre « sécurité », il faut noter que balcon avant, chandeliers et filières sont livrés en série ! C'est rare. Depuis la première version, une baïlle à mouillage et un aérateur de rouf (pouvant laisser passer un câble de grutage) ont été rajoutés. L'accastillage, robuste, est très (trop) simple : insuffisant en utilisation sportive. Le grément est largement dimensionné et très robuste.

MICROSAIL

Le Microsail séduit par une ligne sobre et la clarté de son plan de pont. D'angles brisés, souligné par la découpe pointue du plexiglass de hublots, le rouf assez ramassé s'intègre bien dans la silhouette générale. Pas de main courante et des passavants trop étroits encombrés des cadènes jumelles des bas-haubans et galhaubans. Mais un bon cale-pied et un antidérapant efficace suffisent à autoriser un passage correct vers l'avant. Le balcon qui ceinture la plage avant réduite est étroit et solide. L'essentiel de l'accastillage abondant et bien agencé est disposé sur le rouf, toutes les drisses étant contrôlables du cockpit sur deux winches servis par deux batteries de clam-cleats, version régate oblige. L'accastillage de mouillage est pratiquement sans reproche, et l'on appréciera le volume honorable d'un puits à chaîne autovidéur, ainsi qu'une dame de nage. Un liston rapporté amortit les mauvais coups ; un anneau de remorquage émerge de l'étrave.

NEPTUNE 5,50

De lignes très sobres, fonctionnel et bien dégagé, le pont du Neptune 5,50 dispose d'un accastillage simple : le constructeur a voulu laisser à chacun toute latitude pour le modifier et l'adapter à ses besoins, course ou croisière.

Pour : le hale-bas de bôme à lever ; l'antidérapant très efficace même avec des semelles en savon de Marseille ; la plage avant spacieuse ; le puit de dérive ouvrant sur le pont, devant le mât, qui permet un contrôle visuel de la dérive légère et aisée à manœuvrer ; l'anneau de remorquage et les taquets d'amarrage bien placés. Contre : le taquet coinçeur de l'écoute de foc est placé de telle sorte que les deux mains ne sont pas de trop pour le servir ; l'absence d'un puits à chaîne ; les écoutes de foc qui au virage tendent à se coincer dans les renvois de drisses ; les rails de foc apparaissent bien courts.

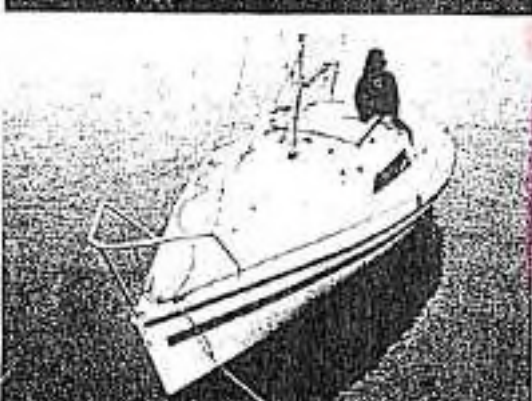
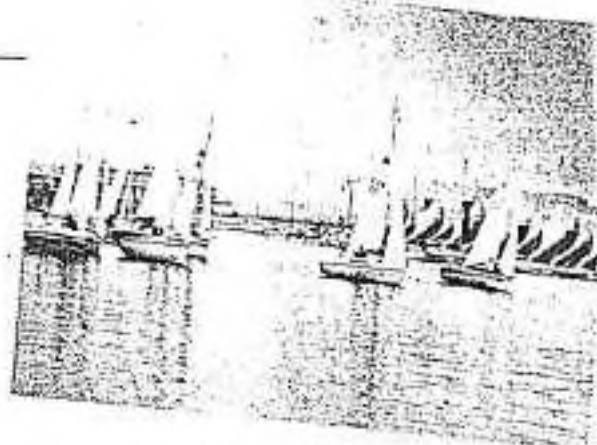
Bas-haubans et galhaubans soutiennent le grément 7/8°.

SPECULATION

Du robuste balcon avant au patacas démultiplié, le pont du Speculation est course-course. Un antidérapant au sable, bien râpeux, évite à l'équipier d'avant qui manœvrera le tangon automatique de valser par-dessus... les filières inexistantes (comme sur tout micro destiné à la guerre des mers : la régate). Un avaleur de spi recouvert d'un rectangle de nylon communique directement avec l'intérieur : efficace, mais entrée d'eau en perspective, en attendant la future jauge qui va sévir. La drisse de foc ? Un câble monoton sur lequel est enfilé le foc North : on grimpe sur le mât mailler le point de drisse avant la sortie. Une myriade de taquets et de poulies de renvoi émaillent les superbes vernis du rouf. Tous les réglages sont permis : barbers haulers de foc, balancine, hale-bas de tangon, cuningham de grand-voile, draille de foc, drisse de spi, barbers haulers de spi... Tout fonctionne, mais quelle complexité ! Et aussi quel rêve de régatier...



1. Challenger Micro.
2. Edel 2.
3. First 18.
4. Gem.
5. Jouxet 550.
6. Kelt 5,50.
7. Microsail.
8. Neptune 5,50.
9. Speculation.



CONCLUSION

Le plaisancier le plus cool trouvera plaisir à un plan de pont clair, dégagé, et appréciera les bons services d'un accastillage élaboré et judicieusement positionné. Quant au régatier, il ne saurait se priver d'un pont bien pensé. Comment se situe chacun de nos neuf micros par rapport à ses congénères ?

Sur le pont du Challenger Micro, la circulation se fait sans restriction. Seuls le First 18 et l'Edel 2 offrent une telle facilité à passer d'un bord à l'autre via une plage avant dégagée. Mais l'accastillage souffre critique. Note : 7 sur 10.

Une bonne circulation sur le pont de l'Edel 2 handicapé par un accastillage parcimonieux. Note : 5 sur 10.

Un seul reproche au pont quasiment parfait du First 18 : le retour des drisses sur les winches rague sur le capot de descente. La balise à mouillage du First 18 est la mieux conçue du lot. Note : 9 sur 10.

Le Gem brille par quelques absences remarquables mais aussi un accastillage digne du père Noël. Note : 8 sur 10.

Pas de puits à chaîne et le piège des haubans sur le pont du Jouxet 550, par ailleurs très correctement et astucieusement équipé. Note : 8 sur 10.

Le pont du Kelt 5,50 serait un modèle du genre si seulement l'accastillage était adéquat. Note : 8 sur 10.

Des cadènes vraiment gênantes sont le seul point noir à noter sur le Microsail, parfait par ailleurs. Note : 9 sur 10.

Bien accastillé, le pont du Neptune 5,50 est complexe. Note : 6 sur 10.

Accastillé à outrance et merveilleusement dénué d'éléments essentiels, c'est le pont du Speculation. Note : 7 sur 10.

Notre classement s'établit ainsi : 1. First et Microsail, 9 pts ; 3. Gem, Jouxet 550, Kelt 5,50, 8 pts ; 6. Speculation, 7 pts ; 7. Neptune 5,50, 6 pts ; 8. Edel 2, 5 pts.

CHALLENGER MICRO

Plutôt étroit le cockpit du Challenger Micro ! Mais il s'agrandit grâce à une trouvaille : le capot du roof se démonte en un tour de main et sans outils, ouvrant le carré jusqu'au pied du mât et transformant l'intérieur du bateau en un véritable prolongement du cockpit. Outre le gain d'espace, voilà qui permet d'accéder au pied du mât sans avoir à monter sur le pont.

La position de rappel, qu'il faut adopter sans bargigner dès qu'il y a un peu de vent, n'est absolument pas confortable, d'autant qu'il n'y a pas de sangles. La courte barre d'écoute, placée sur le seuil de la descente, est réglable par deux taquets sifflet en plastique qui ne sont ni pratiques, ni solides.

Sur la barre, le stick en bois, agréable, apparaît un peu court. J'ai plus apprécié les deux vastes coffres contre-motés qui s'ouvrent dans les banes du cockpit que les coinceurs d'écoute de foc, mal orientés auprès de leurs deux winches.

EDEL 2

L'Edel 2 supporte facilement la gîte... Tant mieux, car l'agrément du cockpit incite plus au farniente qu'au rappel. La position assise est confortable et de petites gorges d'évacuation de l'eau ont été prévues pour que les bancs restent secs. Du côté des hiloires, tout serait parfait, l'inclinaison, la largeur, si les filières ne venaient pas cisailier cruellement le dos des équipiers. Alors un conseil : entre les deux options proposées, choisissez les sangles ! Ou restez assis sur les bancs.

La barre d'écoute coupe en deux le cockpit de l'Edel 2. A l'avant du cockpit, contre la cloison, une poignée émerge du plancher : la manœuvre (simplicissime) de la dérive. A l'arrière, une dame de nage et un gouvernail (il présente trop de jeu). Derrière la barre d'écoute, deux coffres recevront une bonne partie des bricoles du bord. Sur le tableau arrière, j'aurais pu gréer un petit hors bord... mais vous savez bien que nos compartiments se font sous voiles !

FIRST 18

L'arrière large du First 18 rend son court cockpit assez spacieux. Sur chaque bord, l'hiloire inclinée apporte un grand confort aux équipiers comme au barreur. La barre d'écoute, au fond du cockpit, est courte. Les taquets du spi sont heureusement encastrés dans l'hiloire. Le seul coffre du cockpit se trouve tout à l'arrière, en travers du cockpit ; il offre, outre la possibilité d'y ranger le matériel du bord, celle d'y glisser un moteur hors bord. Un emplacement est d'ailleurs prévu sur le tableau arrière pour y recevoir une chaise à moteur. Maintenant, si vous avez horreur du bruit, une dame de nage trouve place sur le balcon arrière pour vous permettre de regagner le port à la godille si le vent devient inexistant.

Le safran droit est fixé à l'arrière à l'aide d'une tige très (trop) longue, deux fémelots bien placés pourraient diminuer certaines vibrations ressenties aux allures portantes. Par contre, le stick est bien court.

GEM

Bien qu'occupant une part importante du bateau, le profond cockpit autovideur du Gem est séparé en deux par une barre d'écoute assez encombrante. Les bancs (pas de coffres) sont assez rapprochés, et il est difficile à deux adultes de se tenir assis face à face : la barre bute volontiers dans les genoux du barreur, qui devra rester assis sur le plat-bord, aidé dans sa tâche par des sangles de rappel non réglables. Le large safran est réglable longitudinalement par une molette ; ce système permet d'adapter l'effort à la barre aux conditions de vent du moment ; excellent !

Le tableau arrière largement échanuré possède une plaque de renfort pour moteur hors bord.

L'accastillage est plus celui d'un dériveur que d'un croiseur : poulies-winches pour les écoutes de génois, de spi et de grand-voile, des barbers loulers pour les bras de spi et un palan de patacas aboutissent au cockpit...

JOUËT 550

Micro, ce n'est pas le qualificatif que l'on peut attribuer au cockpit du Jouët 550, qui accueillera facilement tout l'équipage, bien que les banes de cockpit ne s'étendent pas jusqu'au tableau arrière, découvrant ainsi un espace destiné à recevoir un bib, ou la nourriture du hors bord. Les dossiers ne sont malheureusement pas assez inclinés, et à la gîte il est plus confortable de s'asseoir sur les hiloires, qui sont bien dégagées (les taquets d'écoutes sont intégrés dans les dossiers). Le stick de barre est d'ailleurs là pour vous y inciter. Un grand absent dans le cockpit : un coffre pour les voiles et le matériel. Le tableau arrière reçoit le safran relevable, ainsi que le moteur (échancre sur tribord). Le patacas se termine en patte d'oie. La barre d'écoute, qui fait toute la largeur du cockpit (et le coupe en deux dans sa longueur), est efficace, tout comme les winches d'écoutes servis par des taquets de tournage. Un rail sur le rail de fargue moulé reçoit les poulies de spi.

KELT 5,50

Le volume important de l'arrière de la coque du Kelt 5,50 autorise un cockpit large et confortable. Bien assis sur de larges banquettes, et adossés aux hiloires inclinées, trois équipiers sont à l'aise pour naviguer, les pieds bien calés sous le vent. Le palan d'écoute de grand-voile équipé d'une poulie coinçeuse tombe parfaitement sous la main, au milieu du cockpit. Les plus sportifs pourront se mettre au rappel dans les filières, les passavants se prolongeant jusqu'à l'arrière du cockpit. Les amoureux de la brise regretteront le stick un peu court, et l'absence de barre d'écoute (disponible en option pour... 124 francs !). La banquette tribord renferme un coffre assez grand mais son couvercle n'est guère pratique. Le cockpit est, naturellement, autovideur. Le tableau arrière porte une chaise à moteur à droite du safran (relevable sur le dériveur). En résumé, un long cockpit spacieux qui tient compte de la vocation de flânerie du bateau.

MICROSAIL

Le cockpit du Microsail surprend par l'important espace qu'il offre, autorisant une vie à bord nettement tournée vers l'extérieur. Grâce à l'impressionnante largeur du tableau arrière, l'équipage profite d'une place considérable pour se déplacer sur ce Micro à la stabilité initiale époustouflante. Les banquettes sont confortables, de même que le large plat-bord dont le creux s'avère confortable. De quoi satisfaire promeneurs comme sportifs : les utilisateurs « tranquilles » s'installent confortablement et les régatiers disposent d'un bon espace de manœuvre.

Prévue en option, la barre d'écoute de grand-voile vient se placer tout à l'avant contre la paroi de descente, ce qui modifie peu le volume utilisable du cockpit : un bon point. L'accès aux deux vastes coffres placés en arrière, un par bord, est particulièrement dégagé. Un décrochement sur l'arrière de chaque banquette permet de placer la survie sous la barre.

NEPTUNE 5,50

Qu'il est large et spacieux ce cockpit du Neptune 5,50 ! Quel dommage de le voir séparé en deux par un long rail d'écoute de grand-voile, se plaignent les équipiers, cependant que le barreur, au large, s'en accomode fort bien... Il y a dans ce cockpit tout le volume et le confort qui manquent à l'intérieur. Mais alors par quel mystère le moindre coffre n'a-t-il pu y être aménagé ? Le système d'autovideage semble efficace... sauf à quai, lorsque le bateau lège tend à piquer du nez. Le tableau arrière peut recevoir un moteur, il suffit d'y adapter une cale en bois.

Barre ce micro tout seul ? Aucun problème : toutes les drisses sont renvoyées au cockpit et aisément accessibles. Un équipier protégé des embruns serait le bienvenu, tout comme une dame de nage permettant de changer de mouillage à la godille. Et aussi, pour conclure, une qualité première : on est bien assis sur les bancs de ce cockpit.

SPECULATION

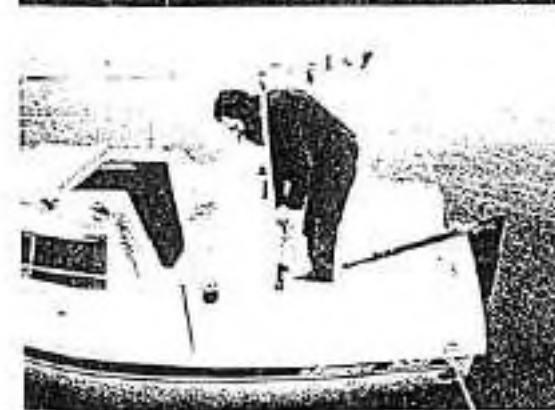
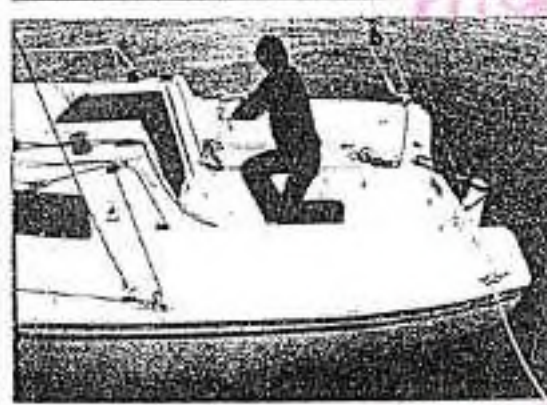
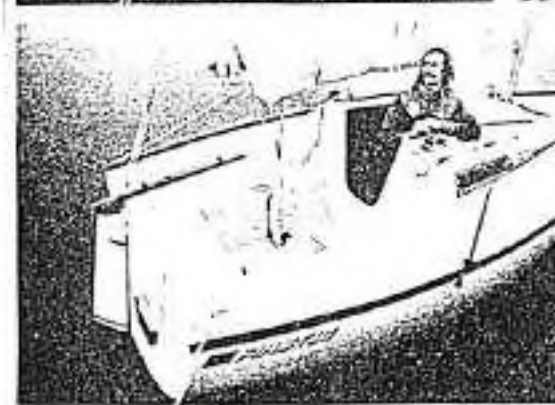
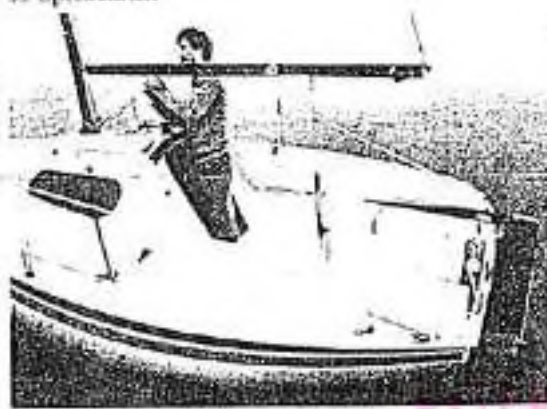
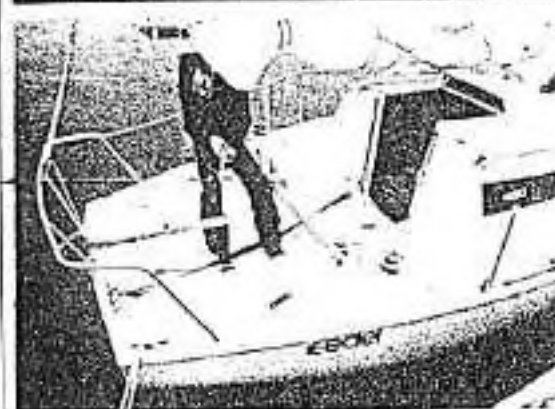
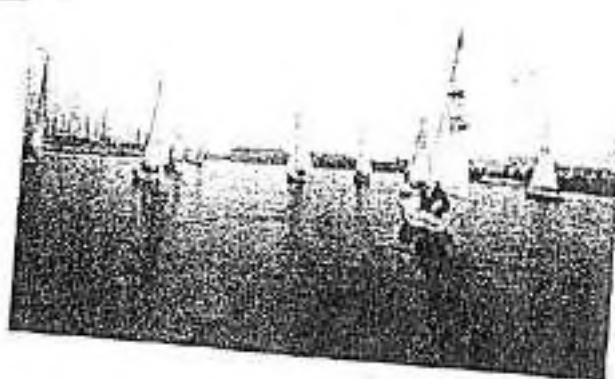
C'est simple, le cockpit du Speculation est coupé en deux par la bôme à éléphantais prononcé ! Deux plaques d'aluminium rivetées de part et d'autre de la bôme développent un mètre carré de voilure en plus aux allures portantes. Pour l'heure, avant que la jauge sévisse en 1982, le barreur n'y voit goutte et peste lorsque ce curieux appendice se met en travers de la descente dans les virements de bord !

Nonobstant ce point, le cockpit est agréable. Sangles rembourrées pour les petons duillots, barre d'écoute, tourelle Harken, hastaques avec réglages fins (tout roule à billas). Les équipiers sont de simples rectangles évidés dans les redans supérieurs des bancs du cockpit.

Pas de winches bien sûr, les 6 mètres carrés du foc et les 18 mètres carrés du spi se maintiennent en débrayant les poulies-winches. Le capot de descente est fonctionnel et reste dans le ton bois moulé de l'ensemble : une couleur attrayante qui manque aux autres cockpits.



1. Challenger Micro.
2. Edel 2.
3. First 18.
4. Gem.
5. Jouët 550.
6. Kelt 5,50.
7. Microsail.
8. Neptune 5,50.
9. Speculation.



CONCLUSION

Il est essentiel que les lignes de votre voilier s'ouvrent sur un, voire deux coffres. Un logement pour la survie est indispensable (sauf sur le Challenger Micro qui en est dispensé). L'accastillage entre bien entendu en ligne de compte. Et le confort n'est pas à négliger (prenez garde à ne pas trop charger le cockpit par petit temps). Que vaut chacun de nos micros ?

Les coffres sont à l'appel sur le Challenger Micro. La barre d'écoute se fait oublier, mais le confort pourrait être meilleur. Note : 8 sur 10.

Edel 2 : « A la barre d'écoute près, le confort est là », confie Pierre-Jean Soler ; les deux coffres aussi. Note : 8 sur 10.

Chaise hors bord et dame de nage sont les moindres atouts du cockpit du First 18. Il recèle un vaste coffre et s'avère confortable (accastillage sur le pont). Note : 9 sur 10.

Si le Gem a du coffre, son cockpit en est dénué. C'est un des nombreux détails qui feront que ce cockpit sera tour à tour porté aux nues ou vilipendé selon la vocation de son barreur. Note : 5 sur 10.

Le Jouët 550 dispose d'un grand cockpit disposant de l'essentiel, aux coffres près. Note : 7 sur 10.

Kelt 5,50 : un cockpit long, un coffre (mais la survie ira à l'intérieur), un winch d'écoute sur la descente pour mieux dégager ce cockpit. Note : 7 sur 10.

Le confort et les coffres du Microsail sont des atouts majeurs qu'apprécieront régatiers comme « baladins », déjà séduits par la stabilité. Note : 9 sur 10.

Donnage que manquent coffres et emplacement pour la survie dans le vaste cockpit du Neptune 5,50... Note : 6 sur 10.

Speculation-Gem, même combat ! Même note : 6 sur 10.

Bilan : 1. First et Microsail, 9 pts ; 3. Challenger Micro, Edel 2, 8 pts ; 5. Jouët 550, Kelt 5,50, 7 pts ; 7. Neptune 5,50, 6 pts ; 8. Gem, Speculation, 5 pts.

INTÉRIEURS

CHALLENGER MICRO

L'intérieur du Challenger-Micro donne une impression d'espace et de clarté. Sous les quatre couchettes sont disposés de vastes coffres entièrement contremoulés. Les équipets ne manquent pas. Où mettre le capot du rouf lorsqu'il est démonté ? Eh bien ! le capot va se transformer en étagère, tout à l'avant ! Un complément intelligent des volumes de rangement. Le puits de dérive sert de base à une table pliante, et porte un cardan pour réchaud à gaz, ainsi qu'un coqueron destiné à recevoir bouteilles ou provisions. La dérive pivotante se manœuvre facilement. En dépit des volumes de mousse disposés dans l'épaisseur de la coque (et qui rendent insubmersible le bateau), le volume intérieur du Challenger Micro est tout à fait satisfaisant, comparable à celui des micros les mieux lotis sur ce plan.

Un mélange de bois et de tissus judicieusement mêlés achève de rendre agréable l'intérieur du Challenger Micro.

EDEL 2

Voici la boîte secrète de l'Edel 2 : un contremoulage intégral qui habille parfaitement la petite cabine. Bien sûr, c'est un peu froid, mais quelle facilité d'entretien, quelle netteté... Le tissu agréable des banquettes vient réchauffer cet intérieur et, en créant la jolie petite table de carré, tout est prêt pour une sympathique soirée à bord. D'autant que l'on est assis « normalement ». Le réchaud monté à la cardan est peut-être un peu loin sur l'avant.

Pas moins de cinq coffres et le coqueron sous le cockpit, c'est plus qu'il n'en faut pour embarquer tout ce que les autres micros n'auront pu prendre à leur bord : un grand bon point pour l'Edel 2.

La couchette avant, en « duplex », accueillera les mains de 1,75 mètre. Autres points forts : la grande ouverture de la descente et le capot ouvrant. Ainsi que la dérive logée dans l'annexe du lest, et qui n'encombre en rien la cabine.

FIRST 18

La descente du First 18, de bonne dimension, permet d'accéder à un intérieur aussi confortable qu'agréable à contempler. Le volume est utilisé à son maximum sans que cela soit fait au détriment de l'esthétique.

De chaque côté de la descente, une grande couchette galbée est contremoulée bas sur les fonds : s'y asseoir est agréable, la hauteur sous barrots étant intéressante. Une table amovible peut venir s'ajuster au pied de la descente.

Le triangle avant est encadré (à hauteur de l'épave de mâit) de rangements latés en sapelli. Dans celui de tribord, le cuisinier curieux trouvera un réchaud à gaz (un seul feu) escamotable. Deux longs équipets courent de chaque côté depuis les rangements jusqu'à l'étrave.

Enfin, un coqueron pour ranger le matériel un peu plus gros prend place sous la descente. La qualité du vaigrage et des tissus, les choix des placages de teck sont à vanter.

GEM

Les cinq ensembles étanches qui assurent l'insubmersibilité du Gem servent en même temps de support à trois couchettes simples (pas de couchette double) dans lesquelles des personnes adultes peuvent réellement s'allonger. A hauteur des deux couchettes arrière, un dossier tient lieu d'équipets. La partie tribord de l'avant est consacrée à de profonds volumes de rangement, qui abritent efficacement les w.-c. marins (version grand luxe). Un simple contre-plaqué vissé sur le puits de la dérive lestée tient lieu de table à cartes ou à manger. Un réchaud articulé coulisse sous la descente, accompagné d'un jerrican d'eau douce. La finition est très très moyenne (exemple : la visserie non coupée de l'accusillage est apparente). Pourtant, cet intérieur reste très fonctionnel car, étant assis, on y a tout sous la main : y compris le barbare système de relevage de la dérive ! Une maquette habille les fonds : ce fera une excellente éponge à la première entrée d'eau !

JOUËT 550

Une fois franchie la descente du Jouët 550, on se retrouve devant des aménagements réellement très simples. La disposition intérieure est très classique, avec une couchette double dans le triangle avant, et deux latérales situées en partie sous les bancs du cockpit. Pas de coin cuisine, pas de table. Le puits de quille se fait oublier, de même que le rail de guidage de cette dernière, qui sert d'épave, mais il n'en est pas de même du treuil, ni surtout de sa redoutable manivelle inamovible !

Pour les rangements, vous disposez de coffres sous les couchettes et d'espaces sous le cockpit et aux pieds des banquettes ; sans oublier les étagères latérales « spéciales Livres de poche ». La finition des matériels (attention, option !) et du vaigrage en tissu est correcte, mais celle du rouf est moins convaincante. Lumière et aération sont satisfaisantes, plus que le compartiment à mouillage privé de puits à chaîne (voir au chapitre « Ponts »).

KELT 5,50

L'intérieur du Kelt 5,50 est accessible par une descente inclinée, caractérisée par l'absence de capot coulissant sur le rouf. Inconvénients : pourtour agressif, panneau assez grand dont on ne sait trop quoi faire à l'intérieur, souplesse requise pour descendre, et la pluie ou les embruns éventuels qui retombent par l'ouverture. Très dégagé sur le quillard, le carré est occupé sur le dériveur par le puits de dérive sabre de 70 kilos qu'il convient de manœuvrer avec prudence à l'aide d'un palan bien voyant. A la tête de la spacieuse couchette avant double, deux petits meubles de rangement bienvenus sur la nouvelle version et des équipets au long des couchettes latérales. Sous les couchettes, de grands coffres de rangement et des volumes de flottabilité. Le petit bloc cuisine coulissant sous la descente est malheureusement en option. Un pimpant tissu écossais habillant le couchage égaye cet intérieur spacieux mais très (trop) sobre.

MICROSAIL

Soyons francs : ce n'est pas par le charme de sa cabine que le Microsail version régate opérera sa séduction. Dépouillement et austérité spartiate caractérisent en effet l'intérieur : un matelas, un embryon de table, un réchaud, absence de vaigrage ou revêtement, plancher sommaire en contre-plaqué, manque d'équipets... Les amateurs de confort envisageront tout au plus une sieste et devront viser les options s'ils veulent que le « plüme » de l'intérieur égale le « ramage » de l'extérieur. La descente est aisée, le panneau coulissant sur deux rails d'aluminium la dégageant bien. Deux hublots doubles pour une bonne luminosité intérieure et un champ de vision satisfaisant sur l'extérieur. Au centre, l'importance du puits de dérive (qui sépare en deux la tête de la couchette double) entrave quelque peu la circulation. Les couchettes latérales de bonne taille sont basses, et les volumes de rangement qu'elles abritent sont réduits au minimum.

NEPTUNE 5,50

La couchette double du Neptune 5,50 est en fait coupée en deux par le puits de dérive haut de démontage qui joue simultanément le rôle d'épave de mâit. Les deux autres couchettes sont encastrées sous le cockpit et protégées « à l'envers », tête enfouie la première dans le cercueil... Brrr ! Une marche amovible manque à la descente pour la rendre exempte de danger. Les rangements sont symboliques, ou inaccessibles (fond des cercueils !) ; pourtant, la ceinture de vaigrage et les équipets-dossiers des couchettes latérales sont plaisants. Un réchaud à gaz et une bassine évier (sous la descente) apportent un minimum de confort. Le compartiment recevant le mouillage n'est accessible que par l'intérieur.

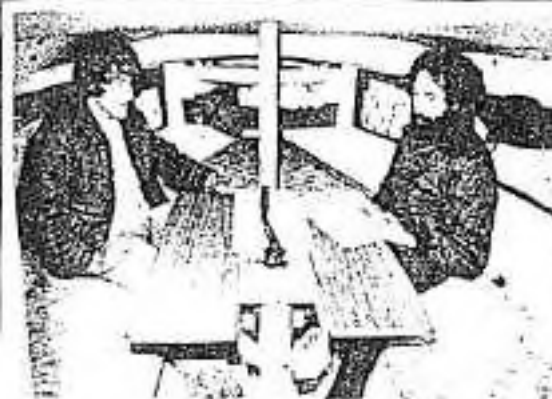
L'impression générale est trompeuse : l'intérieur du Neptune 5,50 semble manquer de confort, alors qu'un meilleur habillage du rouf et quelques volumes de rangement l'auraient rendu plus accueillant.

SPECULATION

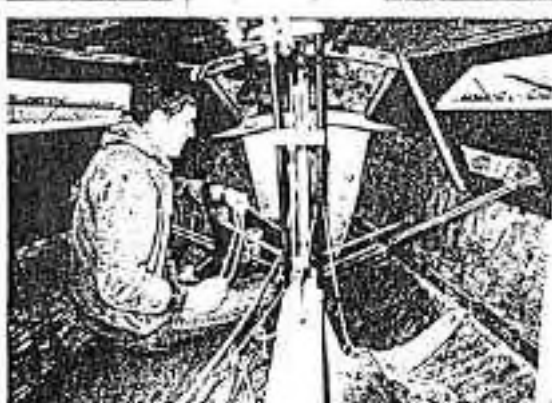
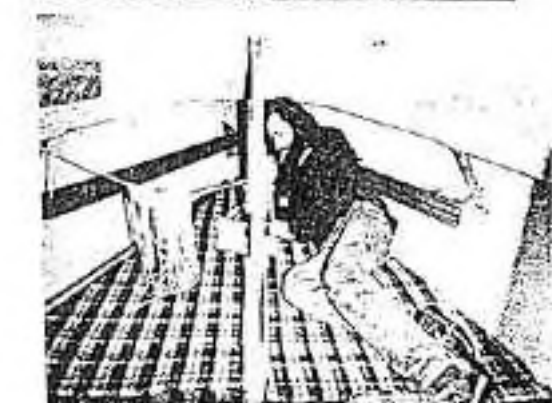
Pas de surprise avec ce Speculation dédié à la course : à l'intérieur il n'y a rien. Sinon deux toilettes fixées sur des montants en bois sous les bancs du cockpit — même les régatiers dorment ! Ce serait tout si les triangles qui permettent de régler les mini-bas-haubans ne venaient occulter la partie avant, si le guignol qui contrôle le centre du profil de F.D. qui sert de mâit n'était renvoyé sur le pont. Si le spi et les bouts de l'avalcur, et les renvois divers ne venaient tisser leur toile d'araignée sur la dérive, manœuvrée sur le bateau de série par une vis sans fin.

Ce coup d'œil à l'intérieur révèle une construction en bois moulé sans lisses ni membrures.

Les coques à divers stades de finition qui seront proposées au public auront une carène inférieure en sandwich polyester. A partir du bouchain, le contre-plaqué sera roi. Quelle beauté !



1. Challenger Micro.
2. Edel 2.
3. First 18.
4. Gem.
5. Jouët 550.
6. Kelt 5,50.
7. Microsail.
8. Neptune 5,50.
9. Speculation.



CONCLUSION

Au confortable camping marin, il faut vraies couchettes, table, cuisine, rangements. Pour chaque bateau nous indiquons les dimensions essentielles de la couchette double : largeur aux épaules, aux coudes, aux genoux, profondeur.

Le Challenger Micro (1,30 m, 0,82 m, 0,32 m, 1,80 m) fait oublier son puits de dérive. Finition agréable. Note : 9 sur 10.

Si les fonds de l'Edel 2 (1,43 m, 0,85 m, 0,25 m, 1,75 m) sont bien traités et les rangements satisfaisants, l'absence de vaigrage est regrettable. Note : 8 sur 10.

Le First 18 (1,12 m avec épontille au milieu, 0,68 m, 0,22 m, 2 m) dispose du plus douillet, du plus coquet des intérieurs de micro. Note : 9 sur 10.

En dépit d'un effort d'habillage, l'intérieur du Gem (pas de couchette double) ne supporte la comparaison qu'avec celui de ses pairs, engins de régates comme lui. Note : 5 sur 10.

Le Jouët 550 (1,48 m avec puits de dérive au milieu, 1,02 m, 0,54 m, 2 m) offre un intérieur agréable et efficace qui pourrait facilement être mieux traité. Note : 7 sur 10.

Le Kelt 5,50 (1,53 m, 1,06 m, 0,48 m, 2,10 m) fournit l'indispensable dans un décor frugal. Note : 7 sur 10.

Le Microsail (1,22 m avec épontille et puits de dérive au milieu, 0,86 m, 0,40 m, 1,84 m) version régates a des aménagements... régates ! A prendre ou à rejeter ! Note : 5 sur 10.

Le Neptune 5,50 (1,16 m avec puits de dérive au milieu, 0,82 m, 0,42 m, 1,80 m) habille sa simplicité d'un minimum de tissu. Note : 7 sur 10.

Le Speculation (pas de couchette double) offre un intérieur pour fakir ; deux couchettes simplissimes. Note : 2 sur 10.

Classement : 1. Challenger Micro, First 18 : 9 pts ; 3. Edel 2, 8 pts ; 4. Jouët 550, Kelt 5,50, Neptune 5,50, 7 pts ; 7. Gem, Microsail, 5 pts ; 9. Speculation, 2 pts.

COMPARATIF MICROS

FICHES TECHNIQUES

CHALLENGER MICRO



Architecte :
Jacques Gaubert

Constructeur :
Chantier naval Jullien,
2 chemin de l'Auberte, Z.I. Les
Angles, B.P. 14, 30400 Ville-
neuve-lès-Avignon. Tél. (90)
25.00.20.

Dimensions :
Longueur hors tout : 5,60 m
Maitre-bau : 2,32 m
Tirant d'eau :
• quillard : 1 m
• dériveur : 0,40-1,10 m
Déplacement : 570 kg
Lest : dérive fonte 150 kg
Nombre de couchettes : 4

Voilure
Grand-voile : 8,60 m²
Génois : 9,85 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile, foc :
Quillard : 28 000 F ttc
Dériveur : 32 400 F ttc
(version ST)
Dériveur GL : 37 700 F ttc

Options
Spi et accastillage de spi :
2 771 F ttc
Génois : 1 380 F ttc
Béquilles : 649 F ttc

EDEL 2



Architecte :
Maurice Edel

Constructeur :
Constructions nautiques Edel,
Z.I. 69330 Meyzieu. Tél. (7)
31.48.36

Dimensions
Longueur hors tout : 5,70 m
Maitre-bau : 2,35 m
Tirant d'eau : 0,50-1 m
Déplacement : 580 kg
Lest : 180 kg
Nombre de couchettes : 4

Voilure
Grand-voile : 9,10 m²
Génois : 8,70 m²
Spi : 20 m²

Prix,
complet avec grand-voile
et foc : 35 100 F ttc

Options
Spi et accastillage de spi :
3 070 F ttc
Génois : 1 155 F ttc
Béquilles : 930 F ttc
Filières : 960 F ttc
Balcon arrière : 980 F ttc

FIRST 18



Architecte :
Groupe Finot

Constructeur :
Chandlers Benetton,
Z.I. des Mares, 85270 Saint-
Hilaire-de-Riez. Tél. (51)
55.53.82

Dimensions
Longueur hors-tout : 5,90 m
Maitre-bau : 2,40 m
Tirant d'eau :
• quillard : 0,78 m
• quille relevable :
0,55-1,10 m
Déplacement : 630 kg
Lest : 180 kg
Nombre de couchettes : 4

Voilure
Grand-voile : 10 m²
Génois : 7,55 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile, foc
Quillard standard : 39 690 F ttc
Quille relevable : 41 336 F ttc
Version Club (sans filières,
chandeliers, panneaux plexi-
glass ouvrant, rail d'écoote de
grand-voile, matelas, table) :
33 069 F ttc

GEM



Architectes :
Bob Humphreys, Brian Carvill

Constructeur :
Mike Parry Yachts.

Importateur :
Beccique Diffusion,
26 rue du Colonel-Gillon, 92120
Montreuil. Tél. 657.33.06

Dimensions
Longueur hors tout : 5,75 m
Maitre-bau : 2,41 m
Tirant d'eau : 0,23-1 m
Déplacement : 510 kg
Lest : 147 kg
Nombre de couchettes : 3

Voilure
Grand-voile : 10,78 m²
Génois : 7,71 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile, foc
Version Club : 34 809, 10 F ttc
Version Compétition :
37 021 F ttc
Coque nue : 25 000 F
Coque aménagée : 29 400 F ttc

Options
Génois : 1 200 F ttc
Spi : 1 280 F ttc
Grand luxe : 2 998,80 F ttc
Accastillage à billes :
2 117 F ttc



Challenger Micro



Microsal



First 18

JOUËT 550

Architecte :
Jean Berret

Constructeur :
Yachting-France,
B.P. 60, 33260 La Teste. Tél.
(56) 66.51.74

Dimensions
Longueur hors tout : 5,95 m
Maitre-bau : 2,35 m
Tirant d'eau : 0,27-1,10 m
Déplacement : 580 kg
Lest :
fixe : 80 kg
quille : 85 kg

Voilure
Grand-voile : 10,10 m²
Génois : 8,40 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile
foc : 31 470 F ttc

Options
% accastillage
langon de spi : 3 060 F ttc
atelas de cambine : 1 870 F ttc
Inois medium : 1 017 F ttc
tandeliers et filières :
1 F ttc
saillage : 467 F ttc

KELT 5,50

Architecte :
Gilles Ollier

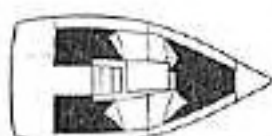
Constructeur :
Kelt Marine,
Zone nautique du Prat, 56000
Vannes. Tél. (97) 54.17.89

Dimensions
Longueur hors tout : 5,97 m
Maitre-bau : 2,40 m
Tirant d'eau :
• dériveur : 0,30-1,10 m
• quillard : 0,75 m
Déplacement : 550 kg
Lest :
• dériveur : 105 kg
• quillard : 150 kg
Nombre de couchettes : 4

Voilure
Grand-voile : 10,50 m²
Génois : 7,90 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile, foc
Quillard : 32 200 F ttc
Dériveur : 34 800 F ttc
Quillard + budget :
26 980 F ttc
Dériveur + budget :
29 580 F ttc

Options
Génois : 1 100 F ttc
Spi : 1 000 F ttc
Bloc cuisine : 720 F ttc
Béquilles télescopiques
(quillard) : 600 F ttc
Balcon arrière : 690 F ttc
Grément de spi : 400 F ttc

MICROSAIL

Architecte :
Gary Mull

Constructeur :
Construction nautique Jean-
neou, 85500 Les Herbiers. Tél.
(51) 91.06.10

Dimensions
Longueur hors tout : 5,50 m
Maitre-bau : 2,45 m
Tirant d'eau : 0,20-1,10 m
Déplacement : 600 kg environ
Lest : 230 kg environ
Nombre de couchettes : 4

Voilure
Grand-voile : 11,86 m²
Foc : 6,64 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile
et foc standard : 29 800 F ttc ;
Late : 36 250 F ttc ; Régate :
31 830 F ttc

Options
Spi : 1 397 F ttc
Grément de spi : 865 F ttc
Balcon : 318 F ttc

NEPTUNE 5,50

Architecte :
Jacques Fauvois

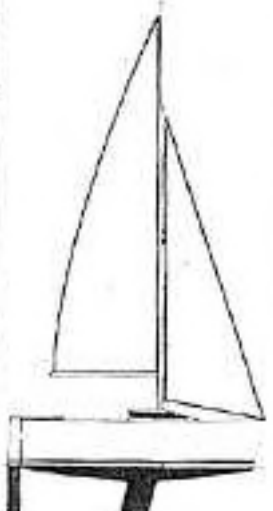
Constructeur :
SMAP Neptune SA,
R.N. 100, Domazan, 30390
Aramon. Tél. (66) 37.06.83

Dimensions
Longueur hors tout : 5,50 m
Maitre-bau : 2,45 m
Tirant d'eau : 0,30-1,10 m
Déplacement : 500 kg
Lest plomb : 150 kg
Nombre de couchettes : 4

Voilure
Grand-voile : 12 m²
Génois : 6,50 m²
Spi : (IOR et Micro Cup)
18,50 m²

Prix,
complet avec grand-voile et
génois medium : 31 967,80 F
ttc

Options
Spi et accastillage de spi :
3 030,60 F ttc
Génois léger : 736,70 F ttc
Changement couleur gel-coat
bande décor sur coque :
424 F ttc
Sangles de rappel : 572,40 F ttc

SPECULATION

Architecte :
Phil Morrison

Constructeur :
Wood Boats (Angleterre)

Importateur :
Boutique-Diffusion,
26 rue du Colonel-Gillon, 92120
Montrouge. Tél. 657.33.06

Dimensions
Longueur hors tout : 5,50 m
Maitre-bau : 2,45 m
Tirant d'eau : 0,30-1,10 m
Déplacement : 480 kg
Lest : 250 kg
Nombre de couchettes : 2-4

Voilure
Grand-voile : 12,50 m²
Génois : 6 m²
Spi : 18,50 m²

Prix,
complet sans voile :
59 000 F ttc

Options
Kits : coque nue, fond polyester,
coque-pont contre-plaqué
à monter : 29 350 F ttc ; coque
finie, aménagements et ac-
castillage à monter :
40 230 F ttc
Génois : 2 800 F ttc
Spi : 2 040 F ttc

CE QU'ILS EN ONT PENSÉ



CHALLENGER MICRO

Si le Challenger Micro n'est pas un bateau de course, et ne prétend pas l'être, il n'en reste pas moins vrai que dans les conditions rencontrées au cours de cet essai il a démontré de réelles possibilités de vitesse à toutes les allures. A preuve ses performances à la Micro Cup 1980, qu'il a remportée dans la catégorie « croiseur-côtier ». Le Challenger Micro est astucieusement conçu : l'intérieur est clair, confortable. Une bonne proposition. E.B.

EDEL 2

L'Edel 2 est le seul des neuf micros qui entre par hasard dans la jauge. C'est aussi le doyen d'une flotte qui, depuis quelques années, n'a cessé de progresser au plan des performances. Plus conçu pour la petite croisière que pour la régate, l'Edel 2 va proportionnellement moins vite aujourd'hui qu'hier. Vous apprécierez la qualité d'une

construction faite pour durer et les astuces d'emménagements. P.J.S.

FIRST 18

Dans le soleil du petit temps, mon First 18, le nez bien chargé, se comporte à ma satisfaction : cap correct, vitesse raisonnable. Sous spi, le bateau accélère à la façon d'un dériveur léger. Des performances à la voile, un confort très attirant, une maniabilité sans pareille, le First 18 est susceptible d'intéresser les amateurs de balade en eaux peu profondes. G.M.

GEM

Bénéficiant d'une large diffusion en Angleterre, le rapide Gem est devenu une série assez active qui organise son propre championnat. Malgré quelques erreurs de conception, le Gem est un micro très attrayant en tant que bateau de régate. Sensible aux réglages, vivant dans les airs légers, il sera le bateau idéal pour les régatiers venus du dériveur

Après un essai bien rempli, ils ont posé pour la photo de groupe : 1. Emmanuel Allary ; 2. Luc Le Vaillant ; 3. Alain Desroche ; 4. Gilles Mallet ; 5. Dominique Bellis ; 6. Gilles Morin-Raget ; 7. Eric Basset ; 8. Dominique Baron ; 9. Daniel Nattet.

et qui veulent goûter aux plaisirs du cabotage. G.M.R.

JOUËT 550

Il y a de quoi s'amuser avec un Jouët. Ça se manœuvre du bout des doigts, et c'est docile comme tout ! Devancé par quelques bêtes de course plus affûtées, le Jouët 550 est sensible au déplacement de poids. Et il ne faut pas trop se laisser aller... sur l'arrière du cockpit. Sans rêver à de grandes croisières, l'on pourrait espérer à l'intérieur quelques aménagements simples qui faciliteraient le camping côtier. E.A.

KELT 5,50

Aux avant-postes de la première Micro Cup, le Microkelt assagi a donné naissance à la famille Kelt 5,50. Le pont très dégagé, le grand cockpit, l'intérieur

spacieux bien qu'austère, en font un bon petit bateau (homologué en 4^e catégorie) pour flâner de criques en ports et nous font oublier quelques défauts. Le Kelt 5,50 « micro-cupper » a su devenir « micro-campeur » : les nouveaux venus à la mer y trouveront leur compte. D.B.

MICROSAIL

Le Microsail séduit d'emblée par son esthétique — carène harmonieuse traduisant une recherche de vitesse — et la qualité de sa finition extérieure, de son accastillage. A ces titres, l'on n'est pas déçu : le Microsail est extrêmement rapide. Il est vrai que nous disposions de la version régate, affûtée et simplifiée. La croisière ? Le caractère rudimentaire de ses emménagements tend à appauvrir le Microsail à un day-boot. A.D.

NEPTUNE 5,50

Calculé pour la Micro Cup, le Neptune 5,50 est un dériveur intégral qui comblera un équipage voulant aller vite. Les amateurs de croisière apprécieront comme moi son design résolument moderne et ses lignes très pures ! Et le Neptune 5,50 est certainement l'un des micros les plus rapides malgré son déplacement assez important. Son prix est, également, des plus compétitifs. D.B.

SPECULATION

Le Spéculation est un redoutable marcheur à toutes les allures. Il a une classe « au-dessus », ses performances à la Micro Cup en témoignent. Dans sa version complète, ce micro de luxe convaincra les régatiers mordus de bricolage qui n'auront pas peur de monter le kit de cette « bombinette » anglaise. Un accastillage simplifié ne nuitait en rien aux performances, tout en épargnant les bourses. Non régatier, s'abstenir ! L.L.V.

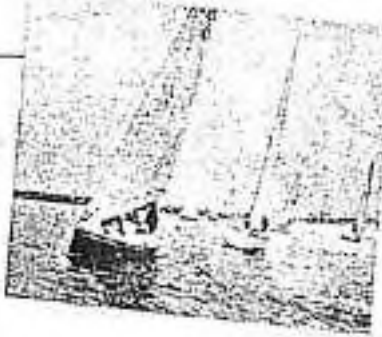
Qui l'eut cru ? Le courant est sensible, et chacun s'y laisse piéger à son tour. Bientôt deux groupes principaux se forment, dans lesquels la bataille fait rage : les bateaux bâbord défilent à raser le safran des prioritaires, pour mieux s'assurer l'avantage à la prochaine croisée des chemins.

Le Speculation Dogs of War sort à son avantage de ce près indécis. Oh ! de très peu. Le Microsaïl pousse son étrave sur son tableau arrière largement ouvert. Encore deux minutes et voilà le Gem, qui presse le Neptune 5,50, suivi de près par le Challenger Micro. Le second groupe a difficilement négocié le courant, et le Jouté 550, le First 18, le Kelt 5,50, l'Edel 2 dans cet ordre, virent à leur tour la bouée du vent mouillée devant la plage du Grau-du-Roi.

Dans le premier largue qui suit, les bateaux de tête sont trop proches les uns des autres pour résister au plaisir de l'attaque, de la défense, du jeu de la régatée. Un court tacking-match oppose Speculation et Microsaïl, le second cherchant bientôt à passer sous le vent. Le Neptune attaque le Gem sans relâche, au vent, sous le vent, au vent... jusqu'à ce que, tiré par son grand spi, il prenne l'avantage. Mais ces rivalités sont coûteuses en ce sens que, derrière, le groupe plus dispersé des poursuivants peut faire force de voile vers la bouée de l'empannage sans se détruire de la route la plus courte. Le résultat ne se fait pas attendre : ce sont les Kelt 5,50 et First 18 qui réalisent d'assez loin la meilleure performance sur ce largue, et il s'avère que les Jouté 550 et Edel 2 ont « tourné » dans les temps des pré-supposés meilleurs !

Le second largue est moins bataillé, plus limpide. Le Speculation y prend une courte avance sur le Microsaïl, les Challenger Micro et Neptune 5,50 « avalent » le Gem, qui avait finalement réussi à contenir à l'empannage l'attaque du Neptune 5,50. Derrière ces meilleurs « performers » au largue, les « inséparables », le First 18, Jouté 550 et Kelt 5,50, réalisent un temps comparable à celui du Gem (voir le tableau page 164). L'Edel 2, qui avait jusque-là réussi à s'atteler au dernier wagon, laisse s'enfuir le navire dans la distance.

Au près ! Ce sera le dernier bord de cette manche, car sur l'eau aux effets de mercure le vent se fait énu. Où pointer l'étrave, à droite, à gauche ? Le Speculation contrôle implicitement le Microsaïl, tous deux rant de courts bords sur la ligne droite entre les deux marques. Vetoïre nette, mais pas écrasante, le Speculation devant le Microsaïl. Mais arrive, tout gaillard, le Gem qui



n tiré un parti brillant de ce dernier près, et le Challenger Micro : tous deux ont dépassé le Neptune 5,50 qui a eu l'infortune de choisir le côté droit du plan d'eau quand la régatée se jouait à gauche. Les siamois First 18 et Jouté 550 terminent très exactement ensemble, sur la même ligne à l'issue d'un près époustouflant. Un souffle, et voici le Kelt 5,50 qui a marché comme un express. C'est fini pour la régatée, les vedettes de l'école de voile du Port-Camargue reprennent les bouées, l'Edel 2 ne pourra pas boucler son parcours !

La question vous brûle les lèvres : au strict plan des performances, quel est le meilleur de ces micros, et comment se situent-ils les uns par rapport aux autres ?

Deux groupes se distinguent assez aisément, d'une part, celui que forment Speculation, Microsaïl, Gem, Challenger Micro, Neptune 5,50 ; d'autre part, celui composé des First 18, Jouté 550, Kelt 5,50 ; l'Edel 2 constitue à lui seul une catégorie séparée.

Au près, le plus performant est certainement le Speculation. Toutefois, le Microsaïl standard régatée qui lui donnait la chasse lui cède fort peu. Immédiatement derrière ce duo, le Gem était fortement attaqué par un Neptune 5,50 incisif. Les performances au près du Challenger Micro le situent au niveau du Neptune 5,50. Suivent, dans un ordre serré, le Jouté 550, le First 18, le Kelt 5,50. Reste l'Edel 2 qui, malheureusement, parvient difficilement à tenir le rythme disco des autres micros.

Aux allures portantes, sous spi, l'échelonnement des performances reste sensiblement le même. A quelques nuances près : le Gem peut connaître de sérieuses baisses de régime, alors qu'au contraire les Kelt 5,50, First 18 et Jouté 550 s'avèrent très vivants et bien proches des meilleurs.

Ce bilan tiré, nous sommes restés une journée encore avec les micros. Car si les résultats qu'obtiennent ces bateaux opposés en régatée ont leur importance, il n'est naturellement pas possible de les juger sur ce seul plan. Ont-ils du coffre... dans le cockpit ? Peut-on danser... sur le pont ? Disposer d'un certain confort... dans les aménagements ? C'est ce que je vous invite à découvrir à partir de la page 166. □

CONCLUSION

Tout bien pesé, quel micro choisir ? Le moment est venu de reprendre toutes ces lignes, ces données, ces chiffres, ces photos, ces impressions, et de faire une révision enivrante avant de décrocher le téléphone de l'heureux constructeur assez habile pour avoir conçu le produit dont vous rêviez, et que voilà, et que voilà : votre micro. Par ordre alphabétique toujours.

Le Challenger Micro ? Il est à l'aise sur l'eau face à ses pairs. Pont, cockpit, intérieur, il obtient 27 points, ce qui le situe en seconde position : pas mal ! Insubmersible, il est homologué en 4^e catégorie et fait l'économie d'une survie. C'est aussi le moins cher de tous. Quel brillant tableau !

L'Edel 2, s'il ne joue plus les filles des petits airs, réalise grâce à sa conception et ses aménagements un score de 22 points ; le soin apporté à la réalisation des contremoulages intérieurs, aux yeux des amateurs, n'a pas de prix.

Le First 18 ? Des accélérations dans certains bords de nos régates témoignent du potentiel de vitesse du First 18, à la réputation établie dans la brise. Avec 27 points au crédit des chapitres pont-cockpit-intérieur, il obtient le meilleur score, un avantage qu'il fait aussi payer chèrement.

Performant, mais 8^e au classement pont-cockpit-intérieur, le Gem, au prix justifié par ses possibilités, est disponible en kit à divers stades de finition : attrayant pour les régatiers.

Jouté 550 et Kelt 5,50 ne se sont guère quittés de tout l'essai, joutant à quasi-égalité en vitesse, 4^e ex aequo (23 points) à l'examen des pont-cockpit-intérieur, affichant pratiquement le même prix.
Le Kelt 5,50 (homologué en 4^e catégorie)
a une version « budget »
et des options peu onéreuses.

Le Microsaïl ? Sur l'eau, il va vite, très vite. Pont-cockpit-intérieur : il est 3^e avec 23 points. Prix : seul le Challenger Micro fait mieux. Séduisant, mon cher Watson !

Le Neptune 5,50 ne traîne pas en route, comme nous l'avons constaté dans nos régates. Pont-cockpit-intérieur ? C'est honnête, comme le prix auquel le Neptune 5,50 est proposé.

Le Speculation... ce micro dernière vague est incontestablement rapide. Non moins incontestablement, il apparaîtra difficilement habitable au plaisancier. Seul le fon de course alignera les livres sterling requises pour en devenir le propriétaire. Même s'il retroussé ses manches pour finir lui-même une coque proposée à divers stades de finition.

Voilà, maintenant vous avez tout entendu. Pour finir, je me permettrai un conseil : rapprochez-vous du micro... □