

Voile magazine

PROJET REFIT
ETAT DES LIEUX
ET SURPRISES !



OCEANIS 34.1



UN SUPER COMPROMIS !

ENTRETIEN

**LES MEILLEURS PRODUITS
POUR NETTOYER BIO**

LOUER EN FRANCE
DES ILES DE REVE
PRES DE CHEZ VOUS

- ✓ L'ARCHIPEL DE CHAUSEY EN TRIMARAN
- ✓ VISION D'ARTISTE A PORQUEROLLES
- ✓ NOS PLUS BEAUX MOUILLAGES ET TOUS LES LOUEURS

6,80 € - N°317 - MAI 2022

BEL/LUX : 7,50 € - DOM S : 7,80 € - ESP/PORT CONT/IT/GRECE/ANDORRE :
7,70 € POL S : 1150 CFP - CAL S : 1050 CFP - CANADA : 11,20 \$CAD - TUNISIE
: 14,70 TND MAROC : 82 MAD - SUISSE : 11,40 CHF - MAURICE : 7,90 €

Editions
Larivière

L 19898 - 317 - F: 6,80 € - RD



EPISODE 2

Etat des lieux sans filtre

Nous trépignons d'impatience à l'idée de retrouver notre Super Arlequin posé devant le hangar de l'association Passe-Coque à Saint-Philibert. Pourtant, le travail qui s'annonce n'est ni ragoûtant ni passionnant, mais on le sait : il sera gratifiant !

Texte : Damien Bidaine. Photos : François-Xavier de Crécy et l'auteur.





LA COQUE ET LE PONT

de notre Super Arlequin – abandonné sous les frondaisons d'un arbre pendant une grosse poignée d'années – ont irrémédiablement pris ce camaïeu vert et gris digne du meilleur camouflage champêtre. Mais nous, en bons marins, aimons les ponts immaculés, bien rincés et décapés par les embruns salés. Sur celui-ci, il est trop tard pour un simple rinçage et c'est à la brosse, puis au jet à haute pression aidé par une poignée de produits décapants (voir par ailleurs) qu'il va falloir recourir. Car pour établir le plus justement possible un état des lieux objectif de la structure de ce voilier, il va bien falloir l'enlever cette couche de crasse sur le pont, cette pellicule de graisse dans les fonds. C'est là le véritable objectif de cette deuxième étape au chevet de notre Super Arlequin de 1975, coque n°66.

DES BERS FLAMBANT NEUFS

On le retrouve donc toujours aussi crasseux, mais fièrement dressé sur de nouveaux bers qui étincellent. Ceux – artisanaux – ramenés de Morlaix ont définitivement tiré leur révérence. Fidèles soutiens pendant dix ans, puis lors de notre convoi sur remorque, la corrosion est finalement venue à bout de leur structure. Pour nous qui allons travailler à quelques mètres du sol sur une unité déjà glissante et dépourvue de filière, c'est un soulagement !

Pas de temps à perdre. On s'attaque au sujet comme on part en haute mer : les deux pieds au fond d'une paire de bottes en caoutchouc et vêtus d'une veste et d'une salopette bien étanches. Seule différence notable avec une navigation au large, l'équipier resté dans le carré trime autant que celui qui s'agite sur le pont ! Ça frotte et ça gratte dans tous les angles du plan de pont, dans tous les recoins des aménagements et, comme promis, le résultat ne tarde pas à venir. Les fonds retrouvent leur blancheur, les moisissures des vaigrages s'effacent, seul le pont résiste à l'arsenal de nos produits décapants.

S'il a nettement changé de couleur il conserve, malgré nos efforts, une allure tachetée mais surtout, sa peinture s'écaille çà et là. Le constat est clair : un ponçage s'impose et sans doute aussi une peinture de pont. Encore que... Un ami évoque l'option d'un simple ponçage du gel-coat – très qualitatif pour l'époque – suivi d'un polish efficace pour redonner tout son lustre à ce pont défraîchi. L'idée est séduisante et la question reste ouverte. Ce premier dégrassage nous permet enfin d'observer avec plus d'attention les ancrages des cadènes. Sur ce point, le constat est rassurant : aucun faïencage, aucune fissure, pas d'infiltration. Et pourtant, à l'intérieur, l'eau de lavage (et de pluie) coule à flots ! Evidemment, si nous avons bien constaté la disparition des six chandeliers



▲ C'est le grand nettoyage de la quille au rouf et très vite, le Super Arlequin retrouve de son éclat.

et de cinq de leurs embases, aucun de nous n'avait relevé les trous béants laissés par les fixations déboulonnées. En comptant quatre trous par pied de chandelier, nous voici donc avec vingt bonnes raisons de voir les fonds se remplir à la moindre pluie ! On file donc acheter une douille de Sika pour étancher nos passavants.

Pour le reste, aucune autre entrée d'eau inquiétante n'est identifiée : les plexiglas du rouf sont bien étanches. Si le joint du panneau de la soute avant a disparu tout comme celui du capot fermant le coqueron arrière, on peut considérer ces éléments comme des consommables. Ils seront remplacés. L'intérieur, désormais lavé, rincé et asséché, laisse apparaître des fonds sans aucun défaut structurel. Toutes les varangues sont saines, aucune fissure n'est visible. Les boulons de quille noyés dans le gel-coat sont inaccessibles, mais nous n'observons aucun

indice d'oxydation (jaunissement, coulures). D'une façon générale, nous sommes impressionnés par la qualité du travail effectué par le chantier Quéré de La Rochelle en 1975. Toutes les cloisons des emménagements sont proprement stratifiées. Derrière la moquette collée au bordé ou sous le vaigrage du rouf, le composite est très propre, presque lisse. Une fois les traces de colle enlevées, on imagine parfaitement laisser la coque à nu à la façon de certaines unités modernes. Le bilan intérieur et structurel est très positif. Pour l'électricité, c'est simple : il n'y a pas grand-chose en place hormis quelques vieilles rouillées, un tableau électrique d'un autre âge, un compas de route et une enceinte récente tout comme l'afficheur tridata Raymarine et ses deux sondes dont il faudra vérifier le fonctionnement. Mis à part les vieilles, on rêve de tout réemployer.

(Suite page 98)

ACCASTIMER, L'ADRESSE EN OR

C'est la caverne d'Ali Baba du marin chineur ! On y trouve de tout. Du mât déclassé à l'espar d'origine, mais aussi de la chaîne, des pare-battage, des cordages, des winches... Que des pièces d'occasion mises ici en dépôt-vente, ou achetées en lots par les gérants et vendues à prix cassé. Attention, on trouve aussi du matériel neuf, mais généralement un peu moins cher. La mixité des provenances fait la richesse de l'adresse située à Kervignac, près d'Hennebont, dans le Morbihan. Nous repartons ainsi avec cinq embases de chandeliers flambant neuves (19 €/pièce) et six chandeliers d'occasion (9 €/pièce) mis en dépôt-vente par un propriétaire qui a envoyé son voilier à la déconstruction. Forts de nos trouvailles, on se met des œillères pour vite sortir de cette salle aux trésors sans céder à la tentation d'un achat déraisonnable...



**“ La mousse dissout,
la brosse élimine... ”**



Un mât au pied d'argile, une coque nickel...



Christophe, de Technique Grément passe le profil en D d'origine au crible. S'il n'est pas flambé, la corrosion est partout !



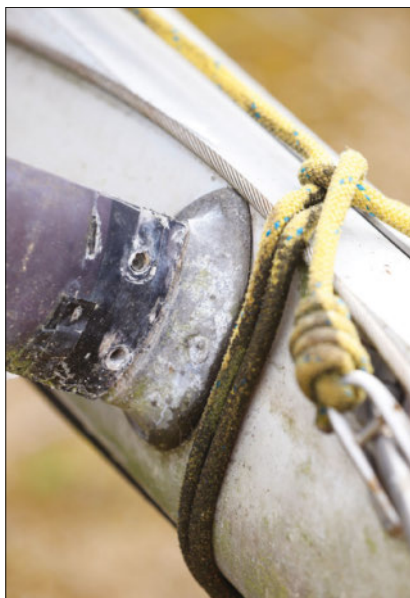
▲ Les embouts de barres de flèche seront durs à récupérer... On cherche des solutions !



▲ Tout est cuit : feu de mouillage, montage électrique (un domino !) et aérien.



▲ La base du profil, bouffé par la corrosion, menace de s'ouvrir aux coins (A).



▲ Les emplantures des barres de flèche : corrodées et avec du jeu. Un vrai souci.



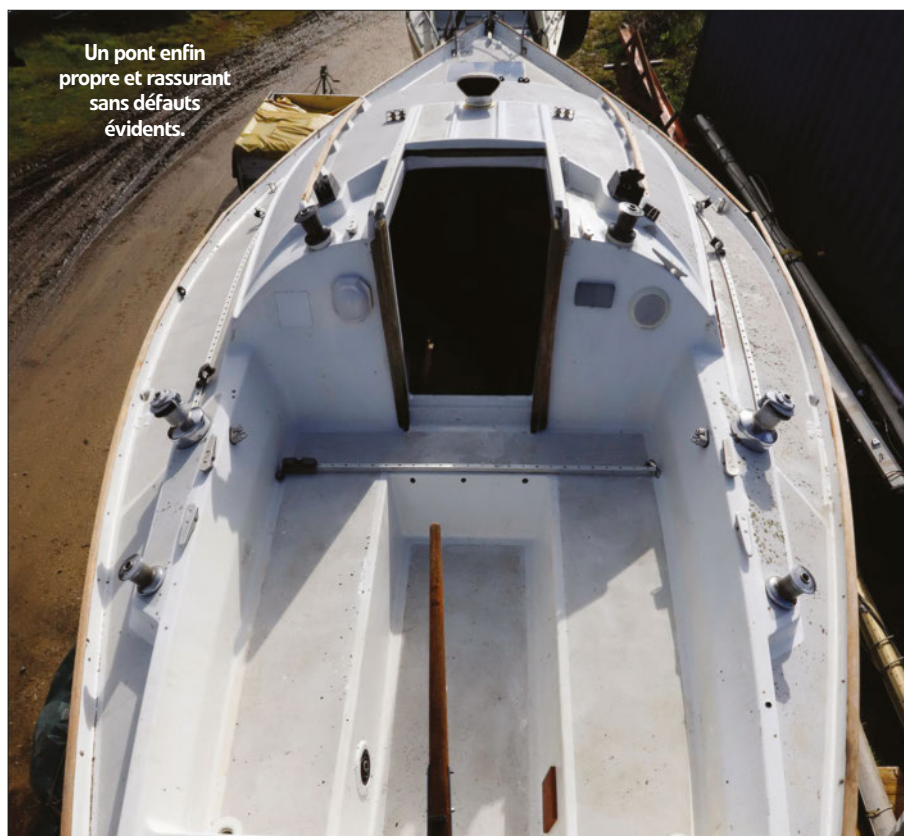
▲ Les réas en aluminium de la tête de mât sont si usés qu'ils en sont devenus coupants !



▲ Le diagnostic est sans appel : l'étai détoronné en tête de mât est à changer.



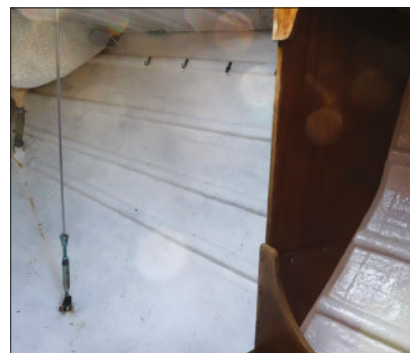
▲ Les réas en bout de bôme sont soudés par la corrosion. Il faut changer l'embout... ou la bôme.



Un pont enfin propre et rassurant sans défauts évidents.



▲ La disparition des embases des chandeliers a ouvert la voie aux infiltrations d'eau.



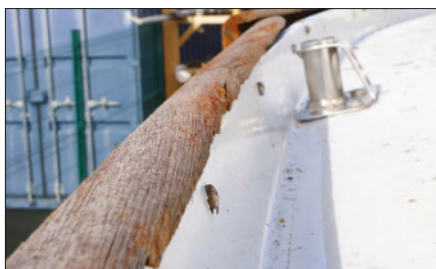
▲ Les varangues, tout comme les renforts longitudinaux, sont saines.



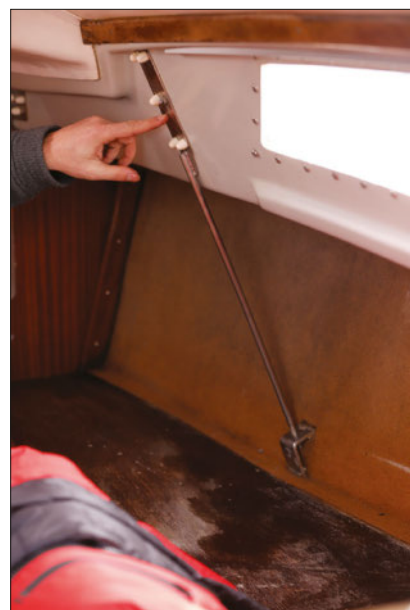
▲ La soudure de la fixation de l'étai sur la pièce d'étrave est à vérifier.



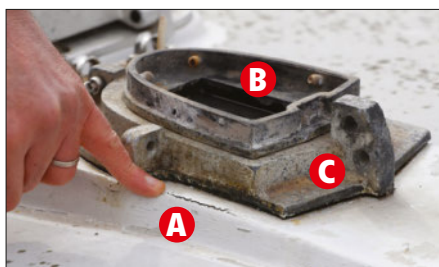
▲ Les bloqueurs du piano devraient être réutilisables, mais une révision s'impose.



▲ Les listons sont attachés sur toutes les faces. Pas certain qu'ils soient récupérables...



▲ Aucune trace d'infiltration au niveau des tirants de cadène. C'est propre !



Le pied (d'argile) du mât ! La semelle est fissurée et enfoncée (A) tandis que l'embase du mât (B) s'est soudée à l'emplanture (C). En cause, les infiltrations d'eau dans le massif en bois de la semelle caché sous le gel-coat (D). A droite en rouge, la partie cassée et manquante de l'emplanture.



Maintenant que l'on y voit un peu plus clair dans le carré et dans les aménagements, il s'agit de s'intéresser au moteur de ce Super Arlequin. Non pas thermique puisque nous l'avons extrait de sa cale et donné, mais vélique. Nous voici donc au chevet du mât déposé sur ses tréteaux en attente de son auscultation et d'un diagnostic par Christophe, technicien-expert chez Technique Gréement. Il s'agit du mât d'origine : un robuste profil en D de 10 mètres de la marque Peterson. Du costaud. Du très, très lourd, que l'on peine à porter à trois ! Il suffit pour s'en convaincre d'observer la pièce d'ancrage du tangon qui enserre le mât sur trois de ses faces. Un mât robuste et pourtant... Il a le pied en chou-fleur, les barres de flèche flageolantes, l'étau ébouriffé et de multiples traces de corrosion ! Ce n'est pas glorieux, mais ce n'est pas fichu.

IL FAUT AMPUTER LE MAT

L'oxydation du pied de mât peut vite être résolue par une légère amputation : 1 à 2 cm, pas plus. L'étau est à changer et il faudra regarder de près le bon fonctionnement de l'enrouleur qui est sans doute la cause du détournage du câble en tête de mât. Reste à enquêter sur les multiples indices de corrosion (poudre blanche) que l'on observe à la périphérie des accessoires rivetés au profil et à s'occuper sérieusement des barres de flèche. C'est le sujet qui fâche ! Les embouts sont morts, soudés par la corrosion, et il y a du jeu entre l'embase de fixation et le profil du mât. L'aluminium est-il bouffé en dessous ? Il faudra démonter, observer et aviser. Le second sujet qui fâche est sur le pont : l'embase du pied de mât est soudée à l'implanture qui est elle-même cassée et s'est enfoncée dans la semelle du pont ! Ça paraît dramatique, mais une fois l'embase et l'implanture déposées par la manière forte (au marteau et au burin), nous avons mieux compris le souci. L'implanture posée sur la semelle du pied de mât est fixée avec trois grosses vis dans un massif en bois



“ Rien ne résiste à Monsieur Propre ! ”

recouvert d'une stratification. Avec le temps, ce massif s'est gorgé d'eau via les vis et a fini par pourrir, entraînant un léger affaissement de la semelle sur bâbord. Dès lors, l'implanture posée sur une semelle désormais concave s'est brisée. Quant au pied de mât, soudé à l'implanture par la corrosion, un passage sur l'établi a vite débloqué la situation ! Bilan de l'opération : nous devons planifier l'ouverture de la semelle, le remplacement du massif en bois et une nouvelle stratification de la semelle. Y'a plus qu'à ! Un mât, c'est bien. Mais avec des voiles, c'est mieux. La suite logique de notre tour du propriétaire nous entraîne donc chez Technique Voile. Nous débarquons sur le plancher de la voilerie de Frédéric Duthil avec nos quatre spis, dont

un big boy, deux grands-voiles et trois génois. Fred va passer au crible notre garde-robe avec un regard expert, parfois étonné par des montages à l'ancienne. L'optimiste retiendra que « ça navigue ». Le pessimiste que la majorité des spis sont « bons pour faire des T-shirts » ! Nous sommes optimistes et ravis d'apprendre que des deux grands-voiles, l'une n'a pratiquement pas navigué. La seconde date sans doute de 1975 (voilerie Tasker*) et intègre une sorte de cunningham sur les premiers mètres du guindant. Le Dacron est jauni, mais elle fera une très bonne voile de convoyage... Un système qui éveille notre curiosité et dont nous espérons bien vous faire un jour la démonstration en mer ! Des trois génois, nous avons deux voiles légères

ÇA BROSSÉ DUR !

L'ÉTAT CATASTROPHIQUE du pont et des fonds de notre Super Arlequin était un prétexte parfait pour tester une petite sélection de produits nettoyants. Pour le pont, nous avons retenu deux nettoyants universels à diluer – l'Original Boat de Plastimo et le n°9 de Nauticlean – tous deux appliqués avec une brosse de pont souple. Pour les fonds gras et aussi les vaigrages piqués et les boiserries poussiéreuses, nous avons utilisé trois sprays : le n°4 de Nauticlean, le Stop Moisi de Matt Chem et le Vinaigre Ménager de Briochin. Une gamme de produits agressifs qu'il faut manipuler avec des gants et – lorsque l'on travaille en intérieur – avec un masque, sauf à créer un bon courant d'air frais ! Pour un entretien quotidien, il existe aussi des produits plus écolos, sujets d'un grand comparatif dans ce numéro (voir par ailleurs).



▲ Des produits efficaces commercialisés par Uship et Accastillage Diffusion.



▲ Le carré et la table à cartes sont propres ! Mais il faudra vernir ou peindre toutes les boiseries.



▲ Ce spi coloré hors d'âge est cuit mais intègre. Il pourra être hissé haut, rien que pour la photo !

en laminé dessinées pour une autre unité avant d'être retaillées pour le Super Arlequin dont l'une commence à se délaminer. Pour Fred, « ça navigue sans problème dans le petit temps. En revanche, il ne faut pas engager de frais dessus ». Nous avons aussi un génois à grand recouvrement. Il n'est pas très propre, mais là encore : « ça fera parfaitement l'affaire en convoyage ». Sa bande anti-UV est morte mais les coutures tiennent le coup. Enfin pour les spis, inutile de les déplier si ce n'est pour mettre de la couleur sur le plancher ! C'est à l'oreille que Fred fait son diagnostic : si ça chante, c'est OK, sinon c'est HS. « Envoyez-les, ça peut tenir le coup ! » Promis Fred, on les enverra, ne serait-ce que pour porter conjointement spi et big boy et fêter ainsi

le retour sur l'eau de notre star des années 70 ! C'est avec cette ambition colorée que se clôture cette deuxième étape de notre chantier de rénovation. Bilan du séjour : pour espérer naviguer au mois de juin, il va falloir refaire la semelle du mât, sécuriser ses barres de flèche, poncer le pont, réviser l'accastillage, reposer des filières et changer deux joints sur le pont. Pour prendre le vent, on peut compter sur nos voiles actuelles, mais pour la pétote il faudra bien le motoriser, sauf à s'offrir une belle et grande godille... Après tout, pourquoi pas ! ■

**Rolly Tasker (1926-2012) était un skipper australien reconnu. La voilerie de La Rochelle à son nom avait été développée par Bertrand Chéret et Philippe Briand.*



▲ Frédéric Duthil en grande discussion avec François-Xavier devant notre GV de 1975.

SUR LE PONT

A BABORD

l'Original Boat et à tribord le Nauticlean. Dilué à 20 % dans un seau d'eau, il forme une mousse active qui s'amplifie sous l'action du balai-brosse.



On l'applique sur un pont humide, on frotte (beaucoup !) et le laisse agir avant de frotter à nouveau puis de rincer. Tout y passe : gel-coat, inox, teck. Le résultat fut plus satisfaisant avec l'Original Boat, même si aucun des deux produits n'est parvenu à enlever les moisissures noires bien incrustées sur l'ancien antidérapant. Des traces que même le jet à haute pression n'a pas réussi à effacer !

A L'INTERIEUR

L'APPLICATION

en spray permet une bonne répartition du produit dans les recoins. Nous avons frotté à la brosse sur les surfaces inégales (dans la pointe avant, sous le cockpit) et à l'éponge sur les vaigrages,



dans les fonds. Mais dans le cadre de l'entretien courant, un chiffon microfibre suffit et dispense de rinçage. Ici, nous avons opté pour le rinçage au tuyau d'arrosage ! Le podium : Nauticlean, Matt Chem puis le Vinaigre Blanc (Briochin). Un peu moins efficace, le vinaigre blanc attaque fort les bronches et les yeux. Les deux autres produits aussi et cela peut être violent, mais c'est moins instantané...