

21 mai 2025 – Obsolescence (dé)programmée

Il y a sav (Service Après Vente, en minuscules) et SAV (en majuscules). Pour lutter contre Amazon, de nombreux sites, mais pas tous, sont apparus offrant un service quasiment équivalent. Le but n'est pas de cesser de financer le super yacht de Bezos, mais de tirer quelques marrons de son feu.

Quand Tournesol a eu besoin de bougies de préchauffage pour le moteur, il en a cherché, sa souris apprivoisée dans le creux de la main, assis devant l'écran et le clavier posés sur la table à cartes. Il a trouvé assez rapidement l'aiguille mécanique dans la meule de foin souvent moisie de la toile d'araignée bien nommée *Web*. Commandées le vendredi 29/4 à l'avant-veille du congé du 1^{er} mai. Facturées le 29/4. Livrées 3 jours ouvrés plus tard à Muros, le mardi 6/5. C'est du grand « SAV » !

Vetus est un gros fabricant néerlandais de matériel de puissance pour le nautisme, notamment des moteurs diesel et leurs périphériques. Il vend aussi les guindeaux Maxell dont Thoë est équipé. Suite à la création d'un panier sur le site de Vetus/NL, Tournesol a été redirigé vers l'interminable liste de ses innombrables distributeurs, car Vetus ne travaille qu'à travers un réseau planétaire parfaitement bureaucratisé.

Réponse du distributeur de Pontevedra, contacté spontanément le 15/5 : « Gracias por la consulta, pero no comercializamos ese tipo de material ». Le lecteur comprendra cet espagnol. La même demande a été envoyée à un distributeur d'Antwerpen. Le 19/5 celui-ci nous confirme avoir demandé les prix et délais.

Entretemps, Tournesol a contacté Vetus/NL aux Pays-Bas. Il a été mis en contact avec l'importateur espagnol à Barcelone, qui nous a demandé de préciser notre région (Galice). Dans l'échange d'email suivant, il nous a mis en contact avec un autre distributeur de... Pontevedra. Celui-ci nous indique qu'il va nous envoyer un schéma pour que nous indiquions les pièces qui nous intéressent. Vetus/NL, mis en copie, nous confirme lui avoir envoyé ledit schéma que nous avons déjà tous, la liste des pièces ayant été communiquée à tous dès nos premiers contacts. Comme les colombophiles, les convoyés (nous) attendent... que les pigeons voyageurs de Vetus franchissent les Pyrénées... on espère sans faire d'arrêt-pèlerinage-pipi à Saint-Jacques de Compostelle.

La suite est simple à anticiper : Pontevedra va demander une offre à Vetus/NL. Quand il l'aura reçue, il nous la transmettra en ayant pris soin d'ajouter sa marge commerciale et d'additionner le coût du transport Pontevedra-Muros à celui de Vetus/NL-Pontevedra. Nous recevrons cette proposition rapidement... ou pas. Si le Cap' l'accepte (ce dont je doute), les emails de confirmation de commande suivront l'itinéraire inverse des pigeons voyageurs digitaux. Etc. Etc. Etc. C'est du tout petit « sav », datant du XIX^e siècle ou au mieux du début du XX^e !

On n'est pas sorti de l'auberge espagnole !

Pendant ce temps-là, le distributeur anversoïis suit sa route parallèle, plus au nord. Ses pigeons seront peut-être plus rapides, car moins fatigués et parlant la même langue néerlandaise.

Par chance, ces pièces ne sont nullement urgentes. Tournesol avait d'ailleurs fabriqué lui-même un *stripper* de fortune il y a quelques années, dans un mouillage du Danemark. Vous l'aurez compris, connaissant l'équipage de Thoë : **on n'est jamais mieux servi que par soi-même** ! L'hiver prochain, dans son atelier de Bruxelles, Tournesol fabriquera une nouvelle pièce pour remplacer la danoise qui avait été faite en vitesse avec les moyens du bord.

Obsolescence programmée ?



Le stripper de Tournesol



Le stripper d'origine

La pièce en question est appelée un *stripper*. Il se trouve (en bleu dans la photo du guindeau) entre les deux moitiés du barbotin dont les dents supérieures et inférieures emmagasinent les maillons de la chaîne. Le grand anneau du *stripper*

embrasse la partie centrale des deux moitiés de barbotin. Son bord extérieur oblige la chaîne à tomber dans la soute après avoir fait le tour du barbotin au lieu de poursuivre sa route en venant créer un paquet de nœuds du mauvais côté. En un mot, le *stripper* empêche d'avaloir de travers.

Ce *stripper* qui doit guider et supporter la friction d'une chaîne tendue comme une arbalète, chaque fois que l'ancre est relevée. Il est fabriqué en simple plastique. Il est donc normal, selon le fabricant, de devoir régulièrement le remplacer...

L'obsolescence déprogrammée par Tournesol

Pour son *stripper* danois, fabriqué en 2019 ou 2021, Tournesol avait utilisé des restes d'un morceau de bidon bleu ramassé sur une plage grecque dans la période 2008-2011. Ce n'est pas la seule fois qu'il a utilisé les vestiges archéologiques de ce bidon grec. Il en a fait des rondelles pour les mèches de safrans, pour l'axe des réas en tête de mât et celui des réas du davier de chaîne d'ancre.



Une grosse moitié du bidon sert comme rangement de la chaîne d'ancre arrière depuis plus de 15 ans.

Il est IN-DES-TRUC-TI-BLE. Tout cela tient le coup depuis des années entre le nord, le sud, l'est et l'ouest, par toutes sortes de conditions météorologiques chaudes et froides. Il est donc parfaitement possible d'utiliser des matières plastiques ayant toutes les caractéristiques de durabilité nécessaires, même pour des applications très exigeantes.

Le comble, pour clôturer cette histoire, est que le bidon en question n'avait nullement besoin d'être aussi « durable » puisqu'il était destiné à contenir un liquide relativement banal pour le livrer à un pêcheur grec.

Après l'avoir vidé, ce pêcheur l'a utilisé comme flotteur pour ses filets au lieu d'acheter un produit ad hoc, cher et peu résistant. Puis, un jour, le bidon s'est détaché du filet et a échoué sur la plage où se promenait Tournesol...

Moralité : l'obsolescence programmée, c'est du bidon, dont on pourrait aisément se passer !