

Voile magazine

SPECIAL ESSAIS

33 PAGES DE NOUVEAUTES
ET DE PREMIERS BORDS

LIBERTIST 703

TOFINOU 7.9

SARCH S8 CRUISER

BESTEVAER 36 S/Y

SUN FAST 30 OD...

TRANSAT JACQUES VABRE



**95 DUOS SUR L'ATLANTIQUE
LES CLASSES, LES PARCOURS
QUI PEUT GAGNER ?**



Editions
Larivière

L 19898 - 335 S - F: 6,99 € - RD



6,99 € - N°335 S - NOVEMBRE 2023

BEL/LUX: 7,70 € - DOM S: 8 € - ESP/PORT CONT/IT/GRECE/ANDORRE:

8 € - POL S: 1200 CFP - CAL S: 1100 CFP - CANADA: 11,99 \$CAD -

TUNISIE: 25 TND - MAROC: 84 MAD - SUISSE: 11,60 CHF

SAISON 1...

Un premier bilan positif

On n'a peut-être pas navigué autant qu'on aurait voulu, mais on a quand même tenu le calendrier et parcouru pas mal de chemin... Point d'étape.

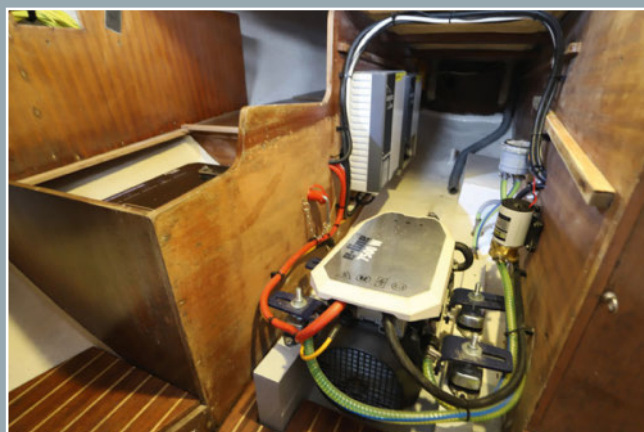
SOUS VOILES : UN GROS POTENTIEL

C'est le plus grand motif de satisfaction : même avec de vieilles voiles, notre Super Arlequin est une petite bombe ! Le travail effectué par les stagiaires de l'Alpa sur la carène y est aussi pour quelque chose. L'année prochaine, promis, on optimise le gréement, on lui trouve une garde-robe et on se met à la régate pour de vrai (voir page suivante)...



MOTORISATION : PUISSANCE ET AUTONOMIE

C'était la grande inconnue du refit que cette motorisation électrique. Avec un minimum d'expérience, l'utilisation de notre Vetus E-Line 75 (7 500 W) s'est avérée agréablement silencieuse et aussi d'une grande simplicité. Avec ses deux batteries de 200 Ah, et à condition de rester à petit régime, il est même envisageable d'atteindre une autonomie d'une dizaine d'heures. Ce qui est largement suffisant sur une grande traversée, comme l'a prouvé ce convoi. Partis avec 100 % de la capacité nominale (batteries chargées à bloc), nous sommes arrivés aux Minimes à 48 % après avoir fait tourner le moteur cinq bonnes heures. Attention aux vibrations de l'arbre à hélice lorsque l'on pousse trop les gaz, la faute à un tourteau d'occasion voilé. Il faudra aussi revoir la pompe de refroidissement qui est bien trop puissante pour l'installation et qui, branchée à la batterie de servitude, consomme entre 6 et 8 Ah, ce qui n'est pas anodin. La solution envisagée par notre partenaire Vetus serait de monter une pompe deux fois moins gourmande, et de l'alimenter avec le parc de batteries moteur en passant par un réducteur de tension 48 V-12 V.



BATTERIES : ON A DE LA MARGE...

Les deux batteries lithium (LTPro 24) fournies par Marine Mobile Diffusion sont montées en parallèle pour délivrer du 48 V au moteur électrique. Elles ont un très bon comportement à la recharge au 220 V du quai grâce au chargeur Cristec 30 A, même si Cristec envisage de le passer à 40 A pour coller parfaitement aux besoins de ces batteries. En l'état, nous n'observons pas de surchauffe anormale et constatons une rapidité de charge assez bluffante. Les batteries LTPro sont en outre équipées d'un monitoring de suivi qui permet de s'assurer en temps réel de leur tension et de la capacité restante (en pourcentage). Présence en plus d'un BMS (Battery Monitoring System) qui coupe la batterie en cas de température anormale ou si l'on décharge trop cette dernière. Au final, seule la batterie 12 V nous a posé problème, mais c'est probablement notre faute (consommation sous-évaluée de la pompe de refroidissement). En fin de compte, elle a tenu le coup pendant le convoi : partis à 12,8 V, nous finissons à 12,3 V à 150 milles de là... Il sera toutefois nécessaire de lui trouver un moyen de recharge en mer : hydrogénérateur sur l'arbre d'hélice ou, plus simplement, petit panneau solaire de 100 W sur le pont pour équilibrer les consommations courantes.

Première satisfaction :
le bateau navigue,
et il navigue bien !



FRANÇOIS VAN MALLEGHEM



AVANT



APRES

FRANÇOIS VAN MALLEGHEM

ŒUVRES MORTES : ON REVIENT DE LOIN

Non seulement le covering réalisé par Bertrand Le Gallic de la société Stickerman a fière allure, mais il tient bien le coup, même après une marée sur les cailloux...

Le coup de crayon de Charlotte Schieffer, qui a dessiné la déco, correspond bien à nos attentes et fait (presque) l'unanimité. Les goûts et les couleurs... Nous en tout cas on trouve qu'il a de la gueule, et on n'est pas les seuls.



THIBAUT DESPLATS

▲ La pose du covering a été réalisée par la société Stickerman.

GREEMENT ET VOILES : TOUT RESTE A FAIRE

Révisé par Atelier Cables cet hiver, le dormant est en bon état, tandis que le gréement courant fourni par Cousin Trestec est tout neuf. La tension du haubanage, réglée pour une base de 5 nœuds, a été reprise de quatre tours avant le départ du convoyage. Le mât, un véritable poteau bien rectiligne, affiche un léger pré-cintre. Le système de blocage des coulisseaux sur la ralingue est à revoir. Le spi d'origine très épaulé fait bien le job : tolérant au vent arrière, il est en revanche et sans surprise moins adapté aux allures pointues. Le génois sur enrouleur est fonctionnel tandis que la GV All Purpose (en bon état), déchirée le long du guindant, va passer l'hiver sur le plancher d'un voilier pour réparation. Enfin, la grand-voile de convoyage est plus ou moins cuite... De notre côté, nous réfléchissons à la suite avec Bernard Mallaret. Nouveau mât, même plan de voilure ? Ou s'orienter vers un plan de voilure remis au goût du jour, en travaillant avec un nouveau partenaire en voilerie ? Le champ des possibles est ouvert... A suivre !



FRANÇOIS VAN MALLEGHEM

TABLEAU ELECTRIQUE : INNOVANT ET PERTINENT

Le tableau tactile ShipHeart ne consomme pratiquement rien en mode veille (0,1 Ah) et assez peu en mode allumé (0,5 Ah). Les différents menus sont intuitifs, clairs et lisibles même en pleine journée. La quantité d'informations disponibles n'est pas négligeable... Notre ShipHeart peut en effet afficher toutes les consommations en temps réel, et il les mémorise pour une éventuelle analyse à froid. Il est aussi relié à un capteur d'eau dans les fonds qui commande la pompe de cale et pourrait, si nous en avions, être également connectés à des jauges pour le gasoil et l'eau, jauges configurables en fonction de la forme du réservoir pour une précision inédite. Le ShipHeart fait aussi office de tracker, l'application nous permet de suivre le Super Arlequin et la totalité de ses données à distance. Bien pratique... Et nous n'avons pas encore exploré toutes les possibilités de cette unité centrale, bien plus puissante qu'un simple tableau électrique. Bien vu également : les trois ports USB pour recharger les téléphones portables et autres.



ACCASTILLAGE : ÇA ROULE

L'accastillage de pont fourni par Ronstan, et notamment ces superbes winches que nous avons eu la chance de pouvoir monter en avant-première, nous donnent entière satisfaction. C'est vraiment du bon matériel. S'il y a des améliorations à apporter, c'est plutôt de notre fait. Il faudra fixer proprement le pontet de hale-bas sous la bôme ainsi que ceux de prise de ris. Revoir aussi le système de hale-bas de tangon qui passe par le réa de trinquette et non par celui prévu à cet effet. L'installation de barbers à poste sur le pont semble enfin nécessaire pour faciliter la tenue du spi et éviter, au travers, de forcer sur les filières.



ELECTRONIQUE : L'ULTRA-SOBRIETE !



Seule la VHF a été montée... Les sondes passe-coque, sondeur et speedomètre, se sont révélées d'un diamètre largement inférieur aux sondes existantes, et nous n'avons plus le temps de nous lancer dans des scarfs pour percer de nouveaux orifices du bon diamètre. C'est donc dans la liste des travaux d'hiver... On aimerait bien par ailleurs récupérer un pilote de cockpit.

EMMENAGEMENTS : UNE PAGE BLANCHE ?



De ce côté-là, on s'est contenté pour l'instant de rafraîchir l'existant. On a plein d'idées, on se pose plein de questions, par exemple sur cette grande table à cartes... Pourquoi ne pas repartir d'une page blanche et faire plancher des designers sur un nouvel intérieur plus sobre ? Ce sera sans doute pour le chantier d'hiver 2025 ! D'ici là, on va se contenter de coffrer le moteur, fermer la descente, monter la gazinière aimablement fournie par ENO (et le petit circuit de gaz qui va avec), et enfin d'acquérir ou récupérer des matelas.

PLOMBERIE : LES TACHES INGRATES...



Ce n'est pas grand-chose, mais l'expérience du refit nous enseigne que rien n'est négligeable et que tout prend du temps ! Il faut installer le réservoir d'eau souple fourni par Osculatti, vérifier et sans doute parfaire l'étanchéité de la vasque montée à la va-vite la veille de la mise à l'eau. Puis achever le montage de la pompe de cale fournie par Whale, avec son évacuation avec le grand « col-de-cygne » qui va bien.

PEINTURE DE PONT : UN BILAN MITIGE

On savait dès le début que le pont faisait partie des gros sujets à traiter, et on n'a pas été déçu. De fait, le ponçage s'est avéré très difficile, l'ancienne peinture très dure à dégommer. Le résultat reflète cette difficulté, avec un rendu perfectible sur certaines zones. En même temps on revient de si loin que le résultat est quand même satisfaisant, en tout cas fonctionnel. On ne va pas s'amuser à le refaire l'hiver prochain. En revanche, on pourrait bien remettre une couche d'antidérapant Kiwigrip, trop fine sur les passavants notamment. De la même façon, nous devons reconnaître que nous avons été un peu avares de liège projeté sous le pont : on aurait pu en mettre un peu plus épais. Restaurer un bateau, c'est aussi apprendre.

