



# ANCETILE

## Grand Banks 48 Motor Yacht

# Charpenterie de marine

## RAPPEL

*Après la remise à l'eau lors du carénage d'avril 2014 au chantier de Cannes, une entrée d'eau est apparue sur le bloc en bois du tube d'étambot bâbord. Elle m'a préoccupé au point de modifier notre programme de navigation.*

*Il s'est avéré après quelques semaines en mer que les suintements se sont progressivement arrêtés, le sel ayant colmaté la fissure.*

*Néanmoins, dès le mois d'août, il m'est apparu prudent de mettre le bateau à terre à Majorque afin d'y réaliser les réparations nécessaires.*



### Le bloc du tube d'étambot :

*Cette pièce de bois dur est traversée par l'arbre d'hélice. L'étanchéité est faite par une pièce en bronze qui recouvre le bloc et laisse passer l'arbre à travers une bague hydro-lube, puis un presse étoupe qui fait barrage à l'eau de mer.*



## Réfection du bloc d'étambot

La coque en bois d'un Grand Banks est extrêmement résistante, le chantier a toujours été généreux sur la quantité de matière pour une construction des plus solides. Jean-Marie Desanti, maître charpentier qui a beaucoup travaillé sur ce bateau, aime à dire qu'il a au moins 5 tonnes de bois en trop. Cependant les bordés en teck de 35mm d'épaisseur sont très rassurants pour un propriétaire.

Il faut pourtant parfois parer à l'usure du temps sur les parties les plus sollicitées à savoir les blocs de jaumière (remplacés en 2011) et d'étambot. Le bloc d'étambot bâbord présentant une fissure traversante, il fut décidé durant les navigations d'été de profiter du savoir-faire des charpentiers de Majorque pour y effectuer cette réparation.

C'est au chantier d'Alcudia, où nous avons fait le refit de 2011, que nous avons tiré à terre. Le choix du charpentier était facile, puisque celui-ci connaît très bien Ancetile pour y avoir déjà fait il y a une quinzaine d'années, des remplacements de bordés et de calfat.

La première étape a été de sortir l'arbre d'hélice et de démonter le tube d'étambot, puis de faire sauter le bordé du dessous afin d'évaluer si le bloc de bois était à remplacer ou à réparer.

À part cette fissure traversante et quelques points où le bois avait subi un peu d'électrolyse autour des fixations du tube d'étambot, rien de bien grave. Il est impressionnant de constater qu'après 40 ans au contact de l'eau ce bloc est encore dur comme de l'acier. Le charpentier me proposa de réparer les parties abîmées plutôt que de tout remplacer, n'ayant aucune certitude de trouver aujourd'hui un bois de cette qualité et de cette densité. Il est vrai qu'au moment de sa construction le chantier disposait de billes de bois d'une qualité incomparable.

Les parties abîmées ont été retirées et des inserts de bois ont été collés selon une technique qui fait que le bloc est maintenant encore plus solide qu'à l'origine.

Le bordé de coque a été changé sur une grande longueur de façon à être solidaire de plusieurs couples. Une



visserie neuve en bronze a été spécialement commandée pour utiliser les mêmes techniques qu'à l'origine.

La seule entorse à ces techniques, est d'avoir utilisé des mastics spéciaux, infiniment plus fiables et résistants pour l'étanchéité, que les voiles de coton d'époque.

Un outil spécial fut fabriqué par le chantier pour réaliser le percement du nouveau bordé et s'assurer du parfait alignement entre les chaises d'arbre, le presse étoupe et le tourteau de sortie d'inverseur moteur.

Le remontage se fit facilement.

J'ai profité de ce mois à terre, pour faire sabler de nouveau le tube en acier du propulseur d'étrave afin de contrôler sa surface. Une fois mis à nue des résines et peintures successives depuis quatre ans, le métal ne présente aucune nouvelle corrosion, alors qu'en 2011 nous avions eu peur de devoir le remplacer. Un spécialiste des soudures à froid finira de lisser sa surface avant de la protéger avec une peinture époxy bi-composants.

J'ai également mis à profit cette immobilisation pour faire poncer à cœur le teck du tableau arrière. En effet, chaque année après la saison de navigation, le vernis se fissurait entre les bordés et laissait apparaître des

traces blanches. Après plusieurs essais de vernis, traditionnel ou bi-composants, j'ai découvert cet été le pouvoir très élastique du Coélan qui évite de craqueler. Le Coélan est un revêtement polyuréthane mono-composant. Sa finition est digne des meilleurs vernis, il résiste au temps, aux chocs, aux UV et intempéries.

Après ponçage, il faut appliquer un primaire teinté puis 5 à 6 couches. Le temps de séchage est très court, environ deux heures, ce qui permet de monter les couches très rapidement.

Le résultat est excellent et le brillant profond ne fait pas grande différence avec les vernis précédemment utilisés.

J'ai volontairement laissé sécher un pinceau dans un fond de pot pour tester l'élasticité du produit. Après une semaine, le Coélan est resté incroyablement souple, acceptant un étirement important. Il ne reste plus qu'à vérifier comment se comportera ce revêtement dans le temps. Je suis néanmoins confiant pour avoir vu cet été un Grand Banks Alaskan 49 dont les vernis avaient été faits au Coélan il y a 5 ans. Ils étaient encore de toute beauté, sans entretien ni reprise.

Arrive enfin le moment tant attendu de la mise à l'eau et des essais.

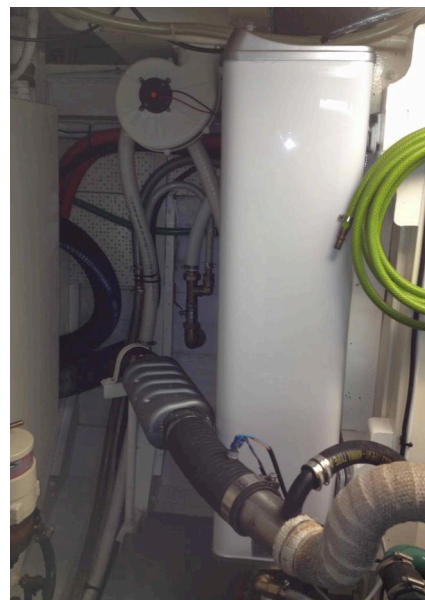
Par une belle matinée d'hiver, nous avons pu vérifier lors d'une longue navigation en baie d'Alcudia,

l'étanchéité et l'alignement de l'arbre : Parfait, aucune infiltration ni vibration parasite.

Mission accomplie !

## Remplacement du chauffe eau :

L'antique chauffe eau de 40l est remplacé par un modèle ARISTON de 65l au format très compact. Nous gagnerons en confort et consommation d'énergie, ce modèle fonctionnant avec deux balons internes qui permettent une montée en température très rapide.



*Javier Rendo, le charpentier, démonte les plaques en bronze pour les donner à refaire à neuf par le ferronnier du chantier.*



*Le tube d'étambot déposé laisse apparaître le bloc et permet d'évaluer si il devra être changé ou réparé. Dans le prolongement du tube d'étambot, le presse étoupe à joint céramique.*



*Le bloc vu du dessous après démontage du bordé.*



*Le bordé déposé laisse apparaître une partie de bois mou.*



*Le tube du propulseur après sablage permet un contrôle rigoureux de l'état de surface : RAS*



*Les hélices sont comme chaque année traitées au VELOX : Testé et Approuvé!*



*Reprise des parties abimées par des inserts.*



*Idem sur la partie supérieure.*