

Le temps des carénages (par JJB)

La carène de votre bateau réclame un nettoyage annuel impossible à éviter sauf si vous avez opté pour la formule « brossage à flot » proposée par Smart Fouling. Il ne faut pas non plus s'en faire une montagne. Le carénage n'est pas très technique à condition de bien respecter les étapes suivantes.

1 – Sortir le bateau de l'eau, le grutage est alors obligatoire. La zone de carénage, équipée de système de récupération des eaux polluées est incontournable. Ceci implique un grutage facturé en fonction du déplacement de votre bateau, avec toutefois une réduction de 10% consentie aux adhérents de l'APSO. Votre coque doit être repérée de sorte que le grutier puisse positionner les sangles correctement. N'oubliez pas de retirer la sonde du speedomètre de son passe coque afin de protéger sa roue à aube de la pression d'une éventuelle sangle de levage. En revanche il n'est pas nécessaire de retirer le sondeur. L'entrée dans la cale est un moment critique, surtout en cas de vent traversier. Il est utile d'être 3 à 4 équipiers à bord armés chacun des défenses volantes, en plus de celles disposées judicieusement au niveau des listons. Les équipes de caréneurs prendront soin de prévoir leurs grattoirs, afin de nettoyer les surfaces inaccessibles avant que le bateau soit calé sur son ber : semelle de la quille pour les voiliers et emplacement des patins.

2 – Nettoyer la carène. Un nettoyeur haute pression (120 bars maxi) fait parfaitement l'affaire. Pour être sûr de ne pas endommager le gelcoat, il est conseillé de garder une distance de 20 à 30 cm et de donner à la buse un angle suffisant pour plus d'efficacité et pour éviter les retours d'eau sur l'opérateur. Ce dernier sera équipé d'une combinaison, de gants, d'une paire de bottes et d'une paire de lunettes. Une fois la carène propre, c'est le moment de vérifier quelques organes importants : bague hydrolube (pour les moteurs à lignes d'arbre), joint de sail-drive, état des passes coques, remplacement des anodes, joint de quille...

3- Grattage et ponçage. Sur les endroits peu accessibles, il est inutile d'insister avec la haute pression au risque d'endommager le gelcoat. Le grattoir est l'outil adéquat. Selon l'état de la carène, il est possible que le ponçage soit nécessaire afin d'éliminer les restes des couches d'antifouling précédents: papier de verre à l'eau plus ou moins fin, voire ponceuse électrique. Dans tous les cas il faut se protéger en raison de la toxicité des peintures antifouling résiduelles.

4 – Hélice(s) et arbre(s). Il est préférable de ne pas utiliser l'antifouling que vous déposez sur la coque car les réactions chimiques de ces peintures sur le métal peuvent avoir des résultats imprévisibles et néfastes, au contact des métaux. Il existe des peintures spéciales dont l'efficacité est tout aussi incertaine. Le nettoyage se fait par grattage le moins agressif possible, notamment sur l'hélice afin d'éviter les rayures.

5 – Masquer les zones à ne pas peindre. Avec de l'adhésif, délimitez la ligne de flottaison ; masquer les zones à ne pas peindre : sonde du sondeur (les métaux contenus dans la peinture peuvent troubler les échos), emplacements des anodes qui doivent avoir un contact efficace avec le métal sur lequel elles sont appliquées.

6 – Appliquer l'antifouling. L'antifouling s'applique sur une coque parfaitement sèche. L'outil adéquat est le rouleau type « patte de lapin » (ou d'animal aux grandes oreilles pour les superstitionnistes), et au pinceau pour les zones moins accessibles. Des recommandations du fabricant figurent sur les pots. Si vous êtes amené à délaisser votre ouvrage momentanément, conservez pinceaux et rouleaux dans l'eau pour pouvoir les réutiliser plus tard sans qu'ils aient séché. L'antifouling étendu sur la coque sèche très vite pour peu que la température et le vent s'en mêlent. Vous pourrez donc retirer rapidement les adhésifs de protection. Conservez un reste de peinture, car avant la remise à flot vous devrez peindre les emplacements des patins du ber. Demandez à l'opérateur du travel-lift d'attendre un peu pour que le séchage soit correct.

7– Remettre à l'eau. Dès que le bateau est à flot et toujours sur les sangles, vérifier s'il n'y a pas d'entrée d'eau du côté du presse étoupe. Certains presse-étoupes (à lèvres) nécessitent un « regonflage » pour y faire entrer l'eau qui lubrifiera. Si vous êtes équipé d'un presse-étoupe à tresse, il est normal que quelques gouttes en sortent quand l'arbre tourne. Démarrer le moteur et vérifiez que le refroidissement crache correctement. Attendez l'accord du grutier avant de sortir de la cale.

Trucs et astuces : Changer chaque année la couleur de l'antifouling permet de voir nettement les zones éventuellement oubliées ; prévoir la bonne quantité de peinture: la couverture du produit est précisée sur les pots ; elle varie entre 10 et 12 m² au litre ; vous devez donc connaître la surface des œuvres vives à couvrir. La formule, largeur maxi à la flottaison X longueur de flottaison X ½ du tirant d'eau, très simple et assez proche de la vérité permet d'avoir une idée suffisamment précise de cette surface. Pour les bateaux moteurs on prendra l'intégralité du tirant d'eau ; comme vous aurez prévu la quantité de peinture nécessaire, prévoyez un peu plus large pour passer plusieurs couches sur les parties de la carène plus sollicité en navigation: lignes de flottaison, safran, étrave, voile de quille et bulbe ; quel type d'antifouling choisir : matrice dure, matrice semi-érodable, érodable? Pour les bateaux moteurs la réponse est claire, il faut opter pour la matrice dure dont la longévité est très supérieure pour des unités qui naviguent à bonne vitesse. Pour les voiliers il n'y a pas de réponse certaine : chacune à ses avantages et ses inconvénients: le semi-érodable porte ses inconvénients dans son nom ; c'est le terme « semi ». Au cours des navigations la peinture se dégrade en même temps que son principe actif. A terme il reste donc sur la carène la partie « dure » ; au fil des années le résultat est donc une superposition des couches résiduelles qui engendre des écaillements qu'il faut bien un jour ou l'autre enlever. L'érodable n'a pas cet inconvénient, mais son effet actif est moins durable et les salissures s'installent plus tôt. Attention, pour les coques alu, il faut un produit adapté; vous pouvez aussi prévoir des protections de coque à installer avant que le grutier ne serre les sangles de sa machine sur votre coque rutilante.

Check liste des outils nécessaires.

Repère pour positionnement des sangles
Retirer le speedo de son passe coque
Beaucoup de pares battages
Combinaison intégrale Gants Bottes Lunettes de protection
Nettoyeur haute pression Tuyau d'arrosage (20 à 25m)
Câble électrique (20m)
Grattoirs
Eponges
Boite à outils
Echelle ou escabeau
Ponceuse électrique
Rouleau de peintre type « patte de lapin » 8 à 12 cm
Bacs à peinture Pinceaux de taille différentes
Chiffons
Papier de verre
Sac poubelle
Perceuse avec agitateur
Spatules
Pistolet sika
Bande cache Antifouling
Diluant
Acétone
Acide Chlorhydrique
Déjaunissant coque
Anodes Retour