

# Dossier bateau

VAYU – Plan Provin, modèle An 2000



Année :	2003
Longueur hors tout :	14,50 m
Largeur :	4,85 m
Tirant d'eau :	1,50 m
Matériau :	Aluminium
Déplacement léger :	13 t
Gréement :	Sloop
Homologation :	1ère catégorie

## Construction

- Fond de coque 8 mm, bordés 6 mm jusqu'à flottaison, œuvres mortes 5 mm, pont 4 mm
- Grade aluminium 5086 h111
- Structure membrures/varangues/barrots en 10 mm
- Construction suivie par Affaires Maritimes
- Homologué en 1ère catégorie

## Motorisation

- Moteur inboard MIDIF MD2300 – 60 CV (2003, 2400 h)
- Consommation : 3 L/h à 1800 tr/min
- Hélice tripale
- 2 réservoirs gasoil 240 L (total 480 L)

## Gréement et voiles

- Gréement dormant révisé 2021, vit de mulet renforcé
- Grand-voile full-batten dacron gros grammage (révisée/renforcée 2021)
- Génois sur enrouleur (2016), Trinquette sur enrouleur (2016)
- 2 enrouleurs ProFurl révisés usine 2021
- Foc de route sur étai largable (quasi neuf), Tourmentin neuf
- Spi asymétrique 170 m<sup>2</sup> sur chaussette (2021), Spi symétrique léger sur chaussette
- Tangon sur rail réglable (à poste sur mât)
- Winchs : 2x40 (Barlow & Harken) cockpit, 3 au pied de mât

## Mouillage

- Guindeau électrique Lofrans Tigres 1500W (2021)
- Mouillage principal : Spade 35 kg (2021) + 80 m chaîne 10 mm (2024)
- Secondaires : Kobra 20 kg, ancre plate 10 kg, 40 m chaîne 10 mm

## Confort

- Eau douce : 2x220 L + poche souple NAUTA 135 L (2021)
- Dessalinisateur Eco-Sistems Splash 25 de 2021. Bon état, fonctionne tous les jours, membrane + tous les joints changés en 2025
- Cuisine : évier 2 bacs (mitigeur eau douce + pompe pied eau mer), gazinière 2 feux + four Techimpex Deluxe (2020), frigo Vitrifrigo 95 L (2021, révisé 2025)
- Sanitaires : WC électrique SFA Maxlite+ (2021, moteur changé 2025), douche sur jupe
- Chauffe-eau Sigmar 40 L (électrique + dérivation moteur)
- Hauteur sous barrot : de 2m de la cuisine à l'épontille/carré, jusqu'à 1m80 au plus bas devant la cabine avant.

## Électricité & énergie

- Batteries : 4 AGM service 100 Ah (2022) → 400 Ah/24V, moteur 100 Ah (2025), guindeau 110 Ah (2025)
- Alternateurs : 80 A servitudes, 60 A moteur+guindeau
- Chargeur alternateur Sterlink A2B 24V 80A
- 6 panneaux solaires 1240 W (480W 2025 + 4x125W 2021 + 160W semi-rigide)
- MPPT : Victron 15A & 20A (2024-2025), Energie Mobile 20A (2021)
- Éolienne Silentwind Pro+ (2021, roulements changés 2025)
- Hydrogénérateur Ampair
- Convertisseur 220V Energie Mobile 1500W (2021)
- Éclairage LED
- Testeur de fuite 24V Octopus + 12V + Moteur

## Électronique & navigation

- Barre à roue pompe hydraulique + vérin Lecomble & Schmitt
- Pilote principal Gyropilot 2 NKE, pilote secours Raymarine SmartPilot X5 + ST70
- Régulateur d'allure Beaufort
- NKE 2023 : sondeur, anémomètre, Multigraphic, Gyropilot Graphic, 2 PAD Pilot, télécommande pilote
- Radar Furuno (radar OK, écran abîmé)
- VHF Cobra Marine fixe + ICOM IC-M23 portable
- AIS EmTrak B350 class B + splitter VHF, 2 antennes VHF
- Compas Plastimo

## Annexe

- Annexe 3DTender 3 m alu (2021)
- HB Yamaha Enduro 15 CV 2T (2023)

## Sécurité

- Survie 4Water Hero 6 places (2021, à réviser)
- Balise EPIRB Ocean Signal (2021, exp 2029)
- 2 gilets autogonflants, 4 gilets orange
- 3 extincteurs
- 2 pompes assèchement : manuelle + électrique automatique

## Isolation

- Vayu est isolé en mousse 4mm partout au-dessus de la flottaison (ce qui évite en plus la condensation)
- Les fonds ne sont pas isolés. Pour aller dans les glaces, c'est un petit boulot effectivement (mais bien moins important que l'isolation au dessus de la flottaison)
- L'inconvénient une fois les fonds isolés, c'est qu'on ne peut plus les inspecter et pour un bateau en métal c'est toujours un peu embêtant.
- Nous avons originellement prévu d'aller en Patagonie, l'isolation des fonds n'était pas spécialement nécessaire là bas. Pour de plus hautes latitudes, ça le devient.

## Appareil à gouverner

Il s'agit d'un safran suspendu. Les paliers ont été changés en 2023 par sécurité avant la transpacifique. Il n'avaient pas pris de jeu en 15 ans.

Le safran est piloté par un vérin hydraulique Lecomble et Schmitt, activé soit par le pilote NKE, soit par la pompe hydraulique de la barre.

- Avantage : fiabilité de l'hydraulique, ça ne tombe jamais en panne. Pas d'usure des drosses.
- Inconvénient : pas de sensation à la barre, c'est un bateau de voyage, quand on quitte le mouillage on enclenche le pilote, l'intérêt de barrer est assez limité.

## Allures

En bon bateau de voyage, Vayu marche très bien au vent arrière et au portant en général, particulièrement avec les voiles en ciseau (génois tangonné au vent, et GV sous le vent avec retenue de bôme), c'est une allure très confortable pour l'équipage et une configuration de voile que nous privilégions.

Avec le pilote en mode vent, ça n'a jamais empanné, même dans la mer formée (on évite de dépasser 175 degrés pour la consigne du pilote quand c'est vraiment agité).

Cette allure tient très bien jusqu'à 135 degrés du vent, en dessous le génois commence à prendre à contre et il est temps de le repasser sous le vent.

Au près serré, c'est plus mitigé, pas de miracle avec un mat court et une petite quille (bien que les ailettes sur la quille améliorent un peu le cap)

Dans le près serré par vent léger, c'est compliqué, le génois est difficile à aplatir. On a des performances de cata sans dérive.

Dans le près plus soutenu (>16 noeuds apparent), on peut dérouler la trinquette qui est elle est très plate. On gagne bien 8 degrés de cap. On a des performances de quillard moyen.

Pour ceux qui aiment vivre à la gîte, il vaut mieux passer votre chemin, Vayu n'est pas un bateau de près. L'avantage, c'est qu'il gîte très peu, jamais plus de 20 degrés.

## Disponibilité

- Vayu est disponible à partir de début novembre 2025.
- C'est possible de le visiter physiquement ou par visioconférence dès maintenant, même si nous habitons encore à bord.