Skipper-service
All destinations delivery Convoyage - Skippage - Mise en main
Contact: +33 (0)6 14 80 10 58
skipper-service@hotmail.fr
www.skipper-service.fr

Rapport de convoyage

Swan 41 «Kallinira», de Saint Martin à La Trinité sur mer.

Arrivée sur le bateau : 23 Mars 2009 - 18h
Appareillage le : 27 Mars 2009 - 14h
Arrivée à destination le : 26 Avril 2009

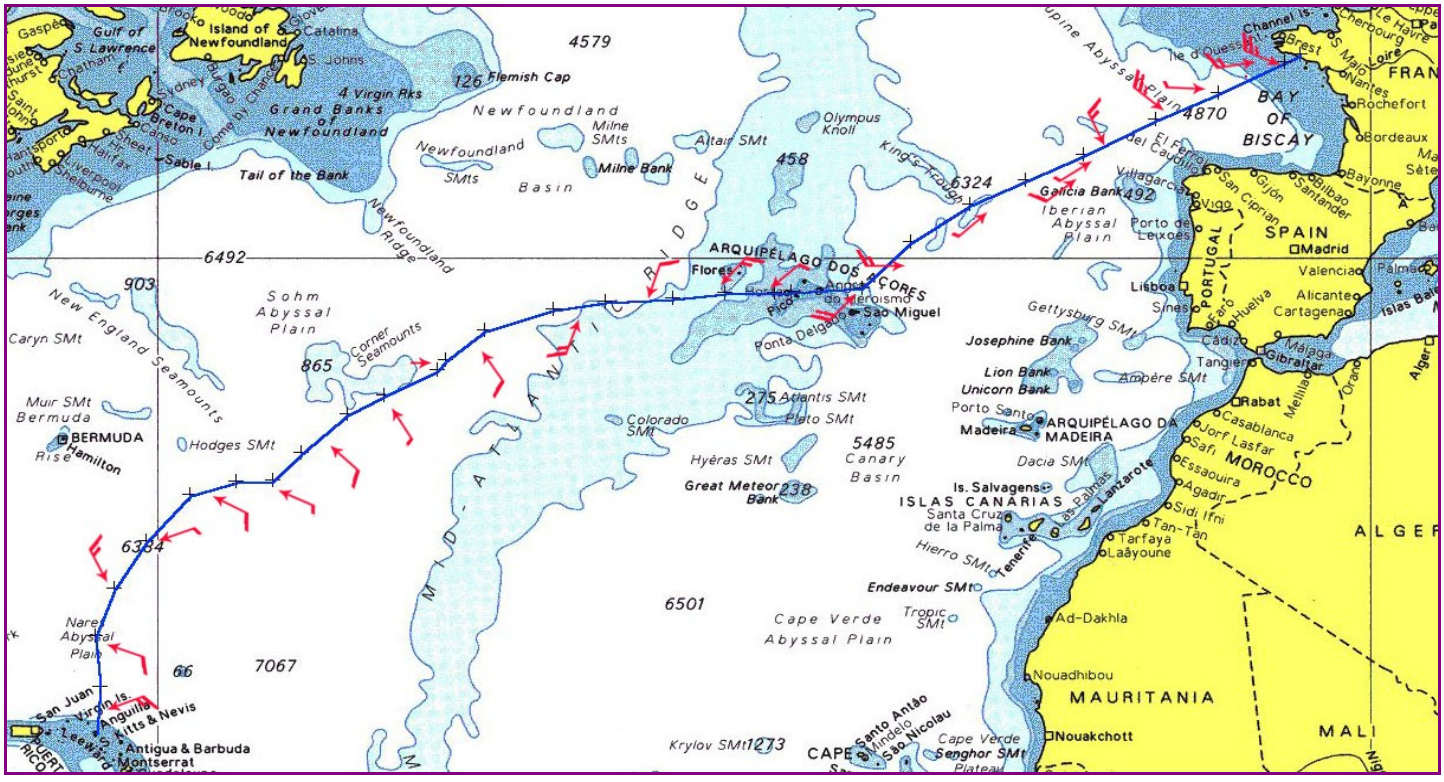
26 jours de mer, 4 nuits d'escale à Horta.

3764 miles parcourus, 170 heures moteur, y compris recharge batteries usées...

PARCOURS, Conditions météo:

St Martin / Horta: 5,7 noeuds de moyenne sur les 2470 miles parcourus.
18 jours – Vents faibles, pré à bon plein. 5 jours de portant/travers léger

Horta / Lorient: 6,7 noeuds de moyenne sur 1294 miles
8 jours – Grand largue au départ, faible a modéré, puis vent faible.
Vents travers/portants 5 à 6 et pétole pour les derniers jours.



Problèmes techniques / observations avant le convoyage:

- Environ 80 l /100 l d'eau salée dans les fonds.
- Vérification des pompes de cale: Pompe de cale manuelle HS (clapet anti-retour à changer?)
  + Manque crépine pompe de cale électrique (attention préfiltre pas adapté !)

- Flottaison, safran et hélice couverts de coquillages. Carénage fait par plongeuse.
- Anode arbre d'hélice desserrée.
- Quelques marques ou rayures sur la coque.

- Ragage drisse de spi bâbord/barre de fleche, (restée à poste le long du mat): Gaine usée.
- Usure filière bâbord+tribord (ragage écoute de génois).
- Chandeliers arrières Babord+tribord tordus. (barber de spi trop haut).
- Pas de fixation des 2 chandeliers avant bâbord.

- Fargue panneau avant cassée. Protection provisoire. Retrouvé ensuite la partie de bois cassée.
- Dorade bâbord cockpit mal fixée. (pas de visse usé. sécurisé pour le convoyage)
- Petit éclats de la reprise peinture cockpit tribord.
- Porte verre cockpit cassé.

- Vanne prise d'eau moteur collée. Très dure à ouvrir à mon arrivée.
- Vanne évacuation WC à vérifier.

- Speedo HS. (sonde?)
- Pas d'acquisition de position sur le traceur et le GPS shipmate.
- Répétiteur angle de barre HS. (pas vu de capteur...)
- Rebranchement de l'ordinateur de bord. Test Iridium/grib OK.
- Enceinte cockpit: état moyen.

- Mauvaise fixation des 3 boitiers de feu de nav.

- Winch génois + drisse GV collés. Graissage et entretient à faire.

- Petite usure GV. (ragage lattes/bas haubans). Aucune aggravation pendant la traversée.

- Épissure drisse de GV cassée
- Petite usure hale bas de tangon
- Bras de spi vert: gaine coupée. Réparation faite en route. A nouveau ok?
- Usure de la 2eme bosse de ris: Raccourcie. Le bout me paraît un peu 'léger'. Gainage ou changement serait à envisager.

- Quelques gendarmes sur drosse de barre (vu au niveau de la poulie de renvoi verticale tribord). pas d'aggravation importante en cours de route, mais à vérifier et/ou à changer.

- Vue juste après le départ: Usure de la pièce de fixation du hale-bas de bôme sur le mat. Manque rondelle inox+téflon. (voir photos). Jeu de l'axe.

- Tresse de mise à la terre coupée au niveau de la mèche de safran.
- jumelles en mauvais état
- Tuyau sortie chauffage brulé.
- Pompe eau douce a pied HS. Échange avec celle de la salle de bain possible?
- Fixation arceau avant de capote de descente: visses collées.

Problèmes/observation en cours de traversée:

Coque - Structure:

- Fuite par panneau de pont coulissant cabine avant.
- Quelques fuites dans carré les premiers jours, au pré. A priori par le pied de mat??
- Légère fuite dans cabine arrière. A priori par taquet cockpit?
- Quelques goutte d'eau perlent sous la colonne de barre.
- Retour régulier d'eau de mer dans les fonds... peut être les fuites? Pas seulement...

Accastillage de pont:

- Les taquets en bois du cockpit (bâbord et avant tribord) bougent. Possible source de la petite fuite cabine arrière au départ?

- Le mou dans la chaine du pilote est peut être un peu trop grand... d'où les précédant problèmes?
- Cf Drosses de barres. Pas de grosse aggravation. à vérifier!
- Manque 1 rondelle fendue sous l'écrou d'axe de barre: desserrage occasionnel...

Moteur:

RAS. Vidange à faire.
Le jerrican de gasoil a percé au soleil...
Hors bord non testé.

Gréement: Dormant:

- Un boulon tombé sur le pont, en pied de mat, le dernier soir.Peut être tombé du mat? A vérifier

Courant:

- Petite usure épissure spectra hale bas de bôme: manille type 'carré' remplacée par une 'ronde'.

Voiles:

Jupe génois trés souvent fassaillante: couture bordure à refaire. manque un nerf de bordure et peut être des renforts barre de flèche? + protection balcon? + lattes GV/bas haubans?

Électronique:

- Le répétiteur d'angle de barre qui ne marchait c'est mis à fondre, au bout d'une semaine, en court circuit. J'ai rebranché provisoirement l'alimentation+nmea du multi de bâbord, qui était en série dessus. A revoir. + Le fusible n'a jamais sauté.

- l'ordinateur du bateau affiche un msg 'no sync' après l'écran démarrage windows, puis l'écran repasse en mode veille. Connexion à vérifier? Pas d'explication, j'utilise le mien.....
Ok avec la petite antenne GPS USB, au départ, mais pas de connection Furuno/vent/radar?

-Activ'echo en alarme quasi-permanente, depuis le départ. Laissé sur on, buzzer éteind.
Confirmation de sa non émission par un cargo appellé dans le golfe de gascogne: 'small echo'

- Pas de mode vent sur le pilote: Après les açores, j'ai bricolé dans le setup, annulé le mode 'régate', et il est revenu... j'ai aussi baissé la réponse: moins de lacet au portant.

- le capot du moteur pilote bouge, même serré... il y manque peut être un joint? + Cf fuite barre.

- Pas réussi à reprendre de fichiers grib, après le départ. Crédit iridium sans doute fini, j'ai traversé avec des weatherfax... + ordinateur de bord pas utilisé, vu les soucis de batteries.

Électricité:

- Départ de feu électrique au bout d'une semaine: fumée importante sortant de sous le tableau électrique. Coupe circuit coupé je n'ai pas pu localisé ce qui a fondu. Tout marchait normalement une fois rebranché... ???????

- Impossible de monter les batteries d'origine à plus de 12,2/12,3V après quelques jours. Après une semaine: 2 heures de charge moteur= batteries sous 11V en 2heures de pilotes... dernière semaine à la barre avant les açores. Après accord, j'ai commandé et attendu 3 neuves à Horta. Chargées 24h à quai. J'ai maintenu la charge au dessus de 12V sur la 2eme étape, en chargeant x heures par jours, mais avec plusieurs séries de route au moteur.
Problèmes de charges/décharges à vérifier... ou conso du pilote importante...
Anciennes batteries (garanties) stockées dans placard cabine arrière. Chargées à Horta...

- Des doutes sur le mastervolt, après Horta, mais il semble ok sur la fin de parcours...

- Le fusible 'nav instr.' a sauté et ne voulait plus repartir: j'ai ponté sur un fusible dispo. Pas de problèmes ensuite...

- Le fusible 15A pompe de cale a brulé 2 fois. (Cf crépine???) 20A en attendant...

- Douille de feu vert HS. Importante corrosion. Bricolage provisoire. A changer.
Ampoule led en faux contact, remplacée par ampoule classique. La led est ds la boite électricité.
Faux contact éclairage pic avant possible (cf fuite...)

- Pile montre table à carte à changer.

Cockpit:

Cf taquets + reprise peinture

Intérieur / Aménagements:

- Système de blocage cardan gazinière à changer.
- Couvercle WC cassé.
- Petite fuite sortie de pompe de vidange douche.
- Les 2 portes WC se verrouillent toutes seules...
- L'évent du réservoir d'eau noir doit être bouché. (+ odeur?...)
- Manche du balai cassé
- Seau fatigué...
- Cf Tuyau chauffage
- Déconnexions (2 fois, les 2 derniers jours...) d'un des tuyau du chauffe eau. Perte du reste d'eau douce dans les fonds le dernier soir... l'eau est peut etre trop chaude?
- Étalonnage des baromètres à vérifier: 1035HPa ds l'anticyclone annoncé a 1031???
- Mauvais positionnement du pontet avant de toile anti rouli de la banette double...
- Housses coussins carré à nettoyer. (quelques taches, suite aux fuites pied de mat du départ...)

Et pourquoi pas?:

- Une quatrième batterie de service pour le large?
- Fargue sur/sous la commande pilote, (ou boitier pour l'encastrer, comme les instruments?), pour éviter le coup de genoux molette ou stand-by, en passant la barre...
- Poulie sur hale-bas tangon (pour palan 2brins , et donc moins d'élasticité). + poulie renvoie rail de fargue ou plat pont pour ne pas arraché le bois du panneau coulissant ?
- Moyen de bloquer les renvoies autour des winchs plat pont qui servent de poulies.
- Petite modif à prévoir sur les barber de spi (lourds...), pour ne pas replier les chandeliers.
- Des fenêtres transparentes sur les cotés de la capote de descente.
- Adapter une marche/siège de veille dans la descente, pour rester sous la capote au large?
- Un petit filtre à charbon, si vous utilisez le réservoir d'eau noires, et odeur??
- Un petit coup d'acide oxalyque sur le pont en teck? (comme neuf pour l'été, après le chantier...)
- Butée sur panneau de descente pour ne pas se coincer les doigts en l'ouvrant à fond... aïe!!!
- Une sangle anti gite à l'évier cuisine? Des nouvelles enceintes cockpit?

Quelques souvenirs:

- Un faux départ avec l'ancre crochée dans un vieux tuyau par 7 mètres de fond dans sympson bay... retour de la plongeuse et de ses collègues... quelques heures de retard et 100 euros...
- Un gros souffle phospho d'une baleine genre 15m juste sous l'étrave, évitée de justesse, à l'approche des Açores, par une nuit noire pleine de plancton... Incroyable passage sous le bateau !
- Un petit regret pour le vent un peu trop léger dans l'ensemble...

et d'autres...

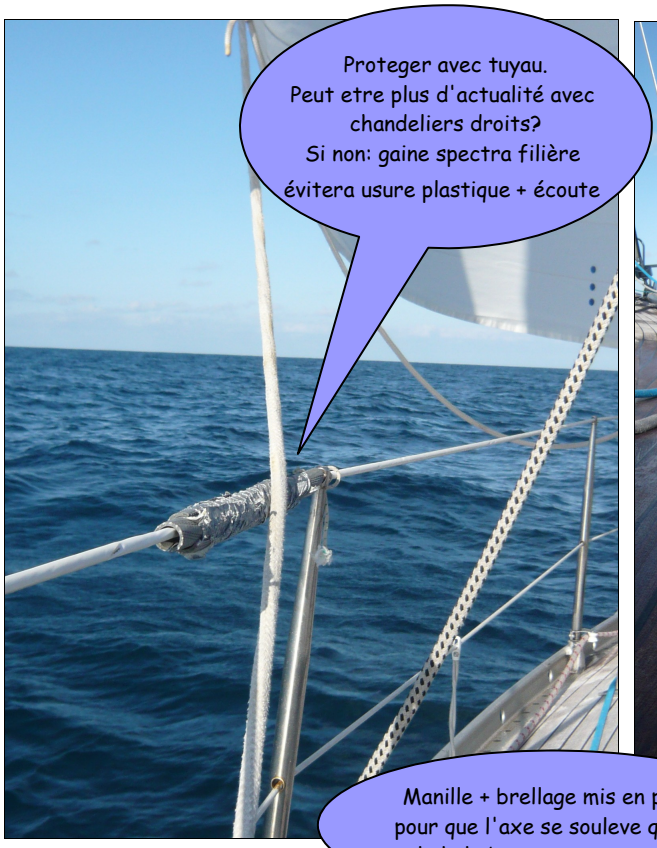
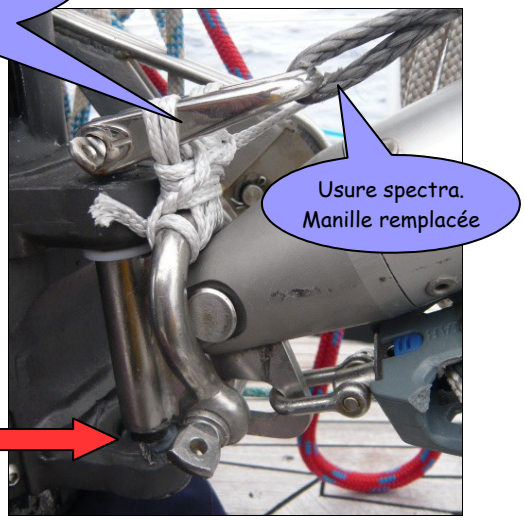
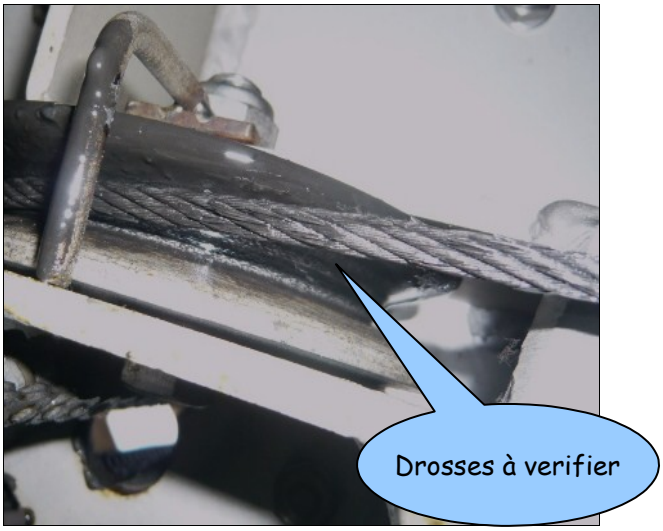
Conclusion, divers:

Excellent bateau. Bravo pour la belle préparation ! Un plaisir à naviguer !

Le convoyeur, *Julien GUYOMARCH*

Pendant 12 heures d'arrêt pétole, voiles affalées, en fin de gasoil 'route', à 900 miles des açores...

... et Grégoire 'tintin', équipier.



Manille + brellage mis en place pour que l'axe se souleve quand le hale bas est sous tension