

# Le temps des carénages (par JJB)

Mars annonce la fin d'une longue période de léthargie et avril le renouveau lumineux de la nature. Les œuvres vives de nos esquifs en hibernation se réveillent sous nos yeux ébahis qui constatent la prolifération irrésistible d'une nature marine féconde. La barbe pend à l'étrave, la ligne de flottaison est grasse d'une mousse douteuse et l'ancienne blancheur immaculée de la jupe est semblable à un sous-vêtement beaucoup trop porté! Il va falloir caréner!

Les abords rébarbatifs de cette opération cachent en fait de grandes satisfactions. Telle celle de découvrir des dessous qu'on a pas vu depuis longtemps, d'apprécier leur état, et de mesurer tout le soin qu'il faudra leur porter pour leur rendre la finesse de leur aspect originel.

Vous aurez compris que la première qualité du propriétaire vigilant, est dans son sens de l'observation. L'inspection des rondeurs de la carène en disent long sur la vie de ses derniers mois. Densité des salissures, directement liée à la qualité du travail de l'année passée, ou à l'efficacité de la peinture antifouling utilisée; rayures révélatrices des aléas de la navigation ou des maladroites des manœuvres; jeu dans les éléments mécaniques résultant de l'âge, non pas du capitaine, mais de l'unité....

Ce sont ces observations préalables, attentives, méticuleuses, pertinentes qui vont dicter le programme de travail du carénage car, en effet, le carénage est bien plus qu'un simple nettoyage et "barbouillage" du ventre de votre bateau, même si son but premier est bien de rendre à sa carène son apparence propre et lisse, permettant une bien meilleure glisse, de meilleures performances et une économie certaine de carburant pour les bateaux à moteur.

Bon, commençons par le début. Avant de quitter la place d'amarrage il faut déjà penser à **rentrer la roue à aube du loch** qui risque de pâtir du contact rugueux et viril de la sangle du travel lift; **positionner des pare-battages** judicieusement, en ayant conscience que lors de l'entrée dans la cale de levage, ce sont plutôt les "coins" arrière et le liston de la coque qui trinquent en cas de fausse manœuvre; **être deux, voire trois** à bord n'est pas un luxe, chacun des aides, très attentif, ayant en main **un pare-battage volant**; maintenant il va falloir entrer dans la fosse, en marche arrière pour les 35 pieds et plus. L'entrée dans cette cage étroite est souvent un moment de stress surtout s'il règne un vent traversier. Dans ce cas il ne faut pas hésiter **à prendre de la distance en face de la cale** afin d'avoir le temps d'aligner et de caler la route du bateau sur l'axe de la fosse; ne craignez pas d'acquérir une **vitesse suffisante** pour résister à la pression d'un vent de travers et le subir moins. Même si votre vitesse vous semble un peu rapide n'ayez pas crainte de fracasser le béton du fond de la cale, Bernard saura vous arrêter avec la sangle arrière et vous savez bien que lorsque vous battrez avant, votre bateau stoppera sur peu de distance; entraînez-vous au besoin auparavant pour bien connaître les réactions de votre bateau dans ce type de manœuvre.

Une fois l'équipage débarqué, et avant que le bateau ne soit consciencieusement calé sur son ber par le professionnel, prévoyez le nécessaire pour nettoyer l'endroit où vont reposer les patins du ber; il ne restera plus qu'à y étendre la peinture antifouling lors du levage juste avant la remise à flot.

Le bateau est calé, vous avez maintenant le temps de procéder au travail. Même si on y est habitué, le spectacle de son bateau perché sur des échasses, offre un angle de vue étonnant et cependant utile.

Vérifier **les passes coque**, leur état et leur étanchéité, **les vannes** et leur manœuvre, contrôler la **ligne d'arbre**, son jeu, son alignement, l'état de la **bague hydrolube**, **le presse étoupe** (si vous avez un presse étoupe à lèvres profitez qu'il soit vide d'eau, une fois le bateau levé, pour lui mettre 1 à 2 cm<sup>3</sup> de graisse silicone), **l'état de la quille** et de ses boulons, **le joint de quille**, l'état général de **l'hélice** qui, une fois nettoyée, ne doit pas avoir une teinte rouge cuivre.

Bien sûr vous avez prévu le matériel nécessaire:

Anodes,

Antifouling,

Perceuse munie d'un fouet mélangeur,

Diluant,

Bac à peinture,

Rouleaux et pinceaux,

Ruban adhésif,

Matériel de protection (combinaison, lunettes, gants) rappelons-nous

que nous allons appliquer un biocide sur la coque,

Bandes de protection pour remise à l'eau,

Masque anti poussières,

Raclettes,

Eponges douces et dures,

Papier abrasif,

Chiffons,

White spirit,

Nettoyeur haute pression,

## **Alors maintenant au travail !**

Le nettoyeur haute pression est efficace, attention à sa puissance et prenez soin de garder le jet à distance de la coque. Les raclettes servent à peaufiner le travail. Peut-être est-ce le moment de nettoyer les œuvres mortes?

Protéger la ligne de flottaison en veillant à la positionner le plus exactement possible sur l'ancienne cette précaution évitera bien des dégradés gracieux à un endroit assez visible.

Masquer les parties à épargner comme les sondes par exemple.

Remplacer les anodes sans les peindre et sans peindre leur surface de contact avec le bateau.

On peut passer l'antifouling. Celui-ci doit être bien homogène et fluide sans excès. Si vous devez le diluer évitez le "white" ou l'acétone qui altèrent ses propriétés bactéricides, préférez le diluant spécifié par le fabricant. Pour les quantités référez-vous aux indications de couverture précisées sur le pot de votre produit. Si vous avez du mal avec l'appréciation de la surface de la carène de votre unité voici ci-dessous un calcul assez réaliste:

### **Voilier avec quille profonde (voile + bulbe)**

Longueur de flottaison x (maître bau+tirant d'eau) x 0,5

### **Voilier II (quille longue / de bouchain)**

Longueur de flottaison x (maître bau+tirant d'eau) x 0,75

### **Bateau à Moteur**

Longueur de flottaison x (maître bau+tirant d'eau) x 0,85

Bien sûr deux couches c'est mieux! Mais compte tenu du prix de la peinture une couche plus une couche supplémentaire sur les parties les plus exposées (ligne de flottaison sur 40 à 50 cm, étrave, pelle de safran, voile de quille) sont souvent suffisantes.

Et le type de peinture?

Pour la couleur c'est une affaire de goût personnel, de sens de l'originalité ou du stock déjà existant dans votre réserve ! Cependant, évitez, comme à l'apéro chez les copains, les mélanges hasardeux dont les désastres des résultats sont imprévisibles.

Matrice dure, érodable, semi érodable ou auto polissant, anti adhérent.

**La matrice dure** est une peinture qui ne se dissout pas dans l'eau. Elle libère régulièrement des biocides qui empêchent les proliférations végétales et organiques. Cet effet s'atténue dans le temps pour devenir nul; il ne reste donc à terme, que la peinture sur laquelle il faudra réappliquer le produit de l'année suivante. Vous comprendrez qu'après plusieurs années les couches se superposant, s'écaillent en produisant une surface de carène digne des joues d'un adolescent touché par cette maladie chronique du follicule pilo-sébacé qui leur est propre. Il faudra donc se résoudre à tout gratter!

**L'érodable ou auto polissant** s'use progressivement au cours des navigations. les organismes accrochés à la carène se détachent donc en même temps. Cette peinture contient aussi des biocides. Elle est peu adaptée aux bateaux qui naviguent peu, elle tient assez peu de temps sur les carènes qui naviguent beaucoup ou qui sont à des postes d'amarrage soumis à des courants.

**Le semi érodable** est un compromis entre ces deux exemples.

**L'anti adhérent** est une peinture qui s'applique en fine couche; elle est souvent à base de téflon. Elle est incomparable en termes de glisse. Elle présente l'inconvénient de ne supporter en surépaisseur aucune autre peinture qu'elle même. Si vous voulez changer de type d'antifouling l'année suivante, vous êtes donc condamné à l'enlever entièrement.

Il existe également des peintures antifouling spécifiques pour les hélices, les embases de moteur; je n'en dirais rien ici car leur longévité notamment sur les hélices est plus que douteuse.

Si ce n'est déjà fait retirez les bandes de papier collant sans trop tarder car certains rubans ont tendance à sécher vite en abandonnant une partie de leur colle sur votre gelcoat!

Maintenant que vous avez terminé le travail, une fois la peinture sèche, l'heure de la remise à flot approche. Avez-vous gardé un peu de peinture pour "faire les patins"?

Le travel lift arrive, montrez lui que vous avez l'intention de positionner des bandes de protection avant le levage et faites vous aider pour leur positionnement.

Le bateau repose sur les sangles, l'emplacement des patins est sec, la machine s'ébranle, le tout tangué et oscille, comme pour une procession votre équipage et vous-même suivez religieusement le convoi vers l'élément de prédilection de votre cher esquif; il est là pendu au dessus du vide, vous embarquez; l'opérateur manœuvre et avec de menues secousses tout le monde descend jusqu'à ce que l'ensemble flotte. Pas de précipitation, les sangles ne vous lâcheront pas tant que vous n'aurez pas accompli les quelques opérations nécessaires à une fin aboutie de votre travail. Vérifiez que les pare battages sont bien encore à leurs emplacements, descendez vers le moteur pour "regonfler" le presse étoupe à lèvres qui aura perdu son eau lors du levage (sauf si vous avez un presse étoupe à tresse)\*\*\*, connectez les batteries, remontez et interrogez le pilote du travel lift qui vous dira si vous pouvez démarrer le moteur. Récupérez les protections de coques. Une fois que "ça tourne", attendez le signal de l'opérateur pour battre doucement avant, sinon vous allez lui embarquer ses sangles... Marche avant "petite", l'hélice propre, la carène parfaitement lisse, à peine de tours, le bateau "glisse comme un pet sur une toile cirée" en s'extrayant de la cage!

\*\*\*



Presse étoupe à lèvres



Presse étoupe à tresse

## Check list

---

### Préparer

Deux équipiers,

Rentrer le loch,

Positionner les pare battages,

Un pare battage volant par équipier,

Attendre le signal du travel lift pour entrer dans la fosse,

Une fois dans la fosse et saisi sur les sangles, couper les batteries,

Anodes,

Antifouling,

Perceuse munie d'un fouet mélangeur,

Diluant,

Bac à peinture,

Rouleaux et pinceaux,

Ruban adhésif,

Matériel de protection (combinaison, lunettes, gants) rappelons-nous que nous allons appliquer un biocide sur la coque,

Bandes de protection pour remise à l'eau,

Masque anti poussières,

Raclettes,

Eponges douces et dures,

Papier abrasif,

Chiffons,

White spirit,

Nettoyeur haute pression,

## **Vérifier**

Les passes coque,

Les vannes,

La bague hydrolube,

Les boulons de quille,

Le joint de quille,

Les anodes,

La ligne d'arbre,

L'hélice,

## **Remettre à flot**

Positionner les protections de coque

Faire les patins,

Vérifier le positionnement des pare battages,

Une fois le bateau à flot, regonfler le presse étoupe,

Connecter les batteries,

Lancer le moteur quand vous êtes sûr que la coque est dans l'eau,

Récupérer les protections de coques,

Coordonner la sortie de la fosse avec la manœuvre du travel lift.