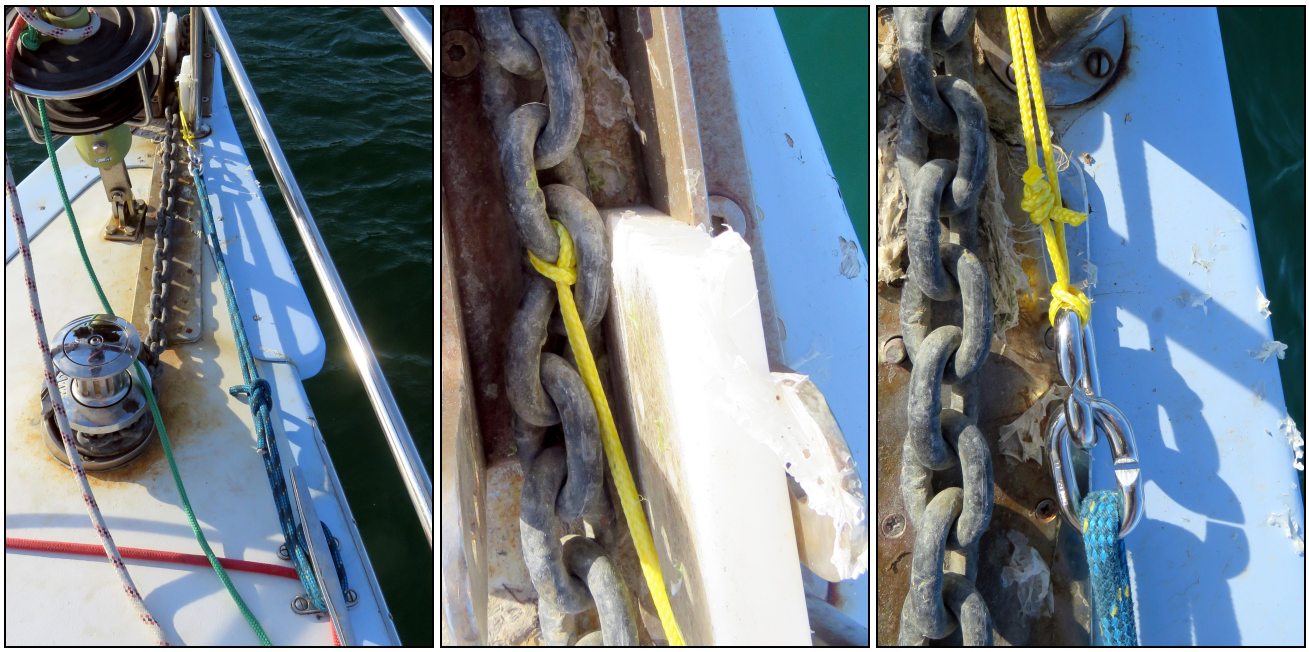
Mouillage : montage rapide de beau temps



Beau temps : Montage rapide d'un bout élastique pour soulager le guindeau

Des maillons qui s'emboitent ? J'en ai acheté en Islande il y a plusieurs années sans savoir qu'en faire. Le concept était original et rigolo. Ils ont une résistance de 900 kg.

Il y a quelques jours, Tournesol leur a (enfin) trouvé une affection qui répond à un vrai besoin conjugué à l'un des traits particuliers du plaisancier moyen : la paresse. Il n'y a qu'à passer la boucle (en jaune, en Spectra très résistant) dans un maillon de la chaîne, passer le premier maillon dans cette même boucle et le tour est joué côté chaîne. De l'autre côté, le bout (bleu) reste amarré sur le taquet. Il n'y a plus qu'à emboiter les deux maillons et descendre la chaîne en appuyant sur le bouton de la télécommande... et retourner au cockpit, ce qui demande plus d'efforts !

Un maillon de chaîne « normal » a une résistance à la rupture de 5000 kg. C'est pour cela que le Cap' n'utiliserait pas ces maillons de 900 kg dans du gros temps. Dans ce cas, il noue une longue aussière directement sur la chaîne au moyen d'un nœud de bosse. L'aussière, beaucoup plus longue que celle de la photo, est ramenée sur le pont jusqu'à un taquet d'amarrage à mi-chemin ou carrément à l'arrière du pont. L'élasticité obtenue limite les chocs sur l'ancre en cas de très forts vents et de violentes rafales. Cela améliore sa tenue dans le fond de l'eau.

Purée, quel bon anniversaire !

24 mai 2025, le Cap' a un an de plus que la veille. Quelle différence de ressenti !

Comme cadeau, Tournesol m'a laissé faire ce qui est normalement SON travail, la maintenance, les réparations et les bricolages avec les moyens du bord.

Cela fait une bonne semaine que le guindeau peine chaque jour un peu plus à relever l'ancre. À bord, le planning du boulot consiste à classer les tâches par ordre croissant de facilité. Au diable les priorités techniques. Au total, on abat plus de travail, mais il y a un avantage : on révise un certain nombre de choses accessoires.

J'ai donc vérifié et gratté toutes les connexions électriques, en particulier les cosses des câbles qui se corrodent au fil des milles. La résistance électrique due à la corrosion éventuelle empêche le courant de passer. Le guideau peut ne pas être suffisamment alimenté. J'ai donc passé deux matinées à desserrer, gratter et resserrer une cosse après l'autre, accroupi, plié en quatre, debout, couché, etc. Rien n'y a fait. Malgré les améliorations le guindeau rechignait de plus en plus. Le 23, le Cap a décidé d'aller à la marina de Muros le 24, sans se soucier le mon anniversaire. Le but du jeu est de faire en sorte de ne pas faire du sur-place en attendant la fourniture de pièces de rechange. Il fallait donc que j'utilise les moyens du bord pour remettre le cabestan en marche pour disons une dizaine de jours.

Pas question de tenter le coup au mouillage. Ce matin, Thoè a donc pris un ponton à 8 heures et je me suis mis illico à tout démonter. La cuisine s'est noircie lentement mais surement de cambouis plus noir que de la houille. Sans charge (barbotin déposé), le guindeau bouffait 65 A ! Pour péniblement relever le mouillage par temps calme, il absorbait plus de 100 A, son maximum. Dans la brise, relever le mouillage aurait tout simplement été impossible. Danger ! Pour mesurer l'intensité du courant, je filme le contrôleur de batteries situé dans le tableau de la table à carte.

Le moteur débarrassé de la boite d'engrenage – l'anglais *gearbox* est plus pratique – qui pèse une tonne semble fonctionner. Il ne fait pas de bruit anormal. Il consomme 30 A à vide et à pleine vitesse. ChatGPT confirme que c'est beaucoup, mais pas alarmant. Ouverture du moteur pour voir ses balais. Ils sont en bon état. Nettoyage. Fermeture.

La *gearbox* ne rechigne pas. Elle tourne librement à la main. Nettoyage et appoint d'huile.

La partie du guindeau comprenant le moteur et la *gearbox*, qui se trouve sous le pont dans le puits de chaîne, pourra être remontée. Mais il faut d'abord réviser de la partie supérieure, la plus endommagée. Travailler sous le pont demande de se plier en quatre. Ce n'est plus de mon âge à partir d'aujourd'hui à 0 heure 0 minute 1 seconde, mais, bon, il faut bien s'y coller !

Il a fallu utiliser des forceps pour sortir l'axe qui relie la *gearbox* au barbotin. C'est là que se trouvait le problème : une bague (pas une blague), en nylon avait explosé en mille morceaux et en poudre, freinant l'axe au-delà de toute valeur raisonnable. De plus, des parties en aluminium sont très corrodées, au point que je n'ai jamais pu comprendre comment cela devait être. En se corrodant, l'aluminium devient un oxyde. Cet oxyde gonfle et devient extrêmement dur. C'est du corindon. Aucun produit pratique ne peut le dissoudre. Quand un mécanisme en aluminium s'oxyde, tout se bloque !

J'ai récupéré la ruine de la bague et l'ai renforcée avec de la colle cyanoacrylate (super glue). Un anneau de récupération maintiendra (j'espère) cette ruine en place pendant quelques jours. Je réfléchis néanmoins à un moyen de fabriquer une bague neuve et costaude. J'ai aussi fabriqué une grande rondelle en nylon (85 mm de diamètre pour l'extérieur et 40 mm pour l'intérieur) avec une vieille planche à découper de la cuisine. Elle facilitera la rotation (le glissement) du barbotin sur la pièce du guindeau fixée sur le pont. Sinon, la rotation risque de se faire bronze sur assise en INOX. C'est une amélioration à la conception originale du guindeau.

Le premier bricolage à la mords-moi-le-nœud devrait tenir le coup pendant le temps que je commande des pièces par Internet.

Demain dimanche, à 7x ans et un jour, je descendrai et remontrai l'ancre dans le port. Si l'essai est concluant, le Cap' reprendra le commandement et Thoè ira jeter l'ancre à une encablure de la marina pour un essai en vraie grandeur. Les pièces seront commandées la semaine prochaine, à moins que Tournesol pense que l'on peut attendre le prochain hivernage, qui sera peut-être plus près de chez nous, en Belgique ou aux Pays-Bas.

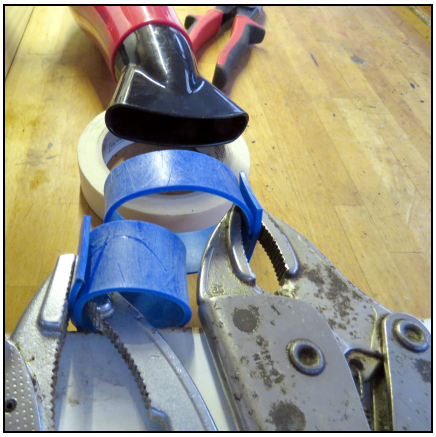
Vue de dessus.
Le passage central est très corrodé.
Les ruines de la bague ont été retirées.

De haut en bas :
Plateau (bronze) supportant le barbotin.
Bague en nylon supposé réduire la friction entre ce plateau et le pont.
Ruine de la bague (blanc).
Anneau supposé maintenir la bague en place (blanc)

Fabrication d'une bague de fortune

Après un essai de mouillage concluant dans la marina, le Cap' met le cap vers un mouillage tout proche. Je passe le relais à Tournesol pour qu'il fabrique une bague de fortune pour remplacer la ruine, si celle-ci ne tient pas le coup.

© Pierre Lang



Tournesol décide d'utiliser un morceau du bidon grec.

Il taille deux bandes de 25 mm de large et les cintres à diamètre proche de celui de la bague.

Les deux bagues bleues mises l'une sur l'autre feront 4 mm, soit plus ou moins l'épaisseur de la bague d'origine qui fait 4 ou 5 mm.

Pour qu'elles conservent plus ou moins une forme d'anneau, il les chauffe avec un sèche-cheveux réglé à la température maximale.

Lors de l'installation éventuelle, il coupera les bandes à la bonne longueur pour qu'elles fassent bien le tour de l'axe. Il mettra probablement une ou deux goutent de super-glue pour les solidariser. Il est convaincu que sa bague composite sera au moins aussi résistante que la bague d'origine. Il remplacera peut-être ma bague en nylon de cuisine par une jolie bague bleue grecque.

Et le Cap' se demande s'il doit acheter des pièces de rechange...

© Pierre Lang