

En route vers le Pacifique

Jambo est actuellement en escale aux Tuamotu, en Polynésie française. Nous avons joint Laurent Bourgnon par téléphone pour connaître son analyse sur le bien-fondé des choix techniques du bateau à l'épreuve de la navigation, mais aussi sur la vie d'une famille en voyage autour du monde.

Neptune La grande question qui nous intéresse, et qui concerne tous les plaisanciers que nous sommes, est évidemment celle de la consommation de carburant pour un bateau de 25 m dans des conditions de grand voyage et de traversée océanique. Mais la gestion de la consommation n'est que le résultat d'un travail qui concerne tous les aspects du bateau. Un cheval de bataille et un véritable défi pour toi ?

Laurent Bourgnon Effectivement. Après Cannes, nous avons réalisé deux mois de chantier à Port-Camargue pour optimiser la carène. Nous avons d'abord rajouté les bulbes qui ont été stratifiés dans les règles de l'art aux étraves, puis nous avons encore rallongé les jupes à l'arrière. Actuellement, le bateau mesure 25,30 m. Nous avons aussi entièrement retravaillé la surface des œuvres vives, passé une couche d'époxy, poncé et lissé les coques, puis nous avons appliqué un antifouling écologique au Cupronickel. Il reste lisse et garantit une coque propre pendant dix ans ; j'en suis totalement satisfait après plus de six mois de navigation. Nous avons également changé les hélices, et nous travaillons sur un nouveau jeu encore plus performant. Toutes ces évolutions nous ont fait gagner entre 1,5 nœud et 2 nœuds.

À Cannes, tu nous avais indiqué une motorisation de 2 x 370 ch Volvo, alors qu'aujourd'hui, tu nous dis être passé à une puissance de 2 x 420 ch. Bizarre, non ?

L. B. En effet, la cartographie électronique des moteurs a été optimisée par Sport System, une société spécialisée dans ce domaine. Un moteur neuf qui sort d'usine est réglé à des valeurs moyennes, puisqu'il peut être monté indifféremment sur des bateaux de pêche, de plaisance ou de commerce. Le travail a consisté à optimiser les moteurs pour notre bateau, à savoir du couple à bas régime et un réglage fin de l'injection aux régimes de croisière. Le résultat est surprenant. Précédemment à 2 100 tr/mn, nous allions à 10 nœuds pour 13 litres par moteur, après les modifications, pour atteindre 10 nœuds, nous tournons à 1 500 tr/mn pour une consommation de 7,5 l par moteur. La puissance de chaque moteur est passée de 370 ch à 420 ch et la vitesse maximale de 17 nœuds à 22 nœuds. Le tout sans vibration et sans bruit à bas régime, mais je soigne aussi la mécanique, en mettant toujours de l'huile de haute qualité. De Port-Camargue à Puerto Montt, la dernière escale chilienne, il y a 8 500 nautiques. Nous avons fait 1 100 h de moteur avec une conso de 15 l/h sur les deux moteurs soit 15 000 l, pour un coût de 8 500 €.

Comme pour encore confirmer tes choix, tu nous racontes le cas de quatre catamarans de croisière à voile avec lesquels tu partages le mouillage des Tuamotu. Qu'en est-il vraiment ?

L. B. Ces catamarans sont partis comme nous de France. Ils sont passés par Panama alors que nous avons contourné le continent sud américain, et nous nous retrouvons au même endroit. Ils affichent 2 000 ch de moteurs chacun, presque autant que nous. Cela se passe de commentaire.

Vous avez rencontré toutes les situations



Le poste de pilotage est la tour de contrôle du bateau. Tous les membres de la famille participent aux quarts. En six mois, les deux plus jeunes sont devenus de vrais marins.

météo, de grands calmes comme de sérieux coups de vent. Comment s'est comporté le bateau ?

Nous avons volontairement conçu un bateau excessivement haut sur l'eau, avec un franc-bord important et une nacelle à 1,30 m au-dessus de la mer. Jusqu'ici, et je n'exagère pas, nous n'avons jamais embarqué une vague sur le pont, des embruns, oui, et c'est normal. De plus, le bateau ne tape absolument pas même dans la grosse mer. C'est un résultat qui s'explique par le dessin des carènes où j'ai mis toute mon expérience de la course au large, mais aussi par les modifications apportées (jupes et bulbes).

Jambo à le comportement d'un bateau de 25 m, des carènes réellement hydrodynamiques et des appendices profilés.

La vie à bord est faite de découvertes, de rencontres, de paysages changeants, parfois aussi de moments difficiles. Une vie que vous avez découverte avec vos parents et que vous offrez aujourd'hui à votre propre famille.

L. B. Au moment où je te parle, les enfants sont dans l'annexe et jouent avec deux immenses raies Manta, qui viennent se frotter à l'annexe. Ici, c'est un aquarium magnifique. La Patagonie était magique, ainsi que les escales en Amérique du Sud. Les enfants voient des pays différents, entendent des langues différentes, et connaissent des styles de vie autres. Parfois, ils sont confrontés à la réalité de la vie. Par exemple, au Brésil dans les favelas, ils ont vu des enfants déjà abîmés par la vie. J'espère que tout ce qu'ils vivent leur servira, mais sait-on jamais !

Quelles sont les précautions à prendre pour assurer la sécurité en navigation et celle de la vie en mer ?

L. B. Il y a des règles obligatoires en navigation, c'est l'interdiction absolue d'aller de nuit à l'avant ou sur les jupes. Et puis, j'ai séparé le fly en deux. Toute la partie avant est réservée aux enfants ; ils y ont un coffre à jouets et ont 25 m² de terrasse pour s'amuser. À bord, tout le monde fait les quarts ; c'est une règle édictée dès le départ. Quant aux cours par correspondance du CNED, ils les font le matin. C'est préférable de commencer par les obligations plutôt que par le ludique. Il y a tellement de choses à faire. Entre la pêche, la plongée, la planche à voile, les copains, les journées passent vite.

La piraterie est malheureusement une question d'actualité. Y pensez-vous ?

L. B. J'en suis conscient, mais pour l'instant la zone Pacifique Est et, plus tard, le Pacifique Nord et Ouest sont sans danger. Lorsqu'il sera temps de rallier les zones à risque de l'océan Indien, j'aviserai. Mais c'est vrai qu'il faut prendre cette donnée en compte aujourd'hui.

Le voyage est loin d'être terminé pour Jambo et la famille Bourgnon, et de belles escales les attendent encore. Laurent, toujours en veille technologique, pense à de nouvelles hélices pour encore plus de performances et réfléchit à ce que pourrait être un catamaran de voyage parfait, issu de l'expérience de Jambo. Pour suivre la famille Bourgnon à bord de Jambo, les enfants réalisent un blog très documenté.

● www.jambololo.over-blog.com