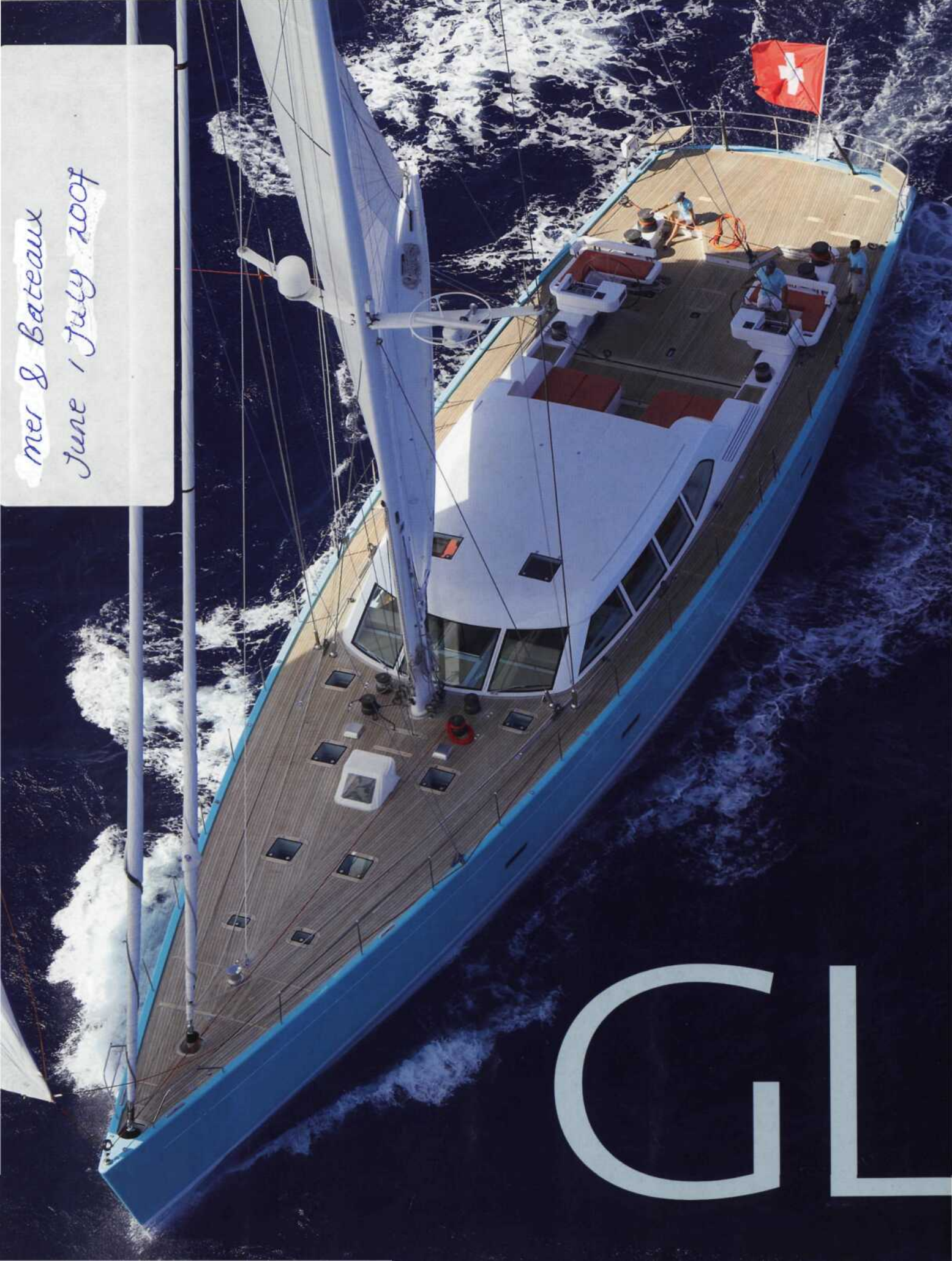


*mer & bateaux  
June 1 July 2007*



GL

Dessinée par Philippe Briand, cette coque de 32 m bleu turquoise, construite en aluminium chez Royal Huisman, est celle d'un "performance sailing sloop" dont la conception témoigne de l'expérience et de la sagesse de son propriétaire. Par Klaus Bartels, photos Franco Page, Ed Holt, Stephanie Bravin, Alfons Weber et Colin Squire

Pour réaliser ce voilier à la fois rapide et luxueux, il fallait l'expérience d'un architecte réputé pour ses dessins performants et le savoir-faire d'un chantier capable de les mettre en œuvre avec le matériau choisi : l'aluminium. Et ce n'est donc pas par hasard si le propriétaire suisse de *Gliss* a choisi Philippe Briand. En effet, plus de 10 000 unités dessinées par l'architecte français sillonnent les mers du globe, parmi lesquelles on trouve non seulement des voiliers rapides de série produits par Bénéteau et Jeanneau, mais également des "one off" de course couronnés de succès tels que le 12 MJ1 *French Kiss*, la goélette *Mari Cha IV* (MB 140) qui détient le record des monocoques de la traversée de l'Atlantique (6 jours et 17 heures) ou le CNB 117 *Hamilton II* (essai MB 149) qui illustre à merveille la capacité de Philippe Briand à conserver une esthétique exceptionnelle sur des unités de tailles imposantes.

Le propriétaire a donc fait le bon choix, non seulement en termes de performance et d'esthétisme, mais également parce que Briand est connu pour respecter, autant que faire se peut, les desiderata bien spécifiques du client qui, en l'occurrence, est un navigateur expérimenté dont le souhait était d'avoir un bateau plus rapide, plus confortable et plus sportif que son précédent voilier de 27 m.

Grâce au savoir-faire d'un architecte expérimenté et à la qualité de construction hors



normes du Royal Huisman Shipyard BV, les exigences du cahier des charges ont donné naissance à un bateau qui se distingue des autres à bien des égards. Ainsi, à l'extérieur comme à l'intérieur, il se caractérise par une élégance intemporelle, mais toujours au service de la fonctionnalité, l'association des deux étant la marque de fabrique d'un plan réussi.

Le propriétaire voulait que son bateau soit à la voile ce que l'appellation GT (Grand Tourisme) est à la voiture de sport. Transposé sur un voilier de 32 m, ce concept consiste à allier les plaisirs de la croisière rapide à ceux de la régate. Et si tout cela a pu être réalisé sans compromis sur le confort, c'est grâce à la col-

laboration efficace entre Philippe Briand, Royal Huisman et Pieter Beeldsnijder, l'architecte des emménagements.

Tout comme les GT sur la route, *Gliss* se fait remarquer par sa couleur peu habituelle qui le distingue clairement des autres bateaux alors amarrés aux pontons du Real Club Nautico de Palma de Majorque. D'un bleu turquoise étincelant, sa coque se présente avec une étrave modérément droite et une poupe très course, le tout surmonté d'un rouf ouvert sur l'arrière, situé quasiment au milieu du pont et qui rappelle le style du coupé automobile. Un choix voulu par le propriétaire car c'est non seulement l'endroit où ça bouge le moins en mer, mais également celui qui offre une vue quasiment panoramique de 360° sur l'extérieur.

Très généreux, ce rouf est incontestablement le centre visuel et social de la vie à bord. Il sert à la fois de lieu de rencontre pour le propriétaire et ses invités et de timonerie si le temps se gâte. Placée à l'avant du rouf, la passerelle intérieure comporte l'ensemble des commandes, contrôles, instruments de navigation et autres appareils de communication nécessaires à la conduite du sloop. Associés à un équipement électronique de premier ordre, plusieurs écrans permettent à l'équipage de visualiser l'ensemble des données relatives à la marche, à la surveillance et à l'entretien du bateau, en cliquant simplement sur la souris. C'est également d'ici que l'on règle les systèmes audio/vidéo des cabines dotées elles aussi d'écrans plats. Le niveau d'équipement de cette passerelle, largement au-dessus du standard de la navigation commerciale, reflète le besoin de sécurité du propriétaire.

L'exemple de *Gliss* montre cependant que l'on n'est pas obligé de passer par une classification MCA pour garantir un maximum de sécurité. N'étant pas destiné au charter, le bateau n'avait en effet pas besoin de ce label, mais il remplit néanmoins la quasi-totalité des exigences imposées par la société de classification. Tous ses composants essentiels sont en effet fabriqués en plastique résistant au feu et





*Symétrie quasi parfaite dans ce salon de pont, véritable cœur du bateau, qui offre de confortables banquettes aux couleurs vives pour les passagers et bénéficie d'une splendide vue panoramique sur 360°. Cet espace de vie est ouvert de plain-pied sur le cockpit à l'arrière, permettant de profiter pleinement de la navigation, même par mauvais temps.*



approuvés par la MCA. Et le résultat final a été soumis à la certification rigoureuse du Lloyds.

En faisant abstraction de certaines des règles très strictes de la MCA, le propriétaire a pu réaliser son rêve de confort, avec donc ce rouf totalement ouvert sur l'arrière, sauf pour la partie passerelle. Il en résulte un intérieur très lumineux et encore plus aéré lorsque l'on baisse les grands hublots latéraux commandés par un bouton. Dans ces conditions, on peut même supporter des grandes chaleurs. Doté d'un canapé en U et d'une table de chaque côté, ce carré très

aérien remplace parfaitement un cockpit avec bimini. Pas de table donc dans ce dernier, mais deux grands bains de soleil à proximité de la double barre à roue au design très plaisant ainsi que des banquettes pour ceux qui participent activement à la conduite du bateau. Les bacs réfrigérés pour rafraîchir les boissons sont facilement accessibles de l'intérieur comme de l'extérieur.

Le capitaine Stéphane Luca connaît bien le bateau puisqu'il a contribué à sa réalisation en tant que consultant, aux côtés du chef de projet Klaus Allebrodt. Depuis, il a parcouru

plus de 3 500 milles à son bord et essuyé des vents soufflant à plus de 30 nœuds. À cette occasion, il a pu apprécier le doux passage de sa coque dans les vagues, résultat d'une étrave en V, un modèle du genre pour lequel Briand a trouvé l'équilibre parfait entre le besoin de confort du propriétaire et le potentiel de vitesse exigé.

Grâce à ses propulseurs d'étrave et de poupe rétractables, *Gliss* quitte le môle du Club Nautico dans un silence quasi-total et pratiquement sans vibrations. Au moteur, un Scania de 426 ch, nous sortons de la baie de



Palma à la vitesse de croisière de 10 nœuds et avec la même discrétion sonore, fruit d'une impeccable isolation phonique dont le chantier Huisman a le secret.

*Gliss* est équipé d'une hélice Hundestedt quatre pales à très faible traînée lorsque le bateau navigue sous voiles et très efficace au moteur. Stéphane Luca nous fait d'ailleurs remarquer que lors des premiers essais, le bateau avait pu être arrêté de 12 à 0 nœuds en 27 secondes seulement...

Avec un déplacement de 122 tonnes pour une longueur à la flottaison de 28,38 mètres,

*Gliss* n'est pas vraiment un poids plume. C'est le prix à payer pour la sécurité et la longévité que seule une coque en Alustar peut offrir et aussi pour le niveau de confort et de luxe que le propriétaire a exigé sous le rouf. Afin d'obtenir les performances souhaitées, il a donc fallu prévoir une très grande surface toilée : 562 m<sup>2</sup> contre le vent et 1 044 m<sup>2</sup> au portant, avec un mât Marten Spars en fibre de carbone haut de plus de 40 m. Associée à une carène de conception moderne dotée d'une quille de 3,95 m avec bulbe, cette voilure permet à *Gliss* d'atteindre facilement un

niveau de performance en adéquation avec son titre de "Performance Sailing Sloop". Avec son safran en carbone résolument moderne et son aileron de réglage sur la quille, *Gliss* ressemble plus à un bateau de la Coupe de l'America qu'à un luxueux croiseur conçu pour le voyage au long cours et d'occasionnelles régates.

Côté accès à la mer, *Gliss* est également très bien équipé, avec son tableau arrière transformable en plate-forme et fabriqué en fibre de carbone très résistante, pour gagner du poids. Comme sur la plupart des bateaux



**En haut : le salon intérieur, de taille plutôt modeste, dispose d'un canapé d'angle pour huit personnes et sert de salle de jeu, de bar ainsi que de cinéma. Ci-dessus et ci-contre : la très élégante salle de bain du propriétaire en granit noir.**

de cette taille, un garage situé immédiatement à l'arrière de la plage de bain permet de ranger les annexes qui sont mises à l'eau via cette dernière.

Le vent souffle à 12 nœuds en baie de Palma lorsque l'équipage hisse la grand-voile de 272 m<sup>2</sup> à l'aide des winchs électriques Lewmar le long du mât à quatre étages de barre de flèche. En y ajoutant le génois de 290 m<sup>2</sup>, *Gliss* fait honneur à son nom, en glissant à près de 10 nœuds au près, avec une facilité déconcertante à la barre. Cette dernière, grâce à sa transmission mécanique, résiste juste ce qu'il faut pour donner les sensations requises afin de diriger le bateau avec doigté. Grâce à l'équilibre parfait entre la

coque, la quille et le gouvernail compensé, *Gliss* suit son cap comme une trajectoire dessinée à la règle, sans forcer sur la barre ni provoquer des remous dans son sillage. Dans le cockpit, les gros winchs électriques, des Lewmar 88, sont placés de manière à pouvoir virer ou empanner dans des conditions optimales, même avec un équipage réduit.

L'emplacement judicieux de l'accastillage Rondal et le discret passage sous le pont des écoutes sont autant d'exemples qui confortent l'hypothèse que ce bateau est conçu pour naviguer avec un maximum de plaisir et un minimum de souci. Cela vaut également pour les taquets d'amarrage escamotables, le support inox pour l'ancre totalement dissi-

mulé sous le pont et les hublots intégrés à ras du pont. Tout est conçu ici pour éviter de se prendre les pieds ou d'accrocher les bouts là où il ne faut pas.

Sous voiles, *Gliss* fait une moyenne d'environ 10 nœuds, voire plus au large, lorsque l'impressionnant gennaker (772 m<sup>2</sup>) est envoyé. Le speedo indique alors 13 nœuds pour 15 nœuds de vent, ce qui correspond à la vitesse de la carène. Confortablement installé dans le cockpit ou dans le carré très lumineux, rien à part une faible gîte ne laisse supposer que ce bateau avance à une telle allure. C'est en dépassant les autres bateaux qui naviguent à proximité que l'on se rend compte à quel point *Gliss* est rapide.



*Ci-dessus : rampes et main courantes sécurisent les descentes et les courses de Gliss.*

*Ci-contre : située à l'arrière, sur toute la largeur de la coque, et bien éclairée par des hublots et des panneaux de pont, la suite du propriétaire est aménagée avec un lit décalé sur le côté et un confortable coin séjour.*



Le propriétaire voulait un bateau pour naviguer au soleil, en Méditerranée l'été et aux Caraïbes l'hiver. Il est donc équipé d'une climatisation, mais également d'un chauffage. Bénéficiant de toute la largeur de la coque, la suite du propriétaire se situe à l'arrière. Bien éclairée par de nombreux hublots et panneaux de pont, elle est très accueillante avec ses menuiseries en chêne clair, son plancher en liège et ses tissus exquis. Outre un canapé en L, on y trouve également un grand cabinet de toilette.

Afin de répondre à la fois aux souhaits du propriétaire, qui voulait un intérieur d'une élégance sobre et intemporelle, ainsi qu'aux exigences d'économie de poids, Pieter Beeld-

snijder a privilégié des meubles avec âme en mousse très résistante, mais ultra légère, plaqués de chêne.

Traitées dans le même style que la suite du propriétaire, les deux cabines d'invités se situent à l'avant de celle-ci, au pied de la descente à sept marches qui mène dans le rouf. Toutes deux offrent des rangements spacieux et chacune est dotée d'un spacieux cabinet de toilette en granit noir avec robinetterie de qualité, comme dans celui du propriétaire.

Pour une répartition optimale du poids, la salle des machines, qui regroupe tous les équipements techniques, est placée au centre du bateau, sous le salon de pont.

Fermé par mauvais temps avec un taud en


canevas à l'arrière, le rouf est donc le principal espace de vie du bord. Du coup, le salon intérieur à proprement parler est plutôt modeste, mais néanmoins très accueillant avec son canapé d'angle pour huit personnes. Il sert au besoin de bar ou, grâce à son immense écran plat, de cinéma. Sur bâbord, on trouve une cabine de chef de quart.

La partie avant attenante est réservée à l'équipage et comporte une cuisine à l'équipement complet ainsi qu'un chaleureux carré. Les quatre membres d'équipage dorment dans deux cabines doubles avec un cabinet de toilette chacune et des boiseries en chêne joliment mis en valeur. Pieter Beeldsnijder les a décorées dans le même style



*Ci-dessus : le blanc domine dans la partie du bateau réservée à l'équipage, dans la cuisine, comme dans le mess dominé par un écran de contrôle. En haut, à droite : placé au centre du bateau, la salle des machines qui regroupe tous les équipements techniques et le salon de pont vu depuis le poste de barre.*

intemporel que le reste de l'intérieur qui forme ainsi un tout très homogène.

Avec *Gliss*, Royal Huisman, réputé pour ses voiliers de prestige, apporte la preuve qu'il a également son mot à dire lorsqu'on parle de "high-tech". En effet, le chantier hollandais prouve par la même occasion les multiples talents de ses dirigeants et collaborateurs capables de réaliser des unités aussi variées que des goélettes classiques comme *Borkum-riff*, des mégayachts comme le trois-mâts *Athena* ou encore des voiliers modernes de haute performance comme *Gliss*. 



## GLISS

<b>Longueur h.t.</b>	<b>Moteur</b>	GPS/AIS Laica MX-420/AIS, compas C Plath
32 m	Scania DI 1265 M, 316 ch	<b>Communication</b>
<b>Longueur à la flottaison</b>	<b>Générateurs</b>	Sailor RT 5022, Thrane & Thrane Fleet 55, Sailor H2095C, Siemens, Sagem
28,38 m	2 x Kohler 27 kW	Telesat, Sailor SC 4000
<b>Maître bau</b>	<b>Propulseur d'étrave/de poupe</b>	<b>Ancre</b>
7,43 m	Hundested, repliable hydrauliquement	Steen, hydraulique, à cabestan avec bras d'ancre
<b>Déplacement</b>	<b>Hélice</b>	<b>Architecte</b>
122 t	Hundested 4 pales, à pas réglable	Philippe Briand
<b>Lest</b>	<b>Réservoir de carburant</b>	<b>Stylisme intérieur</b>
34 t	8 578 l	Pieter Beeldsnijder
<b>Quille</b>	<b>Réservoir d'eau douce</b>	<b>Gestion de projet</b>
4,6 t	1 777 l	Klaus Allebrodt
<b>Vitesse de coque</b>	<b>Dessalinisateur</b>	<b>Chantier/année</b>
13,5 nœuds	HEM 25, 4,5 m <sup>3</sup> /jour	Royal Huisman/2006
<b>Mât et bôme</b>	<b>Annexes</b>	8325 PA Vollenhove, Pays-Bas
Marten Spars	2 dans le garage sous la poupe	Tél. : +31 527 243 131
<b>Voiles</b>	<b>Construction</b>	Fax : +31 527 243 800
North Sails	Alustar	E-mail :
<b>Surface de voile</b>	<b>Équipements de navigation</b>	yachts@royalhuisman.com
GV 272 m <sup>2</sup> , Gênois 290 m <sup>2</sup> , voile d'étai 159 m <sup>2</sup> , Gennaker 772 m <sup>2</sup> , Tourmentin 55 m <sup>2</sup>	B&G, Nobeltec, Koden Radar,	www.royalhuisman.com
<b>Accastillage</b>		
Rondal/Lewmar		

