Bonsoir,

Vous êtes intéressé par l’achat d’un Amel. Pourquoi pas un Santorin ? Propriétaire d ‘un Santorin sloop jusqu‘en Février dernier, ci-dessous, quelques contributions de ma part sur le site <http://www.forum-voiliers-amel.net/viewforum.php?f=3&sid=20afd1020551e9b35646c023ae8576cf> en réponse à divers interrogations de choix au sein de la gamme.

Bonsoir,

...................................................Pendant la transat que nous avons achevée il y a peu nous avons beaucoup apprécié de pouvoir enrouler partiellement le ballooner en même temps que le génois. Est-ce possible sur un Mango?  
-------------------------------------------------------------------  
Bonjour,  
Choisir entre Super Maramu, Santorin ou Maramu.  
Nous sommes propriétaires d’un Santorin depuis plus de 5 ans. Le bateau est de 1994. Initialement, notre choix s’est fixé sur le Santorin pour des raisons de budget. Les prix des SM n’avaient pas encore décrochés. Sinon…D’ailleurs nous avons failli revenir sur notre choix à un moment donné et nous sommes remontés à bord d’un SM il y a quelque temps, c’est craquant. Cependant après 15 mois de navigation en couple, nous ne regrettons pas notre choix.  
C’est un SM en plus petit, avec toutes les qualités Amel, très satisfaisant en mer. En matière d’entretien au sens large, la maintenance est évidement moins onéreuse et plus facile. Par exemple, on est, ici et là, avec le Santorin à la limite supérieure des fournitures stockées par les ships, (drisses, poulies, manilles). Economie aussi pour les gros postes, voilure, gréement. Notre Santorin est un sloop ce qui est encore positif de ce point de vue. En matière d’économie, même si nous partons pour vivre au mouillage, certaines escales en marina sont quasi inévitables. 6 ou 7 ft ça compte lorsque la facturation est au pied ou par tranche importante, ex : 1 tranche 12 – 15 m dans les îles atlantiques Açores, Madère, Canaries.  
Consommation de GO également inférieure. Carène propre et à la recherche d’autonomie au large par calme plat, 2,5 l à 1900 trs pour +/- 5,3 nds. En moyenne, < 4l / H à 2500 trs.   
Par comparaison, la taille du Santorin favorise l’accès à certains petits ports ou zone de navigation particulière. Avec un SM, pas de Waterways aux USA. …………  
Depuis 15 mois, nous n’avons modifié aucun projet de navigation à cause des caractéristiques du Santorin. Nous avons à plusieurs reprises estimé qu’il n’en aurait pas été de même avec un SM.  
Sur le Santorin, il n’y a pas de couchette en coursive, mais la couchette tribord du carré est parfaitement utilisable si nécessaire. Elle est très confortable en mer. Pour notre part, nous avons supprimé la couchette de nav et élargi la banquette, couchette encore plus confortable.  
Se pose avec le Santorin la question de la production d’électricité. En mer, à partir d’environ 4 nds, l’alternateur d’arbre débite. Au dessus de 5,5 nds, on compense la consommation avec frigo et pilote, mais sans le radar. Au delà de 6 nds plus de souci. Si besoin, un peu de moteur surtout avec un alternateur 150 A et c’est bon. Ce sont les mouillages de plusieurs jours qui sont contraignant. Nous avons finalement fait le choix après 6 mois de navigation d’installer un groupe électrogène. Onan 4 Kw, 2 cylindres, échappement séparé gaz et eau pour la discrétion. Nous ne sommes pas favorables aux échafaudages panneaux + éolienne pour des raisons de tenue si gros mauvais temps, de silence au mouillage et d’esthétique. Le SM a aussi pour lui une cuisine plus pratique que celle du Santorin.   
**Par rapport au Maramu et pondérés par les améliorations reçues au fil des ans par ce dernier, les avantages du Santorin seraient :**

**-enrouleurs électriques GV et génois**

**- à partir de 94 enroulement génois et ballooner simultané possible**

**-propulseur d’étrave, n’empiète pas dans la cabine avant**

**-dessus du cabriolet rabattable et non fixe. Meilleures visibilité et mobilité lors des manœuvres d’accostage (ports, écluses)**

**- poste de barre  moins profond (pratique pour une meilleure vision dans les manœuvres par exemple)**

**-la présence du grand coffre arrière (indispensable en grand voyage)**

**- le coffre de cockpit beaucoup moins profond donc plus pratique**

**-le gréement à double étages de barres de flèche**

**-tangons “Amel“ en 2 parties**Les formes de carène du Santorin doivent lui être favorables. Cependant, je ne peux vous donner de vitesse moyenne sur une distance significative car aucune des traversées entre 5 et 13 jours effectuées en Atlantique Nord depuis plus d’un an n’a été réalisée avec des vents réguliers sans recours au moteur.  
Bon vent  
Philippe / Iléna

------------------------------------------------------------------------  
Bonjour,  
Horaces contre Curiace, querelle des Anciens et des Modernes, bataille d’Hernani dont le Santorin sloop serait le héros ?  
………………………………………………… avait suscité des prises de positions assez tranchées Maramu / Santorin.  
Nous naviguons à bord d’un Santorin sloop depuis 7 ans et demi. Nous venons d’achever un premier voyage de 3 ans qui, en 25 000 M environ, nous a menés de La Rochelle jusqu’en Martinique via le Groenland, la Gambie, Panama et l’Antarctique.  
Du près, nous en avons fait. En particulier lors de notre descente du Pacifique. 1850 M De Panama à Callao (Lima) Pérou, en tirant régulièrement des bords. Puis un long bord de 1350 M de Callao jusqu’au W-NW de l’ile Juan Fernandez, avant de virer S – SE sur Valdivia. Vent très variable de faible à 25 nds.  
Nous en avons également fait lors de notre retour d’Antarctique, en particulier dans le dernier tiers de notre traversée du Drake. 13h dans du vent de 21 à 26 nds réels puis 15h dans du vent de 30-33 nds, mer agitée devenant forte.   
Le sloop compense l’absence d’artimon par un génois porté de 54 à 60 m2 et une grand voile de 23 à 30 m2. Voiles qui de toute façon sont réduites par les enrouleurs électriques ! Nous enroulons le génois sans doute un peu plus tôt qu’un ketch, autour de 18/20 nds apparents. Le profil de la voile n’est pas altéré par ces premiers tours d’enroulement. En jouant de la grande barre d’écoute et du bon contrôle de la voile par le point d’écoute en bout de bôme, nous pouvons porter la grand voile entière jusqu’à 25 nds apparents. La chute concave de la grand voile, à l’image d’une grand-voile suédoise favorise le port de la grand voile par brise soutenue au dépend de sa performance par petit temps. Nous n’avons jamais senti le moindre inconvénient à naviguer à bord d’un sloop. Dans la brise, nous envoyons une trinquette. Le bateau ne nous a jamais paru déséquilibré. L’état de la mer influence aussi la réduction de voilure.  
Quel avantage aurions-nous eu à naviguer dans ces conditions, au près, avec un ketch ? D’ailleurs, combien de ketchs Amel ont les réglages de l’artimon entravés par le rangement sur le roof arrière de l’annexe ?   
Je rejoins D. M sur les chiffres qu’il donne ci-dessus (CF ma 1ère réponse à Valépélo, en Mars) et l’intérêt d’une voile d’avant légère. Et sur sa remarque qu’un Amel n’est pas un bateau de régate. Quel voilier de série de 14m embarque 800l d’eau et 400l de GO ? Et puis comment parler des performances d’un voilier dont certains exemplaires sont utilisés en croisière estivale et d’autres en grande croisière avec la différence d’équipements et de réserves à bord que cela implique ? De même que tirer un bord liston dans l’eau est amusant dans un pertuis et tuant pour l’équipage et le matériel au large.  
Cependant… au près dans le petit temps, un grand génois n’est-il pas plus performant qu’un artimon ? Et c’est une voile de moins à régler.  
Quant à la forme de carène, une carène profonde, n’engendre-t-elle pas plus facilement du roulis lors d’une traversée océanique au portant ?  
L’essentiel étant d’aller sur l’eau.  
Bon vent  
Philippe

-----------------------------------------------------------------------------------

Si finalement, le Santorin rentrait dans vos recherches, intéressez-vous de préférence aux modèles à partir de 1994 pour des raisons d’amélioration technique sur lesquels je pourrais vous apporter des précisions si vous le souhaiter.

En particulier à partir de1994 (1993 ?) le mécanisme de la transmission Amel, très agréable et fiable, ne comporte plus de pièces en aluminium qui ont parfois nécessité le remplacement de la transmission.

L’un des points forts des Amel par rapport à la grande majorité des voiliers de série, sans parler des enrouleurs électriques et des tangons en 2 parties extrêment pratiques, est son poste de barre abrité avec toutes les commandes à porter de main et l’écran du radar (Furuno 1832, excellent) visible depuis le siège de barre. Sur le Santorin, l’ouverture complète du pare brise devant le barreur assure une parfaite ventilation par temps chaud et calme.

Par hasard, nous avons embarqué pour l’Antarctique un couple qui navigue sur un Ovni. B et C ont été très contents de faire cette croisière à bord d’“Iléna“.

En tout cas bonne recherche.

Philippe