

Refit n°2 et plans sur la comète

Tomtom et Clairette, le 14 juillet 2013 à 11:50

Comme nous l'avions promis dans un article précédent, après avoir évoqué les **choses à faire ou à moins faire** pour la préparation d'une croisière au long cours, voici maintenant la liste des choses que nous aimerions faire sur Schnaps avant de repartir pour de nouvelles aventures, d'ici quelques années. Vers où, nous direz-vous ? Ça fera peut-être l'objet d'un article, un jour, peut-être, mais en attendant on ne dit rien parce que de toutes façons les plans ça change tous les 4 matins.

Réparations

Commençons par les choses qui fâchent, c'est à dire les éléments existants, qu'on veut garder tels quels mais qui nécessitent des réparations substantielles :

- d'abord, les bas-haubans ont tendance à soulever le pont, la faute à une conception un peu foireuse au niveau des renforts sous les cadènes, à nos 15 000 milles de navigation assez denses et au fait que le remplacement des haubans de diamètre 7 par du 8 a diminué de 30% l'élasticité de ces derniers, ce qui a donné un peu plus de boulot aux cadènes et au pont. Comme désormais la souplesse du pont se transmet au gréement, ce n'est pas terrible. Pour l'avant c'est en cours de réparation car on aimerait bien naviguer un peu encore avant le gros refit, mais l'arrière va pouvoir attendre un peu car c'est un peu mieux conçu.

- ensuite, et on se doutait bien quand on a acheté le bateau que ça serait nécessaire un jour, il va falloir 'déshabiller' le pont pour refaire l'âme du sandwich, qui est en balsa et qui a, par endroits, pris l'eau et pourri. Quelques endroits ont déjà été identifiés et réparés mais par acquit de conscience, tant qu'on y sera autant tout enlever et refaire proprement ... avec de la mousse à la place du bois.

- on s'est aperçu que le bas d'une varangue était lui aussi imbibé d'eau (douce, voir la rubrique plomberie / réservoirs). Pas de danger imminent vu qu'on a tout séché et nettoyé et vu l'épaisseur de la coque à cet endroit, mais ça aussi, il faudra le faire avant de repartir, histoire d'avoir la conscience tranquille. La coque est tellement épaisse de toutes façons que la rumeur dit que les varangues ne sont pas vraiment nécessaires sur ce bateau !

Gréement

- parce qu'on n'aime pas aller installer l'étai largable quand ça commence à secouer, ou aller lui prendre un ris devant quand ça secoue encore plus, pour qu'on n'ait jamais la flemme de réduire quand le vent forcé un peu, et aussi pour faciliter la navigation au portant avec voiles en ciseaux, on veut installer un enrouleur de solent (solent ou n°1 ou autre voile d'avant plus petite que le gros génois, à voir) derrière le gros enrouleur du génois. On pourra ainsi quasiment tout faire du cockpit sans avoir à aller faire le zouave sur la plage avant. On l'a déjà acheté, "y'a plus qu'à" l'installer ...

- parce qu'on en a marre de se traîner quand le vent tombe en dessous de 10 noeuds au portant : un gennaker ou spinnaker asymétrique, avec éventuellement un bout-dehors amovible
- parce qu'on aimerait ne plus entendre les câbles électriques qui font clac clac dans le mât avec le roulis au mouillage, calage de ces derniers dans le mât, et tant qu'à faire passage de toutes les drisses dans le mât
- éventuellement ajout d'un rail de tangon et du tangon qui va avec, pour faciliter les empannages. Mais bon, pas sûr qu'on en ait besoin.

Pont

- on rêve d'une capote rigide, une fois que **la notre** aura terminé sa vie. D'une part ce sera plus ... rigide (ben oui, logique), mais en plus ça permettra de mettre des panneaux solaires dessus (voir rubrique énergie), d'installer un système de récupération d'eau de pluie intégré, d'installer des mains courantes sur les côtés, et même d'ajouter un petit pare-brise 'saute-vent' afin de pouvoir être mieux protégé à la barre et de pouvoir voir devant même avec le taud de pluie installé. Et en plus on pourra vraiment voir à travers les hublots de la capote, qui seront du coup en plexi.



Vue d'artiste d'un projet de capote rigide

- une porte de descente façon panneau à 45° basculant et coulissant, plutôt que notre porte en 2 parties qui est fastidieuse à ouvrir / refermer avec le panneau qu'il faut ranger quelque part quand la descente est ouverte. C'est surtout embêtant en mer quand ça mouille et qu'il faut sortir rapidement, et d'une manière générale fastidieux à chaque fois qu'on entre et sort du bateau.

- des bastingages (barrières) avec main courante en tube d'inox tout autour du pont. Deux avantages : d'une c'est rigide et on peut s'y tenir pendant les déplacements et de deux ça

dézinguera moins les écoutes de génois quand elles frotteront dessus. Et puis des filets pour les enfants mais ça on devrait pas trop tarder à les installer (merci Callipyge !)

- des mains courantes sur le pont à l'avant (enfin on verra, peut-être que les bastingages rigides suffiront) pour couvrir les 3 derniers mètres de plage avant, qui manquent de prises pour s'accrocher

- des balcons de mât pour être bien appuyés quand on manœuvre en pied de mât pour prendre un ris ou hisse une voile

- des hublots plus épais. Étant donnée leur taille, on aimerait bien être sûrs qu'ils résisteront sans problème à l'impact d'une grosse vague (vu que pour le prochain voyage, on ne se réduira probablement pas à naviguer pépère dans les alizés au portant)

- une annexe rigide faite sur mesure pour pouvoir la stocker retournée sur le cockpit en traversée. Rigide pour que ça avance bien à la rame et aussi pour pouvoir l'équiper convenablement d'une petite voile !

- des bossoirs pour suspendre la dite annexe à l'arrière la nuit ou pour une courte étape entre deux mouillages

- un circuit de drosses de **régulateur d'allure** passant dans la jupe au lieu de sur la plate-forme, ça évitera d'avoir des bouts partout en travers de la jupe (pas pratique du tout pour découper le poisson ...)

Energie et électricité

- quelques panneaux solaires en plus. En ce moment, le notre - un vieux modèle - produit au mieux à peine plus de 4 ampères (50 W), ce qui est bien mais vraiment pas suffisant quand on est au mouillage sans vent ou au portant. Enfin on verra, parce que ça coûte cher ces choses là, mais on pourra en mettre des souples sur la capote rigide.

- un support d'**hydrogénérateur** mastoc avec des silentbloks pour que le vrombissement ne s'entende pas dans tout le bateau comme si on avait mis le moteur, ou alors monté sur une transmission de vieux moteur hors-bord pour que seule l'hélice soit immergée

- un plus gros parc de batteries pour espacer les charges et donc augmenter la probabilité de recharger via panneaux solaires, hydrogénérateur ou éolienne plutôt que de démarrer le moteur. On pense à des batteries de voiturettes de golf. La grande question étant : mais où va-t-on les mettre ??

- un gros alternateur supplémentaire qui charge vite les grosses batteries et évite de faire tourner le moteur pendant 3h, et permette aussi de séparer complètement le circuit de démarrage du circuit domestique. Plutôt ça qu'un groupe électrogène qui tombe en panne ...

- un convertisseur 12V > 220V un peu plus pêchu que l'onduleur d'ordinateur que l'on a

actuellement

- un ordinateur de bord plus rapide et plus puissant avec un plus gros disque dur (le notre est un Pentium III avec 5Go d'espace disque ! Mais on ne lui en veut pas car il ne consomme que 0.5A et est 100% étanche à l'air marin) pour pouvoir écouter de la musique / travailler / communiquer plus facilement qu'actuellement (en gros faire tourner un peu plus de choses qu'**OpenCPN**)
- éventuellement un radar mais c'est pas la priorité, tout comme un moyen de connexion à Internet par satellite

Intérieur et confort

- réaménagement du carré avec couchettes de mer sur les côtés (pour les enfants) et coffres accessibles sans avoir à soulever les matelas. On en profiterait pour éclaircir l'intérieur (blanc + bois clair plutôt que bois foncé) et ... changer les rideaux des hublots :).
- une grosse **loupotte à LEDs** en plus dans le carré
- une vraie salle de bains où on peut prendre sa douche sans humidifier le bateau pendant une semaine
- une isolation digne de ce nom. On va perdre un peu de volume intérieur, mais si on veut aller dans des coins un peu frais ça ne sera pas du luxe ... cela inclut du double-vitrage, enfin plutôt double-plexi (permanent ou amovible, on verra) sur les hublots
- un repensage de l'aération, avec probablement des prises d'air sur le pont, car quand il pleut ou mouille on ne peut quasiment pas aérer
- un établi ou emplacement réservé au bricolage avec une perceuse à colonne, un tour à commande numérique, une fraiseuse 5 axes, un poste à souder ... non je rigole ! Mais un coin bricolage avec un gros étau à poste, oui !
- éventuellement une amélioration **du chauffage central** (pour chauffer quand le moteur tourne ou avec notre petit chauffage au gasoil indépendant) avec tuyauterie chauffante sous le plancher du carré, mais bon c'est beau de rêver et puis c'est un peu compliqué. On considère la possibilité d'installer un poêle aussi, mais ça prend pas mal de place, à voir ...
- éventuellement aussi un petit déshumidificateur (qui n'est rien d'autre qu'un circuit frigorifique + un ventilateur) 12 V pour les régions humides, froides (aération pas évidente) et ventées (pour avoir assez d'énergie parce que ça consomme pas mal). Mais bon c'est encombrant et c'est un truc de plus qui peut tomber en panne sans que ça serve vraiment souvent, donc c'est priorité 12 au moins.

Plomberie

- un gros réservoir à eaux noires avec possibilité de le vider dans un petit réservoir amovible pour les longs séjours en marina non équipées de pompes mobiles (ça c'est en cours d'étude avec réalisation prochaine)

- toujours côté toilettes, déplacement de la prise d'eau de mer plus près du centre du bateau, afin que les toilettes restent utilisables même quand ça gîte fort, car en général quand ça gîte fort c'est pas trop le moment d'aller faire le zouave sur la jupe à l'arrière ou de se balader avec un seau rempli de substances douteuses dans le bateau. Et en plus à l'heure actuelle la prise d'eau de mer pour la chasse d'eau est 50 cm en arrière de l'évacuation, ce qui n'est pas très malin vu que quand le bateau avance enfin bon bref.

- des réservoirs d'eau potable intégrés à la coque. Parce que les réservoirs en PVC collé ça paraît sympa au début mais ça finit inéluctablement par fuir (et du coup faire stagner de l'eau dans la cale, difficile à pomper, et donc abîmer les pièces en bois à proximité), et les joints en silicone attrapent les petites algues qui donnent un goût désagréable à l'eau, et on voudrait optimiser l'espace pour augmenter notre capacité d'emport (passage de 400 à 600 ou 800 litres suivant la configuration retenue). En effet, on ne veut pas s'encombrer d'un désalinisateur - un truc en plus qui peut tomber en panne - et on risque d'être un peu plus que 2 pour les prochains voyages.

- déplacement de la tuyauterie de chauffage et du chauffe-eau plus près du moteur (au-dessus en fait), parce que sous les tropiques il fait trop chaud dans la cabine arrière où passent les durites qui chauffent le chauffe-eau, et pour libérer de la place dans les coffres arrière

Sous la flottaison

- sablage complet de la coque, c'est à dire mise à nu de la fibre de verre. Vu qu'on va démonter le pont et immobiliser le bateau à terre sous un abri pour un moment, autant en profiter pour décaper la coque et lui faire subir une inspection complète pour refaire ensuite revêtement époxy et peinture.

- une nouvelle dérive. Celle qu'on a commence à être bien rouillée, ce ne sera pas du luxe de la changer

- révision du safran et de ses paliers, aux dernières nouvelles il y avait un peu de jeu

- changement de l'emplacement du speedo. En ce moment il est juste à côté de la quille, dans un coffre difficile à pomper (quand on nettoie les la roue à aubes en le retirant de son passe-coque, il y a de l'eau qui rentre, qu'il faut donc évacuer). Non seulement l'écoulement au voisinage de la quille perturbe fortement la mesure, mais en plus on ne le nettoie jamais car c'est compliqué à pomper. Alors que s'il donnait directement dans la salle de bains et donc dans la douche où il y a déjà une pompe, il serait devant la quille et permettrait une mesure bien plus fiable. Certes il va falloir faire un trou et en reboucher un autre, mais bon au point où on en sera ... On verra aussi pour un speedo à ultrasons si on a assez de sous.

Mécanique et moteur

- une nouvelle hélice, avec un nouvel arbre, tube d'étambot, joint tournant et accouplement souple (non ce n'est pas cochon). Pour l'hélice on rêve d'une Kiwi-prop, hélice à pas variable et pales composites fabriquée en NZ. Non seulement elle se met en drapeau lorsqu'on est sous voiles, minimisant la traînée, mais en plus elle n'est faite que d'inox et de composite et ne nécessite donc aucune anode sacrificielle pour empêcher la corrosion galvanique d'une hélice en bronze sur son arbre en inox. On veut aussi un joint tournant à la place de notre presse-étoupe (qui, intrinsèquement, fuit et remplit goutte à goutte la cale moteur lorsqu'on est au moteur), et du coup on en profiterait pour tout remplacer d'un coup.

- un **réservoir de gasoil en charge** qui permettra d'augmenter la capacité de gasoil mais aussi et surtout d'éviter de désamorcer le circuit d'alimentation lorsque, à la gîte, le tuyau d'aspiration ne trempe plus dans le gasoil (ça nous arrive lorsqu'il ne reste plus qu'un tiers du réservoir, ce qui fait quand même presque 60 litres, donc 30h de moteur !).

- et bien sûr, vu que le moteur sera déposé, révision complète de ce dernier, même s'il est peu exigeant ...

Voilà, on a de quoi occuper quelques mois de bricolage avec ça (et dépenser quelques sous ...) ! Mais ce coup-ci, on n'est pas fous, on arrêtera de travailler avant de s'y coller, et on saura que tout prend **3 fois le temps prévu** ...

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2013/07/14/refit-n2-et-plans-sur-la-comete/>

0 commentaire(s) :