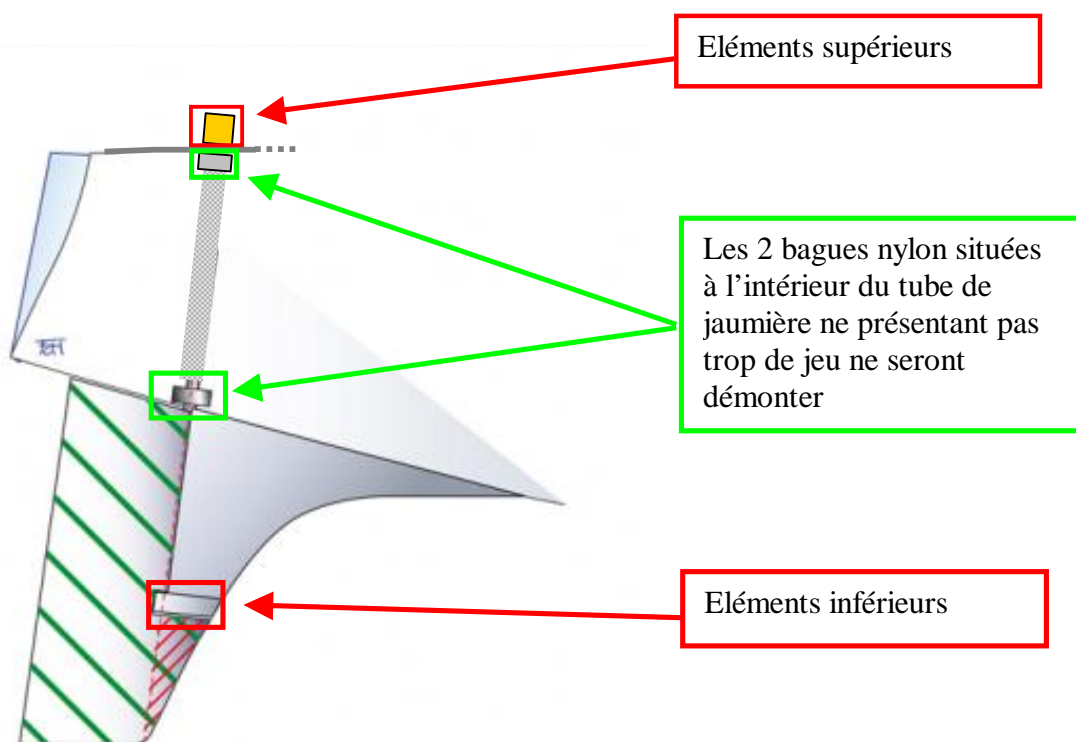


Démontage/Vérification/Remontage du safran de Lady M – Sangria PTE

Ayant constaté un peu de jeu dans le gouvernail, j'ai décidé de le démonter intégralement afin d'en contrôler toutes les pièces. Les photos et explications qui suivent vous permettront peut être de comprendre et d'anticiper l'origine de défauts constatés sur votre voilier. Pour info, cette conception de montage est également valable pour les Aquila. Bonne lecture !

Intro : Présentation du gouvernail,
Partie A : Démontage,
Partie B : Remontage



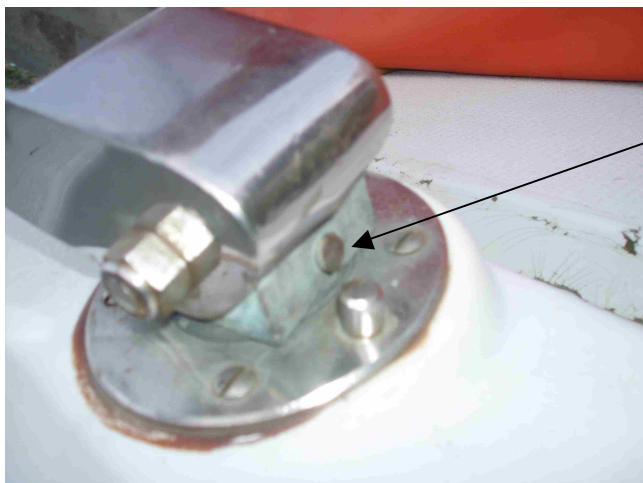
Partie A/Démontage du safran

Conseil : Les démontages décrits dans les chapitres ont été préalablement effectués avant de sortir de l'eau pour pouvoir, à cette occasion, rapidement sortir le safran de son logement en soulevant un peu plus le bateau.

A.1/ Démontage des éléments supérieurs



En premier lieu, démonter la barre franche pour accéder aux goupilles de fixation,

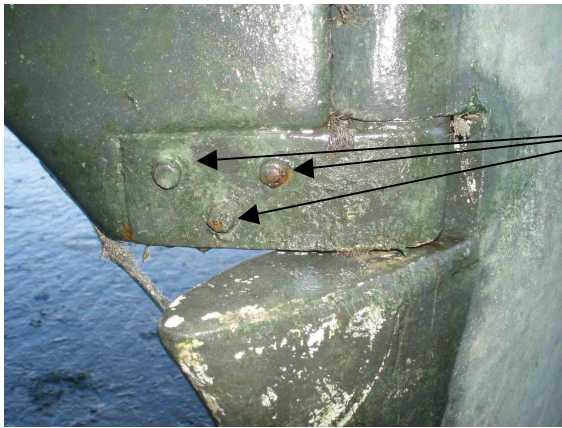


Repérer la goupille de fixation qu'il va falloir éjecter de son logement. Le carré de barre et sa goupille sont en laiton. Le principe de fixation était de « mâter » la goupille en force à coup de marteau. Ejecter la goupille à l'aide d'un pointeau et d'une masse. Cette opération peut être difficile compte tenu de l'âge du bateau. Si cela résiste trop, ne pas insister au risque d'endommager le reste du gouvernail. Utiliser alors une perceuse pour détruire la goupille.



Une fois la goupille retirée, démonter l'axe de fixation de la crosse de barre. Aucun risque de voir le safran tomber puisqu'il y a encore la fixation basse à poste.

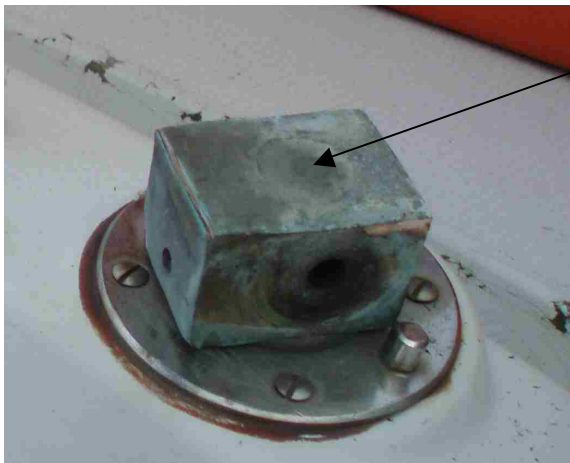
A.2/ Démontage des éléments inférieurs



Pour finir de libérer le safran, il est nécessaire de démonter les 3 boulons de la patte de fixation inférieure. Attention, à partir de ce moment, le safran peut tomber à tout instant, prévoyez une cale pour l'empêcher de tomber.

Patte de fixation avant démontage

Au cas où le safran ne descendrait pas après ces démontages, cela signifie que la mèche en inox est grippée dans le carré de barre en laiton. La mèche traverse le carré verticalement, il est donc possible de taper dessus pour l'aider à descendre. Si la mèche résiste, il faut alors s'équiper d'un chalumeau. La méthode consiste à chauffer le carré de barre pour qu'il se dilate et libère la mèche. Attention, en fonction de la taille du chalumeau, pensez à protéger la structure plastique du pont autour de la mèche.



On distingue le haut de la mèche en inox à travers le carré en laiton.



A.3/ Démontage de la bague inférieure de fixation



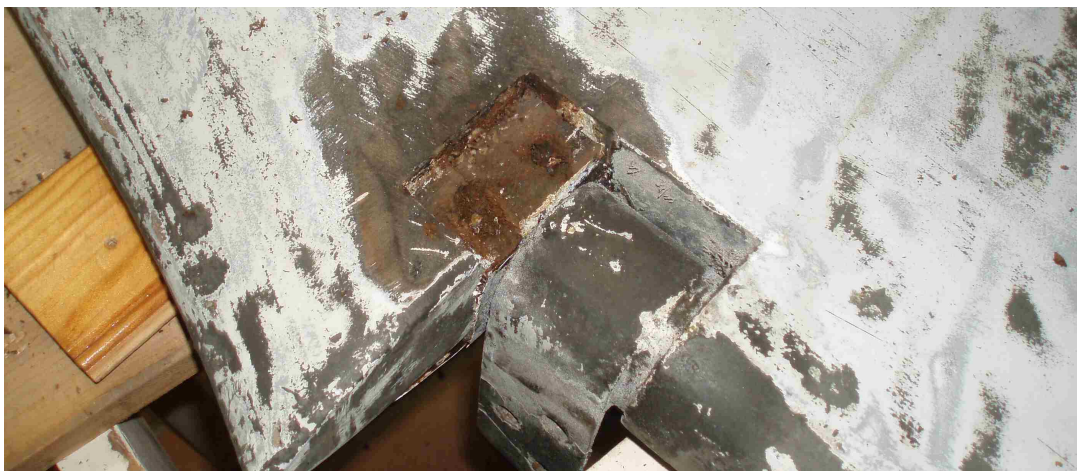
Un fois le safran récupéré et ramené chez vous, dans le cas où vous souhaitez refaire la bague en nylon de la patte inférieure, vous allez devoir démonter la cale amovible du safran.



Après ponçage, on distingue la cale amovible et deux des quatre vis de fixation.



Après avoir gratté l'époxy protégeant les têtes de vis, démonter les en prenant soin de ne pas les casser (bon courage en fonction de leur état !)



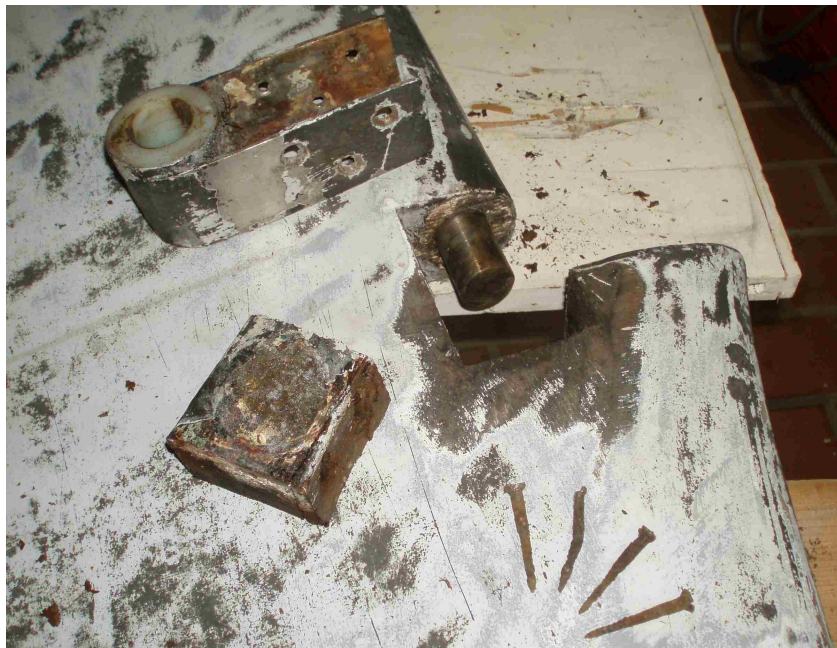
Une fois les quatre vis, éjecter la cale à l'aide d'un maillet (elle n'est pas collée et peut sortir librement). Le but étant de la conserver intacte pour servir de modèle.



Une fois la cale retirée, l'espace nécessaire au retrait de la patte est disponible



Tourner la patte de 90° et utiliser l'espace libre pour la désengager de la mèche



L'ensemble des pièces une fois démonté (j'ai eu de la chance avec les vis, elles ne se sont pas cassées !)

Partie B /Remontage du safran

Important : les pièces de fixation supérieures et inférieures avaient été préalablement démontées avant de sortir de l'eau. C'est à cette occasion que le safran a été retiré de son logement en soulevant le bateau.

La mise en place du safran n'est plus possible une fois le bateau posé.

Plusieurs solutions :

- faire un trou d'un mètre de profondeur sous le bateau pour engager la mèche dans le tube de jaumière (dépendant de la nature du sol),
- descendre le safran et travailler directement sous le bateau (peu pratique, ne permet pas l'accès aux bagues du tube de jaumière),
- sortir le safran et « s'arranger » avec le chantier pour qu'il vienne soulever le bateau avec un ber hydraulique, puis baisser l'avant et soulever l'arrière au maximum, cela suffit à engager le safran (solution que j'ai adoptée),
- gruter le bateau pour réengager le safran (efficace mais couteux).

Une fois les éléments défectueux remplacés, il s'agit d'abord de préparer les surfaces. Profiter en pour nettoyer toutes les pièces puis pour les recouvrir de primaire époxy (produit utilisé : Primaire époxy garnissant type HPE de Nautix) .

Attention ! Si vous changez une ou des bagues nylon, spécifiez bien à votre fournisseur qu'elles doivent être dans l'eau car certains matériaux ont tendance à gonfler au contact de l'eau de mer pouvant rendre impossible la manœuvre du gouvernail ou leur mise en place (notamment celles du tube de jaumière).



Grattage, ponçage et vérification de l'état des surfaces, reprise si nécessaire



Une fois le safran remis dans son logement, il suffit d'effectuer le remontage des parties supérieures et inférieures puis de préparer une cale amovible.

Il est fort probable que la cale d'origine ne soit plus utilisable.

Pour la refaire, plusieurs solutions :

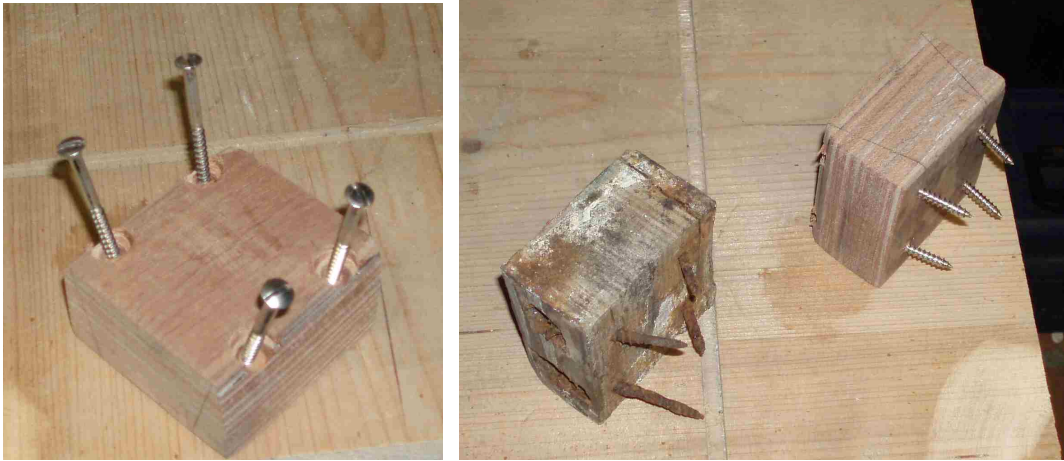
- en bois (CP ou massif),
- en mousse avec un enduit époxy,
- en téflon....



Fabrication d'une cale à partir d'un collage de morceau de CP acajou.



Ponçage et ajustage puis mise en place « à blanc »



Perçage des trous et chapelles en prenant exemple sur le modèle



Vissage après mise en place (ne pas coller pour pouvoir l'enlever si besoin).

Conseil : Serrer les vis de manière progressive pour que la cale reste à sa place (les vis étant montées en biais, si vous serrez trop fort d'un coté vous allez l'entraîner de l'autre bord...)



Parfaire le profil avec de l'enduit époxy (Watertight de Nautix), un coup de ponçage, une dernière couche de primaire époxy et c'est terminé.



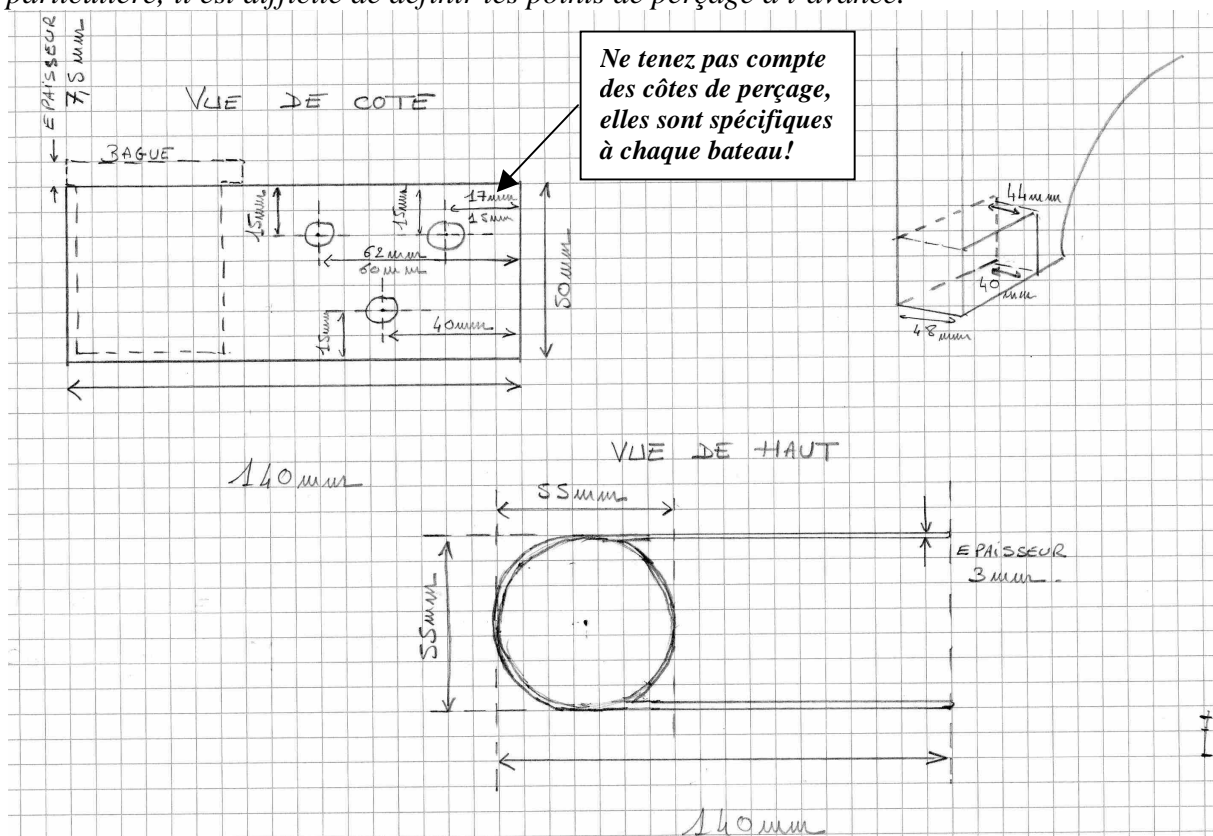
Avant, après, « y a plu ka naviguer ! »

SangriAquilamicalement !

Info Bonus

Il se trouve que, par le hasard des aléas de la vie communément rebaptisé loi de Murphy (ou loi éternelle de l'e.....ment maximum), la pièce inox de fixation basse du safran de Lady M a été « perdue » par l'artisan à qui j'avais demandé confiais la réfection de la bague nylon. Il m'a refait gracieusement l'ensemble moyennant la fourniture d'un plan. J'ai réussi à en faire un dont il a appliqué les côtes. Il s'avère que je ne me suis pas trop mal débrouillé car je n'ai eu à faire aucune reprise.

Conseil : Ne percer les trous qu'après l'avoir présentée à poste, la forme de la pièce étant particulière, il est difficile de définir les points de perçage à l'avance.



This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.