

# Problème sur enrouleur de génois

récit et photos de Alain Guérin

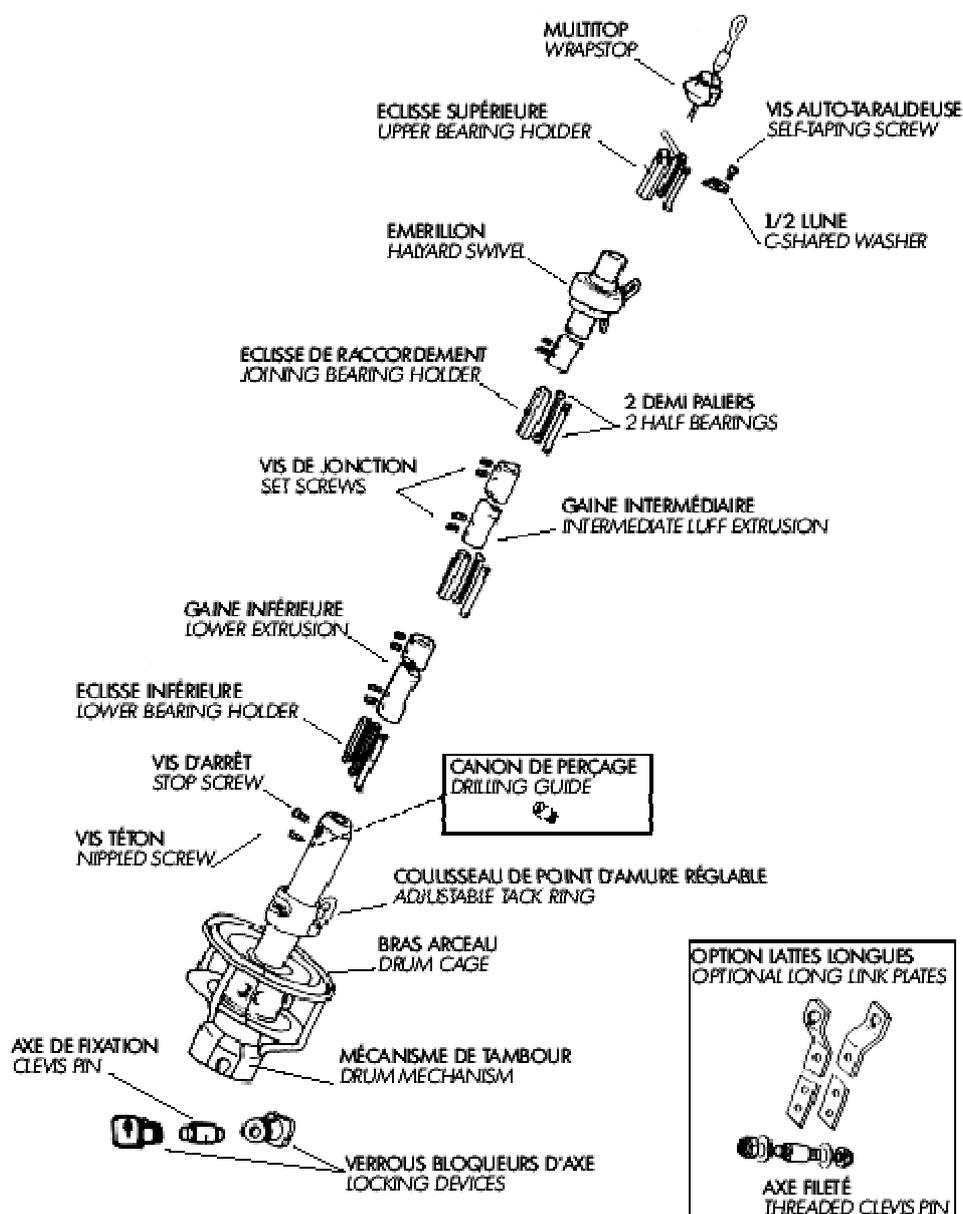
Problème survenu en mai 2004 à bord de son Sangria REMEMBER avant son convoyage de Dinan à Camoël "heureusement, elle ne nous a pas mis en difficulté, mais couplée avec d'autres problèmes elle aurait pu nous causer de gros ennuis " explique Alain qui met tout celui sur le compte d'un manque de préparation



mai 2004 : REMEMBER s'éloigne de Saint Malo et fonce (si, si !) vers Lézardrieux

Ci-dessous le montage normal de l'enrouleur (extrait de la documentation Profurl, prise sur le site Wichard)

Modèle enrouleur : Profurl Basic 29 L



la partie qui souffre le plus avec un génois trop grand, c'est évidemment la tête de l'enrouleur  
Le résultat (voir photo ci-dessous)

- l'émerillon est presque sorti de la gaine (mais il aurait pu sortir complètement si le génois avait été encore plus long). Il est coincé dans cette position,
- le multitop est remonté beaucoup trop haut, il tourne maintenant sur l'étai alors que pour assurer sa fonction il doit être fixe. Petite précision : la fonction du multitop est d'écarter les drisses (génois, spi) de l'étai pour qu'elles ne s'enroulent pas autour de lui,
- la butée a purement et simplement disparue.



Voici son aspect normal - REMEMBER est démâté



Voici ce que cela donne avec un guindant trop long et après un étarquage du génois

Comment cela est-il arrivé ? Je n'en sais rien !

J'ai acheté le Sangria il y a un an. Je suppose que le génois devait d'origine être un peu grand, et qu'en vieillissant il s'est un peu allongé. Le problème m'est apparu lorsque j'ai voulu affaler le génois. Cela a été impossible. Il a d'abord fallu démater. Il faut savoir que dans la procédure Profürl, c'est la longueur de l'étai qui donne la longueur de l'enrouleur (que l'on obtient en coupant le dernier tube). Ainsi sur mon enrouleur j'avais 8,78 m de longueur disponible. Le guindant mesurait (hors tension) 8,72 m. Sails concept me propose 8,55 m !

Comment réparer ?

La réparation n'est pas très compliquée (hormis qu'elle nécessite un démâtage !)



Photo 1



Photo 2

Fabriquer une butée de recharge. Je suis parti d'une rondelle que j'ai scié et limé (photo 1). Cette butée se visse dans la gaine supérieure. En s'arrachant, la butée a emmenée la vis et les filets de la gaine, doù la cheville...

Insérer la cheville dans la gaine et couper son extrémité (photo 2)



Photo 3



Photo 4

Mettre en place la butée et la visser (photo 3).

Remonter le multitop (photo 4). J'ai du lui rajouter une cheville, car le trou de perçage s'était agrandie et il tournait sur l'étau, même serré à fond.

### Comment résoudre le problème ?

Je ne vois que 2 solutions (très) élémentaires :

#### 1. Augmenter la longueur de l'enrouleur



Dans mon cas cela nécessite de :

- baisser le point d'ancrage sur le pont. Faisable, mais cela diminue le passage de la chaîne de l'ancre,
- racheter une gaine supérieure et refaire la partie haute de l'enrouleur.

Il suffit ensuite de couper les lattes de la longueur désirée (photo ci-contre).

## 2. Diminuer la taille du génois

Plusieurs solutions s'offrent alors : faire retailer son génois ou l'échanger avec un génois avec un guindant plus court (neuf ou occasion). Personnellement , j'ai choisi l'achat d'un génois neuf, mais de toute façon je l'avais prévu d'ici 2 à 3 ans.

Quelles erreurs j'ai commises ? et que j'essaierai de ne plus refaire !

C'est la fonction des erreurs ! Elles sont pour nous faire progresser. Je vais donner ma vision des erreurs que j'estime avoir commises, mais je suis sûr que vous en verrez d'autres...

L'erreur la plus importante à mes yeux, et qui me paraît même très grave, c'est de ne pas avoir essayé d'affaler le génois avant de partir naviguer. C'est une question de sécurité basique. Imaginez pendant un gros coup de vent que l'enrouleur se grippe et que l'on ne puisse pas descendre la voile ! (Enfin c'est surtout à moi de l'imaginer car vous ne commettrez évidemment pas cette erreur).

La seconde erreur, c'est de ne pas mettre posé de questions alors que je ne pouvais plus étarquer le génois que je trouvais insuffisamment plat.

La troisième erreur, c'est de ne pas avoir assez vérifié le matériel quand j'ai acheté mon Sangria. J'aurais du faire un hissage et un affalage de voiles avant l'achat.

Et enfin, une autre erreur que je suis en train de commettre, c'est de parler de réparation terminée alors que je ne mets le bateau à l'eau que dans deux semaines !

et pour finir, le coté positif ...

Et oui, car comme à chaque fois que l'on rencontre des difficultés, on apprend ou on découvre quelque chose... « Grâce » à cette expérience, j'ai :

- démâté REMEMBER avec les gens du chantier Camoël Nautic (très sympathiques et compétents), ce qui m'a permis de faire une inspection du gréement,
- découvert le site Internet de Profurl (<http://www.profurl.com>) très bien documenté,
- progressé dans la connaissance et la compréhension du matériel de mon Sangria,
- ehm... le responsable de Sails Concept (<http://www.voilerie-sailsconcept.com>) être sur qu'il ne me fasse pas un génois avec un guindant trop long. J'en profite pour m'excuser auprès de lui, je ne remets absolument pas en cause ses compétences, mais tout le monde peut faire une erreur, oublier un détail, etc...

petite conclusion

Voilà, c'était un exemple de mauvaise préparation de navigation. Mais bientôt je vous proposerai la présentation d'une autre erreur que j'ai faite pendant la remise en état de mon gréement, à classer dans la catégorie « quand on ne sait pas on se renseigne » (ou pour les amateurs de pub« si ça continue je vais acheter une fiat Punto »). En attendant, n'hésitez pas à faire partager vos expériences ! Alain Guérin, le 28 avril 2005.