

**coup d'œil sur...**

# le Dyas

par bruno TROUBLÉ

Le foc et la grand'voile sont très ouverts et dévrent complètement dans la partie supérieure, mais le bateau progresse sans contrainte, bien à plat sur l'eau.



**N**OUS voici en présence du second quillard de compétition que Bruckner importe d'Allemagne. Nous connaissons le Trias, comparable, mais en plus puissant, au Soling dont il fut le concurrent malheureux, échouant de peu à l'attribution du statut de l'YRU. Le Dyas, comme son nom le suggère, est, quant à lui, un « petit » quillard à deux équipiers. Construit en polyester, d'une façon robuste, il s'attaque semble-t-il au même marché que le Tempest dont il emprunte quelques caractéristiques tout en étant moins dur et plus puissant, en un mot plus « quillard ».

Dessiné par le même architecte, Helmut Stoberl, que son grand frère le Trias, il en a sensiblement les mêmes formes pleines à l'avant, sans

cesser d'être élégantes, avec un bouchain très sensible, placé légèrement sous la flottaison.

Ses caractéristiques générales en font à la fois un engin facilement transportable sur la route derrière une voiture moyenne et un vrai quillard de compétition. Le Dyas n'est pas un dériveur avec un petit saumon, mais un bateau puissant, relativement raide à la toile grâce à ses formes et à son lest de 300 kg.

Un important double fond rempli de polyuréthane expansé assure la flottabilité du bateau en cas d'accident. Le caisson arrière, en revanche, ne peut guère y contribuer car il n'est absolument pas étanche, la cloison le séparant du cockpit ne venant pas jusqu'au pont... Il ne fait toutefois aucun doute que le bateau, même plein, pourrait

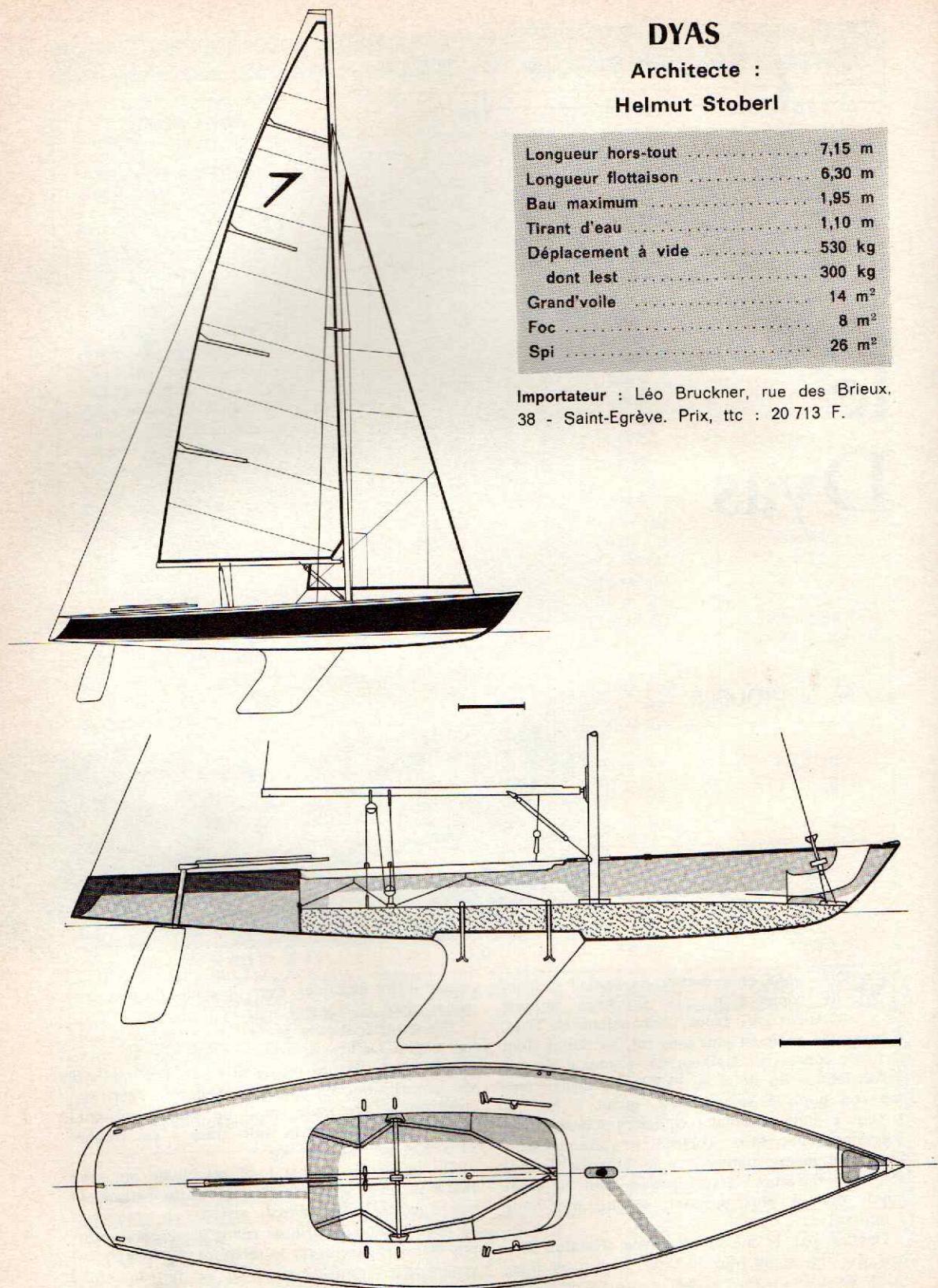
## DYAS

Architecte :

Helmut Stoberl

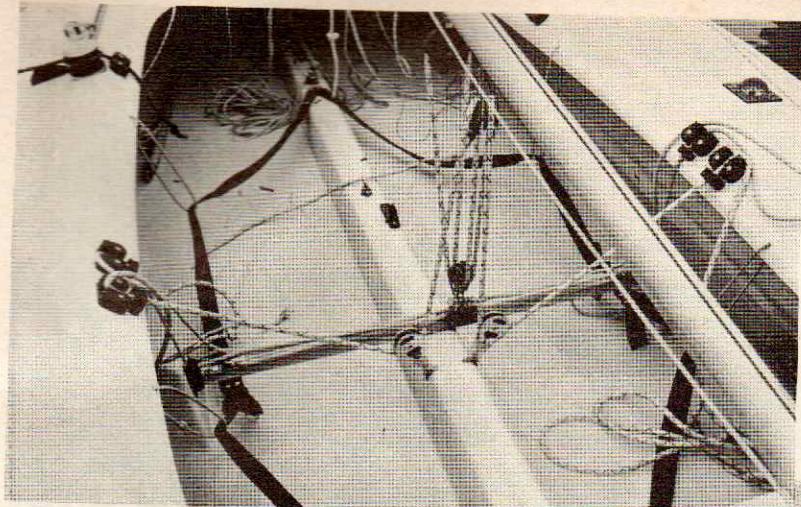
Longueur hors-tout .....	7,15 m
Longueur flottaison .....	6,30 m
Bau maximum .....	1,95 m
Tirant d'eau .....	1,10 m
Déplacement à vide .....	530 kg
dont lest .....	300 kg
Grand'voile .....	14 m <sup>2</sup>
Foc .....	8 m <sup>2</sup>
Spi .....	26 m <sup>2</sup>

Importateur : Léo Bruckner, rue des Brieux,  
38 - Saint-Egrève. Prix, ttc : 20 713 F.



15 m  
30 m  
95 m  
10 m  
10 kg  
0 kg  
4 m<sup>2</sup>  
8 m<sup>2</sup>  
6 m<sup>2</sup>

Brieux.



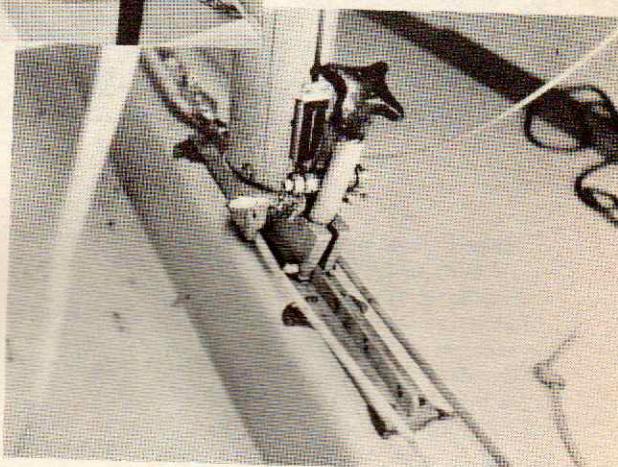
flotter et éventuellement naviguer, grâce à quelque 900 litres de réserves placés dans le double fond.

L'accastillage du Dyas dont nous avons disposé n'était pas parfaitement au point, cependant quelques trouvailles nous ont séduits. La barre d'écoute d'abord, remarquablement placée dans le fond du cockpit ; le réglage de la tension du guignol ensuite. En revanche nous n'avons pu essayer l'aspirateur de spi livré en série. La manche en tissu ne nous avait pas été confiée. Sa forme semble correcte.

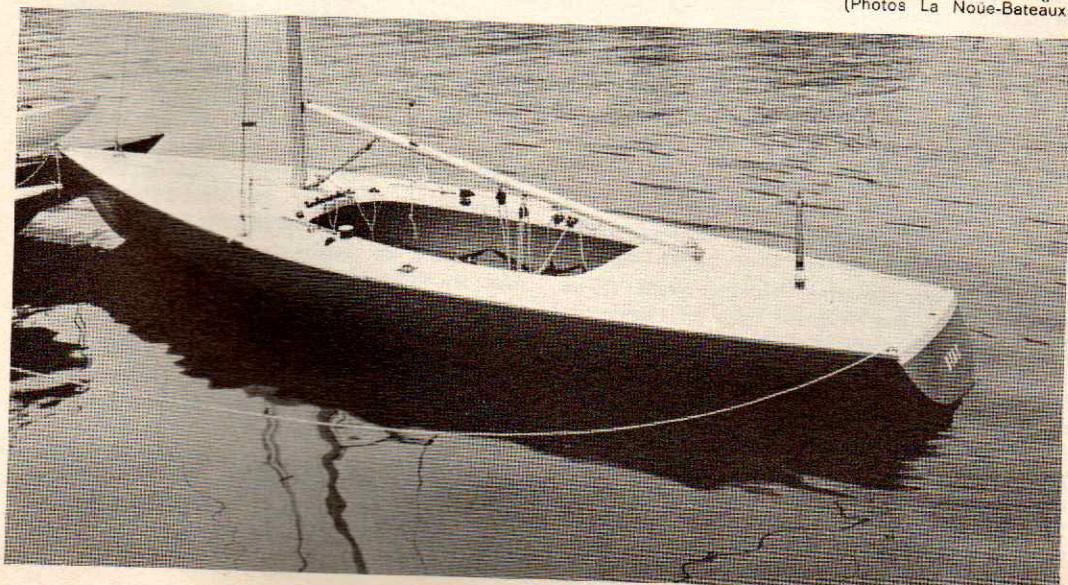
Le mât en aluminium à un étage de barres de flèche se comporte parfaitement au près si l'on prend soin, pour le cintrer, de larguer le guignol et de reprendre le pataras ; mais aux allures por-

Le cockpit est confortable non seulement par la présence d'un double fond mais aussi grâce à cette poutre centrale qui est aussi utile à la rigidité du bateau qu'à l'équilibre des équipiers : ils peuvent y caler leurs pieds dans les manœuvres. Deux bailers judicieusement placés tout près de la flotaison, fonctionnent même au près comme sur un dériveur.

C'est grâce à cette poignée actionnant une vis sans fin que l'on ajuste le réglage du guignol. Parfait pour les réglages précis au près, ce système ne permet pas de changer rapidement la tension du guignol lorsque l'on abat pour naviguer largue ou vent arrière.



Le Dyas a la silhouette du Soling et du Trias en réduction. Le quillard de compétition semble vraiment prendre un nouvel essor dans le monde de la compétition, mais il s'agit d'une nouvelle génération de bateaux : on est bien loin du 5,5, du Requin et du Dragon. (Photos La Noue-Bateaux.)





Le Dyas part avec la vague, le barreur file l'écoute en grand. Quant à l'équipier, il tente de rester à bord, mais, ne pouvant éviter la glissade sur le liston parfaitement lisse, il doit appuyer son pied contre le hauban.

tantes il prend des formes inquiétantes. L'équipage est alors placé devant un choix difficile : si l'on relâche le pataras, le mât se redresse mais s'incline fortement sur l'avant, les haubans ne le retenant pas suffisamment en arrière ; si on maintient le pataras bandé, la triste conséquence en est que le mât se débat en tous sens...

L'idéal au vent arrière dans la brise, si l'on tient à conserver ce mât qui paraît bien souple, serait d'utiliser une cale d'étambrai et de pouvoir à la fois bander le pataras et le guignol ; mais le réglage actuel de ce dernier, très démultiplié et parfait pour les allures de près, ne permet pas de rétablir la situation rapidement lorsque l'on abat aux allures portantes.

Ces quelques imperfections de gréement et de définition, défauts de jeunesse sans doute, disparaîtront rapidement et l'on ne verra plus à bord que de l'accastillage parfait, tel cet enrouleur de foc ou ce pied de mât.

Il n'en reste pas moins que plusieurs sorties par force 4 nous ont permis d'entrevoir les grandes possibilités du Dyas.

Grâce à son important volume avant, il ne value pas la vague. L'étrave reste en toutes circonstances à la surface et, malgré un clapot agressif, nous n'avons pas avalé une seule goutte par la bouche béante de l'aspirateur de spi situé juste en arrière de l'étrave. Le Dyas semble tirer de ses formes avant le plus clair de sa personnalité. Au près, elles conservent au bateau son parfait équilibre. Contrairement à de nombreux quillards, le Dyas ne vient pas buter dans la vague, mais glisse à la surface en douceur, conservant toute sa vitesse et le même angle de gîte ; il reste doux à la barre

et n'a pas cette progression hésitante, irrégulière, mouvementée si fréquente sur de nombreux autres bateaux.

Dans la brise au près, le Dyas navigue moins comme un quillard que comme un dériveur, on n'éprouve aucun mal à le tenir à plat en modifiant la tension du pataras pour bien ouvrir la chute de la voile. Si le barreur n'a pas un gros travail, l'équipier, lui, éprouve quelques difficultés à rester au trapèze, le liston, constitué par une cornière en aluminium, ne comportant aucune cale. La seule solution satisfaisante est d'appuyer son pied contre le hauban pour éviter d'être précipité dans le foc.

C'est cependant aux allures arrivées que l'étrave pleine du Dyas est la plus utile : elle constitue alors un salutaire tremplin sur lequel le bateau s'appuie pour partir en survitesse...

Le bateau, parfaitement sain en toutes circonstances, procure alors à l'équipage d'intenses satisfactions. A la différence d'un quillard comme le Soling, il ne menace jamais d'enfourner et pardonne bien des imprécisions de barre.

Coureurs et constructeurs savent combien la mise au point d'un bateau est longue et difficile. Les quelques mois, voire quelques années, qui suivent la création d'une série, constituent une période d'essais et d'améliorations. L'exemple du Soling est éloquent à cet égard : les derniers bateaux construits dans cette série n'ont pas grand-chose à voir avec le prototype.

Le Dyas est encore jeune et la compétition viendra vite corriger les imperfections de son accastillage, qui sera alors digne des performances, du comportement et de la robustesse de cette coque séduisante.