

Faites-le vous-même !

# Installer un bout-dehors

**Le passage au spi asymétrique** apporte une foule d'avantages. Les manœuvres, surtout l'empennage, sont simplifiées. Une seule paire de bras vient facilement à bout des réglages. Le spi, porté plus sur l'avant, a moins tendance à faire partir au lof le bateau. Bref, on peut porter la bulle plus longtemps !

S'il fut un temps où installer un bout-dehors sur un bateau supposait de se lancer dans de savants bricolages, c'est aujourd'hui devenu un jeu d'enfants. Plusieurs fabricants proposent des kits avec tube alu ou carbone accastillé, platines d'accrochage et anneau de retenue pour les bateaux livrés d'origine avec tangon, balancine et hale-bas.

Le kit VMG Soromarp Yachting est l'un des moins chers du marché. Il s'installe facilement avec un minimum d'outillage et de connaissances. Seules quelques règles simples de montage sont à respecter. Plusieurs longueurs sont proposées en fonction de la taille du voilier – moins de 30 pieds, de 30 à 35 pieds, de 35 à 40 pieds, afin qu'ils s'adaptent à la configuration de votre plage avant.

Attention, s'ils ne sont pas équipés de sous-barbe, ces bouts-dehors ne sont pas prévus pour porter des voiles type Code zéro ou gennaker qui supposent une tension de guindant bien supérieure à celle d'un spi asymétrique.

Texte et photos  
 Philippe Guégan.

## TEMPS MOYEN

Une à deux heures suffisent.

## COÛT

Vendu 395 euros, le kit complet à monter comprend le tube, les cales d'étrier, sa contre-plaque, un pad-eye Wichard et sa contre-plaque, le bout d'amure en Dyneema. Seule la visserie inox est à rajouter – moins de cinq euros. Si vous faites le choix d'installer une sous-barbe, le Dyneema vaut environ deux euros le mètre.

## À FAIRE

Prendre ses cotes avant de se décider pour le modèle de bout-dehors. Acheter le bout-dehors qui correspond à la taille de son voilier et à la surface de sa voile. Bien respecter les mesures de «déport» indiquées dans le tableau de correspondance fourni avec le bout-dehors.

## À NE PAS FAIRE

Percer sans avoir validé le positionnement du tangon, par rapport au(x) taquet(s) d'amarrage ou de l'enrouleur de génois.

Ne pas respecter la distance entre l'étrier et la cadène. Trop courte, le tangon se déformera.



**1 A la cote.** Il est important de positionner correctement l'étrier support du tangon ainsi que la cadène arrière de fixation de l'espar. La distance entre l'étrier et la cadène doit être au minimum égale à celle du «déport» indiquée dans le tableau.



**2 Gare au rail.** Afin de bien adapter les cales de supports d'étrier, il est important de mesurer la hauteur du rail de fargue au passage du bout-dehors. Des cales sont livrées avec le kit pour s'adapter à tous les cas de figure. Vérifier que le bout-dehors ne touche pas le rail, l'idéal étant de prendre au moins dix millimètres de garde.



**3 A blanc.** Positionner à blanc le tangon permet de détecter une anomalie au niveau du passage du taquet d'amarrage et de l'enrouleur, s'il y en a un d'installé. Cela permet aussi de caler l'extrémité du bout-dehors dans l'axe de l'étrave en s'aidant d'une latte.



**4 Tracer** l'emplacement de l'étrier, de la plaque de renfort de la cadène et des trous correspondant aux vis. Vérifier qu'au moment de boulonner, les trous seront accessibles par l'intérieur du bateau. Gare aux contre-moules ou aux cloisons... Des écrous et cales seront nécessaires pour l'étrier.



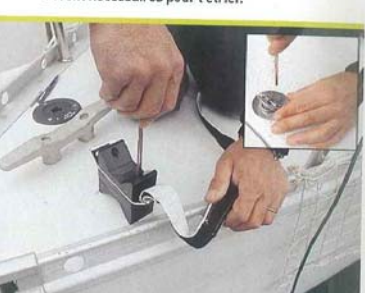
**5 Percer.** Percer un avant-trou avec une mèche de quatre millimètres. Une fois ce premier trou réalisé, utiliser les cales d'étrier ou la plaque de cadène pour percer l'autre avant-trou. Terminer de percer le pont avec une mèche de six millimètres correspondant au diamètre des vis.



**6 Contreplaquer !** La cadène travaillant en compression, sa contre-plaque est à fixer sur le pont. En revanche, la contre-plaque de l'étrier vient se placer sous le pont. En fonction de l'emplacement de la plaque et du relief du pont, il est possible de la retailler légèrement.



**7 Etanchéifier.** Chaque trou de vis doit recevoir un mastic silicone ou polyuréthane ou encore un MS polymère afin d'étanchéifier le pont. Il est plus prudent de «dégraisser» les trous à l'acétone avant de les remplir de mastic.



**8 Assembler.** Serrer les quatre boulons sous le pont. Si les boulons ne sont pas accessibles par la baïlle à mouillage, c'est le seul moment où le montage du bout-dehors nécessite deux personnes.



**9 Positionner le bout-dehors dans son étrier.** Bloquer l'arrière du tangon dans le pad-eye puis serrer la sangle de l'étrier autour du tube. Vérifier que le tube ne touche aucune pièce d'accastillage.



**10 Amure mouflée** (c'est une originalité du bout-dehors Soromarp). Installer une manille sur le bout d'amure mouflée, livré avec le tangon. Frapper l'amure de spi dessus. Une fois l'amure ramenée en bout de tangon, frapper l'amure sur le taquet prévu, ou la ramener au cockpit.



**11 Spi ou gennaker.** Le bout-dehors peut recevoir indifféremment un spi asymétrique ou un gennaker. Le système d'amure du tangon VMG Soromarp Yachting, avec son amure Spectra mouflée, assure que le point d'amure ne subira pas de torsion en navigation.



**12 Sous-barbe... ou pas.** Une sous-barbe devient indispensable si vous faites le choix d'augmenter le déport du bout-dehors. Dans ce cas, il est indispensable de rajouter une sous-barbe textile entre l'anneau de remorquage et l'estrope prévue sur le bout-dehors.

Souvent, comme ici, il est impossible d'installer un bout-dehors amovible sans condamner la baïlle à mouillage !

PAUL BOUQUILLANT