

La capote – 2/4 : Conception

Clairette, le 10 septembre 2010 à 19:30

Avertissement : ceci est un article long et technique qui raconte comment j'ai fait la capote de Schnaps. Je n'en voudrai pas à ceux qui se baladent sur le blog dans le but de voir de jolies photos et voyager avec nous s'ils passent outre la lecture de cette prose "modes et travaux" ! :)

Ce fut une étape assez longue pour nous, que Tomtom a faite mûrir pendant nos soirées d'hiver pluvieux... Vous vous souvenez peut-être qu'il a **modélisé entièrement** le bateau pour lui dessiner un **joli portique** ? Et bien la modélisation a également servi à dessiner la capote.



Vue du cockpit, par l'arrière. On distingue bien la descente du carré (la plus haute), un petit peu moins bien celle de la cabine arrière (un étage plus bas). Les cylindres translucides représentent l'encombrement des manivelles de winch quand on les fait tourner sur le winch. On voit assez bien le rail d'écoute, qui ne va pas nous simplifier la tâche...



Et une autre vue, plus vers l'avant. Cette fois on voit très bien les deux descentes ! On voit même les hublots qui donnent dans la cabine arrière et leur encombrement (toujours en translucide).

Une des spécificités de Schnaps, c'est qu'il a deux descentes. La première descente va du cockpit à la table à cartes, la deuxième part du pont vers la cuisine et le carré. C'est très pratique quand on est nombreux, c'est très pratique pour l'aération au mouillage... Mais c'est beaucoup moins pratique pour dessiner une capote.

Certains propriétaires de GibSea 38 ont fait une capote qui recouvre les deux descentes. C'est énorme, ça induit un fardage trop important à notre goût, donc on a essayé de ne recouvrir qu'une seule descente, celle qui donne sur le cockpit (oui, parce que le but d'une capote, c'est quand même de protéger les navigateurs dans le cockpit des embruns et autres vagues scélérates).

En nav, en général, personne ne passe par la descente pont-cuisine (la bôme est juste au-dessus). En revanche, on avait découvert lors du convoyage qu'elle était très pratique pour passer les plâtrées de pâtes préparées par le cuisinier, on a donc fait une partie "ouvrable" dans la partie que j'appellerai le pare-brise.

Par ailleurs, il a fallu décider si nous faisons entrer nos winches de génois dans la capote ou pas. Soit on les laissait à l'extérieur, et ça faisait une toute petite capote, protégeant certes la descente, mais pas terrible au niveau protection du cockpit contre les embruns et autres vagues. Soit on les prenait à l'intérieur, ce qui a des conséquences sur la taille (il faut prévoir l'encombrement de la manivelle de winch, chez nous ça s'est traduit par des arceaux montant presque à la verticale alors que souvent l'arceau de capote est assez arrondi). On a choisi cette solution là.

Bon allez, je vous mets des images dessinées par Tomtom, avec la capote.



La capote est en tissu clair sur cette image, mais c'est parce qu'on pensait à ce moment-là la faire claire, pour réduire l'échauffement dessous, sous les tropiques. Finalement on l'a faite de la même couleur que le lazy-bag, dark navy, c'est beaucoup moins salissant et ça protège apparemment tout aussi bien de la chaleur !



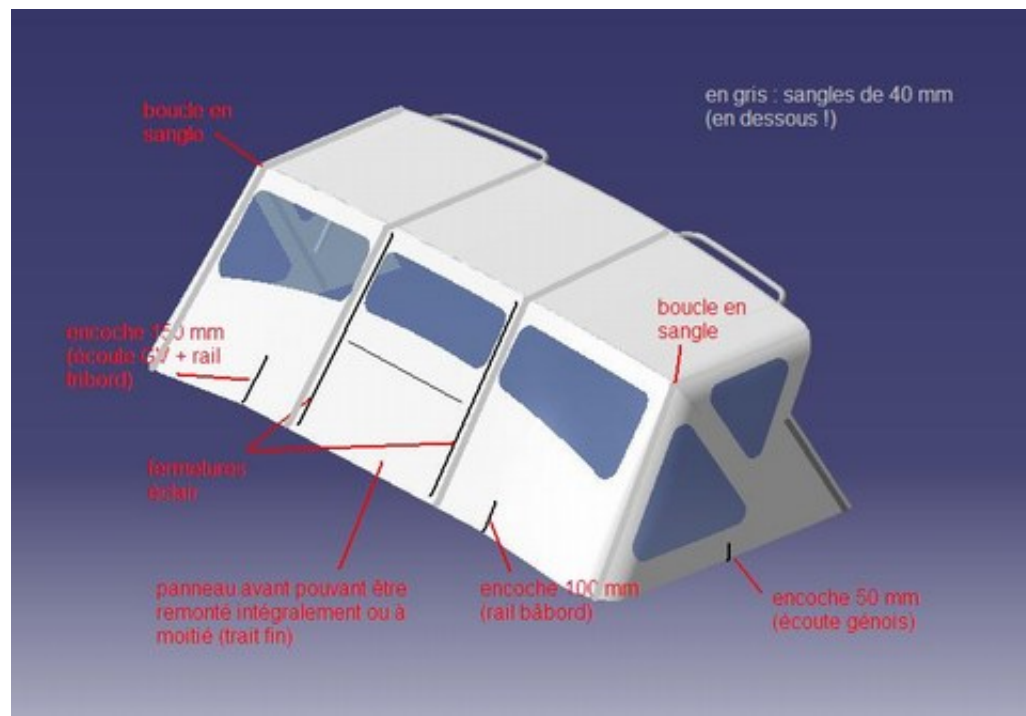
Vue de l'avant, ses trois parties vitrées et la partie du milieu ouvrable

Restait à régler le sort du chariot de GV et de l'écoute de GV. Le chariot est placé pile entre la descente avant et la capote. Deux petits trous dans la capote, et le tour est joué, on peut le régler bien au sec. En ce qui concerne l'écoute, on a dû installer une poulie, qui renvoie les deux brins d'écoutes à l'intérieur du cockpit, et on a décalé le taquet coinçant à l'intérieur de la capote. Encore quelques trous dans la capote, mais dans la partie basse, et ça évite surtout d'avoir une grande fente horizontale pour faire passer l'écoute (pas top pour tendre uniformément la capote ni pour l'étanchéité ni pour l'usure du tissu par frottement de l'écoute).

Un autre truc pas mal (testé et approuvé très rapidement) : deux grandes mains courantes sur l'arceau arrière. On les utilise tout le temps en nav, ça évite de mettre nos sales pattes sur le tissu (c'est pas tant de le salir qu'on craint, c'est de l'user par le frottement répété), on peut y faire sécher des serviettes au mouillage, et si **le portique est trop chargé en saucissons** je suis sûre qu'on peut envisager d'en pendre quelques-uns dessus.

Dernière chose : les sangles. On a, dès ce stade, prévu des sangles un peu partout dans tous les sens. Les capotes faites par des pro n'ont pas besoin de tant de systèmes de tension, mais

nous on n'est pas des pros et on a voulu se donner la possibilité de tendre le tissu dans tous les sens afin d'éviter des parties molles, pas tendues. Et en plus, c'est super solide, on peut tirer dessus sans problème, pour installer un taud de pluie par exemple (mais ça ce sera dans un prochain article !).



Voici ce que ça donne, à la fin de la conception. Envoyez ça à une voilerie, ils vous feront des devis à ... pfiou, beaucoup d'euros.

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2010/09/10/la-capote-24-conception/>

1 commentaire(s) :

Mamodile - 13 septembre 2010 @ 23:12

Et la suite au prochain épisode ! Je ne savais pas que "Modes et Travaux" était aussi au point pour l'habillage marin, j'en étais resté, accessoirement, aux vêtements de poupée et gilets pour Kikis... c'est toujours bon de lire vos efforts contés avec autant de précision et de les savoir récompensés car bien conçus, réalisés, montés.... Bisous !