

Szymon Le tour du monde en solo sur un Maxus 22

Boucler la boucle sur un bateau de série, on a déjà vu. Mais, en Pologne, chez Northman, c'est le chantier lui-même qui assume la préparation du bateau. Inventaire avant départ.

Szymon Kuczynski vient d'un pays de matheux, la Pologne. Il a fait les comptes : 3 600 grimpeurs solitaires ont gravi l'Everest, mais seulement 270 navigateurs ont fait le tour du Monde à la voile en solitaire dont seulement 15 Polonais. Pourquoi un chiffre aussi faible ? Pour le skipper âgé de 33 ans que nous rencontrons au port des Minimes, à La Rochelle, c'est parce que c'est une aventure trop onéreuse. Et notre homme aux cheveux courts et aux lunettes de myope s'y connaît en voilier pas cher : il a construit un bateau de 5 mètres, Lilla My, et traversé à son bord l'Atlantique dans les deux sens... Pas de sprint ni d'exploit au programme de Szymon, qui devient presque malgré lui recordman : le skipper est auteur d'une transat sur le plus petit bateau polonais, une performance qui lui vaut d'être élu marin de l'année dans son pays. C'est un peu cette quête minimaliste qui l'a guidé vers un nouveau trip, un tour du monde sur un voilier de série – le moins cher possible, bien sûr ! Le chantier Northman joue le jeu, offrant une base de Maxus 22.

ÇA N'A L'AIR DE RIEN, COMME ÇA, mais chez nous, alors que nous sommes le premier pays constructeur de voiliers au monde, aucun chantier ne se serait impliqué de peur, si le projet venait à mal tourner, de voir son image écornée... Certes la grande boucle en famille en *Etap 21i*, les Marquises en *Flirt* et les transats en *First 211*, ce n'est pas nouveau ! Mais les propriétaires ont préparé seuls leurs petits voiliers.

LE MAXUS 22 DE SZYMON a lui été spécialement préparé par le chantier. Le petit voi-



SZYMON KUCZYNSKI

– 33 ans. DEA de géophysique et architecte naval DPEA. Vit à Logonna-Daoulas (Finistère).

– Sollicité par Bénéteau en 2010, il œuvre sur la gamme Monte Carlo avant de se voir confier les Flyer.

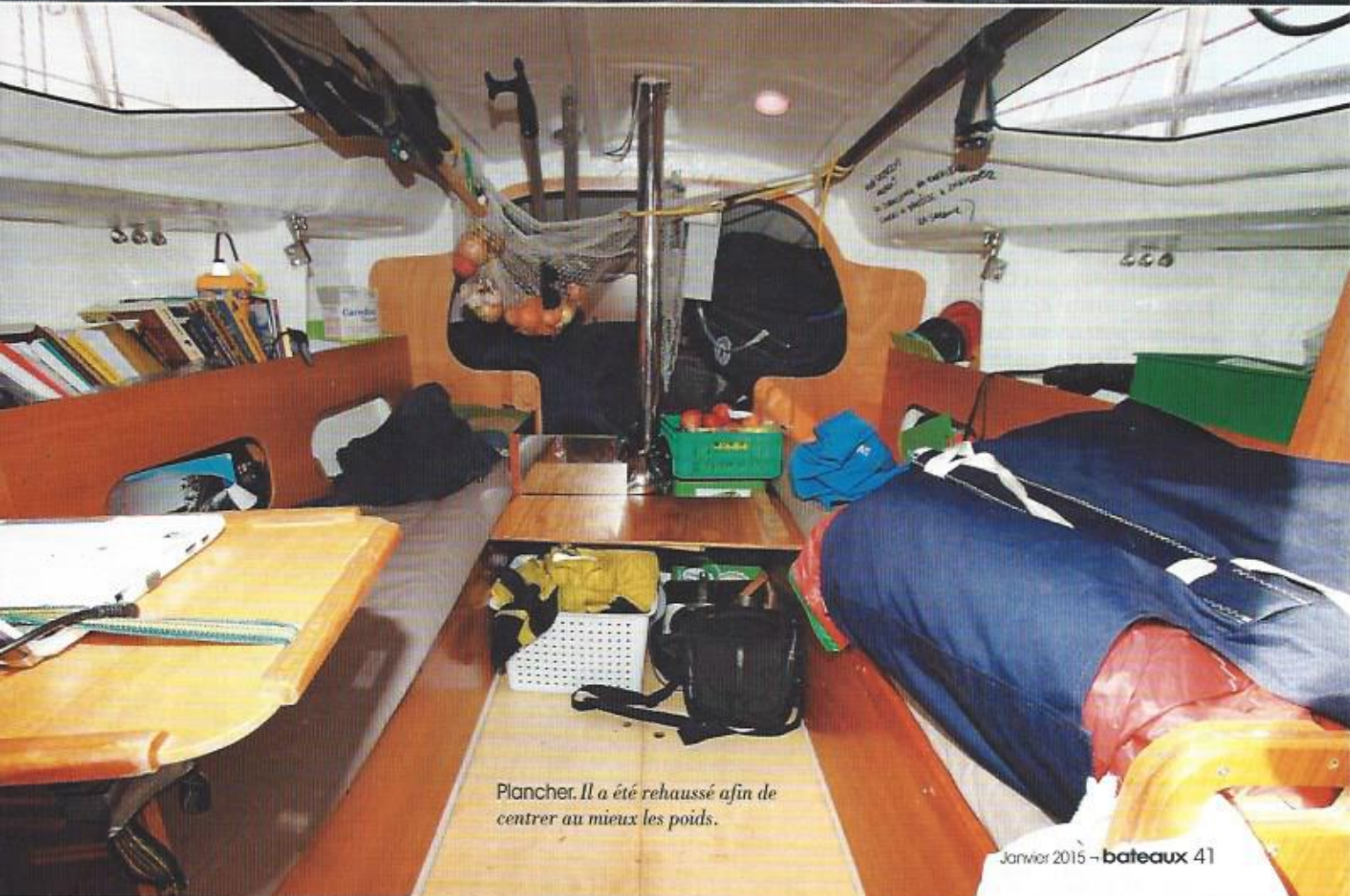
lier et son équipement ont été validés par un duo de jeunes passionnées de voile et d'aventure : Dobrochna Nowak, 25 ans, et Katarzyna Salaban, d'un an sa cadette se sont aventurées, au départ de la Pologne, jusqu'en Islande. Sur l'eau, on remarque un léger enfoncement de la coque comparé au modèle standard : normal, son bateau baptisé Puffin doit accuser 500 kg de plus – sans compter le chargement en eau, nourriture et armement. Notre skipper, souriant et disponible, nous détaille les modifications de son coursier hauturier avant de tirer quelques bords dans les Pertuis.

ON COMMENCE PAR LE MÂT – il paraît plus costaud. Normal, c'est le profil d'un Maxus 24. Et comparé au 22, le profil a été rallongé de 1,35 m. Pour les haubans, on passe de 4 à 5 mm. Pas d'enrouleur mais de bonnes voiles d'avant à endrailler – il y en a cinq à bord –, avec une bande de ris pour le solent à tout faire et deux

paires de rails. Pour le portant, Szymon a prévu un spi symétrique et un gennaker. Une grande partie des options du modèle Sport a été retenue concernant l'accastillage. Les deux safrans profitent d'un mécanisme extérieur pour une plus grande facilité d'intervention. La quille fixe de 1,5 m de tirant d'eau et 500 kg – 300 kg sur le Maxus standard – provient elle aussi du Maxus 24. Autres détails à l'extérieur qui rappellent le programme hauturier : les mains courantes en teck sur le rouf, le cale-pied inox au milieu de la plage avant, le panneau solaire et surtout le capot de pont façon Mini 6.50 qui fait office de descente. À l'intérieur, surprise : les contremoulages ont disparu. Pourquoi ? Afin de faciliter l'accès aux éléments de structure principaux – renforts de cadettes, boulons de quille. En revanche, certaines zones ont été moussées afin d'assurer l'insubmersibilité en cas de coup dur. Soit un caisson à l'avant, un autre à l'arrière et encore deux autres sur les flancs du croiseur.

LES PLANCHERS ONT ÉTÉ REHAUSSÉS afin de disposer d'un volume dans les fonds, toujours intéressant pour stocker eau, avitaillement ou outillage. Parce que le centrage des poids à bord d'un voilier de moins de 6,50 m, ce n'est pas qu'une vue de l'esprit ! Dans le même esprit, le couchage se ▶

Contremoulages. Ils ont été supprimés afin de faciliter l'accès aux différents éléments de structure et d'accastillage. Caissons étanches. Le chantier en a prévu un à l'étrave, un autre à l'arrière, et enfin un dessous chaque couchette latérale, autour du carré.



Plancher. Il a été rehaussé afin de centrer au mieux les poids.

DOSSIER

Mât. Le profil retenu est celui du Maxus 24 rallongé d'1,35 m.

Haubans. De 4 mm ils passent à un diamètre de 5...

Descente. Szymon a opté pour panneau incliné, façon Mini.

► limite aux deux banquettes latérales ; pas question de faire la sieste dans le poste avant. Prêt à partir, le petit Maxus 22 semble plein comme un œuf... Et pourtant, il se déhale plutôt bien, même par petit temps. Car Szymon ne s'est pas fait prier pour naviguer dans les Pertuis. À peine a-t-il accepté que nous le déhalions dans le port des Minimes – il s'est débrouillé seul à la voile au retour. Sans moteur, le jeune skipper a pris l'habitude de composer avec le vent et le courant. En toute décontraction : sa corne à lui, c'est une petite baleine – un petit jouet de bain qui fait coin-coin !

LA GRAND-VOILE EST ENVOYÉE À LA VOLÉE avant même que notre bout de remorquage soit lâché ; le foc suit dans la foulée. Le marin, décontracté, remonte pendant deux milles au vent afin d'avoir de l'eau à courir pour abattre sous spi symétrique. Les déplacements de Szymon sont rapides, souples... et les manœuvres tout autant. Depuis la Pologne, le skipper a pu prendre en main son voilier. Le solitaire profite de l'été indien pour caboter tranquillement jusqu'aux Canaries. Au programme : visite des grands ports de plaisance pour animer des conférences et rencontrer des plaisanciers. À l'heure où vous lirez ces lignes, le Maxus 22 s'était élancé pour effectuer sa transat. Ensuite, devant son étrave, le canal de Panama, l'Océan Pacifique, le détroit de Torrès, l'Océan Indien, le Cap de Bonne Espérance et encore l'Atlantique avant un retour vers l'Europe. Notez que la zone du golfe d'Aden et la mer Rouge – risques de piraterie – sont donc évitées, malgré le gain en distance et les conditions météo nettement plus favorables, même si la partie sud de la mer Rouge n'est pas de tout repos, de même que la dure météo qui sévit tout au Sud de l'Afrique. On en parle au printemps 2016! ■



Mains courantes. Deux sur le rouf et une sur la plage avant : les prises sont nombreuses afin de sécuriser les déplacements. Indispensable au large et en solitaire !

Panneau solaire. C'est lui qui fournit les batteries en énergie. Principaux voraces à alimenter : le pilote automatique et l'ordinateur.

Table à cartes. Un simple plateau en bois équipé de fargues, un ordinateur bien sanglé... Szymon est prêt à tracer sa route.





Safrans. Les deux pelles assurent un bon contrôle du bateau à toutes les allures. Le mécanisme est extérieur afin de faciliter les interventions éventuelles.