

Aménagement d'une coque nue



décembre 1997: 1^{ère} prise de contact avec notre coque mise à l'eau, à Warwick



Intérieur de la coque avant toute intervention

Se faire construire une coque, de 18 mètres, livrée pré peinte, fond goudronné, arbre d'hélice et gouvernail posé, pour ensuite l'aménager soi-même est une entreprise de longue haleine qui demande de sérieuses connaissances dans tous les domaines et beaucoup de temps. Un travail qui ne s'adresse pas aux bricoleurs du dimanche. Que de démarches, d'appels téléphoniques, de recherches et de déplacements ! Une démarche rare qui mérite d'être expliquée.

Pourquoi?

Ajusteur de profession, je suis adroit de mes mains. 15 ans passés sur Montainville, une Freycinet raccourcie à 23m. que j'avais intégralement aménagée avec ma compagne m'ont appris beaucoup de choses.

Ce bateau même raccourci était énorme et pas facile à manœuvrer quand on veut vraiment naviguer pour le plaisir avec un tirant d'eau (1,40m) et un poids de 140 tonnes. De plus le

volume utile par rapport à la surface occupée sur l'eau est limité.

Après la vente du Montainville et mon installation provisoire à terre je cherche le bateau idéal !



Arrivée du bateau en France juste avant la mise à l'eau

Angleterre

Mes recherches pour le trouver se sont avérées vaines, j'ai pourtant approché des bateaux intéressants mais compte tenu de leurs prix, de la remise en état de la mécanique, de la

J'ai eu des réponses fantaisistes, hors budget ou pas de réponse du tout, j'ai donc élargi ma recherche aux pays limitrophes. et un chantier anglais annonceur dans Fluvial m'a fait une proposition digne d'intérêt. La publicité de ce chantier (Delta Marine Services) m'avait fait rêvé à de multiples reprises. A réception de l'estimation, je n'en croyais pas mes yeux : nous avons pris notre billet pour entamer des négociations.

Le premier contact fut agréable, le chantier est propre, rien ne traîne. Le patron était à notre écoute, les plans cotés aux millimètres ne lui paraissaient pas incompréhensibles, il était prêt à construire notre bateau. Nous nous sommes quittés avec un contrat type de construction en anglais en poche que nous avons fait

analyser par un juriste à Paris. Ce contrat précisait le calendrier de fabrication, de livraison, de règlement.

Le mois suivant nous sommes retournés au chantier pour signer le contrat avec dans nos bagages une maquette du bateau à l'échelle (que nous avons laissé sur place) dans le but de matérialiser notre délire et pour enlever toute ambiguïté sur l'interprétation de nos plans.

Les visites mensuelles, qui ont suivies nous ont conforté dans notre choix du chantier ainsi que sur la qualité du travail effectué et du délai d'exécution.

Commencé en septembre le bateau fut terminé mi décembre, chargé sur un camion pour un transport routier et maritime exceptionnel. Le 23 décembre, le convoi arrivé à destination en région

parisienne, le bateau fut remis à l'eau. Quelle émotion, je me rend compte maintenant que j'ai un truc, une boîte en fer vide et qu'il va falloir en faire quelque chose, dans quelle galère me suis-je fourré !

Après un baptême copieusement arrosé, il faut maintenant retrousser ses manches et appliquer nos idées.

Il n'y a pas de lest, le fond du bateau est en acier de 10mm, d'un poids suffisant pour stabiliser le bateau.

La quille ponton est en 8mm le bordé en 6, et les superstructures en 5mm le tout en acier anglais très dur.





Juillet 1998

Un an de boulot

Il y a tellement à faire que je me suis astreint dès le début des travaux à me lever de bonne heure, prendre mon petit déjeuner, m'habiller et

En attendant la nouvelle livraison, j'installe le plancher et stock les matériaux pour l'habillage et l'isolation.

Puis je m'attelle à la pose du moteur, des cuves à gazole et fuel, avant l'habillage intérieur, il me semble important de pouvoir déplacer le bateau d'une façon autonome et de naviguer dès que possible.

Pour l'isolation mon choix a été difficile, les moyens traditionnels ne me satisfont pas (laine de verre, de roche, polystyrène même expansé, matériaux projetés), finalement je choisis le liège en 9 cm d'épaisseur au plafond, 7 sur les côtés. Le liège est un matériau inerte, sa découpe ne génère pas de particules dangereuses mais rien d'inquiétant, il s'enflamme très difficilement et nous apporte beaucoup de confort. Le liège utilisé doit être recouvert car la poussière noire est omniprésente et très

salissante. C'est le seul inconvénient. Depuis son installation, j'ai été obligé de démonter une plaque d'habillage et je n'ai constaté aucune dégradation pas de rouille sur les vis de fixation, c'est magnifique et comme neuf.

L'approvisionnement en eau potable a été résolu par l'installation d'un osmoseur que j'avais essayé en 1995 pour la revue Fluvial. Cet essai m'a convaincu de son utilité, et j'ai installé une version capable de fabriquer 400 l/24 heures. Il y a dans la quille ponton un réservoir

travailler toute la journée avec juste 45 minutes pour déjeuner, comme à l'usine. L'aventure est captivante et la création est à l'ordre du jour à chaque instant.

L'important dans l'immédiat est de mettre le bateau hors d'eau, faire les capots, commander les fenêtres. Je fais appel à un professionnel du bâtiment car je veux du double vitrage phonique et thermique. Il lui a fallu une journée pour prendre toutes les mesures (il y a en effet 13 fenêtres à prévoir). A la livraison un mois plus tard, je m'aperçois qu'aucune des fenêtres livrées n'est correcte et impossible à installer : trop grandes ! Ca commence bien, il faudra de nouveau un mois de délai pour obtenir la nouvelle mouture à la bonne taille ou presque, car en fait j'ai été obligé d'agrandir leur emplacement pour les installer.



Août 1998

tampon qui me permet de ne pas me préoccuper de l'eau potable où que je sois.

L'aménagement intérieur a été fait avec des matériaux venant du bâtiment, plomberie, électricité, chauffage (chaudière fonte, radiateurs acier) en cas de panne il est très facile de réparer où que l'on se trouve. Après un an de travail acharné le bateau était habitable et nous quittions avec joie et émotion notre port d'attache pour une destination plus proche de nos désirs.



Janvier 1999 : cuisine tribord



Août 2000 Poste de pilotage

Suite et fin (peut-être)

Depuis ce moment, le bateau a beaucoup évolué, le bois d'habillage a été verni, les vis recouvertes avec des baguettes de bois rouge, les radiateurs acier remplacés par des échangeurs thermiques de climatiseur, ce qui apporte une meilleure répartition de la chaleur ainsi qu'une diminution de la température de l'eau de chauffage et de la consommation de fuel.

Le moteur a été changé, le vieux DAF de 120 cv. bien qu'en très bon état, ne me donnait pas entière satisfaction.

Pour atteindre la vitesse critique de 12km/h le moteur tournait au régime maxi, chauffait, vibrait et consommait beaucoup, le turbo rougissait. Le Renault installé donne au même régime 180cv. et il reste 25 purs sangs prêts à bondir. Quel confort d'utilisation, moins de vibrations, de bruit, consommation et vitesse en rapport avec ce que j'en

attendais, de plus il est aux normes anti - pollutions européennes.

A la prochaine sortie en cale sèche, l'évolution suivante sera la pose d'un propulseur d'étrave bien que pas vraiment nécessaire, mais utile dans certaines manœuvres, le bateau fait demi tour sur sa longueur en une seule manœuvre, le gouvernail, mu

par vérin hydraulique, est muni d'un système lui permettant un débattement de 140°.

Je ferais peut être modifier la carène arrière pour que le bateau traîne moins d'eau.

Des évolutions sont toujours envisageables, mais quelquefois il faut savoir s'arrêter.

L'achat d'une coque nue et son aménagement représente environs de 10000 Heures de travail, c'est considérable. Cette aventure n'a pu être réalisée qu'avec la participation active de ma compagne et de mes amis. Il faut de la patience et de la ténacité.

