

Posté par Philippe Guyot

### **Sinistre foudre a Panama.**

#### **Les faits :**

Craaac...boum...hue. A Panama, cela craque et flashe. Saison des pluies et des orages électriques, pas un jour ne passe sans que la foudre ne frappe. Le 25 septembre, elle frappe pour la dixième fois a deux pas de notre SM « Baligand » amarré à un ponton du Panama Yacht Club Cristobal (PYCC). Un bruit épouvantable, un pylône situé à terre est touché de plein fouet, un arc électrique jaillit à l'horizontale. Nous sommes sur son chemin, notre mât est le plus haut ... bonjour les dégâts. Ceux-ci ne vont se révéler que lentement, car la foudre est insidieuse et sournoise.

#### **Les dégâts :**

Premières victimes, le transceiver de la **VHF** et les **convertisseurs** 24V/12V Sailor NC 420 réparés par un professeur d'électronique local.

Ensuite les régulateurs de tension de l'alimentation des **feux de mât et de mouillage**, brûlés et remplacés chez Amel.

La **Centrale de navigation B&G** dont le processeur central, le speed sonic (sous la banquette du carré) et le processeur vitesse et direction du vent (à l'intérieur de la hampe de la girouette) ont été remplacés. Fournisseur Myles Witt de Myles Electronics [mylesinc@comcast.net](mailto:mylesinc@comcast.net) en Floride. Pas de fournisseur installé a Panama. Myles fourni aussi par E-Mail schémas couleurs et instructions très utiles pour les opérations de remplacement.

L'écran de contrôle et le course-computer du **pilote automatique** Raymarine Autohelm ST 7000+ n'existent plus et a été remplacé par le 7001+. Fourniture, installation et calibrage par le nouvel agent Raymarine, la firme Protecsa . Robert Souter [rs@protecsa.com.pa](mailto:rs@protecsa.com.pa)

Tel.(507) 227-3533

Le **radar**. Toute l'unité de scanner, radôme compris, ainsi que le SPU processor board de l'écran du modèle M-1832 ont été remplacés par la firme Navstar marine electronic, agent officiel Furuno [navstar@sinfo.net](mailto:navstar@sinfo.net) Tel(507) 228-0399.

Un nouveau régulateur de **panneaux solaires** Flexcharge NC25A-24V a été importé de Miami par la firme Marine Warehouse. Marcos Polito est le canadien français le mieux connu de Panama.

Un nouveau **GPS** Furuno GP-90 a été acquis chez Cactus Nav à Londres (£995 contre € 1.950 + fret en France).

Andrew Smythe [andrew@cactusnav.com](mailto:andrew@cactusnav.com) L'ancienne unité semblait fonctionner, envoyant un signal vers Max Sea, mais en fait sur les quatre sorties trois étaient détruites.

Les ports de communication de l'**ordinateur** Toshiba ne fonctionnaient plus. Un nouveau a été acquis.

Le **modem** SCS-PTC IIE du système Sailmail n'assurait plus la transmission des signaux. Il a été révisé sous garantie par le fabricant en Allemagne. Martin Clas [d11zam@scs-ptc.com](mailto:d11zam@scs-ptc.com)

Andy Anderson [andersonanat@hotmail.com](mailto:andersonanat@hotmail.com) Cell +507 (605) 4257 un mécanicien hors pair a fourni un travail inestimable pour vérifier les batteries, les systèmes 12 et 24 V ainsi qu'aider dans le remontage de certains systèmes électroniques. Les régulateurs Valéo des alternateurs moteurs étaient brûlés et ont été remplacés par de nouveaux commandés chez Amel.

Le **compteur d'heure moteur**, hors fonction, a été remplacé. Nouveau tachymètre commandé chez Volvo en Angleterre par Expert Diesel S.A. Tel (507) 273 – 8860.

Le **chargeur** Dolphin 30A – 24 V se comportait de manière erratique et a cessé de fonctionner après Panama. Il est en réparation chez George Stewart à Puerto Lucia, La Libertad en Equateur [systec@sl.telconet.net](mailto:systec@sl.telconet.net)

La liste s'arrête là...pour le moment. Mais Stéphane Geniteau de Pochon a déjà prévenu que la foudre est susceptible d'avoir affaibli certains composants électroniques qui risquent de lâcher tôt ou tard. Espérons qu'il ne soit pas un oiseau de mauvais augure.

#### **Le lieu du crime :**

Au fil du temps, d'autres victimes se révéleront. Au moins 6 ou 7, certains pansant leurs plaies depuis 4 mois étant dans l'obligation de remplacer outre toute l'électronique, tous leurs systèmes électriques câblage compris. Panama est en fait le deuxième endroit au monde où l'activité électrique des orages est la plus dangereuse après quelle part en Indonésie. Cette ressource naturelle semble être la source principale d'activité pour l'industrie marine locale pendant la morte saison des pluies de juillet à décembre.

Côté Atlantique, seule existe la marina du PYCC à Colon. Prix raisonnables, pas de possibilité de mise au sec sauf pour une petite unité, pontons en dur, environnement peu plaisant et les places s'arrachent en saison .

Possibilité de mouillage gratuit dans une zone réservée les « Flats » d'où la marina est accessible en dinghy.

Côté Pacifique, la marina du Balboa Yacht Club n'offre que des mouillages sur corps morts, ballottés par le trafic incessant du canal. Navette gratuite vers le ponton, services limités. Le Flamenco Yacht Club existe aussi.

Il offre corps morts et pontons mais au prix fort. C'est le seul endroit où mettre le bateau au sec.

Le gros avantage de Balboa est qu'il est situé à côté de Panama City où se trouvent presque tous les corps de métier qui en général se font tirer l'oreille pour se déplacer à Colon (1hr1/2 de trajet).

Vu l'énorme trafic maritime que connaît Panama pratiquement tout est disponible pour fournir un service rapide à la marine marchande. Pour la navigation de plaisance, les services sont plus restreints sauf à payer le prix fort. Attention donc aux arnaques.

**Assurance :**

Contrat prestige Amel souscrit auprès du Continent a l'intermédiaire d'Allain de Lassée. A ce jour excellent service et réponse de la part du courtier [adelassee@assurances-delassee.com](mailto:adelassee@assurances-delassee.com)

Philippe Guyot  
Baligand