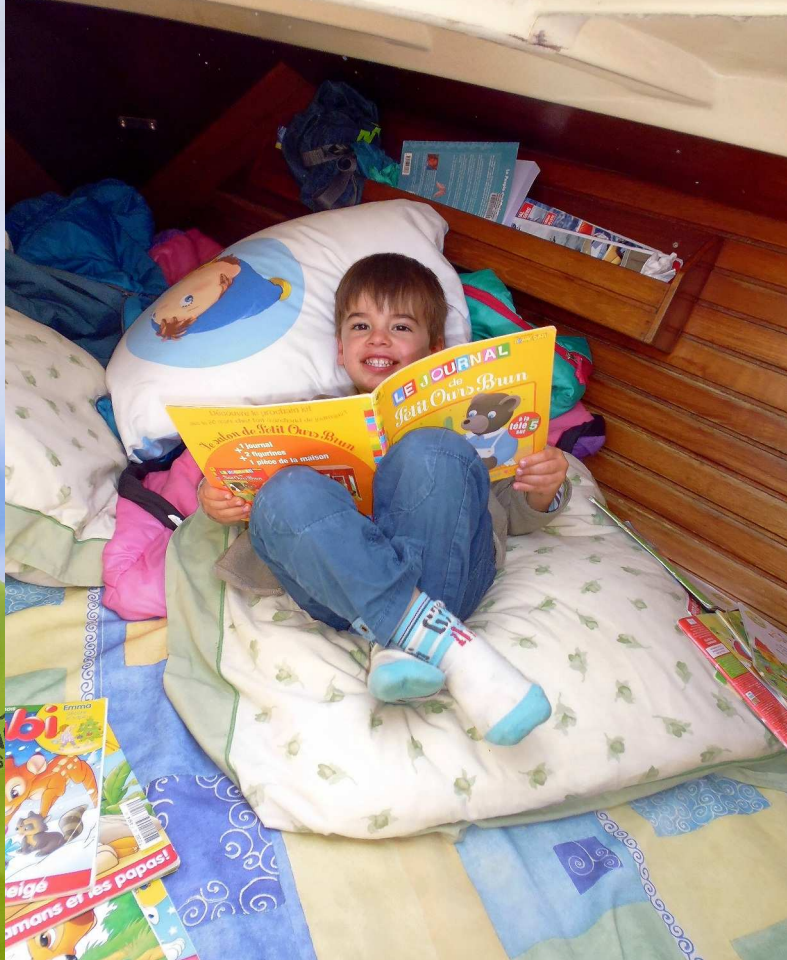




ECOSSE SAILING TOUR 2015



Pour mes enfants Titouan & Noé.



Écosse sailing tour 2015

- DIAMBA centurion 32 1976 : Préparation
- Carnet de bord.
- Etape 1 : Pors Beach — Oban
- Etape 2 : Oban — Largs
- Etape 3 : Largs — Pors Beach
- Liens internet.
- Bibliographie & document technique.

DIAMBA centurion 32 1976 : Préparation

Voilà quelques années que j'envisageais de partir en écosses plusieurs semaines. Diamba centurion 32 de 1976 a durant plusieurs hiver fait l'objet de rénovation et d'installation pour préparer cette balade.

Ma priorité était d'avoir un bateau solide, qui passe bien dans de la mer, équipé simplement sans fioriture et étanche.

Pour ce dernier point l'ensemble des hublots ont été changé il y a maintenant 3 ans avec l'option d'ouvrant pour le WC et la cuisine. Choix judicieux cela permettait de ventiler le bateau lorsque l'on cuisine ou lorsque l'on utilise les WC.

Côté confort, un simple réchaud 2 feux ENO avec 2 bouteilles de gaz en stock + cocotte, casserole et autres accessoires. Le petit plus une petite bouilloire customisée par Jean Pierre lors de la traversée vers l'Irlande pour les nombreux tea times.

Des petits filets suspendus aux mains courantes à l'intérieur ont permis de stocker fruits/légumes et pain.

Pas de groupe froid hormis une mini glacière Waeco qui permettait de stocker quelques produits lors de la navigation familiale.

200 litres d'eau ont été largement nécessaire (1 vache à eau à tribord dans le carré et sur bâbord au niveau de la couchette cercueil)

2 batteries de 100A (service et moteur) ont permis d'alimenter le réseau du bord. L'alternateur moteur est quant à lui couplé à un répartiteur qui recharge les 2 batteries alors que le panneau solaire de 100W rechargeait via un redresseur l'unique batterie de service. Durant les 2 mois de nav le panneau solaire, malgré les conditions, a largement été suffisant pour palier la consommation électrique du bord.

Tout l'éclairage (intérieur et nav) est à base de LED



L'électronique du bord se limitait à une VHF AIS, un sondeur speedo et un GPS traceur. Un pilote sur barre franche venait épauler le barreur uniquement lors des phases de moteur plaisir de barrer avant tout à la voile!

Plusieurs solutions ont été testées pour prendre la météo durant notre périple :

- La VHF (pas facile in english)
- Dans les marinas
- Des GRIB par l'intermédiaire d'un tel portable et du pc portable loisir du bord (aucun pb de fonctionnement sur les 2 mois de navigation).

Pas loin de 100L de gazoil étaient stockés à bord pour avoir une bonne autonomie moteur.

Un petit wallas 1300 fut installé cette hiver pour se chauffer au mouillage car les journées ont été franchement humides et fraîches cette année en juillet.

Consommation en ordre de marche 0.4 Ah et 0,12L/h soit moins de 5L pour les 2 mois.

Un petit soufflant de 1000W en 220 V permettait d'économiser du pétrole lorsque nous étions en marina.

Pour le loisir du bord une radio et un PC portable avec bibliothèque de films.

Niveau voile GV lattée 3 ris , GN type inter sur enrouleur, solent à ris, maxi Génois. Le spi asymétrique étant resté en Bretagne faute de place.

L'étai languable textile a aujourd'hui plus de 2000 milles, et a fait ses preuves de 0 à 35 kts sans aucun problème. Le seul souci rencontré dès le premier jour était une drisse de solent trop souple et fragilisée a un endroit. Je l'ai gainée avec du dyneema pour palier à la fragilisation ... il faudra la remplacer à l'avenir par un produit gainé et moins élastique.





Armement – de 60 milles complet (on ne dépasse pas les 110 Milles de traversée). Un BIB complété d'un bidon étanche type grab bag personnalisé en cas de problème a été pensé durant l'hiver permettant à un équipage de 4 personnes de «survivre» dans le radeau durant 8 jours et autonomie, exit pour moi la balise de détresse nor obligatoire pour des navigations de – 60 milles d'un abri je préfère prendre mes responsabilités et compter sur moi même par une préparation sérieuse.

Annexe motorisée (merci Laurent)

+ diverses pièces en tous genres pour réparer et entretenir le matériel du bord.

Pour chaque équipement du bord j'avais prévu la documentation ou manuel d'entretien de l'appareil. Ce qui permet de palier à certains petits problèmes que l'on peut rencontrer.

Un jeu d'aussières dignes de ce nom pour tenir le bateau sérieusement en cas de coup de vent dans une marina. Avec des pare-battage en nombre dont 2 cylindres de chez polyform bien pratiques pour faire des départs sur garde lorsque le vent nous plaque contre le quai.



Le mouillage principal a été refait juste avant de partir avec un FOB de 15 kg 30m de chaîne de 8 mm et autant de boot de 18 mm. L'ensemble est doublé et j'ai utilisé systématiquement un petit orin coulissant fait maison en cas de crochetage de l'ancre.



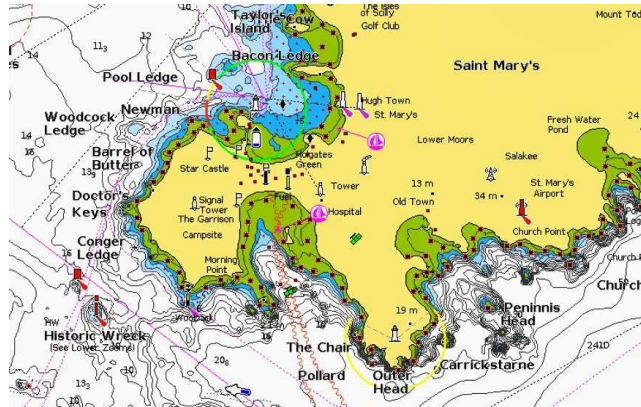
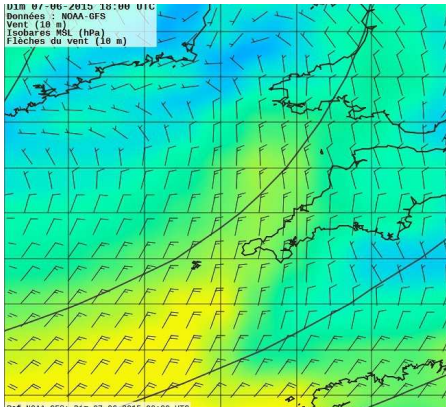


Etape N°1 :

Pors Beach - Oban

Carnet de bord, Etape 1 : Pors Beach - Oban

Départ le dimanche 7 juin 2015: Pors Beach --- Saint Marry (Scilly)



Chiffre de l'étape:

Distance: 145 milles

Vitesse moyenne de port au port: 4,5 kts

Par une belle journée du mois de juin nous quittons Pors Beach, le port d'attache de DIAMBA, au fond de la rade de Brest. Après avoir chargé le frais pour la cambuse, fait les derniers pleins et terminé de ranger le bord, nous larguons les amarres pour 15 jours de navigation en équipage direction l'Écosse.

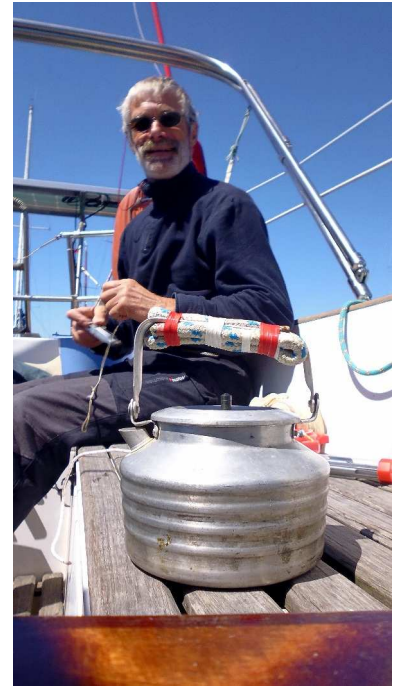
La Recouvrance, voilier emblématique de Brest nous salut à la sortie de la rivière de Daoulas et nous nous trouvons à la sortie du Goulet de la Rade de Brest rapidement. Nous nous présentons devant le four 1h avant la haute mer de Brest afin de se trouver à l'étable dans ce passage qui peut être agité lorsque le vent rencontre le courant. A l'heure dite de la bascule de courant, le vent se renforce nous obligeant de prendre 1 ris puis 2 dans la grand voile puis la trinquette nous voilà dans notre configuration de navigation jusqu'en Irlande avec une mer agitée.

Vent de NE établi autour de 20 Kts, les conditions de traversée de la Manche seront humides mais cette dernière sera rapide. Certains estomacs ont été malmenés, mais la bonne humeur était au rendez-vous. Une arrivée trop W sur les Scilly nous obligera à tirer des bords pour se présenter entre St Marry et St Agnés ce qui fit chuter le bonne moyenne de notre traversée.

Après 32 h de navigation nous arriverons à Saint Marry pour une bonne nuit réparatrice. 2 incidents lors de cette trans-manche: la drisse de solent qui a lâché et une fuite au capot de la cabine avant. Après avoir repassé la drisse et réalisé un gainage en dynnema pour palier au raggage, changer le joint du capot par un neuf présent à bord (le joint n'avait pas été changé avant de partir ! mea-culpa), nous sommes partis à la découverte de l'île pour faire un bon pique-nique à l'abri du vent un peu frais en ce lundi après midi.

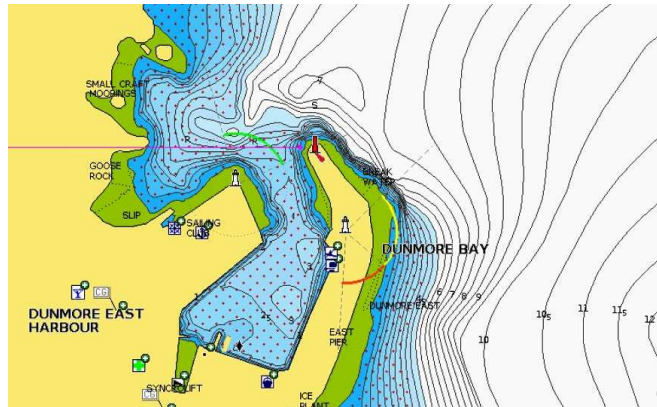
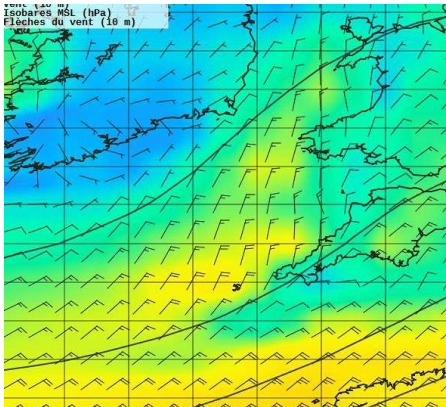
Les conditions étant plutôt favorables pour continuer, l'étape Scilly est raccourcie et nous repartons dès le lendemain pour l'Irlande.





Carnet de bord, Etape 1 : Pors Deach - Oban

Le mardi 9 juin 2015: Saint Marry (Scilly) --- Dummore east (Irlande)



Chiffre de l'étape:

Distance: 188 mille

Vitesse moyenne de port au port: 5,5 kts

Départ en fin d'après midi des Scilly après avoir rechargé les batteries de l'équipage, solutionné les petits problèmes techniques, notamment comment rendre étanche les boîtes de dorade du centurion 32. La solution trouvée fut de placer 2 petites ballons gonflés par l'intérieur pour éviter qu'une vague plus grosse que les autres ne passent par les dorades ... bilan: simple et efficace.

Les vent de NE sont établi sà 20/25 kts avec une mer agitée. A la sortie des Scilly la mer croise et grossit avec le courant face au vent pendant 2 h nous serons bien secoués sans aucun dommage: Merci Mr Wauquiez !

Le reste de la traversée est sans histoire, Quelques pêcheurs, peu de cargos, aucun poisson pêchés, du près du près et encore du près.

Sous 2 ris / trinquette DIAMBA est très équilibré nous pouvons même lâcher la barre , DIAMBA s'occupant du reste sans pilote ! Les 188 milles sont avalés à 5,5 kts de moyenne.

L'arrivé en Irlande a été un festival de couleurs et d'odeurs de tourbe. Voulant aller jusqu'au bout de notre navigation à la voile une deuxième nuit a été faite pour une arrivée au petit jour. A 5h du matin nous démarrons le MD11 qui refuse de cracher de l'eau ... par précaution on le coupe et on prend un coffre à la voile à Dummore East. On verra le problème demain lorsque nous aurons récupéré.

Après une nuit réparatrice, 2 coups de clef à molette, la pompe à eau de mer fonctionne de nouveau et le moteur refroidit normalement. Le mystère de cette bulle d'air présente dans le circuit n'a toujours pas été résolu.

Première Guinness dans un pub, prise de la météo par Wifi sur le site www.cotweb.com et <http://www.metoffice.gov.uk> nous savourons cette traversée sans histoire à 5.5 kts de moyenne.

Dummore East est un charmant port de pêche qui a la particularité d'avoir des coffres gratuits devant le port et un accès sanitaire gratuit: remarquable ! Merci au harbour master pour son accueil.







