

Voile magazine

PALMARES DES PORTS
VOS 100 ESCALES PREFEREES

FETES MARITIMES
NOUS ETIONS A SETE
POUR OUVRIR LA SAISON

SUPER ARLEQUIN

48H POUR RESTAURER
LE MAT D'ORIGINE !



EXCLUSIF

LE TOUR DU MONDE
DE DAMIEN
EN BANDE DESSINEE



6,95 € - N°318 - JUIN 2022

BEL/LUX : 7,60 € - DOM S : 7,90 € - ESP/PORT CONT/IT/GRECE/ANDORRE :
7,90 € POL S : 1170 CFP - CAL S : 1070 CFP - CANADA : 11,40 \$CAD -
TUNISIE : 15 TND - MAROC : 84 MAD - SUISSE : 11,60 CHF - MAURICE : 7,90 €

Editions
Lamvrière

L 19898 - 318 - F: 6,95 € - RD



SUPER ARLEQUIN

Des bricoleurs dans le dur !

C'est comme dans une rencontre amoureuse : passée l'exaltation des premiers moments, il faut se coltiner avec le réel... En l'espèce, plusieurs chantiers qui s'imbriquent et se percutent parfois sur la ligne de crête d'un planning ambitieux.

Texte et photos : F.-X. de Crécy.

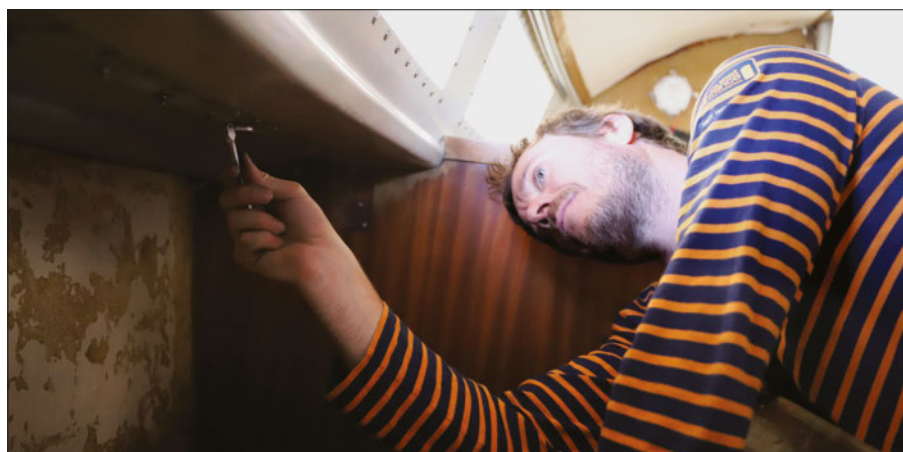
TOUT EST ALLE assez vite finalement, entre le premier coup de fil passé à Philippe Sassy, le dernier propriétaire en date du Super Arlequin, depuis la moquette du Nautic, et l'arrivée du bateau chez Passe-Coque à Saint-Philibert. Deux mois d'intense activité et, à l'arrivée, une certaine euphorie de voir se concrétiser notre projet. Et pourtant soyons clairs, c'est maintenant que tout commence – y compris les soucis. Car se charger d'un bateau, c'est aussi, c'est d'abord ça : résoudre une foule de petits, moyens et gros problèmes les uns après les autres. Et quand on se lance dans le refit d'un bateau âgé de 47 ans... Comment vous dire ? C'est forcément ça, en pire ! N'étant pas nés de la dernière pluie, nous n'avons cependant pas été pris par surprise et avons déjà coché un certain nombre de cases, avec l'aide de nos partenaires et des amis de l'association Passe-Coque. Le transport ? C'était un peu

limite, mais Loïc Repert (Toutatis TransRégate) a relevé le défi avec succès. Les bers complètement rouillés ? Pierre-Jean Jannin et ses compères nous en ont trouvé d'autres. L'état de crasse avancé du pont et de l'intérieur ? Ce match-là s'est joué à l'huile de coude, avec l'aide de Plastimo, Uship et Accastillage Diffusion qui ont fourni des produits d'entretien.

UN GRAND NETTOYAGE PLUTOT GRATIFIANT

Plutôt gratifiant au final ce grand nettoyage, mais aussi révélateur quant à l'état réel du pont. Leçon n°1 : nous n'échapperons pas à une peinture de pont complète. On pouvait s'y attendre. Leçon n°2 : l'état du pied de mât n'est pas très rassurant. Il apparaît enfoncé par endroits et le massif de bois qui s'y trouve

a visiblement pris l'eau. Plus ennuyeux, c'est tout une zone entre l'avant du pied de mât et le panneau de pont qui semble légèrement enfoncée. Il va falloir ouvrir cette semelle de pied de mât stratifiée pour y voir clair. Autre examen en demi-teinte : celui du mât. La corrosion a fait son œuvre au niveau du contact avec l'implanture, mais aussi sur les embases de barres de flèche et surtout sur la bôme, dont les réas côté vît-de-mulet sont complètement soudés par l'électrolyse. Alors que faire ? Restaurer ce vieux profil, en chercher un nouveau ? Réunion de crise autour de l'espar avec le gréeur Xavier Robert d'Atelier Câbles, et Pierre Le Goff de Sparcraft. Le principe du projet étant de renaviguer au plus vite pour cette première saison, la décision est prise de réparer ce qui doit l'être chez Atelier Câbles. Et un mât neuf, bien plus léger grâce à un montage à deux étages de barres de flèche, est envisagé pour l'hiver prochain dans la logique d'une optimisation du bateau qu'on espère aligner au Spi Ouest 2023... A suivre ! En attendant, on va s'attaquer au vénérable profil d'origine, signé Petterson-Briand (voir p. 74). Et à la partie du pont qui le supporte. Un premier coup de découpeuse oscillante, préférable à la meuleuse car plus douce et dispersant moins de poussière de verre, permet d'accéder au fameux massif qui forme la cale de mât. Nous évacuons facilement au ciseau à bois cette simple planche de pin biseautée, pas spécialement pourrie d'ailleurs... Mais alors, d'où venaient les résidus de bois pourri et humide extraits des trous des longues vis qui fixaient l'implanture ? La réponse apparaît quand nous arrivons à la peau du pont, sous la cale. Les vis étaient ancrées dans le fort barrot



▲ Sous le pont, certains écrous sont assez faciles d'accès, d'autres demandent beaucoup plus de souplesse... et de patience. Mais on en est venus à bout !



**“ Pas facile de déshabiller un pont
accastillé depuis 46 ans. ”**



▲ Démonteur les listons en bois était facile. Les rénover sera sans doute plus délicat.

de pont qui forme une sorte d'oméga structurel dans la cloison avant. Ce n'est donc pas très rassurant, il faut absolument en savoir plus. Nous perçons le pont au niveau du barrot, puis creusons le barrot lui-même comme on creuse une carie, jusqu'à arriver à du bois sain. Conclusion : la partie pourrie est assez superficielle. Vu l'échantillonnage – considérable – de la pièce, pas besoin de la remplacer : un simple assainissement suffira.

GROS RENFORT A PREVOIR EN PIED DE MAT

En revanche, on envisage de renforcer le pont sur la partie avant du pied de mât. Elle apparaît en effet craquelée, comme si le mât avait pompé et travaillé en avant de façon anormale. On croyait savoir que le bateau avait beaucoup couru en Méditerranée et qu'il n'avait pas été ménagé... c'est confirmé. Il va falloir renforcer sérieusement la zone avant de s'attaquer au ponçage et à la peinture de pont. Parlons-en, de la peinture de pont. Nos amis de Seaview-Progress nous apportent une aide décisive en fournissant le fameux antidérapant Kiwigrip, merci à eux ! Restent le temps et la main-d'œuvre : le nerf de la guerre ! Autant nos amis de Passe-Coque, Alain et Fabien notamment, vont s'employer à nos côtés pour le pied de mât, autant le ponçage du pont et la peinture posent problème. Nous comptons bien mettre la main à la pâte, évidemment, mais il y a une limite physique à notre implication car il faut toujours livrer votre *Voile Magazine* tous les mois et personne ne le fera pour nous ! La solution viendra peut-être de l'Afpa. L'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes dispose à Auray,

sur l'adorable port de Saint-Goustan, d'un site remarquable dédié à l'entretien et la réparation nautique. Une courte visite suffit à nous convaincre que nous avons tout pour nous entendre, à commencer par une passion commune pour les vieilles coques à bichonner ! Nous topions avec Franck Baltazart côté bois, Yves Le Moal côté peinture et composite. Et c'est ce dernier, avec son équipe de stagiaires, qui va prendre en charge le ponçage et la peinture du pont courant mai... Si nous arrivons à coordonner son intervention avec celle du motoriste qui doit installer le moteur électrique et son parc de batteries lithium, tout en répondant aux multiples petits problèmes – état des vannes et passe-coque, selleries intérieures, boiserie... – et à ceux qui ne manqueront pas de surgir... Alors oui, une mise à l'eau mi-juin et la Rubi's Cup sur notre Super Arlequin, on peut y croire ! En attendant ce grand jour, nous dépensons notre impatience sur le pont qu'il s'agit de mettre à nu. C'est fou ce qu'il y a comme accastillage sur un pont, même celui d'un bateau plutôt simple comme le Super Arlequin. Et quand cet accastillage est fermement vissé là depuis 46 ans, chaque winch, chaque taquet est un combat contre le temps qui passe et la corrosion qui soude ! Notre meilleur ami, dans cette lutte souvent brutale, est le tournevis à frapper. Ce merveilleux instrument qui transforme nos coups de massette en à-coups dévissant viendra à bout des boulons les plus récalcitrants, sans qu'il soit nécessaire d'en venir à des moyens plus radicaux encore – le chalumeau restera sous l'établi. C'est ainsi que quelques contorsions plus tard pour atteindre certains boulons bien cachés sous le cockpit, le pont est nu et prêt à être poncé. Mais ça, ce sera pour la prochaine fois...



Ça y est ! Tout l'accastillage de pont a été déposé, et jusqu'au balcon avant.



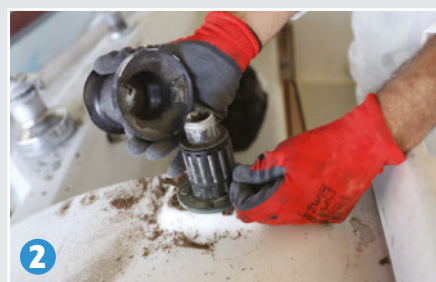
▲ Le tournevis à frapper, meilleur ami du démonteur d'accastillage de pont !



VIEUX WINCH, MODE D'EMPLOI...



▲ Il faut commencer par ôter la poupée du winch, qui est bloquée par une simple bague. Elle est a priori réutilisable, mais on peut aussi en commander des nouvelles (idem pour les ressorts de cliquets).



▲ Elle oppose un peu de résistance, car avec le temps la graisse est devenue une sorte de colle.



▲ Reste le plus difficile : sortir les écrous. On les aura au tournevis à frapper.

L'affaire du pied de mât



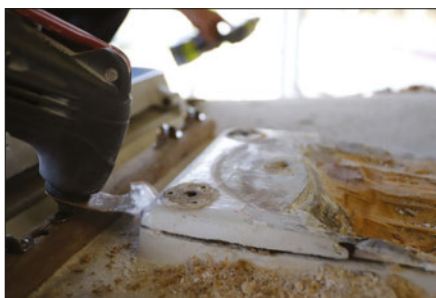
▲ La semelle de pied de mât est fissurée, et toute la zone est légèrement enfoncée.



▲ L'emplanture est assez abîmée, et même cassée dans un coin. Les gougeons étaient soudés, on les a extraits de force et c'est là qu'on a constaté qu'ils étaient dans du bois pourri... Pas bon !



▲ Avant d'araser, on a fait un gabarit pour retrouver l'altitude initiale à partir du rouf.



▲ La scie oscillante est le bon outil pour décalotter proprement la semelle en stratifié de verre.



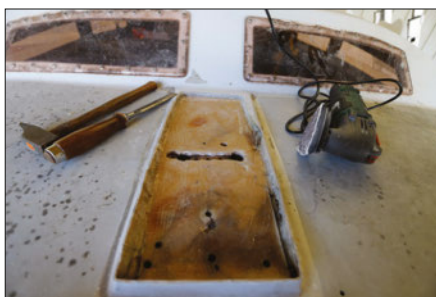
▲ Le massif de bois enserré dans la semelle est débarrassé au ciseau à bois.



▲ Il faut percer gros pour explorer et comprendre d'où vient le bois pourri.



▲ Banco : ce bois est celui du gros omega de la cloison avant où les gougeons étaient ancrés.



▲ Reste à savoir comment nous allons traiter et reconstruire la zone en la soutenant mieux.



▲ Nous avons ouvert la stratification et exploré le bois jusqu'à retrouver le bois sain.