

# 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



## EPISODE 15

# Cap sur La Rochelle !

Objectif : Grand Pavois ! Au départ de La Trinité-sur-Mer, ces 120 milles avalés à un bon rythme nous ont permis d'en savoir un peu plus sur les qualités nautiques du voilier de la rédaction... Et de tirer un premier bilan.

Texte : Paul Gury. Photos : Tamara Escoriza.

**TOUT JUSTE REMIS** de nos émotions estivales, à savoir une rupture de corps-mort avec échouement sur les vilains cailloux de St-Philibert, nous nous projetons déjà sur la présentation du Super Arlequin au Grand Pavois de La Rochelle. Notre fortune de mer (voir VM n°334) ne s'est soldée que par quelques menus travaux d'enduit, et revoilà notre fringant voilier dans son élément, amarrés à son ponton de La Trinité. C'est là que je le retrouve sous le cagnard d'un début septembre qui sent bon l'été indien. Trouver

ses marques et préparer le bateau à une navigation de 120 milles : un programme chargé qu'il me faut mener en une seule journée. Car il s'agit de jouir de la belle fenêtre météo qui s'annonce et d'exorciser au passage le mauvais œil après les quelques pépins nautiques et techniques qui se sont accumulés depuis la mise à l'eau fin juin. En priorité, vérifier le jeu de voiles, notre moteur à énergie durable et renouvelable... Alors exit la GV de convoyage toute creuse et non lattée qui a pris la place de notre



▲ Réparation de la grand-voile à l'aide de patches d'Insigna obligatoire avant le départ.



En l'absence de pilote, nous nous relayons à la barre toutes les deux heures.

grand-voile All Purpose en bon état mais malencontreusement déchirée le long du guindant lors du Morbihan Challenge. En attendant une belle réparation par un maître voilier, l'Insigna est de sortie. Deux patches plus tard, elle trône, fièrement ferlée, sur la bôme. Côté géniois sur enrouleur, pas de souci, tout roule et se déroule sans forcer ! Enfin, le beau spi symétrique aux couleurs d'époque, tout comme le circuit d'écoutes et bras semblent parfaitement adaptés aux bords de portant qui nous attendent sur la route de La Rochelle. Reste à s'intéresser aux batteries qui alimentent notre moteur électrique et l'énergie du bord. Et là, mauvaise surprise : la batterie de 12 V/110 Ah qui nous sert de servitude est totalement à plat. Impossible d'allumer la centrale électrique tactile Shipheart, la commande moteur ou encore



A l'approche des Minimes,  
nous envoyons le beau  
spi rouge et or  
du Super Arlequin.



les instruments (qui se résument à une VHF et aux feux de navigation...). Multimètre à l'appui, la sentence tombe : une tension de 3 volts aux bornes. Malgré une tentative de recharge au 220 V, la tension monte puis s'écroule bien trop rapidement. Ça sent la sulfatation à plein nez ! Pas de doute, la batterie est bel et bien morte. Le hic, c'est qu'elle sert aussi à alimenter la pompe de refroidissement du moteur électrique qui, elle, consomme entre 6 et 7 Ah. Une grosse consommation inattendue qui, mal surveillée, est sans nul doute à l'origine de cette décharge profonde... Nous voilà prévenus, mais sans accumulateur de recharge, la course à la batterie devient la priorité. Quelques coups de fil plus tard, Mathieu Jones, le patron d'Alternative Sailing, propose gentiment de nous en prêter une le temps du convoyage. Merci l'ami !

## L'AVENTURE EN MODE SPARTIATE !

La nouvelle batterie chargée à poste, reste à tester le démarrage du moteur. Alimenté par deux batteries lithium de 48 V et 200 Ah chacune à 100 % de leur capacité nominale, notre moulin électrique fonctionne à la perfection : une excellente nouvelle. Pour finir cette journée de labeur, je cours chercher un petit réchaud à gaz, quelques couverts et des bonbonnes d'eau douce pour améliorer un peu le confort du bord. Il faut savoir que sous le pont, tout reste à faire question aménagement. Mis à part les deux mousses des couchettes cercueils, l'intérieur est vide et non équipé pour une croisière de 24 heures. C'est un peu l'aventure en mode spartiate avec obligation de se relayer à la barre en l'absence de pilote automatique ! Mais qu'importe, le bateau flotte, le moteur tourne et les voiles sont prêtes à nous déhaler à la moindre risée. Enfin, le mouillage – on ne sait jamais –, composé d'une ancre légère Spade en alu et d'un câblot plombé, est facilement accessible et opérationnel. Me voilà rassuré et même pressé de tester notre plan Mauric, d'autant que la météo s'annonce très favorable pour descendre sur la Charente Maritime. Nous larguons les amarres dans la boucaille matinale. Moteur électrique à petite vitesse, nous avalons le long chenal de La Trinité dans un silence très agréable. Le Petit Trého (la dernière latérale rouge) dans notre sillage, nous envoyons les voiles dans un souffle timide de nord-est, toutefois suffisant pour gonfler la bulle rouge et or. Magie du Super Arlequin, la vitesse affichée au speedomètre de mon application SailGrib dépasse facilement les 4 nœuds dans ce petit force 2. De bon augure pour la suite puisqu'un petit thermique devrait rentrer par l'ouest en début d'après-midi. Souhaitant limiter au maximum la consommation des batteries moteur – nous n'avons pas moyen de les recharger en



route – nous considérons qu'au-dessus de 3 nœuds, la navigation sous voiles s'impose d'elle-même. Après une petite heure de pétrole qui nous oblige à jouer de la risée électrique, le passage des Cardinaux d'Hoëdic coïncide avec le retour du vent. Tribord amure, nous filons désormais au grand large sur l'île d'Yeu en prenant garde de laisser plateau du Four et chaussée des Bœufs sur notre bâbord. Ça file, et les changements de barreur s'effectuent toutes les deux heures environ dans la bonne humeur et sous le soleil s'il vous plaît. Devant l'étrave se dresse rapidement l'immense champ éolien situé sur les bancs de Guérande. Nous décidons de couper le fromage en gardant en tête le fait de bien laisser 50 mètres entre le bateau [cf. l'arrêté préfectoral du 17 mai 2023] et les pales géantes qui tournent ce jour-là au ralenti. Nous serrons les fesses tout en tâchant de sortir au plus vite de cet endroit spectaculaire mais franchement impropre à une navigation sereine... De nouveau en eau libre, nous accumulons les milles tranquillement pendant







## “ Passage mythique entre les deux tours du Vieux-Port de La Rochelle. ”



▲ Même en pleine navigation, la visseuse électrique est de sortie pour fixer le pontet du hale-bas sous la bôme...



▲ A la barre, le Super Arlequin fait preuve d'une douceur et d'une sensibilité très agréables.





Nous coupons à travers le champ d'éoliennes situé sur les bancs de Guérande.

qu'une bonne brise de nord-ouest se met en place. Brassé au maximum, le spi bien gonflé, notre Super Arlequin donne sa pleine puissance au vent arrière, poussé par un léger clapot. Celui-ci nous permet même d'accélérer à chaque vague dans des petits surfs. La barre, douce à souhait, est un régal et les manœuvres toujours faciles. L'équipage, tout sourire, ne boude pas son plaisir. De mon côté, je découvre avec délice le potentiel incroyable de ce petit voilier affûté et marin.

## UNE NUIT IDEALE AU PORTANT

La nuit s'annonce donc idéale pour profiter à fond de cette descente au portant le long de la côte vendéenne. A 22 heures, Yeu défile déjà sur notre tribord tandis que nous organisons les premiers quarts de nuit. Il est décidé de tourner toutes les heures pour économiser la vigilance et le sommeil des équipiers. Pour plus de sécurité, le spi retrouve son sac quelques heures plus tard. C'est sous GV et génois tangonné que nous terminons notre échappée nocturne cap sur le phare des Baleines, dont le faisceau lumineux encore timide trouve le ciel étoilé par intermittence. Au loin, plein sud, des éclairs éblouissent la voûte céleste comme pour nous rappeler à la réalité... Les orages se déplacent visiblement du côté de la Gironde, la vigilance reste de mise même si le danger ne semble pas proche. Nous scrutons le ciel à intervalles réguliers à la recherche du cumulonimbus



▲ Un repas rudimentaire (lentilles et carottes râpées) est englouti par l'équipage avant le début des quarts de nuit.

traître mais la voie lactée veille sur nous avec ses myriades d'étoiles. Vers 6 heures, nous sommes déjà engagés dans le pertuis breton. Malheureusement, avec les premières lueurs de l'aube, la brise mollit en adonnant. Face au jusan qui nous rejette au large, la belle moyenne de la veille s'effondre puisque sur le fond nous ne dépassons plus les 2 nœuds. Tant pis, nous nous en remettons au moteur électrique qui s'attelle à la tâche à petit régime, histoire de garder de la marge du côté des batteries en vue de l'arrivée et de ses manœuvres de port. Quelques milles plus loin,

devant le fier d'Ars un petit filet d'air opportun nous remet en selle jusqu'au pont de l'île de Ré. Nous terminons cette belle navigation pleine balle au travers jusqu'aux Minimes que nous atteignons à l'heure de midi. Sur la fin du convoyage, plusieurs voiliers nous saluent avec insistance, visiblement contents de croiser la nouvelle vedette de Voile Magazine. Il faut dire qu'il a de la gueule ce charmant petit voilier robuste, marin et véloce. Alors vivement les prochaines aventures à son bord avec pourquoi cette fois-ci un peu plus de confort !