



VOILES

EXCLUSIF
A LA HUNE
D'UN QUATRE-M
SOVIETIQUE

44 OCTOBRE 1974 MENSUEL 6 F

**OPTIMIST
COMMENT ALLER VITE!**

**COUPE AMERICA
REBONDISSEMENTS**

**QUARTER TON CUP:
RETOUR AU RAISONNABLE**

HALF TON CUP: UNE RUDE AFFAIRE!

MOWGLI, FIFTY 23, C&C 25, SWAN 41

REMIERS BORDS SUR LA GOELETTE D'ANTOINE.

ESSAI

...Vingt fois au Salon de janvier, l'équipe de *Voiles* en avait fait le tour, caressant les flancs de ce superbe coursier, analysant chaque détail d'accastillage ou s'émerveillant de l'extraordinaire ébénisterie de l'intérieur...

Swan... Mot magique... Nautor est considéré à juste titre comme le chantier naval le plus réputé au monde pour la construction en série. Pour y avoir passé quatre jours au début d'août, je dois souligner que le chantier anglais Camper et Nicholson le talonne quand même de très près et souvent l'égale. Dans un style différent.

On se souviendra que *Superstar of Hamble*, le premier Swan 44, à Dave Johnson, arrivé en Angleterre en 1973, fut proclamé Bateau du Salon au Boat Show de cette même année. Un an plus tard, le *Swan 41* aurait sans doute glané les mêmes lauriers si, pour des raisons d'évidente diplomatie, le comité n'avait décidé de l'attribuer au *Nicholson 42*, dont la qualité des aménagements méritait également d'être soulignée.

Pour revenir à la fascination qu'exercent les Swan dans le milieu de la course, rappelons encore que l'été dernier, sur les trente-deux candidats britanniques à la sélection de l'Admiral's Cup, on comptait sept Swan 44 ! Et, plus près de nous, dans Cowes-Dinard, les Swan prenaient la tête des trois classes : *Izenah IV* (Swan 44) à Mr Holley en classe I, *Olbia V* (41) à Mr Archer en classe II et *Intuition* (38) à Mr Streeter en classe III. La Giraglia voyait trois Swan 48 dans les quatre premiers, le premier étant un *Nicholson 55*. Enfin, pour mémoire, la victoire de *Sayula* (Swan 65) dans la course autour du monde.

C'est, donc, un peu avec le cœur en fête des enfants promis au manège enchanté que nous prenons la route de La Trinité, où le chantier Vanek, agent Nautor pour la Manche et l'Atlantique, a vendu les deux premiers 41.

Pour cet essai, nous avions attendu le retour de Pierre Lenormand de la course autour du monde sur *Kriter*, et qui nous rejoindra sur place avec Sylvie, notre Miss Voiles. Le matelot Quentin et Marc Berthier, les deux inséparables Malouins, sont aussi de la virée.

Le temps de récupérer un grand-voile et nous sortons en fin d'après-midi, pour une première prise de contact. La brise est légère.

La différence de comportement avec le 44 est immédiate. Plus vif, démarrant plus rapidement à la risée, plus précis à la barre, plus évolutif ; dans l'ensemble beaucoup plus vivant.

Toute la grâce et la puissance du cygne, emblème de la célèbre série de Nautor, éclatent sur ces photos... En fondant habilement l'hiloire de cockpit au bouge du pont, Olin et Rod Stephens ont trouvé une remarquable solution à l'évolution de la forme des roufs. Le capot coulissant avant donne accès directement à la voilerie. On remarquera aussi les trois boîtes dorades d'aération, qui, s'ajoutant aux trois capots et aux deux tannoys, fournissent une excellente aération intérieure. Une fonction à laquelle les architectes du Swan accordent toujours beaucoup de soins.

Sur la photo du haut, le furieux grondement de la vague d'étrave vous laisse imaginer les hautes vitesses que l'on pratiquera au large. Quant au pont de teck (optionnel), il atteint à lui seul le prix d'un petit croiseur côtier. A ce stade, vous n'allez tout de même pas discuter !



SWAN 41

*Un étalon fascinant de beauté
et d'efficacité*

*Par Christian Février
(Photos de l'auteur)*



Comme son frère aîné, le 41 témoigne pas d'une grande raideur jusqu'à 15° de gîte environ ; la largeur de la flottaison est moyenne. La recherche des performances dans le petit tempo s'affirme, alors que dans la brise on s'aperçoit que le haut franc-bord et le 54 % de rapport de lest joueront suffisamment à temps pour en faire un redoutable bête de près.

Comparée à la taille du cockpit, la barre est d'un diamètre important et sa précision est diabolique. Peu de bateaux permettent de vous caler aussi aisément à 30° du vent apparent puis de remonter, degré après degré, vers la limite du possible... Le *Swan 41* est de ceux-là. Sur une eau plate, nous parviendrons à maintenir encore une vitesse suffisante à 20°. La force du vent se situant dans les environs de deux. Certes, la perte de vitesse par rapport à la même navigation à 35° est importante. Mais est bon de connaître les limites de ce bateau. En course, de telles possibilités peuvent être indéniablement intéressantes lorsqu'on a choisi de passer son capot au vent.

Premiers bords qui nous permettent d'apprécier aussi la précision de l'emplacement de chaque pièce d'accastillage, son échantillonnage, son fonctionnement sans défaut. La plupart des pièces sont fabriquées par Nautor lui-même (y compris mât, bôme, tangons !) et sont d'une qualité de fabrication irréprochable. Pour le reste de l'équipement, nous retrouvons *Palmer et Johnson*, et *Lewmar*. Mais le capot est quand même français (*Goïot*).

En manœuvrant, vous vous apercevez rapidement du volume relativement restreint du cockpit. La largeur du tableau arrière n'est pas très importante et le barreur avec sa console occupe lui seul un bon tiers du cockpit. Chaque banquette, deux personnes peuvent s'asseoir. Pas plus. Alors, vous vous installez devant la descente. Vous y êtes d'ailleurs très bien. Ou au vent. Le dos retrouve sur le côté du rouf et sifflet un petit confort de plus en plus difficile à trouver de nos jours.

Les hiloires de cockpit sont très larges. Prolongeant le toit du rouf à l'arrière, elles portent deux grosses taquets. Deux gros *Lewmar 55* à trois vitesses pour le génois. Deux *Lewmar 45* à trois vitesses également pour le spi. On peut voir venir... L'usage des winches de génois n'est pas aisé au cockpit. Il est beaucoup plus facile de travailler sur le pont. Pour border au vent, l'idéal serait de coupler ces winches par une barre passant dans la cabine.



Du fait la largeur des hiloires, la pent- des dossiers est rude et n'est pas toujours très confortable en marche.

Cet inconvénient évoqué, il est difficile de rester insensible à la fascination de ce pont en teck et à l'élégante solution du rouf se fondant en sifflet dans le bouge du pont au niveau du mât. Les trois hublots s'affinent en forme de flèche dans l'hiloire, donnant à l'ensemble un air élané qui ne manque pas d'allure.

Les déplacements s'effectuent sans problème, l'entrée de la cabine étant assurée par deux balcons latéraux déjà présents dans le 44, plus deux poignées de teck sur les côtés. Les chandeliers sont pris solidement dans une embase soudée à la cornière perforée qui ceinture tout l'ensemble.

Nous quitterons La Trinité le lendemain vers Belle-Ile avec une brise d'ouest qui ira en fraîchissant progressivement toute la journée. Une nouvelle fois, nous renouons avec cette fantastique aptitude à monter très haut dans le vent, et à profiter des fortes risées qui tombent des hauteurs de Belle-Ile. Par chance, un ketch de bon tonnage, déjà mouillé dans l'avant-port, accepte de nous garder à couple le temps de nous restaurer.

Le raffinement des boiseries intérieures s'accommoderait fort bien d'un déjeuner aux chandelles. Car l'intérieur du Swan 41 est vraiment sombre. Trop sombre. C'est dommage. Le chantier propose des prismes dans le pont en option. Pour un bateau de ce prix, l'éclairage naturel devrait être résolu dans le prix standard.

Ceci dit, la qualité de réalisation des aménagements intérieurs est réellement somptueuse. Le grand chantier allemand *Abeking et Rasmussen (Gitana V)* ne fait pas mieux sur des bateaux à l'unité.

Il souffle un bon 6 maintenant et les rafales tombent dru des hauteurs de la citadelle. Nous nous retrouvons au grand large, un temps à l'abri de l'île, filant vers la chaussée de Houat et le passage des Sœurs. Nous mettrons trois quarts d'heure seulement pour faire les 7 milles qui nous séparent du Béniguet De l'étrave, le spectacle de l'avant, taillé en coin et coupant la mer comme un rasoir, est de toute beauté. Aucun bourrage devant l'étrave : celle-ci semble glisser sur l'eau comme l'étrave d'un cargo léger.

Nous franchissons en trombe l'étroit passage. Sur les roches du Grand Coin, des cormorans séchent leurs ailes au soleil. Nous plongeons plein vent arrière pour essayer le starcut. Sous la poussée du très beau Banks, l'aiguille du speedo grimpe encore d'un cran : 10 nœuds, 10,5... La mer est assez plate dans la baie et les conditions idéales. A voir la finesse de l'étrave, on se demande si elle ne va pas piquer dans la plume. Dans ces conditions de mer peu formée, le Swan 41 se tient très à plat et se cabre même dans les moments de survitesse. La vague croule en rouleaux incessants de chaque côté du tableau arrière. C'est le grand déboulé, avec un parfait contrôle à la barre, ce qui change des Stephens des années 60. Pierre, Marc, Quentin et Sylvie se succèdent à la barre pour apprécier et savourer la cavalcade.

Dans une mer plus formée, avec 30 à 35 nœuds de brise, rien ne serait aussi aisé ! Le roulis rythmique quand on « pousse les feux » demeure important sur ce type de carène et il vaut mieux limiter au minimum les envois d'équipiers à l'avant.

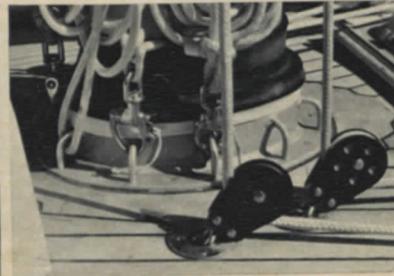
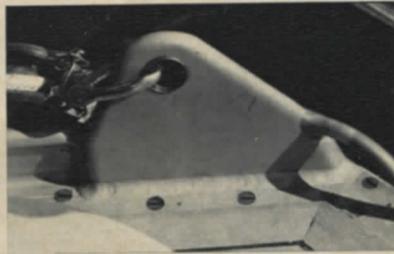
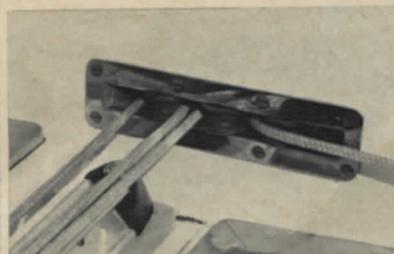
La brise continue de fraîchir. Nous bridons le spi sur des poulies coupées très en avant pour le stabiliser. De temps à autre, un surf nous emmène à



Cockpit : Bien que petit, celui du Swan est parfaitement fonctionnel. Le barreur est particulièrement privilégié avec un banc et un plancher en forme pour la gîte. La banquette située à gauche s'enlève complètement pour laisser apparaître le bib de secours. On remarquera les deux tannoys ventilant la cuisine et le cabinet de toilette... les poignées de teck et le balcon tripode pour s'assurer à la sortie... la petite capote repliée qui protège efficacement l'entrée par gros temps ou pluie... les vrais taquets parfaitement placés et dimensionnés.

Accastillage : Sur le Swan 41, chaque pièce est parfaite. Nous avons sélectionné quatre exemples. Le premier souligne l'astucieuse intégration du palan du réglage du chariot dans l'hiloire. Les deux brins de réglage

reviennent au barreur. C'est le système le plus efficace et le plus élégant que nous connaissions. La photo de droite montre la pièce arrière recevant les poulies de spinnaker et son équerre servant de chaumard. Nulle arrête vive : c'est net, propre, fonctionnel. L'avant-dernière photo montre le renvoi des écoutes de génois vers les winches. L'angle est parfait : il n'y aura pas de « twists » sur les winches. La dernière photo montre la base du mât au niveau du pont : colerette d'étanchéité, pontets pour frapper les mousquetons des drisses, poulies de renvoi aux winches de drisses situés sur le rouf. Sur le Swan, il n'y a pas huit ou dix manœuvres et 20 kilos de nouilles dans le cockpit. Pour ancienne qu'elle soit, cette solution conserve le mérite de la clarté et d'un fonctionnement sans défaut.



11.5 nœuds, parfois 12. Il manque 5 à 8 nœuds de vent pour débouler en permanence.

Nous remontons au près le long de la côte. L'anémomètre donne maintenant 30 nœuds. Sur ces hauts-fonds, avec vent contre courant, le clapot est très dur, très court. La puissance des huit tonnes au près est impressionnante. Palan de grand-voile complètement débordé, nous remontons à 7 nœuds à 35 degrés du vent. Nous devrions rouler trois à quatre tours pour soulager et gagner encore quelques degrés dans le cap, mais l'entrée du golfe est proche... L'eau arrive au liston. C'est probablement en gardant ce dernier de 15 à 20 centimètres de la surface que l'on obtiendra les meilleures performances. L'équilibre de la carène est absolument parfait. Gités à 35°, la barre reste douce et précise. Le Swan 41 parle et donne vraiment de très grandes joies à la barre, identiques à celle du barreur de Dragon ou de 5.50.

Le Petit Mont défile maintenant sur tribord, les écoutes filent. Nous rentrons dans le golfe du Morbihan, paysage cent fois parcouru et toujours aussi captivant à la tombée du jour. Calme... silence... gargouillis des tourbillons le long de la coque, cri des mouettes... un cormoran plonge près du cromlech d'Er Lanic... taches safran des genêts sur l'île Longue et Gavrinis. Le génois tombe... Pour aller moins vite et jouir du spectacle...

A la nuit tombante, nous mouillons à Arradon. Au bout du quai, une petite boule attend. Déployée, la petite boule fait un signe : c'est un joli brin de matelot qui vient nous débarquer en plate. Le commodore de la Société des régates de Vannes, sa charmante épouse Monique et leur non moins charmant brin de matelot fêtent ce soir le retour de Pierre Lenormand du Horn et le passage de l'équipe de Voiles dans leurs eaux. Pour l'accueil légendaire que nous trouvons toujours chez vous, commodore, merci !

Retour tard dans la nuit à bord. La plate glisse entre des numéros. Comme à l'île aux Moines, le progrès est arrivé, enlevant tous les corps morts des gens du lieu qui mouillaient là depuis vingt ans parfois. Souvent plus. Le progrès a mis ses boules plastiques numérotées. Et perçoit la dime. Beaucoup se sont enfui dans les criques environnantes encore préservées de la pieuvre de l'argent. Pour combien de temps encore ?

La lumière blanche des levers de soleil sur le golfe nous arrache au rêve. Allons, il faut rendre le Swan à son propriétaire qui arrive ce soir. Le paysage du golfe se rembobine à l'envers. A la sortie, nous coupons sous Méaban. Le Faucheur par la Tour de Berder... Sous grand-voile seule, le Swan s'amarré en douceur au ponton de La Trinité.

A considérer la qualité de la construction, l'efficacité du plan de pont, et les qualités de marche du Swan 41, il est difficile de lui attribuer une autre place que la première dans les bateaux de série de cette taille.

Sur ces trois points, les propriétaires de Swan 41 ne seront pas déçus. La seule restriction que j'apporterais pour ma part concerne le plan des aménagements intérieurs que je trouve un peu trop classique, un peu trop symétrique, pas toujours fonctionnel. Mais cette neutralité, liée à la perfection de son exécution, est peut-être aussi l'une des raisons, du succès de ce bateau, que l'on commande actuellement deux ans à l'avance, des quatre coins du monde !



Les améliorations souhaitables

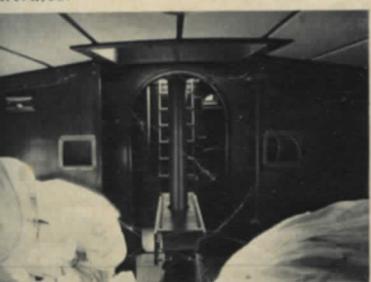


Le carré : Avec ses deux couchettes de chaque côté, il est parfaitement symétrique. Déployée, la table reçoit six personnes, mais interdit toute circulation vers l'avant. Le mât au centre dissimulera parfois le convive d'en face, mais constitue un sérieux appui de déplacement. Derrière les dossiers des banquettes six profonds équipets. Remarquez le tirant d'inox le long du mât reliant le pont à la quille.



Le coin navigation : Situé à tribord de la descente. La cloison du côté carré permet de disposer un important appareillage électronique. Côté coque, le tableau de contrôle électrique avec, ici, un imposant émetteur-récepteur. Cet endroit est encore relativement bien éclairé par la descente et le grand hublot. Le carré est moins privilégié.

La voilerie : Elle contient deux cadres de dépannage. L'ébénisterie y est aussi affinée que dans la cabine arrière. Notez la parfaite exécution du revêtement de plafond, les marches encastrées pour monter sur le pont, et les deux petites veilleuses qui s'allument lorsqu'on ouvre le couvercle. Entre la voilerie et le carré, deux penderies latérales.



A ce niveau de qualité, le lecteur ne s'étonnera pas que les points soulevés soient d'un intérêt mineur. Sur le plan de la conception, nous avons déjà noté la petite taille du cockpit, l'absence de toute couchette double. Il semble difficile de modifier ces deux points. D'autres, par contre, pourraient être améliorés utilement :

- **Winches de génois :** au grand largue ou au vent arrière, le palan de grand-voile tombe en plein sur le winch sous le vent, gênant l'embrassage. Une prise annexe de manivelle ou, mieux, le couplage des deux winches permettrait de mouliner au vent sans être gêné par l'écoute de grand-voile.
- **Eclairage intérieur :** deux prismes de part et d'autre du mât devraient être rajoutés en standard. Pour l'instant, le constructeur les prévoit seulement en option !

- **Insonorisation moteur :** insuffisante.
- **Coin navigation :** on y est mal assis, surtout au près tribord amures. Une autre forme de siège (plus incurvée) serait peut-être préférable.
- **La cuisinière Eno** (la même que celle équipant le *Brise 40*) pose les mêmes problèmes : les feux sont trop proches de la barre de protection et ni les casseroles ni les poêles ne peuvent être centrées.
- **Toiles anti-roulis :** pas assez longues. Lorsqu'on dort au vent, tête et pieds tombent dans les deux vides. Une toile efficace doit aller d'un bout à l'autre de la longueur de la couchette.
- **Ancre Danforth de 20 kilos :** la tenue de cette ancre est moyenne. Il existe des ancres plus sûres à l'heure actuelle pour équiper un bateau de ce prix.



...griserie des longues glissades sous spinnaker...



La cuisine : Située à bâbord de la descente, elle est remarquablement équipée : important réfrigérateur, un four trois feux Eno, un grand évier inox avec eau douce chaude et froide sous pression. Pompe à pied pour eau de mer. Les placards muraux sont de très grande contenance. Tous les placards du Swan sont munis de larges bouches d'aération. Remarquez aussi la barre d'appui devant le four et les larges rebords des plans horizontaux. Sous une apparence faussement banale, cette cuisine s'avère à l'usage extrêmement pratique et fort bien conçue.

Les toilettes communiquent à tribord à la fois avec le carré et avec la cabine arrière. Rien n'y manque, placards à pharmacie et de rangements, grand miroir incliné, douche téléphone avec puisard de récupération. Le WC, modèle Baby de chez Blake of Gosport, malgré son impressionnant accastillage chromé, fait autorité parmi les équipages pour la rareté de ses en... nuis de fonctionnement.

Ces aménagements sont complétés par la cabine arrière, véritable appartement privé avec ses deux couchettes, placards, coiffeuse... Entre la cabine arrière et la descente, la chambre moteur. Le placard à cirés s'y intègre.



Pour toute l'aide apportée à la réalisation de cet essai, nous tenons à remercier les chantiers Vanek, agents Nautor pour la Manche et l'Atlantique, et M. Vergonzane, le propriétaire du Swan 41, qui a bien voulu mettre son bateau à notre disposition.

Fiche technique

Architectes :
Olin et Rod Stephens

Chantier :
Nautor Oy Wilh. Schauman AB
Pietarsaari, Finlande
Tél. 18.204. Télex 75.47 Nautor SF

Importateur pour la France :
Nautor Palais Royal, 5, rue du Gal-Ferrié
06400 Cannes. Tél. 99.42.81. Télex 47 965
Agent pour la Manche et l'Atlantique :
Chantiers Vanek, BP 30, La Trinité-sur-Mer.
Tél. (97) 24.90.26. Télex 74043 Vanek sa

Construction :
Coque en polyester renforcé. Classe 100 AI de la Lloyds. Délivre avec le « Lloyd's Register's Hull Moulding Certificate »

Rating :
Classe II Admiral's Cup, 31,2 pieds

Prix standard ttc, sans voiles ni électronique :
370 000 F départ Finlande.
(A titre indicatif, complètement équipée et rendu en France, un Swan 41 revient entre 500 et 550 000 F TTC.)

Dimensions :
Longueur HT : 12,50 m
Longueur flottaison : 9,22 m
Bau maxi : 3,96 m
Tirant d'eau : 1,98 m
Déplacement : 8,1 t
Lest plomb et antimoine : 4,4 t
Rapport de lest : 54 %
Hauteur sous barrots : partout 1,90 m
Longueur du cockpit : 2,20 m
Largeur : 1,20 m
Nombre total de couchettes :
Carré : 4 ; cabine arrière : 2
Poste avant (dépannage) : 2

Grand-voile : 26 m²
Génois : 61,45 m²
Foc n° 1 : 45 m²
Foc n° 2 : 30 m²
Tourmentin : 6,45 m²
Spinnaker : 150 m²

Moteur :
Perkins 37 ch. Vitesse : 7 nœuds
Réservoir fuel : 150 litres
Consommation 3,5 à 4 l à 7 nœuds

Eau : 250 litres
1 batterie 12V/105 Ah pour le moteur
2 batteries 12 V/105 Ah pour l'éclairage.