

Entre classique et moderne

Le «BayCruiser 21» attire tous les regards dans le port et rompt agréablement avec la monotonie des coques blanches en PRV. Mais sa consécration en tant que European Yacht of the Year 2025 ne repose pas uniquement sur son apparence: il regorge d'idées ingénieuses.

Lori Schüpbach | Andreas Lindlahr/EYOTY

Le chantier naval gallois Swallow Yachts est connu pour ses voiliers néo-classiques élégants. Des yachts à l'allure classique, mais construits selon les dernières avancées dans le domaine, avec des matériaux modernes et une technologie vélique contemporaine. Le BayCruiser 21 en est l'exemple le plus récent. Ses caractéristiques: une coque en PRV dotée d'un design à clins vert foncé, des lignes inspirées des bateaux de pêche britanniques traditionnels, un gréement en fibre de carbone, des haubans en Dyneema, une grand-voile à corne, un safran moderne et un ballast d'eau.

Le directeur du chantier naval, Matt Newland, était présent en personne lors du test du jury pour le European Yacht of the Year dans le fjord de Kiel. Après quelques années d'apprentissages et de voyages, cet ingénieur de formation a très vite rejoint Swallow Boats, le petit chantier naval fondé par son père. À l'époque, Swallow était surtout connu pour ses kits de bateaux vendus en boîte, que les propriétaires pouvaient assembler eux-mêmes. Mais Matt Newland s'est vite rendu compte que ce créneau était trop restreint et a entamé la diversification de l'entreprise. En 2006, il a lancé le SeaRaider, suivi peu après par le BayRaider 20. Petit daysailer doté d'un gréement de yawl et d'un ballast d'eau, ce dernier fait encore partie de la gamme proposée actuellement et jouit d'une popularité constante. En 2015, le chantier a été rebaptisé Swallow Yachts afin de refléter l'élargissement de son offre et ses ambitions grandissantes.

Pour le test, Matt Newland a lui-même transporté du Pays de Galle à Kiel le BayCruiser 21 sur une remorque tractée par sa fourgonnette. Une entreprise facile, car le bateau ne pèse que 600 kg à vide et ne mesure que 2,18 m de large. Et l'argument selon lequel les bateaux remorquables seraient compliqués à manier est réfuté par Matt Newland lui-même: une fois la navigation terminée, il ne lui faut que 31 minutes pour dégréer, sortir le bateau de l'eau et l'arrimer sur la remorque. Et tout cela seul, sans qu'aucun membre du jury présent n'ait besoin de lui donner un coup de main. «La facilité de maniement lors du gréage et du dégréage est une priorité pour nous. Beaucoup



de nos clients voyagent régulièrement avec leur bateau remorqué et l'entreposent à terre», explique Matt Newland. Un constat qui s'explique facilement compte tenu de la rareté et du prix élevé des places d'amarrage sur la côte britannique. Un bateau remarquable permet en outre d'explorer une multitude de magnifiques plans d'eau à travers toute l'Europe.

Plusieurs des idées ingénieuses susmentionnées se remarquent dès le gréage du bateau. Le gréement et la bôme reposent sur un support en bois fabriqué sur mesure, maintenus par des tendeurs élastiques. Le mât en fibre de carbone, équipé de haubans en Dyneema, n'a ni barres de flèche ni pataras. Il suffit d'insérer des boulons à travers le pied de mât, et le profil peut être fixé d'une seule main par Matt Newland. La bôme,





BayCruiser 21

Chantier	Swallow Yachts Ltd. Cardigan (GBR)
Design	Matt Newland (GBR)
Longueur hors-tout	6,02 m
Longueur flottaison	5,67 m
Largeur	2,18 m
Tirant d'eau	0,25 – 1,50 m
Poids	600 kg
Ballast d'eau	400 l
Surface de voile au vent	19 m ²
Moteur	Hors-bord dans un puits (essence ou électrique)
Prix	dès £ 29125.-, hors TVA prêt à naviguer, sans moteur (départ chantier, transport et importation non compris)
Options	selon liste de prix actuelle

Swallow Yachts Ltd | GB – Cardigan
Tél. +44 1239 615482 | swallowyachts.com



Point par point

Propriétés de navigation



La navigation sur le BayCruiser 21 peut être vécue de différentes manières: comme un dériveur sans ballast d'eau, ou comme un petit yacht avec ballast. Le gréement simple permet un maniement facile, et les voiles génèrent rapidement la propulsion souhaitée. Sous gennaker, il est possible de déjauger et d'atteindre des vitesses à deux chiffres même par forte brise.

Construction



La coque est fabriquée en stratifié PRV selon le procédé d'application manuelle, avec un noyau en mousse Divinycell. Le bateau est construit en Pologne, tandis que l'aménagement est réalisé chez Swallow Yachts au Pays de Galles. Le gréement est composé d'un mât en fibre de carbone renforcé de plusieurs couches supplémentaires, ce qui permet de se passer de barre de flèches et de pataras.

Équipement



Il n'y a pas beaucoup d'options – lors de l'achat d'un BayCruiser 21, l'important est le choix du moteur. Le hors-bord est placé dans un puits qui s'étend loin dans le cockpit et qui est partiellement fermé par des lamelles en plastique lorsqu'il est relevé. En cas de houle, cette solution est bien plus pratique qu'un hors-bord fixé à la poupe. Une alternative électrique est aussi possible.

la grand-voile lattée et le lazy bag sont alors déjà prêts sous forme d'ensemble compact. Au lieu d'un vit-de-mulet, un profilé en U en fibre de carbone est utilisé, lequel épouse parfaitement le mât et sur lequel la voile reste attachée lors du dégréage. Lors du gréage, il suffit alors de fixer cette unité avec deux vis – et c'est tout. Quant au moteur, il reste simplement relevé dans son puits pendant le remorquage.

Entre dériveur et yacht

Pour pouvoir naviguer dans les eaux peu profondes – un atout essentiel, notamment dans les zones de navigation britanniques – ou même s'échouer volontairement, le BayCruiser 21 est équipé d'une quille pivotante et d'un safran entièrement relevable. Parler de «quille pivotante» n'est cependant pas tout à fait exact: la dérive en PRV de 1,5 m de profondeur ne pèse que quelques kilos à son extrémité. Sans ballast d'eau, le BayCruiser 21 se navigue presque comme un dériveur. Même en cas de rafales modérées, le bateau prend rapidement de la gîte et l'écoute de grand-voile doit toujours être prête à l'emploi. La moindre brise est ainsi immédiatement convertie en propulsion, garantissant un plaisir de naviguer même avec très peu de vent. Selon Matt Newland, il est possible de naviguer sans ballast d'eau jusqu'à un peu moins de quatre Beaufort.

Lorsque le vent forçit, une autre idée astucieuse entre en jeu: le ballast d'eau peut être rempli en cours de route lorsque le bateau se tient droit dans l'eau, par exemple au large. Le

bouchon de remplissage et de vidange est facilement accessible sous un couvercle dans le plancher du cockpit. Il suffit de le dévisser et l'eau commence à remplir le réservoir, qui sera plein quelque 20 minutes plus tard. À noter cependant qu'il est important de ne l'utiliser que lorsqu'il est complètement vide ou complètement plein. Il suffit alors de visser le bouchon, de remettre le couvercle et de repartir.

La différence se fait alors immédiatement ressentir: le dériveur se transforme en un petit yacht. Les mouvements se font plus fluides, et les rafales ont moins d'impact. En fonction du vent, on peut perdre environ un demi-nœud de vitesse, mais les bonnes sensations restent intactes.

Encore un mot sur l'espace à bord: le cockpit est spacieux, et quatre personnes peuvent s'y installer confortablement le temps d'une excursion d'une journée. L'hiloire surélevée du cockpit offre un bon soutien pour le dos et protège efficacement des éclaboussures. Les coffres sont grands et offrent beaucoup d'espace pour les cordages, les défenses et les bagages. Sous la banquette à bâbord – à l'abri du sprayhood en option –, un compartiment spécial cache un réchaud à gaz à cartouche. Il n'y a pas d'évier prévu. Sous le pont, on trouve un grand plan de couchage pour deux personnes, ainsi que des toilettes Porta Potti sous la descente. Tout le nécessaire est là, mais rien de plus. Pour Matt Newland, il est évident que le BayCruiser 21 a été conçu pour la découverte, l'expérience de la navigation et la facilité de maniement. 🏠