

# Voile magazine

**AU MOUILLAGE**



**LES BONNES ASTUCES,  
LES EQUIPEMENTS CLES  
HOEDIC A LA LOUPE**

## 2024 CAP SUR LES NOUVEAUTES



**SUN FAST 30 OD, DUFOUR 41... ▶  
ET DES PROJETS POUR REVER !**

**MUSCADET**

**60 ANS DE PASSION**

**JEANNEAU YACHTS 55**

**DES IDEES NEUVES**

**INSOLITE**

**UN TRICAT 25 PREPARE  
GRANDE CROISIERE !**

**SOLARIS 40**

**LA CLASSE ITALIENNE**



**6,99 € - N°333 S - SEPTEMBRE 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 0 €

**Editions  
Larivière**

**L 19898 - 333 S - F : 6,99 € - RD**







MORBIHAN CHALLENGE

# Bon départ, arrêt buffet !

On ne sait pas toujours dans quoi on s'engage. C'est le cas de l'équipage du Super Arlequin recruté pour une remontée du Blavet, une régate en baie de Quiberon, deux soirées à Houat, un feu d'artifice et un concours de matelotage. Il n'en sera rien...

Texte : Damien Bidaine. Photos : GVH-Atelier photos et l'auteur.







**QUELLE DESCENTE !** Nous avons le courant pour nous. Le vent est de face, mais dans les méandres du Blavet – cette rivière qui débouche en rade de Lorient –, force et direction du vent varient au fil de l'eau et des coudes formés par le lit de la rivière. Dans ces conditions, le Super Arlequin est à l'aise sous réserve de dompter ce génois à très grand recouvrement dont les écoutes ne cessent de se coincer dans les cadènes de haubans, bordant à contre une voile à demi-prise sur le bas-étai. En bref, à chaque virement de bord, notre grand génois arrache à l'équipage de multiples jurons et oblige Laure ou Jean-Baptiste à bondir sur le passavant pour accompagner le point d'écoute de bâbord à tribord, de tribord à bâbord, et ainsi de suite. Disons-le, le cliquetis rapide de nos winches rythme la navigation, et la cadence est très soutenue !

## NOUS ENCHAINONS 28 VIREMENTS...

C'est que le Blavet n'est pas large et ses berges d'autant plus suspectes que nous n'avons ni la connaissance du lieu, ni le sondeur adéquat, ni la marée pour nous. Alors on se méfie – un peu –, mais la régate nous emporte, chauffe nos esprits tandis que nous nous tirons la bourre avec les unités les plus proches dans cette compétition éclectique. Imaginez : le Super Arlequin, quillard de 9,20 m pour 1,75 m de tirant d'eau à la bataille avec une yole à dérive de 9 m (mais 60 cm de tirant d'eau et une paire d'avirons) et un trimaran de 30 pieds. Franchement, la lutte est rigolote. Avec sa famille, Denis, sur sa yole, tire admirablement son épingle du jeu, exploitant chaque risée et tirant sur ses avirons pour filer au plus court dès que le vent fait défaut. Tandis que ça souque ferme à leur bord, nous sommes déconfits, voiles pendantes. Impossible de rivaliser. Avec le Tricat 30

Performance, nous partageons au moins le même handicap : sans vent, nous comptons sur notre ère et sur le jusant... En revanche, la puissance et l'accélération immédiate du trimaran lorsqu'il touche un peu d'air pourraient nous décourager (il a été flashé à 18,3 nœuds devant le château de Locguénolé !). Sauf que le Super Arlequin, moins puissant, est plus agile. Et nous profitons d'un angle au vent généralement plus favorable... Encore que, avec notre grand génois déformé par des années de bons et loyaux services et partiellement enroulé, notre profil aérodynamique n'est pas des plus performant. Qu'importe. L'un dans l'autre, les trois unités naviguent bord à bord. Le Morbihan Challenge, certes amical, est une régate. Et c'est l'écoute entre les dents que nous gagnons patiemment du terrain, passant finalement et brièvement devant nos deux adversaires jusqu'à ce malheureux banc de vase... En un instant, tout s'arrête. L'échouage en douceur fut imperceptible si ce n'est notre recul immédiat dans le classement ! Nous essayons rapidement de nous en sortir, mais c'est déjà trop tard. Résolu, j'assume l'erreur de nav. Ensemble, nous observons notre beau Super Arlequin creuser sa souille dans le Blavet. Un petit appel VHF sur le canal de la course, histoire de parfaire l'humiliation (relative) et nous affalons nos voiles avant de consulter la table des marées et de sortir l'apéritif ! Après tout, il est 17 heures et nous avons quelques heures devant nous avant de flotter à nouveau. En réalité, après cette grossière erreur de navigation, car disons-le, le Blavet est très bien balisé et les dites balises sont fort éloignées de notre position, nous nous préparons à l'échouage. Travers au vent, il n'est pas difficile d'imaginer sur quel bord nous allons basculer. Sur le pont, la barre est amarrée, les voiles sont préparées pour être renvoyées de nuit, le pont est rangé, le mouillage est lancé en aval de la rivière en prévision de la marée montante. Dans le carré,



nous rangeons nos affaires et nous nous assurons que toutes les vannes sont bien fermées. Nous nous préparons également à la très courte navigation de nuit qui nous attend, puisque nous devrions être de nouveau à flot un peu avant minuit : les vestes chaudes sont sorties des sacs, les lampes frontales aussi. Un coup d'œil aux batteries de notre moteur électrique : 98 %. Tout va bien. Ainsi qu'à l'état de la batterie de service : 12 % ! Les emmerdes volent en escadrille, c'est bien connu... Mais comment diable, sur un voilier dépourvu d'électronique avec deux petits bandeaux de LED, une lampe de table à cartes et une VHF fixe est-ce possible ? Un appel à Pascal de chez ShipHeart, où notre tableau de contrôle high-tech et un peu mouchard nous donnera une explication rationnelle à défaut d'être satisfaisante (voir encadré). Car cette batterie de service qui alimente la commande électrique du moteur est indispensable pour allumer et contrôler le moteur. Pas question donc de la perdre. Nous coupons tout, sortons les bières et rejoignons le match. Tout a commencé la veille au port de plaisance de Kernevel, à Lorient. C'est au ponton visiteurs qu'avec Laure et Jean-Baptiste nous avons retrouvé le Super Arlequin laissé là après sa première navigation lors de la Rubi's



▲ Sous spi avec le Gib'Sea 26 Camulogene de l'association Voile Partagée basé à Locmiquélic.





C'est parti pour la remontée du Blavet. Un vent évanescent qui fait cependant porter le spi !



▲ Astus 30, Super Arlequin et yole bord à bord dans la descente pour une place sur le podium.







Plantés bien droit dans  
dans la vase en aval  
du pont du Bonhomme,  
nous regardons  
passer les concurrents...

Cup. A bord, encore pas mal de caisses à outils et une petite liste de choses à faire. Nous cochons deux cases supplémentaires en fixant durablement les chandeliers et en arasant les vis traversantes des winches, sortes d'épées de Damoclès suspendues au plafond du rouf juste au-dessus de la tête du navigateur. Voilà, nous sommes prêts à rejoindre la 6<sup>e</sup> édition du Morbihan Challenge. Au programme de la première journée, un aller-retour sur le Blavet jusqu'à Hennebont. La deuxième journée est une course de ralliement entre Lorient et l'île d'Houat où l'ensemble de la flotte a pour consigne de jeter son mouillage. La dernière

journée se passera entre trois bouées virtuelles en baie de Quiberon. Un joli programme agrémenté, à Houat, par un banquet et des activités ludiques de matelotage. Malheureusement, plus la date approche moins la météo est favorable avec un front qui risque de nous malmener à Houat. Qu'importe, pour le moment, c'est la remontée du Blavet avec le flot qui nous mobilise. La ligne formée par l'alignement des bouées 3 et 4 du chenal de la rivière ouvre à 11 heures. Il est grand temps de la rejoindre. Dans la rade de Pen-Mane, face aux quais déserts du port de commerce, les dix équipages inscrits font

des ronds dans l'eau. Chacun évalue le vent. Les cinq croiseurs présents (un Gib'Sea 26, un trimaran Newick, un Astus 22,5, un Tricat 30 Performance et un Aquila) sortent leur spi. La première partie de Blavet, jusqu'au pont du Bonhomme, se fera au portant. Au pont, la faible brise s'évanouit. Je tarde à affaler le spi et à sortir la pagaie. Erreur stratégique.

## PAGAIE, AVIRON, GODILLE, TOUT SAUF LE MOTEUR

Note pour plus tard : écouter Laure qui avait mieux senti la transition... La pagaie, l'aviron ou, mieux encore, la godille : accessoire indispensable de cette étape du Morbihan Challenge. Sans eux, point de salut. Et notre petite pagaie peine à suffire pour nous déhaler malgré l'énergie dépensée par Jean-Baptiste. La preuve, des concurrents et lecteurs de Voile Magazine en kayak de mer nous remontent avec sérénité ! Le Gib'Sea 26 de l'association Voile partagée de la Rade opte pour un combo redoutable : godille à la poupe, double pagaie à l'étrave ! Décidément, c'est une drôle de régate où se croisent baleinière, croiseurs, yole, kayaks, voile légère et où les retournements de situation se succèdent au gré des calmes et des risées. Sans surprise, à l'arrivée à Hennebont, c'est la baleinière de chasse la *Stérenn*, suivie de près par la yole *Gwenlaouen* qui l'emporte. Un podium



*Nada*, le trimaran Newick débordé par la baleinière de chasse la *Stérenn*.

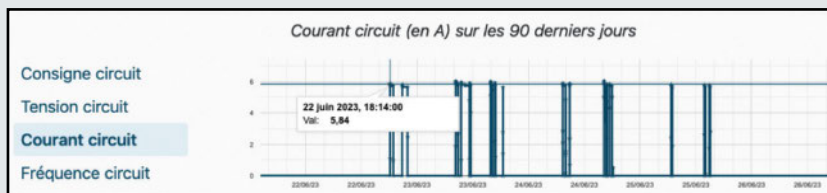


# SHIPHEART : ANALYSE ET CONTROLE

Lorsque nous nous apercevons que la batterie de service est au plus bas (12 % de sa charge) nous louons la présence de notre tableau numérique qui enregistre tout ! Il intègre une puce GPS ainsi qu'un grand nombre de capteurs paramétrables et il communique en 4G avec une interface en ligne. Si bien qu'à distance, nous avons pu analyser cette surconsommation électrique. Vu le peu de consommateurs embarqués, le responsable fut vite désigné : la commande moteur. Non pas la commande en elle-même qui consomme peu (0,2 A), mais la pompe de refroidissement associée (5,6 A). En effet, le moteur électrique est refroidi par un circuit fermé pour plusieurs raisons : son rendement baisse, et sa consommation augmente à mesure que la température s'élève et sa carte électronique se met en sécurité passé 55 °C. Partant du principe qu'il est moins énergivore de maintenir à température un élément en le refroidissant en permanence que de le refroidir après l'élévation de la température, Vetus fait tourner le circuit de refroidissement dès que le contact est mis. Dont acte. Cependant, le surdimensionnement de la pompe et une navigation avec le contact allumé « au cas où » ont vidé de la batterie de 100 Ah. La solution ? Changer la pompe pour un modèle moins gourmand (3 A). Installer un capteur de température dans le moteur pour que Shipheart commande la pompe selon des seuils de température à définir. Prévoir un moyen de recharge, tel qu'un panneau solaire par exemple.



▲ Ecran tactile, le tableau électrique numérique ShipHeart enregistre tout !



▲ L'interface en ligne de ShipHeart permet de revenir sur l'historique de consommation du Super Arlequin. Ici, chaque pic correspond au fonctionnement de la pompe.

complété par *Nada*, un petit trimaran Newick doté d'une solide godille ! Avec le Super Arlequin, nous prenons la 5<sup>e</sup> place juste derrière le petit catamaran polynésien *Santa Sardiha* et rejoignons vite fait le barnum installé sur le quai Eric Tabarly où une collation est offerte par la mairie d'Hennebont. Je ne vais pas vous refaire le récit de la descente du Blavet remportée par le Tricat 30 3 Bouts, suivi de la yole *Gwenlaouen*. La ligne virtuelle fermera à 18 heures, nous la franchirons à 1 heure du matin, et pourtant nous étions si proches, 1,6 mille... Le lendemain, le coup de vent est confirmé, entraînant une modification de parcours du Morbihan Challenge recentré sur Groix. Un parcours malheureusement incompatible avec notre impératif : le Super Arlequin doit rejoindre son mouillage du Bono au fond de la rivière d'Auray. Nous appareillons donc au petit matin pour rejoindre Le Crouesty et nous poster à l'entrée du golfe du Morbihan juste avant le coup de vent. Une journée de convoyage sous le régime d'une petite brise d'ouest. Des conditions idéales pour notre carène qui file à 6 nœuds sous spi symétrique. Empannage pour s'engager dans le passage de La Teignouse où le vent nous lâche définitivement. Le calme avant la tempête ? Point de tempête au petit matin alors que nous sortons du Crouesty. La brise est établie et nous sentons bien que ça va fraîchir. Sous l'effet conjugué du vent et du Golfe qui se vide, la mer moutonne devant l'étrave.



Au-dessus de nous, l'alternance de nuages chargés et d'éclaircies donne à l'entrée du golfe du Morbihan cet éclairage magique. Un décor théâtral dont nous profitons une petite heure après nous être amarrés à un corps-mort de Port Navalo. En effet, la marée est encore au plus bas et pas question de réitérer notre mésaventure du Blavet en rivière d'Auray. Même si cette fois la marée est en notre faveur, la prudence veut que nous attendions que la courbe remonte un peu avant de nous engager vers Le Bono. Jusqu'au port du Parun, la rivière est saine. Peu après, son lit devient plus étroit, mieux vaut alors

longer les mouillages, mais c'est véritablement quand on quitte la rivière d'Auray pour entrer dans celle du Bono que les fonds à basse mer et à fort coefficient deviennent critiques. Aujourd'hui, tous les indicateurs sont au vert et c'est au portant et avec le courant de marée que nous nous enfonçons doucement entre les terres morbihannaises. Ambiance ouatée, chargée d'humidité. Mais les nuages de plus en plus lourds ont le bon goût d'attendre que nous ayons mis pied à terre pour déverser sur le mouillage une pluie rafraîchissante, rinçant au passage le pont d'un Super Arlequin prêt pour de nouvelles aventures ! ■