

UN PETIT CROISEUR SPORTIF

# LE MIDJET 73



Dessiné il y a cinq ans maintenant par George Auzépy-Brenneur, le « Midjet » n'est pas véritablement une nouveauté ; néanmoins, son caractère d'avant-garde dans le style du croiseur minimum et quelques nouveautés apportées dernièrement à sa réalisation nous ont incité à en reprendre la barre lors de plusieurs sorties au large de Port-Camargue.

Encore connu de certains mais maintenant ignoré des nouvelles générations de plaisanciers, le Corsaire présentait à sa création vers les années 50 un esprit nouveau dont le Midjet constitue l'une des plus valables interprétations récentes. 5,80 m, c'est en effet bien grand pour un dériveur mais ce n'est pas considérable pour un yacht habitable destiné à l'initiation au large ou encore à la croisière diurne.

Au programme déjà éclectique du Corsaire d'antan, le Midjet a ajouté en raison des multiples progrès techniques de la construction navale, d'autres caractéristiques qui ont déjà séduit plus de deux centaines de propriétaires.

Consacré à ses débuts plus particulièrement à la simple plaisance, le Midjet est couramment engagé en course par certains équipages et il a, dans sa classe, remporté l'an passé une victoire dans la Semaine de La Rochelle.

Ce bateau qui s'exprime en raison de son poids léger plus particulièrement dans le petit temps demeure, comme nous avons pu le constater lors de notre reprise d'essai, très sûr et docile dans le vent où il sait tout à la fois supporter les audaces des régatiers les plus déterminés et les erreurs des débutants.

## CONCEPTION

À l'inverse de bateaux parfois beaucoup plus grands qui sont

dessinés, en ce qui concerne leurs lignes d'eau, comme des dériveurs, c'est-à-dire avec des formes plutôt plates et tendues, le Midjet a lui l'apparence d'un croiseur classique presque pincé dans la zone d'étrave et arrondi ensuite à mesure que l'on gagne l'arrière. Ce choix de volume, impliquant pour un même déplacement une surface mouillée réduite, a en plus l'avantage de donner à la construction plastique une solidité accrue.

Rond dessous, le Midjet conserve à peu de choses près des formes aussi rondes sur le dessus avec l'ensemble pont-roof-cockpit donnant une correcte hauteur sous barrot en cabine et un pont assez large.

Les passavants proprement dits ont, en raison de la pente, un rôle secondaire et les déplacements d'équipage se font directement sur le pont roof continu, les pieds et mains pouvant se caler le long de mains courantes en bois dépassant l'avant du mât.

## UN BATEAU FACILE A VIVRE

Avec un déplacement général (pour la version à quille) atteignant, équipement compris, la tonne, le Midjet est facilement transportable sur remorque et la plus légère des grues portuaires peut le charger. Le mâtage ne pose pas de problèmes insurmontables à trois des quatre équipiers constituant l'équipage théorique maximum du bateau.

On peut, bien sûr, aller au-delà dans certains cas mais deux équipiers peuvent parfaitement maîtriser aussi en toutes circonstances le Midjet.

En grande partie contre-moulée, la cabine intérieure est aménagée simplement en fonction du programme de base du bateau. C'est-à-dire avec 4 couchettes placées en opposition de chaque côté et se terminant sous les

bancs du cockpit pour les deux d'arrière. Un w.-c. optionnel peut être installé entre les deux avant, le reste des volumes étant surtout consacré au rangement avec des équipets nombreux et vastes.

Le rôle de « Day Cruiser » est nettement affirmé dans le Midjet qui facilitera même la minicroisière dans la mesure où elle s'effectue avec une bonne couverture météo. De par ses formes, il peut en effet supporter, en cas de surprise, de fortes mers, mais dans ces conditions le confort de l'équipage risque de ne pas être garanti très longtemps.

## ACCASTILLAGE - EQUIPEMENT

À l'exception du gréement de spi, l'ensemble des manœuvres courantes est prévu d'origine avec winches et avale-tout monté sur un long rail d'écoute de foc ; tout cela est fixé soit sur les passavants soit sur le cockpit ce qui laisse donc les hiloires dégagées. À notre avis, et pour un Midjet utilisé en version day-cruiser, l'équipage aura intérêt, par beau temps, à installer un système de fixation rapide permettant de larguer la filière au niveau du cockpit. Avec un léger angle de gîte, l'hiloire peut ainsi se transformer en un confortable siège dans la mesure où les pieds sont calés sous une sangle située au bord du banc. Le cockpit autovideur est rendu assez confortable par l'inclinaison des parois de l'hiloire, les bancs étant garnis d'un caillebotis. Chaumards inox à l'avant, taquets multiples, dames de nage et puits à chaîne ouvrant près de l'étrave font aussi partie de l'inventaire ; l'accès à la cabine étant doublement assuré à l'arrière par un panneau coulissant en plastique et en avant du mât par un panneau Goiot transparent très apprécié pour l'aération.

L'éclairage donné par ce panneau et les quatre hublots latéraux est par ailleurs bien amélioré avec l'adoption de couleurs claires pour les contremoulages intérieurs.

## NOUVEAU GREEMENT

Dans sa version 73, le Midjet est livré (ainsi que la plupart des productions « La Prairie ») avec un gréement Elvström. Les amateurs de régate trouveront ainsi un mât correspondant à leurs besoins et les simples promeneurs pourront profiter d'un matériel solide et d'une parfaite finition tant en ce qui concerne le mât lui-même que les équipements complets avec lequel il est livré. Pour un bateau de cette taille, on a préféré à juste titre les bandes de ris à la bôme à rouleau et le contrôle du mât selon le vent est valablement obtenu par un pataras quatre brins. Seul point important, ce pataras devrait être garanti dans sa course maximum par un câble acier pouvant s'avérer très utile en cas de rupture éventuelle du bout de réglage.

Plusieurs sorties effectuées d'une part à force 6 avec un équipage de haute compétition et ensuite par temps bien plus léger, en compagnie de quelques « Pénélope » de rencontre, nous ont permis de reprendre avec satisfaction la mesure de ce Midjet 73.

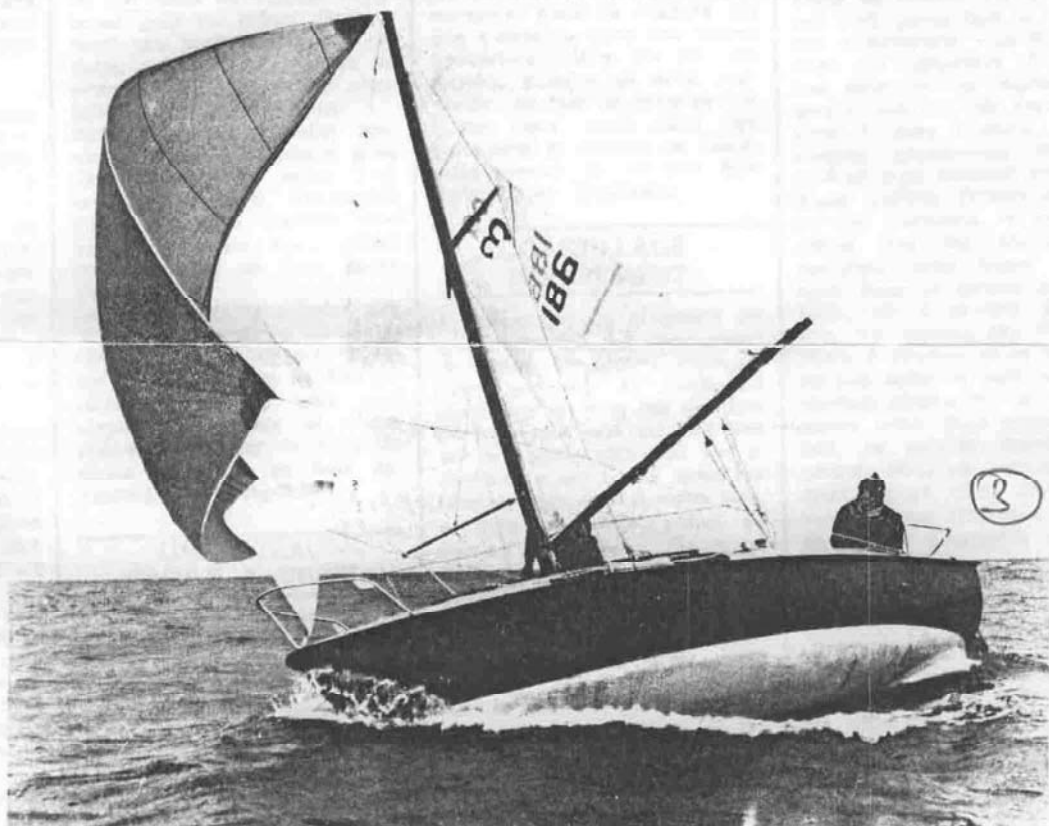
Le croiseur y trouvera, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, un certain nombre d'améliorations de détail issues de la double expérience des constructeurs et régatiers ; l'amateur pourra, lui, exploiter toutes les possibilités de cette carène de minicroiseur avec un gréement et une voilure profitant directement des progrès de la technique de pointe des dériveurs de haute compétition.

François RICHARD.

(photos de l'auteur)

## FICHE TECHNIQUE

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| Longueur :    | 5,80 m               |
| Largeur :     | 2,27 m               |
| Long. flot. : | 5,10 m               |
| T.E. :        | 1,20 m               |
| Poids :       | 650 kg               |
| Lest :        | 250 kg               |
| GV :          | 11,90 m <sup>2</sup> |
| Foc :         | 8,10 m <sup>2</sup>  |
| Génois :      | 10,70 m <sup>2</sup> |
| Prix :        | 20 300 F             |



1. L'étrave, assez forte au-dessus de la flottaison, se pince en dessous; on distingue le panneau ouvrant du puits à chaîne.

2. L'agencement de pont est ici bien visible, le patacas est fixé de part et d'autre du gouvernail suspendu sur le tableau.

3. Par force 6, sous spi, le Midjet demande une certaine vigilance de la part du barreur qui connaît les joies du planing facilement.

4. Force 6 sous spi; le Midjet peut prendre de bons coups de gîte mais les erreurs des débutants seront toujours pardonnées et rattrapées par le bulb de 250 kg; on distingue le début de la quille et du petit aileron précédant le gouvernail.

5. On peut bien comprendre les capacités d'accueil du cockpit et la forme générale du pont-roof monobloc.

6. Pour les besoins de la manœuvre, l'équipier peut caler ses pieds sur les mains courantes.

