



Association Boud'mer
s/c La Friche Belle de Mai
41 rue Jobin - 13003 Marseille
secretariat@boudmer.org

Le bréviaire du caréneur

Rédacteur : Robert Maurin, bénévole Boud'mer - Novembre 2018

Hors pannes et avaries, **la maintenance se fait à sec, une fois par an.**

Cette maintenance concerne le carénage proprement-dit et les autres opérations d'entretien et de réfection (moteur, charpente intérieure, superstructures, etc.).

Les référents, ne sont pas forcément responsables du carénage mais cela ne leur est pas interdit. Ils se concertent avec les autres bénévoles, dans le cadre de la réunion de coordination pour définir qui coordonnera les travaux.

Boud'mer n'a pas la maîtrise totale de la date du carénage. Celle-ci dépend de la disponibilité de nos partenaires (CNRN, UNM, MACT). Référents et coordonnateur du chantier s'accordent avec eux sur un créneau de sortie.

Avant toute chose en anticipant bien à l'avance l'inventaire des travaux est à effectuer et du matériel à prévoir pour calibrer la durée du chantier.

Bénévoles opérateurs de terrain :

Une semaine et demie avant la date de mise à sec du bateau, lancer le marsdate afin de susciter les bénévoles.

Marsdate se déclinant par demi-journées (de 9 à 12 heures et de 14 à 17 heures).

Pour quelle durée réserver l'emplacement de chantier ?

- Trois jours : S'il n'y a que des travaux de carénage simple et rien d'autre, nettoyage de la coque, peinture hors d'eau et sous marine). Il semble que seul l'El Mansour soit dans ce cas.
- Une grosse semaine (8/9 jours) : S'il n'y a rien de très important en mécanique et menuiserie.
- Deux semaines : L'expérience montre qu'il est prudent de réserver l'emplacement du chantier pour cette durée, qui permet de pallier la plupart des imprévus...hélas pas tous.

Le déroulé et la nature des travaux :

Ce qui est indiqué pour un jour donné, aura pu être fait la veille ou se poursuivra le lendemain, voire le surlendemain. Bien entendu, le timing ne saurait être aussi précis que cela, il dépend de l'état du bateau et de la difficulté des interventions.

Le déroulé évoluera au fur et à mesure de l'avancement.

Il est important que le coordonnateur distribue le travail au jour le jour aux bénévoles présents, en indiquant à chacun ce qu'il a à faire dans l'immédiat et garde un œil sur les emplacements du matériel, l'ordre et la propreté du chantier. Cet aspect est très chronophage, il est finalement plus important que le travail que le coordonnateur pourra effectuer lui-même.

Il doit veiller à ce que les « peintres » nettoient leur matériel (pinceaux) avant de partir.

Il est trop habituel de les laisser dans de l'eau en laissant à d'autres le soin de s'en charger. Par contre il convient de jeter les pattes de lapin, leur nettoyage coûte plus cher en white spirit que le prix de l'outil.

Le passage à l'huile de lin de l'extérieur des pavois, des banquettes, est récurrent, se fera autant de fois que possible, en fonction des travaux autour du bateau.

La peinture des panneaux, de la barre, l'enduit de la baignoire (uniquement Beppina), du toit du roof (s'il y a lieu), se feront après démontage tout au long du chantier en fonction des présents. Démontage à prévoir dès la mise au sec.

Travaux pouvant être faits avant (et ou) en dehors du carénage.

Repeindre si besoin les panneaux d'identification (boud'mer.org) et les immatriculations (ou les refaire en totalité s'ils sont trop abîmés)

Semaine de J-7 à J-1 : Inventaire, préparation des cantines matériel et fongibles, liste des achats.

- Matériel électro portatif : ponceuses, perceuses, forets, aspirateur
- Disques de ponçage (125 mm) grain 60, 80 120.
- Papier de verre (grain 60, 80, 120)
- Pinceaux,
- Manches de rouleaux (5), et une vingtaine au moins de pattes de lapin petit modèle.
- Bacs à peinture et un lot de recharges transparentes adaptées.
- Spatules
- Matériel de calfatage (valise grise).
- Gants de protection grande taille (8 ou 9)
- Masques à poussière.
- Résine et durcisseur (castellano).
- Térébenthine et huile de lin.
- Produit pour laver les pare-battages.
- Mastic de vitrier.
- Chiffons (beaucoup).

Prim Castellano) il s'agit de la peinture d'apprêt de protection de couleur orange à poser sur les parties de bois mises à nu (au dessus de la flottaison) avant enduit et peinture.

MPO (Castellano) : il s'agit de la peinture d'apprêt gris argenté à mettre pour protéger le bois mis à nu, et le nouveau calfat, sous la flottaison, avant passage de la sous-marine.

COMUS (Castellano) : Enduit gras, à utiliser pour petites blessures du bois (après application de PRIM) et pour faire un travail fin de lissage et de finition sur les zones où cela apparaît utile.

NB : cet aspect est souvent trop négligé, et pourtant l'esthétique du bateau en dépend en grande partie.

Acide chlorhydrique : 2 x 1 litres

White spirit : 5 litres

Acétone : 1 litre

Lessive : 1 paquet

Peintures :

Stellatane gris (Castellano) peinture de fonds de cale et paioles.

Antifouling (Castellano) . Sous marine noire à matrice dure. 3 litres.

Peinture blanche pour la coque : blanc brillant pour bois, extérieur. Valentine ou ZOLPAN.

Peintures couleur :

Les références, en fonction des bateaux (bleu Espadon, jaune pour listons de Marioune ou Beppina, Bleu pour Coque Beppina et Marioune figurent sur le Drive, ou à défaut, ou encore en cas de doute prendre un

échantillon ou amener le pot, ou prendre un éclat sur le bateau et aller à ZOLPAN qui fera la couleur à l'identique.

Zolpan le plus proche est 19 rue Jean Martin, dans le 5^e arrdt, près de la gare de la Blancarde. Il y a une cour pour se garer.

Le planning ci-dessous est le plus court possible, il prévoit le carénage en 8 jours, mais il y a toujours des imprévus, aussi toujours prévoir deux semaines de disponibilité du chantier.

Jour J au matin avant sortie du bateau ou la veille (prévoir celle-ci en fin de matinée)

Acheminer matériel et fongibles (qui auront été réunis à l'avance) sur le chantier.

Vider le bateau de son matériel (gilets, pare battages, mouillages etc etc) et l'entreposer aux scouts.

Voir si le mat (le cas échéant) doit être démonté pour accès à la grue.

Fin de matinée : Mise à sec du bateau, nettoyer au karcher sous la ligne de flottaison (en général le karcher est prêté par le chantier-s'en assurer), gratter les coquilles et autres algues.,

IMPORTANT : Avant de le hisser sur le quai, laisser un peu d'eau au fond du bateau, son écoulement permettra de repérer avec précision les zones d'intervention (calfatage).

Après midi : organisation du chantier. Repérer les problèmes que l'on n'aurait pas vus.

Démonter les plaques d'immatriculation : d'ici à la remise à l'eau, il conviendra soit en fonction de leur état de les conserver telles quelles, soit de les poncer et repeindre les lettres (comme dit ci-dessus cela peut être anticipé).

Démonter tout l'accastillage (bien le ranger dans des récipients identifiés, ainsi que les vis. Ce rangement est capital).

Descendre les panneaux, la barre, le roof de cabine (le cas échéant), la baignoire ou cockpit (le cas échéant). Le mat (le cas échéant)

Sortir les pavois en marquant leur positionnement (sinon c'est la joie-oh combien !) pour les remettre en place)., voir le fond du bateau, s'il est nécessaire de le repeindre : en général c'est une année sur deux.

J+1 : Laver le pont à la lessive, laver et poncer la coque, les pavois, listons, en bref tout ce qui est extérieur.

Y compris la partie intérieure des pavois et les jambettes.

Peinture des pavois, lavage des pare-battages. (récurrent tout au long du chantier)

Ponçage.

Réparation des coups à la proue, à la poupe et sur les côtés.

Jeudi + 2, J+3....J+4 : Refaire l'étanchéité du pont si infiltrations signalées et (ou) constatées..

Démontage et nettoyage hélice, passer la tresse de conductivité à l'acide (ne pas perdre les vis), voir l'état des anodes et les changer éventuellement.

Presse étoupe changer la tresse c'étanchéité, vérifier, bague hydrolube.

Poursuite de façon récurrente tout au long du chantier de la peinture des pavois,

Peinture des panneaux, barre, safran (tout ce qui peut se faire séparé du bateau).

Réparation des coups proue et poupe (suite).

Poursuite du ponçage

- **Calfater** : S'adresser à des bénévoles qui connaissent la technique. Il y en a. Passer du MPO sur les zones traitées.
- **Mécanique** ...en fil rouge en parallèle des autres travaux.: Démontage échangeur + tringlage et nettoyage (acide). Vidange moteur et inverseur, changer les filtres, vidanger et réalimenter en huile moteur, en huile d'inverseur, réalimenter en liquide de refroidissement (sauf Espadon dont le moteur est refroidi directement par eau de mer) . Changer anode moteur...

Pour tout cela, le confier à ceux qui savent...

J + 4 : Mettre le bateau hors poussière.

Peinture en blanc des superstructures : soigner et ne pas en foutre (sic) partout
Peinture du roof (le cas échéant) couche n°1
Peinture de la coque en blanc couche n°1. Ne pas perdre de vue la ligne de flottaison.

J + 5 : Peinture de la coque en blanc et du roof , couche n°2

J+6 : Peinture des lisses de pavois, Peinture des listons couche 1
Remontage baignoire (Beppina).

J+7 : Peinture des lisses et listons couche 2
Remontage général, accastillage.
Passer la peinture sous-marine (antifouling) en principe le bateau étant caréné une fois par an, une seule couche suffit. Si on veut en faire deux il est possible d'en faire une le matin, une l'après midi.

J+8 : Jour de la remise à l'eau
Soulever légèrement à la grue et rattraper à la sous-marine les manques dus aux chandelles de calage.
Mise à l'eau ,
Vérification serrage presse étoupe avant décrochage de la grue.
Aller récupérer le matériel aux scouts.

Amarrer à son poste de façon orthodoxe.