

Des hublots !

Clairette, le 25 février 2021 à 11:20

Mais... Personne n'a participé au dernier petit jeu, pardi ! Pourtant c'est pas trop compliqué (enfin je ne pense pas). Deuxième chance :



Cékoicerond ?

Un autre dimanche sur la route, on a retrouvé un Schnaps déshabillé de ses masquages pour la peinture et arborant plein de nouveaux hublots.



Des nouveaux hublots en plexi de 8mm partout !

Ça commence à prendre forme.

Côté coque, les parties submergées ont été préparées pour l'antifouling (encore du ponçage), y compris le dessous de la quille qui est un peu plus plan qu'avant, lui a eu besoin d'un meulage plus que d'un ponçage.

Les gars du chantier ont également retiré la dérive. Ils l'ont descendue un peu, ont coupé ce qui sortait de la quille, on descendu un autre morceau, rebelote pour le coupage, et paf le dernier morceau est sorti.



La dérive. On la savait rouillée... et on confirme : elle est très très rouillée.

L'idée de la sortir en la coupant, c'était de pouvoir prendre ses mesures pour en refaire faire une autre. Pas tout de suite, et Schnaps peut naviguer sans dérive (bon pas sans mât ni grément donc il ne va pas naviguer tout de suite) mais au moins on a les dimensions de la

bête pour en faire découper une nouvelle.



Boulette et Bouzouk

ont été réquisitionnés pour les mesures de la dérive

On a refait les mesures après coup pour être sûrs, et aussi parce que c'est pas évident de mesurer un truc dont les arêtes sont soit recouvertes d'une couche de 10mm de rouille, soit cassées ou mangées par ladite rouille. On a fait un peu d'archéologie avec les traces d'antifouling sur la dérive, elle a changé de forme au cours de ses 41 ans de vie !

On a eu une bonne surprise : comme on est passé de vis M6 – qui traversaient le pont – à des 14g dont la tête avait théoriquement un diamètre plus important on pensait qu'il faudrait adapter les trous du rail de fargue en les fraisant pour que les nouvelles vis s'insèrent parfaitement – avec une fraise spéciale que Tomtom avait achetée pour ça. Le rail de fargue c'est la petite barrière sur les bords du pont, qui permet aux pieds de s'appuyer pour ne pas glisser du pont jusque dans l'eau (en anglais ça s'appelle un toe rail, les anglais se rattrapent avec les orteils). Le rail de fargue fait toute la longueur du pont, de chaque côté, ce qui nous fait deux bonnes centaines de vis – et donc de trous. Or il se trouve que la tête des vis que Tomtom a commandées est légèrement plus petite que ce que la vis-étalon utilisée pour les mesures et rentre pile poil dans les trous sans les fraisier ! Et hop une belle économie de travail. D'habitude on a plutôt les problèmes inverses (il faut fraisier 200 trous alors qu'on n'avait pas prévu de le faire) donc on est bien contents que pour une fois ça s'inverse.

La journée bien remplie a été occupée par la préparation du capot du salon, sur lequel on va monter un système d'ouverture et de verrouillage. Avant c'était le capot de la descente du carré, maintenant il n'y a plus de descente mais toujours un capot, pratique pour l'aération et pour entrer / sortir des choses volumineuses dans Schnaps. Comme c'est un truc un peu lourd, c'est pas évident de trouver un système d'ouverture assez mastoc pour tenir la bête en position ouverte.



Tomtom a poncé pour préparer l'intérieur du capot, puis collé deux lattes qui serviront à tenir le système d'ouverture et de verrouillage, entre lesquelles on mettra de l'isolation.

Notre nouvelle meuleuse a aussi été mise à contribution avec la découpe de deux tubes en inox pour la fabrication sur-mesure d'un coude d'échappement, l'ancien ayant corrodé son tube interne. Un coude d'échappement sur un bateau permet de mélanger l'eau de mer ayant servi au refroidissement aux gaz d'échappement afin de refroidir ceux-ci et de les accompagner jusqu'à la sortie à une température raisonnable. La fabrication d'un nouveau coude nous permet de modifier l'orientation de la sortie vers le nouveau waterlock logé sous le plancher et éviter d'avoir recours à un tube à 90°, mais aussi d'injecter l'eau de mer par le dessus ce qui évite de faire stagner de l'eau chaude salée (miam!) dans le coude lui-même, et devrait donc retarder significativement la corrosion.

Pendant ce temps-là, j'ai remonté sur la porte de la descente rénovée le petit hublot (cette fois avec du silicone, pas du sika) et le petit verrou en haut. Le genre de petit boulot pas trop compliqué qui peut être interrompu pour gérer une Binouille qui a besoin d'attention, qui a faim, qui a rempli sa couche pour la troisième fois...



La porte de la descente remontée

J'ai poncé l'hélice pour pouvoir lui appliquer son antifouling spécial la prochaine fois.



Pas super facile de poncer une surface courbe, mais c'était un luxe de poncer l'hélice démontée plutôt que montée sur le bateau, les bras en l'air, avec beaucoup plus d'endroits difficiles d'accès !

Le coupe-orins a aussi eu droit à sa préparation, et même à un ré-aiguillage minimal.



Ce petit machin a pour rôle de couper les ficelles et cordages qui auraient le mauvais goût de s'approcher de l'hélice avant qu'ils ne bloquent l'hélice et déclenchent de la casse sur le moteur.

C'est l'heure du petit jeu... Tout le monde peut jouer à celui-là, il n'est pas particulièrement technique. Le vendredi, je ne travaille pas, les loulous sont à l'école ou à la crèche de 9h à 15h donc j'ai un peu de temps pour avancer des choses pour Schnaps à distance. À vous de deviner ce que je fais !



Une photo indice. Pour gagner il faut être assez précis sur ce que je fais, à vos commentaires !

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2021/02/25/des-hublots/>

0 commentaire(s) :