



L'équipement des voiliers de grande croisière vous paraît-il adapté aux besoins réels de la grande croisière ?

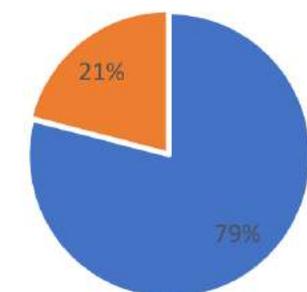
Grande enquête Sail the world auprès de 596 pratiquants expérimentés en grande croisière - *Janvier 2022*

Analyse technique des données par [Escale formation technique](#)

Questions aux navigateur(ices) STW ?

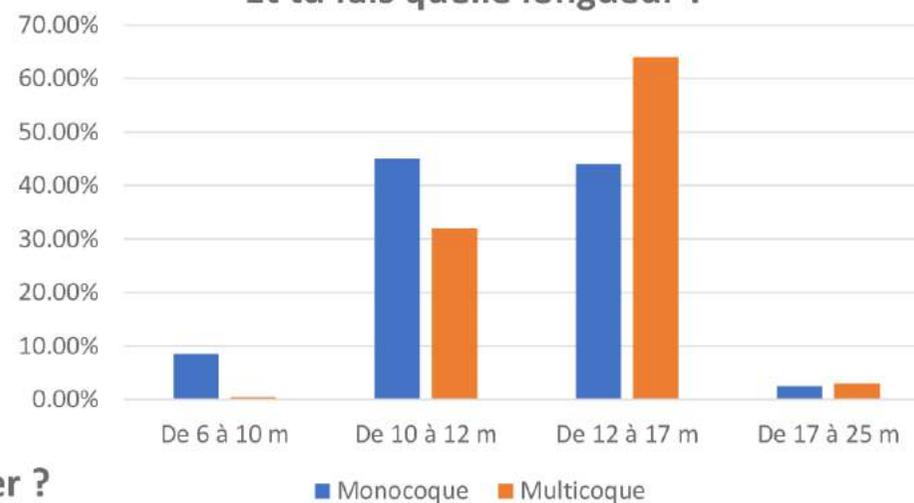


Sur quoi navigues-tu ?

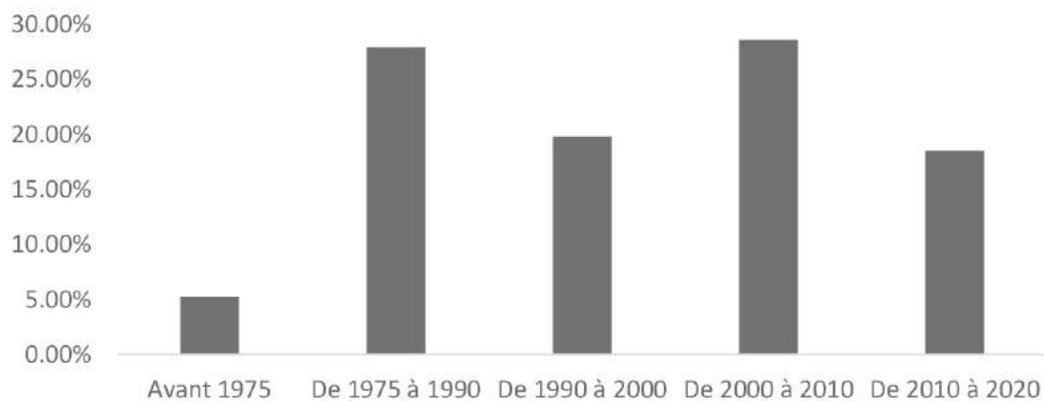


■ Monocoque ■ Catamaran

Et tu fais quelle longueur ?



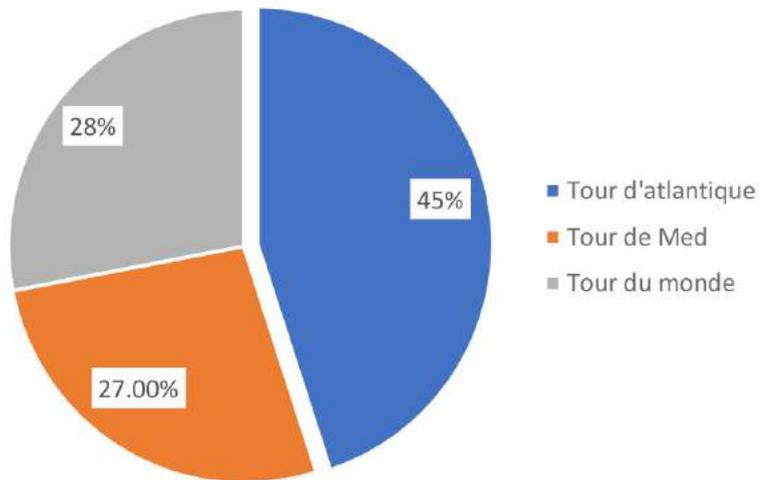
Quel âge a ton voilier ?



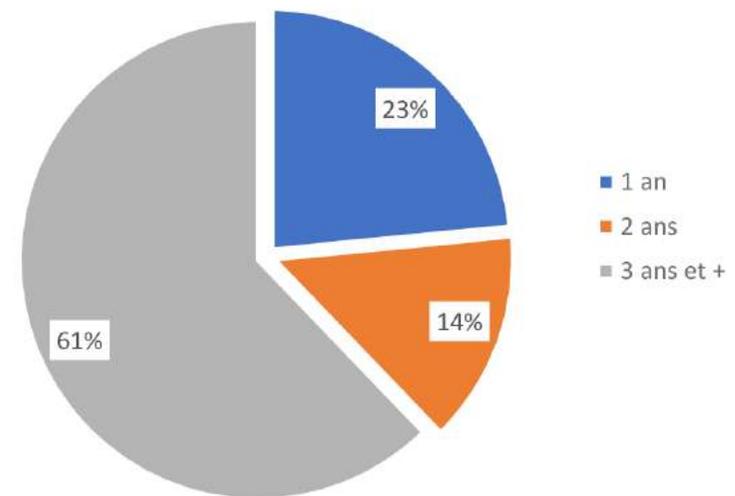


Questions aux navigateur(ices) STW ? (2)

Zone de navigation



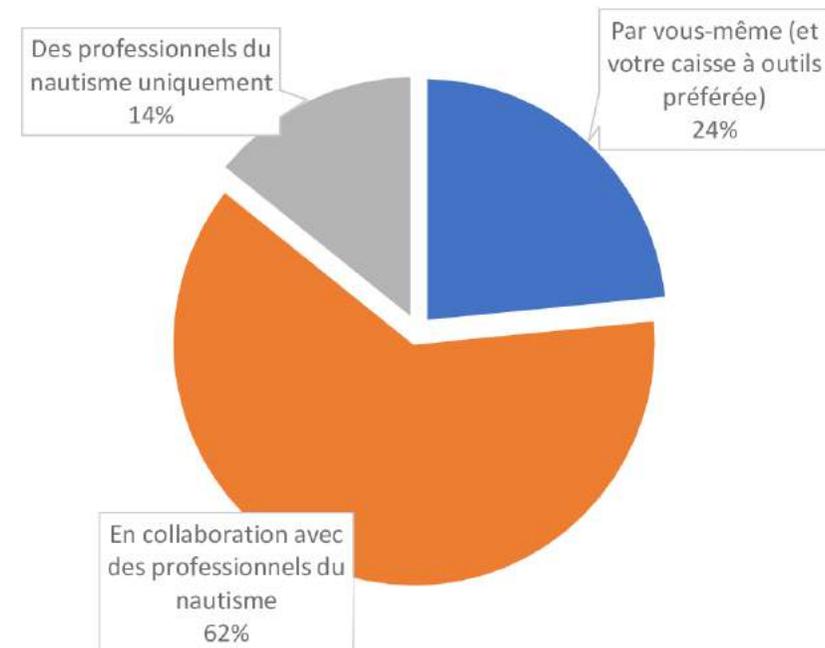
Temps de navigation



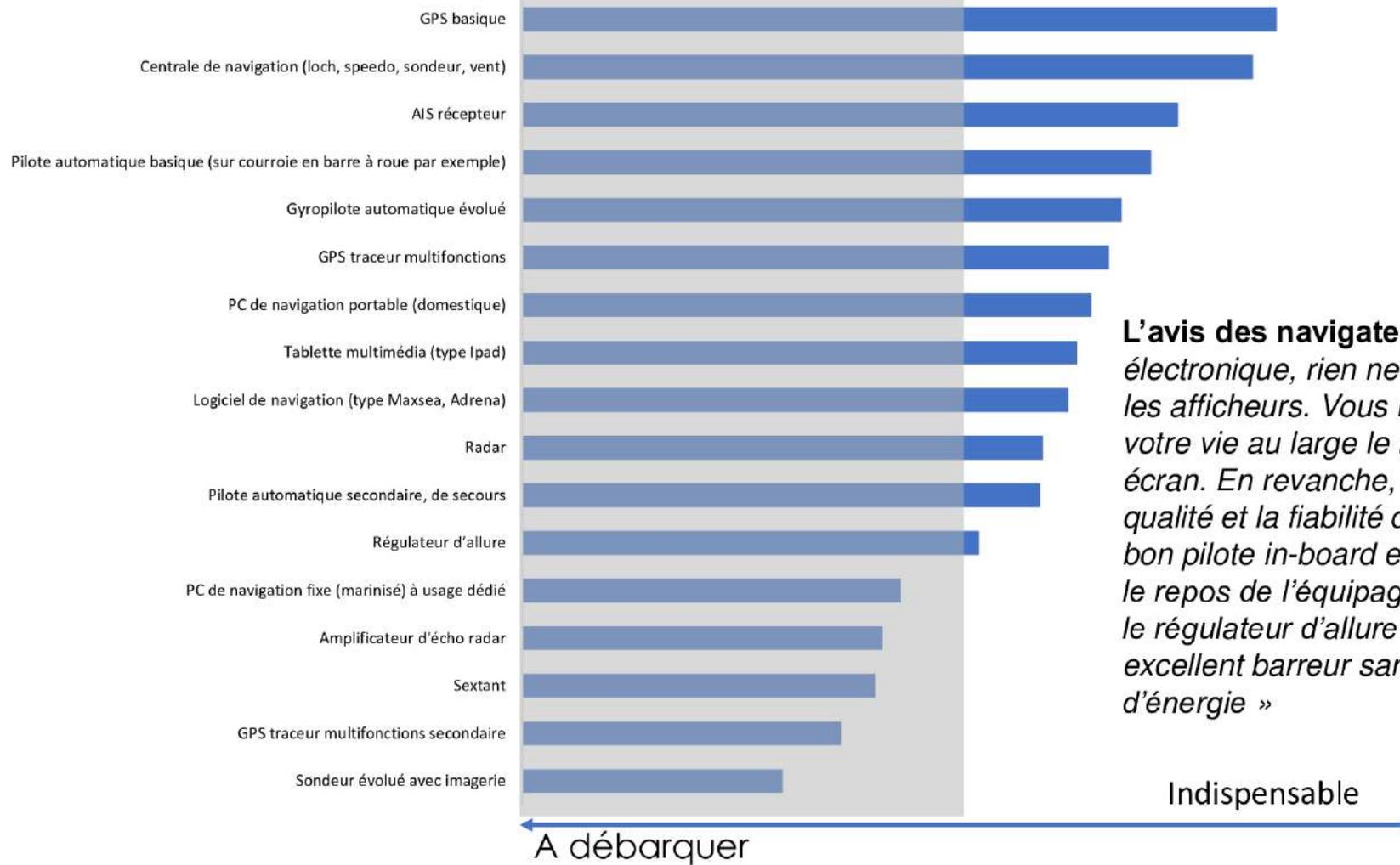


Par qui le voilier à t-il été préparé ?

L'avis des navigateurs STW: « *Un voyage, ça se prépare ! Cela nécessite une implication forte de l'équipage, de mettre à jour des compétences techniques et mieux vaut s'y prendre au moins un an à l'avance (deux ?) pour ne pas être trop dans le rush au moment du départ. Attention, il ne faut pas s'effrayer. On apprend en avançant et cela ne nécessite pas d'être expert en tout, tout de suite !* »

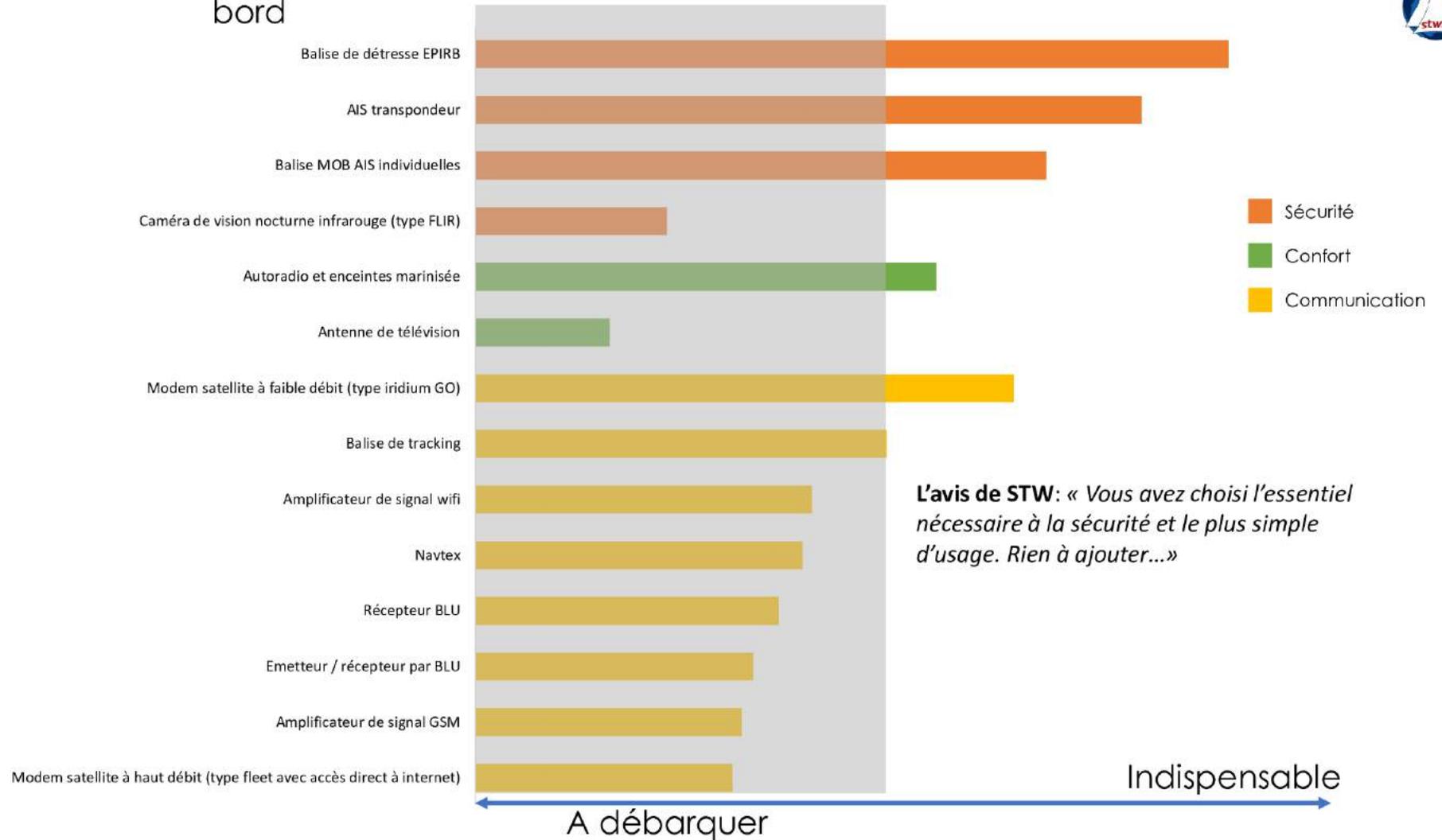


Retours d'expériences: L'importance des équipements électroniques à bord



L'avis des navigateurs STW: « En électronique, rien ne sert de multiplier les afficheurs. Vous ne passerez pas votre vie au large le nez collé sur un écran. En revanche, privilégiez la qualité et la fiabilité des produits. Un bon pilote in-board est important pour le repos de l'équipage. N'oubliez pas le régulateur d'allure qui peut être un excellent barreur sans consommation d'énergie »

Retours d'expériences : L'importance des équipements électroniques à bord





Lors d'un choix d'équipements électroniques, privilégieriez-vous:

Des équipements fonctionnant de manière autonome et uniquement interfacés au besoin par un protocole d'échange de données (Type NMEA 0183)



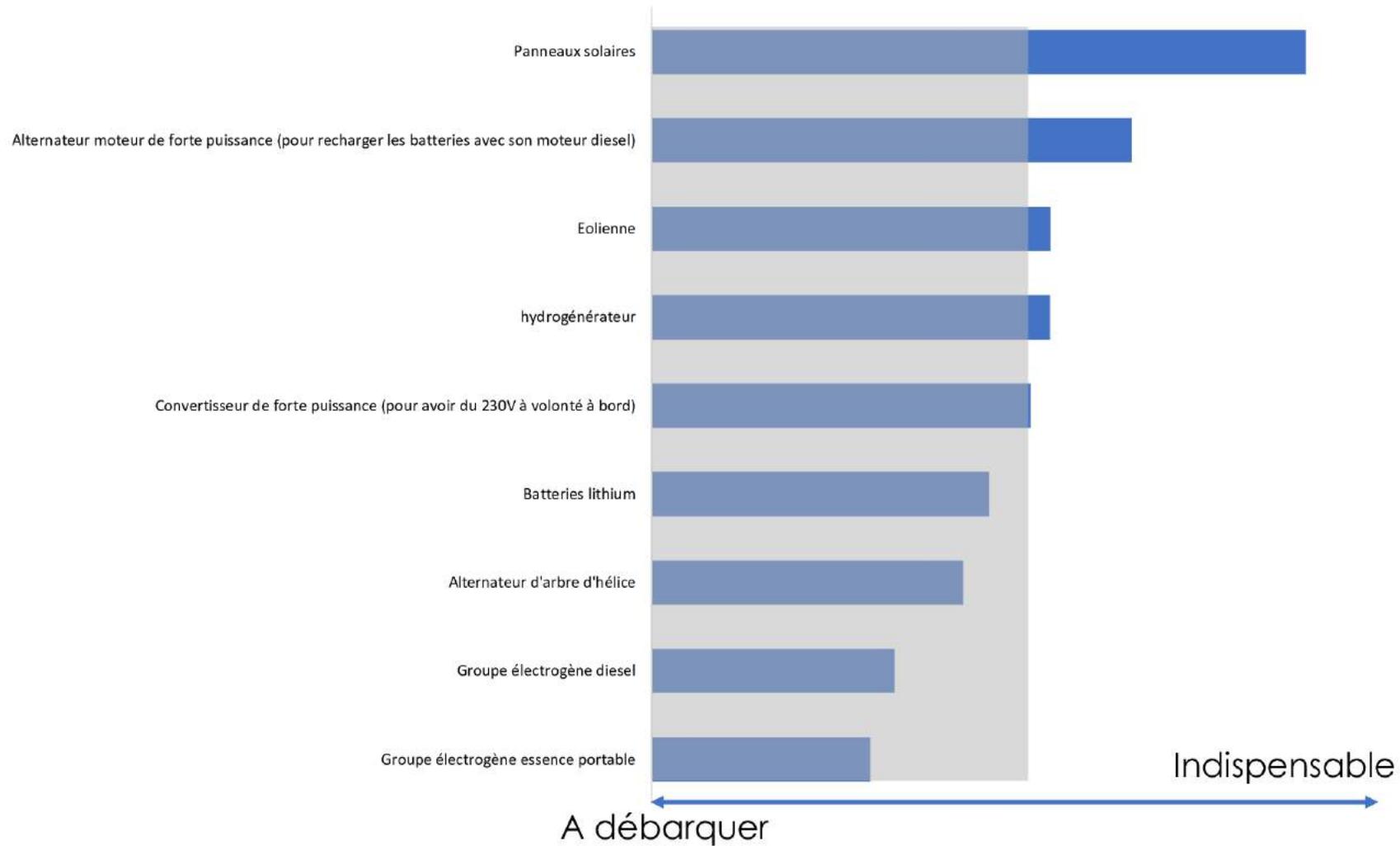
Un ensemble d'équipements de même marque interdépendants (Pilote, radar, VHF, AIS, centrale) et connecté sur le même réseau de bus (type NMEA 2000)



L'avis des navigateurs STW: « Les marins d'expérience redoutent de mettre l'ensemble de leurs équipements sur un seul backbone (réseau) dont la faille d'un des composants peut générer des pannes globales moins faciles à diagnostiquer. Diviser les équipements permet un meilleur isolement des problèmes et une meilleure autonomie d'intervention du skipper.

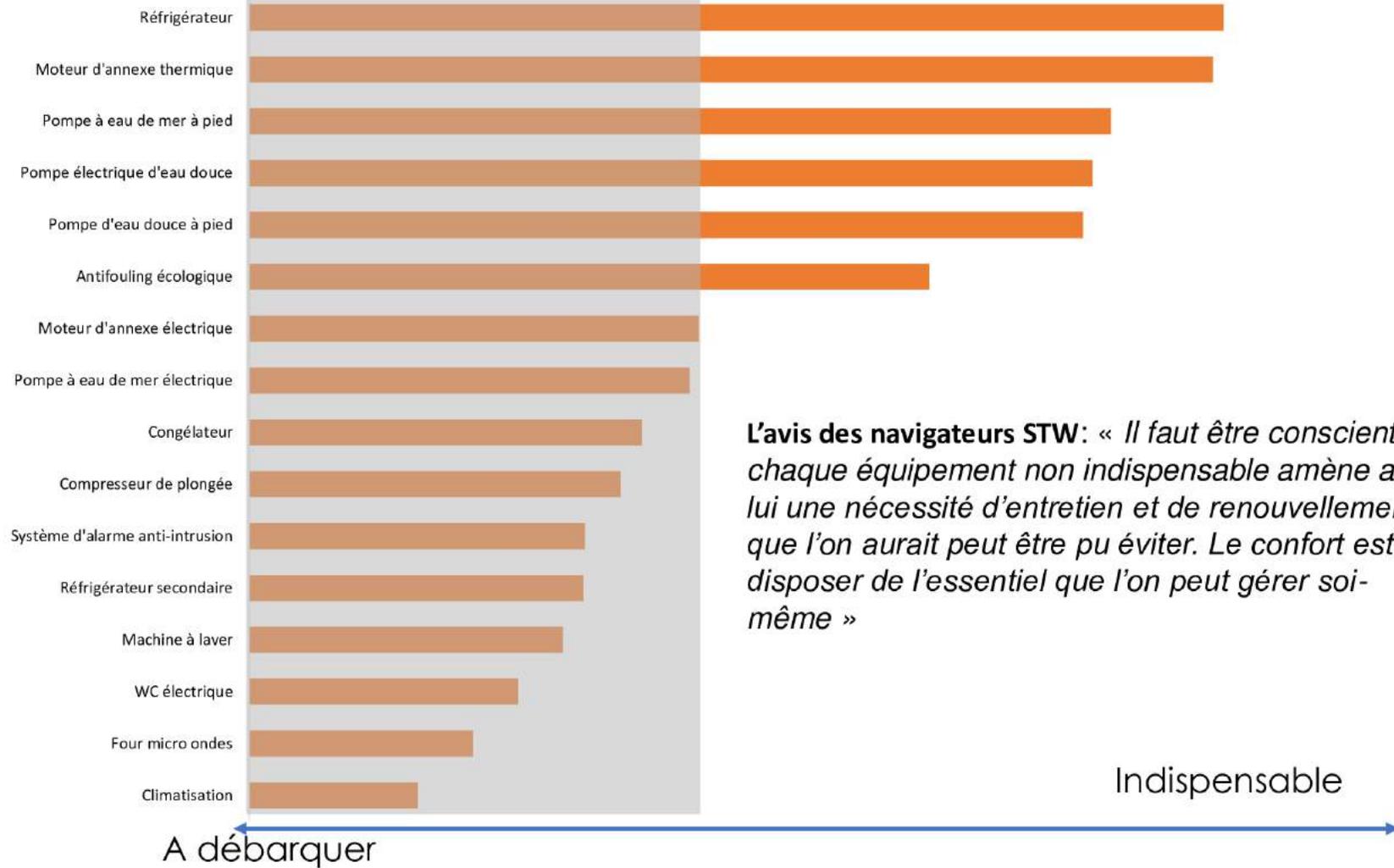
Il est également important de ne pas surcharger un réseau NMEA 2000 d'un nombre trop important d'équipements qui pourraient altérer la transmission d'informations essentielles, notamment au pilotage automatique. »

Retours d'expérience : L'importance des équipements de production énergétique à bord





Retours d'expériences : L'importance des équipements de confort à bord

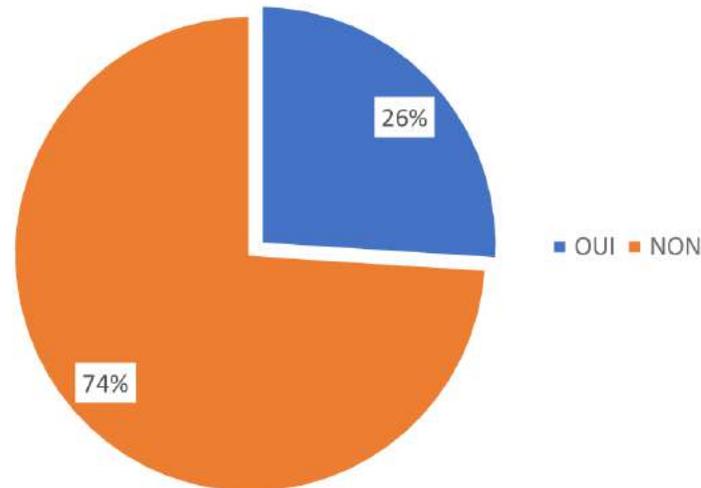


L'avis des navigateurs STW: « Il faut être conscient que chaque équipement non indispensable amène avec lui une nécessité d'entretien et de renouvellement que l'on aurait peut être pu éviter. Le confort est de disposer de l'essentiel que l'on peut gérer soi-même »

Indispensable

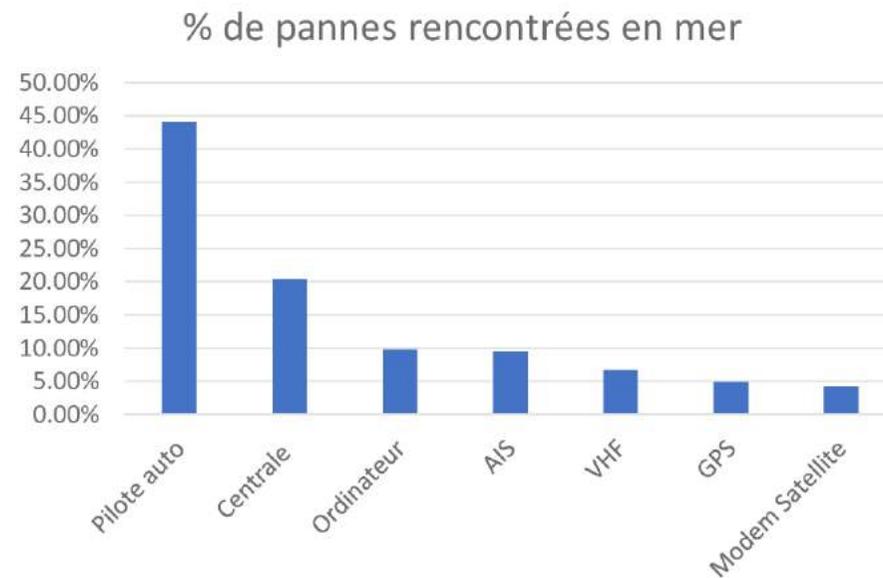
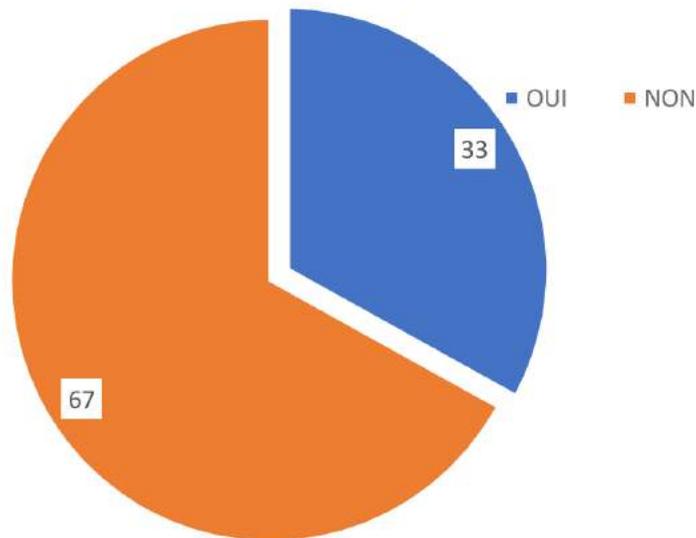
A débarquer

Les systèmes électriques modernes sont multiplexés. (explication plus bas) Pensez -vous ce type de technologie adaptée à la grande croisière ?



L'avis des navigateurs STW: « De plus en plus de systèmes électriques sont conçus autour du multiplexage permettant une gestion domotique de l'énergie à bord. Les équipements du bord sont mis sous tension et commandés, non plus par de simples interrupteurs mais par des boîtiers de relai, reliés par un bus informatique et pilotés par des afficheurs électroniques. Cette solution économise des longueurs de câbles, permet une configuration et un contrôle du système plus avancé en liaison avec l'électronique du bord, mais dépend de plus d'appareils complexes et s'avère très sensible à la foudre et à l'humidité marine. Ces appareils ne sont pas dépannables par le skipper en cas de panne ce qui n'est pas favorable à l'autonomie en grand voyage. »

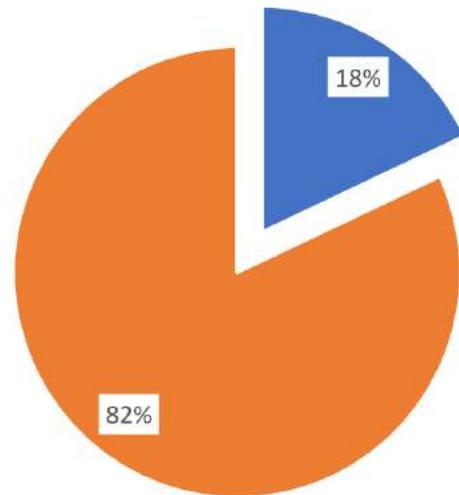
Lors de vos voyages, l'électronique ou l'informatique embarquée à t-elle été source de pannes perturbant notablement la navigation?



L'avis des navigateurs STW: « Il faut accorder une attention particulière au pilote automatique lors de l'achat d'un bateau d'occasion. C'est un gros budget lors d'un renouvellement. La corrosion des connectiques, l'usure des vérins doivent être regardées de près si vous ne voulez pas vous retrouver rivés à la barre durant des jours. Vous pouvez emmener des pièces de rechange pour pallier aux pannes les plus courantes d'un pilote »

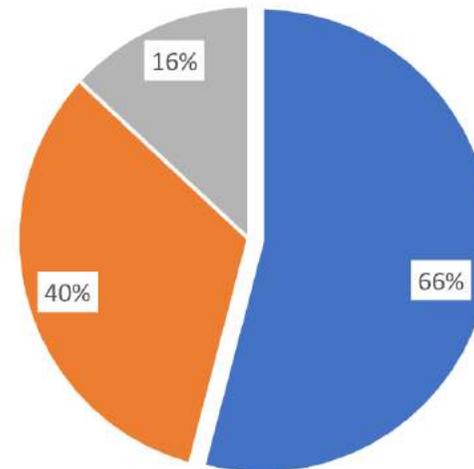


L'énergie à bord a-t-elle été source de pannes perturbant notablement la navigation ?



■ OUI ■ NON

Temps d'immobilisation par une panne

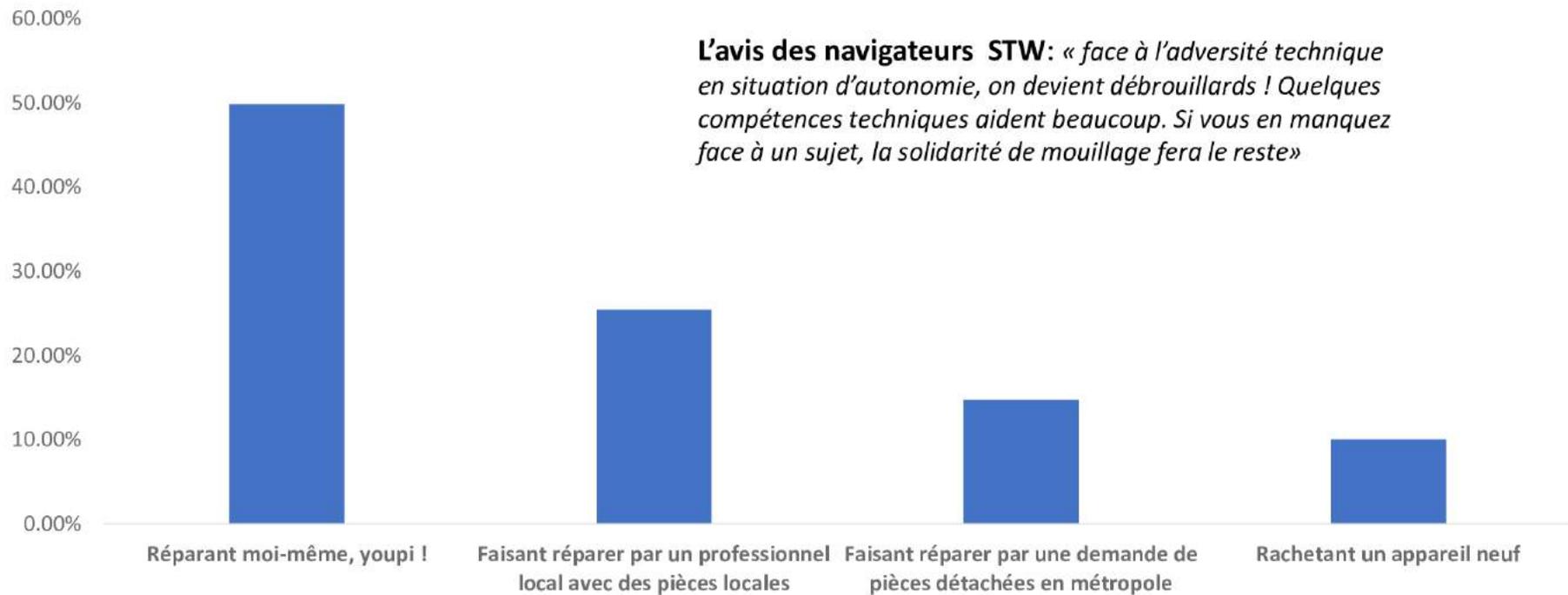


■ Moins de 48 h ■ Entre 2 et 7 jours ■ Plus de 7 jours ■

L'avis de STW: « nombre de voiliers d'occasion vendus pour un programme de grand voyage ont les systèmes électriques en piteux état ou un bilan énergétique défaillant pour le large. Cette statistique de panne doit chuter ! Formez-vous pour réaliser une réfection de qualité de votre bateau ou sélectionnez un professionnel spécialisé pour faire les travaux bien en amont de votre départ. »



Lors de la gestion d'une panne, vous avez réussi à régler le problème en ?



Pensez-vous que l'ergonomie des équipements soit bien pensée pour en faciliter l'entretien ?

Vos propositions pour améliorer ce point:



« Des équipements placés pour être dépannés sans être gymnaste! »

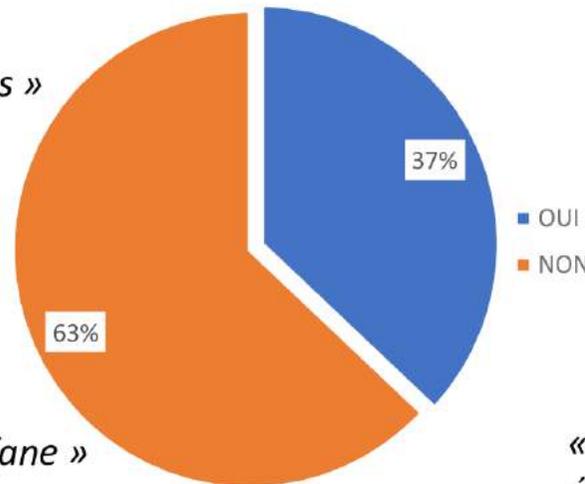
« Ne rien installer sous les planchers ou en zone humide »

« L'accès au moteur est capital ! »

« Des vrais manuels utilisateurs et des tutos »

« Pas d'électronique sur les moteurs »

« limiter la complexité, privilégier la réparabilité »



« des hotlines SAV efficaces »

« Des plans de câblages lisibles par un profane »

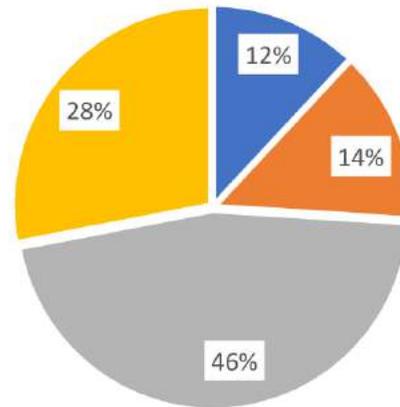
« Une zone technique sèche dédiée aux équipements »

« Moins d'obsolescence des gammes équipements »

« Prévoir l'ergonomie d'intervention à la conception du bateau »



Pensez-vous que les solutions d'ingénierie « low-tech » sur nos voiliers soient ?



- Pas très séduisantes. Les technologies modernes ont bien plus à promettre
- Dans l'air du temps mais ça passera
- Enthousiasmantes parce que bien adaptées aux besoins de durabilité et d'autonomie en grand voyage. A développer en priorité

L'avis de STW: *Les Low-techs sont des technologies simples, peu onéreuses, accessibles à tous et facilement réparables en faisant appel à des moyens courants et localement disponibles. Le low-tech est donc partie intégrante du concept d'innovation frugale, qui consiste à répondre à des besoins déterminés par des solutions technologiques les moins sophistiquées et les moins coûteuses possible, sans pour autant faire de concession sur le niveau du service rendu. Cela colle bien aux attentes d'un pratiquant de la grande croisière.*



Avez-vous une idée de « low-tech » adaptée à la grande croisière à développer ?

« Remettre à l'honneur les régulateurs d'allures et penser leur adaptation aux bateaux neufs »

« Des équipements manuels et moins d'électronique inutile. Simplifier pour une meilleure résilience des systèmes »

« Intégrer des équipements pensés pour être réparés par l'utilisateur »

« Installer des garde-manger pour une meilleure conservation sans énergie »

« Un potager à bord avec culture de germes et spiruline »

« Four, dessiccateur et dessalinisateur solaire »

« Favoriser les systèmes open source informatiques et électroniques »

« Réapprendre à cuisiner pour conserver et ne pas produire de déchets »

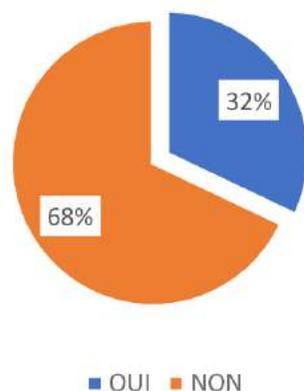
« Récupérer et filtrer l'eau de pluie ainsi que les eaux usées »

*« Penser KISS: **Keep It Simple Stupid** et durable »*

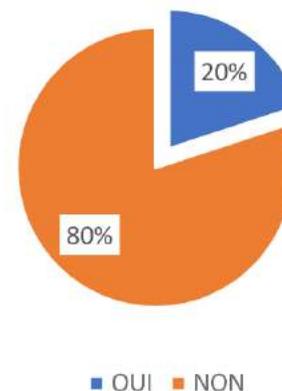
Les voiliers de grande croisière deviennent toujours plus volumineux. Pensez-vous que cette tendance améliore leurs qualités marines ?



Pour les monocoques



Pour les multicoques



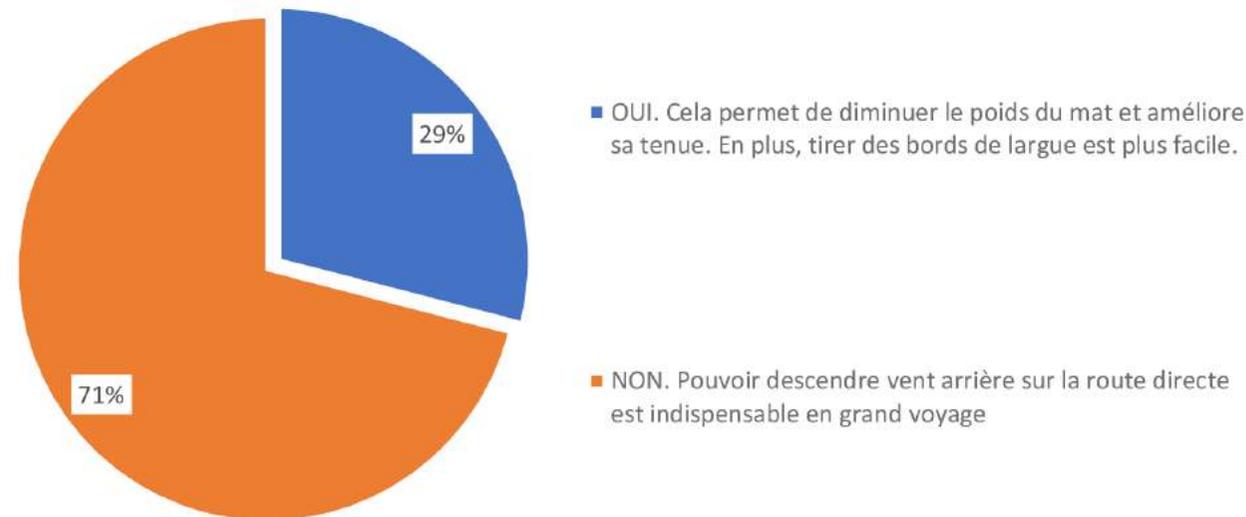
L'avis de STW: « Depuis 30 ans, les volumes de coques prennent de l'embonpoint. Au départ sur l'arrière et la stabilité de route s'en est vu accrue comme les performances au portant ainsi que l'habitabilité à bord. Les francs bord ont ensuite augmenté et c'est aujourd'hui au tour des formes avant de s'arrondir. Alors pourquoi ce ressenti des marins d'expérience sur la perte des qualités marines ?

Sûrement parce que volume supplémentaire à pour beaucoup de bateaux été également synonyme de fardage excessif, de surface mouillée défavorisant les performances dans le petit temps et d'une moindre capacité à remonter au vent, a fortiori dans une mer formée. Plus de volume global mais moins de polyvalence par tous les temps et toutes les allures. Ce qu'un marin chevronné n'est pas prêt à sacrifier.

Quand à certains catamarans, il ont fait le choix de sacrifier leur nature de pur voilier au profit des m2 habitables, se tournant vers le marché de la location dont les critères de sélection ne sont pas ceux de la grande croisière. »



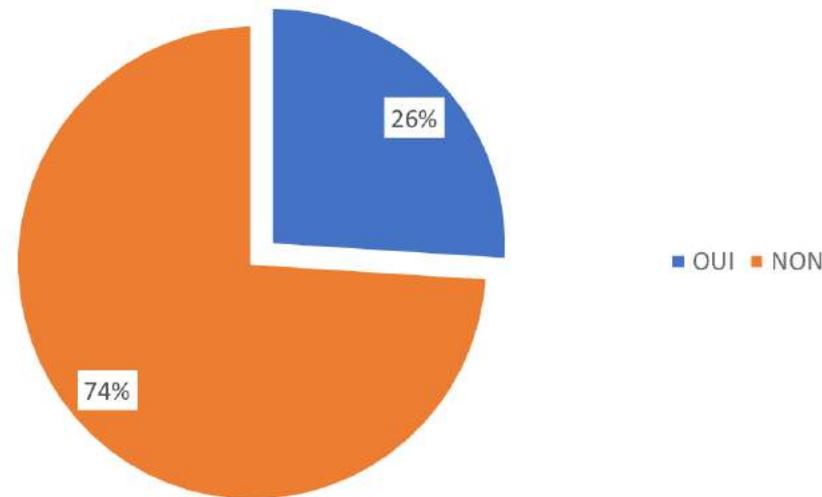
Nombre de voiliers de grande croisière modernes ont des barres de flèche poussantes très angulées sur l'arrière. Pensez-vous que cela soit une évolution pratique pour le grand voyage ?



L'avis de STW: « Des barres de flèches angulées signifient une meilleure tenue du mat pour un poids moindre du profil. C'est donc favorable aux performances et la manipulation d'un spi asymétrique est plus simple que celle d'un symétrique. Mais difficile de descendre à plus de 160° du vent. Hors, nombre de routes de grande croisière se font vent arrière, en équipage réduit, sous génois tangonné et l'on s'aperçoit qu'une bonne régularité sur la route directe paie souvent mieux que tirer des bords de large en faisant plus de route. »



Pensez-vous que les mats en carbone aient leur place sur un voilier de grande croisière ?

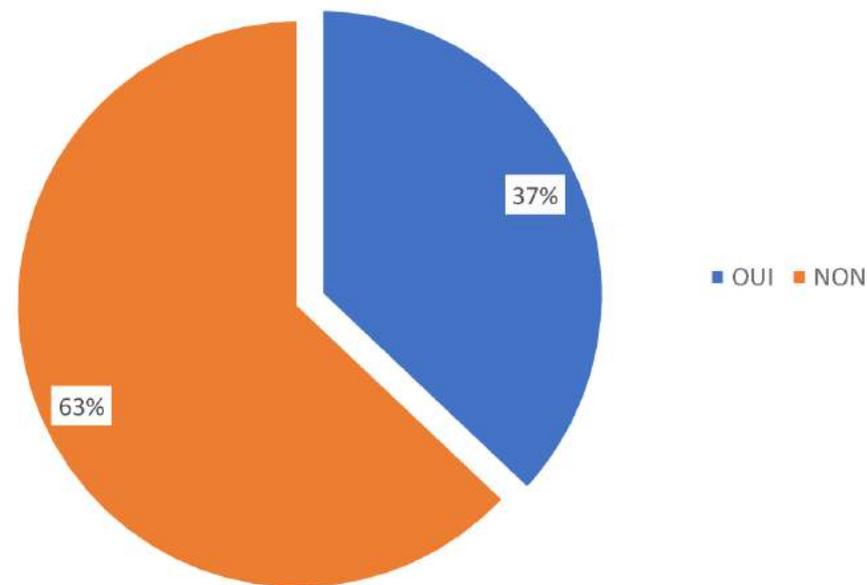


L'avis de STW: « Gagner des précieux kilos dans les hauts de son gréement avec un mat plus léger devrait satisfaire un marin averti. Pourtant, en en choisissant pas le carbone, les navigateurs hauturiers privilégient la solidité et la durabilité qui sont des critères essentiels de la grande croisière, quitte à perdre en performance brute »



Dans un marin hauturier se cache souvent un passionné de nature, soucieux de la préservation de la biodiversité maritime.

Pensez-vous que l'empreinte carbone globale et les rejets polluants des voiliers de grande croisière soit un sujet suffisamment traité par l'industrie du nautisme aujourd'hui ?



Pensez-vous que l'empreinte carbone globale et les rejets polluants des voiliers de grande croisière soit un sujet suffisamment traité par l'industrie du nautisme aujourd'hui ? *Vos solutions:*



« Favoriser le marché de l'occasion et le refit »

« Le temps d'utilisation et le mode de propriété des bateaux sont à interroger »

« Construire neuf à condition d'avoir prévu le recyclage à 100% des bateaux en fin de vie »

« Poursuivre la recherche sur les antifoulings sans biocides, ne plus utiliser aucun détergent chimique ni eau potable pour laver les bateaux »

« Lancer une campagne sur les éco-comportements en mer dans chaque marina et école de voile »

« Plus une goutte de gasoil ni d'eau noire dans les mouillages! »

« N'installer à bord que du matériel éprouvé, réparable et durable. Stop aux « innovations » peu utiles et à l'obsolescence rapide »

« Fabriquer des voiliers faits pour durer le plus longtemps possible et avec un maximum de matériaux recyclés »

« Privilégier l'autonomie énergétique du bateau sans énergie fossile »

« Et si on chiffrait précisément l'empreinte carbone d'un voilier neuf ?! »

A tropical beach scene with a wooden building, trees, and a rocky shore. The water is clear and blue, and the sky is a deep blue. The text is overlaid on the left side of the image.

Et merci aux 596
contributeuses et
contributeurs
d'expérience de
Sail the world !

Bon voyage !