

Swann 36, plan Stephens,

1969 Mai "*Les Cahiers du Yachting*",

LE SWAN 36



Une silhouette gracieuse et classique, allée aux performances et au confort. (Photo E. Quéméré-Nikon.)

86

AU
BANC D'ESSAI

C'EST en 1967, lors des épreuves de la One Ton Cup courue au Havre, que Cybèle se fit connaître. Dessiné par Stephens et construit par un chantier scandinave, ce 22 pieds devait se distinguer entre les mains de son propriétaire, le docteur Le Goff, et de l'équipe d'Alain Maupas en remportant la seconde place de l'épreuve. En fait, Optimist dessiné par Dick Carter ne devait l'emporter que de peu et, jusqu'à la dernière minute, le suspense fut intense.

Cybèle émigra ensuite en Méditerranée pour y pratiquer plus encore la croisière que la course mais voilà que nous revient aujourd'hui de Finlande, une version revue et modifiée du même bateau, le Swan 36. Réalisé par les chantiers finlandais Nautor-Ky, le Swan 36 est importé en France par la Société du Port de Plaisance de Toulon et nous avons pu effectuer les essais du bateau durant près d'une semaine.

Très élégante à contempler à sec, la carène se distingue par des transversales

plutôt profondes qui annoncent un développement important et aussi par son mystérieux volume — le skeg — implanté en avant du safran séparé et destiné, d'après l'architecte, à mieux guider les filets d'eau en sortie et aussi à augmenter en quelque sorte la portance de la voûte en tant qu'élément anti-dérive.

Pour une longueur hors tout de 10,98 m, la flottaison est de 7,88 m alors que certains 22 pieds atteignent 8,2 m. Avec 2,97 m, le bau est modéré et ne correspond pas tellement aux tendances actuelles qui poussent à des largeurs de plus en plus impressionnantes. Quant au tirant d'eau, il est de 1,83 m et le déplacement théorique de 6 490 kg comprend un lest de 3 630 kg de plomb.

La coque ainsi que le pont sont réalisés en stratifié de polyester d'après les normes recommandées par le Lloyd's pour l'obtention de la cote 101-A. Le pont est recouvert ensuite de lattes de teck tandis que les superstructures sont habillées du même bois. Le gréement est

simple : un mât en alliage léger avec une seule paire de barres de flèche, deux paires de bas-haubans avant et arrière et un pataras unique branché sur le tube central du balcon arrière et muni par ailleurs d'un ridoir à volant.

Les aménagements comprennent un poste avant garni de deux couchettes et un lavabo faisant face à un compartiment W.-C. Dans le carré, on a le choix entre deux styles d'aménagements. Dans le premier cas, une dinette implantée sur babord fait face à une longue cuisine occupant le centre tribord tandis que dans la seconde version, deux couchettes sur babord et une couchette sur tribord encadrent la table, alors que la cuisine est reportée aux côtés de la descente, également sur tribord. Dans les deux cas, la table à cartes est située sur babord face à la marche, devant une couchette-cercueil s'enfonçant largement sous le cockpit. Le bateau que nous avons essayé était équipé de la version dinette et, bien que nous ne soyons pas à l'ordinaire favorable à ce style d'aménagements, force nous a été de reconnaître son agrément puisque, même à la mer, on dispose malgré tout de quatre couchettes utilisables au centre du bateau.

Le moteur est un Volvo Penta MD.11 Diesel et les winches seront sur les prochains bateaux des Barlow deux vitesses.

POUR LE CROISEUR

— L'aspect général est classique et élégant. Avec son franc-bord modéré et sa tonture légèrement marquée, le Swan 36 flatte à la fois le regard et l'amour-propre de son propriétaire.

— La finition et la présentation générale sont de bon aloi. Les inox paraissent de bonne qualité et le beau pont en teck est doux à regarder ainsi qu'à arpenter. Intérieurement, la finition est simple mais le teck abonde et l'ensemble est à la fois clair et accueillant.

— La coque tangue fort peu au près, roule modérément au vent arrière et ses mouvements sont toujours sans brusquité.

— La puissance de la carène est largement suffisante pour atteindre en toutes circonstances des vitesses satisfaisantes sans gîte exagérée et les changements de voilure sont peu fréquents.

— Grâce sans doute à la douceur des mouvements ainsi qu'à la hauteur de son franc-bord avant et à la présence d'une hiloire ceinturant totalement le cockpit, le Swan mouille peu.

— Le haubanage profilé en « corde à piano » ne présente pas, à notre avis, un intérêt suffisant si l'on tient compte de son prix de revient et des difficultés de réglage qu'il fait naître presque inévitablement. Peut-être peut-il se justifier pour la course en ce qui concerne le gréement longitudinal mais certainement pas dans le sens transversal.

— Avec ses quatre brins, le palan de grand-voile actuel manque de puissance, à moins d'aboutir à un winch. Ce mon-

tage est d'ailleurs prévu au prix d'une certaine complication dans le circuit de grande écoute.

— Le cockpit est vaste, confortable et cinq à six personnes peuvent aisément y trouver place en croisière par beau temps.

— L'actuelle barre franche est encombrante en raison de sa longueur et il semble prévu de livrer les bateaux dans le futur avec une barre à roue.

— Le moteur diesel Volvo monté en série se trouve situé sous le siège arrière de la dinette. Il est très discret en ce qui concerne les bruits et vibrations et suffisamment puissant pour un usage normal. Le bateau est très maniable au moteur, même en marche arrière et la consommation paraît insignifiante.

— Le poste avant est assez vaste pour

POUR LE COUREUR

— L'équilibre de la coque est excellent quelle que soit l'importance de la gîte et ce, jusqu'à mettre l'hiloire de roof dans l'eau. Au près, la barre est plutôt ferme mais elle demeure toujours dans l'axe.

— Au louvoyage, le cap pratiqué est souvent étonnant, avec une vitesse satisfaisante. Le Swan semble particulièrement doué pour « piper » à mort si le besoin s'en fait sentir, sans perdre de la vitesse ni accroître sa dérive.

— L'équilibre général est tel que le bateau peut faire du près, aussi bien sous grand-voile que sous gènes seul mais c'est la seconde combinaison qui permet d'obtenir la plus grande puissance.

— Bateau de près par excellence, le Swan doit être souqué à mort dans la brise et ce sont les derniers centimètres d'écoute qui le font littéralement démarquer. Ainsi, les winches d'écoute Lewmar montés sur le bateau d'essai n'étaient pas assez puissants et il semble d'ailleurs qu'à l'avenir, des Barlow seront montés en série.

— Bien que des voiles mal adaptées ne nous aient pas permis de vérifier absolu-

ment le fait, il nous a semblé que les performances au près par tout petit temps, étaient très intéressantes.

— Bien que les performances aux allures portantes soient satisfaisantes, le bateau tarde longtemps à partir avec les lames et il répugne en général à dépasser sa vitesse limite théorique.

— Au vent arrière, le spi est assez bien supporté si le barreur est capable de contrôler le bateau sans amplifier au safran toute tendance au roulis pendulaire.

— Aussi bien en ce qui concerne l'équilibre à la gîte que l'efficacité du plan de dérive, il ne semble pas que la carène du Swan se ressente de l'absence d'un trimmer.

— La bôme à rouleau montée sur le bateau que nous avons essayé, ne permet pas, sitôt que l'on doit réduire de la toile, d'obtenir une grand-voile de forme satisfaisante, cela avec un halebas de bôme efficace. Il existe maintenant des méthodes et un matériel permettant des prises de ris ultra-rapides, cela aussi bien pour la croisière que pour la course.

— Bien que des voiles mal adaptées ne nous aient pas permis de vérifier absolu-

ment le fait, il nous a semblé que les performances au près par tout petit temps, étaient très intéressantes.

— Bien que les performances aux allures portantes soient satisfaisantes, le bateau tarde longtemps à partir avec les lames et il répugne en général à dépasser sa vitesse limite théorique.

— Au vent arrière, le spi est assez bien supporté si le barreur est capable de contrôler le bateau sans amplifier au safran toute tendance au roulis pendulaire.

— Aussi bien en ce qui concerne l'équilibre à la gîte que l'efficacité du plan de dérive, il ne semble pas que la carène du Swan se ressente de l'absence d'un trimmer.

— La bôme à rouleau montée sur le bateau que nous avons essayé, ne permet pas, sitôt que l'on doit réduire de la toile, d'obtenir une grand-voile de forme satisfaisante, cela avec un halebas de bôme efficace. Il existe maintenant des méthodes et un matériel permettant des prises de ris ultra-rapides, cela aussi bien pour la croisière que pour la course.

Souqué au près, le Swan 36 développe une puissance parfois impressionnante. A remarquer le confort du cockpit. (Photo E. Quéméré-Nikon.)



— Le système de réglage de la barre d'écoute n'est pas actuellement au point, en ce qui concerne les taquets d'écoute de rappel.

— la double ferrure d'amure disposée sur l'étrave est astucieuse et permet d'amurer rapidement et simultanément deux voiles.

— Malgré la présence de la dinette, rarement appréciée sur les bateaux de course, il faut remarquer que le dossier de celle-ci peut, comme dans les wagons-lits, se rabattre vers le haut afin de former une couchette supérieure. De la sorte, on peut disposer à la mer de deux couchettes superposées sur babord ainsi que des deux couchettes-cercueil disposées à l'arrière de la table à cartes et de la cuisine. Ce

nombre est suffisant étant donné l'importance du bateau.

— La table à cartes disposée sur babord, face à la route, est de grandes dimensions et elle comporte un lot de tiroirs pratiques.

— Le volume disponible sous la descente pourrait très avantageusement être aménagé en penderie à cirés et coffre à bottes.

— En ce qui concerne la barre, nous croyons que la meilleure solution pour la course consisterait dans une barre franche raccourcie par rapport à l'équipement actuel, mais avec une rallonge pouvant être ajoutée lorsqu'un bras de levier particulièrement important est nécessaire, c'est-à-dire par gros temps et surtout aux allures portantes.

Il est certain que par rapport à quelques-uns de ses concurrents « One-Toners », le Swan 36 arrive un peu tard sur le marché français et qu'il souffrira de ce fait des positions déjà occupées par d'autres architectes. Quoiqu'il en soit, ce bateau élégant, robuste, bien fini et très confortable, constitue un engin de croisière agréable, sûr et rapide. Cela dit, nous sommes persuadés que ses possibilités en course sous la jauge actuelle peuvent lui permettre de tenir la vedette, si un équipage de

Fonçant de toute sa puissance, le Swan 36 remonte contre le Mistral. (Photo A. Martinez).



valeur s'y attache. Le Swan 36 est un rapide bateau de près, capable de mener la vie dure à quiconque au louvoyage et de prendre suffisamment d'avance à cette allure pour palier un éventuel « trou » aux allures portantes.

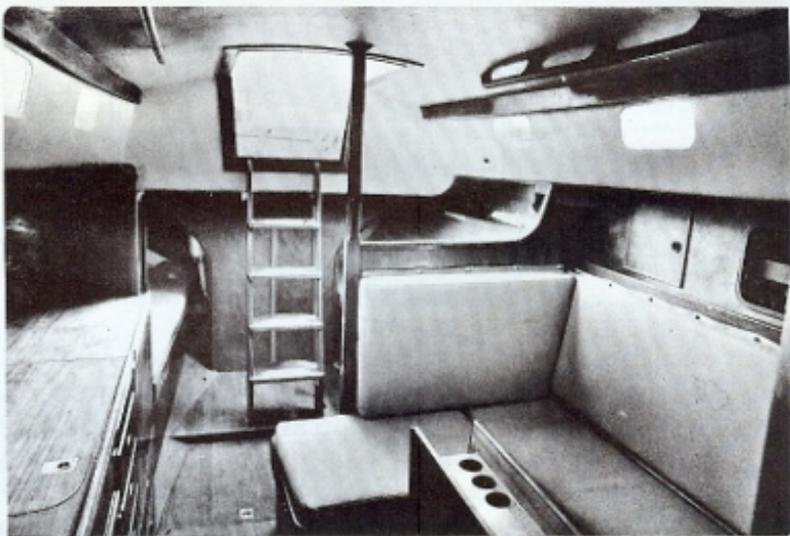
En bref, Stephens nous rappelle à tous, par l'entremise de ce bateau, qu'il demeure un grand architecte et que son sens aigü des réalités commerciales et des relations publiques, s'appuie sur des capacités techniques impressionnantes.

André COSTA

Le plan de voilure est moderne mais en conservant des proportions normales. (Photo A. Corroier.)

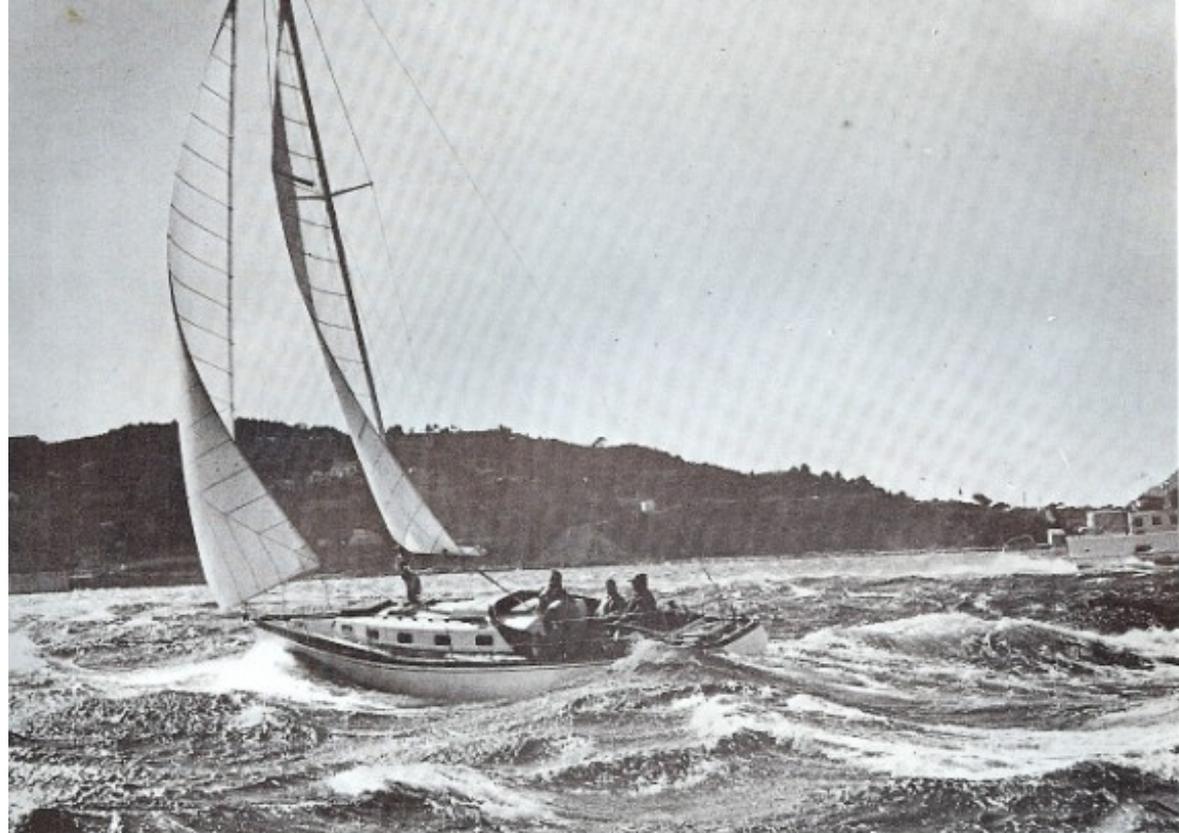


Longueur hors tout : 10,98 m. — Flottaison : 7,88 m. — Bau : 2,97 m.
Tirant d'eau : 1,83 m. — Déplacement : 6 490 kg. — Lest plomb : 3 630 kg.
Surface de voilure : 50,60 m.
Prix : 171 765 F T.T.C. entièrement équipé, avec moteur diesel Volvo, foc et G. V.
Architecte Sparkman et Stephens.
Importateur : Société du Port de Plaisance de Toulon,
avenue de l'Infanterie de Marine. B.P. 5. — TOULON (83.).

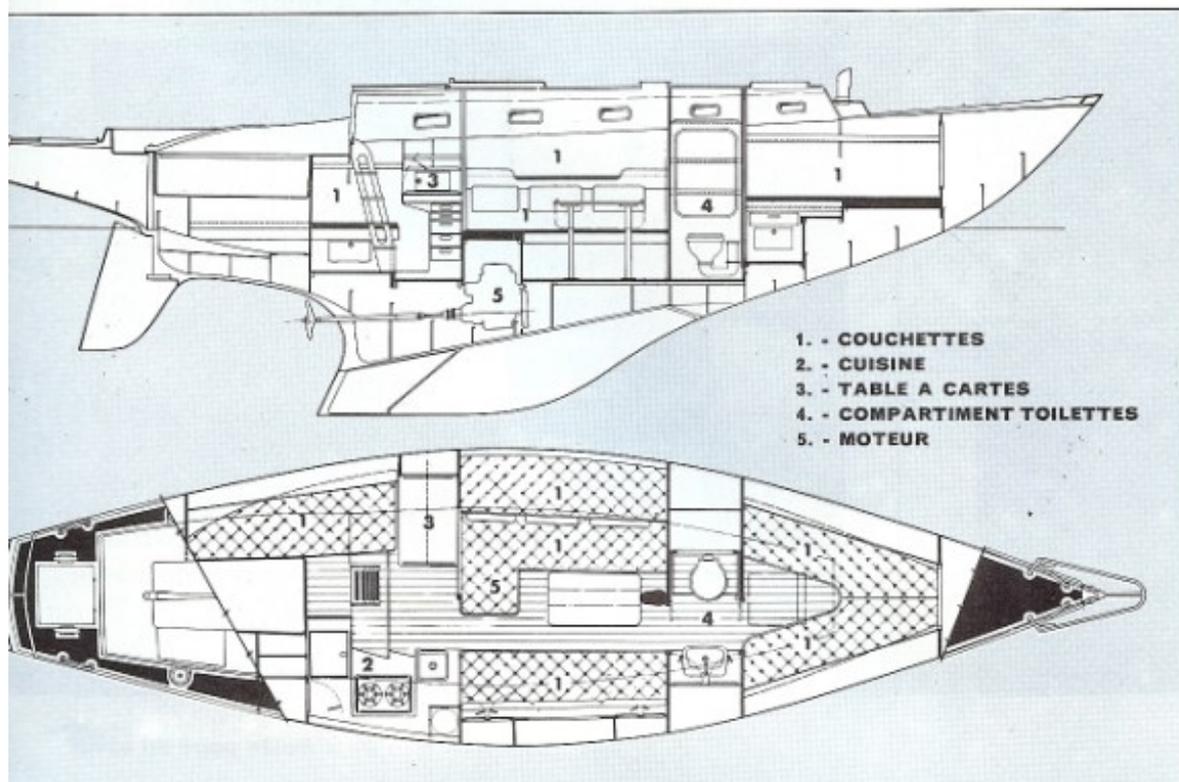
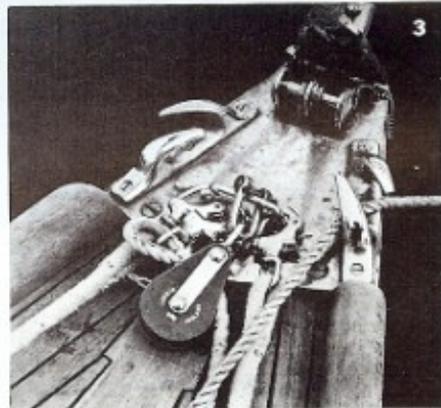
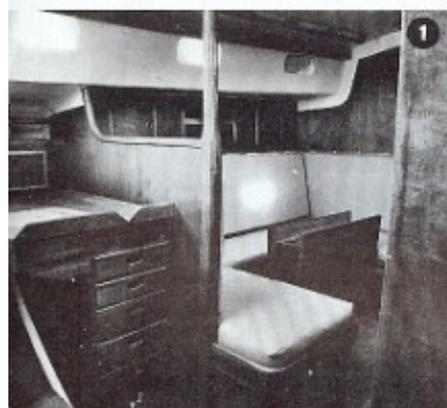


Le volume habitable est important. La table est ici repliée ainsi que le dossier de la banquette qui, déployé vers le haut, forme une couchette supérieure utilisable à la mer. On pourrait aisément aménager le verso de l'échelle de descente en placard à cirés et à bottes.

LE SWAN 36



Dans 35 nœuds de mistral, le bateau demeure remarquablement sec et tranquille.
(Photo A. Corrolier.)



- 1. - COUCHETTES
- 2. - CUISINE
- 3. - TABLE A CARTES
- 4. - COMPARTIMENT TOILETTES
- 5. - MOTEUR

1. La table à cartes est vaste et son pied contient plusieurs tiroirs bien utiles pour le stockage du petit matériel. Le moteur se trouve sous la partie de la banquette située au premier plan.

2. La cuisine est très vaste et permet de travailler confortablement. Sur l'évier, deux pompes, eau douce et eau mer.

3. L'accastillage est le plus souvent robuste. Ainsi, la ferrure d'étrave comprend un double point d'amure composé de deux goupilles à verrouillage ultra-rapide.

FIN