

BILAN D'ETAPE

6 bateaux à la loupe

L'arrivée à Madère de la flotte de la Transquadra disputée sur des bateaux de série est une occasion en or pour dresser un bilan technique et humain de cette première étape. Nous avons donc recueilli à chaud le retour d'expérience de plusieurs équipages...

Texte : Paul Gury. Photos : François Van Mallegem et l'auteur.

APRES UNE PETITE SEMAINE

passée en mer, voiliers, marins et matériel ont été soumis à rude épreuve. Même si la flotte partie de Lorient a rencontré dans l'ensemble des conditions assez clémentes, les sudistes ont quant à eux affronté du vent fort à Gibraltar et lors de leur entrée dans l'Atlantique. Malgré des allures majoritairement débridées, les bateaux ont été poussés à leur maximum. Les JPK et autres Sun Fast ont souffert pour satisfaire les exigences de cette course au niveau toujours plus élevée et mieux préparée par des skippers exigeants. Logiquement, ce sont les voiles et le petit

accastillage (poules, pontets, taquets) qui paient le plus cher tribut à cette première étape. Soumis à une pression constante et à d'innombrables manœuvres, les spis en particulier avec leur tissu fragile – en nylon avec un grammage plus ou moins important selon l'emploi – sont arrivés à bon port avec de belles déchirures. Les raisons de ces avaries, souvent évitables, ne sont que trop connues des amateurs de régates : chalutages intempestifs à l'envoi ou l'affalage et autres empannages ratés entraînant la cocotte tant redoutée. La meilleure parade employée par certains équipages comme sur le Sun Fast

3200 Flash (vainqueur en double au départ de Barcelone), c'est l'utilisation d'un génois dit « belge ». Celui-ci est constitué d'un filet de sangles et de mousquetons qui prennent la place du foc, pour éviter que le spi ne s'enroule autour de l'étau en naviguant. Nous avons même assisté à l'arrivée animée d'un concurrent avec le spi enroulé le long du galhauban. Avec cette prise au vent non négligeable, l'accostage semblait périlleux mais il sera au final plus spectaculaire qu'autre chose avec juste une petite déchirure à la clef. Ce spi ira rejoindre dès le lendemain ses petits camarades en attente de leur réparation en

TWINL (LAURENT LOUBARESSE/MATTHIEU FOULQUIER)

PREPARATION DU BATEAU/EQUIPAGE

Acheté neuf en 2014, ce Sun Fast 3600 a remporté la première étape de la Transquadra Méditerranée 2017 en temps réel. En intégrant le pôle de course de Marseille, Franck et Matthieu ont reçu une préparation poussée en termes de météorologie, de navigation, de gestion de l'alimentation et du sommeil. Leur SF 3600 a également été revisité : installation électronique tout en NKE (répétiteur, capteur, centrale navigation et pilote...), d'un vérin hydraulique Lecomble & Schmitt ou encore l'acquisition du logiciel de navigation et de routage Adrena. Alors que l'accastillage et les aménagements intérieurs ont peu évolué, le grément a été changé en Rod pour gagner en performance avec le nouveau mât en carbone.

BILAN TECHNIQUE

Le parc batteries de 240 Ah s'est avéré trop faible par rapport à la consommation exigée par le fonctionnement du pilote et de l'électronique du bord. Il semblerait également que les batteries de technologie au gel aient été un peu vétustes (plus de trois années d'utilisation). Malgré l'achat de deux panneaux solaires amovibles de 100 watts chacun et d'un alternateur moteur, la gestion de l'énergie a causé bien des soucis à bord. L'équipage s'est retrouvé dans l'obligation de doubler les sessions de moteur pour tenir les batteries à flot, ce qui a engendré une surconsommation de gasoil. A noter l'arrachement du support vérin au moment du passage de Gibraltar, la faute à un angle de barre mal réglé.

STRATEGIE METEO

Le passage à l'est d'Ibiza pour éviter le trou d'air sous le vent des Baléares avant de plonger cap au sud près de la côte marocaine pour toucher un flux d'est-nord-est d'une dépression thermique située sur le nord Sahara a été payant. Aux abords de Gibraltar, l'équipage a choisi de naviguer à la côte



▲ Pour une première participation, le résultat est prometteur...

espagnole dans un vent d'est forçant au large de Tarifa (plus de 35 nœuds établis) avant de gérer avec brio la zone d'exclusion du DST en empannant le moins possible. Après une descente vers les côtes marocaines de l'Atlantique dans l'attente de la bascule prévue au nord, le bateau a mis rapidement le cap sur Madère sous A3 (spi asymétrique à la coupe assez plate). Il est arrivé après deux jours d'un reaching humide.

BILAN HUMAIN

Le passage musclé de Gibraltar a laissé des traces. Fatigué par ces conditions de mer et de vent, l'équipage a lâché prise pendant une douzaine d'heures en naviguant un peu sous-toilé, ce qui a permis aux concurrents directs de revenir au contact. Mais l'ambiance est toujours restée au beau fixe à bord!



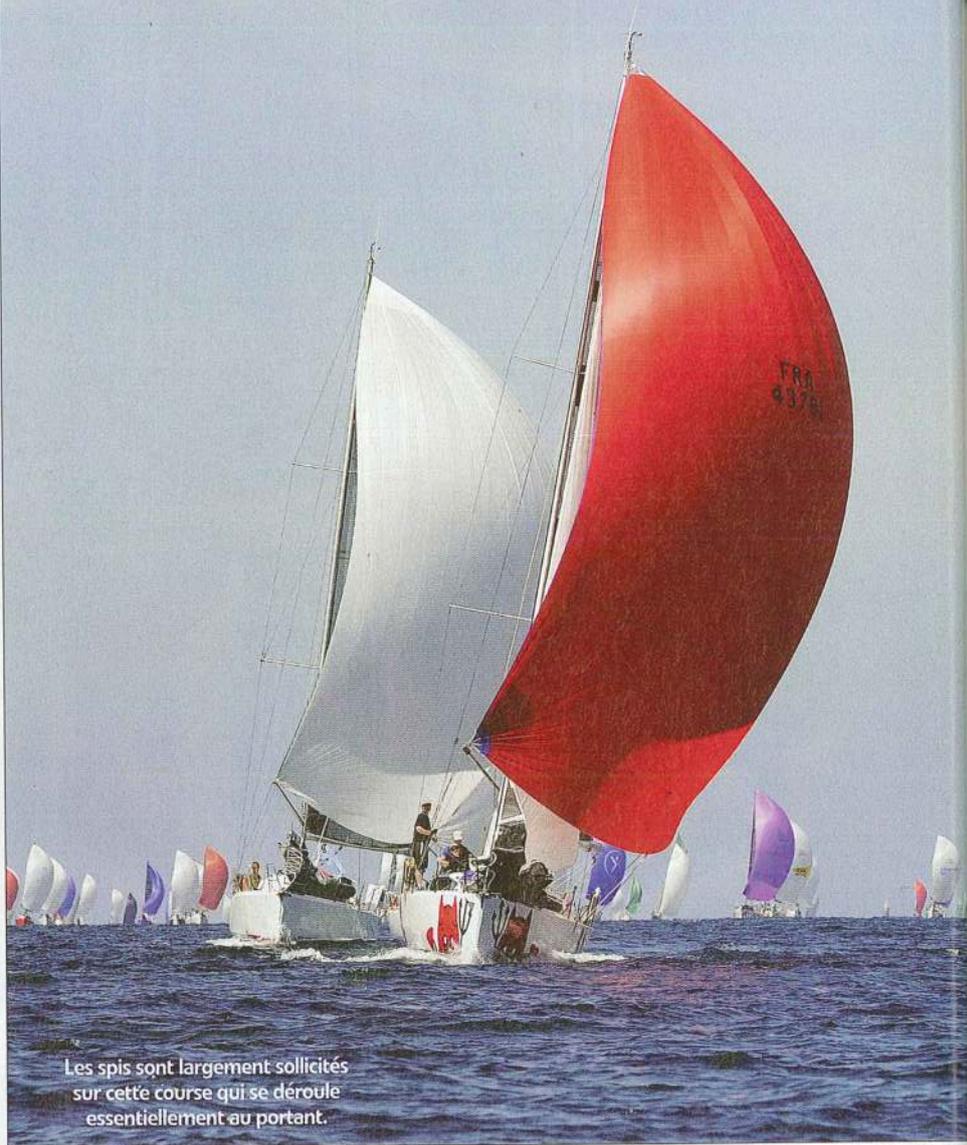
L'arrivée est l'occasion
d'un inventaire en règle du matériel
embarqué.

vue de la seconde étape qui s'élancera en février prochain.

Les pilotes automatiques étaient également attendus au tournant. Avec des budgets dépassant fréquemment les 10 000 € par voilier (VM n°260), les exigences des skippers étaient légitimes sur ce sujet. Et les retours sont dans l'ensemble très positifs, surtout en ce qui concerne les modèles NKE (Gyropilote 2) équipant une grande majorité de la flotte ou le nouveau modèle EV2 de chez Raymarine.

DES BATEAUX DE SERIE COSTAUDS

Quelques soucis avec le calculateur HR NKE (sur *Bouznik* emmené par le couple Peponnet/Valraud) ou le HS 5000 de B&G pour la paire Dubé/Zaleman embarqué sur un Ofcet 32 sont cependant ressortis lors de nos échanges. Côté communication, les Iridium ont généralement assuré leur rôle de récepteur météo sans broncher. Quant aux problèmes de gréement ou de structure, ils ont été quasiment inexistantes avec zéro démâtage ou délaminage de coque à déplorer sur cette étape de plus de 1 000 milles. Ce bilan positif tend à prouver la résistance de ces voiliers de série au comportement marin. D'autant que certains participants ont tenu spi et GV haute avec des claques à plus de 40 nœuds. On n'arrête pas le progrès !



Les spis sont largement sollicités sur cette course qui se déroule essentiellement au portant.

WHALAWILL (BLANDINE ET JEAN RODELATO)



▲ La première étape a été physique, même pour ce couple expérimenté.

PREPARATION DU BATEAU/EQUIPAGE

Ce Sun Fast 3200, avec à son bord le couple Rodelato, a déjà fait parler de lui sur la Transquadra 2011-2012 Méditerranée pour la bonne raison qu'il l'a emportée haut la main. Acheté en 2010 dans un mauvais état, *Whalawill* a été totalement revu et équipé à l'époque pour courir cette épreuve au niveau exigeant : voiles neuves, électronique B&G dernier cri, accastillage modernisé, carène soignée, rien n'avait été laissé au hasard... Du coup, la préparation du bateau a été plutôt minimaliste en 2016, l'équipage comptant plus sur sa préparation olympique en Nacra 17 de trois ans (2013-2016) pour briller sur cette édition.

BILAN TECHNIQUE

Le bilan énergétique s'est avéré très positif pendant cette première étape grâce à l'acquisition d'une pile à combustible. Blandine et Jean se sont même

octroyé le luxe de se passer de moteur pour recharger les batteries. Définitivement une solution d'avenir, cette petite pile calée sous la banquette bâbord qui ne dépasse pas les 8 kg pour une capacité nominale de 80 à 210 Ah selon les modèles. Il suffit en outre de 1,3 litre de méthanol pour produire 100 Ah... Du côté des mauvaises surprises, notons une panne électrique généralisée le troisième jour de course à cause d'un court-circuit au niveau de la centrale CPU H3000. Après remontage de tous les câbles un par un, l'incident ne fut plus qu'un mauvais souvenir mais que de temps perdu... L'Iridium et l'AIS ont également connu des soucis, la faute à un intérieur du bateau saturé d'humidité. Enfin le J2, d'un âge déjà avancé, n'a pas survécu au dernier bord de reaching en direction de Madère.

STRATEGIE METEO

En choisissant avant le reste de la flotte de se décaler au vent d'Ibiza, nos deux marins ont creusé l'écart sur leur poursuivant avant de prendre pour quelque temps la tête de la flotte. En mer d'Alboran, ils ont décidé de garder une option centrée pour contrôler les concurrents positionnés plus au nord. A Gibraltar, les choses se sont gâtées en même temps que les conditions météo. La multiplication des empannages dans 35-40 nœuds de vent a eu raison de leur lucidité. Préférant affaler le spi et faire route directe au sud-ouest, ils se sont retrouvés en difficulté pour négocier au mieux le flux de nord qui devait les emmener avec un angle insuffisamment pointu jusqu'à Madère.

BILAN HUMAIN

Avec une deuxième place en compensé largement méritée, la satisfaction était palpable à bord. Encore une fois, la confiance mutuelle et la connaissance parfaite de son partenaire ont été des atouts pour se dépasser. Surtout que les moments de vie commune n'ont pas été oubliés avec le rituel de l'apéritif partagé en tête à tête !

FLASH (ERIC GILBERT/WALDEN BONPAIX)

PREPARATION DU BATEAU/EQUIPAGE

Ce Sun Fast 3200 a été acheté d'occasion en 2015. Le jeu de voiles a été entièrement changé chez Ullman Sails Languedoc, l'accastillage simplifié et allégé (rajout de manilles textiles). Côté grément, le mât est d'origine, seul l'étai creux a été remplacé par un classique à mousquetons. Le gros du travail a porté sur l'incidence des safrans et la carène pour améliorer la traînée. L'électronique est restée celle de sortie du chantier. Seuls l'achat d'un pilote automatique, un EVO 2 de chez Raymarine, l'installation d'un écran A75 tactile multifonction (cartographie, répéteur et pupitre pilote) et d'un dessalinisateur ont été réalisés en prévision de la course. Nos deux compères ont suivi en parallèle une formation au CEM (Centre d'Entraînement Méditerranée) portant sur l'optimisation des manœuvres, la stratégie, la météorologie et le bricolage.

BILAN TECHNIQUE

Le dessalinisateur n'a pas tenu la route car les joints ont lâché dès le deuxième jour de course. Il semblerait que l'origine de la panne soit un montage défectueux au moment de la pose de l'appareil. Toutes les voiles ont tenu le choc à l'exception d'une latte de grand-voile qui a explosé lors d'un empannage violent. Quelques soucis de précision avec le pilote, essentiellement en mode vent, la faute à la girouette-anémomètre placée derrière le feu de tête de mât. Celui-ci aurait perturbé le capteur du fait de sa grande dimension. A noter également des problèmes d'étanchéité récurrents : fuite au pied de mât et par certains hublots avec des conséquences sur la qualité de la vie à bord (vêtements et nourriture trempés). Malgré ces petits ennuis matériels, le bilan technique de cette première étape reste largement positif grâce à un gros travail de préparation et une bonne connaissance du matériel embarqué.



▲ Eric et Walden ont la passion de la compétition en commun.

STRATEGIE METEO

Le logiciel de navigation et de routage QTVLM, peu connu au regard de l'incontournable Adrena, s'est avéré très fiable pour un coût imbattable. Associé au logiciel SQUID de réception des fichiers grib, il a été l'une des clés d'une stratégie météo payante, même si les fichiers de courants de la zone Gibraltar ont manqué d'exactitude. Le passage des Baléares a été bien négocié mais en mer d'Alboran, l'option intermédiaire peu payante. En revanche, la trajectoire en sortie de Gibraltar jusqu'à Madère sous A5 au reaching s'est révélée quasiment parfaite.

BILAN HUMAIN

Une entente parfaite et des compétences partagées ont été les clés du succès. Ce projet – l'un des plus petits budgets de la flotte – a vu le jour grâce à de petits sponsors. Leur ambition étant de bien faire avec peu, la seconde étape devrait les voir s'élancer sans pression direction la Martinique.

TEAM 2 CHOC (ALEXANDRE OZON)

PREPARATION DU BATEAU/EQUIPAGE

L'homme comme le bateau ont fait sensation en finissant premiers des solitaires de la flotte atlantique loin devant le premier équipage en double. Le Bepox 990 construit en contreplaqué époxy est un achat d'occasion datant de 2007. Habitué de la Course des Iles et ancien numéro 1 de Daniel Andrieux, Alexandre a passé de nombreuses années à préparer son bijou de couleur rose au contact des meilleurs. L'accastillage a été changé progressivement pour du surdimensionné ainsi que le mât, les supports de winch renforcés et l'électronique remise au niveau (tout en NKE) exigé par une Transquadra. Ingénieur informaticien, notre natif de Royan, à l'aise avec tous les logiciels de routage, s'est organisé une cellule de navigation dans le carré avec un ordinateur déporté prenant place sur l'épontille de mât.

BILAN TECHNIQUE

Tout le matériel a bien tenu le coup même s'il est vrai que les conditions météo rencontrées ont rarement dépassé les 25 nœuds. Pourtant il était tout de même temps de toucher terre, l'étai menaçant de se faire la malle, la faute à un détournement en règle dans les hauts. Pour éviter le démâtage, deux drisses ont été reprises sur un pontet en arrière du point d'amure de la voile d'avant. Satisfait de son pilote automatique, Alexandre a cependant préféré passer de longues heures à la barre pour améliorer ses performances. Sur une étape de 1 000 milles, le constat est sans doute réaliste, il en sera autrement sur une traversée de l'Atlantique... A noter aussi un défaut d'AIS qui a rendu le skipper royannais totalement invisible des autres concurrents et qui a fait beaucoup parler sur les pontons de la marina de Madère.

STRATEGIE METEO

Le vainqueur de la flotte atlantique a réalisé une trajectoire presque parfaite dans le golfe de Gascogne et le long de la côte ibérique. Après un



▲ Alexandre Ozon a tout donné pour finir en tête à Madère.

« dégolfage » rapide en route directe jusqu'au DST du cap Finisterre dans un flux de nord-ouest d'une vingtaine de nœuds, le skipper de Team 2 Choc n'a pas hésité à tricoter à la côte tandis qu'un vent de sud-sud-ouest lié à une petite perturbation entrant sur le proche Atlantique se mettait en place. Avec une brise virant progressivement à l'ouest en mollissant, Alexandre a pu faire une route à bonne vitesse le long du Portugal, cap au sud-ouest avant de toucher l'alizé éponyme et de s'envoler sous spi jusqu'à l'arrivée.

BILAN HUMAIN

Alexandre s'est imposé un rythme de figariste pour finir devant Jean-Pierre Kelbert et consorts, tout en apprenant à gérer sa course : attaquer dans certains cas mais aussi savoir protéger son avantage. Malgré un manque de sommeil criant, il semblait encore frais et plein d'énergie au moment de poser le pied à terre : incroyable !

TIKOCCO VI (ALAIN ROLAND/BERNARD AVRIL)



▲ Alain et Bernard naviguent ensemble depuis plus de vingt ans.

PREPARATION DU BATEAU/EQUIPAGE

Acheté neuf en 2013 en prévision de la Transquadra 2014-2015, ce SF 3200 a été préparé aux petits oignons par ses deux propriétaires : modification du cockpit pour faciliter les manœuvres et gagner en ergonomie, rajout de cale-pieds pour le poste de barre, changement du mât pour un espar en carbone, accastillage surdimensionné dernier cri à l'image du jeu de poulies au pied de mât, électronique NKE (dont un pilote Gyro 2 testé lors de notre comparatif, voir VM n°260) ou encore un jeu de voiles complet. En adhérant au pôle team Transquadra à La Rochelle, nos deux amis ont finalisé leur préparation en participant aux trois sorties par mois organisées par la SRR. Au programme : manœuvres en double, navigations et réunions à thème.

BILAN TECHNIQUE

Le bilan de cette première étape est largement positif pour l'équipage. Seul un accroc dans le spi et des problèmes de pile à combustible ont apporté un peu d'ombre au tableau. Malgré une fiabilité reconnue par l'ensemble des utilisateurs, la pile à combustible a refusé de fonctionner du début à la fin de la navigation. Peut-être un souci de branchement ou de mise au point ? Du côté des satisfactions, le pilote automatique (Gyro 2 NKE) a parfaitement rempli son rôle en barrant plus de 70% du temps tout en garantissant une trajectoire optimale et en consommant peu d'énergie. Quant à l'Iridium, il a reçu en continu les fichiers grib de météo sans jamais perdre le réseau, ce qui n'avait pas été le cas lors de l'édition précédente.

STRATEGIE METEO

La gestion de la météo aura été le point faible de cette première étape. Elle a laissé un goût amer à nos deux jeunes retraités, et pour cause. Dans le peloton de tête au départ de Lorient, leur gestion du DST (dispositif de séparation du trafic) a été l'occasion d'une mauvaise option qui leur a coûté une petite dizaine de places. La faute à un talweg mal négocié entre une perturbation orageuse arrivant sur le golfe de Gascogne et la dépression thermique stationnaire sur la péninsule ibérique. Tous les équipages partis trop à l'ouest dans l'attente d'une bascule à l'ouest-nord-ouest associé au front froid de la perturbation ont finalement perdu du temps en s'éloignant trop de la route directe pour un bénéfice mitigé.

BILAN HUMAIN

La déception était palpable à l'arrivée de *Tikocco VI*, même si l'entente est restée bonne tout au long de l'étape. Visant une place dans les dix, Alain et Bernard ne se réjouissent pas de cette 15^e place. La seconde étape sera donc l'occasion pour eux de tout donner et de rectifier le tir.

BOUZNİK (FRANÇOIS VALRAUD/DANIEL PEPONNET)

PREPARATION DU BATEAU/EQUIPAGE

Le JPK 10.80 de la paire Valraud-Peponnet a été largement modifié depuis son achat d'occasion en 2016. En plus de l'ajout de panneaux solaires, d'un deuxième tangon carbone et d'une raquette de barre, le parallélisme des safrans a été revu ainsi que la taille de la grand-voile et du J1 pour un meilleur rating. En revanche, l'accastillage est resté celui d'origine comme l'électronique NKE, preuve de la grande qualité de ces voiliers marins et rapides dont le constructeur, Jean-Pierre Kelbert, redoutable coureur de la Transquadra est le meilleur ambassadeur. En participant à tous les entraînements d'hiver et aux courses ouvertes à l'IRC comme l'Armen Race, l'équipage, composé d'un ancien coureur olympique (trois participations en 470 et Tornado) en la personne de Daniel Peponnet et d'un amateur averti était l'un des favoris de la flotte atlantique.

BILAN TECHNIQUE

Avec un bateau bien préparé et connu pour sa fiabilité, les ennuis matériels ont été logiquement peu nombreux. A noter cependant le déralingage à répétition de la voile d'avant alors que le vent ne dépassait pas la vingtaine de nœuds. Après affalage, la toile a été renvoyée avec installation d'une manille textile. Quant au pilote automatique, un HR de chez NKE, il a semblé bien à la peine, obligeant l'équipage à barrer près de 80% du temps. Peu testé avant le départ, ce nouveau modèle avait beaucoup de mal à compenser le roulis dans la houle. De plus, les paramétrages de réglage ne sont pas apparus très intuitifs.

STRATEGIE METEO

Encore une fois, tout s'est joué au niveau du cap Finistère, entre l'option à la côte ou le fait d'attendre la bascule associée au front froid au large. Le pari était intéressant puisque le flux de sud permettait d'aller faire de l'ouest avant de toucher du refus et redescendre à toute vitesse sur la route



▲ Bouznik attend la seconde étape pour prendre sa revanche.

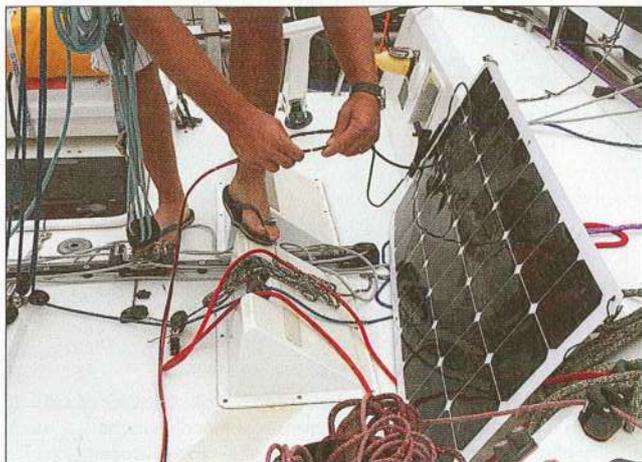
directe pour Madère. Malheureusement pour *Bouznik* le front, assez lent et peu actif, ne se sera fait sentir que trop tardivement, ne permettant pas de créer un avantage concret par rapport aux bateaux positionnés plus à l'est. Le long du Portugal, la pression plus forte à l'ouest aidera l'équipage à recoller au paquet de tête mais pas à terminer dans les dix premiers...

BILAN HUMAIN

Malgré un résultat en deçà des attentes du couple Valraud-Peponnet, la première étape restera un bon souvenir pour l'équipage. Les deux hommes ont particulièrement apprécié la descente sous spi dans le golfe de Gascogne et les levers de lune magnifiques qui annonçaient ceux du soleil ! Un peu surpris par le niveau général de la flotte, nos deux marins auront à cœur de mieux faire sur la prochaine étape. Objectif : prendre du plaisir et se classer dans les dix premiers !

Astuces de coureurs

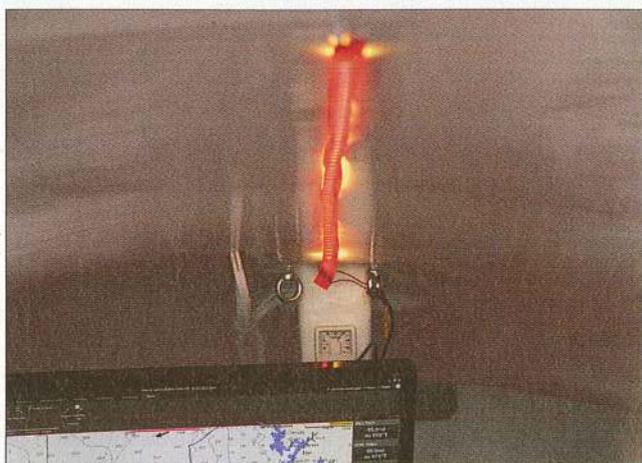
La Transquadra est un excellent laboratoire pour tester au large de nombreuses astuces sorties de la besace de coureurs expérimentés. Confort, énergie, stockage, et électronique sont les thèmes les plus récurrents. On vous dévoile les plus pertinentes...



▲ L'avantage des panneaux semi-rigides, c'est qu'ils sont légers et facilement amovibles. Avec un simple branchement à « clipser », vous pouvez utiliser vos panneaux comme bon vous semble.



▲ Pour matosser au vent, l'utilisation de sacs de courses classiques avec fermeture Eclair cousue dessus permet de gagner en efficacité. Plus rien ne peut se déverser au moment des transferts ou à la gîte.



▲ Installer un ruban de LED sur le plafond du carré, oui. Mais gare à l'éblouissement la nuit. Pour éviter la pose d'un variateur, rien de plus simple que de coller un adhésif de couleur rouge!



▲ La gestion du gasoil est toujours un peu stressante à bord. En cas de panne sèche, il est difficile de faire repartir son moteur, la faute à de l'air dans les injecteurs. Alors autant s'installer un pense-bête amusant...



▲ Le fameux génio belge est une sacrée invention. De petite taille et se gréant facilement sur l'étau à l'aide de manille textile ou de mousquetons, il évite au spi de finir sa course enroulé autour de l'étau.

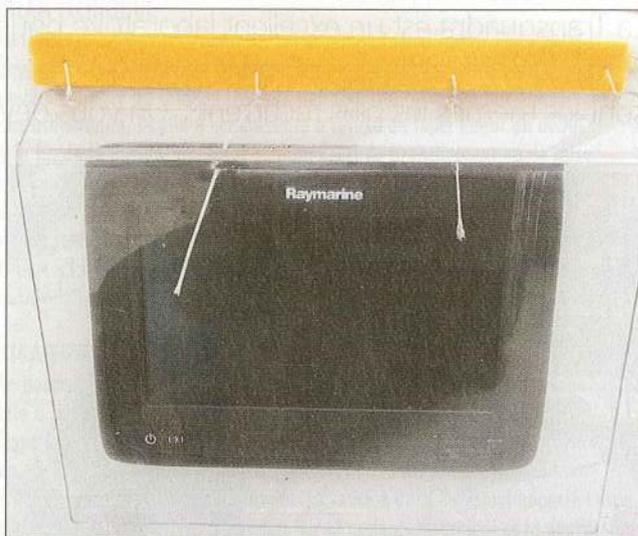


▲ A bord de Flash, l'écoute de spi venait tout le temps se coincer dans la chappe du ridoir de galhauban. Pour remédier à ce souci, Eric et Walden ont inséré une rondelle en Téflon pour combler l'espace.

Astuces de coureurs



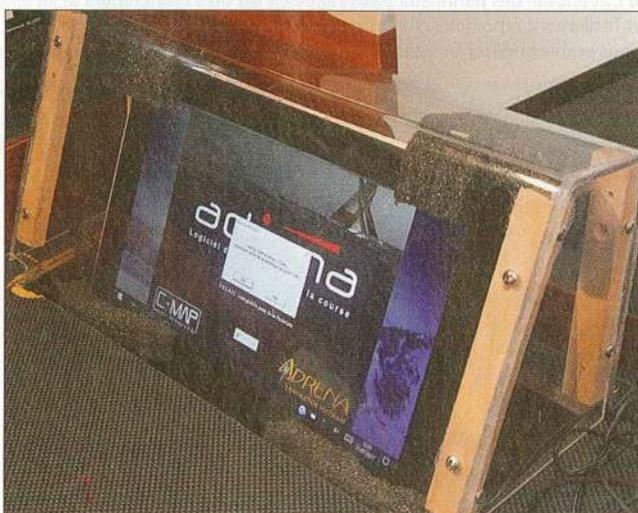
▲ Pour monter ce pupitre de pilote juste devant le poste de barre et permettre le passage du barber, le support collé époxy n'est autre qu'une barquette plastique renversée et coupée à la bonne taille.



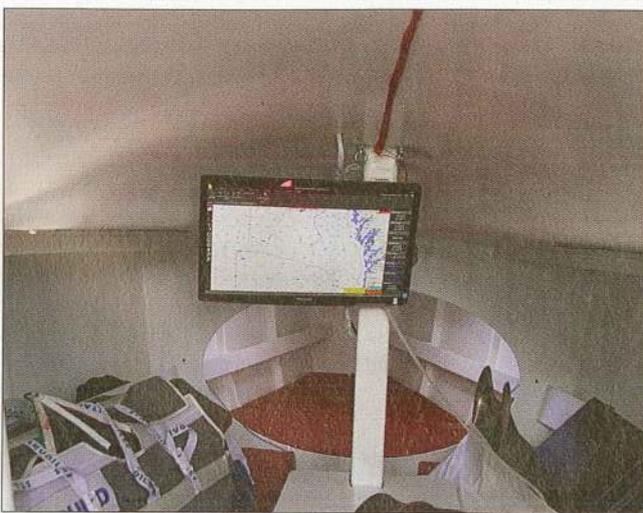
▲ Le répéteur Raymarine tactile est un peu difficile à manier en cas de pluie ou d'embruns sur l'écran. La mise en place d'un cache en plexiglas avec une bande scratch s'est révélée très efficace.



▲ Le stockage des aliments est souvent un casse-tête sur ces bateaux préparés pour la course au large. La présence d'un filet directement sous la table du carré permet un gain de place et un centrage des poids.



▲ L'ordinateur subit de nombreuses sollicitations : chocs, humidité, chute... Pour conserver cet appareil indispensable bon en état, des concurrents ont réalisé des coffrages en plastique translucide.



▲ Alexandre Ozon est un grand fan de technologie 2.0. Il a donc déporté son écran d'ordinateur contre l'épontille de mât. Le vainqueur de la première étape a alors pu tranquillement préparer sa navigation bien calé dans son pouf, à même les planchers de son Bepox.

