

UNE NOUVELLE VIE POUR *DIAPHANI*

L'art délicat du désaccastillage

Ce Sillage 11.30 en aluminium avait besoin d'un sérieux refit. Nous avons commencé par le désaccastiller, ce qui nécessite un peu d'outillage et pas mal d'expérience. Celle du chantier naval du Grand Val s'est avérée précieuse...

Texte et photos : Paul Gury.

DEPUIS QUELQUES années déjà, l'apparence du bateau laissait à désirer avec ses innombrables cratères, boursouffures, cloques et autres imperfections de peinture. Son Trade Master, antidérapant à la mode au début des années quatre-vingt, commençait également à se décoller en de nombreux endroits et avait perdu sa couleur éclatante du début. L'accastillage, lui aussi d'origine, était largement démodé et parfois mal adapté. Quand on a eu l'habitude de naviguer des années sur un bateau en bon état, il est terrible de le voir s'abîmer avec le temps et il est notable qu'une accélération de la dégradation survient à partir d'un certain point de non-retour, surtout dans le cas d'une peinture de pont sur support alu. Enfin, prendre l'habitude de naviguer sur un voilier moins bien entretenu pousse inconsciemment à y faire moins attention... Il était donc doublement indispensable de lui faire subir une cure de jeunesse salvatrice!

UNE MISE A NU INDISPENSABLE

Pour éviter l'apparition de cloques et de corrosion galvanique sur le pont en aluminium, le futur support à peindre se doit d'être entièrement mis à nu. Mais aussi parfaitement préparé, c'est-à-dire qu'il faut impérativement traiter les zones corrodées présentes sous l'ancien accastillage. Comme sur toute construction en métal, l'électrolyse potentielle à venir conditionne l'ensemble des opérations de rénovation et *Diaphani* n'échappe pas à cette règle exigeante. Le pont et la carène étant conducteurs, il suffit que du courant circule pour qu'il se concentre aux endroits où le revêtement a sauté là où une couche de peinture a été posée sur un substrat mal préparé. Contrairement à un voilier en

polyester ou en bois, il est donc impératif de retirer intégralement l'accastillage de pont (winches, poulies sur support, poulies de renvoi plat pont, taquets, bloqueurs, rails de génois et de GV, guindeau...) mais aussi tous les hublots, capots et autres boîtes à daurade qui agrémentent le bateau. Sans oublier la partie « balcons et chandeliers » car les pieds de support de ces derniers doivent également être sablés puis repeints. En effet, ces zones sont particulièrement sensibles à la corrosion du fait de leur grande exposition aux embruns. Enfin, cette préparation s'applique aussi à la menuiserie située sur le pont (lattes des bancs du cockpit, cadres en bois des capots, mains courantes...) qui ne pourrait, en plus, supporter la terrible épreuve du sablage. Décidés à faire le maximum par nous-mêmes pour limiter la dépense, nous nous lançons en famille dans l'aventure laborieuse du désaccastillage d'un voilier trentenaire. A noter que nous sommes bien épaulés par Gaétan, l'un des quatre techniciens du chantier, qui maîtrise parfaitement l'art de la vieille vis oxydée et du tournevis à frapper... Nous ne savons par où commencer tellement la liste des éléments à démonter semble infinie. Avec le temps, les pièces d'accastillage semblent avoir fusionné avec le pont du bateau... Pour preuve, les vis résistent toutes à un premier coup de tournevis classique malgré une abondante utilisation de dégrissant (WD40). Le coupable, c'est l'oxydation qui s'est créée entre visserie en inox et pont en aluminium... Il existe plusieurs solutions plus ou moins pratiques dans ce cas de figure mais l'essentiel est d'avoir les bons outils, de maîtriser plusieurs techniques de démontage et de disposer d'une bonne dose de patience. En premier lieu, le tournevis à frapper avec tout un arsenal d'embouts adaptés et de rechange est de loin notre meilleur allié. Son corps massif, dont l'intérieur est composé



« Les éléments vissés dans le pont depuis trente-cinq ans nécessitent un bon coup de marteau mais aussi beaucoup de savoir-faire. »



▲ Sorti de la Rance par le tracteur du chantier, *Diaphani* a rejoint le hangar pour son refit.

LE CHANTIER DU GRAND VAL

Ce chantier, inauguré par Françoise et Luc Delahaie en 1982 sur le site d'une ancienne carrière de granit, est situé au Minihic-sur-Rance, sur la rive gauche de la Rance en Bretagne Nord, à 8 km de Dinard et 10 de Saint-Malo. Suite à des achats successifs de terrains (dont le dernier remonte à 2010), le chantier du Grand Val s'étend sur 15 000 m² de terre-plein et 900 m² d'ateliers et possède une cale de mise à l'eau sur l'estuaire de la Rance. Spécialisée à l'origine dans la manutention, l'hivernage et le stockage des bateaux, la société connaît une croissance continue de sa clientèle qui s'explique par sa bonne visibilité et son accessibilité depuis la route et la mer. Mais surtout par la compétence de ses équipes. On y trouve des activités de charpente et de menuiserie, d'inox et d'aluminium, de composites, de peinture ou encore de voilerie qui garantissent une synergie bénéfique au chantier ainsi qu'une offre diversifiée et complémentaire. Soucieux de continuer à progresser, le chantier du Grand Val a su s'entourer de salariés jeunes et dynamiques au faite des nouveaux procédés de l'industrie nautique.



▲ L'équipe du Grand Val, autour de Françoise et Luc Delahaie, s'est récemment étoffée de plusieurs nouvelles recrues.

d'un mécanisme simple et robuste, permet de transformer un mouvement linéaire (celui du coup de marteau) en un mouvement de rotation. Il est alors possible de dévisser des vis totalement bloquées par l'oxydation sans abîmer les empreintes de vis. Avec de bons gants et au prix de quelques douleurs dorsales dues à la répétition incessante des coups de marteau, nous arrivons à démonter la majorité de l'accastillage constitué essentiellement de vis boulonnées. Mais il faudra tout de même plusieurs semaines bien remplies pour y parvenir... En revanche, le démontage des hublots latéraux en plexiglas ne sera pas une réussite car malgré nos soins, nous ne pouvons que constater l'apparition de microfissures qui remettent en cause la pérennité de ces éléments indispensables à l'étanchéité du bateau. Il faudra donc nous résoudre à les changer.

DU TOURNEVIS AU CHALUMEAU

Satisfaits sur le coup de l'avancement des travaux, nous n'allons pas tarder à déchanter en tentant une attaque des rails de génois qui, longs de 3 mètres, comptabilisent tout de même près d'une centaine de vis. Contrairement à l'accastillage classique comme les poulies, taquets et autres winches, les vis sont taraudées dans le pont en aluminium. Nous avons beau utiliser le tournevis à frapper, rien n'y fait, les empreintes des vis commencent même à se détériorer. Gaétan nous propose alors de chauffer les têtes de vis au chalumeau (mélange d'argon et d'oxygène) pour obtenir une dilatation des matériaux. Sous l'action de la flamme, l'inox des vis se dilate en même temps que l'aluminium mais pas avec les mêmes caractéristiques, ce qui engendre la création d'espaces et facilite donc

leur extraction. Pour être efficaces il faut dévisser dans la foulée tant que la chaleur du support est encore importante. Cela suppose aussi de s'assurer que la chaleur ne se diffuse pas trop sur et sous le pont du bateau, l'aluminium étant extrêmement conducteur. Nous devons donc démonter depuis l'intérieur les vaigrages et autres câbles électriques au voisinage des rails de génois, ce qui nous rajoute au final une bonne dose de travail. Malheureusement, même sous l'action de la chaleur, certaines vis récalcitrantes ne viennent toujours pas. Gaétan décide alors d'utiliser une technique longue mais très efficace qui consiste à faire sauter les têtes de vis à la meuleuse. Ainsi décapités, les rails de génois présentent beaucoup moins de résistance et il suffit de faire levier avec un tournevis ou un burin pour en venir à bout. Reste alors à s'attaquer au corps de la vis qu'il est relativement facile de retirer à la pince à étoupe. Dans le cas contraire, il faudra se résoudre à employer la perceuse afin d'éliminer les restes de matière. C'est justement l'utilisation de la perceuse comme solution de dernier recours qui va nous causer le plus de soucis car cette dernière nécessite un savoir-faire certain. Ainsi, pour le démontage de nos mains courantes ou des cadres en bois intérieurs de nos capots de pont, le tournevis à frapper n'étant pas assez efficace et le chalumeau inutilisable en toute logique sur du bois, nous tentons la méthode du « perçage de vis ».

Pour réaliser ce désaccastillage dans les règles de l'art, des consignes doivent être suivies à la lettre pour ne pas se retrouver avec une vis cassée et bloquée dans le support à démonter. Tout d'abord, il est primordial de percer au centre de la tête de vis avec l'aide du poinçon (voir encadré). Ensuite, en perçant bien au milieu de la tête, on finira par faire sauter celle-ci et l'on pourra retirer à terme l'élément

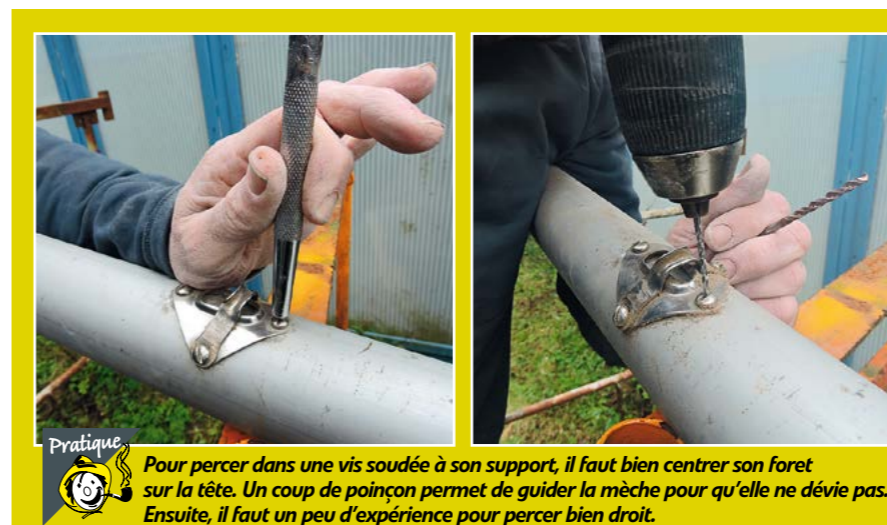


Pour les rails de génois, il a fallu employer la manière forte : la meuleuse. En prenant soin de protéger le pont des escarbilles.



▲ Aération, antidérapant, accastillage, c'est fou tout ce qu'il y a sur le pont d'un bateau!

désigné. Pourtant, il arrive souvent que l'on perce en biais, surtout lorsque l'on a peu d'expérience, ce qui nécessite alors de s'attaquer carrément au corps de la vis par des perçages avec des mèches de plus en plus grosses pour venir à bout de la matière. Le risque étant de déraper et de percer le bois à côté, ce que nous ne manquerons pas de faire malgré les conseils de notre « coach » ! Nos deux mains courantes ne survivront d'ailleurs pas à nos interventions... Ce chantier de désaccastillage restera une expérience mémorable. Mais malgré nos erreurs de jeunesse, nous avons la satisfaction d'avoir devant nous un bateau nu, prêt pour la prochaine étape : sablage, ponçage et autres réjouissances pour lesquelles on vous donne rendez-vous le mois prochain ! ■



Pratique Pour percer dans une vis soudée à son support, il faut bien centrer son foret sur la tête. Un coup de poinçon permet de guider la mèche pour qu'elle ne dévie pas. Ensuite, il faut un peu d'expérience pour percer bien droit.



▲ Le démontage des chandeliers et des filières n'a pas posé de problème particulier.

Diaphani

Quillard en aluminium construit par le chantier Pouvreau à La Rochelle, ce Sillage 11,30 m a été produit à une quarantaine d'exemplaires. Acheté en 1981 par mon grand-père, Pierre Gury, ce plan Vaton aux lignes d'eau plus fines que son célèbre cousin le Romanée, s'avère être une excellente unité pour la croisière hauturière. Alliant robustesse et qualités nautiques incontestables, Diaphani a ainsi vu trois générations se succéder à son bord sans jamais nous faire défaut. Après une première transatlantique réussie en 1983 et de nombreuses croisières sur le proche Atlantique dans les années quatre-vingt-dix, il nous a à nouveau emmenés autour de l'Atlantique en 2006-2007 en passant par le Cap-Vert, les Antilles avec un retour par les Açores. Cette circumnavigation menée sans problèmes majeurs m'a conforté dans l'idée que Diaphani pourrait encore servir aux générations suivantes. Nous nous sommes donc lancés dans un chantier de rénovation complet... A suivre.



En 2006, Diaphani est allé goûter à nouveau le bleu des eaux antillaises.



▲ La dévisseuse (1) n'est utile que dans les cas les plus faciles, hélas rarissimes. Mais elle est très utile en mode perceuse en complément du poinçon (5). Le tournevis à frapper et ses embouts (2) sont tout simplement indispensables. Le chalumeau (3) est très utile pour extraire la visserie inox d'un pont alu et la disqueuse (4) ultra efficace dans les cas désespérés. Quant à la pince-étoupe, elle peut faire office d'extracteur, par exemple (dans notre cas) pour une vis attaquée à la disqueuse.