



L'esthétique de ce voilier se remarque immédiatement, et de nombreux détails accentuent les traits de caractère : étrave droite, liston peint en bande large sombre, pont ceinturé d'un balcon en bois, petits hublots dans les œuvres mortes, etc.

HALIOTIS

Performances et confort anticonformiste

NOTRE équipe n'a pas su résister à l'attrait de ce voilier style « rétro », aux lignes d'eau modernes, et qui se veut résolument en marge des autres concurrents du point de vue esthétique.

L'originalité de cette unité provient de ses deux créateurs : l'architecte Jean-Pierre Brouns et le constructeur « Y.E.S. ». Chacun mérite un mot de présentation.

L'architecte naval Brouns s'est évertué à concevoir un voilier aux performances intéressantes, tout en offrant au propriétaire un confort anticonformiste. De cet affranchissement des contraintes habituelles liées à la course, découle l'exercice de style que peut représenter « Haliotis ».

Le constructeur, de son côté, ne manque pas de personnalité. Son passé et son présent expliquent ce bateau. Le passé réside dans son premier métier, décorateur : c'est l'exigence de qualité d'un homme habitué jusque-là à traiter avec des clients qui ont la chance momentanée de peu compter pour leur plaisir. Le tout explique donc cette forme d'ésotérisme où cohabitent le goût du confort avec celui de la qualité. En un mot, le charme voyant d'une aristocratie basée sur les moyens financiers.

Malgré cette description caricaturale volontairement, je pense que le mélange entre les concessions fai-

tes pour la technique moderne ainsi que le respect de la tradition de l'esthétique d'un passé proche demeure relativement bien dosé.

Pour cela, je m'appuierai sur : les lignes d'eau de la coque, résolument modernes, cachées sous la flottaison ; le confort intérieur dissimulé derrière un roof type old gaffer ; enfin, le gréement 7/8° avec foc à enrouleur camouflé derrière un dessin « rétro » avec bout-dehors et étrave droite.

UN VOILIER ROCHELAIS

Tous les bateaux construits à La Rochelle n'ont pas été révolutionnaires, mais il faut bien admettre que dans ce paradis de la Voile, la concurrence sévit et qu'il faut une dose de témérité pour se lancer dans la bagarre.

La seule issue pour vendre des bateaux consiste donc à innover sur un aspect, tout en construisant au moins aussi bien que le chantier voisin

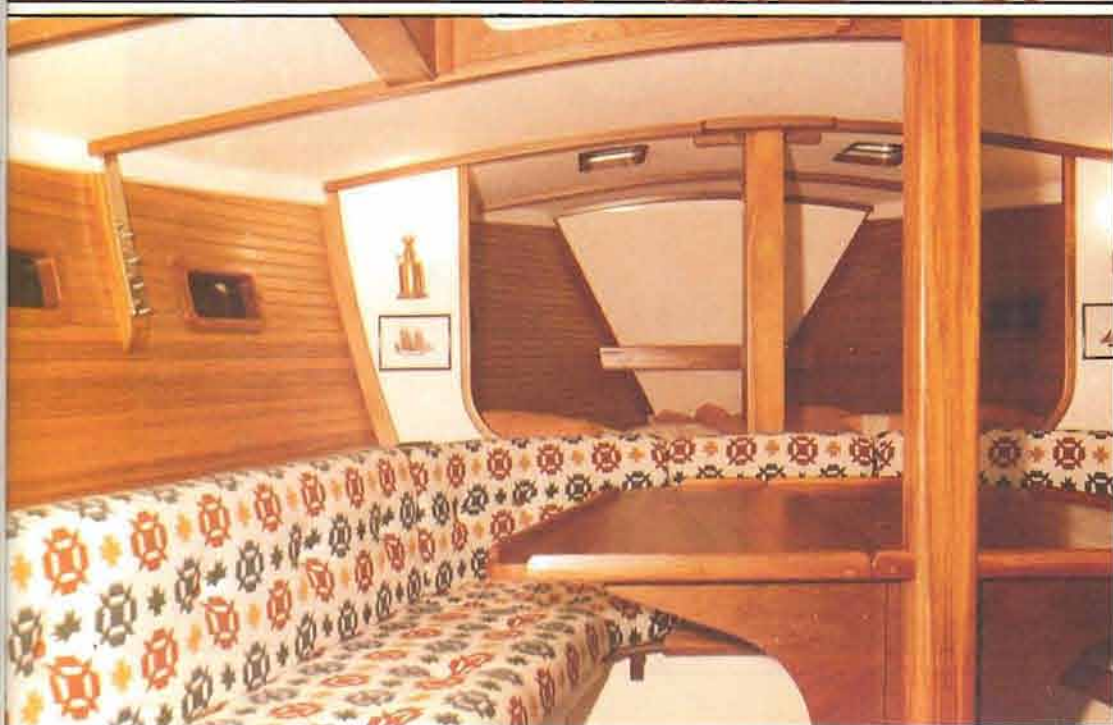
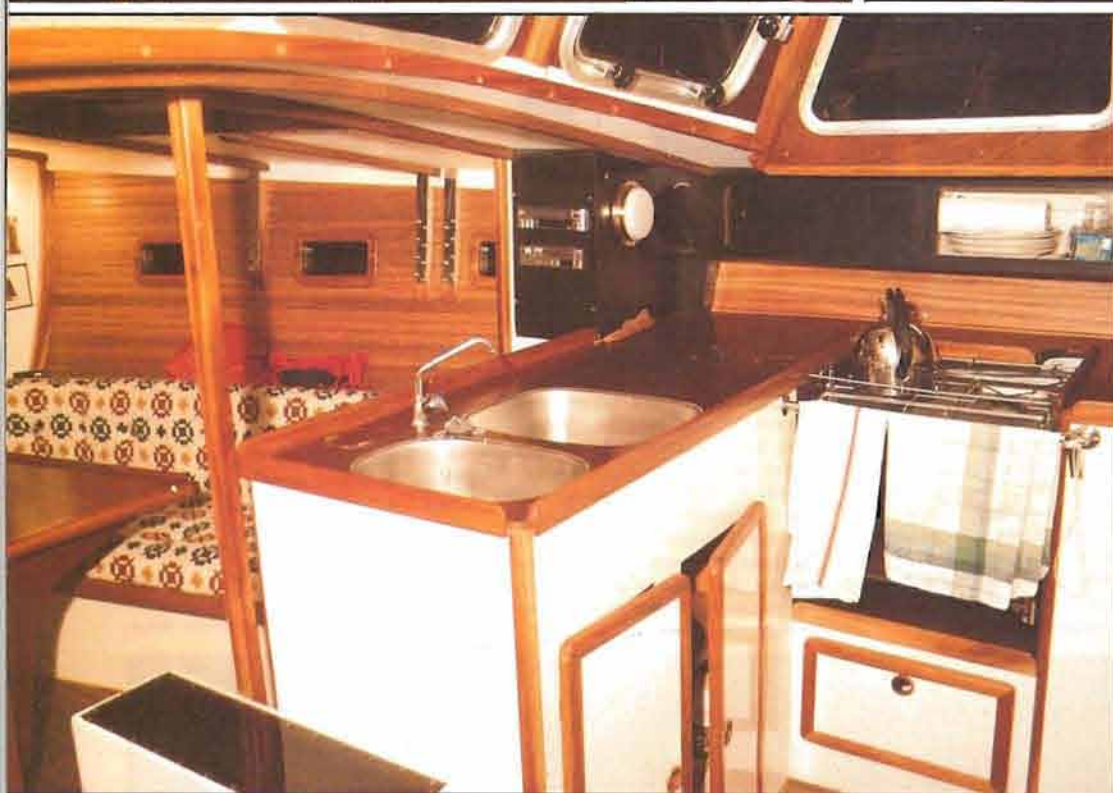
Telle a été la route choisie par « Y.E.S. », une construction audessus de tout soupçon et un plan conçu pour une clientèle qui veut sortir des sentiers battus.

Après ce point de vue qui reste mien, je citerai celui du constructeur : acheter un bateau est une folie en soi, donc il faut l'accepter pour le plaisir procuré et l'assumer totalement.

Je pense que ce paragraphe connaît une certaine importance pour



Quel âge donner à un tel bateau qui se veut du passé avec son bout-dehors, sa conception classique ; qui vit dans le présent avec sa glacière volumineuse, son ensemble mécanique moderne, sa carène en stratifié de polyester, etc., et qui navigue déjà dans le futur avec son éjection automatique de canot de survie, son panneau électronique démontable ou son foc à enrouleur ?



l'examen de ce voilier de croisière à optique familiale, d'autant plus que je préciserai que le constructeur a possédé plusieurs voiliers, et a donc navigué sur ses propres bateaux avant de concevoir et de réaliser *Haliotis*.

A ce jour, en 1986, le chantier rochelais commercialise des unités en stratifié de polyester ou en époxy. Jusque-là, et pour le prototype, il s'agissait d'une fabrication étrangère que le chantier achevait. Maintenant, vous pouvez suivre sur place l'évolution de la construction de votre bateau à La Rochelle, de la mise en chantier jusqu'à la mise à l'eau aux Minimes...

DÈS ORIGINALITÉS DE CONCEPTION

Une énumération de certains points de détails donnera une bonne approche du bateau.

- Du point de vue conception, l'aspect vieille marine a été retenu : bout-dehors, sièges de cockpit, agencement du carré, panneau à claire-voie au pied du mât, etc.
- Du point de vue technique, le modernisme de certains choix peut étonner, ou même ne pas plaire à un certain public... : l'option dériveur à deux dérives, la large semelle protégée par une épaisse bande de polyéthylène, la jupe arrière, les équipets dont les volumes clos servent de baffles pour une acoustique stéréo, etc.
- Du point de vue réalisation, l'esthétique prime sur bien d'autres considérations, ainsi les essences de bois diverses engendrent une impression de confort certain : le pont en lamelles de teck, ainsi que sur le plancher de la cabine et du carré, les vaigrages en aspect acajou et de bois massif ; tous les placages massif divers (épontille, table à cartes, etc), le barrotage peint en blanc qui éclaircit le carré...

Table à cartes et siège escamotable.
— *Haliotis* en cours de construction au C.N. Y.E.S.
— *La coin cuisine avec vue sur l'extérieur, une approche du salon de pont. Jean-Pierre Brouns semble avoir entendu les souhaits de Loisirs Nautiques, et nous espérons que d'autres architectes talentueux suivront cette voie du salon de pont confortable, adapté aux unités modernes ou de caractère. En ce qui concerne ce jeune architecte franco-belge, notre petit doigt nous dit que d'autres modèles révolutionnaires ne devraient pas tarder à paraître dans L.N.*
— *Confort douillet d'un carré aux chaudes couleurs.*
— *Parmi les particularités d'Haliotis, j'ai noté que chaque voilier est vendu avec un jeu complet de plans (8.500 F), une nomenclature détaillée fournie par le constructeur, un plan de câblage électrique et une nomenclature des pièces du moteur. De plus, au cours de la construction de son voilier, chaque client reçoit hebdomadairement des clichés du chantier.*

UN BATEAU DE CARACTÈRE

Sans aller dire qu'il s'agit d'un art de vivre comme l'annonce le descriptif publicitaire du chantier, je dirai néanmoins qu'il s'agit d'un bel objet.

Je retiendrai le qualificatif de « beau » en effet. Beau pour moi est à retenir pour la qualité et l'homogénéité de la qualité à bord d'*Haliotis*. Pour ce qui est de l'esthétique pure, le lecteur se fera sa propre idée au vu des clichés et plans de notre article.

Le lecteur attend d'un « essai », notre impression sur le programme de navigation ainsi que des notions personnelles et donc subjectives sur la construction du voilier. C'est pour cela que je me permets d'avancer qu'il s'agit d'un beau bateau.

Par exemple : tous les collages sont effectués à l'époxy par souci de durer dans le temps, excellent montage du circuit électrique, avec même panneau pour les instruments électroniques amovibles antivols, réalisation d'une coque très rigide, accastillage et matériaux en général largement prévus...

SI HALIOTIS ÉTAIT À DÉFINIR

Résumer les grandes lignes essentielles demeure toujours délicat car on passe sous silence bien des détails qui ont grande importance pour certains, et de plus, un résumé trop succinct déforme la réalité.

En effet, *Haliotis* reste un croiseur familial mais sa solution deux couchettes plus deux ne le limite pas à une seule utilisation familiale.

Haliotis est un voilier conçu pour être réalisé en trois matériaux différents : bois contre-plaqué moulé sous vide, stratifié de polyester et enfin alliage léger d'aluminium. Dans les trois cas, l'acheteur dispose des plans du bateau qui lui sont remis individuellement avec un cahier des charges pour achever la construction dans les meilleurs délais (compter cependant environ trois mille heures à partir d'une coque nue, selon vos dispositions manuelles).

La devise du chantier naval qui construit ce bateau mérite d'être citée : simplicité, efficacité, performance.

Une telle citation mérite cependant que j'ajoute qu'*Haliotis* demeure un voilier de caractère, donc un bateau qui s'attaque à un créneau particulier : clientèle qui ne craint pas d'afficher une originalité certaine, plaisancier qui aime la solution dériveur, équipage qui accepte une charge utile de 2,5 t pour 4,7 t de déplacement à vide ou qui apprécie de s'échouer sans béquilles, sur la semelle, sur une plage, plutôt que de souffrir le roulis au mouillage, etc.



Sous trinquette et génois dans le petit temps.

LES QUALITÉS MARINES

J'ai l'habitude de proclamer que l'examen du plan d'un voilier vaut autant que la première impression subjective d'un essai. Cette boutade s'avère pourtant empreinte d'un certain bon sens.

En effet, le skipper d'un tel dériveur ne peut attendre que les réactions d'un dériveur. La personnalité du bateau provient de son petit talon de quille qui lui confère une certaine stabilité de route et protège bien l'hélice et le safran.

Au moteur, dans un port, ce voilier demeure très sensible au fardage et donc faiblement manœuvrant, et cela d'autant plus que la dérive centrale ne pourra être baissée, faute de tirant d'eau.

Sous voiles, il dispose d'une grande qualité, celle de la douceur

de barre qui préfigure un repos pour le barreur. En contrepartie de cette bonne stabilité de route, l'angle entre deux près demeure fort et légèrement insuffisant à mes yeux.

Les lignes d'eau élégantes permettent un passage dans la vague agréable et le sillage dévoile une bonne assiette longitudinale du bateau.

Le centrage des poids à bord confère au voilier un équilibre satisfaisant qui rend les manœuvres aisées, quelles que soient les allures. Le grément de cotre accentue cette tendance qui permet un équipage très réduit, voire en solitaire. Le programme de navigation qui en découle sera la croisière familiale ou à deux couples.

(Suite page 54)

HALIOTIS

Performances et confort anticonformiste (Suite de la page 49)

La solution « charter » reste à proscrire car ce n'est pas l'état d'esprit de l'architecte qui l'a dessiné.

Compte tenu des performances et du prix, il semble que ce soit le type de voilier qu'un couple d'âge mûr ait envie d'acquérir pour voyager confortablement, avoir l'air « branché » et profiter des plages des îles lointaines.

En effet, la solution d'un dériveur à large semelle peut évidemment s'utiliser en France sur quelques plages abritées ou encore, par beau temps, mais une telle option se justifie surtout dans les lagons ou dans des eaux où le marnage le permet facilement.

A la voile, les allures portantes demeurent très agréables car Haliotis demeure faiblement sensible au roulis spécifique d'un dériveur, grâce à son maître-bau important et à ses formes (retour de galbord assez marqué).

Sous spinnaker, la faible surface mouillée du bateau lui permet des vitesses intéressantes, surtout par petit vent, malgré son déplacement relativement fort en charge en croisière.

Au près, il reste agréable à barrer car sensible aux risées, comme suite à ses formes très arrondies. Sa stabilité de route, signalée plus haut, est reposante pour un voilier de cette taille. Malgré cet équilibre sous voile, le louvoyage s'avère celui d'un dériveur au franc-bord avant assez prononcé et à l'étrave moins effilée que d'autres plans dénués de semelle.

Malgré cela, le bateau demeure facile à manœuvrer grâce à un grément bien dessiné et largement conçu par le constructeur.

CONCLUSION

Il s'agit d'un voilier intéressant dont les qualités principales restent le sérieux de la construction, l'originalité du plan, l'esthétique de la finition et le choix de dériveur à deux dérives.

Personnellement, j'ai moins aimé les difficultés de manœuvres portuaires liées au manque de plan anti-dérive, la vibration légère de la dérive arrière au moteur, le rail d'écoute complètement à l'extérieur sur le liston qui peut endommager le bordé d'un autre bateau au port, la trinquette qui « ferme » à cause d'un hauban qui se trouve dans le prolongement du rail d'écoute, le gouvernail relativement dur qui mériterait d'être monté sur des bagues de téflon.

Par contre, j'ai noté et apprécié l'espace disponible valable aussi

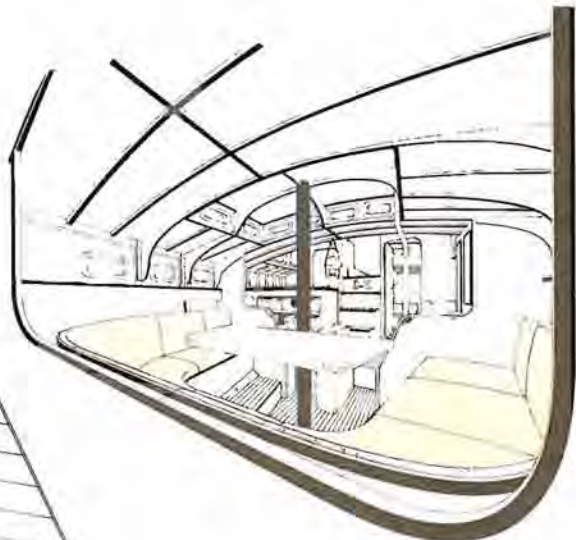
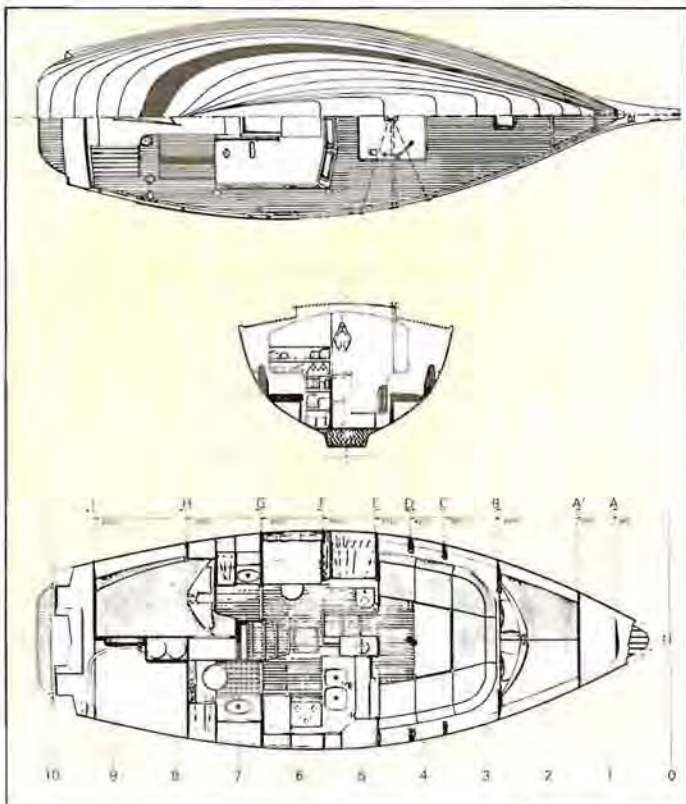
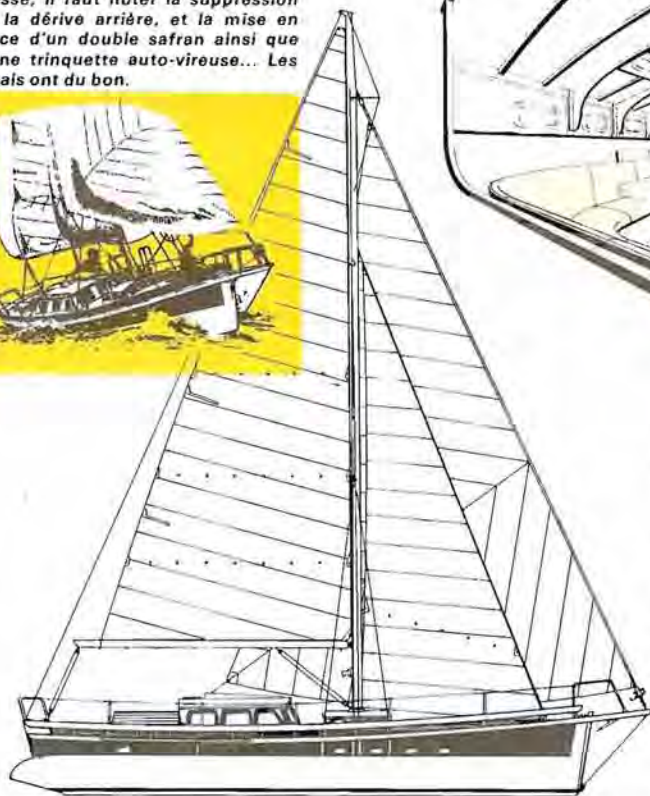
bien au niveau du carré qu'au niveau des rangements (cuisine, coffres du matériel de bord, etc.), le sérieux de la réalisation et son esthétique pour un prix raisonnable, les performances aux allures portantes, la ventilation prévue pour les pays chauds, le coffre de la trinquette qui permet de la rentrer sans la désendrailler, enfin le respect de l'individualisme de certains clients. Au titre de ce dernier paragraphe, il faut entendre qu'une foule de détails attireront des plaisanciers, et des plaisancières surtout, par la minutie du constructeur qui a pensé à de nombreux détails tels : panneau du matériel électronique démontable, donc antivol ; winches gravés au nom du voilier ; peintures de haut de gamme ; plans de montage et plans de forme donnés avec chaque bateau ; miroirs dans les toilettes design ; voûte-solarium à l'arrière ; ... en série. Cela méritait d'être mentionné et avis à la concurrence.

Jean-Louis FOURNIER

Photos E.S.

REMARQUES A NOTER :

Depuis notre passage au chantier et l'essai accompli cet automne, le chantier naval a procédé à de nombreuses modifications de détails ! Au moment où nous mettons sous presse, il faut noter la suppression de la dérive arrière, et la mise en place d'un double safran ainsi que d'une trinquette auto-vireuse... Les essais ont du bon.



Dimensions

Longueur hors-tout	11,70 m
Longueur de coque	10,56 m
Longueur à la flottaison	9,00/10,25 m
Bau maximum	3,78 m
Tirant d'eau minimum	0,99 m
Tirant d'eau maximum	2,20 m
Déplacement moyen	5,7 t
Lest	2,2 t

Voiles

Grand-voile	26,00 m ²
Génois lourd	36,00 m ²
Trinquette	11,00 m ²
Tourmentin	5,50 m ²
Spi	85,00 m ²
Homologation 1 ^{re} catégorie n° 2550 B	

Moteur

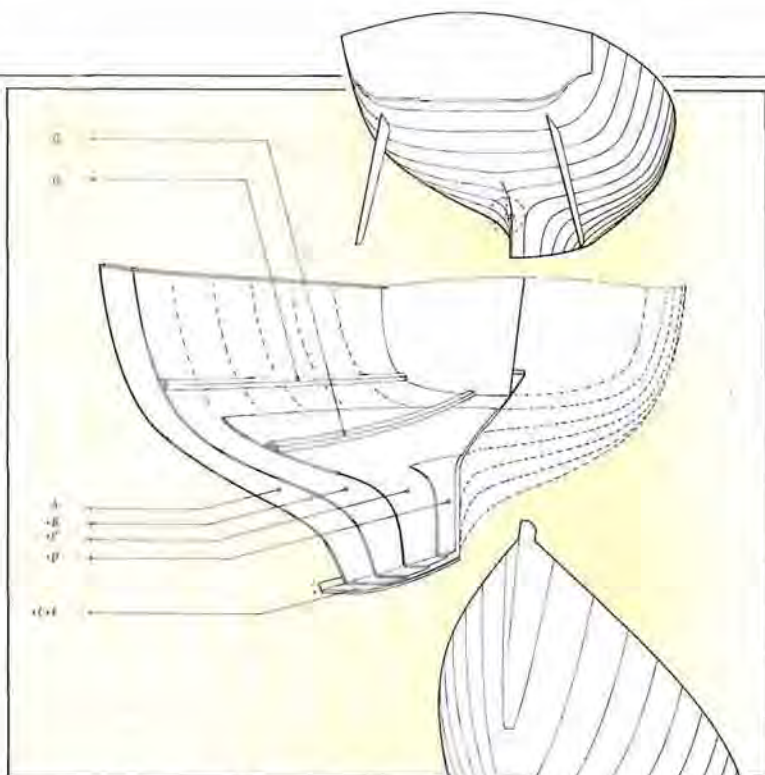
Yanmar 3 GM Diesel 27 cv.

Construction en stratifié polyster. Particularités :

1. Les gelcoats et stratification A sont réalisés avec une résine 100 % isophthalique insensible à l'osmose.
2. Les premiers mats d'isolation sont à liant poudre, pour une meilleure imprégnation.
3. La mise en place, l'imprégnation et l'ébullage des tissus sont entièrement réalisés à la main.
4. Le lest en fonte, moulé en forme, est noyé dans la résine et restratifié sur le bordé, participant ainsi à la solidité de la coque.
5. L'épontille est boulonnée dans le lest.
6. Toutes les varangues et cloisons sont stratifiées à la coque.

Construction : stratifié polyester monolithique.

Désignation	Poids de verre g/m ²
A. Stratification A : résine isophthalique	
1. Gelcoat 600 microns	
2. Mat 300 g/m ² (liant poudre)	300
3. Mat 600 g/m ² (liant poudre)	600
B. Stratification B : résine orthophthalique	
Stratification A plus :	
4. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
5. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
6. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
7. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
C. Stratification C	
Stratifications A + B plus :	
8. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
9. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
D. Stratification D	
Stratifications A + B + C plus :	
10. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
11. Tissu roving 800 g/m ²	
+ mat 300 g/m ²	1.100
E. Quille	
Ensemble A + (B + C) x 2 se recouvrant sur la semelle, plus une fois la stratification D.	
Total en kg/m ²	16,30 kg



F. Semelle d'usure, en stratifié de polyester, rapportée après démoulage, épaisseur 15 mm.

G. Renforts en long, en Oméga

1. Mat 600 g/m²
- Unidirectionnel 800 g/m²
- Unidirectionnel 800 g/m²
- Mat 600 g/m²

H. Renforts de cadènes

- | | |
|--|-----|
| 1 mat 600 g/m ² | 600 |
| 1 unidirectionnel 800 g/m ² | 800 |
| 1 unidirectionnel 800 g/m ² | 800 |
| 1 mat 600 g/m ² | 600 |

Constructeur : Yachts Equipement Service, rue La Désirée, « La Ville en Bois », 17000 La Rochelle.

Le point de vue de l'architecte J.-P. Brouns

LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

Au premier coup d'œil, c'est évidemment l'esthétique qui distingue cette unité, des autres productions actuelles. En première approche, vous seriez tenté de croire à la gratuité de chaque élément procurant ces formes, or il n'en est rien. Il est utile de préciser que ce n'est pas le souci d'esthétique qui a charpenté l'architecture d'Haliotis, mais plutôt un ensemble de recherches tendant avant tout vers le confort, la plaisir et l'agrément d'utilisation.

Ce sont ces caractères-là qui ont été travaillés, en essayant d'assembler une multitude de détails fonctionnels pour faire un tout, comme pour les pièces d'un puzzle.

Haliotis ne peut s'expliquer qu'en donnant des exemples du soin apporté aux détails :

— L'aération, problème majeur, surtout dans les pays tropicaux, peut être réso-

lue par une « débauche » de hublots verticaux orientés sur 360° sur le petit roof et par des capots sur le grand roof, tous pouvant s'ouvrir même par temps de pluie sans mouiller l'intérieur.

— De plus, cet ensemble, avec la présence des hublots de coque, offre un intérieur lumineux et chaud. Il fallait éviter les grands capots de pont, source de lumière brutale, et de contrastes désagréables avec les zones d'ombre.

— Le confort du pont est accentué par le pavois qui le ceinture, et par le plaisir de s'asseoir sur un roof comme sur une chaise.

— Le bout-dehors est nécessaire afin de réaliser un plan de voilure ramassé, dont le génois peut être utilisé partiellement enroulé, en parfaite harmonie avec la trinquette. De plus, passant à l'extérieur des balcons et chandeliers, il n'offre aucun point de ragage.

Enfin, ce bout-dehors permet de reporter le point de tire du génois sur l'avant, sans pour autant augmenter excessivement le moment de tangage, qui est un point crucial dans l'architecture des dériveurs.

— etc, etc.

Et finalement, les finitions achèvent de faire de l'ensemble un tout harmonieux, tout à fait plaisant, je le souhaite !

Je dois ajouter que le chantier Y.E.S. s'est parfaitement adapté à l'esprit d'Haliotis, en réalisant une construction extrêmement soignée et en proposant un bateau qui sera plus un investissement qu'un produit de consommation.

HALIOTIS : SES PERFORMANCES

Expliquer une carène, surtout aussi typée, n'est pas aisé : outre le choix du dériveur à large semelle d'échouage, l'option directrice des formes a été la recherche d'un coefficient prismatique élevé (0,565), afin d'obtenir un bateau qui soit le plus polyvalent possible, en vitesse et comportement. Ceci se ressent particulièrement dans le petit temps ou dans le gros temps, et... au moteur, et même avec une charge possible de

plus de 2.000 kg, la carène nous amène rapidement près de la vitesse critique (17,2 nœuds) avec possibilité de franchir assez facilement cette barrière.

Depuis les essais du prototype, deux modifications importantes ont été apportées :

— Dorénavant, le chantier Y.E.S. offre Haliotis avec deux safrans, solution qui, outre une douceur de barre à certaines allures difficiles, est garante d'une manœuvrabilité parfaite dans les ports. De plus, la solution choisie ne souffre plus des vibrations dues à l'hélice.

— Le grément de cotre a été préféré au grément fractionné. Ce choix est motivé par la nécessité de raidir l'étai, ce qui est d'autant plus important lorsqu'il est équipé d'un enrouleur.

— D'autres points de détail ont été améliorés, tels que :

- une trinquette auto-vireuse,
- l'augmentation des capacités d'eau et de fuel,
- l'adoucissement des formes au niveau du raccord entre le tableau et la jupe,
- etc.

Bon vent !