

Comme un dériveur léger

Bertrand Chéret et Jacques Fauroux se sont fait plaisir en concevant ce bateau qui permet de retrouver les sensations des quillards, voire des dériveurs.

179 800 F
7,65 m

- LIEU : LA ROCHELLE
- MÉTÉO : VENT D'OUEST
25 NŒUDS
- MER : PEU AGITÉE



Atout majeur de l'Hélium, son agrément de barre dans toutes les conditions.

Photo : D. Babinet

Observations

Au port

Le poids de ce monotype permet de le tirer sur une remorque tractée par une voiture moyenne. La hauteur totale du convoi ne gêne en rien la conduite, le centre de gravité, avec le bulbe de 350 kg, étant très bas. La version à quille relevable dont nous avons essayé le premier exemplaire, paraît plus intéressante pour le transport. Sa mise à l'eau s'effectue à l'aide d'une grue. Une cadène d'ancrage centrée au-dessus de la quille, facilite la manœuvre en y fixant une sangle de levage.

Au près

Bien équilibré, il passe facilement dans le clapot malgré une légère tendance à taper comme nombre de bateaux légers. Faisant un cap impressionnant tout en allant vite, il tient la dragée haute au Requin (appartenant à la même catégorie en régate). Il vire sur place sans perdre de vitesse et repart rapidement sur l'autre bord sans avoir besoin d'être relancé. Très fin à la barre, il offre les mêmes sensations qu'un dériveur léger à son barreur, par ailleurs, bien installé dos aux filières.

Au portant

Sous spi, l'Hélium est presque constamment au planning, au-dessus de 15 nœuds de vent. Un vrai plaisir ! L'équipage n'a même pas besoin de reculer excessivement pour l'aider. Par forte brise, le barreur n'a guère de mal à le maîtriser et le bateau n'a aucune velléité à partir au lof. Le speedomètre frôle souvent les 15 nœuds et les dépasse parfois. Tout cela sans gros effort de l'équipage qui a de quoi s'occuper, sans que cela devienne absolument « physique ». C'est un bateau facile.

Sur le pont

Pensé par un régatier, en la personne de Bertrand Chéret, le plan de pont est particulièrement bien étudié. Toutes les manœuvres de drisse et d'écoutes de foc sont rassemblées au-dessus du rouf. L'accastillage, de marque Frederiksen et Ronstan, est choisi et disposé optimalement, notamment les poulies-winches de spi fixées sur le pont. Le barreur dispose d'une console centrale sur laquelle sont regroupés l'écoute de grand-voile, le réglage de pataras et celui de la barre d'écoute.

Réglages

Le mâtage et le démâtage se font facilement à deux. En laissant seulement les bas-haubans fixés, le mât, assuré par un équipier tenant l'étai, pivote autour de l'axe de la ferrure. Grâce à cet astucieux système, le bateau est prêt à naviguer en moins d'une heure et demi... et sans grue.

Le foc autovireur évite de reborder le foc à chaque virement, tout en affinant les réglages pendant le louvoyage. La position au rappel dans les filières est confortable, les équipiers ne se dérangent pas au virement de bord. L'équipier d'avant est un peu gêné devant le mât par la barre d'écoute de foc.

La baille à spi, fixée dans la descente, évite de remplir le spi entre les bords. Dans le grand cockpit, chacun trouve sa place naturellement tant l'accastillage est bien disposé. Pour l'empannage, l'équipier d'avant devra faire attention à ne pas glisser sur la surface lisse en avant du rouf.

Conçu aussi pour la balade, c'est d'ailleurs l'activité d'une bonne partie des 45 propriétaires, l'Hélium peut recevoir une chaise à moteur hors-bord fixée sur le tableau arrière. En navigation, le moteur trouve sa place sous la descente. Emplacement où est situé un grand tiroir coulissant.

Photo : P. Benoiton

Photo : P. Benoiton

r
eau

majeur
Hélium,
rément
re dans
utes les
ditions.

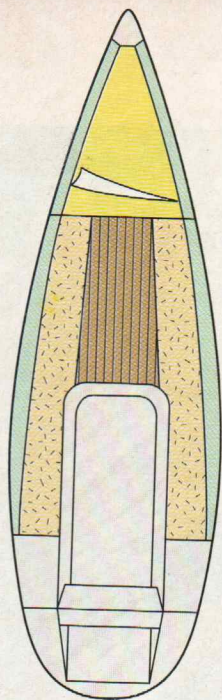
Photo : D. Babinet

acement à
as-haubans
enant l'étai,
ce à cet as-
naviguer en
grue.

oc à chaque
pendant le
s les filières
rangent pas
t est un peu
ute de foc.

évitte de re-
and cockpit,
nt tant l'ac-
empennage,
on à ne pas
du roof.

ailleurs l'ac-
ropriétaires,
oteur hors-
avigation, le
nte. Empla-
ulissant.



Un grand cockpit,
et juste ce qu'il faut pour
faire dormir quatre
personnes à l'occasion,
c'est la philosophie de
ce rapide day-boat.

La plage avant
est longue, mais
les nombreuses
manœuvres qui la
traversent la
rendent moins
accueillante
qu'il n'y paraît.



Photo : P. Benoiston

Autre point fort
de l'Hélium :
la distribution très
rationnelle de
l'accastillage avec,
en prime, du matériel
haut de gamme

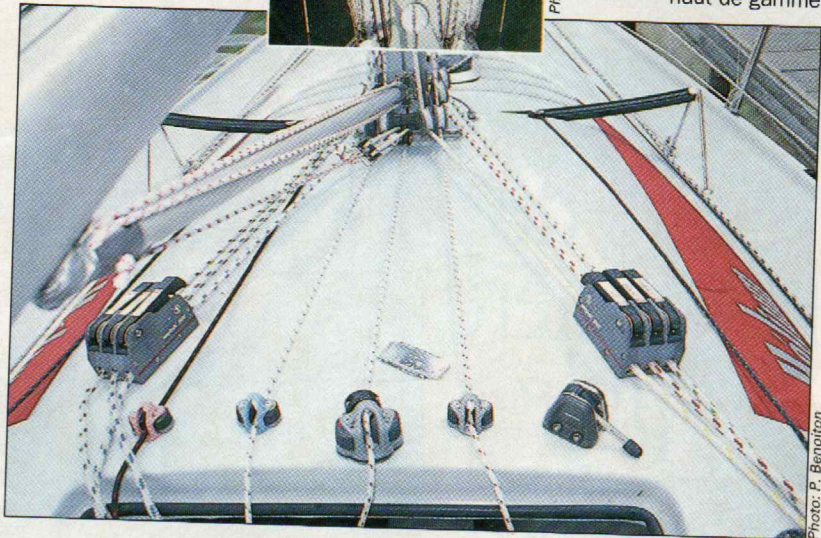


Photo : P. Benoiston



Photo : P. Benoiston

L'absence des matelas permet
d'apprécier la simplicité et la netteté du
contremoulage intérieur. Il n'y a rien de
trop en volume et en rangements...



Photo : P. Benoiston

Un anneau d'élingage permet d'accélérer
sensiblement les opérations de grutage.
Le mât, lui, peut se mettre en place à la
main, sans recourir à une grue.



Photo : P. Benoiston

La hauteur de l'ensemble est impressionnante. Mais avec un
poids inférieur à 1 tonne, l'Hélium est finalement plus facile à
transporter que la moyenne des autres monotypes. La version
quille relevable permet au moins d'abaisser le centre de gravité.

Fiche technique

- Architecte Jacques Fauroux
- Constructeur CSP
- Longueur de coque 7,65 m
- Maitre-bau 2,40 m
- Tirant-d'eau 1,60 m (1,00 m quille relevée)
- Déplacement 900 kg
- Lest 350 kg
- Grand-voile 20,00 m²
- Foc autovireur 11,00 m²
- Spinnaker 45,50 m²
- Prix sans voiles 179 800 F
- Options Quille relevable 9 900 F, Cabotage 22 900 F, Open 4 180 F, Chaise moteur 2 180 F, Remorque de route 21 480 F, Compas de route encastrée 11 220 F