



Pour son école de voile, Guy Cornou, grand coureur devant l'Eternel, a acquis un Swan 431. Construit en Finlande, il fallait convoier cette splendide unité de Copenhague à Saint-Malo. Un équipage, à l'automne dernier, va chercher le yacht au Danemark. Le voyage en mer du Nord fut mouvementé ainsi qu'en témoigne Loïc Nedelec dans un récit qui, à bien des égards, vaut tous les bancs d'essai.

La mer du Nord : symphonie métallique au crépuscule... avant la tempête.

UN SWAN 431 pour affronter la mer du Nord

*par Loïc Nedelec
photos Patrick Euzen*

Quand nous avons découvert le Swan qui nous attendait sur l'un des innombrables canaux de Copenhague, nous n'avons pu retenir un cri d'admiration (en tout bien tout honneur, et foin de toute publicité dont nous n'avons rien à faire). Mais qui ne serait merveilleusement surpris ? A bord, tout est raffinement, cabines lambrissées en teck, carré vaste comme un salon, douillet comme un intérieur anglais, rangements à l'infini... Tout pour accueillir de cossus clients aux Antilles. Et pourtant, nous sommes à bord d'un racer capable de disputer l'Admiral's Cup.

Mais l'ambiguïté ne dure guère. Remontons sur le pont. Il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que nous avons avec le Swan 431 un des plans de travail les mieux étudiés et les plus efficaces. Les lignes sont pures. L'espace est clair sans pièges. Les winches de drisse, par exemple, sont disposés en ligne, de chaque côté du rouf en sifflet : aucune confusion possible pour les équipiers. Cette disposition permet d'éviter l'encombrement du cockpit (en hommes et en bouts). Elle donne au barreur le meilleur champ de visibilité possible, à partir d'une banquette en U située tout à l'arrière.

Mais c'est à la mer que se juge un voilier et non à quai. Alors, abandonnons la petite sirène sur son rocher et quittons Copenhague. Direction Kiel et son canal, afin de passer de la Balti-

que à la mer du Nord sans avoir à contourner tout le Danemark.

Nous appareillons par petit temps mais avec suffisamment de brise pour éprouver cette sensation de vie nerveuse et ardente que procurent les bateaux de grande classe. Maniable et sensible à la barre, notre Swan 431 bien réglé, semble glisser en un mouvement à la fois puissant et doux.

Notre première nuit est calme, malgré l'intense trafic qui caractérise la Baltique et impose une vigilance constante. Parfois, des cargos se découpent en gigantesques ombres chinoises dans les faisceaux impressionnants et sinistres des projecteurs de surveillance qui balaient sans cesse les eaux territoriales de l'Allemagne de l'Est...

Au petit matin, la brise fraîchit un

peu. Alors que nous sommes encore loin de Kiel, nous croisons une demi-douzaine de classe II en régate qui, apparemment, ont dû naviguer toute la nuit. Pas étonnant si les Allemands font des progrès...

Et puis, pour celui qui douterait encore que la Baltique soit, biologiquement, une mer morte, nous avons eu «le droit» de traverser une nappe de dégazage absolument scandaleuse sur deux à trois cents mètres de large, longue de plusieurs milles. C'est un spectacle quotidien dans ces eaux, mais qui n'en reste pas moins le plus désolant que vous puissiez rencontrer en mer : une mer qui tout à coup devient plombée, irréaliste, avec cette odeur écoeurante qui prend à la gorge et vous imprègne jusqu'à la nausée.

La brise fraîchit. Nous prenons un ris. En dépit de notre prudence, une couture, le long d'une laize centrale de grand-voile, cède brusquement et la toile se déchire sur deux mètres avec un bruit de gifflage magistral !... Venant de prendre livraison d'un matériel neuf, c'est vraiment le dernier incident auquel nous nous attendions. Imaginez notre ahurissement... Disons-le tout de suite (car ce n'est hélas ! que le début d'une longue série d'aléas avec la voilure), un fabricant ne devrait pas avoir l'audace de livrer des voiles aussi... légères pour un voilier de cette trempe. Une grand-voile pour un yacht de course de 13 mètres devrait avoir des coutures un peu plus sérieuses que celles d'un blue-jean ou d'une veste en toile. Nous ne donnerons pas

ici le nom de la voilerie. Disons seulement qu'elle est française et que l'histoire du premier jeu de voiles du **Capitaine Cook** n'a pas fini d'être contée dans les milieux nautiques...

Notre première escale à Kiel sera donc une séance de couture. Heureusement, les Allemands travaillent vite et bien. Aussi, le lendemain pouvons-nous nous présenter devant l'écluse du canal.

Contre un péage de 15 marks, soit à peu près 30 francs, vous pouvez emprunter le canal de Kiel qui, pendant près de 60 milles, vous donne vraiment l'impression de naviguer au milieu des champs. Si le vent porte, il est possible de garder la toile, mais il est recommandé de tenir prudemment sa droite car de grosses unités empruntent aussi le canal et c'est certainement une des rares occasions que vous aurez de côtoyer de si près ferrys et cargos. Méfiez-vous aussi des petits bacs qui, tout au long du canal, assurent le passage entre les deux rives : ils ne vous feront pas de cadeaux et prennent même, dirait-on, un malin plaisir à décoller sous votre nez. Ceci dit, la traversée du canal est agréable en dépit d'une certaine monotonie car il faut compter une bonne dizaine d'heures. Les vols de canard constituent la principale attraction et ravissent les photographes.

Vraie bouillorie

Nous arrivons en fin de soirée devant la petite écluse de sortie. Et là, je crois que chacun d'entre nous gardera longtemps en mémoire le spectacle qui nous est offert : sous un ciel livide, chargé de menaces venant de l'Ouest, l'estuaire de l'Elbe nous apparaît laiteux et glauque, transformé en une véritable bouillorie par un courant violent qui s'oppose au vent et crée un clapot du diable qui nous sort brutalement de la douce torpeur dans laquelle une journée de canal nous avait plongés. Résultat : un de nos compagnons, encore dans sa léthargie, se retrouve nanti d'un superbe cocard pour avoir voulu voir de trop près ce que donne une écoute de génois qui claque au vent...

Oui, spectacle lugubre, que cet estuaire de l'Elbe, avec une rive opposée que vous ne distinguez même pas, avec des bancs de sable et des épaves partout, qui ne vous donnent guère envie de quitter les lignes du chenal.

De plus, lorsque vous abandonnez le canal de Kiel, la sortie de l'Elbe est



Une batterie de winches disposée en ligne de chaque côté du rouf en sifflet.

encore très loin. Ce soir-là, vue l'atmosphère ambiante, nous ne nous sentons guère le moral d'affronter ce trajet de nuit, en tirant bord sur bord. Cuxhaven, l'avant-port de Hambourg, nous offre la possibilité de passer une nuit paisible en attendant quelque clémence des cieux : nous avons merveilleusement dîné dans un minuscule restaurant tenu par un Bulgare ou un Serbo-Croate, peu importe...

Le temps s'est un peu amélioré et, le lendemain matin, nous quittons Cuxhaven, décidés à rallier d'une traite le pays breton.

Seulement, l'amélioration des conditions atmosphériques est de brève durée. Moins de vingt-quatre heures après notre départ de Cuxhaven, une nouvelle dépression d'ouest arrive sur nous. Le coup de vent tourne vite à la tempête, avec force 8 à

9, puis 10, dans des grains d'une extrême violence qui nous aveuglent complètement. Un temps de chien qui va durer pour nous, deux jours et une nuit.

Surpris le long des côtes hollandaises, nous n'avons pas d'eau à courir et aucun refuge possible... De plus, dans ces parages caractérisés par des hauts-fonds, la mer «lève» très vite et envoie ses déferlantes en rangs serrés vous assaillir impitoyablement. Maintes fois, le cockpit est rempli et, dans ces cas là, quelle que soit la marque de votre ciré, vous êtes trempés jusqu'aux os...

Ce coup de tabac nous permet, cependant, de mesurer l'exceptionnelle qualité du bateau à la mer. Bien que dormant et mangeant peu, du fait des circonstances, nous pouvons apprécier les conditions de confort qui restent remarquables (seul l'un de nos compagnons, peu «amariné», prétend être à bord d'une galère !...)

Le bateau cogne, bien sûr dans les creux, mais la cabine, close et bien calfeutrée, ne rend absolument pas compte du temps exécrable et de l'état de la mer qui règnent dehors. Il faut vraiment monter sur le pont pour y croire. A l'intérieur la sensation de sécurité est totale. Le bruit est considérablement assourdi. Dans ces moments-là, le luxe des aménagements ne paraît pas superflu...

Voiles en lambeaux

Sur le plan de la navigation, nous nous en sortirions très bien si, comme nous l'avons laissé entendre plus haut, la voilure ne partait pas en lambeaux...

Bien entendu, la grand-voile, qui s'était déjà déchirée par force 4, s'est transformée en loques dès le début du coup de vent, et ce malgré ses trois ris. La têtère arrachée, les coulisseaux brisés, les laizes décousues... Nous avons donc dû, assez rapidement, faire route sous foc I seul. Malgré tout, le bateau gardait suffisamment de puissance pour défoncer la mer devenue très grosse et faire un «près serré» à 40 degrés. Mais nos problèmes ne sont pas finis. Notre foc I, voile de brise s'il en est, après quelques heures de service, demande grâce au petit matin : il se déchire sur plus de un mètre le long du guindant à partir du point d'amure. De plus, lorsqu'il nous faut l'affaler sous les grains (force 10), la ralingue s'arrache totalement de l'étai creux, compliquant encore notre tâche



Le long du quai, à Copenhague, la découverte d'un Swan 431



Après 48 heures d'un coup de chien à force 9-10, l'embouchure de l'Escault est en vue.

ESSAI

SWAN 431

fort ardue avec cette mer déferlante et ce vent déchainé.

Nous nous retrouvons donc en ce deuxième jour de tempête, par la force des choses (et par la faiblesse des voiles surtout...), sous notre trinquette tourmentin. Le bateau, complètement sous toilé, ne remonte plus qu'à 60 degrés du vent, sans compter une dérive impressionnante.

D'après notre estime, nous devons être légèrement au nord d'Ostende, dont nous avons entr'aperçu le phare la nuit précédente. Notre estime se révèle juste car une éclaircie nous permet bientôt de distinguer les côtes sableuses de la Hollande. La vue de cargos passant à quelques encablures de la rive nous laisse supposer l'existence d'un chenal. Portés par des déferlantes qui propulsent le bateau en des surfs impressionnants et éclatent en geysers sur le pont, nous atteignons enfin les eaux plus calmes de ce chenal que nous identifions rapidement comme étant l'accès nord-est de l'embouchure de l'Escaut.

Réparer nos voiles

Un soleil éphémère aidant, les conversations, rares pendant deux jours, reprennent bon train, détendues, et les estomacs retrouvent leurs droits.

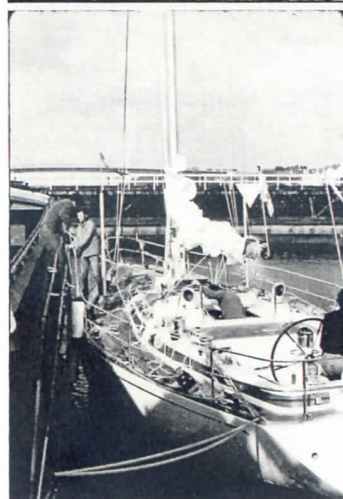
Nous choisissons Flessingue, sur la rive droite de l'Escaut, pour réparer nos forces et nos... voiles ! Malheureusement, cette charmante petite ville hollandaise, paisible et fleurie, où tout le monde vit dans des maisons identiques, décore son intérieur du même mobilier et ses fenêtres des mêmes bibelots, n'offre guère de possibilités dans le domaine de la réparation. Et comme les distractions y sont plutôt rares, après une nuit de sommeil plombé, nous décidons, profitant d'une accalmie, de faire route (au moteur évidemment...) vers Ostende toute proche.

Autant la vie en Hollande nous est apparue feutrée, uniforme et sans saveur, autant la Belgique est trépidante et animée. Il est vrai que c'est le dimanche soir à Ostende et que la foule était dans la rue, envahissant goguettes et cafés-concerts, au milieu des chants et des rires, au son du piano et de l'accordéon. Le tout dans une atmosphère 1900 assez étonnante. De quoi nous faire oublier l'accueil peu aimable que nous avons eu à notre arrivée dans le port où les autorités vous font comprendre que les Français sont des étrangers pour le moins indésirables !... L'antipathie, également, et les prix affichés par le maître-voilier des lieux nous incitent à ne faire réparer la grand-voile que sommairement. Nous avons encore, heureusement, le génois lourd.

Nous quittons Ostende, décidés à gagner enfin un port français pour procéder à une réparation sérieuse de la voilure. De nuit, nous serrons la côte, au moteur, le vent étant presque nul. Mais nous avons surestimé l'autonomie en carburant du bateau et, quel-



2



1 Un voilier conçu pour la course mais doté d'un luxe raffiné, avec une finition qui fait plaisir à voir.

2 Kiel, avant le passage de l'écluse.

3 Un dessin de carène qui porte la signature de Stephens.



ques heures après avoir quitté le port belge, nous tombons en panne sèche. Nous voici obligés de tirer à nouveau des bords, avec cette fois à peine assez de vent pour étaler le courant ! Et ce, dans un chenal particulièrement étroit tout le long de la Flandre...

Ce petit vent nous permet pourtant d'entrer dans le Channel avant le jour,

le courant venant cette fois à notre aide. Mais ce soutien n'a qu'un temps. Le vent ne forcé pas et nous décidons de tirer un bord vers l'Angleterre, espérant que la « perfide Albion » sera plus clémente pour nous. Elle ne nous décevra pas car dans la matinée, alors que nous passons près de Douvres, le vent se lève, 4-5 de sud-ouest, toujours

1

debout bien sûr. Mais après avoir juste perdu de vue les falaises crayeuses de Douvres, nous avons la surprise (peut-on encore parler de surprise !) de voir le point d'écoute de notre génois lourd exploser ! Nous retrouvons l'anneau sur l'écoute. Tout le reste est parti battre le vent...

A l'examen des sangles de renfort, et de l'épaisseur du cuir nous nous étonnons finalement qu'il ait tant duré ! Sans voile d'avant, nous décidons de revenir sur nos pas et nous rentrons à Douvres où les Anglais, comme à l'habitude, se mettront en quatre pour nous rendre service. Le lendemain, nous voici parés. Profitant d'un vent de nord-nord-ouest, force 6-7, nous rallions Saint-Malo au terme d'une navigation, pour une fois, sans incident...

Au terme de cette navigation, nous pouvons déjà avoir un aperçu des possibilités du Swan 431. Nous avons là un voilier particulièrement affûté, tant au point de vue carène (extrapolée de Rubin et Pinta) que du plan du pont, le tout pimenté à la sauce Nautor

3

Bête de course

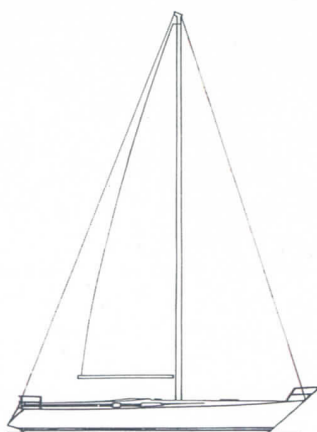
Le Swan 431 reste fondamentalement un bateau de près. Il est surtout remarquable dans le petit temps où il se permet facilement un près de 30 degrés du vent apparent et à 7 noeuds. Ceci du fait de son plan de voilure très élané (mât de 17 mètres) et de son arrière, dessiné pour permettre un allongement maximum de la flottaison dès que le bateau est en mouvement.

Par mer formée, c'est un bateau puissant au près même s'il exige que la toile soit réduite assez rapidement.

Magré tout, c'est au port que son comportement semble différent des autres Swans, notamment le 44. En effet, avec le 431, pas de roulis rythmique sous spi, mais une très nette tendance à partir au surf. Par vent fort et mer dure, il reste difficile à mener sous spi car il est très « volage » et le barreur doit oeuvrer avec une attention soutenue pour ne pas partir à l'auloffée ou à l'abattée. Ce comportement nouveau est dû, pour une grande part, à un rapport de lest faible (45 %) et à une carène plus large et donc plus porteuse.

En un mot, nous avons ici une nouvelle « bête de course » et nous pouvons faire confiance à Guy Cornou, son heureux propriétaire, pour le démontrer prochainement.

FICHE TECHNIQUE



Architecte : Sparkmans and Stephens

Constructeur : Nautor Pietarsaari (Finlande)

Construction : plastique

Dimensions :

Longueur hors tout : 13,20 m

Longueur flottaison : 10,20 m

Bau maximum : 4,10 m

Tirant d'eau : 2,30 m

Déplacement : 12 300 kg

Lest : 5 000 kg

Voilure :

Grand-voile : 35,92 m²

Génois n° 1 : 80,70 m²

Génois n° 2 : 72,30 m²

Génois n° 3 : 60,30 m²

Spi : 180 m²

Moteur : Perkins 4/108 m 35 ch diesel.

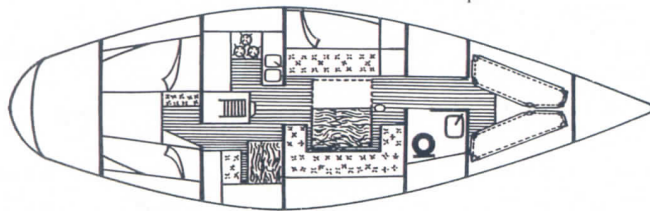
Réservoir fuel : 153 l

Réservoir eau : 380 l

Nombre de couchettes : 8

Prix :

650 000 F ttc env sans voile, sans électronique.



CE QUI POURRAIT ETRE AMELIORÉ (surtout des détails !)

- Couchette du haut de carré : peu adaptée à la mer par gros temps.
- Capote fragile.
- Winches d'écoute de grand-voile : légèrement trop bas par rapport à la sortie de l'écoute.
- Réchaud trop petit pour nourrir en principe huit personnes.