

## Retour aux sources

Après Belle-Île, Thoè fait route vers le port de La Trinité-sur-Mer. Il faut rincer le circuit de refroidissement du moteur et s'assurer qu'il n'a pas subi d'effets secondaires, terminer le pompage des multiples compartiments des cales, nettoyer l'huile de vidange et les objets qu'elle a imprégnés, acheter des pièces de rechange, etc. Il y a du *taf* ! Le Cap' fait donc le tour des fournisseurs : Volvo Penta pour le moteur, Technique Gréement pour l'accastillage, les *shipchandlers* AD Nautic et Uship, la sellerie de Florence pour acheter le transparent avec lequel Madame Zigzag rénovera la capote et la véranda qui chapeaute le cockpit, etc.



Je reconnais deux employées de la capitainerie. Après la visite du concessionnaire Volvo Penta, je vais chez Technique Gréement, qui a participé à la construction de Thoè pour tout l'accastillage (gréement et équipement du pont).

Aujourd'hui, le Cap' veut acheter des pièces détachées pour des éléments d'accastillage vieux de 25 ans. Je me souviens plus ou moins bien des deux préposés s'activant au comptoir. Ils n'ont pas travaillé personnellement sur Thoè, mais se souviennent du beau bateau bleu amarré dans le port en 2001. Christophe tourne les talons et revient fièrement avec un cadre représentant Thoè. Il est resté accroché depuis toutes ces années dans un bureau !

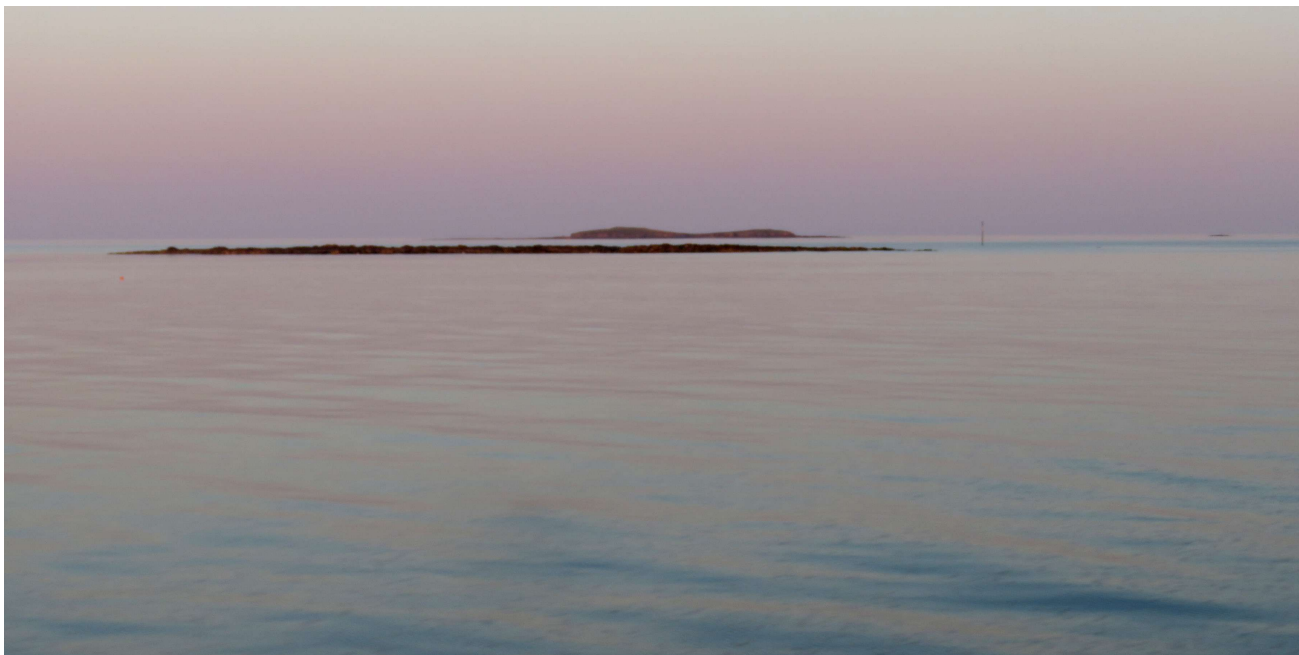
Thoè a laissé des traces de son premier sillage à La Trinité !



*Vue imprenable du salon*

J'avais d'abord rencontré le frère de Diane. Fabrice s'informait au chantier Technologie Marine Charlie Capelle en 2000/2001 pendant la construction de Thoè. Il construisait son second bateau de croisière, appelé Makoré II. Le précédent, Makoré était, d'après lui, une sorte de précurseur de Thoè. Il était moins long, mais incluait plusieurs similitudes. Avant de construire Makore II, il avait construit sa maison en bois. Rien ne peut l'arrêter ! Aujourd'hui, il construit Makoré III, d'abord dans un hall, puis dans son jardin, où il termine les aménagements. C'est un plan de bateau unique dont il détient le secret et la primeur. Un bateau à moteur, car le projet d'Aurelia et Fabrice est de mener cette coque dans le nord de l'Europe, où l'on navigue beaucoup au moteur. Le bateau sera néanmoins équipé d'un mât et de voiles, pour profiter d'un vent toujours bienvenu.

Tous les détails de la construction de Makore III se trouvent sur son blog, mis à jour semaine après semaine avec une régularité d'horloger suisse (<https://makore3.blogspot.com>). Il a dessiné le bateau en juin 2023 et débuté la construction en novembre 2024. Impressionnant de détermination et de courage de s'atteler pendant de longs mois (et années) à un projet aussi exigeant. Quels éventails de compétences !



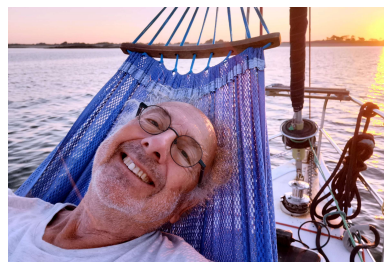
*Coucher de soleil au mouillage, près de La Trinité-sur-Mer (Plage de Saint-Pierre)*



*Déjeuner avec Philippe. Il a assisté à la construction de Thoè comme administratif du chantier naval*



*Dîner à bord de Thoè avec Aurélia et Fabrice*



*Le Cap' dans ses œuvres*



*Concert de musique bretonne aussi improvisé que prémédité... à moins que ce soit le contraire*

### Encore un produit de m... !

Il y a un soleil de plomb, capable de faire fondre n'importe quoi, en particulier le Cap' qui s'éteint déjà quand le thermomètre approche les 25 °C. Il atteint 31 °C en fin de journée. La Bretagne est la région de France la plus chaude actuellement.

Malgré cela, l'intensité de charge des panneaux solaires (3 fois 90 W installés en parallèle) est tombée à zéro. Le régulateur Victron MPPT 100/20 ne les détecte plus. Le contrôleur de batterie indique -60 Ah consommés alors qu'il n'est jamais descendu à en dessous de -30 Ah par temps nuageux.

Tournesol est de nouveau au turbin ! Il débranche les panneaux un à un pour trouver celui qui fait défaut. Il pose un tape rouge quand l'un d'entre eux ne marche pas, mais il n'y a pas de règle. Le tape rouge ne signifie rien. Parfois cela marche, parfois pas. Le régulateur charge, puis s'arrête. Tournesol remplace le connecteur à 3 entrées par un autre à 2 entrées qu'il a en stock, et cela remarche. Les batteries se chargent sur deux pattes au lieu de trois jusqu'au coucher du soleil.

Le coupable est l'un des deux connecteurs à 3 entrées chinois, acheté sur Amazon. Funeste achat ! Mesure faite avec un ohmmètre, la mesure de résistance des connecteurs est trop élevée. Elle dépasse 1 Ohm, ce qui n'a aucun sens. Un courant de 10 A traversant une résistance de 1 Ohm dissiperait 100 W ( $P = R * I^2$ ). Comment ces connecteurs fonctionnent-ils ? J' imagine que si le courant passe, la dilatation due à l'échauffement améliore les contacts et diminue la résistance. Bonjour le cercle vertueux et pervers. Ce qui est probable, c'est que si un plus fort courant passe, il provoque de faux contacts. Du grand n'importe quoi ! Du coup, Tournesol en commande deux nouveaux d'un autre fabricant sur... Amazon pour être livré rapidement. Mais comme un chat échaudé craint l'eau même chaude, il annule cette commande.

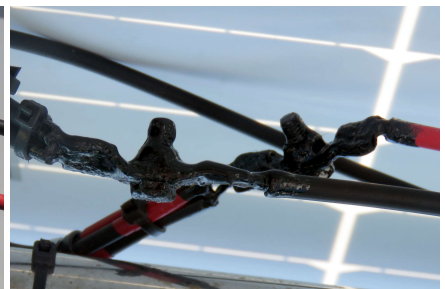
Le lendemain, à la fine pointe de l'aube, tandis que la température extérieure est encore supportable, il coupe les 8 câbles au ras des prises MC4 et les sertit sur des cosses. Il relie celles-ci avec des boulons et les isole avec du "Liquid Electrical Tape" de Start Brite. Ce type de montage résiste depuis plusieurs années s'agissant des panneaux solaires posés sur le roof.



*8 connecteurs MC4 amputés.  
2 connecteurs triples handicapés.  
2 connecteurs doubles de soins palliatifs*



*4 câbles sertis sur deux cosses.  
Cosses assemblées par des boulons en INOX  
316.*



*Isolation de l'assemblage avec du "Liquid  
Electrical Tape" de Starbrite (produit  
génial)*