

Le Midjet ne demande qu'à courir et reste très facile à contrôler à la gîte.

*coup d'œil sur...*

le

# Midjet

DESSINÉ par Georges Auzépy-Brenneur pour Jean-Claude Arié, présenté pour la première fois au Salon 1968 et maintenant produit par La Prairie, le Midjet fait montre de quelques originalités intéressantes.

Nous l'avions remarqué (laissons à part le jaune moutarde choisi par le constructeur pour ses présentations) par ses superstructures particulières, sa carène de forme inhabituelle pour un bateau de cette taille et quelques dispositions des emménagements qui, sans être novatrices, n'avaient jamais été réunies sur un bateau à peine plus grand que le Corsaire, ce grand-père de tous les croiseurs côtiers.

Nous avons eu l'occasion de tester le Midjet par un très beau temps d'été et avons eu la chance

de rencontrer un large éventail de brises qui ont culminé vers la force 5.

Avant d'aller plus loin, il convient d'ajouter que le Midjet a été dessiné, outre son programme de croisière côtière, pour courir en temps réel, comme les 15, 18 et 22 pieds, dans une série de 13 pieds de rating dans la jauge actuelle. Le gigantisme physique et financier de ces classes supérieures a, en effet, démontré la nécessité de créer quelque chose de plus abordable dans le même esprit.

Il existe deux versions du Midjet, l'une avec une lourde dérive manœuvrée par un treuil, l'autre à quille avec un tirant d'eau de 0,90 m ; c'est de cette dernière que nous allons parler.

La carène du Midjet rappelle plus les 18 pieds

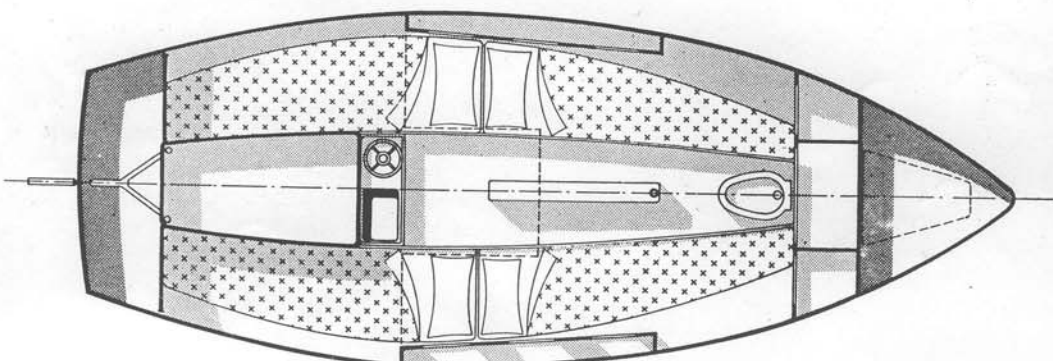
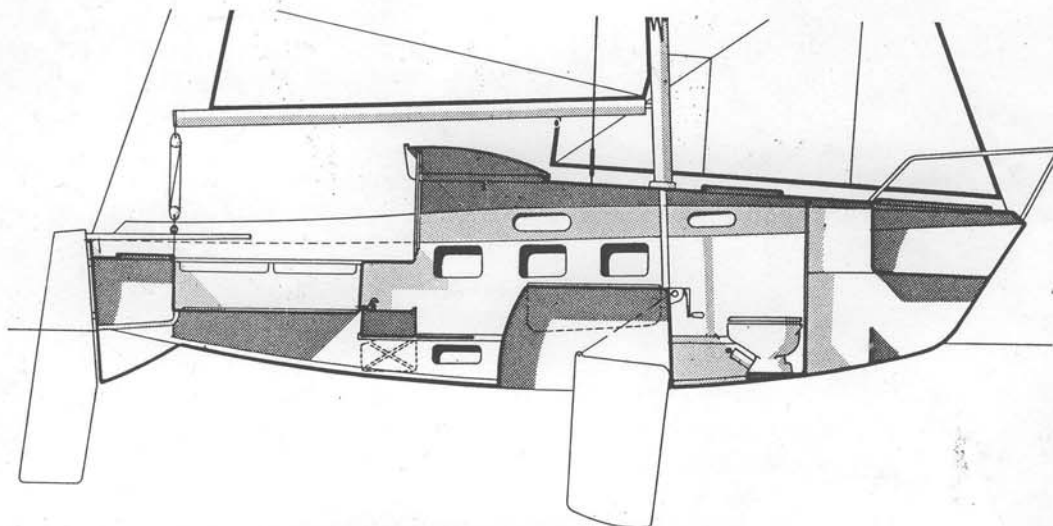




actuels que le canot ou le dériveur dont paraissent s'inspirer ses congénères. Quand on en fait un tour rapide, elle paraît extraordinairement ronde, dépourvue de hanches, d'épaules et de bouchain. Même l'étrave a perdu son acuité habituelle. Il faut regarder mieux pour s'apercevoir que les lignes d'eau sont belles avec des entrées presque pincées, que la flottaison n'est pas tellement large qu'avec des appendices réduits, la surface mouillée est très modeste et que le Midjet trouvera une sérieuse réserve de stabilité dans l'épanouissement latéral de la coque avant d'immerger son liston.

Les superstructures sont traitées de façon originale et esthétiquement très réussie. Selon une formule assez répandue sur les bateaux scandinaves le pont à teugue est relié à la coque par une hiloire très inclinée courant sur toute la longueur du bateau et dans laquelle sont découpés les hublots. L'arête séparant le pont proprement dit de l'hiloire est soulignée par un cale-pied.

Ce « pont » est découpé à l'avant par l'accès à une soute à mouillage autovideuse, en avant du mât par un capot Goïot, puis par un capot-cassette de descente. Le dessus de l'hiloire de cockpit se prolonge sur le pont en une nervure entourant la descente et destinée à canaliser les embruns vers l'extérieur. Les bancs de cockpit sont constitués d'un caillebotis horizontal reposant sur des caissons dont le dessus incliné vers l'intérieur assure une évacuation rapide de l'eau dans le cock-



## MIDJET

Architecte  
G. AUZÉPY-BRENNER

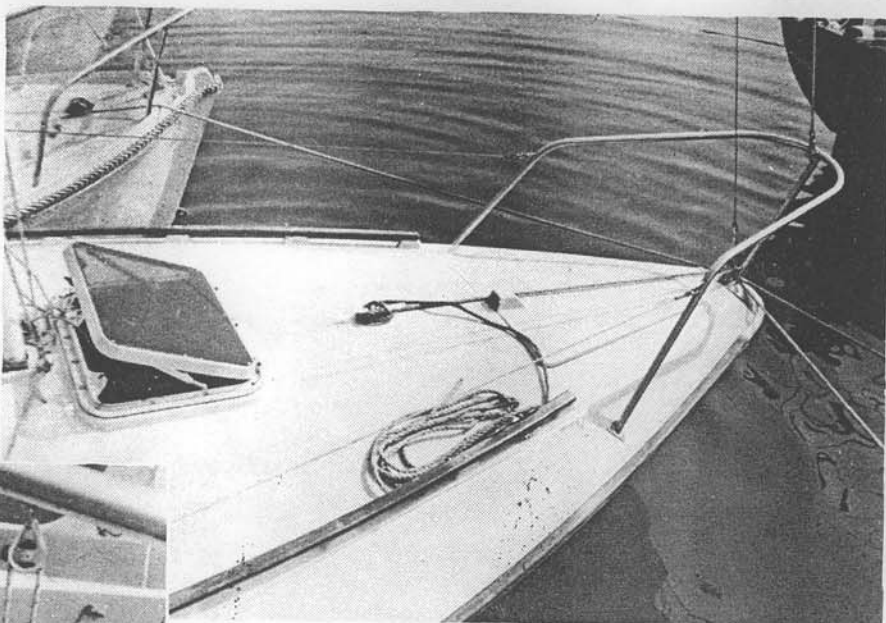
Long. ht. . . . .	5,80 m
Long. fl. . . . .	5,10 m
Bau max. . . . .	2,27 m
Tirant d'eau . . .	1,20
Poids . . . . .	650 kg
Lest . . . . .	250 kg
Grand'voile . . .	11,90 m <sup>2</sup>
Foc. . . . .	8,10
Génois . . . . .	10,70

Constructeur: Arié-La  
Prairie, 35, avenue de  
Montbron, 16-L'Isle-d'Espa-  
gnac. Prix hors taxes :

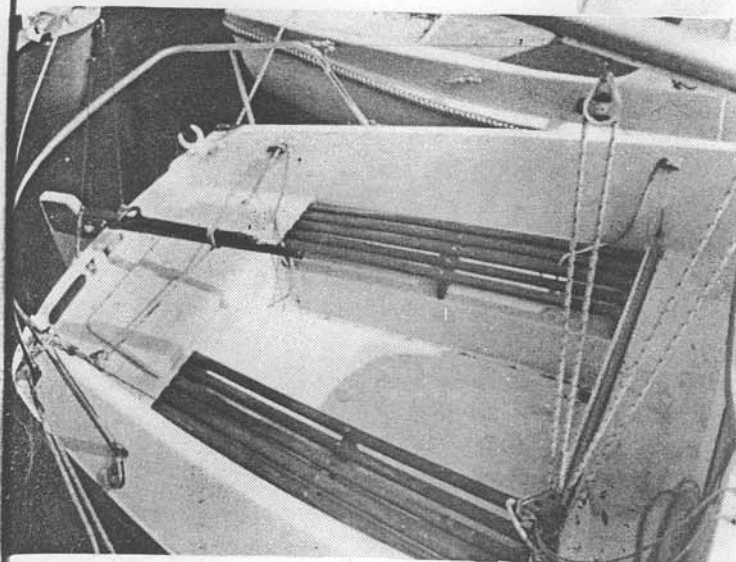
14 650 F



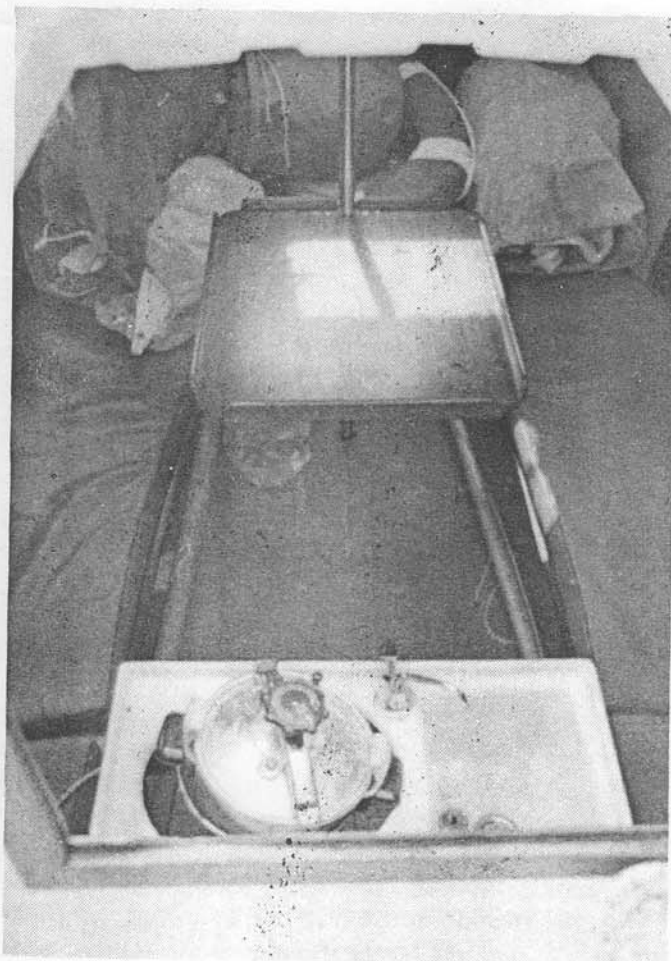
Le pontage avant est très dégagé ; sous le balcon, on remarque la soule à mouillage autovideuse. Le capot entrouvert mène à la cabine.



Les caissons inclinés du cockpit sont surmontés d'un caillebotis horizontal.



Dans la cabine, la table, coulissant le long de l'épontille, peut se coller au plafond.



pit. Celui-ci, bien sûr, est autovideur par deux conduits placés dans les angles avant.

A l'arrière, un coqueron, de niveau avec les bancs, laisse une hauteur de tableau suffisante pour y fixer un propulseur hors bord.

La construction de la coque paraît robuste, l'élément pont, par contre, est un peu flexible par endroits ; ils sont réunis sous un liston de bois qui coiffe les lèvres horizontales des deux éléments, le joint étant renforcé intérieurement par des bandes de tissu de verre. La quille en fonte est boulonnée à travers une surépaisseur de la coque où les écrous sont noyés, un petit aileron précède le gouvernail suspendu au tableau.

Le gréement est celui de sloop, l'étai montant aux 7/8 de la hauteur du mât en alliage léger, posé sur le pont et soutenu par une épontille.

Le gréement dormant, n'était le pataras terminé par un palan, est celui d'un dériveur. Un bas-hauban et un galhauban sur barre de flèche, tirant dans le même plan avec un peu de pied sur l'arrière, assurent, de chaque bord, la tenue transversale. La surface de voilure est très importante.

Les emménagements bénéficient grandement du pont à teugue, la cabine où l'on trouve une bonne hauteur assis est très spacieuse, claire et agréablement finie. Le pont construit en sandwich est contre-moulé. Sous le liston, la coque est cachée par les équipets qui la bordent ; entre deux, un flocage réussi confère une touche élégante.

De chaque bord, deux couchettes mises bout à bout (rangement dessous) dont une très engagée sous le banc de cockpit ; entre deux, rien au centre que l'épontille qui supporte le mât et sur laquelle une table coulissante peut se coller au plafond. Un tiroir cuisine se glisse sous le bridge deck, l'espace situé sous le cockpit étant réservé aux gaffes, aviron, tangon et moteur hors bord au repos. Un wc optionnel est prévu entre les pieds des couchettes avant devant une penderie et des équipets latéraux, qui vont jusqu'à la cloison du coffre à mouillage.



Photos La Noué-Bateaux

4  
Avec son pont à teugue, le Midjet se distingue des autres bateaux habitables.

Tout cela constitue, pour un bateau si petit, une « hôtellerie » très convenable permettant de vivre à bord à deux ou trois jeunes en de très agréables vacances et de coucher occasionnellement à quatre.

Au repos, à vide, le Midjet présente une assiette négative très prononcée. Il est possible d'utiliser le coqueron arrière et le rangement sous cockpit sans être obligé d'envoyer un équipier au pied du mât, ni de traîner le tableau dans l'eau ; nous l'avons vérifié avec beaucoup de plaisir.

Sous voiles, le bateau est très séduisant. Ses performances par petit temps sont remarquables. Sous génois et grand'voile il démarre comme un dériveur dont il a la maniabilité. Il prend vite un peu de gîte, mais paraît rapidement s'appuyer. La combinaison d'un lest assez important et de l'évasement des flancs est très efficace malgré le tirant d'eau modéré.

Au plus près, il monte au vent avec un cap qui paraît excellent ; son comportement dans le clapot est bon, bien qu'à première vue, son étrave peu aiguë donne l'impression qu'il passe en force lorsqu'il est trop chargé, relativement, sur l'avant, ou pas assez sur l'arrière.

Il a en effet été calculé pour se trouver dans ses lignes avec, comme tous les petits croiseurs, pas mal de poids sur l'arrière : propulseur, eau potable, carburant, etc., qui seront normalement logés sous le cockpit ou dans le coqueron arrière. Le reste, sauf les voiles, est le plus souvent fourré au pied des couchettes arrière, l'équilibre étant assuré par le lest avancé et le poids du mouillage à l'extrême avant.

La carène, ayant peu de volume dans ses extrémités, réagit vite en assiette à tout déséquilibre de son chargement.

Quoi qu'il en soit, le Midjet ne demande qu'à courir et reste très facile à contrôler à la gîte, avec peu de barre, bien que celle-ci devienne vite dure à tenir. Ici nous préférierions que le centre

de poussée du safran soit plus proche de l'axe.

On supporte le génois jusqu'à un bon force 3, au-delà, il faut réduire sans hésiter, car le Midjet, qui reste équilibré, voit son angle de dérive augmenter très vite quand la gîte dépasse une certaine limite.

La prise de ris est facile dans la grand'voile, les changements de focs le sont moins, car si le balcon est commode, la circulation sur l'avant est peu facilitée par les filières placées très bas. Les chandeliers, à hauteur réglementaire, sont fixés sur l'hiloire. Nous préférierions voir le liston un peu plus développé devenir un vrai cale-pied à l'avant et pouvoir être utilisé comme main courante au niveau du cockpit. Celui-ci est très confortable, mais les filières, obligatoires pour les 13 pieds, sont plutôt gênantes ; outre que les chandeliers trouvent une assise insuffisante dans l'épaisseur de stratifié où rien ne répartit les efforts, elles empêchent notamment de se mettre en rappel assis sur l'extérieur de l'hiloire pourtant très confortablement inclinée. Il nous semble que des sangles disposées au bord des bancs de cockpit seraient alors très agréables et permettraient de contribuer efficacement à la marche du bateau.

N'étaient les raffinements pour réglages de compétition, pas toujours commodes à ranger sur un si petit bateau (nous avons fini par laisser filer en vrac par le capot entrebâillé tous les bouts aboutissant au pied du mât), l'accastillage est bien conçu et solide. Il est complet avec des filoirs réglables pour écoutes de foc, barre d'écoute de grand'voile, etc. Les winches sont peut-être mal calés pour les écoutes de génois, les tours montant les uns sur les autres.

En fait, tant d'observations prouvent combien le Midjet nous a intéressé et combien nous aimerions le reprendre parfaitement au point. Il offre, en effet, avec des performances remarquables et d'excellentes qualités marines, des possibilités de croisières passionnantes dans un confort rarement rencontré sur une unité de moins de 6 mètres.