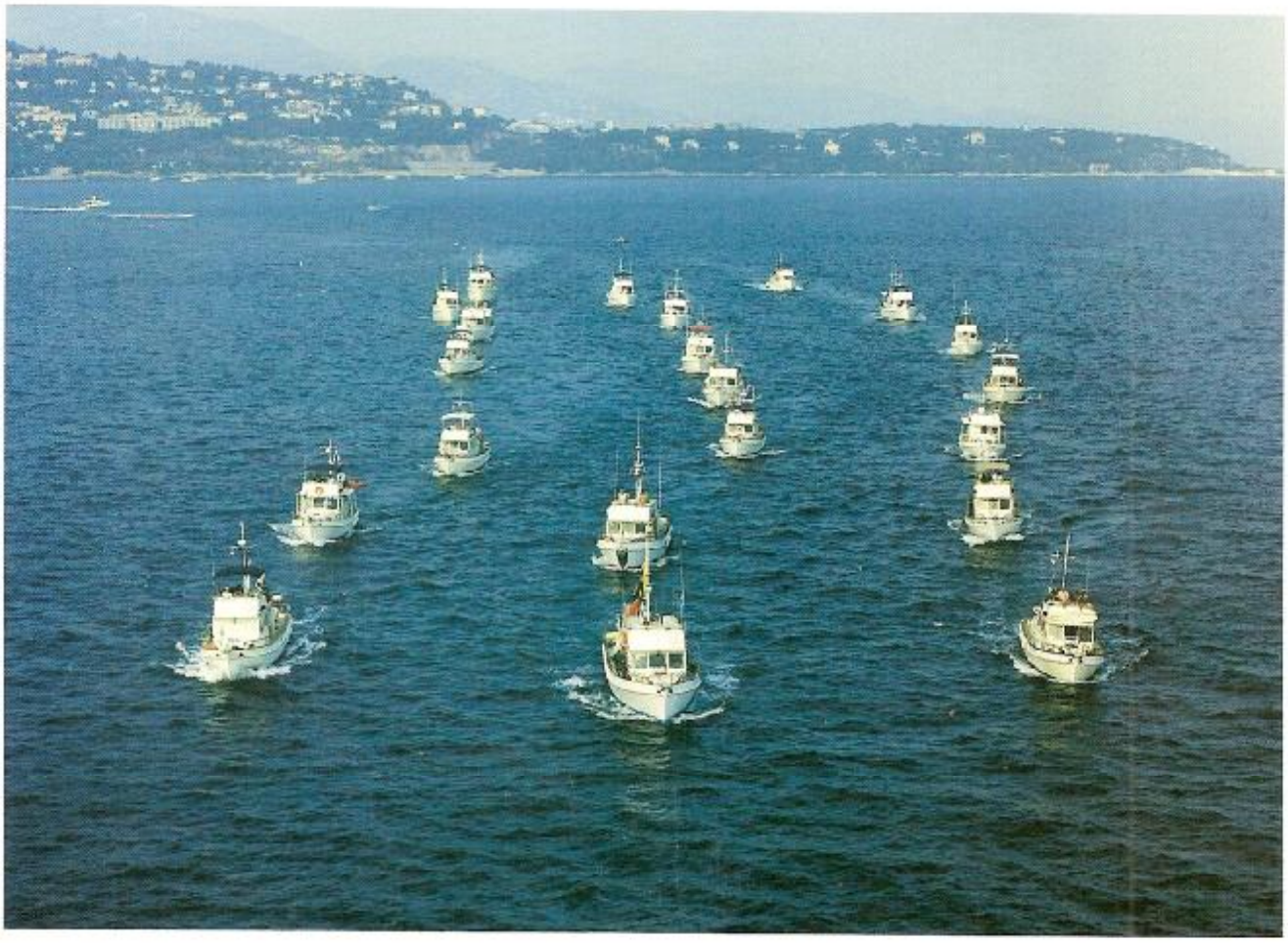
AMICALE

GRAND BANKS

MEDITERRANEE



BULLETIN DE LIAISON N° 15

NOVEMBRE 95

LE MOT DU PRESIDENT

Chers amis,

Le rendez-vous 1995 aura connu de grands évènements, ainsi que la prise de résolutions importantes :

- L'Amicale restera uniquement « Grand Banks »
- Il n'y aura pas d'extension à de nouvelles catégories de Membres
- Le Bureau a été porté à 9 Membres et sera renouvelable pour 1/3 tous les ans

Ainsi, l'Amicale affirme sa personnalité et manifeste sa volonté d'assurer son avenir.

Si des déceptions ont été vécues par la dispersion de nos bateaux dans le port, de nombreuses animations ont égayé ce rendez-vous qui en définitive a été très agréable.

La journée du 2 Juillet a été un bouquet final fantastique. Notre ami Michel Ducros à la tête de son équipe de Monaco Marine nous a reçu avec un faste exceptionnel.
Pour honorer cette invitation, tous les équipages ont tenu avec une grande passion une Parade Nautique parfaite. Tout en vivant un après-midi intense, nous avons montré à cette nouvelle Société, ainsi qu'aux dirigeants d'American Marine, l'amitié et la joie de vivre qui nous animent.

Au cours de notre soirée d'hiver qui va avoir lieu à l'Hotel Mercure, Porte de la Plaine à VANVES PARIS, le samedi 9 Décembre 1995, tous ces moments seront évoqués avec certainement beaucoup de plaisir.

Le concours photos animé par notre ami Marcel Cuvelier contribuera, avec votre participation, aux souvenirs de ces moments.

Je terminerai en vous remerciant de la confiance que vous m'avez témoignée en me reconduisant à la Présidence de notre Amicale.

Avec ceux qui ont accepté de m'aider à animer notre Association je vous adresse mes amitiés et le souhait de vous retrouver à Paris le 9 Décembre 1995.

Edmond MOREAU.

SOMMAIRE

LE MOT DU PRESIDENT	*Page 1*
LE SOMMAIRE	*Page 2*
DERNIERE HEURE	*Page 3*
S.O.S. PHOTOS	*Page 4*
LISTE DES MEMBRES (par Ports)	*Page 5 à 14*
LISTE DES MEMBRES (par Bateaux)	*Page 15 à 18*
LISTE DES MEMBRES (par Propriétaires)	*Page 19 à 22*
REFLEXION SUR UNE CROISIERE	*Page 23 à 25*
RENDEZ-VOUS D'ETE	*Page 26 à 28*
BATEAUX A SAINT JEAN	*Page 29*
PARADE NAVALE	*Page 30 et 31*
NOUVELLES AMICALES	*Page 32 à 35*
VOUS LE SAVIEZ...	*Page 36 et 37*
LU DANS ...	*Page 38*

DERNIERE HEURE

Chaque année, au cours de notre dîner d'hiver, nous avons plaisir à voir les films vidéo pris au cours de l'été précédent.

Il est encore temps si vous avez un film pris pendant notre rendez-vous, ou vos vacances de le signaler à Serge Lucet (« MOUSTERLIN ») ou Georges Soots (« JUPITER ») avant le 20 Novembre.

****

Il est bien certain que vous avez déjà adressé vos photos pour le

CONCOURS PHOTOS 95

dont le règlement est paru dans le bulletin N° 14, mais si il y a un petit oubli, la date limite de réception chez Marcel Cuvelier est reportée au 20 Novembre 95.

****

Samedi 9 Décembre 1995

Le dîner d'hiver aura lieu comme l'année dernière dans les salons de l'Hotel Mercure de la Porte de la Plaine, et les amis qui voudraient se joindre au déjeuner qui suit la réunion de Bureau vers 13 H., voudront bien le faire savoir à notre dévouée Trésorière Madeleine Lucet. Je vous rappelle que Monaco Marine nous recevra dans l'enceinte du Salon Nautique, au stand Grand Banks à 17 heures. Nous pourrons trinquer à leur santé. Quel plaisir d'avoir des relations si chaleureuses avec notre importateur ! Nous n'avions pas l'habitude. Les anciens me comprendront !.

****

Ce numéro, ainsi que le précédent, ont été réalisés grâce à Jacques Demier, qui en a assuré l'impression et la reliure. Un grand merci à notre Ami !

****

Si certains anciens disparaissent, hélas !, de la liste de nos Membres, c'est avec plaisir que vous allez découvrir de nouveaux noms dans ce bulletin ; nous leur souhaitons une bienvenue chaleureuse au sein de notre Amicale et espérons faire la connaissance de certains à notre Dîner d'Hiver.
Je ne peux résister au plaisir de vous proposer une devinette ! Pourquoi « LA CHAMADE » réunit trois nationalités ? Réponse : il bat pavillon anglais, le propriétaire est Suisse et se nomme Francey !

****

SOS CONCOURS PHOTO !

Cher Ami,

De grâce ! ne laisse pas tomber le Concours Photo. A ce jour, je n'ai reçu qu'un seul envoi. Il est grand temps que tu te décarcasses. Adresse moi tes photos au plus vite et surtout avant le 16 novembre.

Merci au nom de l'Amicale GBM.

Marcel
pouce France

Marcel CUVELIER
"BACCARA"
Avenue de la Paix
62520 LE TOUQUET
Tél. : 21.05.24.65
Fax : 21.05.24.69

Evite nous ça !...

REFLEXIONS SUR UNE CROISIERE

Inconditionnel de la voile de course jusqu'en 1979, après avoir écumé lacs, mers et océans en régate ou en croisière, je suis devenu Grand Bankiste en 1989 par l'intermédiaire d'un GB 36' de 1979.
Malgré le sarcasme de mes anciens équipiers, je me suis rapidement adapté à ce nouveau style de navigation et sans parti pris aucun, je ne pense pas qu'il puisse exister beaucoup de bateaux à moteur pouvant donner autant de satisfactions à un « ancien » de la voile.

Très rapidement, j'en suis venu à me poser l'éternelle question :
Faut-il s'agrandir ?
Est-il raisonnable de passer du 36' « sympa » au 42' « palace » ?
Le rapport « qualité prix » est-il correct ?
Je pense que sans l'opportunité qui s'est présentée à moi en décembre 1994 par l'intermédiaire d'une annonce parue sur le bulletin de l'Amicale, j'en serais toujours au même stade de réflexion.

Dès janvier 1995, je suis devenu propriétaire « D'ARIES » 42' N° 1233 que je suis allé chercher à Palma de Majorque.
L'état du bateau était parfait, trop parfait même, car mis à l'eau en 1991, il avait moins de 200 H de moteur.
A mon sens, c'est nettement insuffisant pour l'entretien classique de moteurs diesel ; et de ce fait « la tenue » des deux moteurs s'est nettement améliorée depuis que j'ai pris en main leur destinée avec des sorties répétées et une croisière de plus de 800 Milles cet été.
Je pense qu'en vous faisant partager mes impressions de navigateur, je pourrai résoudre un certain nombre d'interrogations de Grands Bankistes.

1°) COMPORTEMENT COMPARATIF DU 42' PAR RAPPORT AU 36'

J'enfoncerais des portes ouvertes si je ne faisais qu'affirmer que le 42' est plus confortable à la mer que le 36'.
« ARIES » est motorisé par 2 CUMMINS 300 CV qui lui permettent une vitesse de croisière supérieure à 14 noeuds pour 2600 tours. En fait, je me contente d'un régime de 2300 tours qui nous donnent une vitesse de 13 noeuds, car dès que l'on dépasse 11,5 noeuds à 12 noeuds, le bateau (pourvu de flaps) se stabilise et ne roule absolument plus.
Cette stabilisation est instantanée et je me demande si une telle motorisation ne remplace pas les stabilisateurs.
Je pourrai répondre à cette interrogation quand je participerai au convoyage du 42' de notre Ami MASSELIN qui réceptionnera son bateau à la Grande Motte fin novembre, car lui aura les 2 CUMMINS 300 et les stabilisateurs.

2°) MANOEUVRES DE PORT

Le 42' est un gros bateau, une manoeuvre loupée ne sera pas rattrapée par la force humaine.
Je conseille vivement aux possesseurs de 42' naviguant en équipage réduit d'installer un propulseur d'étrave.

3°) BRUIT ET CONSOMMATION

Les CUMMINS 300 Turbo sont en régime de croisière à peine plus bruyants que les 120 Ford de mon ancien 36'. En fait, seul le sifflement des 2 Turbos apporte une note un peu plus aiguë, mais peu gênante. Leur consommation est des plus raisonnable si l'on se contente de rester à 2300 tours soit 13 noeuds, car si l'on ne les pousse pas au régime classique (T Max - 200 tours à savoir 2600 tours) on naviguera à plus de 15 noeuds, mais on consommera 2 fois 60 L à l'heure.

4°) LE CONFORT A BORD

L'Ice Maker n'a à mon sens que deux raisons d'être :

a) si l'on veut épater les copains en disant que le véritable luxe c'est de pouvoir en plein été jeter les glaçons à la mer.
b) pour ceux qui passent 80 % de leur croisière à quai dans un port.

Il vaut mieux et de loin lui préférer un deuxième frigo en prenant soin bien sûr de doubler le pack des batteries. Je ne débarquerai pas celui que j'ai, mais au bout de 3 jours de mouillage forain il vaut mieux l'oublier.

En fait, je pense qu'après usage rien n'apporte plus de confort qu'un dessalinisateur, j'en ai fais installer un juste avant mon départ le 15 Juillet par Patrick Wagner, directeur de l'entreprise Dessalator, (67 Av des anémones à Antibes : Tél.93.95.04.55).

Ils ont en 12 H de travail continu, installé un engin merveilleux d'efficacité permettant d'obtenir 140 litres/heure pour une eau de mer à 25 °. Je puis vous assurer que j'ai rarement rencontré chez les professionnels du nautisme des garçons qui avaient autant de qualité : sérieux, efficacité et justesse de prix.
A mon avis pour ce type d'installation, ils sont incontournables d'autant que leur réputation a pratiquement désintégré toute leur concurrence.

Il faut savoir que pour pouvoir réaliser la même installation, il faut impérativement être équipé d'un ONAN 6 KVA.

Si vous êtes équipés d'un ONAN ou similaire moins puissant, ou si vous n'avez pas de groupe électrogène, il faudra passer à une installation 12 Volts qui avec un alternateur adéquat pourra vous délivrer 50 litres/heure, ce qui est déjà mieux que rien.

Le beau temps aidant, du 15 juillet au 10 août, je n'ai passé que 3 nuits dans un port (et encore parce que j'étais en attente d'équipiers) et ce sans avoir le moindre souci d'économie d'eau et en approvisionnant le voilier d'un copain de croisière qui tous les soirs venait faire le plein à mon bord.
Je pense que c'est de loin le meilleur investissement que j'ai réalisé en matière de croisière depuis plusieurs années.

5°) LA SECURITE

Le bateau était pourvu de tous les gadgets inutiles classiques (hormis le GPS qui peut être utile en cas de mauvais temps). J'en ai rajouté un : le Navtex qui ne m'a donné aucune information durant toute ma croisière en Corse et en Sardaigne.

Par contre, sous Tavolara (1/3 sup de la côte est Sardaigne), nous réceptionnions parfaitement les bulletins météo de Marseille Radio sur le canal 9 VHF à 7H30 et 12H30.

En conclusion, si vous êtes tentés de franchir le pas du 36' au 42' faîtes le, mais pour une version surmotorisée (CUMMINS Antibes semble bien pourvus en pièce de rechange).
Installez un deuxième frigo en supprimant l'Ice Maker et surtout profitez des techniques de déssalinisation qui permettent de transformer vos « courses à l'eau » en croisière tranquille.

Roger CIAIS
« ARIES » 42'

RENDEZ-VOUS 1995 DE L'AMICALE GRAND BANKS MEDITERRANEE A SAINT JEAN CAP FERRAT

Après deux rassemblements en CORSE, la réunion 1995 s'est tenue « sur le continent », au port de SAINT JEAN CAP FERRAT, à l'initiative de M. Max CELESTIN, son directeur, dont nous avions apprécié l'hospitalité à BONIFACIO.

Les premiers arrivés sont à quai dès le 19 Juin. L'arrivée du 23 est marquée par un coup de vent d'Est et l'accostage spectaculaire de MORDOUSIC.

La Municipalité nous convie à un apéritif d'accueil, après quoi un repas « informel » réunit les présents au restaurant « LE YACHT ».

Le petit train emmène le lendemain 40 convives au restaurant « PALOMA » pour un excellent déjeuner dans un cadre admirable.

Les fêtes de la SAINT JEAN se déroulent les 24 et 25 Juin : Concert vocal de la chorale d'enfants de GRASSE, Procession traditionnelle, suivie d'un buffet offert par la Mairie à la population. Exhibition par les jeunes danseurs de SAINT JEAN et lunch offert par la Municipalité sous le chapiteau.

La partie de pêche du 26 : Annulée pour cause de vent d'Est, est remplacée par une séance de matelotage au Club Nautique. L'après-midi nous nous retrouvons à la villa EPHRUSSI de ROTHSCHILD, dont nous admirons les collections et les jardins.

Le Club Nautique, présidé par M. DELFINO, nous offre un apéritif, suivi d'un « barbecue-surprise » organisé par l'AMICALE, qui rassemble 63 participants.

Le 27 dans la matinée, nos candidats passent avec succès l'examen restreint de Radiotéléphonie. A cette occasion, M. DALLE, inspecteur des Radiocommunications maritimes nous fait un exposé très écouté sur l'avenir des Radiocommunications.

Les amateurs de « Jogging » (en côte) s'offrent un aller et retour à la Villa MALOU, qui gardera pour nous ses secrets, car la porte en est désespérément close ! Les survivants de cette épreuve d'effort (30 sportifs) se replient, affamés, aux tables des restaurants « LE YACHT » et « LE PIRATE », où le service qui n'en attendait pas tant est débordé.

Visite des Trois Corniches et tour de la presqu'île du CAP FERRAT en petit train : paysages et villas magnifiques.

Le 28, M. CELESTIN nous initie à « la pêche au gros » et démystifie quelques légendes et « tabous ».

Jacques Masselin et son coéquipier de SAINT JEAN remportent une brillante victoire aux Boules, récompensée par une coupe, qui sera sans doute exposée en bonne place à bord de l'AMOROS IV. Concurrents et supporters réparent leurs forces lors d'un « buffet dînatoire » près du jeu de Boules.

La matinée du 29, consacrée aux moteurs DIESEL, réunit plus de 20 participants qui, bénéficient du remarquable exposé de M. ROEPER de MOTOR MARINE, et des informations précieuses données par M. Jacques LIENART de MONACO MARINE. Le déjeuner rassemble 46 convives au restaurant de PASSABLE dans la baie de VILLEFRANCHE.

L'après-midi, conférence de M. VESTRI, Maire de SAINT JEAN CAP FERRAT, sur « S.O.S. GRAND BLEU ». Saturés par cette abondance de manifestations, nous annulons l'excursion prévue le lendemain à VINTIMILLE et la remplaçons... par un déjeuner à PASSABLE.

L'ASSEMBLEE GENERALE de l'AMICALE se tient le 1 Juillet à la médiathèque sur le port. Le soir, 81 participants à la soirée de gala, au ROYAL RIVIERA HOTEL. Pour la première fois, depuis la fondation de l'AMICALE, nous avons le plaisir de recevoir M. B. LIVINGSTON, P.D.G. d'AMERICAN MARINE, venu de SINGAPOUR, accompagné du sympathique M. YEOW, que nous revoyons avec plaisir. Avec R. BECKER, J. COLIN et M. DUCROS, nous avons parmi nous simultanément trois concessionnaires européens d'AMERICAN MARINE, qui sont également membre de l'AMICALE.

A l'issue de la soirée, distribution traditionnelle des plaques commémoratives du rassemblement, offertes par AMERICAN MARINE, et tirage au sort de la Roue de gouvernail d'Honneur, qui échoit à M. et Mme COLWAERT, propriétaires de «GYP».

Le Rendez-vous se termine le 01/07 après la soirée de gala. Avec 35 équipages participants (24 avec bateau et 11 sans bateau), ce fut un franc succès de l'AMICALE, couronnant les efforts du Président E. MOREAU et des organisateurs. Nous avons pu apprécier l'accueil du port de SAINT JEAN CAP FERRAT et de ses responsables. Tout particulièrement M. CELESTIN, grâce à qui les GRANDS BANKS ont pu bénéficier de la gratuité des places de port pendant toute la manifestation, également M. et Mme DELFINO, qui, aidés de Melle DELFINO, n'ont pas ménagé leurs efforts pour nous être agréables. Un regret cependant : l'impossibilité de réunir nos bateaux côte à côte à un même quai. Mais nous avons oublié lors des rassemblements précédents que certains ports éprouvent des difficultés à disposer des postes de mouillage. Il en sera tenu compte pour le choix des futurs Rendez-vous.

En « extra » au rassemblement, Michel DUCROS, P.D.G. de MONACO MARINE, concessionnaire d'AMERICAN MARINE, a offert aux membres de l'AMICALE une journée extraordinaire.

Départ le matin à bord des vedettes « offshore » de MONACO MARINE pour le YACHT CLUB de MONACO, lunch de 67 convives ! Retour à SAINT JEAN en cars. L'après midi, défilé de bateaux « en formation », filmé par hélicoptères, jusqu'au port de MONACO où les GRAND BANKS sont alignés au quai des ETATS-UNIS. Apéritif de MONACO MARINE au Y.C.M., au cours duquel Michel DUCROS nous présente son équipe ; Mrs LIVINGSTON et DUCROS nous expriment leur intention de poursuivre les meilleurs rapports avec les propriétaires de GRAND BANKS, ainsi qu'avec notre AMICALE. Le Président E. MOREAU et le Président d'Honneur L. G. COTTE conviennent que si les relations se maintiennent au niveau de l'accueil du jour, il ne saurait en être autrement !

Après un dîner unanimement apprécié, la soirée se termine sur un feu d'artifice (coïncidence adroitement calculée ?) et c'est le retour à bord. Un ressac redoutable nous rappelle aux réalités maritimes : les uns appareillent, d'autres optent pour le confort de l'Hôtel, les plus résistants au mal de Mer regagnent stoïquement leur couchette, en espérant que « ça va se passer ».

Croyez moi, Amis GRAND BANKS, la vie de marin comporte de rudes moments !

Georges SOOTS

P.S. L'auteur de ce compte-rendu remercie particulièrement ROBERT OLIVIER qui m'a obligeamment confié ses notes prises au jour le jour pendant le rassemblement.

BATEAUX A QUAI A SAINT - JEAN

* « ALAMAK »
* « AMOROS IV »
« ARAMIS »
* « ARIES »
* « DAURONN »
* « DIX DE DER »
* « GREALUVA »
« GYP »
* « HORUS »
* « JUPITER »
« K SIMONE »
« LEDEPOL »
« MALENA »
« MARANA »
* « MISS PIGGY »
* « MOBY DICK »
* « MORDOUSIC »
« NEMO »
* « POINT D'ORGUE »
* « PROSPER »
* « TARANIS »
* « TIFNIT »
* « URIOS »
* « PALIKA »

Equipages sans bateaux

* « DELOS »
* « DOUCE FRANCE »
« ELEUSIS »
« FIDELIO »
« JEMA »
« LORD IBO »
* « LYDIANA »
* « MIDA II »
« MOUSTERLIN »
« MUSTI II »
« SALECCIA »

* Participants à la « Parade Navale »

PARADE NAVALE DE SAINT JEAN CAP FERRAT A MONACO

Deux Juillet 1955 ! Date mémorable de l'Histoire de la MARINE : Les Navires de l'AMICALE GRAND BANKS MEDITERRANEE se rendent en formation à l'invitation de MONACO MARINE, au YACHT CLUB de MONACO.

Après instructions minutieuses diffusées la veille 1er Juillet, à l'ensemble des équipages lors du dîner de gala de l'AMICALE par le Président Edmond MOREAU, Amiral de la Flotte, les GRAND BANKS quittent le port de Saint Jean Cap Ferrat, qui leur a offert l'Hospitalité pendant plus d'une semaine.
L'amiral rappelle une dernière fois sur le canal 72 : « L'AMICALE compte que chacun fera son devoir » ! [1]

Les Navires se présentent à la sortie des jetées de minute en minute, suivant l'ordre et l'horaire exactement prévus. La formation de Parade est établie à 1550 dans la Rade.

Au signal de son Commandant en Chef, arborant la bannière de l'AMICALE, « La Flotte s'avance au devant de son avenir avec une résolution remarquée par tous les spectateurs »[2], lesquels pour tout dire, n'en reviennent pas !

En tête de la première ligne, l'AMIRAL sur « TARANIS », tel le grand TOURVILLE sur le « SOLEIL ROYAL », encadré de « DOUCE FRANCE » et de « POINT D'ORGUE ».

Les Navires avancent sur trois files, chacun suivi de son « matelot »[3] : d'abord les 36', puis les 42' 46' 48' et 58'. En tout 21 unités, constituant une formation pleine de majesté !

L'harmonie du défilé est un instant troublée par un voilier n'arborant ni Pavillon ni Marque, mais très à cheval sur les règles de priorité. Ce trouble-fête répète sans ménagement la célèbre manoeuvre de NELSON et COLLINGWOOD à TRAFALGAR, en coupant la Flotte par son milieu, de babord à tribord ! Les GRAND BANKS lui concèdent la priorité réglementaire et répondent par le silence à ses commentaires sur notre âge mental. La formation est reprise dans l'ordre et la dignité !

Au large du Cap D'AIL, le pavillon de courtoisie aux armes du Port de Saint Jean Cap Ferrat est amené, tandis que le Pavillon National de la Principauté s'élève à toutes les barres de flèche tribord.

Après que quelques distraits aient été rappelés à l'ordre, tous les Pavillons flottent « Le Rouge en haut » comme il convient.

Devant le Port de MONACO, un majestueux virement sur babord s'effectue avec ensemble, tandis que deux hélicoptères « mitraillent » la Flotte et font une ample moisson d'images.

L'ARMADA décrit ensuite des cercles concentriques devant l'entrée du Port en attendant sur le canal 12 les instructions de manoeuvre de la Capitainerie. Les 36' entrent les premiers, suivis des autres par rang de taille. La manoeuvre s'effectue sans incident sérieux, malgré un horrible ressac. L'alignement des GRAND BANKS le long du quai des ETATS-UNIS fait plaisir à voir.

Le défilé a été un modèle d'ordre et de méthode témoignant de la maturité et de la discipline des équipages, dans la plus pure tradition maritime !

La récompense fut le merveilleux accueil du YACHT CLUB de MONACO et de notre Ami Michel DUCROS, membre de l'AMICALE et Président de MONACO MARINE.

(1) Lord H. NELSON.TRAFALGAR 21 Oct. 1805.

(2) Bataille de BARFLEUR 29 Mai 1692.

(3) Matelot : (Mar. Milit.) chacun des vaisseaux d'une ligne, considéré par rapport à celui qu'il précède ou qu'il suit (Grand dictionnaire encyclopédique Larousse).

Georges SOOTS

« Le Perturbateur »

NOUVELLES AMICALES

****

"MISS PIGGY" : Un couple de nos bons amis, Monsieur et Madame FRANQUET, courtiers d'assurances en Belgique, que nous avions invités à la réunion de l'Amicale Eté 1995, nous ont indiqué qu'ils pouvaient nous proposer des assurances pour tous les Grand Banks, anciens et modernes, à des conditions fort intéressantes. Ils proposent des prix spéciaux pour les Membres de notre Amicale. Les Membres intéressés peuvent prendre contact avec nos amis ; ils recevront une proposition personnalisée. Précisez leur bien que vous êtes Membre de notre Amicale. Leurs coordonnées : **Pierre et Dominique FRANQUET, Tél. 19.32/2.672.57.27 - Fax. 19.32/2.672.40.95**

****

"ALAMAK" : A reçu une lettre d'"Alphaver" fournisseur de coupe-orin, joints tournants, filtres séparateurs, etc... rappelant aux Membres de l'Amicale que la remise accordée reste valable et demeure à notre disposition pour tous renseignements :
"Alphaver" BP 49 - 93270 SEVRAN - Tél. (1) 43.83.05.59 - Fax. (1) 43.83.96.76
Cette Société sera comme d'habitude au Salon Nautique Hall 2 - 1 Stand C 65.

****

"MANOLA III" : En Juin dernier, j'ai contacté M.L.R. Electronique (le fabricant français des GPS VALSAT), afin de déterminer si nous pouvons encore attendre de bons services de nos appareils fonctionnant selon le système Loran C. Il semble que oui.
Leur fonctionnement est affecté aujourd'hui par un remaniement des émetteurs à l'échelle de l'ensemble de l'Europe.

Les travaux sont prévus de se dérouler en deux temps :

1) - Un projet « N.E.L.S. » qui n'amène rien pour la Méditerranée. La mise en service devrait avoir lieu en Janvier 1996.
2) - Un autre projet, sans doute S.E.L.S.(South European Loran C System), qui impliquera la mise en place d'un émetteur en Espagne et d'un autre à Gibraltar. Ce projet assurera la couverture en Méditerranée et pourrait être opérationnel courant 1996.

Dans l'immédiat, les « Loran C » <u>double chaîne</u> peuvent fonctionner :

1) - Très convenablement, en Atlantique et jusqu'à la Rochelle en limite Sud en les calant sur :
   - 8940 - 12.00
   - 8940 - 30.00
2) - Avec précautions et bonne installation (antenne et masse) en Méditerranée en les calant sur :
   - 8940 - 12.00
   - 7991 - 11.47

En conclusion, ces braves appareils Loran C, en particulier <u>double chaîne</u>, doivent être conservés et entretenus avec soin, leurs indications pouvant être confrontées à celles données par nos G.P.S. dont les indications, elles, peuvent être volontairement faussées par les émetteurs embarqués au dessus de nos têtes. J'espère que ces quelques renseignements seront utiles à mes amis des G.B. et leur permettront avec encore plus de certitude de trouver la route qui mène à nos agréables rendez-vous !

P.S. :
M.L.R. Electronique, assurera la modification de ses Loran C, qu'ils soient simple ou double chaîne.

****

****

"ALAMAK" : L'emplacement des divers pavillons (Propriétaire, Club, Association, etc...) pose parfois problèmes.
Je viens de lire dans le bulletin de la S.N.S.M. du Var, Juin 95 N° 6 que cette société recommandait de disposer son pavillon en dessous du pavillon de propriétaire sur la drisse tribord dans les eaux françaises et évidemment sur la drisse babord dans les eaux territoriales étrangères, pour laisser la place au pavillon de courtoisie qui doit flotter sur tribord.

A ce propos, la S.N.S.M. nous rappelle que le pavillon du club (notre pavillon) doit être hissé en tête de mât et dès mon retour à bord, je vais étudier cette possibilité car jusqu'à présent je le frappais soit sur une drisse, soit sur le mâtereau avant.

****

"JUPITER" Envisageant une croisière de longue durée de Mai 96 à Septembre 98, la place de mon bateau va être libre sur cette période et conviendrait à un G.B. 36' ou 42'. Si un Membre de notre Amicale était intéressé, qu'il prenne contact avec moi. Il va sans dire que les conditions de location seraient très « amicales » !
Emplacement : Quai de la Capitainerie, Bassin de la Galiote, N° 18, Catégorie IV, 15 m x 4,30 m, parking (fermé la nuit) à 20 m.

****

"JEMA" : **Les réservoirs de gasoil** : Après quelques années, surtout dans les pays chauds comme en Méditerranée, le mastic d'étanchéité entre le pont et le nable de remplissage sèche. Par conséquent, l'eau finit par s'infiltrer et tombe sur le dessus du réservoir qui rouille. Si on ne prend pas de mesures préventives, la rouille finit par percer la tôle. Il sera alors nécessaire de déposer le réservoir et de le remplacer.

Mesures préventives :
1) - Au moins une fois par an, vérifier que l'eau ne s'infiltre pas entre le pont et le nable de remplissage.

2) - Si c'est le cas, couper la durite en plastique ou caoutchouc qui relie le nable au réservoir. Démonter le nable et le remettre en place avec du nouveau mastic et une nouvelle durite.

3) - Avant que les réservoirs commencent à rouiller, projeter avec une bombe aérosol sur le dessus du réservoir et sur la partie latérale côté coque un produit comme « Tectyl » ou « C.R.C. SP 400 soft seal » qu'on trouve dans les bricocenters ou fournisseurs de garages. Ce produit est similaire au « Dinitrol » qui est utilisé pour protéger de la rouille l'intérieur des portières de voiture.

4) - Si la rouille a déjà attaqué le réservoir, il faut l'enlever et aux endroits impossibles à atteindre, employer un produit inhibiteur de rouille sur lequel il est possible de peindre. Si le réservoir est percé, il faut le remplacer.

A mon avis, le meilleur moyen est d'utiliser une scie électrique pour le découper.
Comme il sera impossible de remettre un seul réservoir avec les mêmes dimensions, vous ferez fabriquer 2 réservoirs qui seront installés l'un à côté de l'autre. La capacité totale de fuel restera à peu près la même. Les réservoirs de gasoil rouillent également à leur base à hauteur du presse-étoupe de l'axe d'hélice.

En effet, si le presse-étoupe fuit, la rotation de l'axe projète de l'eau de mer sur le réservoir qui rouille.

Sur les nouveaux G.B. et cela depuis plusieurs années, American Marine a installé sur le presse-étoupe un tube en P.V.C. qui est fixé avec un collier de serrage. Ce tube en P.V.C. est fendu longitudinalement et l'ouverture est dirigée vers le bas. L'eau ne peut plus être projetée sur les réservoirs.

Sur les anciens G.B. ce système n'était pas installé mais vous pouvez facilement l'exécuter vous même à très peu de frais.
Si l'un d'entre-vous avait besoin d'informations complémentaires, me contacter. Jean COLIN.

****

"JEMA" : Certains Membres se plaignent de ne pas recevoir la revue « American Marine New ». Dans le dernier numéro de cette publication : Vol. 22 N° 1/95, était encarté la fiche reproduite ci-dessous, à retouner à A.M.N. pour mise à jour du fichier. Il est conseillé à tous les Membres qui ne l'auraient pas fait de renvoyer ces renseignements en lettres majuscules en suivant ce modèle.

Pour mémoire :
❶ Modèle (type) de votre G.B. (ex. : G.B. 42 Classic)
❷ Numéro de coque
❸ Moteurs (ex. 2 Lehman 120 chx)

Nous vous suggérons de reproduire cette fiche sur un bristol format carte postale.

AMERICAN MARINE
NEWS
Vol 22 No 1/95

Name _____

Address _____

_____

1 Boat currently owned (i.e. GB42 Classic) _____

2 Hull Number _____

3 Engines (i.e. Twin Lehman 120) _____

Boat Name _____

Quai des Etats-Unis
pendant la soirée Monaco Marine

(page 31)

PLEASE
PLACE
STAMP
HERE

AMERICAN MARINE
NEWS

Grand Banks Yachts, LTD.
563 Steamboat Road
Greenwich, CT 06830
USA

VOUS LE SAVIEZ ....

Mais il est bon de se le rappeler !

REUNION D'INFORMATION SUR LES DIESEL

Exposé de M. ROEPER (MOTOR MARINE) avec la participation de MM. LIENART et DIERICKS (MONACO MARINE) - Propos recueillis par Georges SOOTS.

Il est inutile et même nocif de faire tourner périodiquement un moteur diesel au point mort, pendant la période d'hivernage.
Un diesel n'atteint sa température optimale que s'il travaille « en charge ». Au point mort, la lubrification se fait mal et l'humidité qui peut se trouver sous le cache culbuteurs est répartie dans le moteur.

Si l'on veut faire tourner les moteurs l'hiver, il vaut mieux effectuer de temps à autre une courte sortie, jusqu'à obtenir la T° optimale (80° C pour les FORD). On peut aussi mettre en charge en mettant en marche avant, l'arrière restant amarré au quai, mais si le fond est vaseux et peu profond, on fait circuler de la vase dans les échangeurs.
Il vaut mieux ne pas faire tourner du tout et en fin de saison les rincer (y compris le générateur en faisant circuler de l'eau douce pendant ½ H dans le circuit d'eau de mer). A la fin, ajouter de l'antigel dans le liquide ou bien le drainer complètement.

La vidange d'huile doit être faite toutes les 150 H, et en tout cas en fin de saison afin que le moteur immobilisé contienne une huile propre.
Utiliser de l'huile monograde de préférence à une multigrade (la viscosité de la monograde est plus stable que celle de la multigrade.
Changer les filtres à huile à chaque vidange.
Utiliser uniquement les filtres compatibles avec le moteur selon les indications du constructeur. (Les filtres contiennent une petite soupape qui s'ouvre à une pression déterminée) sinon la lubrification ne se fait pas normalement.

LE GASOIL

De plus en plus on risque d'avoir du gasoil de mauvaise qualité, en particulier dans d'autres pays de la Méditerranée et aussi en début de saison lorsque les tanks contiennent encore du fuel de la fin de la saison précédente avec beaucoup d'impuretés dans les fonds de cuve et beaucoup d'humidité de condensation sur les parois. La filtration du gasoil est donc de la plus grande importance pour éviter le colmatage rapide des filtres et le risque de dommages aux pompes à injections et aux injecteurs.

Les filtres à gasoil recommandés sont les filtres séparateurs analogues aux filtres « RACOR » qui existent en différentes tailles pour les différentes puissances de moteurs. Ils séparent l'eau et les impuretés par centrifugation et par filtrage sur un filtre papier. L'apparition de petits filaments noirs sous le cône ne doit pas être attendue (c'est l'indication de fuel contaminé). L'élément filtrant dans ce cas doit être impérativement changé ainsi que les joints (acheter un kit de joints). La cuve du filtre doit être nettoyée et il faut mettre dans le fuel un produit de traitement du gasoil de type « RACOR » ou équivalent, lorsqu'on fait le plein, vérifier systématiquement dans la cuve du filtre la présence éventuelle d'eau et la purger.

Changer à chaque vidange d'huile les filtres à fuel (élément filtrant des filtres séparateurs et cartouches des filtres secondaires). Pendant l'hiver, maintenir pleins les réservoirs. Les remplir en fin de saison, à la fois pour avoir du fuel propre et pour éviter l'appartition d'eau de condensation sur les parois des réservoirs du bateau.

LE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Eau douce : Utiliser de préférence de l'antigel 4 Saisons, plutôt que de l'eau qui provoque l'apparition de boue susceptible de bloquer les thermostats. Sur les FORD LEHMAN 120, utiliser les thermostats tarés à 71° C ou à défaut 78°, mais jamais les thermostats tarés à 82°. La T° optimale de ces moteurs est d'environ 80°.

Eau de mer : Un filtre est conseillé, de même pour le générateur. S'il apparaît une « mousse » verte au niveau du couvercle du refroidisseur d'eau, c'est l'indice d'une légère fuite. Le joint doit être changé et l'échangeur nettoyé. Le nettoyage des échangeurs se fait avec de l'acide Chlorhydrique dilué à 20%, de façon à éliminer le sel sans attaquer le métal. Un nettoyage systématique des échangeurs (Eau et Huile) doit être fait tous les 2 ans.

Les turbines JABSCO en néoprène doivent être changées chaque année (Max. 2 ans). Changer le joint papier et utiliser une pâte à joints LOCTITE « FORM A GASKET » N° 3, qui permet d'enlever le joint sans le déchirer. Toujours avoir 1 ou 2 turbines JABSCO de rechange.

Les anodes « Crayons de Zinc » sont à vérifier tous les 2 ou 3 mois (la rapidité de la corrosion est variable). Il n'est pas recommandé de laisser en permanence le courant du quai branché et le chargeur de batteries (sauf chargeur automatique très sophistiqué type TECSUP par exemple). La vie des batteries est raccourcie si on ne les laisse pas « travailler » en les remettant en charge lorsque leur décharge n'est que minimale (sauf si le chargeur est susceptible de s'adapter au niveau de charge de chaque batterie).

L'échappement : Les durites d'échappement vivent environ 10 ans. Elles vieillissent prématurément s'il y a eu surchauffe (panne de circulation de refroidissement par exemple).

Le filtre à air : Le nettoyer chaque année (PAIC)

Les courroies : Les changer tous les 2 ans.

Ventilateur de cale (Extracteur d'air) : La chambre des machines est bien ventilée naturellement sur les GRAND BANKS. Il est inutile de faire fonctionner le ventilateur au démarrage et pendant la marche. Il est utile de le mettre en marche peu avant le retour au port, pour refroidir la chambre des machines et par voie de conséquences le carré, les frigo, etc...

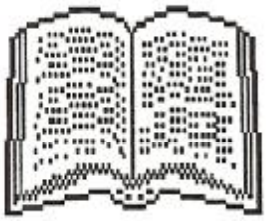
Les anodes de coque : Leur corrosion si elle est rapide est la preuve de leur efficacité.
En fin de saison, noter les paramètres des cadrans de contrôle des moteurs, ils serviront de référence à la saison suivante.

LU DANS ...

****

« Neptune Moteur » d'Octobre 1995 : De la page 62 à la page 67, un reportage sur le G.B. Motoryacht 36', qui ne laisse pas indifférent les amoureux des « Grand Banks ». De plus, quand on voit flotter au mâtereau d'étrave le pavillon de notre Amicale, quelle surprise et quelle fierté ! Et enfin, en découvrant que le barreur est un de nos Membres (et incidemment l'importateur !) notre plaisir est à son comble.

****

« Moteur Boat » de Septembre 1995 : La vie de Chateau !
Sous ce titre de la page 44 à la page 48, un récit très documenté, à part une interversion de capacité entre les réservoirs de fuel et d'eau. Et toujours notre pavillon à la proue !
A conserver dans votre documentation G.B.

****