

## L'enrouleur, acte II

tomtom, le 10 février 2012 à 01:08

Vous vous en souvenez peut-être, notre enrouleur de génois n'en était pas à ses premiers déboires. Il nous avait déjà donné du fil à retordre lors du [convoyage de Dunkerque à Lorient](#), ce qui avait abouti à un [remplacement pur et simple du tambour](#) contenant les roulements, complètement immobilisés à cause d'un mauvais montage. Comme nous l'avions alors observé, le choix technologique de gros roulements ouverts (c'est à dire non isolés de l'environnement extérieur) à billes en Torlon conception Plastimo n'était pas vraiment à mettre en cause, plusieurs marques renommées – Harken et Schaeffer pour ne pas les nommer – l'utilisent avec succès. Nous partions donc confiants pour notre voyage avec un tambour d'enrouleur flambant neuf et un génois qui pouvait s'enrouler « au petit doigt ».

Nous faisons très attention à bien rincer tout le bazar à l'eau douce à chaque escale afin que les cristaux de sel ne s'installent pas dans les roulements, et tout fonctionnait très bien jusqu'à ce qu'on trouve le génois de plus en plus difficile à rentrer, peu après notre arrivée au pays des Kiwis, sans qu'il ait été sollicité outre-mesure. Soit, c'était peut-être un peu sale, un peu grippé, qui sait, un bon démontage ne peut de toutes façons pas faire de mal.

Et voici ce qu'on a trouvé :



Oh la jolie fissure !

Le gros cercle gris clair avec la fissure, c'est une bague de roulement en aluminium. Cassée. A peu près comme la dernière fois. Avec un peu de persévérance, j'ai fini par réussir à séparer la bague du tambour.



Et hop, un deuxième tambour d'enrouleur mis en pièces détachées ! Ca m'a rappelé des souvenirs !

Deux ans après son montage et 15 000 milles plus tard, avec un rinçage systématique à l'eau douce après les traversées et utilisation fréquente (donc un grippage pour cause d'immobilité est exclu), la bague de roulement inférieure est oxydée, foutue : l'oxydation est intervenue à l'intérieur de la bague, et l'aluminium transformé en alumine a gonflé pour écarter la bague du moyeu et finir par faire exploser la bague et bloquer l'ensemble. Cette fois il n'y a plus à chipoter, on ne va pas s'embêter à trouver un nouveau tambour à l'autre bout du monde surtout que le profil supérieur est abîmé aussi. Direction poubelle et on casse le petit cochon rose (on avait emporté un stock de petits cochons, heureusement, c'est une vraie boucherie à force...) pour se payer un nouvel enrouleur.

Quelques jours plus tard, après avoir épluché de fond en comble les documentations techniques de tous les fabricants d'enrouleur du marché pour connaître tous les modèles sur le bout des doigts, on s'est décidés pour un « ancien » modèle qui est encore fabriqué dans la gamme Profurl « hauturière », un NC42.

Rapidement, pour ceux que ça peut intéresser, les raisons de ce choix :

- rapport qualité\*réputation/prix : Profurl équipe les tourdumondistes depuis des dizaines d'années, sans trop de problème. Certes, ça ne vaut pas un Furlex ou un Schaeffer, mais pour ces marques haut-de-gamme c'est deux fois plus cher. Les éléments sont de plus généreusement dimensionnés (ça c'est une leçon de notre voyage : TOUJOURS acheter le plus mastoc possible).
- la reprise de l'étai sur l'étrave est indépendante de l'enrouleur. Cela signifie que si l'enrouleur casse, l'étai ne bouge pas, mais aussi qu'on peut facilement démonter le tambour de l'enrouleur et raccrocher l'étai exactement comme il était avant.
- on peut monter un ridoir sur l'étai, le ridoir est en partie caché dans le tambour : on peut donc régler très facilement la longueur et la tension de l'étai et ça facilite le démontage/remontage de l'étai en cas de démontage du tambour. Ça nous est suffisamment arrivé (2 fois en tout) pour que cet avantage ne soit pas négligé.
- les roulements sont en acier, dans un compartiment étanche rempli de graisse. Pas de roulements ouverts avec billes en Torlon qui se déforment ou s'érodent comme sur le Plastimo, pas de bague de roulement qui va s'oxyder et casser. L'acier ça ne bougera pas. L'inconvénient est que si de l'eau arrive à rentrer l'acier rouille, mais voir le point suivant.
- les roulements sont de dimensions standard, et peuvent être trouvés à peu près n'importe où dans le monde.
- il y a un embout supérieur « anti-enroulement » de la drisse autour de l'étai et « anti-emmêlement » d'éventuelles futures drisses de spi.
- et surtout, surtout, particularité de ces « anciens » modèles : tout est démontable sans outillage spécial ni presse, juste avec un étau et un bout de tuyau. On peut changer ses roulements sans retourner tout le bazar à Profurl depuis un coin perdu.

Voilà pour la technique. Du côté de la concrétisation, c'est une autre histoire : il faut commander aux USA (seul endroit où la gamme « ancienne » est toujours fabriquée), s'entendre dire que en fait on vous a fait un devis pour expédition demain mais on n'a pas le produit en stock – début décembre – et que l'expédition pourra se faire au mieux début janvier, râler parce qu'ici c'est l'été et qu'on aurait bien aimé naviguer à Noël (bon finalement il a pas fait beau donc on n'a pas trop de regrets), demander des nouvelles pour qu'on nous dise que finalement ça ne sera pas avant le 25 janvier, pousser une bonne gueulante, se faire proposer le modèle au-dessus pour le même prix, vérifier que ça passera toujours sur Schnaps, accepter quand même, et ... constater que les douanes mettent une semaine et demi pour s'apercevoir que le scan du document qu'on leur a envoyé n'est pas d'assez bonne qualité pour eux. Toute une histoire pour quelques cartons en forme de bazooka .

Bref, enfin, 2 mois après la commande, on a enfin pu monter un enrouleur tout beau tout neuf (et qui tourne) sur Schnaps. Il y a bien eu un petit moment de stress au moment de hisser la voile (est-ce qu'on n'aurait pas fait une erreur dans les calculs ??), mais tout s'est super bien passé, au cm près !

On a aussi profité de l'occasion pour remplacer l'étai par un tout neuf avec embouts Swageless, commandé chez notre fournisseur préféré : **SeaRig** à Auckland qui nous avait dépannés efficacement quand on avait changé le gréement à Mangareva. Rick, le manager, a en plus profité de l'occasion pour nous faire visiter son entreprise, c'était très intéressant.



Oui, c'est gros. Et c'est solide aussi, y a qu'à voir l'armature en inox autour du tambour et l'épaisseur des lattes. On distingue aussi le ridoir entre les lattes, et la nouvelle protection anti-ragage bas du génois, qui en a profité pour faire un petit séjour de rafraichissement en voilerie.

Et du coup, histoire d'économiser des frais de port, on en a profité pour commander chez le même fournisseur américain un deuxième enrouleur, de la même famille mais plus petit, pour notre future trinquette ou foc de brise, car le numéro 1 sur étai largable, c'est bien mais ça demande de la manutention sur la plage avant et en général ça mouille et ça bouge fort quand il faut faire ça ... Mais comme on n'a pas encore bien décidé à quels endroits on accrocherait tout ça sur le mât et sur le bateau, ça attendra un peu pour le montage.

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2012/02/10/enrouleur-acte-ii/>

**0 commentaire(s) :**