



Trois bateaux rapides, de performances proches au portant; de gauche à droite, Jouët 550, Microsail et Gem.

# A LA BARRE DE GEM, JOUET 550 ET MICROSAIL

Une même taille, mais trois approches bien différentes du croiseur côtier minimum; l'accent est mis selon les cas sur le confort intérieur, l'agrément du cockpit ou encore les capacités régatières du bateau.

Avec ces trois micros, il y en a vraiment pour tous les goûts, du plus sportif au plus confortable ! Que demande-t-on en fait à un micro : vivre à bord à deux ou trois pendant quinze jours de vacances ? Faire des ballades d'une journée à partir d'une base fixe en ne se servant de l'intérieur que comme abri temporaire ? Faire beaucoup de régates à un bon niveau ?

Ou encore un compromis entre toutes ces options ? Autant d'éléments qui inciteront chacun à préférer l'un ou l'autre des trois 5,50 m que nous examinons ici.

Plan de voilure.

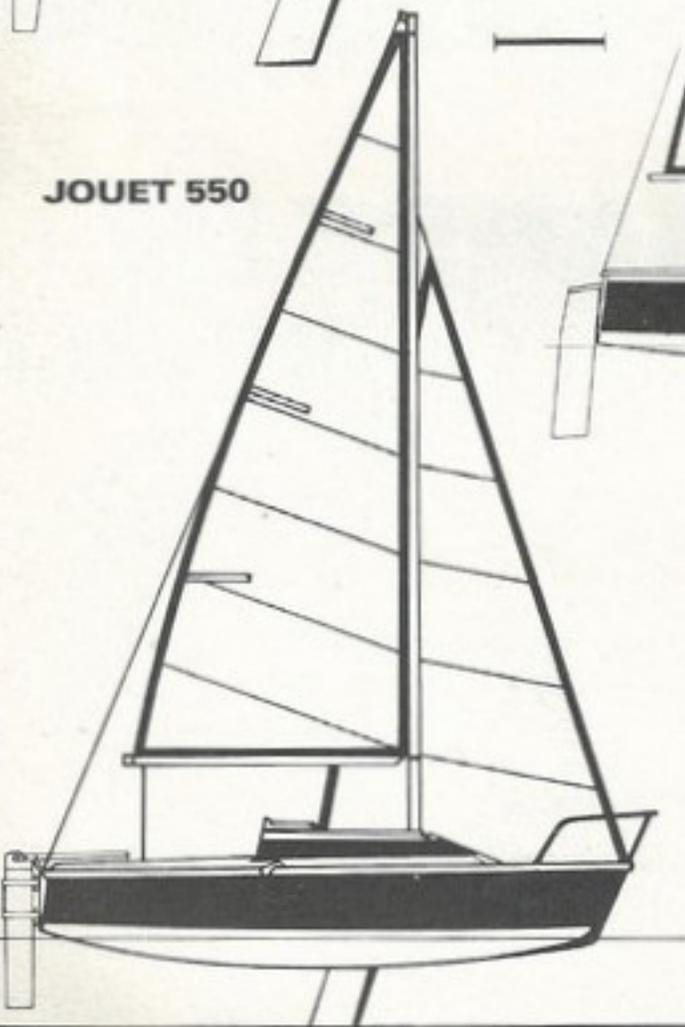
**MICROSAIL**



**GEM**



**JOUET 550**



## A LA BARRE DE GEM, JOUËT 550 ET MICROSAIL

Le dernier Salon nautique voyait la sortie d'un nouveau micro-cupper de grande série : le Microsail des chantiers Jeanneau. Le plus grand chantier européen faisait aussi son apparition sur un marché du 5,50 m déjà bien fourni en modèles variés. Belle occasion pour essayer simultanément cette nouvelle unité et deux bateaux qui ont déjà bien « tourné » pendant la saison précédente, le Gem britannique et le Jouët 550 de Yachting France. Une flotte très internationale donc, puisque Microsail a été dessiné par l'architecte américain Gary Mull et que Gem est construit en Grande-Bretagne par Mike Parry sur un plan de Rob Humphreys, le Jouët 550 de Jean Berret restant le seul micro 100 % français du lot.

### Des bateaux sans tirant d'eau

#### GEM

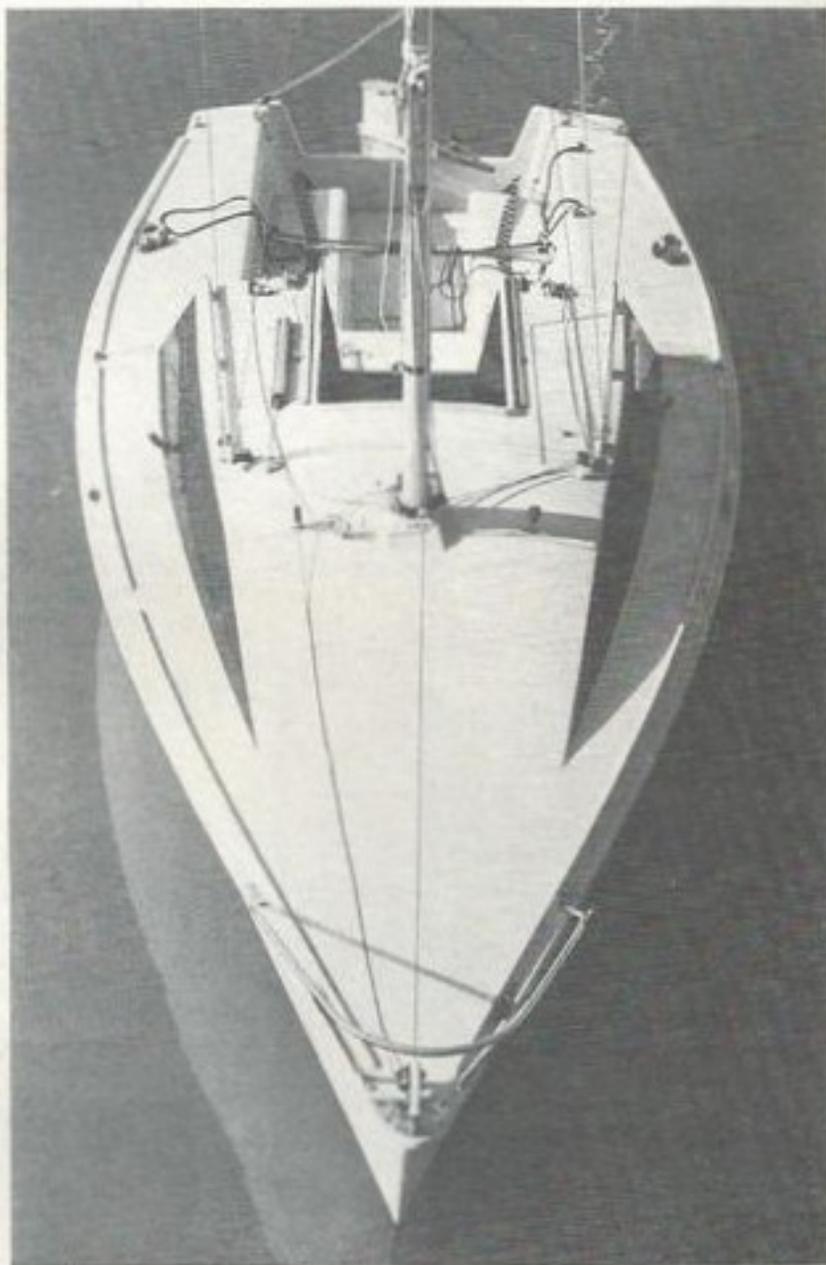
Au moment de son lancement en 1978, le Gem fut le premier bateau de série à être conçu spécialement dans l'esprit « voilier habitable de régates ». Rob Humphreys a dessiné une carène pour la course et y a posé un ensemble pont-cockpit raisonnable : mieux adapté au rappel et à la manœuvre que les bateaux de série du moment, sans pour autant être aussi extrême et dépouillé qu'un prototype. Une esthétique réussie a assuré le succès commercial du Gem outre-Manche. Les résultats ont été à la hauteur des espérances ; premier bateau de série à la Micro Cup 79, deuxième à la Micro 80. Fidèle à sa logique de micro sportif, le Gem a été le premier bateau à se doter d'une association de classe et d'un règlement de série précis régissant ses régates.

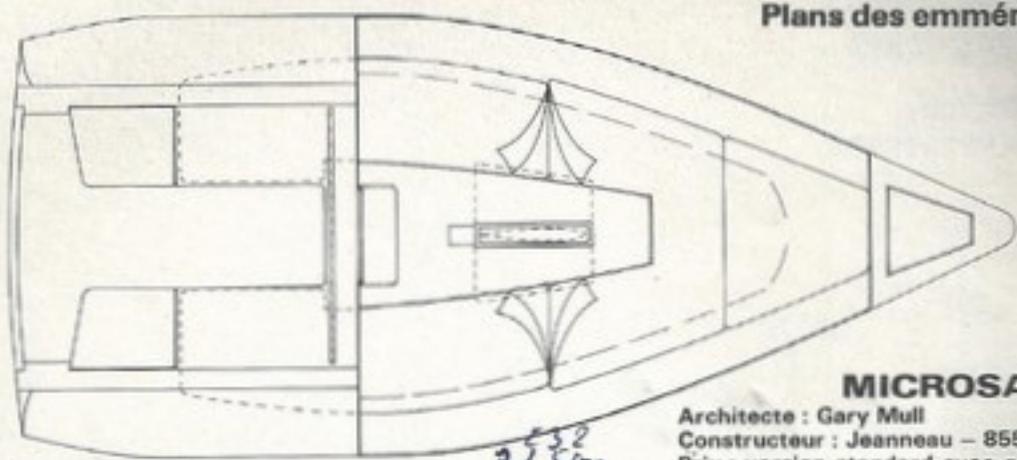
La coque et le pont sont construits en sandwich polyester-balsa et le Gem est la seule unité de série à être au poids minimum autorisé par la jauge micro : à peine plus de 500 kg à la balance. L'architecte a choisi la solution du quillard avec lest rétractable pour l'échouage ou la mise sur remorque. L'aileron de lest en fonte coulisse verticalement dans le puits en polyester. Le relevage et la descente se font au moyen d'un tire-fort installé sous le rouf. Un axe permet de bloquer la quille en position haute ou basse.



*Gem, Jouët 550 et Microsail s'alignent pour un bord de près dans la brise.*

*Deux taquets à l'avant et deux à l'arrière pour l'amarrage du Gem ; une ferrure d'étrave peu adaptée au mouillage.*



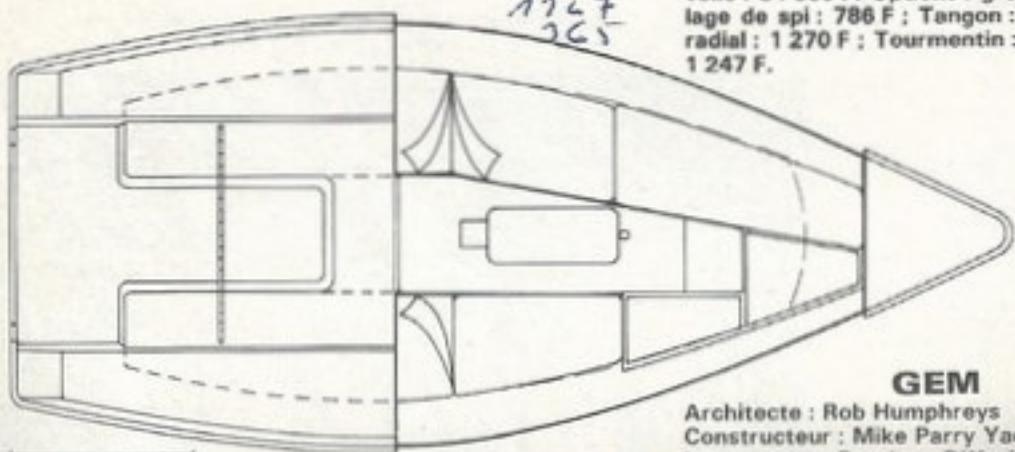


**MICROSAIL**

Architecte : Gary Mull  
 Constructeur : Jeanneau - 85500 Les Herbiers  
 Prix : version standard avec grand-voile et foc : 27 850 F. Version croisière, avec grand-voile et foc, matelas, vaigrage sur bordé et plafond, bloc cuisine, table, 2 balcons arrière inox, chandeliers avec filières, barre d'écoute de grand-voile : 34 500 F. Options : gréement et accastillage de spi : 786 F ; Tangon : 259 F ; Spinnaker radial : 1 270 F ; Tourmentin : 365 F ; Foc N° 2 : 1 247 F.

38427

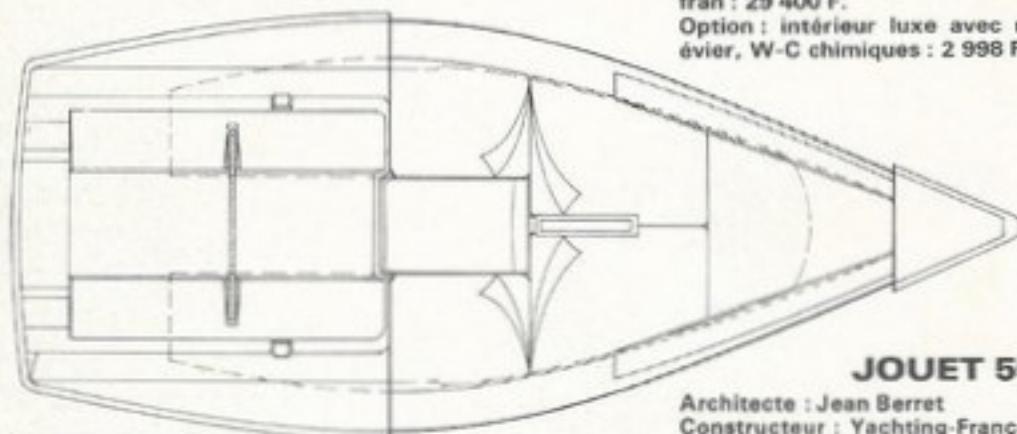
532  
 34500  
 786  
 259  
 1870  
 1247  
 365



**GEM**

Architecte : Rob Humphreys  
 Constructeur : Mike Parry Yachts (GB)  
 Importateur : Boatique Diffusion - 26 rue du Colonel Gillon - 92120 Montrouge  
 Prix : - Version Club avec tangon, grand-voile et foc : 34 809 F.  
 - Version Club compétition avec mât rétroint, barre d'écoute, accastillage très complet, sans voiles : 35 773 F.  
 - Coque nue aménagée avec hublots et cadènes de haubans fixés, quille relevable, tirefort et safran : 29 400 F.  
 Option : intérieur luxe avec matelas, réchaud, évier, W-C chimiques : 2 998 F.

87850  
 786  
 259  
 1270  
 365  
 1247  
 31777



**JOUET 550**

Architecte : Jean Berret  
 Constructeur : Yachting-France - BP 60 - Parc Industriel - 33260 La Teste-de-Buch  
 Prix : avec grand-voile et foc de route, barre d'écoute : 31 360 F.  
 Options : matelas : 1 212 F ; chandeliers et filières : 771 F ; gréement et accastillage de Spi : 1 541 F ; tangon : 520 F ; Spinnaker : 1 541 F ; Génois : 836 F ; Tourmentin : 616 F.

## A LA BARRE DE GEM, JOUËT 550 ET MICROSAIL

Toujours à propos de l'échouage, la lame de safran en bois est mobile verticalement à travers une ferrure en inox. L'ensemble de la réalisation n'appelle guère de critique sur le plan de la solidité, et le fonctionnement des pièces mobiles se révèle sans surprise.

### JOUËT 550

La démarche est ici différente, le Jouët se définissant davantage comme un croiseur côtier rapide que comme un monotype habitable de régate. Destiné à la grande série, le 550 se devait d'être un peu moins typé. Cela se traduit par une plus grande largeur de flottaison, un cockpit moins « régate » et un intérieur plus soigné et confortable. Toujours assez ronde mais plus volumineuse sur l'arrière, la carène n'a plus rien à voir avec celle du Cap Baba, le précédent micro de Jean Berret. La coque est en stratifié de polyester tandis que le pont est en sandwich balsa. Le lest est réparti dans le fond du bateau (80 kg) et dans la quille relevable en fonte (85 kg). Cette dernière, de type sabre, se relève au moyen d'un treuil. Au-dessus du puits, un rail faisant office d'épontille de mât la guide pendant le relevage. Un axe permet le blocage en position basse. Comme pour le Gem, il s'agit d'une quille que l'on ne doit pas remonter sous voiles, mais uniquement au mouillage ou pour le transport routier. Le safran « sabre en bois » coulisse — avec un peu trop de jeu — dans des ferrures en inox.

Pas de contremoulages intérieurs, les emménagements étant entièrement réalisés en bois. Comme il sied à un bateau destiné à une large clientèle, le plan de voilure reste de hauteur modérée. L'échantillonnage sérieux de la coque doit laisser le propriétaire à l'abri de tout souci, même dans le cas d'échouages fréquents. Le reste de la construction est digne de confiance.

### MICROSAIL

Une silhouette qui sort franchement de l'ordinaire pour ce plan qui nous vient — était-il d'ailleurs nécessaire d'aller le chercher si loin? — d'outre-Atlantique. La carène, presque parfaitement plate, se termine sur l'arrière par un



*Ferrure d'étrave astucieuse et taquet en aluminium sur l'étrave du Jouët 550.*

*Un des points forts du Jouët : un passage facile dans le clapot.*



## A LA BARRE DE GEM, JOUET 550 ET MICROSAIL

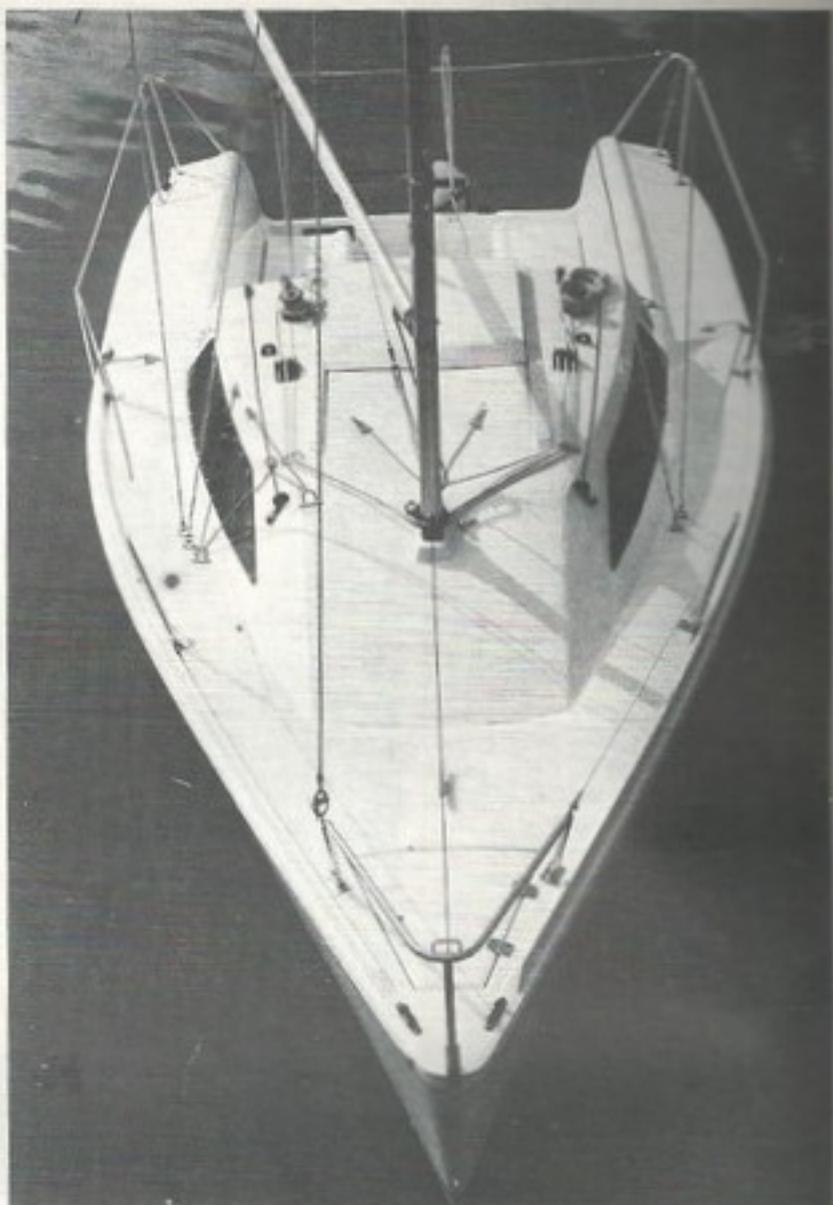
tableau impressionnant profitant, à peu de chose près, de la largeur maximum du bateau. La conséquence en est bien sûr un volume de cockpit sans égal. Autre conséquence logique : une forte largeur de flottaison qui détermine certes une importante surface mouillée, mais aussi une très bonne stabilité initiale. La construction est en stratifié de polyester avec pont en sandwich. La quasi-totalité du lest (230 kg) est stratifiée dans les fonds, la dérive sabre ayant juste le poids nécessaire pour descendre facilement. Sa manipulation se fait à l'aide d'un simple palan fixé sous le rouf. Un axe passant au travers du puits autorise le blocage de la dérive en position basse. Une éponille tubulaire en inox soutient l'emplanture du mât. Ce dernier est plus élancé que la moyenne, la répartition de surface entre grand-voile et foc étant optimisée par rapport à la règle micro : plus de 65 % de la surface totale pour la seule grand-voile. On peut également remarquer le poids du lest, plus important que la moyenne. Ce surcroît de lest permet en fait de compenser le faible creux du Microsail qui détermine un centre de gravité peu profond.

Là encore on ne trouve aucun contremoulage intérieur, les supports de couchettes étant tous réalisés en contreplaqué. Pas de souplesse ni sur le pont ni sur la coque ; l'échantillonnage et l'assemblage sont sérieux.

### Un confort sur le pont un peu sportif

#### GEM

La relative étroitesse du tableau arrière et le choix de deux niveaux de banquettes ont déterminé un cockpit qui manque d'espace libre pour l'utilisation en promenade. Du fait de la largeur du plat-bord supérieur, la banquette intérieure est en effet assez étroite, de même que l'écartement entre les deux banquettes. Cette caractéristique était accentuée sur notre bateau d'essai par la grande barre d'écoute — d'ailleurs très efficace — qui coupait le cockpit en deux, compliquant davantage la circulation. En résumé, un cockpit très bien adapté à un équi-



*La forme en coin caractéristique du Microsail.  
Duel au large serré entre Gem et Microsail.*



page un peu sportif qui s'installera principalement sur le plat-bord au vent, pratiquant un rappel efficace et même confortable les pieds dans les sangles; en revanche, il satisfera moins un utilisateur plus tranquille qui trouvera sa partie intérieure bien exigüe et encombrée. De bonne largeur, les passavants autorisent un passage facile vers l'avant, d'autant plus qu'ils sont ceinturés d'un cale-pied moulé. Pas de coffre de cockpit ni de baille à mouillage.

Il y a peu à dire sur l'accastillage du bateau, celui-ci dépendant généralement du propriétaire. Étant donné la destination du bateau, les clients achètent le plus souvent leur bateau nu et l'accastillent eux-mêmes. Notre bateau d'essai, par exemple, était équipé d'un accastillage complet et sophistiqué comprenant entre autres boîtes à palans pour l'étrépage du foc, tangon automatique etc. Le balcon avant est standard, mais il n'y a pas de filières prévues; celles-ci sont en effet incompatibles avec un rappel correct dans les sangles.

Il ne faut pas oublier que sur des voiliers si légers, le poids de l'équipage joue un rôle primordial et qu'un rappel efficace améliore les performances du bateau et permet de repousser les limites de la réduction de voilure.

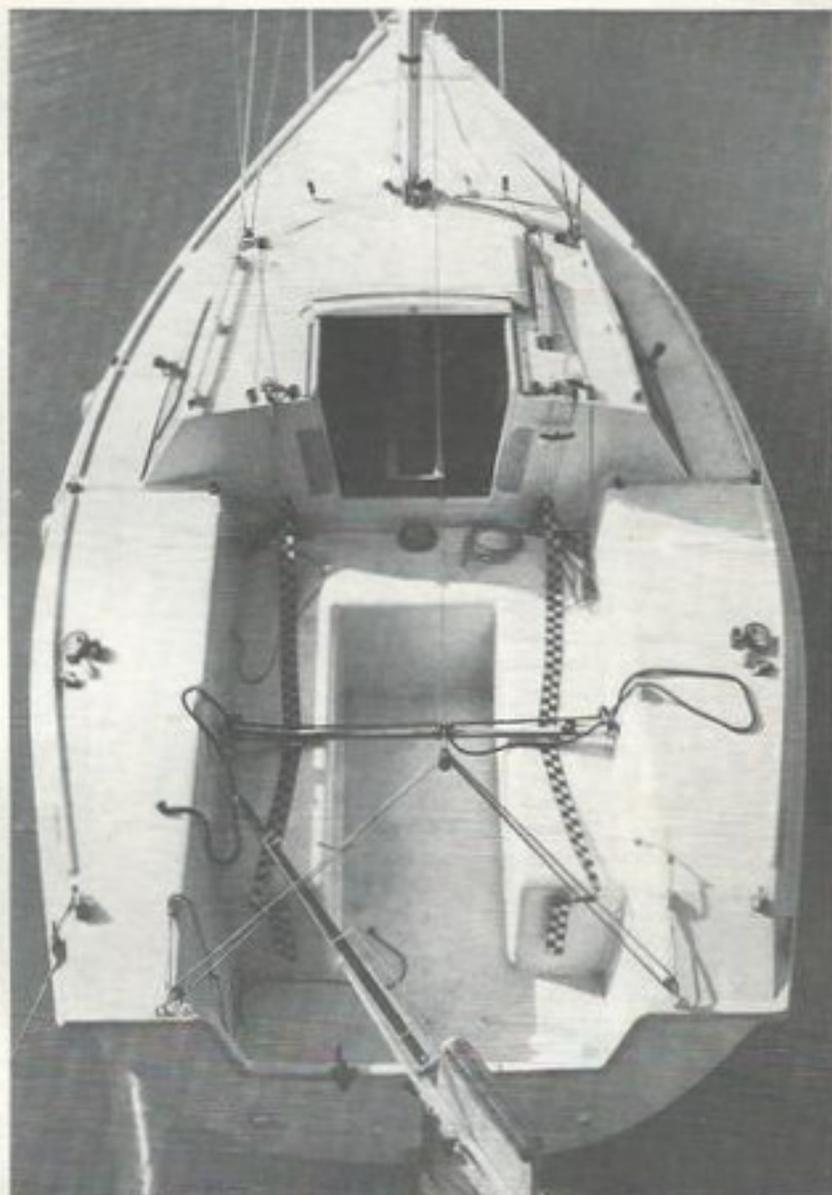
Le système de safran relevable est rationnel: une molette assure son blocage à n'importe quelle position, mais la barre reste fixe. Grément élané avec barres de flèche poussantes et patacas réglable au rappel sur les deux bords.

## JOUËT 550

Le pont du Jouët ressemble beaucoup à une miniature de gros bateau avec son rouf allongé et ses passavants continus, de l'étrave au cockpit. Bon point donc pour la circulation vers l'avant, encore facilitée par le haut cale-pied moulé qui fait presque office de pavois à proximité de l'étrave. La plage avant est plane et pratique pour les rares manœuvres que réclame un bateau de cette taille.

Bon point également pour le cockpit, long et doté de banquettes bien dessinées et confortables. Légèrement incurvés, les plats-bords offrent également de bonnes places assises pour l'équipage qui veut faire un meilleur rappel. Dans ce cas, il serait préférable de disposer de filières ou de sangles de rappel pour être correctement assuré dans la brise.

L'accastillage est suffisant et



*Le cockpit du Gem: un bel accastillage, mais une partie centrale étroite.  
La remontée sur remorque comme la mise à l'eau de tels bateaux, ici le Gem,  
s'effectuent facilement par une seule personne.*



## A LA BARRE DE GEM, JOUËT 550 ET MICROSAIL

bien placé : retour des manœuvres à l'arrière du rouf avec un winch pour l'étauage de la drisse de génois ; chariots avec rails pour les écoutes de génois, winches d'écoutes et barre d'écoute de grand-voile en standard. Attention à ne pas s'adosser brutalement contre les taquets d'écoute de foc, encastrés dans l'hiloire, mais toujours un peu agressifs. Large échancrure renforcée dans le tableau pour le moteur hors-bord ; pas de coffre de cockpit ni de baille à mouillage. Le jeu du safran relevable dans sa ferrure pourrait être facilement résolu par de simples cales. La barre pivote, ce qui est bien agréable pour dégager le cockpit au mouillage ou simplement pour adapter sa hauteur au goût du barreur.

Le capot de descente surélevé est coulissant. La platine supportant le pied de mât reçoit les poulies de renvoi ; celles qui sont utilisées pour le retour des drisses mériteraient d'être d'une qualité supérieure, le modèle monté actuellement est en effet trop faible. Notons que la partie arrière du cockpit laisse un espace suffisant pour caser le radeau de survie, bien que cet emplacement ne soit pas idéal pour la répartition des poids à bord.

Les barres de flèches sont légèrement poussantes, et le pataras se règle d'un côté par un palan fixé sur une extrémité de la patte d'oie.

### MICROSAIL

La largeur a du bon ! Profitant de son bau maximum qui se prolonge presque jusqu'au tableau arrière, le Microsail met à la disposition de son équipage un cockpit réellement exceptionnel par ses dimensions. La largeur entre banquettes est importante et les banquettes elles-mêmes sont de tailles. Comme les larges plats-bords qui les surmontent, elles sont de forme anatomique et fort confortables. Avec sa large ouverture dans le tableau et son décrochement arrière, voilà un cockpit qui ne déplairait pas à un amateur de pêche. En plus de cet espace particulièrement agréable pour la promenade, un autre avantage : la totalité de l'équipage peut s'asseoir confortablement au vent sur toute la longueur du cockpit, participant ainsi activement au rap-



*Banquettes bien dessinées et long cockpit pour le Jouët 550.*

*Bon comportement du Jouët dans le petit temps.*



pel sans pour autant faire de l'acrobatie. Et ce avec d'autant plus de sécurité que le constructeur fournit filières et balcons arrière dans la version croisière du bateau. Larges passavants et bons cale-pied moulés confirment cette bonne impression sur l'avant du Microsail. Une main courante de chaque côté du rouf ne serait toutefois pas superflue.

On trouve deux coffres verrouillables dans le cockpit et une baille à mouillage à l'avant. Inutile de dire que l'installation d'une ancre dans cette dernière aurait sans aucun doute des conséquences néfastes sur le comportement de cette étrave fine dans le clapot.

Le safran relevable utilise le même principe que celui du Gem, avec un bon ajustage, mais il n'y a pas de blocage en position intermédiaire; la barre reste fixe. Bonne position de l'accastillage avec toutes les manœuvres revenant sur le rouf. A noter la belle ferrure de pied de mât avec réas de retour incorporés. La barre d'écoute n'existe que dans la version croisière. Le foc à faible recouvrement se borde très à l'intérieur dans des filoirs placés sur le rouf. L'antidérapant, incorporé directement au moulage, est efficace.

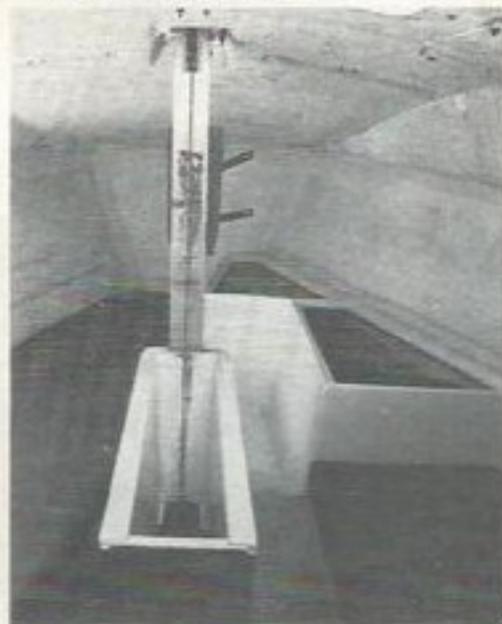
Le gréement comporte des barres de flèches poussantes et un pataras réglable par palan sur l'extrémité de la patte d'oie.



*Un morceau de choix du Microsail : son grand cockpit dont bien des bateaux plus gros pourraient envier le confort.*

*L'intérieur du Gem dans sa version la plus dépouillée, deux grands coffres à l'avant.*

*La quille du Gem en position relevée avec son système de relevage à leviers.*



## A l'intérieur : plus qu'un abri simple

### GEM

Le constructeur n'a visiblement pas cherché à présenter un intérieur à la décoration raffinée, mais plutôt des emménagements les plus simples possibles, sans éléments fragiles. Cet objectif a été intelligemment atteint en réalisant tous les supports de couchettes et les équipets en stratifié. On trouve ainsi trois couchettes avec de grands équipets et d'importants coffres sur l'avant. L'ensemble manque de chaleur, mais ne risque pas en tout cas de se détériorer à l'usage.

Un reproche à faire à cet intérieur : d'un volume sensiblement égal à celui des autres micros, il se révèle cependant moins habitable. Cela est dû essentiellement à la plus faible largeur de flottaison qui raccourcit l'espace entre couchettes et à l'encombrement du puits de dérive placé près de la descente. Ce type d'emménagements correspond en définitive assez bien à

## A LA BARRE DE GEM, JOUET 550 ET MICROSAIL

l'esprit du bateau, plus régates que croisière familiale.

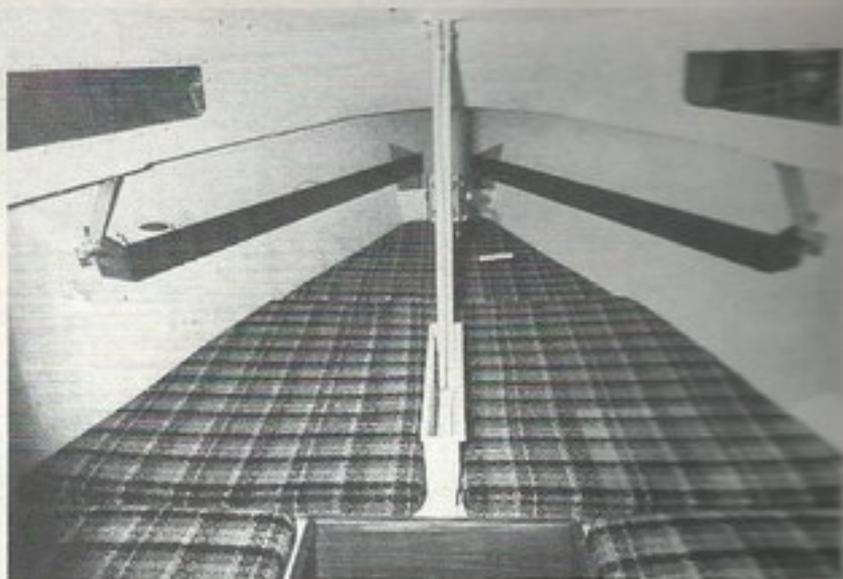
### JOUET 550

C'est l'un des points forts du bateau: un intérieur réussi aussi bien sur le plan de l'habitabilité que de la décoration. Toute l'entrée de la cabine est dégagée, grâce à la position avancée du puits de dérive. On profite ainsi d'une belle surface de plancher — un vrai plancher en bois — avec une bonne longueur de banquettes disponible pour s'asseoir.

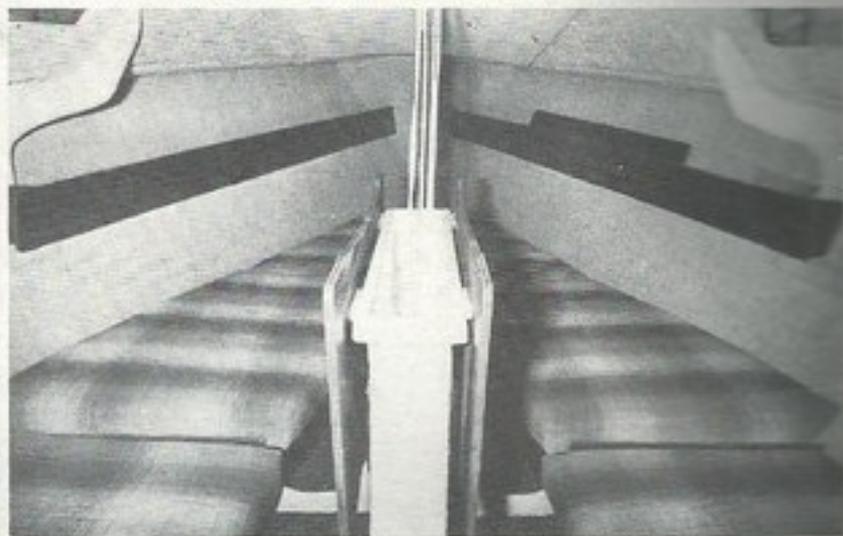
La couchette double avant est évidemment coupée par le puits de dérive et on peut regretter que l'encombrante manivelle du treuil de quille doive rester à poste. Les couchettes en contreplaqué recèlent quatre coffres et les 370 litres de mousse de flottabilité sont répartis entre l'avant et l'arrière. L'intérieur du rouf est recouvert de gelcoat tandis que la coque reçoit en guise de vaigrage un revêtement collé de type velours. Deux longs équipets en bois bordent le « carré »; l'ensemble est esthétiquement réussi. Un aérateur permanent est placé sur l'avant du rouf. La position assise est confortable, mais les matelas sont en option. Le grand espace libre sous le cockpit peut recevoir du matériel, voire loger le moteur hors-bord. Tous les boulons sont recouverts d'un capuchon en caoutchouc.

### MICROSAIL

Beaucoup de volume à l'intérieur de ce Microsail; et des couchettes curieusement placées sur deux niveaux. Pour une raison bien simple: la finesse de l'avant a contraint à rehausser un peu les deux couchettes avant par rapport à celles de l'arrière pour leur donner suffisamment de largeur. Les quatre couchettes sont confortables mais la position assise au ras du sol ne sera peut-être pas appréciée de tous... surtout qu'elle se marie mal avec la situation élevée de l'ingénieuse table pliante. Cette dernière entoure le puits de dérive avec ses deux pans rabattables maintenus solidement en position repas par deux arceaux en inox. Comme on s'en doute, il sera plus agréable de prendre ses repas dérive basse afin que celle-ci ne sépare pas les convives en deux clans...



*Finition soignée et confortables places assises à l'intérieur du Jouet.*



*La version croisière du Microsail avec vaigrage et matelas.*

*La quille relevable du Jouet: un système fiable au fonctionnement agréable, mais une manivelle encombrante.*



*La boucle d'accrochage du palan devant être raccourcie pour permettre de bien rentrer la dérive.*



Le bateau est disponible en deux versions : standard ou croisière. Cette dernière comprend tout l'équipement intérieur : table, matelas, vaigrage en tissu, bloc cuisine coulissant sous le cockpit et moquette par terre. Dans la version économique, tous ces éléments disparaissent à l'exception de la moquette. Les passionnés de régate préféreront sans doute cette dernière version, ne serait-ce que pour le gain de poids. Deux longs équipets en bois complètent ces aménagements sur l'avant.

### Trois voiliers rapides et amusants

Sans faire pour autant un véritable comparatif — qui réclame des conditions d'égalité rigoureuses que l'on ne peut guère trouver que dans des circonstances telles que nos « épreuves-Bateaux » —, nous avons pu effectuer plusieurs sorties avec les trois bateaux ensemble et recueillir d'intéressantes informations sur leurs possibilités. La comparaison est d'autant plus malaisée qu'il s'agit là de programmes différents ; si le Jouët 550 et le Microsail visent sensiblement le même « créneau », le Gem relève lui d'un tout autre esprit et ne s'adresse pas à la même clientèle.

Quoi qu'il en soit, un fait paraît certain à l'issue de ces navigations : nous avons affaire à trois bateaux qui « marchent » et les différences de vitesse dans tous les cas restent très faibles. Si faibles que le facteur humain peut souvent suffire à inverser les écarts. En bref, il n'y a que dans le cas d'un équipage réellement motivé pour régater sérieusement que le choix d'un bateau plus « pointu » au potentiel supérieur se justifie. Dans tous les autres cas, le voilier théoriquement moins performant apportera autant de satisfaction à son barreur et à son équipage, et pourra même se faire une belle réputation dans les courses locales pour peu qu'il soit mené par une bonne équipe le connaissant à fond.

Dans toutes les conditions de notre essai, brise et petit temps, nous avons trouvé trois voiliers sensibles, amusants à la voile et suffisamment proches en performances pour se bagarrer en régate... même si le Gem avait tendance à se trouver plus souvent en tête. Bornons-nous à citer les traits les plus caractéristiques du comportement de chaque unité.



*Venir à la plage et s'échouer droit, un agrément important sur ces dériveurs intégraux.*

### GEM

Rapide et vivant dans toutes les conditions, le Gem a tout de même ses allures de prédilection : c'est dans le petit temps qu'il sera sans doute le mieux armé en compétition pour battre ses meilleurs adversaires. Il s'accommodera bien également de la grosse brise, mais semble moins compétitif — à un haut niveau de compétition, s'entend — dans le vent moyen.

La taille impressionnante du safran a pour conséquence de rendre la barre lourde ; à partir du vent médium, le barreur doit en effet fournir une bonne dépense physique pour contrôler son bateau. Cette grande surface de safran se ressent aussi dans les virements de bord où le barreur doit prendre soin de ne pas donner un angle de barre trop important, sous peine de ne

pouvoir redresser en fin de virement et de voir le bateau abattre en grand sur l'autre amure. Sensible au poids, le Gem est capable de changer de vitesse au près par simple déplacement d'équipier ; un équipage bien centré dans le bateau fera dans ces conditions le trou par rapport à des équipiers trop reculés. Sous spi dans la brise, nous avons pu vérifier l'aptitude du bateau à partir en survitesse ; avec quelques coups de barre bien placés, comme en dériveur, ce sont à chaque vague 10 à 20 mètres gagnés sur le bateau voisin.

L'aptitude à porter la voile est directement proportionnelle au potentiel de rappel de l'équipage : le bateau, par exemple, se tiendra facilement au largue serré sous spi avec bon vent et trois équipiers au rappel, alors que la tâche du barreur sera moins facile avec seulement deux personnes à bord. Il faut se rappeler qu'un bateau comme celui-ci n'est pas fait pour gîter et que, si l'on ne peut assurer un rappel suffisant, mieux vaut réduire la toile que de laisser la carène prendre 30° de gîte. Le système de tangon automatique se révèle bien adapté sur un voilier de cette taille. Voici, en résumé, un bateau performant et sûr, mais qui ne laissera guère de répit à son barreur.

Comme le Jouët 550 et le Microsail, le Gem se manœuvre facilement dans un port sous grand-voile seule ; de toute façon, l'utilisateur ne manque pas de moyens pour se déhaler facilement : godille, pagaie, mouvement de balancier et bien sûr petit moteur hors-bord. Un essai de sortie de l'eau sur plan incliné avec mise sur remorque nous a montré la facilité d'une telle opération — avec du matériel adapté —, même par une personne seule.

*Le rappel joue beaucoup dans les performances au près.*



# Eléments de comparaison

Caractéristiques	GEM	JOUET 5,50	MICROSAIL
Longueur de la coque .....	5,50 m	5,50 m	5,50 m
Longueur de flottaison (L) .....	5,20 m	5,00 m	5,15 m
Bau maximum .....	2,33 m	2,25 m	2,45 m
Bau flottaison .....	1,76 m	1,77 m	1,95 m
Franc-bord avant .....	0,77 m	0,71 m	0,82 m
Franc-bord milieu .....	0,65 m	0,67 m	0,70 m
Tirant d'eau dérive haute .....	0,27 m	0,29 m	0,25 m
Tirant d'eau maximum .....	1,03 m	1,12 m	1,15 m
Tirant d'air .....	9,05 m	8,70 m	8,50 m
Déplacement en charge (D) .....	900 kg	1 000 kg	950 kg
Poids en ordre de marche .....	560 kg	660 kg	610 kg
Poids du lest .....	—	80 kg	230 kg
Nature du lest .....	—	fonte	fonte
Poids de la dérive .....	150 kg	85 kg	15 kg
Nature de la dérive .....	fonte	fonte	stratifié
Hauteur sous barrots .....	1,31 m	1,20 m	1,30 m
Largeur entre couchettes .....	0,53 m	0,50 m	0,65 m
Largeur moyenne des passavants .....	0,25 m	0,25 m	0,32 m
Catégorie de navigation .....	5 <sup>e</sup> en cours	5 <sup>e</sup> -N° 1628-3/4	5 <sup>e</sup> -N° 1808-3/4
Jauge en douane (tonneaux) .....	—	2,34	2,47
Jauge I.O.R. (pieds) .....	—	—	—
Surface du triangle AV (1) .....	6,45 m <sup>2</sup>	5,80 m <sup>2</sup>	5,84 m <sup>2</sup>
Surface maximum du génois (2) .....	7,66 m <sup>2</sup>	8,37 m <sup>2</sup>	6,64 m <sup>2</sup>
Surface du foc n° 1 .....	5,06 m <sup>2</sup>	5,70 m <sup>2</sup>	4,64 m <sup>2</sup>
Surface de la grand-voile (3) .....	10,40 m <sup>2</sup>	10,13 m <sup>2</sup>	11,86 m <sup>2</sup>
Surface maximum (2 + 3) (V) .....	18,06 m <sup>2</sup>	18,50 m <sup>2</sup>	18,50 m <sup>2</sup>
Surface pour la jauge (1 + 3) (v) .....	16,85 m <sup>2</sup>	15,93 m <sup>2</sup>	17,70 m <sup>2</sup>
Surface du maître couple immergé en charge (B) .....	0,32 m <sup>2</sup>	0,36 m <sup>2</sup>	0,35 m <sup>2</sup>
Surface de dérive : coque seule .....	0,97 m <sup>2</sup>	1,06 m <sup>2</sup>	0,92 m <sup>2</sup>
aileron .....	—	—	—
dérive .....	0,45 m <sup>2</sup>	0,37 m <sup>2</sup>	0,54 m <sup>2</sup>
aileron AR .....	—	—	—
safran .....	0,26 m <sup>2</sup>	0,19 m <sup>2</sup>	0,26 m <sup>2</sup>
Surface totale .....	1,68 m <sup>2</sup>	1,62 m <sup>2</sup>	1,72 m <sup>2</sup>
Surface mouillée totale (M) .....	8,03 m <sup>2</sup>	7,80 m <sup>2</sup>	8,92 m <sup>2</sup>
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport milieu de la flottaison (en % de L) .....	CD .. 8,7 CC... 1,0	5,8 5,3	8,5 8,2
Ecart entre CV et CD en % de L .....	16,0	14,0	18,0
<b>Coefficients</b>	<b>GEM</b>	<b>JOUET 5,50</b>	<b>MICROSAIL</b>
Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$ .....	2,25	2,37	2,07
Vitesse moyenne $\frac{V}{B}$ .....	52,65	44,25	50,57
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$ .....	0,54	0,56	0,51
Raideur à la toile 15° .....	4,8	4,6	5,5
30° .....	7,1	7,0	7,3
<b>(Pour toutes explications sur ces chiffres se reporter au n° 260, page 249.)</b>			

# A LA BARRE DE GEM, JOUËT 550 ET MICROSAIL

## JOUËT 550

Il paraît très à l'aise dans le petit temps où il donne l'impression de marcher tout seul, même sans que l'équipage soit très attentif à la répartition des poids. Il va de soi qu'un petit effort de l'équipage — avancement des poids, gîte — peut encore améliorer ce résultat. Sa capacité à faire du cap au près avec de la brise et du clapot nous a également paru intéressante. Dans ces conditions, le Jouët passait facilement dans un clapot abrupt, sans se freiner malgré un cap très serré. Son point fort en régate sera sans doute le près dans la plupart des conditions de vent. Le bateau se montre raide à la toile et la barre reste toujours agréable. Le palan de patacas permet une bonne adaptation de la voile en cintrant le mât, et l'ensemble des réglages est bien placé. Un détail : on trouve à l'intérieur du Jouët une notice d'utilisation décrivant l'ensemble de l'équipage de bord et donnant en même temps des conseils pour le réglage et l'entretien du bateau.

Comme nous avons pu l'expérimenter, le bateau échoue droit, sans béquilles, sans aucun problème; une caractéristique qui est d'ailleurs à l'image de son comportement général : un bateau franc et sans histoires.

## MICROSAIL

On rêve de portant dans la brise avec un tel bateau ! Sa voûte large et plate donne en effet au Microsail une stabilité exceptionnelle dans ces conditions ; il ne roule pas et se contrôle toujours aisément à la barre. Comme on le voit, le spi dans ce temps n'a plus rien d'un exploit. Au près, si l'on pouvait s'inquiéter de l'impressionnante dissymétrie de la carène, on s'aperçoit à l'usage que le bateau peut très bien s'en accommoder. L'étrave, très fine, taille fort bien sa route dans le clapot et la règle d'or sera seulement de ne pas laisser gîter (ne pas dépasser 20° environ) ; une forte gîte rend en effet le bateau nettement ardent, tout en faisant chuter la vitesse. Cet objectif de garder la carène à plat n'est d'ailleurs pas difficile à réaliser ; la grande largeur donne en effet une bonne stabilité de forme tandis que le confort des



De belles « moustaches » sur le Microsail qui trouve là son allure favorite.

plats-bords de cockpit autorise l'équipage le moins sportif à faire un rappel efficace sans effort.

Microsail a ainsi fait preuve de très bonnes performances au près par temps médium. Pour marcher au mieux dans le petit temps, il demandera un certain tour de main à son équipage qui devra alors au contraire le faire gîter et dégager la voûte pour effacer cette importante surface mouillée. Il n'est pas superflu de souligner encore une fois l'agrément en mer de ce grand cockpit.

Avec ses fonds rigoureusement plats, Microsail peut se vanter d'avoir le plus faible tirant d'eau dérivé relevée, ce qui procure l'aisance que l'on devine pour l'échouage.

## Conclusion

Le micro vu par trois constructeurs différents : un programme plus régatier avec le Gem — ce qui n'exclut d'ailleurs pas d'autres utilisations —, un objectif plus « côtier » avec le Jouët 550 et le Microsail ; ce qui n'empêche pas ces deux derniers de présenter des visages bien différents permettant à l'acheteur de faire intervenir dans son choix non seulement des arguments pratiques, mais aussi son goût personnel. La décision sera souvent conséquence d'un coup de foudre pour l'un ou l'autre, à moins qu'elle ne se prenne tout simplement feuille d'inventaire en main, en additionnant les options...

Olivier LE CARRER ■

Dans le petit temps, mieux vaut dégager la large voûte du Microsail. On remarque le safran étroit et bien profilé qui peut coulisser dans sa cage.

