

Une remorquable aventure ...

Vous vous rappelez sûrement de l'évènement de l'année 2008 de l'AP First 18, le rassemblement de Saint-Malo les 6 et 7 septembre. Pilpouz y était, venu par la route d'Arcachon, son port d'attache. Je passe sur le week-end en lui-même, tout, ou presque, a été raconté... Pilpouz est ressorti de l'eau le lundi matin et nous avons repris la route, sereins... Jusqu'à :



Un roulement nous lâche à 40 km de Saint-Malo !



Je vous résume la galère par quelques photos :



Pilpouz est chargé sur un plateau et est évacué de la voie express, direction le garage.



Grâce à la vitesse de réaction du garagiste, nous avons repris la route en fin de journée, avec des roulements neufs.

Historique :

- la première immatriculation de notre remorque date de 1980.
- L'essieux-moyeux-freins-câbles de freins-roues-flèche datent de juin 2007.
- Cette remorque depuis sa réfection totale a subi les immersions suivantes:
 - une mise à l'eau et sortie en eau douce, été 2007(Suède)
 - Une mise à l'eau et sortie en eau salée en avril 2008 à La Rochelle
 - Une mise à l'eau et sortie à Saint-Malo en septembre 2008(Toutes les autres manipulations dans mon port d'attache ont été faites par grutage)
- 8 septembre 2008, les roulements nous lâchent.

Bilan : Des roulements neufs ne tiennent même pas un an dès lors qu'ils ont été immergés dans de l'eau salée, même systématiquement rincés à l'eau douce.

Ce que j'en ai retiré : Au vu de la fréquence d'utilisation de notre remorque, il n'est plus possible de l'immerger. Je l'ai donc remise en état par l'intermédiaire de mon spécialiste préféré (Sud-ouest Remorques à Pessac), et l'ai revendue à un sympathique plaisancier qui à en permanence à sa disposition une grue.

Autre détail qui a son importance : le coût d'une sortie de l'eau par grutage à Arcachon est passé au 1^{er} janvier 2008 à 85 euros contre 45 l'année dernière ! A ce propos, je ne pense pas me tromper en criant haut et fort que le port d'Arcachon a le record du coût de la manutention des ports Français...

La solution : Une remorque de mise à l'eau... à rouleaux !



J'ai donc acheté une MC 131 S de chez Satellite, à rampe basculante.

Et là, commence une autre aventure.

Il serait réducteur d'imaginer qu'on peut acheter une remorque, filer au port et sortir son bateau de l'eau en claquant des doigts. Le first 18 a une quille ! Si si, je vous assure !

Ayant des gènes d'origines Bretonnes (là, je tends le bâton pour me faire battre), j'ai passé l'après-midi du 11 novembre à m'entêter à sortir de l'eau mon Pilpouz avec ma remorque toute neuve sans mouiller les roues.

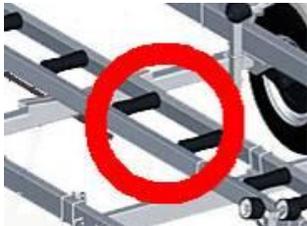
J'avais investi une belle rampe bétonnée dans un petit port ostréicole du sud bassin, en me disant que je ne gênerais personne.

Je n'ai gêné personne. A part mon orgueil bien sûr.

Approche de la proue, quelques coups de manivelle, la proue se lève, coince, je redescend le nez du bateau, remonte la remorque, clé de 17 pour régler la hauteur des premières chandelles, remettre les roues de la remorque au ras de l'eau, nouvel essai de treuillage, la proue monte 5 centimètres plus haut que précédemment, coince, on recommence, clé de 17, reculer la remorque, treuillage, maintenant c'est l'assiette du bateau qui n'est pas bonne, on redescend pour finir par immerger totalement ma remorque toute neuve au bout de trois heures de travail acharné, alors que la nuit tombait !!!

Une heure plus tard, je terminais, en pleurant, de rincer ma remorque dans mon jardin, avec Pilpouz dessus.

Le lendemain, je me suis mis à réfléchir posément. Florent a écrit son expérience sur le sujet, Il faut déjà commencer par surbaisser les rouleaux de quille sur leur rampe.



Pour ce faire, il me faut soulever Pilpouz et démonter la rampe par-dessous... Comment caler le bateau ?

C'est alors que je me suis souvenu d'un ancien article de l'excellent blog du Sun 2000, <http://sun2k.free.fr/>, qui mentionnait qu'un propriétaire de Sun 2000 du bassin d'Arcachon avait prêté ses bords de stockage à un autre propriétaire qui devait refaire son anti-fouling. Ne retrouvant que le prénom de ce propriétaire, j'ai alors écrit à Mathieu (qui est au Sun 2000 ce que Florent est au First 18 et le Ricard à l'apéritif) un appel au secours qu'il a généreusement publié sur son site. Le résultat a été rapide : Jean-Louis me contactait deux jours après mon appel, me proposait pléthore de calages en bois, des crics hydrauliques et... son aide !!!

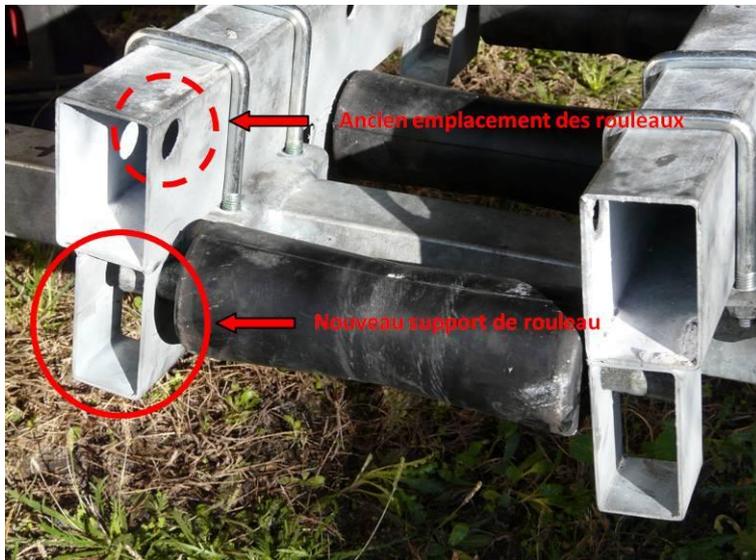


Jean-Louis, à la barre de Mouille-Col

Je ne remercierai jamais assez Jean-Louis, fier patron de Mouille-Col, Sun2000 du bassin d'Arcachon.

Sans vouloir m'étendre sur le personnage au risque de l'embarrasser, je voudrais souligner le fait que la solidarité des gens de mer n'est pas qu'une légende, elle est bien présente parmi beaucoup de « vrais » marins, je suis pour entretenir cette forme de solidarité dans notre société de plus en plus individualiste...

J'ai donc pu démonter ma rampe en ayant auparavant bien pris soin de prendre les cotes pour les nouveaux emplacement de rouleaux, et je l'ai déposée chez mon serrurier préféré, CTMI au Teich, qui en quelques jours m'a livré un travail impeccable :



Mes rouleaux de quille affleurent maintenant l'essieu, mon bateau repose donc au plus bas possible sur sa remorque. Au passage, suivant les conseils de Florent, j'ai graissé tous les rouleaux de manière à ce qu'ils tournent mieux sous charge, et bien m'en a pris...

La rampe remontée, Pilpouz reposé, je me suis installé sur le slip-way de mon petit port du Teich pour tester et peaufiner mes réglages de chandelles.

Le principe est, d'abord, de positionner le bateau correctement longitudinalement par rapport à l'essieu de manière à ce que le poids sur la flèche soit raisonnable. (entre 40 et 60 kg).

Ensuite seulement, caler latéralement le bateau lorsque celui-ci est dans la position décrite précédemment.



La suite devient impressionnante, mais on avance prudemment. On commence à faire reculer le bateau sur ses rouleaux de quille et là, on s'aperçoit que le calage latéral n'est forcément plus efficace. C'est ainsi qu'on règle les chandelles qui prennent le relai du soutien latéral du bateau lors du début de la descente :



Après ce premier relai, il en faut un deuxième, en bout de rampe. Le principe est de toujours avoir un appui latéral tout au long de la descente de la rampe.



J'ai jugé utile d'« élargir » le relai de bout de rampe par un relai supplémentaire, car lorsque la poupe du bateau commence à flotter, la stabilité latérale n'est pas suffisamment assurée par ce que j'appelle « deuxième relai » du fait du peu de largeur d'appui sur la coque.

Aujourd'hui, ça fonctionne ! Je ne mouille plus mes moyeux de roues pour sortir et mettre à l'eau mon first 18. Et si vous avez été assez courageux pour lire jusqu'au bout mes trépidantes aventures remorqueuses, vous pouvez cliquer sur l'image ci-dessous.



Ou bien suivre ce lien :

http://www.dailymotion.com/tomigd/video/x7kx72_sortie-misalo-first-18_sport

Bon courage !

Thomas (Pilpouz)