**PREPARATIFS**

Cette année, la « croisière » commence bien avant le départ, avec les préparatifs pour la longue route.

Depuis l’hivernage, je passe une grande partie de mon temps à m’informer, lister les actions, les achats, les travaux, planifier etc…

Tout cela a un coût assez considérable, d’autant plus que certains équipements de Thira, fêtant son douzième anniversaire en 2015, demandent à être remplacés. Je ne donnerai pas de montant, pour ne pas fournir d’arguments aux enfants dans un éventuel procès en dilapidation de patrimoine et de lèse-héritage !

**SECURITE**

Nous avions déjà copieusement équipé Thira pour la sécurité en croisière méditerranéenne : perche IOR, bracelets MOB (malheureusement liés au système Seatalk), VHF avec ASN et AIS, balise EPIRB, gilets-harnais automatiques. Cependant, une entreprise comme celle-là demande une réflexion plus complète. Il ne s’agit pas de partir à l’aventure en se disant « on verra bien ». Je n’écoute donc pas ce qui se dit sur les forums (fora ?) par exemple sur le fait qu’on peut très bien conserver son gréement d’origine pendant 30 ans sans problème ; notre gréeur du Lavandou raconte que tous les ans il intervient pour au moins deux démâtages sur des gréements qui ont, en général, entre 15 et 20 ans.

Donc le **gréement** sera remplacé. Nous ne reprenons pas du Rod, évidemment très bien, mais probablement plus fragile et plus cher ; la solution C-Strand (Dyform) est un bon compromis, plus rigide que le mono-toron ; heureusement, les embouts et barres de flèche sont compatibles.

A cette occasion, l’inspection dira ce qu’il faudra remplacer sur le gréement (drisses, réas, vit de mulet…)

Le **radeau de survie** aurait pu être maintenu encore quelques années, mais avec une révision annuelle, coûteuse et pas forcément facile à effectuer dans les pays visités. Là encore, certains esprits forains (de forum, quoi !) vous diront que ça ne sert à rien, qu’une fois sur deux ils ne se gonflent pas, qu’il vaut mieux une annexe disponible sur le pont (si, si, je l’ai lu !) et qu’une survie chinoise à trois sous est bien suffisante. Si un jour j’ai à me servir de cet engin, je ne veux pas avoir à regretter une telle « économie » et j’ai donc opté pour radeau Viking, et tant qu’à faire, j’ai pris l’option à retournement automatique ; je me souviens encore des difficultés pour redresser un dériveur : avec une petite houle et dans une eau même pas très froide, l’épuisement arrive vite, et c’était il y a 40 ans…

Le radeau sera complété par plusieurs « **grab-bags** » contenant du matériel complémentaire, des vêtements chauds, des tablettes de nourriture de survie, les documents et argent liquide et tout ce qu’on pourrait sauver. J’ai fait un petit article là-dessus pour ceux que ça intéresse.

<http://www.plaisance-pratique.com/grab-bag-procedures-de-mise-en>

**Iridium** : grâce à Tri Martolod, on s’équipe à bon compte de pas mal de matériel, dont cet équipement important pour la météo et la sérénité (de l’équipage et de la famille).

**Gilets automatiques** : nous en avons deux (Crewsaver) de bonne qualité, de la génération précédente ; comme nous devrons les porter souvent, nous choisissons en complément des gilets Spinlock, plus modernes et confortables.

**Coupe-hauban** : à l’achat de Thira, nous avons investi dans une énorme cisaille pour le cas où ; depuis, quand je la regarde, bien accessible et bien calée sur son étagère, je me demande bien ce que j’en ferais… Voilà bien un investissement que je regrette ; j’emmène donc une meuleuse sans fil, avec des disques de bonne qualité; je crois que ce serait ce que j’utiliserais en premier, si nécessaire…

**Extincteurs**: en plus des deux extincteurs à poudre obligatoires et à n’utiliser qu’en ultime recours, car trop dangereux à mon avis, Thira est équipé d’un extincteur à CO2 (2 kg) et trois petits extincteurs à mousse Saveboat (merci TriMart). D’autre part, j’ai été séduit par le bâtonnet « Mangiafuoco » qui me parait le plus adapté pour agir dans la cale moteur via l’ouverture aménagée dans le panneau.

**ENERGIE**

Nous n’avons plus que deux **batteries de service** de 120Ah, probablement en fin de vie ; je vais les remplacer par 3x 120 Ah (c’est le maximum que je puisse implanter, sans reconstruire le bateau), à Pb ouvert Banner. J’ai longtemps hésité, mais l’équivalent AGM coûte deux fois plus cher et mes batteries Exide gel (soit disant la Rolls) m’ont coûté deux bras et n’ont pas tenu longtemps (la première a lâché au bout de 3 ans, en détériorant probablement les deux autres). J’emporte de quoi surveiller ces batteries, à la limite de la parano.

**Production** : l’année dernière, nous avons testé notre autonomie avec deux panneaux solaires de 100W et l’hydrogénérateur Watt & Sea de 500W. Tant qu’on avance c’est largement bon ; on améliore quand même avec un troisième panneau solaire et une hélice plus grande pour le W&S. Reste le problème de l’autonomie au mouillage…

**EAU DOUCE**

Nous avons opté pour un petit modèle de dessalinisateur, le Katadyn PS- 40E; il va nous faire au maximum 5 litres par heure, mais notre choix a été guidé par l’encombrement, le coût et le besoin. En fait, ce genre de matériel doit servir régulièrement (tous les jours, c’est mieux). Sa faible consommation (4A), pendant une à deux heures, devrait passer dans le bilan énergétique, sans nécessiter le moteur. D’autre part, nous comptons sur lui pour fournir uniquement l’eau potable, en plus des réserves qu’on aura emportées au départ (bouteilles et tanks). On verra si nous avons eu raison.

**MATERIEL DE RECHANGE ET D’ENTRETIEN**

**Pilote auto**: le boitier de commande ST 6002 a été changé en 2012, la pompe hydraulique également. En rechange, nous emportons un ensemble vérin/pompe.

**Moteur** : on emporte tout ce qu’il faut pour l’entretien normal de 3 ans.

Pièces d’entretien des **winches.**

**Hors Bord**: à la livraison du moteur, je verrai avec le vendeur ce qu’il me conseille d’emporter.

**Petit matériel de bricolage** en tout genre, visserie, poulies, manilles, électricité…

**Mastics,** **polyuréthane, polyester, colles…**

**ANNEXE**

Nous avions une annexe légère et un petit moteur, mais l’ensemble a ses limites : les petits boudins permettent aux fesses de se rafraîchir, au ras de l’eau et le fond plat ne freine pas la dérive ; le moteur d’occasion commence à se faire vieux et pagayer contre le vent n’est plus un plaisir pour nous (s’il en fut un !).

Je ne veux pas de portique, ni stocker l’annexe sur le pont en navigation (les écoutes se coincent à chaque virement de bord, je préfère éviter d’avoir à aller faire le singe à l’avant par vent fort pour les démêler).

Nous avons opté pour une annexe avec fond en V gonflable, et un moteur de 6CV. Ce n’est pas encore avec ça que nous allons faire de grandes navigations, mais c’est un compromis ; ce n’est pas trop lourd et on peut ranger l’annexe dans un coffre, pendant les traversées.

**ASSURANCE**

AMLIN, comme d’autres, a revu ses tarifs en 2015. Ces pauvres assureurs ne se déplacent plus à moins de 5 milliards d’euros de bénéfice par an. Il leur faut donc gagner sur tous les contrats et la navigation aux Antilles leur donnent des boutons, de même que les procès potentiels en cas d’accident dans les eaux américaines. Bref, l’assurance STW n’est plus ce qu’elle était et il a fallu chercher ailleurs. Ce n’est pas encore finalisé, mais je pense opter pour un groupe allemand, représenté par Philippe Boyer, ancien responsable assurances de STW ; cela suppose de faire expertiser Thira pour une valeur agréée.

**MEDECINE**

Une visite au Centre de vaccinations d’Air France nous a engagés dans une longue série de piqures : fièvre jaune, typhoïde, rage (3 fois !). Le reste est bon, ou bien peut se faire à domicile. A noter que prendre des précautions de ce genre n’est pas bien vu par la SS, elle ne rembourse rien ; la mutuelle veut bien un vaccin par an, mais n’aime pas les abus ; bref, ça finit par revenir cher !

Visites régulières chez le pharmacien pour constituer les provisions ; pour le moment, la Sécu n’a pas encore demandé au Conseil de l’Ordre de rayer ce médecin traitant (non nommé ici !), qui prescrit des doses hors norme.

En plus des traitements particuliers, on va suivre à peu près la dotation recommandée par la réglementation (Annexe 224-A.5), complétée selon les fantasmes personnels.

**MAINTENANCE**

Nous avons demandé au chantier SMN de Port Grimaud (ancien représentant Wauquiez) de faire une inspection systématique et de réaliser les travaux qui seront nécessaires ; cela sera fait pendant le remplacement du gréement.

J’aurais bien offert un hydrogommage de la carène à Thira, mais j’ai peur qu’il y ait des manifestations dans la famille ; on verra…Finalement, à la sortie de l’eau, notre carène nous a fait pitié et nous avons craqué.