

# L'HIVER, C'EST FINI !

*Après une mauvaise saison particulièrement rude, la navigation va pouvoir reprendre ses droits. Nous avons demandé à des professionnels de nous livrer leurs astuces lors de la remise à l'eau.* PAR EMMANUEL VAN DETH ET JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

**R**ares sont les voiliers qui naviguent régulièrement toute l'année. La plupart d'entre eux marquent une trêve hivernale de durée très variable. Les bateaux sont stockés à terre, mâtés ou non. Ou restent à flot. A l'heure de remettre en route votre voilier, ces données de base changent quelque peu la donne. Certains contrôles et révisions sont plus aisés à effectuer à sec, d'autres à flot. En compagnie de Ferd, chef d'atelier du chantier Andernautic, et de son équipe, nous avons suivi la remise en route d'un Sun 2500. Le dériveur lesté de 7,50 m de Jean-Michel était stocké au sec, démâté. Ce qui compte le plus le jour de la remise en route, c'est assurément la préparation réalisée avant la longue période d'inactivité. Problème : de nombreux plaisanciers ne font rien sinon fermer à clé le panneau de descente. C'est votre cas ? Ne culpabilisez pas ! Nous tiendrons compte ici de ces unités quelque peu maltraitées... tout en rappelant les principes de base de l'hivernage. Pour que vous profitiez pleinement de la belle saison.

## La coque

**Cœuvres vives.** Pas de bonne remise en route sans une sortie d'eau ! Il arrive fréquemment que les hélices, colonisées par les huîtres ou les moules, deviennent totalement inefficaces. Gare aux manœuvres... Il faut impérativement refaire l'antifouling pour conserver une carène propre pendant toute la saison. Une fois le bateau au sec, passez un coup de Karsher, insistez sur la crépine d'eau de mer, laissez bien sécher et inspectez la surface de la carène. Chez Andernautic, le nettoyage est effectué avant l'hivernage

car la saleté, encore fraîche, est plus facile à éliminer. En ponçant au papier à l'eau, égalisez les écailllements de peinture et rechargez en mastic les éventuels petits « pets », souvent à l'étrave et sous le brion (ancrage qui bute avant le davier et manœuvres ratées...). Vérifiez le bon état des appendices : la rouille de la quille ou du saumon sera éliminée, et la zone abîmée, bien sèche, traitée à l'aide d'un produit époxy. A surveiller : l'état des appendices mobiles. On ne doit pas attaquer une saison avec du jeu dans les bagues de safran ou avec un mécanisme de relevage de dérive déficient. C'est maintenant qu'il faut soigner votre voilier, pas quand il sera à l'eau, au corps-mort... Sur le Sun 2500 de

Jean-Michel, les deux safrans ne présentent pas de jeu, la dérive remonte facilement : bon pour le service ! Vous pouvez maintenant appliquer une ou deux couches de peinture antisalissures. Cette opération peut être effectuée jusqu'à six semaines avant la mise à l'eau. Le bon truc : le rouleau-mousse. Il facilite l'application de la peinture (versée dans un bac) et surtout permet d'obtenir un très bel état de surface. Si vous voulez mieux pour régater au top niveau, un pro vous l'appliquera au pistolet à peinture « Attention, rappelle Christophe, l'un des deux spécialistes voile du chantier, pas d'antifouling sur les sondes, l'arbre et l'hélice. » Avant d'acheter vos pots d'antifouling, renseignez-vous auprès



Laurent Rambla

## 150 bateaux hivernés par an

**S**on chantier est installé à 2 km de la mer, quand elle est là, puisqu'il faut composer avec la marée au fond du bassin d'Arcachon. Donc, démâtage obligatoire. Pourtant, Andernautic fait le plein. Laurent Rambla, aux commandes du chantier depuis cinq ans, accueille dans son hangar et sur son « tarmac », comme dit le chef d'atelier, 150 bateaux pendant l'hiver, sans compter les 30 à 50 unités transportées vers les jardins de leurs propriétaires. Fin mars, c'est même la surchauffe : en raison d'un hiver long et froid, certains voiliers d'ordinaire plus précoces sont restés au sec plus longtemps. Et, bien sûr, tout le

monde veut naviguer là, maintenant tout de suite ! Mais David et Harold, préposés aux manutentions, doivent se satisfaire de deux puissants 4 x 4, deux remorques de 15 t et six de 6 t. « L'activité de gardiennage d'Andernautic représente 550 000 euros, soit 35 % de notre chiffre d'affaires », souligne Laurent. Pour développer cette activité, le chantier pourrait accroître sa capacité de stockage en mettant en place un port à sec dans la zone d'activités voisine. Les prix ? Pour un package hivernage (sortie d'eau/démâtage/stockage/antifouling/remâtage/remise à l'eau), il en coûte 2 500 euros pour un Sun 2500. C'est le strict minimum. Le chantier peut bien sûr également prendre en charge tout l'entretien du bateau.

PHOTOS : EMMANUEL VAN DETH





MISE A L'EAU Les voiles sont a poste, le gréement et le moteur revisés : notre Sun 2500 est prêt a naviguer. Il est mis a l'eau sur une cale a l'aide d'un puissant 4 x 4.

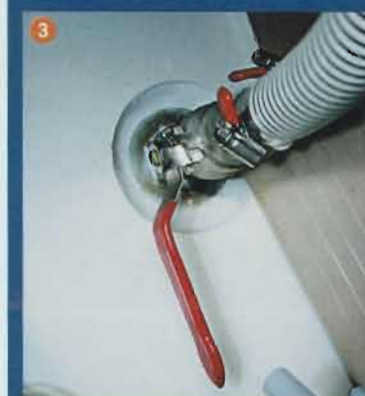
de vos voisins de ponton : certains produits sont localement performants, d'autres non. Tous ces produits sont très toxiques, il faut porter gants et masque lors de l'application. Changez les anodes et ne les isolez surtout pas de l'arbre d'hélice, elles ne serviraient plus à rien.

**Œuvres mortes.** La chasse aux éclats est ouverte ! Ils seront rattrapés au gel-coat ou au mastic polyester suivi d'une fine couche de peinture. Le jaune de la coque sera éradiqué grâce à l'acide oxalique, appelé aussi sel d'oseille. Cette poudre blanche, mélangée dans un seau à l'eau douce, est appliquée à l'éponge sur la coque en commençant par le haut. Efficacité diabolique ! Ici aussi, port de gants obligatoire. C'est le moment aussi de rattraper les bandes adhésives (bandes de flottaison, liserés). Vous pouvez le faire avec un adhésif très fin de même couleur ou à la peinture, en prenant soin d'utiliser un scotch de marquage pour ne pas déborder. Pour finir, une passe de polish redonnera un coup de jeune à votre coque. Les coques foncées comme la bleu marine de notre 2500 tiennent quatre ou cinq ans... puis elles fanent. Il faudra polisher tous les ans. Sur le pont et dans le cockpit, c'est l'heure du balai-brosse. Utilisez un produit nettoyant non polluant pour venir à bout de la mousse verte.

**À l'intérieur**

**Sellerie.** Si votre voilier a été correctement aéré et les banquettes stockées sur la tranche, il n'y a rien à faire. Aernautic propose à ses clients la mise en place de déshumidificateurs. Un procédé valable seulement si le bateau est parfaitement étanche. En cas de condensation importante, la moisissure a peut-être attaqué, surtout si votre sellerie est restée à plat. Rien n'est perdu. Des produits comme Moisi Stop sont d'une efficacité étonnante.

**Batteries.** « Plus besoin de les recharger », nous assure Ferdi. Les nouvelles batteries sans entretien sont stockées à l'abri du gel. Elles sont capables de démarrer le moteur même après plusieurs mois d'inutilisation. Si elles n'ont pas subi de décharges trop profondes, les batteries du bord tiennent au moins six ans. Au-delà, n'hésitez pas à les changer, surtout si vous naviguez régulièrement au large. Même conseil pour les voiliers plus



**1 ACCASTILLAGE** Les winches doivent être nettoyés et graissés tous les ans, surtout s'ils sont exposés au sable. **2 CRÉPINE** Les coquillages apprécient beaucoup les crépines... Un coup de Karsher tous les ans peut éviter bien des ennuis. En cas de doute sur l'état du circuit, n'hésitez pas à vérifier de l'intérieur. Bateau au sec, bien sûr, ou vanne bien fermée. **3 VANNES** Une vanne doit être régulièrement graissée afin de ne pas se gripper. **4 POMPE WC** Les joints des pompes n'apprécient pas d'être secs trop longtemps : ils finissent par fuir. Un peu d'huile végétale ne leur fait pas de mal ! **5 HÉLICE** Pas d'antifouling sur l'hélice ni sur l'arbre : les peintures ne tiennent pas sur le bronze et l'inox. Quant aux produits spécifiques, ils n'ont pas convaincu. La seule solution : plonger régulièrement pour nettoyer. **6 DÉRIVE** Ne démarrez pas la saison avec un lest rouillé ! Éliminez la corrosion et traitez les surfaces à l'époxy. **7 ÉTAI** C'est là, sous le tambour de l'enrouleur, que se trament la plupart des démantèges accidentels. Pensez à surveiller tous les ans l'état de votre étai.

PHOTOS : ESMANUEL VAN DE THI

## DE LA COQUE JUSQU' AUX FEUX DE MÂT, TOUT EST PASSÉ AU CRIBLE



1 **EMMÉNAGEMENTS** La sellerie du Sun 2500 de Jean-Michel est impeccable. Pour éviter les moisissures : stockage des coussins sur la tranche et aération. 2 **BATTERIES** Les batteries modernes n'ont plus besoin d'être rechargées. Elles sont capables de démarrer le moteur après un long hivernage. 3 **TÊTE DE MÂT** C'est le moment de vérifier la tête de mât. Ici, l'indicateur de cap sera remis en place. A surveiller : les points d'ancrage, les feux de navigation et de mouillage et les réas de drisses. 4 **RIDOIR** Les goupilles de ridoirs doivent être protégées (adhésif ou cuir cousu) pour éviter les blessures et le déchirement des voiles. 5 **GV DÉCHIRÉE** Ce qu'il faut éviter ! Cette grand-voile montée sur enrouleur, cuite par le soleil, s'est complètement déchirée. Un examen plus attentif de la toile et des coutures aurait motivé la commande d'une voile neuve... avant la saison !



gros dont le parc batteries reste alimenté par la prise de quai.

**Circuit électrique.** Fils et connexions craignent l'humidité. Vérifiez que tout votre circuit fonctionne. Pulvérisez régulièrement derrière votre tableau électrique un produit adapté pour améliorer la qualité des contacts. Idem sur les cosses.

**Electronique.** Le matériel est plus fiable qu'auparavant. Plus besoin de tout démonter. En revanche, les UV brûlent toujours volontiers les répéteurs (et les compas). Les caches sont indispensables. S'il vous en manque, commandez-les. Avant de programmer votre première virée, assurez-vous que tous vos instruments fonctionnent. Une panne de sondeur ou de pilote ne vous empêchera pas de naviguer, mais mieux vaut le savoir.

**Vannes et pompes.** Une vanne ne doit pas être dure : graissez-la régulièrement. Si elle est bloquée ou trop corrodée, il faut la changer. Une opération peu coûteuse qui peut tourner au casse-tête, car le corps de certaines vannes est inaccessible (contre-moullages, cloison trop proche). A anticiper. Les pompes doivent être contrôlées également. Celle des WC gagnera à être lubrifiée grâce à de l'huile végétale. Les ships proposent des produits spécifiques. Au moment de la mise à l'eau, un coup d'œil sous les planchers n'est pas inutile : si voie d'eau il y a, la remorque ou la grue sont encore là pour vous remettre au sec !

### Gréement

**Mât, câbles et ridoirs.** Deux cas de figure : votre voilier est démâté ou pas. Dans le premier cas, c'est le moment d'inspecter tous les points d'ancrage sur le mât. Les câbles doivent être contrôlés soigneusement. Vérifiez sous l'enrouleur le bon état de l'étau, qui présente une fâcheuse tendance à se détériorer à cet endroit... de manière invisible. « C'est là que ça casse », rappelle Christophe, qui gère les opérations de mâtage. L'occasion de jeter un œil aux réas de drisses, à la bonne tenue des antennes, de la girouette et de l'anémomètre. Le feu en tête de mât fonctionne-t-il ? A tester avec une pile 9 V ou avec une...

batterie. Notre Sun 2500 a été remâté sur le quai. Son gréement fractionné permet de conserver facilement le réglage de la saison précédente : il suffit de mettre en place les haubans et galhaubans, laissez libre le pataras, frappez une drisse au davier pour installer l'étau... Votre voilier est resté mâté ? Toutes les opérations décrites plus haut sont à faire au minimum une fois par an. Alors prenez le temps de monter en tête de mât.

**Drisses et écoutes.** On les retrouve verdies et rêches. Un nettoyage dans de l'eau tiède avec de la lessive, et elles redeviendront comme neuves. Si la gaine est attaquée, vous tentez d'inverser la course du bout ou d'en couper une partie pour que les points de frottement changent. A terme, il faudra remplacer cette manœuvre.

**Accastillage.** L'ennemi de l'accastillage, ce n'est pas le froid ou la pluie, mais le sable ! Si votre voilier est amarré sous le vent d'une plage, il arrive que les winches soient bloqués. Après démontage, nettoyez les pièces avec du gazole, puis utilisez une graisse spéciale. Prenez garde de ne rien faire tomber à l'eau. Le graissage des winches doit être fait tous les ans. Le meilleur moment, c'est évidemment en début de saison. Quant aux coins, poulies et rails, assurez-vous de leur bon fonctionnement.

**Voiles.** Elles sont normalement rincées en fin de saison, séchées et soigneusement pliées. Une grand-voile peut rester tout l'hiver sous un taud. Elle sera peut-être un peu piquée. On peut être tenté de laisser à poste son génois monté sur enrouleur. La bande anti-UV, à ce régime non-stop, tient deux à cinq ans suivant l'ensoleillement. Vérifiez afin de quitter le port que vos voiles n'ont pas d'accros ni d'amorces de déchirures. Inspectez les coutures. Points faibles : les zones proches des points de tire et celles qui sont sujettes au ragage (haubans, barre de flèches). Les déchirures des voiles légères en nylon peuvent être réparées à l'aide d'adhésif. Un gennaker comme celui du Sun 2500 présenté ici ne doit pas rester à poste : il n'est pas protégé par une bande anti-UV. E. V. D. ➤