

Le Paboukeur



Chers adhérents, chères adhérentes,

Il fallait le faire, vraiment : il fallait le faire ! Organiser 2 événements annuels et tomber à chaque événement sur une semaine de canicule, même les mouettes ne s'en remettent pas !

Rappelons aux nouveaux membres que la Virée des Pabouks, c'est notre tradition saisonnière : chaque année, nous quittons un port avec l'ambition tranquille de faire une belle balade, et chaque année, nous découvrons que « faire une belle balade » est une notion que chacun interprète à sa manière et c'est ça qui donne cette saveur particulière à nos Virées.

Cette année, la météo nous a joué un tour : alors que nos fiches de sécurité prévoient cirés, bonnets et vêtements chauds, nous avons eu droit à un soleil de fin juillet et une chaleur qui a fait rosir plus d'une cuisse... Il paraîtrait même que certains et certaines se seraient baignés aux Glénan, c'est dire !

Entre les escales et les pique-niques, on avait apporté quelques litres aussi, rosé, rouge et blanc toute la fine fleur de la vigne était là, partager dans les équipages ! Le tout s'est déroulé dans la bonne humeur légendaire de notre association — bonne humeur qui, il faut le dire, a été grandement facilitée par le fait que personne n'a réellement eu besoin du gilet de sauvetage... sauf comme oreiller à la sieste...

Rendez-vous l'année prochaine pour la prochaine Virée, où l'on vous promet la même organisation, le même enthousiasme !

Cap sur l'année à venir !

Christian.



L'édito du Président





La Virée

Quelques mots sur notre dernière virée



La virée Pabouk 2026, fin mai, a sûrement laissé de bons souvenirs à tous, même à ceux qui ont connu quelques mésaventures. Il est rare en Bretagne de pouvoir naviguer tôt dans la saison en bénéficiant d'un tel ensoleillement. 17 bateaux étaient présents.

Ces mini-croisières connaissent leurs temps forts destinés à rassembler les paboueurs au sein d'activités conviviales. Les dîners, souvent originaux par le lieu choisi ou les plats, en sont un. Le repas au Charlemagne, sur la barge du restaurant, n'a pas failli à la tradition.

Plus physique et visant la découverte du patrimoine et de l'histoire, est la chasse au trésor, en bus (Belle-Ile), à vélo (St-Martin en Ré), ou à pied comme cette année à l'île aux Moines. Cette fois la proposition n'a pas rencontré le succès habituel : la chaleur 37°, en a découragé beaucoup et les désistements se sont succédés; nous étions peu à l'arrivée !

Le « vide cambuse » à la fin de la virée compte aussi parmi les moments importants dont le charme tient en partie à l'endroit où il se déroule : souvent un ponton, qui peut être flottant comme à Molène, - et les bouteilles n'ont qu'à bien se tenir ! - le cockpit d'un pabouk qui déborde sous le flot des passagers, la casemate d'un yacht club à Saint-Martin en Ré, ou encore un promontoire naturel comme ici à l'île d'Arz.

La météo aidant le cru 2026 n'a pas déçu ! Apéro dinatoire en musique au cours duquel nombreux sont ceux qui sont entrés dans la danse à l'appel des aficionados, notre président en tête...



...Déjà à St Goustan quelques irréductibles avaient improvisé une fiesta sur le ponton, à la nuit tombée, avec la complicité des paboueurs amarrés là.

Mais le lendemain matin une mauvaise surprise nous attendait, Vincent et Pascal ayant découvert que deux nourrices avaient été volées; l'une fut retrouvée non loin dans la vase et il fallut aller chercher de l'essence. Pour une fois que l'annexe n'était pas mouillée à proximité des bateaux accompagnateurs, leçon et constat amères !

Une virée Pabouk ne consiste pas qu'à manger, boire, visiter, danser... On navigue ! Cette année la navigation au plan météo n'a pas été difficile : peu de vent, une mer peu agitée. Le risque en mer est néanmoins toujours présent, celui de heurter des rochers, de rater la renverse des courants, de s'échouer.

Certains en ont fait les frais au départ de Saint-Goustan en allant caresser de trop près les berges de la rivière d'Auray.

Devant l'île d'Arz, ceux qui étaient mouillés près du rivage se sont livrés à de savants calculs pour savoir s'ils devaient béquiller ou pas ; quelques-uns l'ont fait, d'autres pas et personne ne s'est retrouvé la tête en bas dans sa cabine la dernière nuit.

Donc pas d'incident notable en mer : personne n'est tombé d'une annexe après un apéritif trop arrosé, personne n'est resté stoïquement accroché à une bouée en attendant d'être secouru ; pas d'empannage chinois ni de rase-cailloux involontaire nécessitant l'intervention de nos gentils accompagnateurs. Non, cette année les péripéties ont eu lieu sur le plancher des vaches et l'une d'elles a même fait l'objet d'une couverture médiatique; un mât électrifié, une roue de remorque inutilisable et le bateau avec, temporairement; mais c'est une autre histoire, terrestre celle-là.

En définitive, une belle virée sous la première canicule de l'année. La végétation des îles abordées n'avait pas encore été touchée par la sécheresse et offrait sa magnifique floraison et ses parfums.

Plus prosaïquement la tournée des bars a battu son plein tant les paboueurs étaient assoiffés.

Annabelle. Gwennili



Les événements à venir



Semaine du Golfe : Du 3 au 9 mai 2027,

C'est le rendez-vous phare pour la navigation traditionnelle. Plus de **1 000 bateaux traditionnels et classiques**

s'y rassemblent et naviguent tous les jours répartis en différentes flottilles (sinagots, yoles, trois-mâts, etc.). L'invité d'honneur de cette édition sera le Danemark.

<https://www.semainedugolfe.com/>

Armada de Rouen : Du 17 au 27 juin 2027, l'un des plus grands rassemblements de voiliers et de bâtiments de guerre au monde le long de la Seine à Rouen. [1]

<https://www.armada.org/>



La Tall Ships Races & Bordeaux Fête le Vin (Aquitaine) du 7 au 11 juillet, Bordeaux sera le port de départ officiel de cette prestigieuse course internationale de grands voiliers. Une quarantaine de navires d'exception et de voiliers-écoles accosteront en plein cœur du Port de la Lune avant de s'élancer vers l'Espagne et le Portugal

<https://tall-ships-races-bordeaux2027.fr/>

Fêtes maritimes de Brest du 9 au 14 juillet



<https://www.fetesmaritimesdebrest.fr/>

Le Tour Voile 2027 (48e édition) : Prévu en juillet 2027, il accueillera une flotte de Figaro Beneteau 3 ainsi qu'une flotte ouverte aux équipages étudiants en *Grand Surprise*. [1]



Souvenirs...



Chronique d'une marée d'émotions : Les Paboueurs saluent Charlie Dalin en baie de Concarneau.

Le mardi 15 septembre 2026, la baie de Concarneau est devenue le théâtre d'un des plus grands élans de solidarité et de communion de l'histoire maritime récente. Nos PABOUK Love en étaient, mêlant nos étraves à une flotte extraordinaire pour honorer la mémoire de Charlie Dalin, vainqueur du Vendée Globe 2024-2025, emporté en juin dernier à l'âge de 42 ans.

Conformément aux souhaits du skipper, cet hommage n'avait rien d'un requiem silencieux : c'était une célébration vivante, bruyante et profondément ancrée dans l'esprit de partage de la mer.

Une parade toutes voiles dehors : de l'Optimist en passant par nos PABOUK aux géants des mers

Sur l'eau, le spectacle était à couper le souffle. Plus de 150 navires se sont rassemblés au large. Aux côtés des fleurons de la course au large — des Mini 6.50 aux imposants trimarans Ultim, en passant par l'IMOCA Macif Santé Prévoyance barré pour l'occasion par Sam Goodchild —, la plaisance, les PABOUK et les vieux gréements locaux tenaient une place d'honneur.

Pour nos petits PABOUK présents sur zone, naviguer de concert avec les skippers d'élite (Armel Le Cléac'h, Jean Le Cam, Michel Desjoyaux), les vedettes de la [SNSM](#), le patrouilleur Le Cormoran de la Marine Nationale et le remorqueur Abeille Bretagne a été un moment d'une rare intensité.

La « minute de bruit » : un frisson partagé

Le point d'orgue de cette marée mémorable a sonné à 18h45. Alors que l'écrivaine et ministre de la Mer Catherine Chabaud remettait officiellement la Légion d'honneur au fils de Charlie, Oscar, la baie s'est embrasée.

Pendant une minute entière, le silence de la contemplation a laissé place à une formidable « minute de bruit ». Cornes de brume à fond, sirènes hurlantes, jets d'eau monumentaux de l'Abeille Bretagne, fumigènes colorés et applaudissements nourris des milliers de spectateurs massés sur la corniche ont résonné à l'unisson. Un instant de pure communion fraternelle entre les gens de mer et le public à terre.

Le survol magistral de la Patrouille de France au dessus de nos PABOUK fendait le ciel breton, suivi d'un feu d'artifice diurne, a parachevé cette journée sur l'eau hors du temps, et pour nous remettre de nos émotions nous nous sommes tous retrouvés au restaurant Le Canot pour finir la journée réunis comme à notre habitude dans la joie et la bonne humeur.



Une cardinale porte son nom



Charlie à la barre d'un Pabouk lors de la régates des héros.
Port Laforet Aout 2022



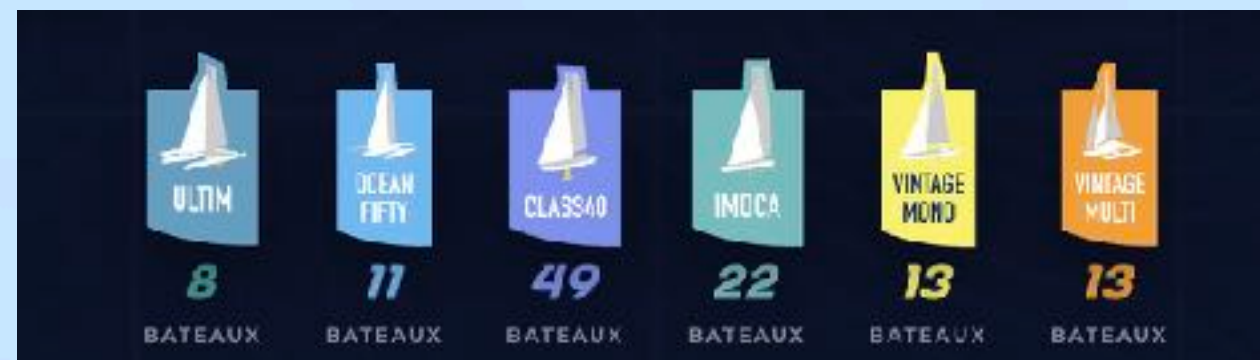
L'Actualité en bref

Second tour du monde sur son Baluchon



La route du Rhum

Grand départ de la course : Le dimanche **1er novembre 2026 à 13h02** en direction de Pointe-à-Pitre en Guadeloupe.



La première route du Rhum 1978

La première transatlantique bouleverse les idées reçues. **38 concurrents** sont au départ, à peine un quart d'entre eux sont sur des bateaux de course. Olivier de Kersauson, Philippe Poupon, Florence Arthaud et Bruno Peyron sont parmi les inscrits. Manureva ne répond plus, le navigateur **Alain Colas disparaît en mer**. Olympus Photo, le petit trimaran jaune de **Mike Birch devance de 98 secondes le Kriter V de Michel Malinovsky**, après 23 jours de course.

BELEM

Le chantier du siècle

C'est un chantier titanesque qui s'annonce pour le Belem. Le célèbre trois-mâts entre en cale sèche à Saint-Nazaire pour un hivernage de sept mois. Objectif : restaurer l'intégrité de sa coque en acier rivetée, ce qui n'a pas été fait depuis... sa naissance en 1896 ! Les pertes d'épaisseur de la tôle d'acier sont une usure naturelle, mais au lieu d'effectuer des restaurations partielles sur une cinquantaine d'années, il a été décidé de réaliser les travaux en une seule fois, pour ce qui devient « le chantier du siècle ». Au programme : déposer tout le gréement, débarquer les 4 500 gueuses (soit 225 tonnes de fonte), dépouiller la coque de ses emménagements et mettre la structure à nu afin de pouvoir aussi intervenir sur la carlingue centrale et les varangues. La restauration sera réalisée par le chantier Eiffage selon une méthode traditionnelle, par inserts et soudure. Le Belem devrait pouvoir reprendre la mer dès le printemps 2027. D.Fleury

L'Hermione : six mois de répit pour sauver la frégate et trouver 5 millions d'euros

Placée en redressement judiciaire, l'Association Hermione-La Fayette bénéficie d'un délai supplémentaire de six mois. La décision du tribunal judiciaire de La Rochelle repousse l'échéance au 14 avril 2027. D'ici là, l'association doit notamment parvenir à réunir environ 5 millions d'euros pour achever le chantier de restauration de L'Hermione et permettre à la réplique de la frégate de La Fayette de retrouver la mer.





L'Actualité en bref

La première tempête d'automne



MOTEURS ÉLECTRIQUES

LE PREMIER VRAI RIVAL ÉLECTRIQUE DES PETITS HORS-BORD THERMIQUES



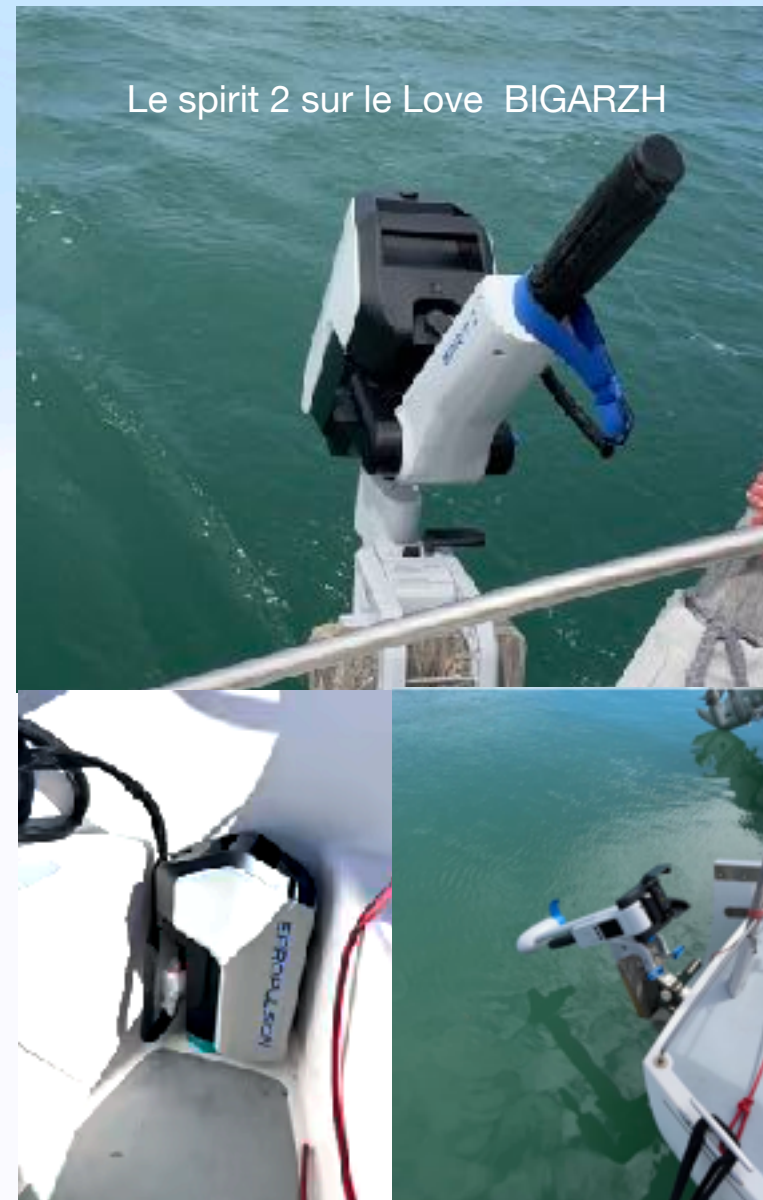
C'est un petit événement. Depuis des années, on attendait le hors-bord électrique de 2 kilowatts, qui offrirait la même puissance que les petits thermiques autour de 2,5 chevaux. Le voici : le Spirit 2, qui est doté d'une batterie intégrée ! Depuis quelques années, ePropulsion est la petite marque chinoise qui monte et qui commence aujourd'hui à se faire une vraie place au soleil sur le marché français. Leur dernier coup d'éclat concernait l'entrée de gamme avec l'excellent eLite (500 watts) ; cette fois ils visent l'autre bout du spectre, avec un modèle bien plus puissant – 2 kilowatts, avec cependant une batterie intégrée. Or un tel produit n'existait tout simplement pas sur le marché jusqu'à présent. Il fallait opter ou bien pour un moteur puissant (2, 4, 6 kilowatts, cela existe), mais fonctionnant avec une batterie externe ; ou bien pour un modèle à batterie intégrée, mais alors il fallait se contenter d'un petit kilowatt (pour la plupart des modèles), ou à la limite de 1,5 kilowatt (pour le dernier Travel XP de Torqeedo, ou le nouveau

modèle « Neo » de Remigo). Rien qui puisse donc rivaliser avec les petits thermiques 2/3 chevaux avec leurs réservoirs d'essence intégrés. Mais cette fois, avec le nouveau Spirit 2 présenté par ePropulsion, on y est : on a bien 2 kilowatts (2,7 chevaux) en mode standard et même 3 kilowatts (4 chevaux) en mode « boost », avec une batterie intégrée de 1539 wattheures qui pèse 10,4 kg, le moteur lui-même pesant 12,6 kg (version arbre court) avec le support.



Depuis cet été j'utilise le spirit 2, sur mon Love. Plusieurs sorties, bonne autonomie et une puissance très adaptée. J'ai testé le boost « 3000 » dans le courant de la jument super efficace. J'ai un câble pour déporter la batterie afin d'obtenir une bonne ergonomie sur le tableau arrière. La batterie sera placée à la place du sac d'écoute, dans une housse appropriée. *Pascal BIGARZH*

Le spirit 2 sur le Love BIGARZH



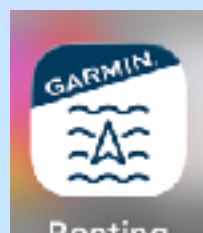
Plein de conseils et d'astuces sur le site

<https://www.assopabouk.fr/groups>



Les trucs et astuces...du Paboukeur

Quelques applications pratiques



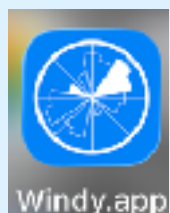
Navionics Boating : Pour [iOS](#) ou pour [Android](#)

Route carte nautique

Boating de Navionics est sans conteste l'application incontournable pour une cartographie claire, compréhensible par tout l'équipage.



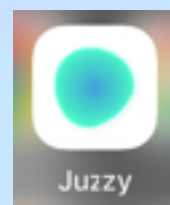
Météo prévision



Windy : Pour [iOS](#) ou pour [Android](#)

Prévision vent

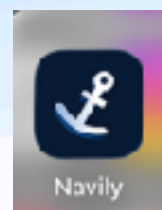
Windy pour des prévisions en streaming. Attention, par défaut, l'application charge des fichiers à mailles très larges (ECMWF). Il faut basculer sur les fichiers Arome HD.



Juzzy : Pour [iOS](#) ou pour [Android](#)

Prévision des courants

Juzzy affiche une carte des courants et des marées en temps réel. Les prévisions se débloquent avec un abonnement.



Navily : Pour [iOS](#) ou pour [Android](#)

Guide côtier mouillages et ports

Navily est un véritable guide de mouillage de mieux en mieux documenté par les utilisateurs.



Passage à l'électrique du PABOUK 700 - EPISODE 2



Après l'étude du passage de MYSTIC III à l'électrique partagée dans le PABOUKEUR N°1 de mars dernier, il est donc temps de faire un premier retour d'expérience.

Rappel sur le projet, pourquoi passer à l'électrique sur le PABOUK 700 ?

- ✓ Facilité et confort d'utilisation par rapport au hors-bord (45 kg) et recentrage des masses
- ✓ Sécurité en cas de démarrage d'urgence et absence d'essence à bord
- ✓ Esthétique préservée du bateau
- ✓ Solution adaptée au programme du bateau

L'équipement installé



**un Pod ePropulsion 6000 W intégré dans le safran.
+ une batterie ePropulsion E 163 de capacité 8345 Wh
+ une batterie générique de capacité 4000 Wh**



rajout d'une batterie générique indépendante (pas de mise en parallèle) de capacité 4000 Wh



L'idée était de tester un modèle générique plus économique capable de répondre à la puissance du moteur de 6000 W (BMS à 200A). Ces batteries équipent désormais les équipements industriels type Fenwick et voiturettes de golf. Cette batterie n'étant pas d'origine ePropulsion, elle ne peut pas se recharger en navigation avec l'hydropulsion. Le suivi de consommation peut se faire sur l'écran de pilotage ePropulsion après calibrage ou via Bluetooth sur son smartphone ou tablette et avec leur propre écran de contrôle.

Après une saison de navigation, quel bilan ?



Sur avril-septembre 2026, MYSTIC III a inscrit **près de 600 miles** sur son livre de bord entre les sorties à la journée, la Virée en Bretagne Sud, la mini Virée, la balade à l'île de Sein et à Douarnenez et une dernière virée sur l'Odet-Sainte Marine-Les Glénan..... **certes 600 miles pour un Ultime, c'est une journée de mer...**
Nous avons eu cet été une météo exceptionnelle mais peu de vent.... conditions idéales pour tester la nouvelle motorisation au quotidien et en convoi !!



Les performances

En sortie de chenal ou de port, la consommation est faible **entre 800 et 1500 W** en fonction des conditions de vent et de marée **pour respecter une vitesse de 3 nds.**

En convoi et sous voile (même si vent faible), la consommation s'établit à **1800-2000 W pour une vitesse de 4 nds.**

Dans une mer hachée avec clapot, il faut parfois pousser à **3000/4000 W** pour assurer et se dégager de la cote; *expérience vécue à la pointe de la presqu'île de Quiberon dans la chaussée de la Teignouse après le passage du EN TOULL BRAS avec la marée à contre et au près.*

Pousser à 6000 W n'est pas utile et ne sert qu'à doubler Antoine dans les Glénan avec son hors-bord de 8 CV et une vitesse atteinte de 7 nds mais attention à la consommation (2 heures d'autonomie au mieux). La vitesse de carène théorique du Pabouk est à 5.5 nds.



L'hydrogénération n'est pas réellement efficace même à 6 nds sous voile pour recharger la batterie. Elle n'est utile que via un convertisseur (48/12 V), pour étaler la consommation du frigo (stratégique en période de canicule !) et éventuellement le pilote s'il est branché dessus (sur MYSTIC III le pilote est branché sur la batterie de servitude rechargée par le panneau solaire de 170 W).

Conclusions

Avec un parc de batteries de 12.000 W, l'autonomie est plus que suffisante pour le programme du bateau.

Si la météo est au rendez-vous et que l'usage du moteur se résume aux manœuvres, il est possible de passer plusieurs jours au mouillage sans voir de ponton.

En cas de convoyage et une volonté de rejoindre l'escale prévue même sans vent, on doit alterner mouillage/ponton.

- pour rejoindre la virée de Port La Forêt à Lorient tout au moteur sous voile pendant 7 heures, 25 % autonomie restante à l'arrivée.
- pour rejoindre Audierne soit environ 40 miles en 8 heures avec une brise de 6 nds, 30% d'autonomie avant de recharger.

Lors des essais nous avons établi un tableau des consommations.

ESSAI MOTEUR SANS VOILE AVEC VITESSE STABILISEE

DATE	courant (*)	consommation	vitesse GPS	vent	force du vent
23-avr	NUL	3000 W	4,5	Rafales à	NORD OUEST
		6000 W	6		IDEM DE FACE
24-avr	FAIBLE	1200 W	4,5	nds	MER PLATE
		3000 W	5		HACHE 1 m
		800 W	3		
25-avr	NUL	800 W	3,8	force 2	MER PLATE
28-avr	FAIBLE	1200 W	3	25 nds	MER PLATE
		2200 W	4		

date 31/05 2026 Groix Port La Forêt ESSAI SOUS VOILE moteur allure convoyage

durée	cap	courant (*)	consommation	niveau batterie début - fin	distance	vent	force du vent	allure
1 heure	NW	faible	1200 W	99%-78%	4,7 miles	W		
1heure	NW	opposé faible	1200 W	78-72%	4 miles	W	8- 10 nds	prés serré mer plate
1heure	NW	opposé faible	2000 W	72-47%	5 miles	W		
30 mn	NW	opposé faible	2000 W	47-34%	2,6 miles	W		

La recharge est simple avec un chargeur à poste dans le coffre arrière du bateau et la prise de quai. Les prises sur le ponton ont toujours fonctionné même quand toutes les bornes étaient sollicitées par les voisins. Le chargeur appelle 5 A. Quand il restait 30% de capacité, la recharge s'effectuait en 3-4 heures.

En résumé,

L'électrification de MYSTIC III est validée et conforme aux attentes pour le programme du bateau.

La consommation relevée permet de recommander pour un usage courant **un parc de batteries génériques de 8000 W (2 batteries de 100 Ah)** montées en parallèle avec un seul chargeur soit 4 à 6 heures d'autonomie à 3-4 nds quand pétrole largement suffisant pour rejoindre un ponton « qui veut voyager loin ménage sa monture »

L'apport de l'hydrogénération est marginal en dehors des longs bords de plusieurs heures sous vent soutenu.

AVANTAGES

- confort de navigation sans pareil notamment le silence en convoyage,
- puissance instantanée,
- sécurité de démarrage et pas d'essence à bord
- absence d'entretien annuel
- facilité d'usage
- flettner pourtant diminué toujours efficace
- Pas de vibration dans le safran et faible trainée de l'hélice qui tourne en permanence

INCONVENIENTS

- passage au ponton pour recharger
- budget plus élevé (environ 10 k€) que le hors-bord (à relativiser dans le budget global du bateau et sur la durée)
- efficacité marginale de l'hydrogénération avec la carène du PABOUK

Pour l'hivernage pas d'entretien à prévoir en dehors d'un bon carénage pour le safran et l'hélice (la Marina Pabouk a été particulièrement productive cette saison !!). Les anodes rajoutées par précaution sur le safran (courant faible dans l'eau renforcé par le branchement au ponton) sont intactes.

Les batteries restent stockées dans le bateau à 60 % de capacité selon la recommandation des fabricants.

Un skipper converti !!