

Hydrovane dans l'Océan Austral

Dans un article intitulé «*Confiez la barre au vent*» publié dans le numéro 2024 de la revue américaine *Ocean Voyager*, Nico Walsh exprime sa préférence pour l'Hydrovane (il n'avait visiblement jamais expérimenté un système Hasler).

Il écrit :

«La prévalence des Hydrovanes dans la Golden Globe Race de 2022 devrait suffire à convaincre les marins : douze des 16 participants ont choisi Hydrovane».

Pas étonnant : les règles de la course spécifient que tous les bateaux doivent être équipés d'un safran d'urgence (la GGR est limitée aux bateaux avec des safrans attachés à la quille et aucun bateau dans l'histoire de la voile n'a jamais perdu un safran attaché à la quille !) Et il se trouve qu'Hydrovane est un sponsor de la GGR !!

Sur ces douze, Walsh signale que trois ont connu des pannes : *«Simon Curwen a abandonné la GGR lorsque le support supérieur de son Hydrovane s'est cisailé dans un chavirage (il était en tête et cela lui a coûté la victoire) La mèche de l'Hydrovane de Damien Guillou s'est brisée juste au-dessus du safran. Le safran de l'Hydrovane de Ian Herbert-Jones a été tordu par un traînard qu'il remorquait.»*

Taux de réussite, 75 % ! De quoi être fier ?

Nico Walsh écrit : *« Les partisans des servo-pendulum Hasler affirment qu'un gouvernail auxiliaire peut être insuffisant pour maintenir un cap par mer forte - qu'il n'y a pas de meilleure façon de diriger un yacht dans un coup de vent qu'avec son propre gouvernail.»*

Vraiment?

« La gagnante de la course, Kirsten Neushäfer, a bien apprécié une caractéristique de l'Hydrovane. Avec un servo-pendulum, le safran est relié par des drosses à la roue, de sorte qu'il n'est pas possible de passer rapidement du régulateur à la roue et inversement. L'Hydrovane étant entièrement indépendant de la roue et du gouvernail, on peut, par gros temps, rester à la barre et laisser l'Hydrovane diriger, mais si nécessaire, assister l'Hydrovane en corrigeant avec la roue. Par mauvais temps, Kristen a trouvé cette possibilité inestimable.

J'ai eu la même expérience. Vers la fin de ma transatlantique en double de 2023 sur Far and Away, notre Cabo Rico 34, nous avons essuyé un coup de vent. Par 40 nœuds et mer forte, l'un d'entre nous restait à la barre, et lorsqu'une mer particulièrement grosse frappait à l'arrière, nous reprenions la roue pour remettre le bateau au cap.

Conclusion : il n'y a pas de meilleure façon de diriger un yacht dans un coup de vent qu'avec son propre gouvernail !

Le CapHorn dans l'océan Austral

Avant la mise sur le marché du CapHorn, un prototype avait été testé à travers l'océan Austral par son concepteur, Yves Gélinas, à bord de son Alberg 30 *Jean-du-Sud* ; il n'a pas pu faire le tour sans escale, ayant été chaviré et démâté dans le Pacifique ; mais sous gréement fortune, le CapHorn barrait toujours ! En 28 000 milles, il n'a jamais eu à toucher à la barre.

Il n'est pas le seul à avoir fait confiance à CapHorn dans l'océan Austral. Le navigateur français Pierre-André Huglo a récemment fait La Longue Route à bord de son Contessa 32 *Fresh Herring* C'était son deuxième tour du monde sans escale avec le même régulateur d'allure CapHorn. La navigatrice américaine Donna Lange l'a également fait à deux reprises (avec une escale) à bord de son Southern Cross 28 *Inspired Insanity*, également piloté par le même régulateur CapHorn.

Le gros temps n'est pas la seule force du CapHorn, C'est le seul régulateur d'allure au monde capable de barrer au vent arrière par petit temps (l'allure la plus difficile pour tout régulateur d'allure) voiles en ciseaux, sans tangon sur le génois. Cette performance exceptionnelle est illustrée dans les dernières images du film (plusieurs fois primé - disponible sur Vimeo, Netflix, TheSailingchannel) *Jean-du-Sud autour du monde* ; *Jean-du-Sud* remonte la baie de Gaspé sous cette allure, après avoir barré 28 000 milles.

Le régulateur d'allure CapHorn n'a pas besoin de pièces de rechange. C'est aussi le seul régulateur à être garanti pour un tour du monde ou 28 000 milles contre toute avarie causée par le vent ou la mer.

Vous souhaitez un avis indépendant ? Lisez cette lettre de l'architecte naval Chris B. McKesson qui partage son expérience du CapeHorn et de l'Hydrovane avec ses collègues marins.

Chris B. McKesson, PhD, PE

Architecte naval, spécialiste de projets non-conventionnels

23 novembre 2024
San Carlos, Mexico.

Chers collègues marins,

Mes amis, permettez moi de vous faire part de mon expérience avec le régulateur d'allure CapHorn.

J'ai installé le CapHorn en 1999, il y a vingt-cinq ans. Depuis, il a barré sans défaillance dans toutes les conditions possibles.

Mon épouse et moi-même ne sommes pas des circumnavigateurs, nous faisons de la navigation côtière, mais nos croisières nous ont menés de 52° à 17° nord. Nous avons tracé un sillage de près de 15 000 milles. Durant toutes ces années, le CapHorn a été un équipier merveilleux. J'en suis même au point où à peine sorti de la marina ou du mouillage, j'engage le CapHorn - il barre mieux que moi !

Je m'attends toujours que quelque chose s'use, mais rien. Je remplace les drosses aux deux ou trois ans, ainsi que le sandow qui retient la pale, mais c'est tout. Je l'ai même démonté pour voir si une pièce s'était usée, mais je n'ai rien trouvé.

Autres régulateurs

Mes années avec le CapHorn ont fixé la barre très haute. Je viens d'acheter un nouveau bateau équipé d'un Hydrovane. M'attendant à la même performance, j'ai engagé l'Hydrovane. Et j'ai été très déçu. Voici les problèmes que j'ai connus avec l'Hydrovane :

1. Il faut l'aide du dinghy pour installer le safran auxiliaire. Avec l'expérience, on pourrait apprendre à installer et retirer ce gros et lourd safran, mais ce ne sera pas facile. Une fois en place, on ne le retirera pas de si tôt.

2. Il s'oppose au safran principal. Au moteur, l'Hydrovane ne sert pas. Laissé libre, la turbulence de l'hélice le fait vibrer de façon désagréable. Bloqué, la vibration disparaît, mais le bateau devient TRÈS difficile à barrer. Le safran du Hydrovane agit comme les plumes sur une flèche, exigeant beaucoup de force de la part du safran principal pour simplement barrer.

Bien sûr, si j'avais pu retirer le safran du Hydrovane, le problème aurait disparu, mais voir problème no. 1.

Virer de bord est absurde. Avec le CapHorn, je n'ai qu'à tourner la tourelle vers le nouveau cap, ce qui me permet de m'occuper des écoutes pendant que le CapHorn vire de bord.

Avec le Hydrovane, il faut tourner le bouton qui règle l'orientation de l'aérien d'une bonne dizaine de tours pour virer de 90 degrés. Totalement inconfortable ; je suis convaincu que le bateau s'arrêtera bout au vent à cause de la lenteur de la manœuvre.

Évidemment ceci ne s'applique pas, mon bateau étant un yawl. L'aérien de l'Hydrovane est si haut qu'il dépasse la bôme du tape-cul. Pour virer, il faut d'abord retirer l'aérien, puis le remettre en place sur la nouvelle amure, le virement ayant été commandé non par l'Hydrovane, mais par le safran du bateau.

(J'ai fait appel à mon talent d'ingénieur pour voir si j'arriverais à concevoir un nouvel aérien qui générerait le même signal tout en demeurant sous la bôme du tape-cul, mais l'aérien de l'Hydrovane est si grand que je n'ai trouvé aucune solution.)

Réserve

L'Hydrovane est robuste et bien construit et plusieurs propriétaires en sont très satisfaits. Comme j'ai dit au début : après vingt-cinq ans d'expérience avec le CapHorn, mes attentes étaient élevées. Mes plaintes ne concernent que les régulateurs d'allure qui ne sont pas à servo-pendulum. Je n'ai aucun autre point de comparaison.

Conclusion

J'ai beaucoup apprécié le CapHorn sur mon ancien bateau. Sa performance a toujours été impeccable. J'ai souvenir d'une traversée mémorable, trois jours en fuite dans un coup de vent, avec le CapHorn seul à la barre, en sécurité totale. Un autre moment plus agréable fut une traite de 12 heures sous spi, avec un empannage à trois heures du matin. Dieu merci, CapHorn était à la barre.

Si vous prévoyez l'achat d'un régulateur d'allure et lisez ce message, croyez-en mon expérience : vous ne serez pas déçu.

Puissions-nous partager un mouillage ensemble.

Dr. Chris B. McKesson
Architecte naval