

Régulateur d'allure

Pourquoi notre choix s'est arrêté sur un régulateur d'allure plutôt qu'un pilote automatique ? Eh bien nous avons eu la chance ou la malchance de vivre une expérience où le pilote automatique s'est brisé lors d'une traversée aux Îles-de-la-Madeleine. Comme nous envisagions une traversée de l'Atlantique on ne se voyait pas, moi et mon épouse, barrer jour et nuit pendant une quinzaine de jours.

L'expérience a démontré que tôt ou tard le pilote automatique connaîtra des ratés, ce n'est qu'une question de temps. Pourquoi un régulateur d'allure ? Eh bien, c'est le compagnon idéal, il a agi dans notre cas comme troisième équipier. Il n'est jamais malade, ne chiale pas, ne consomme aucune énergie et travaille 24 heures sur 24. Quoi demander de plus ! Il demande un petit réglage de temps à autre en fonction du vent.

En 2009-2010, après deux traversées de l'Atlantique et plus de 7,000 miles nautiques, nous pouvons affirmer que c'est l'équipier idéal. Sa fiabilité et sa durabilité ont été démontrées. Lors de notre retour d'Europe cet hiver la chaîne de notre barre à roue est sortie de son engrenage lors d'une manœuvre à plus de 300 milles des côtes de la Guadeloupe et c'est sous régulateur d'allure que nous sommes entrés au mouillage de Pointe-à-Pitre.

Le principe du régulateur est tout simple, c'est une pale qui est immergée dans l'eau tel un safran et munie d'une tourelle avec un aérien, le tout est directement relié au gouvernail du voilier. L'aérien est placé de façon à ce que la pression du vent soit la même de chaque côté. Dès que le bateau s'écarte de sa route, il s'exerce une pression du vent sur une face de l'aérien forçant celui-ci à s'incliner, faisant pivoter la mèche de la pale. Dès que la mèche de la pale commence à tourner, il s'exerce une pression d'eau sur la pale qui pivote de côté. Celle-ci étant reliée par un système de transmission sur la barre, il corrige immédiatement le cap pour que l'aérien revienne dans l'axe du vent.

Malheureusement, la plupart des régulateurs d'allure mobilisent tout le tableau arrière, c'est pourquoi nous avons opté pour le Cap Horn produit au Québec et ayant démontré sa fiabilité et durabilité durant plus de 25 ans. Il est plus esthétique que tous ceux que nous avons vu et en plus il prend très peu de place à l'arrière. Il peut être désaxé, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire qu'il soit en plein centre et s'adapte à tous les tableaux arrière munis d'une jupe ou non et très facile à installer.

Il faut comprendre que ce n'est pas une pièce qu'on achète à la dernière minute. Chaque régulateur Cap Horn est unique pour votre bateau et tient compte des spécifications qui sont propres à votre embarcation.

L'autre avantage c'est que le Cap Horn peut être couplé d'un tout petit pilote automatique. Avec un Autohelm 1000 on pourrait barrer un bateau de 50 pieds. La seule force que requiert le pilote est de faire bouger l'aérien qui modifie l'axe de la pale. Nous étions équipés de ce petit pilote, ce fut très pratique par vent variable, très faible ou au

moteur. Ne consomme que très peu d'énergie, quelques milliampères.

Des gens nous demandent si le régulateur d'allure barre à toutes les allures : eh bien oui. Lors de notre dernière traversée des Canaries à la Guadeloupe nous étions pendant plus de 20 jours par vent arrière dont plusieurs jours en ciseau et le régulateur a toujours bien tenu le cap. Par contre, il ne tolère pas le sur-voilage. Il requiert une plus grande précision dans l'équilibre des voiles, c'est tout à la fois un avantage puisqu'il nous indique qu'il est temps de réduire la voilure. Il nous est arrivé en 2008 de naviguer à plus de 45 nœuds de vent dans le golfe St-Laurent et le régulateur tenait très bien.

Lors de notre tour de l'Atlantique nous avons remarqué que plus de 75 % des bateaux qui font de grandes traversées ont un régulateur d'allure. Vous pouvez visiter le site de Yves Gélinas, le concepteur, au www.caphorn.com. Vous avez toutes les informations et tous les bateaux qu'il a équipé d'un Cap Horn. Nous n'avons jamais regretté notre choix pour une grande traversée. Après plus de 7000 miles nautiques il a barré à 99.9 % du temps. La seule chose qui s'use ce sont les drosses (petit cordage ¼) quoi doivent être changées à l'occasion. Nous les avons changées seulement deux fois.

Nous vous souhaitons une bonne navigation et tous les bonheurs possibles que procure la vie sur l'eau.

Lucie & Marc-Antoine
Voilier Dame Licorne