



Carole et  
Jean-Claude Irma

# LAISSE ALLER, C'EST UN TANGO

Éditions du Cairn

Carole et Jean-Claude Irma

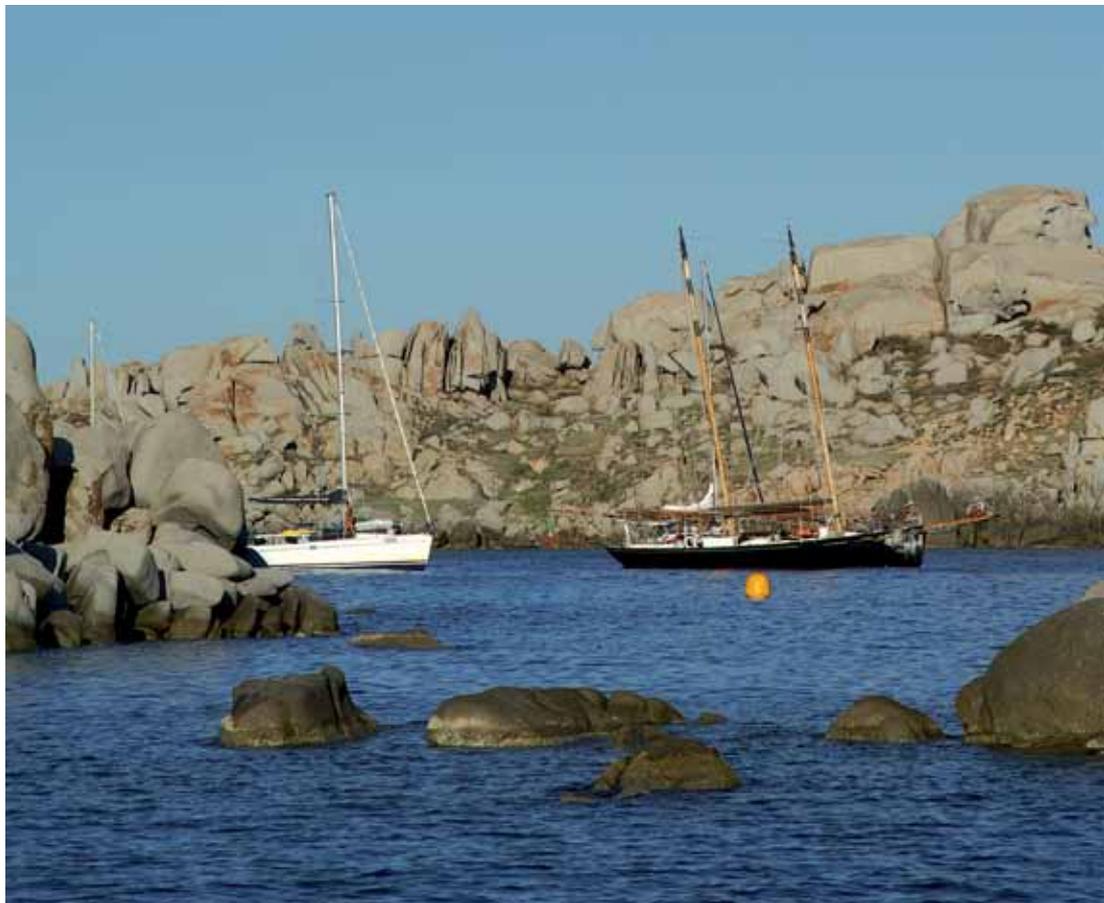
**LASSE ALLER,**  
**C'EST**  
**UN TANGO**

# SOMMAIRE

- 7**  AU COMMENCEMENT
- 11**  COMME UN SQUELETTE DE BALEINE
- 19**  ÇA RESSEMBLE ENCORE PLUS À UN BATEAU
- 49**  C'EST PAS FINI!
- 61**  BIENTÔT LA QUILLE!
- 73**  PUIS *CAIRN* TOUCHA L'EAU
- 85**  PREMIÈRES SORTIES ET POURSUITE DE L'ÉQUIPEMENT
- 97**  LES FINITIONS
- 105**  BALÉARES, CORSE, SARDAIGNE

Page de droite :  
août 2010,  
l'île de Giraglia  
au Cap Corse.



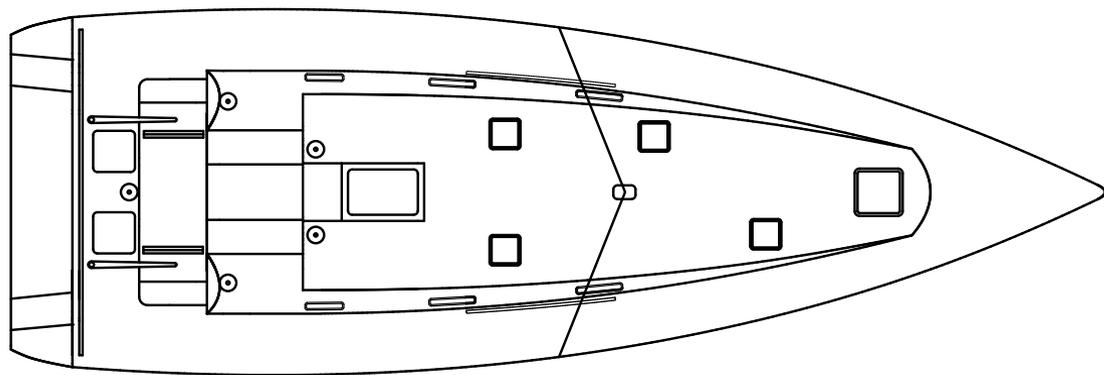
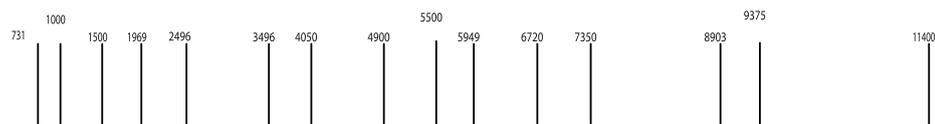
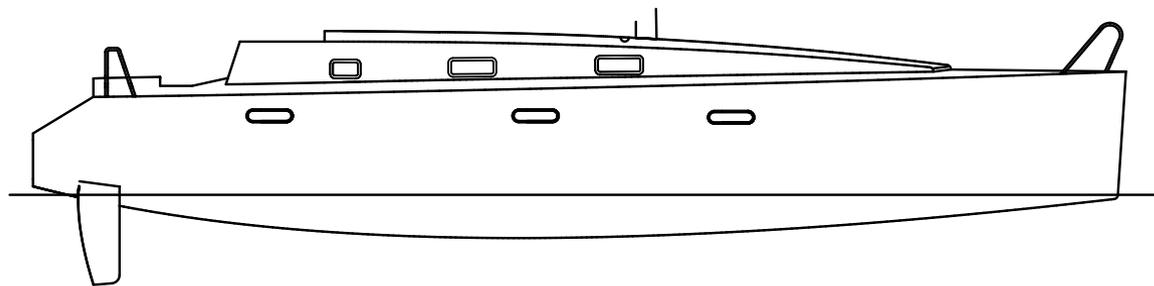


Mouillage aux Lavezzi.

© Février 2011  
Textes, photos, illustrations, mise en page et graphisme : J.-C. Irma

# PROLOGUE

**A**utomne 2004. Après une année de balade en famille en Méditerranée, l'image d'un bateau idéal pour aller voir encore plus loin et plus longtemps, commençait à se dessiner avec précision. La longueur avoisinerait les 13 mètres, ce serait un quillard rapide à toutes les allures et sa coque en forme serait en aluminium. Une brève consultation des chantiers réputés pour fabriquer des voiliers dans ce matériau nous fit réaliser deux points essentiels : peu proposaient des carènes modernes, aucun, dans la taille choisie, n'avaient dans son catalogue une unité pouvant rentrer dans notre budget. À ce stade de la réflexion il nous restait encore le marché de l'occasion. Le Cigale ou Lévrier 14 étaient bien tentants, d'autres encore comme l'Actual 46 ou l'Universal 44 aussi. Mais leur prix, pour des bateaux âgés de 6 à 15 ans, atteignait souvent des sommets. Bien que tous, ou presque, soient très équipés, sûrs et éprouvés, l'idée de faire un tel investissement pour un voilier au dessin parfois un peu daté n'était guère enthousiasmante. Alors pourquoi ne pas trouver un plan satisfaisant et le faire soi-même ce bateau ? Tout simplement parce qu'un frein, et non des moindres, allait à l'encontre de cette belle idée : la nature m'ayant doté de deux mains gauches et d'un cerveau peu cartésien, l'entreprise revêtait un caractère hasardeux fort contrariant pour son succès. Pourtant, après de longues nuits d'insomnie et de doutes, je décidai finalement de braver mon handicap et de me lancer à la recherche du plan rêvé. Une aventure commençait.



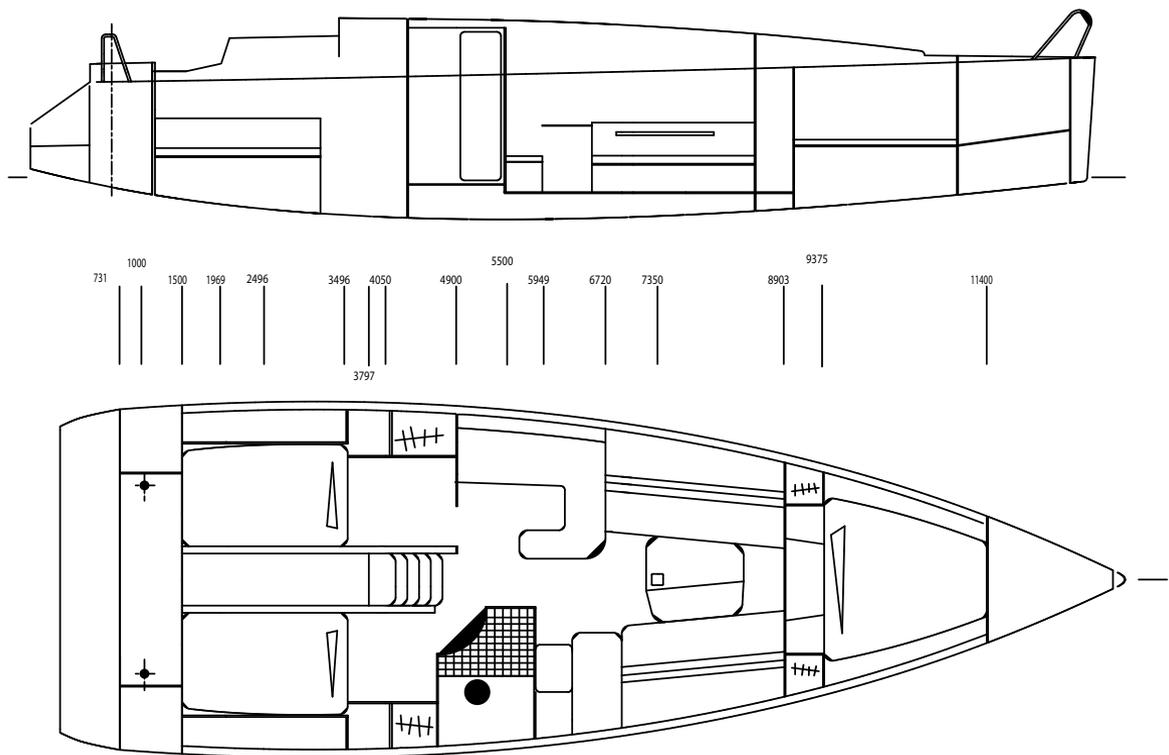
# AU COMMENCEMENT



AU PREMIER COMMENCEMENT il n'y avait rien... Enfin pas grand-chose, juste l'idée d'un voilier en aluminium de 13 mètres avec une silhouette contemporaine. Puis vint le deuxième commencement. Celui-là a démarré sur Internet. Plus précisément sur le site de Pierre Rolland avec les photos d'une merveilleuse carène en aluminium. Coup de téléphone au créateur.

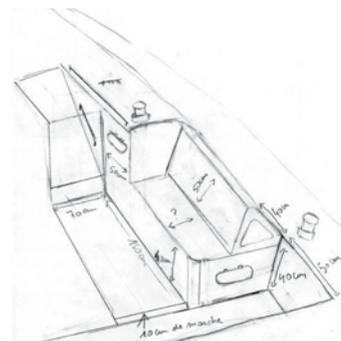
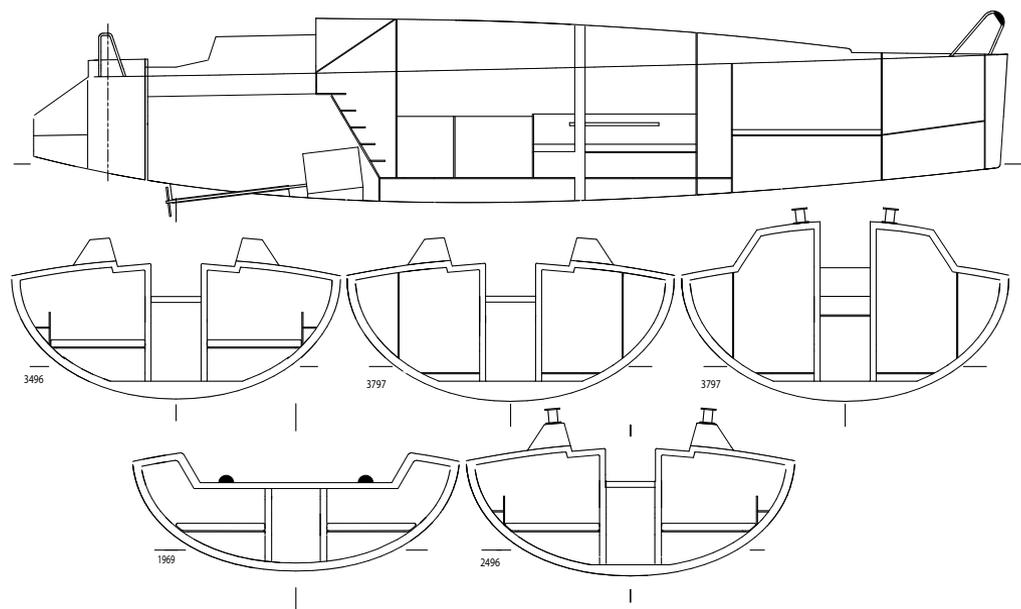
*« Ce bateau vous intéresse ? Allez donc le voir, la coque est en cours d'aménagement par son propriétaire. Si ça vous plaît, recontactez-moi. »*

Et l'objet nous a plu. Énormément!



### Des lignes tendues!

La carène est résolument actuelle; large au pont mais avec peu de surface mouillée, le maître baud est très reculé. Malgré des formes généreuses à l'arrière pour une meilleure stabilité au portant, les entrées d'eau sont extrêmement fines pour un près performant. Les aménagements proposés par l'architecte sont purement indicatifs. Nous les redessinerons entièrement à notre convenance.



### Un deuxième Tango

Le premier Tango, nom du chien de son propriétaire, est plus typé « course » avec sa casquette structurale qui nous a semblé difficilement compatible avec ma grande taille et son cockpit très profond qui réduit considérablement l'espace dans les cabines arrières. Nous avons donc esquissé un nouveau cockpit que Pierre Rolland a finalisé sur les plans définitifs. De fait, la descente est devenue classique et adaptée aux multiples allers et retours que l'on peut effectuer entre le pont et l'intérieur au cours d'une journée. D'autre part, la hauteur dans les cabines arrières a été revue à la hausse pour un meilleur confort.

Ci-dessus on peut voir les sections à différents couples du bateau ainsi qu'une coupe longitudinale.



# COMME UN SQUELETTE DE BALEINE

TROUVER UN CHANTIER capable de construire une coque alu en forme à un prix raisonnable n'est pas de toute simplicité. La chaudronnerie de l'aluminium est tout un art et la plupart des petits chantiers navals n'acceptent de réaliser que des coques à bouchains. Après que l'entreprise qui avait construit le premier Tango de façon remarquable nous ait fait attendre pendant un an pour finalement nous annoncer qu'elle ne serait pas disponible avant deux ans mais sans certitude, nous avons exploré plusieurs pistes aussi insatisfaisantes les une que les autres ; trop cher, pas sûr, trop loin. C'est en fait par hasard, en feuilletant *Loisirs Nautiques*, que je suis tombé sur Pita Yachts, chantier situé à Rosas en Espagne et tenu par Aldo, ancien navigateur à la forte personnalité. Après un premier contact pris pendant l'hiver 2006, la construction démarre en juillet de la même année. Très rapidement, le maillage de la structure se concrétise avec le placement des premiers couples. Le bateau prend naissance, c'est magique !



Ici, pas de découpe au laser ni au jet d'eau. Les différentes parties des couples de 10 mm d'épaisseur sont tracées sur les plaques d'aluminium à partir de gabarits en médium puis découpées à la sauteuse ou au plasma. Celles-ci sont ensuite soudées entre elles et positionnées sur un marbre. Comme on peut le voir, la ficelle est un élément essentiel de cette première étape, capitale dans la construction d'une coque! On peut également constater que la cloison arrière a été positionnée à l'envers : les lisses sont à l'extérieur du bateau. Heureusement nous nous en sommes rendu compte rapidement.



### Couples et lisses

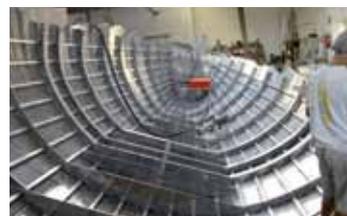
Après que tous les couples aient été positionnés correctement et été fixés provisoirement sur le marbre, des encoches sont pratiquées sur chacun d'entre eux afin de pouvoir mettre en place les lisses qui y seront soudées. La cloison étanche qui sépare la baille à mouillage de l'intérieur est posée. Sur la photo du bas on peut voir le cône d'étrave qui fait office de crash box.





### Bien bordée pour bien dormir

Puis la coque est ensuite bordée. Pas de rouleuse ni de presse à olive. Les tôles sont mises en forme à l'ancienne avec les muscles et des serre-joints puis pointées au fur à mesure. Celles qui sont sous la flottaison sont en 6 mm. La zone du puits de quille est en 8 mm et les parties supérieures en 5 mm.



### On en est tout retourné

La coque, entièrement bordée, est ensuite retournée. Il manque un coup de ciseaux pour égaliser tout ça mais le plus gros est fait. Ci-contre à gauche, on peut voir les deux cloisons étanches qui délimitent les coffres du cockpit.



Aldo en pleine action.

# ÇA RESSEMBLE ENCORE PLUS À UN BATEAU

LA COQUE EST MAINTENANT complètement bordée, elle a été retournée et c'est aux soudures intérieures qu'il faut s'attaquer puisque l'assemblage des tôles est réalisé par soudage recto/verso. On voit que le maillage de la structure est très serré et que les échantillonnages sont généreux; la rigidité est assurée. Puis il va falloir mettre en place les barrots qui supporteront les passavants, le roof, le pont et le cockpit. Pas de doute, ça ressemble de plus en plus à un voilier. Et comme toute coque métallique, celle-ci devra être soigneusement isolée pour éviter la condensation. Le pont, une fois sablé, sera peint, mastiqué et poncé aux points de déformation.



### Jupe plutôt longue

La jupe et ses ouvertures de coffres ainsi que le tableau arrière sont en voie de finition. Beaucoup de surface pour la baignade et de quoi ranger plus d'une paire de palmes. Les cadènes de pataras sont également soudées. En haut et à gauche, pose des barrots qui soutiendront le cockpit et le roof.



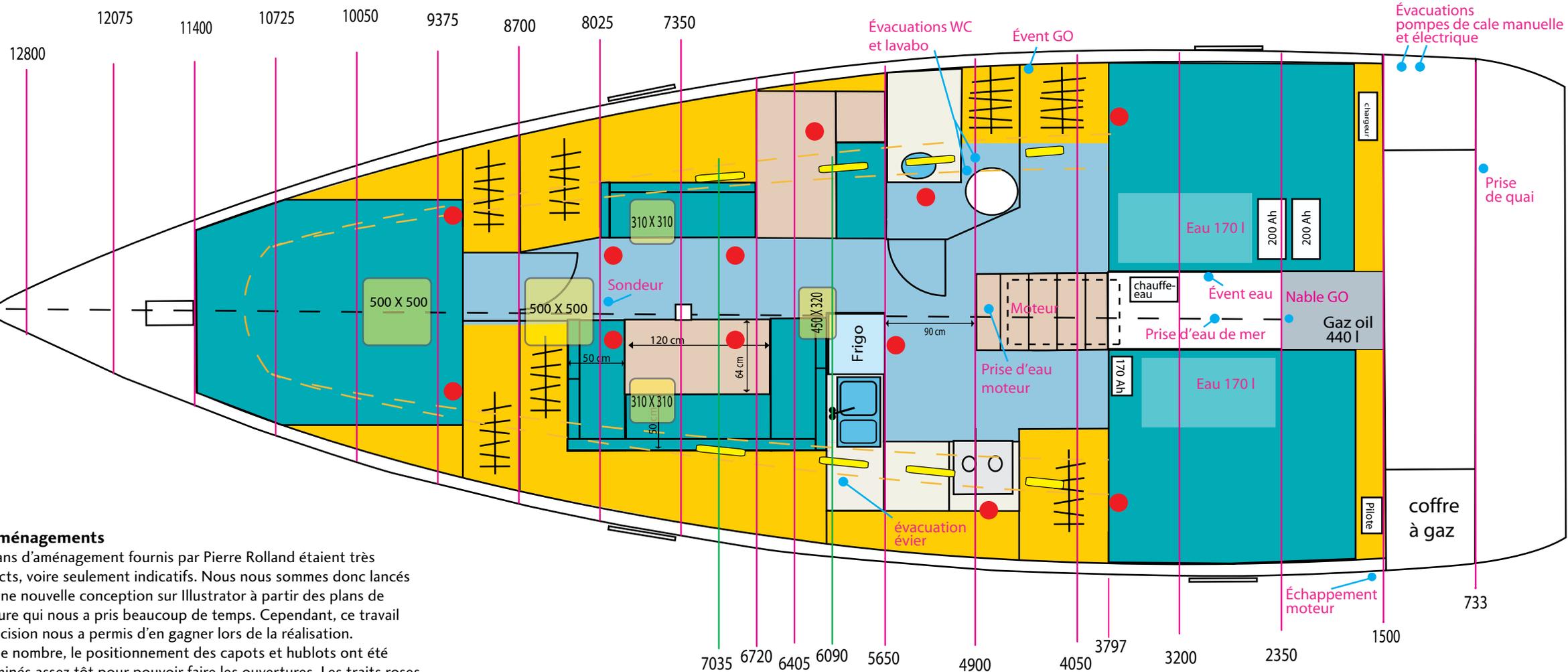
### Les maîtres du barrot

Après soudure des barrots, les passavants sont pointés. Ci-dessous on peut voir les premières encoches qui vont servir à intégrer les lisses. À gauche, la baille à mouillage et le davier.

**Pages suivantes :** le liston est un tube de 50 mm de diamètre. Il fait la liaison entre la coque et le pont. L'étrave est un vrai rasoir.







### Les aménagements

Les plans d'aménagement fournis par Pierre Rolland étaient très succincts, voire seulement indicatifs. Nous nous sommes donc lancés dans une nouvelle conception sur Illustrator à partir des plans de structure qui nous a pris beaucoup de temps. Cependant, ce travail de précision nous a permis d'en gagner lors de la réalisation. Ainsi, le nombre, le positionnement des capots et hublots ont été déterminés assez tôt pour pouvoir faire les ouvertures. Les traits roses représentent les couples, les points rouges sont les sources d'éclairage.



**Le vrai luxe, c'est l'espace!**

Le cockpit est pratiquement terminé. Comme on peut le voir, la place ne manque pas. Difficile de se marcher dessus pendant les manœuvres!

**Ne pas rater l'ouverture**

Découpe au plasma des emplacements de capots et hublots. Les cadres qui leur serviront de supports plans sont prêts à être soudés.





### Sortie de hangar

La coque a été sortie de l'atelier mais la quille n'a pas encore été placée dans son puits ni soudée. Les demi-bulbes qui ont demandé un peu d'énergie pour leur réalisation attendent sagement leur heure au pied du bateau. En fait, c'est à partir des fichiers fournis par Pierre Rolland que j'ai trouvé à Marseille une société qui m'a usiné une forme en polystyrène que j'ai ensuite stratifiée et qui a servi à faire le moule de fonderie. Trouver une fonderie acceptant encore de travailler le plomb et à des prix raisonnables fut assez compliqué. C'est finalement la fonderie de Roquevaire près d'Aubagne qui s'est chargée de fondre les deux demi-bulbes et de les livrer à Rosas.

### En incrustation

Le cockpit fini de chaudronnerie. Bossage des sorties de mâches de safran et capots de la soute arrière et du coffre à gaz. Dans l'angle, l'orifice de 50 mm d'un des deux vide-vite du cockpit.



**Page de gauche** : la jupe est exemplaire. L'annexe pourra y être mise en travers pendant les navigations. Les formes très porteuses à l'arrière du bateau devraient permettre une belle stabilité de route.

**Ci-contre** : le moteur a été rentré et soigneusement emballé.

**Dessous** : le pont entièrement fini de chaudiromerie avec les supports de capots qui sont en place ainsi que les cadènes, les mains courantes et la protection du capot de descente.





### Fixation de la quille

Celle-ci, après avoir été mise à niveau, est maintenue en place pendant que le bateau, soulevé par la grue vient s'encaster autour. Elle sera soudée à l'extérieur, puis à l'intérieur, dans son puits destiné à absorber l'énergie en cas de talonnage. Tout ceci n'est plus démontable mais normalement solide et très étanche contrairement aux quilles boulonnées. Peu de corde, un profil pour des écoulements performants, un fer de quille de 35 mm d'épaisseur pour la solidité et deux demi-bulbes en plomb d'une tonne et deux cents kilos chacun situés à 2,20 m sous la flottaison. La raideur à la toile devrait être au rendez-vous.





### **C'est grand une coque vide !**

Intérieur presque fini de chaudironnerie. Il ne reste à faire que les tunnels de hublots de coque. L'impression d'espace renforce le doute naissant ; isoler et aménager cette structure va être un gros boulot... Surtout, ne pas trop se poser de questions ! Ainsi, très rapidement, je vais ramener une bonne dizaine de mètres cubes de Styrodur et me lancer tête baissée dans l'isolation de la coque. Dans cette carcasse, aucune symétrie entre bâbord et tribord. Chaque morceau d'isolant de 40 mm d'épaisseur sera ajusté avant d'être rentré en force entre deux lisses. Une autre couche, également de 40 mm d'épaisseur sera rajoutée entre les couples. L'opération prendra quatre semaines. Sur la photo de gauche, le porque en T qui fait le tour de la coque et qui permet de reprendre les efforts de cadènes est bien visible.





Pour rendre le bateau étanche, des plaques de contreplaqué ont été découpées et fixées sur les découpes de capots et hublots. Sur ces images on voit que la coque a très peu de creux.





### Isolation et ancrages

Les deux couches de Styrodur sont coincées entre les lisses puis les couples. Des cales en mélèze sont vissées et collées sur les couples en prenant soin d'isoler les vis de l'alu. Elles serviront d'ancrage à de longs tasseaux, eux aussi en mélèze, sur lesquels seront fixés les vaigrages. Sur la photo du haut, on peut voir les planchers qui seront bientôt installés. Les déplacements seront alors moins dangereux et pénibles.

Photo de droite : pose de la première couche.



### hors d'air, hors d'eau

Les planchers sont fixés et représentent peu de surface.

Voulant garder de la hauteur sous barrot, il n'était pas possible de les surélever pour en augmenter la largeur qui au maximum dépasse à peine deux mètres. La faible surface mouillée ne sera pas un avantage pour les aménagements.

À l'extérieur, le pont a été sablé et les deux premières couches de primaire ont été passées au pistolet. Opération nécessitant des conditions météo impeccables et sans vent pour ne pas peindre les bateaux d'à côté. Ensuite, un petit coup de laque sur les supports de hublots et capots de ceux-ci. Le bateau est alors hors d'air, hors d'eau.





### Peindre, mastiquer et poncer

Les deux couches de primaire ont été appliquées, le masticage/ponçage du pont a commencé. Afin de pouvoir avancer parallèlement sur les aménagements intérieurs, la pose de l'accastillage traversant est mise en œuvre : winch et bloqueurs sur le roof, boîte à réas et embase de mât sur le pont et rails de génouis sur les passavants.





### Laques et antidérapant

Les surfaces mastiquées et ponçées ont été recouvertes d'une nouvelle couche de primaire. Ensuite, application de trois couches de laque dont une chargée de microbilles Awlgrip pour faire l'antidérapant. Commencée au pistolet et vite interrompue par la pluie, la première couche de laque sera terminée au rouleau, le vent s'étant entre temps levé.

À droite Carole en train de finir le rail de fargues. Le tube de liaison coque/pont déjà mastiqué sera poncé et peint ultérieurement.





### Le pont est terminé

Les demi-bulbes ont été positionnés au pied du bateau et traités au primaire sur les parties internes. Les parties externes seront peintes lorsqu'ils seront posés et isolés du fer de quille par une plaque d'ertalon. En haut, le nable et la manette des gaz sont en place. En incrustation, une bague provisoire pour centrer l'arbre.



# C'EST PAS FINI !



SI EXTÉRIEUREMENT LA COQUE commence à ressembler à quelque chose, l'intérieur est encore loin d'être habitable. Heureusement la rencontre avec Arseni, menuisier de son état, va nous faire gagner un temps considérable. À partir des plans de coupe et de masse, puisque des petits dessins valent mieux qu'une grande explication, nous allons ensemble organiser l'espace et poser les premières cloisons qui seront réalisées dans un sandwich mousse/contreplaqué. Les parties non visibles seront en contreplaqué de 5 mm, les vaigrages de plafond et de roof en même épaisseur mais recouverts de mélaminé blanc, comme les meubles qui eux seront épais de 15 mm. Une entreprise spécialisée se chargera de réaliser le collage à chaud des panneaux de sandwich. Malgré son coût, cette opération nous permettra d'avancer plus vite.



### Pose des premières cloisons

Photo de gauche, les cloisons de la salle de bains/WC dont une délimite aussi la cabine arrière tribord.

Le vaigrage apparent est constitué d'un contreplaqué de 5 mm recouvert d'un mélaminé dont l'épaisseur est d'1 mm.

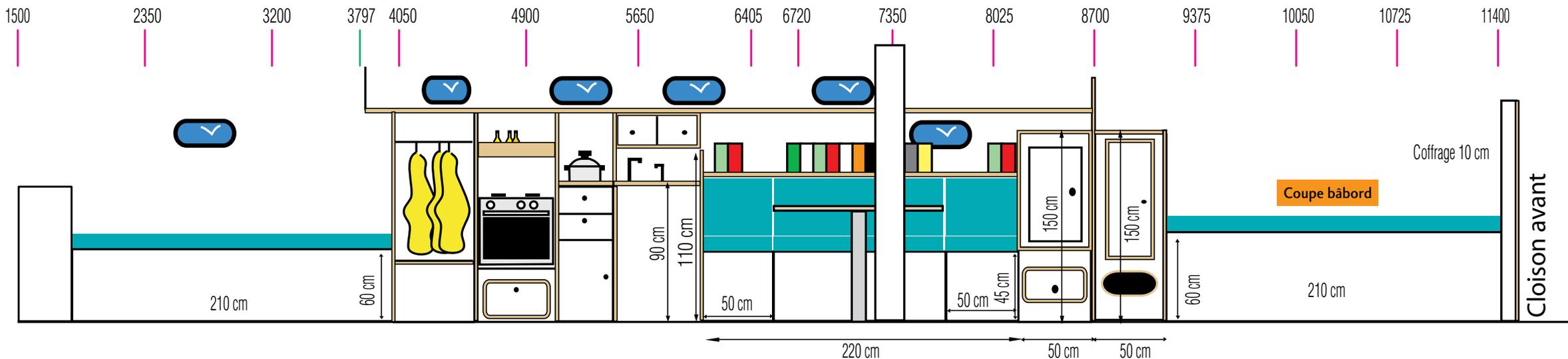
Il sera agrafé sur les tasseaux que nous avons posés au préalable.

Les joints seront faits au Sika ou masqués avec des baguettes de hêtre. Entre les deux cloisons, les tubes soudés situés au-dessus de la flottaison des évacuations WC et lavabo.

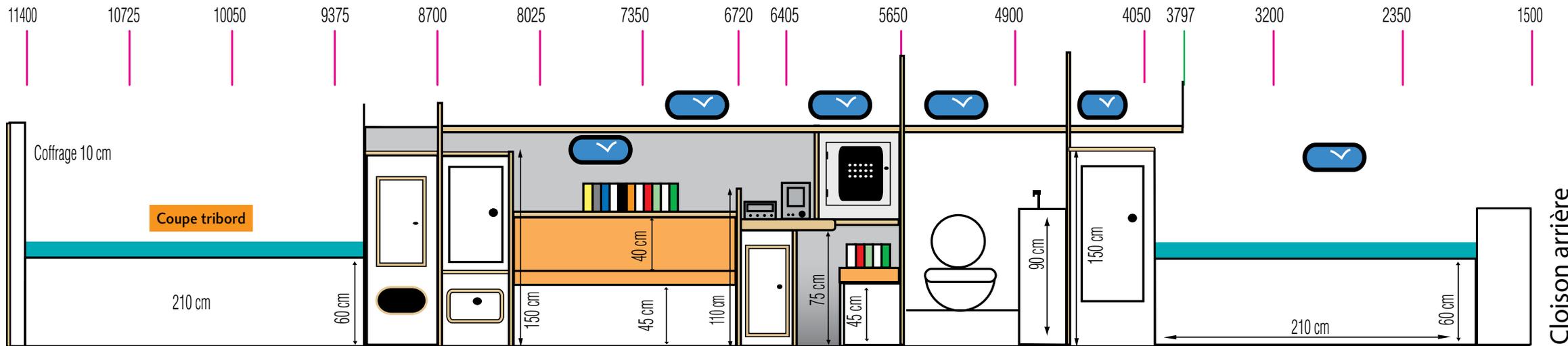
**Page suivante :** les plans de coupe bâbord et tribord sur lesquels la trame des aménagements s'est appuyée ont été dans l'ensemble bien respectés. La cabine arrière bâbord qui initialement ne devait posséder qu'une couchette simple s'est vue finalement attribuer la même couchette double que sur tribord et les positions des WC et du meuble de la salle de bains ont été inversées.



Cloison arrière



Cloison avant





**Ça devient cosy**

Parallèlement à la pose du vaigrage, les câbles électriques sont tirés. Le coin table à carte prend forme, les premiers panneaux des meubles de la cuisine sont présentés avant placage et pose définitive. Dans une des cabines arrières l'escalier en hêtre massif attend d'être fixé sur le panneau d'accès au moteur. Les angles des assises sont habillés avec des profilés, on commence à se sentir chez soi.

**Page suivante :** le plan de travail de la cuisine, bleu électrique comme le seront les portes coulissantes des placards de cuisine et la table du carré. Un contre-moule en stratifié assure l'étanchéité du sol de la salle de bains dont les meubles et le vaigrage sont réalisés en Forex afin de limiter les problèmes d'humidité.





**On entend le cri des mouettes!**

Le meuble de la salle de bains, en Forex, le support du tableau électrique dans lequel arrivent tous les fils électriques sont terminés. Les cloisons des futurs placards à l'avant du bateau sont fixées, le reste sera fait beaucoup plus tard, l'objectif étant de pouvoir naviguer au plus vite. En bas à gauche, le local moteur avec le réservoir de 440 litres, boulonné sur des pattes de fixation soudées à la coque qu'il n'a pas été facile de monter et placer dans le bateau. Le filtre à eau de mer a trouvé son emplacement et la ligne d'échappement est terminée. À l'extérieur, les demi-lunes des marches d'accès à la jupe sont à leur place.

Page de droite : la menuiserie de la cuisine est finie, la descente du moteur avec ses marches est opérationnelle et les poignées en massif des angles de cloisons apportent une note chaleureuse.





# BIENTÔT LA QUILLE!

C'EST DÉCIDÉ, IL S'APPELLERA *CAIRN*. Fin d'été 2007, l'essentiel de la menuiserie intérieure est fini, les balcons ne sont pas fixés mais prêts à l'être et le départ pour le Grau-du-Roi où nous avons trouvé un chantier voulant bien accepter à flot un bateau pas fini et sans papiers d'immatriculation est fixé courant novembre. Il reste cependant pas mal de choses à faire avant de mettre *Cairn* sur son camion. Polir la coque, sabler et peindre les œuvres vives, poser le bulbe, le mastiquer et finir de le traiter au primaire et au Black Epoxy, installer la bague hydrolube ainsi que l'hélice et les safrans, fixer les anodes sont autant de tâches qui remplissent une liste interminable.



### **Toujours être poli**

Après une semaine de polissage pour que la coque ait un aspect plus fini, la ligne de flottaison a été marquée. Sur la photo, celle-ci, placée beaucoup trop haut, sera redescendue de 20 cm. L'ensemble ne passe pas inaperçu et les lunettes de soleil sont indispensables

pour admirer l'étrincelant objet pas encore flottant. Cette brillance ne sera, hélas, pas éternelle et au bout de deux ans, l'alumine reprendra ses droits. Mais mastiquer la coque pour la peindre aurait été un travail titanesque pour un néophyte comme moi. Le mastiquage et le ponçage sont un art qui demande

un véritable coup de main. Ainsi la coque restera avec ses soudures grossières qui faillirent nous inciter à appeler notre bateau *El Balafre*. Mais finalement, la rusticité de l'aluminium brut est un avantage qui permet de ne pas craindre les quais rugueux et les abordages involontaires.





### Avant de partir

Un petit bandeau bleu en adhésif fait la liaison entre l'alu et le liston.

Les surfaces mouillées seront sablées et traitées avec deux couches de primaire suivies de deux couches de Black Epoxy.

Puis deux épaisseurs d'antifouling achèveront la préparation de la coque avant son transport et sa mise à l'eau.

Le boulonnage du bulbe qui restait un point d'interrogation quant à la méthode à employer obligera tout de même Aldo à trouver d'occasion et dans l'urgence, un élévateur fatigué et capricieux.

Entre le forage des trous, la découpe de la plaque d'ertalite pour isoler le plomb de l'alu et le positionnement des deux demi-torpilles, l'opération prendra tout de même une journée.

Viendra ensuite la mise en place des paliers auto alignants supérieurs et inférieurs et des safrans qui auront nécessité eux aussi quelques heures de masticage/ponçage avant d'être traités et peints.

Enfin la pose de l'hélice Max Prop me fera regretter de ne pas avoir suivi des études scientifiques ni d'avoir quatre mains.







### Faux départ !

Comme prévu, fin novembre le camion vint chercher *Cairn* pour l'emmener vers l'élément liquide. Discussion sympathique avec le chauffeur qui soudain se demande si l'objet ne serait pas trop haut perché pour l'itinéraire choisi. S'en suit une séance de métrage qui aboutit à une détestable conclusion : trop élevé. Le coupable est le winch de roof, indémontable, sauf à attaquer sauvagement le vaigrage à la sauteuse, barbarie à laquelle je ne peux me résoudre. Peut-être devrais-je un jour pratiquer une trappe d'accès mais pas maintenant.

Et comme les itinéraires de convois exceptionnels sont déclarés en préfecture, une nouvelle demande pour un parcours avec des ponts plus hauts doit être faite par l'entreprise de transport. Le camion repart donc à vide laissant *Cairn* sur son ber et son propriétaire hébété dans ses baskets.

### Enfin sur le camion!

Le vrai départ se fera début janvier. La grue d'Aldo malgré son âge canonique remplira sa fonction sans drame notoire. Un bateau qui quitte le chantier suscite toujours l'effervescence. Tout le monde est là pour aider à la manœuvre.





# PUIS *CAIRN* TOUCHA L'EAU

APRÈS DEUX JOURS DE VAGABONDAGE sur des routes parfois enneigées *Cairn* n'est plus très loin du Grau-du-Roi. Curieusement ce jour-là, la route qui mène au chantier est en travaux et un gouffre doit être creusé devant le portail du chantier pour passer des canalisations. Dialogue avec les ouvriers en charge de ces opérations qui nous laisseront, après tractations et supplications jusqu'au début d'après-midi avant que ne démarrent les tracto-pelles. Coup de fil et explications au chauffeur du convoi, au demeurant très professionnel. « *Pas de problème, je serai là en fin de matinée!* » Il fut heureusement à l'heure. Le déchargement et la mise à l'eau se passent alors sans encombre, nous sommes le 8 janvier 2008 mais il reste encore beaucoup à faire pour que *Cairn* soit navigable...



### Dernières frayeurs

Comme on peut le voir sur la page de gauche, ça passe juste! Heureusement, le chauffeur connaît son boulot. La grue du chantier Spano n'est guère plus jeune que celle d'Aldo. Elle est censée pouvoir soulever 8 tonnes sans problème. À vue de nez et en évaluant à peu près ce que l'on a déjà mis dans le bateau, plus les 3 tonnes et demie d'aluminium et le lest de 2,4 tonnes, cela devrait passer... Et c'est passé. Cairn s'est élevé dans le ciel.

### Soulagement

Ça y est, il flotte! Grand moment d'émotion. Il est dans ses lignes et semble étanche.

Ce n'est plus un chantier mais un bateau et bientôt un voilier lorsqu'il sera mâté.

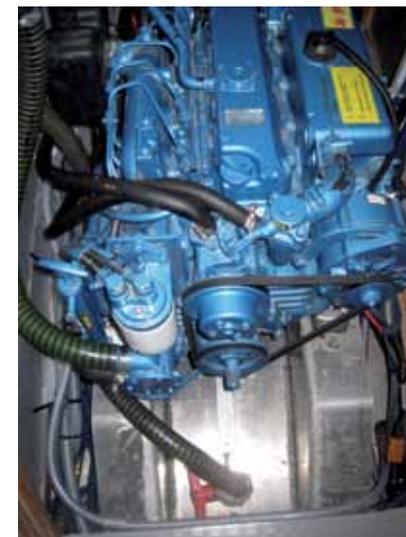
C'est chez Véga Voiles, juste à côté que nous préparerons le mât avant de le gruter.

Les voiles seront confectionnées chez eux peu après. Mais il reste encore les balcons et les filières à poser, toute l'électricité et la plomberie à faire et encore pas mal de menuiserie.

Il va falloir également s'atteler à la sellerie en prenant les cotes qui permettront de faire découper la mousse pour les assises du carré et les couchages des cabines.

Ensuite pourront commencer les travaux de couture...



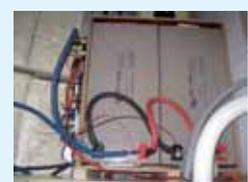
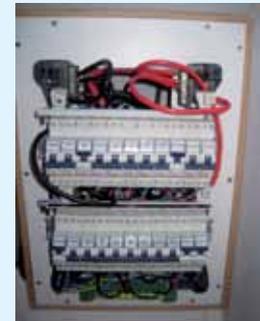
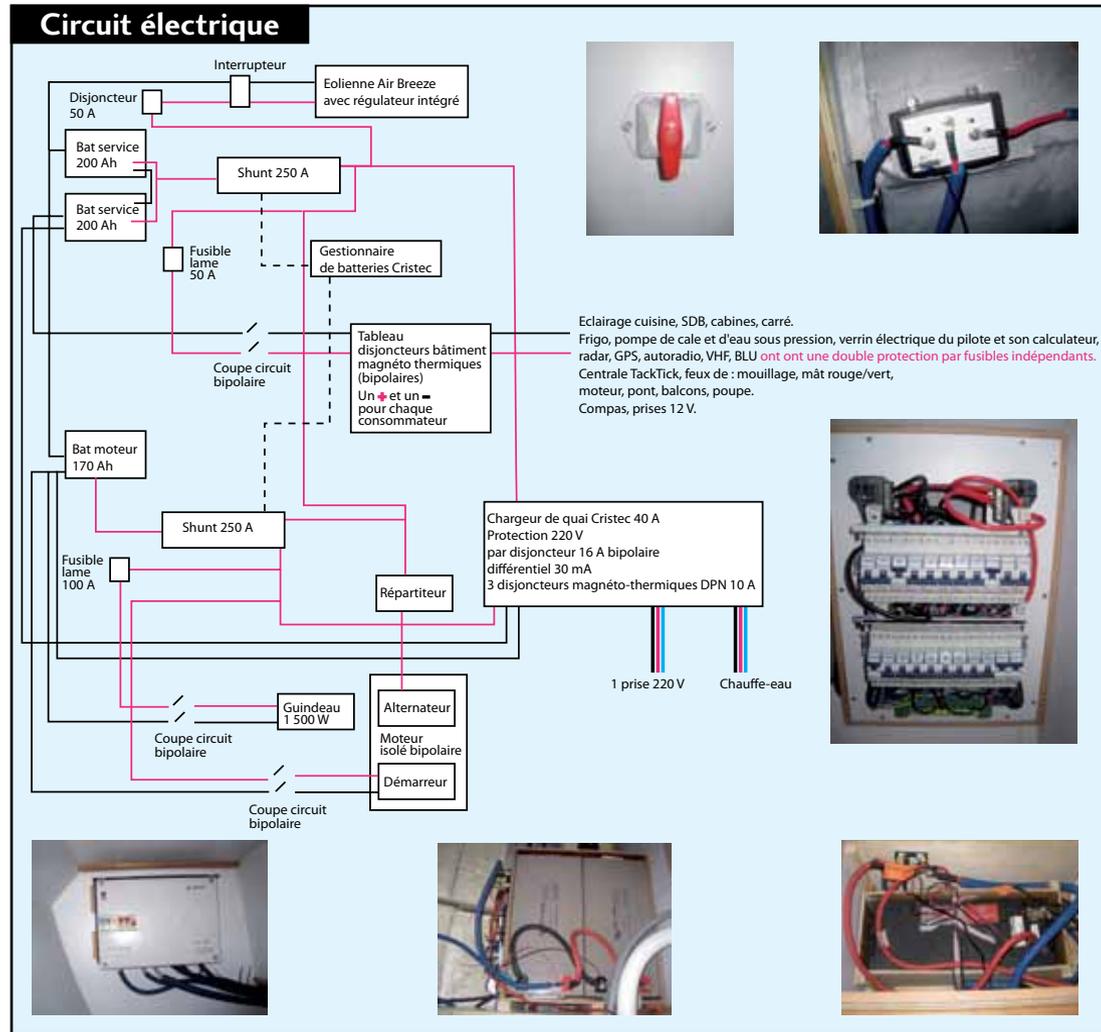


### T'as vu mon mât ?

Bon, le bateau est gréé. Les balcons et les chandeliers sont fixés, isolés des embases par des bagues en téflon et les filières en place. À l'intérieur, on continue de s'activer pour que l'été prochain puissent être faits les premiers essais en mer. Côté moteur, tout est installé. Il ne reste que la connexion électrique à finaliser pour entendre ses premiers rugissements. Pour cela il faudra d'abord monter une batterie à bord !



**Il y a encore du boulot !**  
 Mesurer, couper, coller et visser, la pose des baguettes d'habillage en hêtre n'en finit pas. Par contre l'électricité avance. Les batteries service sont dans leurs bacs (2 X 200 Ah), celle du moteur et du guindeau aussi (170 Ah). Des coupes circuits bipolaires sont installés, les éclairages placés comme prévu, le câble de 70 mm<sup>2</sup> tiré jusqu'à la baille à mouillage, le tableau électrique modèle bâtiment avec disjoncteurs magnéto thermiques prend position sur son support, le chargeur de quai trouve sa place dans la cabine arrière tribord. Les WC sont opérationnels et par conséquent, la porte qui clôt ce petit coin d'intimité, définitivement fixée. La cuisinière rejoint l'endroit qui lui est dédié, la vie peut s'organiser à bord.





**Ne pas perdre le fil...**

En haut à gauche, le faisceau de fils qui arrive au tableau avec le boîtier TackTick alimenté en 12 V sur lequel est connecté le lock/speedo/sondeur. En haut à droite, le moteur du guindeau et dessous, la prise de sa télécommande. Ci-contre à gauche, le répéteur TackTick, le GPS et le radar.



À gauche : une vue du local technique derrière le moteur. Le remplissage des réservoirs d'eau se fait par un nable unique. Le gros « bidule rouge » à droite est le vase d'expansion du circuit d'eau sous pression. On peut voir également la vanne d'arrivée d'eau de mer commune aux WC et à l'évier de la cuisine.

Les deux photos de dessous : les pompes de cale, électrique et manuelle. Cette dernière est située dans un des coffres de cockpit.





# PREMIÈRES SORTIES ET POURSUITE DE L'ÉQUIPEMENT

MAI 2008, NOUS AVONS RÉUSSI grâce à notre ami François à avoir une place pour deux mois à Palavas-les-Flots. Son magasin d'accastillage situé sur le port facilitera l'approvisionnement des équipements complémentaires et de la vis ou du boulon toujours manquants. Le 8 mai, François, Jean-Pierre et moi appareillons donc du Grau-du-Roi pour une première navigation vers Palavas. Le bateau est encore assez « light » à l'intérieur et malgré un vent très faible, nous dépassons très rapidement les 6 nœuds sur le bord de près qui nous mènera directement à destination. La tension peut se relâcher ; non seulement ce bateau flotte mais il se déplace aussi à la voile.



### Cap sur Palavas!

Page de gauche, François à la barre, trop heureux d'être là plutôt que dans sa boutique! Les voiles semblent bien coupées, le cap et la vitesse sont bons. En page de droite la suite des équipements qui se feront à Palavas : le pilote, les réservoirs d'eau, le chauffe-eau, le lecteur CD et le gestionnaire de batteries et encore quelques baguettes d'habillage... La logique voudrait que sur un bateau les poids soient centrés.



Si en théorie il est assez simple d'appliquer ce principe, sur le papier et plus particulièrement sur notre plan d'aménagement, nous avons vite compris qu'il nous serait impossible de charger le centre du bateau sans amputer une grande partie de l'espace de vie. C'est pourquoi les poids ont finalement été centrés... À l'arrière! Heureusement à cet endroit la carène est très porteuse et accepte sans contrariété excessive l'eau, le gaz oil, le moteur et les batteries.



### Premiers mouillages en vue

Pose du radome, c'est Noël qui s'y colle.

À droite, fin juillet 2008, le bateau est encore spartiate à l'intérieur mais prêt pour une première navigation en famille. Il ne manque que l'échelle de bain qui sera fixée avant le départ sur le tableau de la jupe.





### Il était temps

En route pour les îles du Frioul, Roland est concentré, le bateau avance bien et c'est un vrai plaisir de glisser aussi vite dans le petit temps. Il ne nous manque qu'un spi pour tirer la quintessence de cette carène. Nous ferons notre premier mouillage à Carteau devant les parcs à moules.





**Ça s'appelle des vacances!**  
Après le Frioul où nous laisserons passer un coup de vent, nous mettrons le cap sur les calanques de Marseille pour mouiller d'abord à Sormiou puis à Morgiou.





### **Calanque de Sormiou**

Au fond la face nord-est et la momie. Un cadre magnifique pour des voies d'escalade exceptionnelles. Cette première balade de trois semaines nous amènera jusqu'à Saint-Jean-Cap-Ferrat en passant bien sûr par les îles de Porquerolles et de Port-Cros pour un retour sur Port-Saint-Louis-du Rhône où le bateau sera mis à sec. Les finitions pourront alors s'effectuer tranquillement.

**Photo du haut** : une jupe vraiment sympa pour la baignade.



# LES FINITIONS



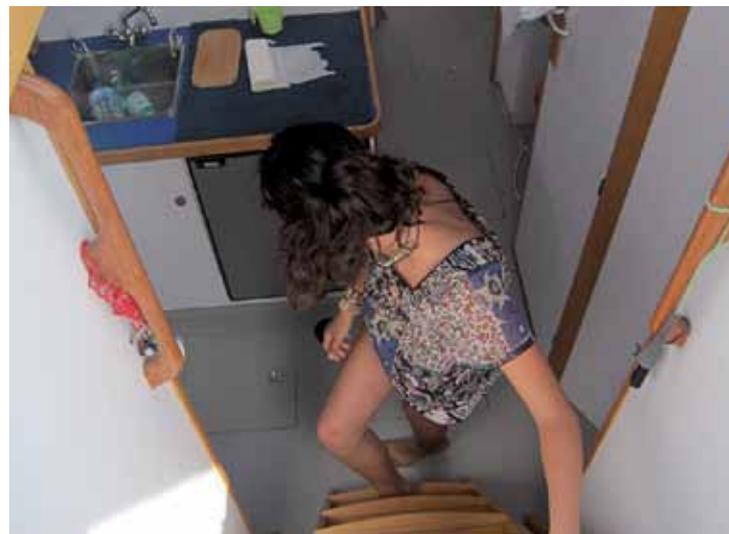
PEUT-ON DIRE D'UN BATEAU QU'IL SOIT UN JOUR FINI?  
À l'issue de cette première longue navigation, la plupart des options choisies sont validées mais de nombreux travaux nous attendent encore à l'intérieur. Finir les placards et les équipets, poser les dernières baguettes d'habillage, recouvrir les planchers de lino, faire les cadres intérieurs des capots et des hublots, placer quelques mains courantes, terminer la plomberie... Une liste qui nous maintiendra en éveil jusqu'à l'été 2010.



### Certains placards seront jaunes, j'en avais envie...

Un nouveau style de rangement à ciel ouvert est né dans le carré et la cabine avant. En fait, je n'ai pas trouvé d'autre solution pour optimiser l'espace. Fermer en haut ces placards en aurait rendu inaccessible leur partie supérieure, même avec de très, très longs bras. Ci-dessous, le lino bas de gamme qui servira un jour de gabarit pour un matériau plus noble...







### Presque un bateau de voyage

Hiver 2009, installation d'une capote « spécial grands », un accessoire qui n'affine pas la ligne du bateau mais qui change la vie. Printemps 2010, pose d'une éolienne et d'un nouvel antidérapant sur le pont, celui d'origine étant vraiment trop glissant.





# BALÉARES, CORSE, SARDAIGNE

CETTE BALADE DE L'ÉTÉ 2009 va nous emmener vers Porquerolles, Sète, Lligat, Majorque, Minorque et les calanques de Marseille. Le retour se fera sur Port-Saint-Louis-du-Rhône pour une nouvelle mise à terre.

En 2010 ce seront les îles de la Corse, de la Sardaigne et d'Elbe qui tenteront notre étrave. La chance voudra que nous trouvions une place à l'année à Port-Leucate où le bateau hiverne aujourd'hui. Avec un peu plus de 2 000 milles au compteur *Cairn* est maintenant opérationnel et remplit parfaitement son rôle. Il est rapide, agréable à vivre et bien que n'ayant pas encore pris du gros mauvais temps, nous nous y sentons en sécurité.



**Page de gauche :** en haut, mise à l'eau à Port-Saint-Louis-du-Rhône en juillet 2009. En dessous, convivialité des repas pris au frais grâce à une isolation performante et à droite, le pilote au travail.

**Au-dessus :** départ sur le canal de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Nous laisserons la priorité au cargo...



### Après les Martine

Une nouvelle série est née, celle des Carole : Carole à la barre, ça souffle à 30 nœuds et on n'a laissé qu'un bout de génois, Carole fait des crêpes et Carole prend la météo. En haut, Noël a fière allure et fait très yachting.



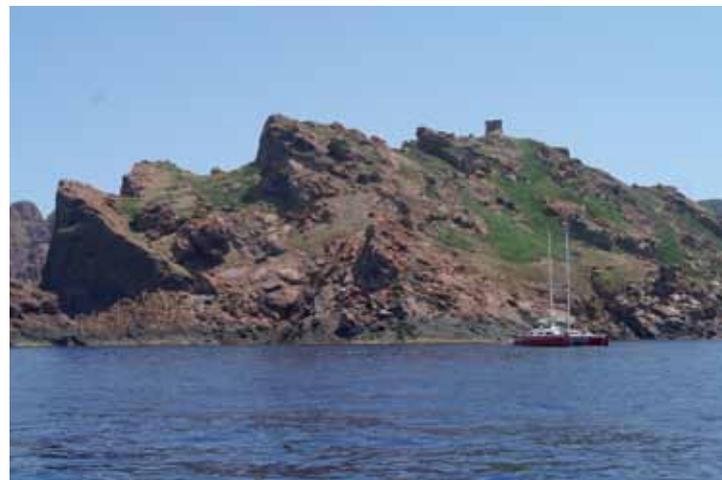
**Elle est pas belle la vie ?**  
Mouillage de rêve dans la baie d'Alcudia, le phare de Soler et Flo qui s'éclate.



**À gauche:** un pêcheur téméraire à Puerto Soler où nous sommes mouillés en attendant la fin du coup de vent.

**En dessous :** le cap Formentor.





**En haut à droite :** tornade au large de Rondinara. Ça fait peur!

**En haut à gauche :** l'Étoile marine, cata de 20 m au mouillage devant l'île de Gargali.

**Au milieu à gauche :** Coucou! Anne-Marie et Carole.

**Au milieu à droite :** une jolie goélette rencontrée en quittant Ajaccio.

**En bas à droite :** les vaches de Rondinara aiment la plage.



**Page de gauche :** en haut, Carole, très attentive à la barre, en bas à gauche, un dauphin vient jouer à l'étrave et en bas à droite, coucher de soleil à Porto.



**Ci-dessus** : du côté des Sanguinaires.  
**À gauche et ci-contre** : le phare des Lavezzi et le mémorial de *La Sémillante*.  
**Ci-dessous** : Flo, heureuse à l'abri sous la capote.



**Ci-contre** : navigation dans le golfe d'Olbia en Sardaigne.

**Ci-dessous** : navigation dans les Bouches de Bonifacio.





**Page de gauche :** en haut à gauche, retour sur les îles de Porquerolles, en bas à gauche, le mouillage de Port Man à Port Cros, en haut à droite, balise à Capriccioli, en bas à droite, traversée retour sur le continent au moteur, comme il se doit.



**En haut :** une baleine à vingt milles de Calvi.  
**Photos de droite :** une tortue égarée au large d'Antibes et un goéland qui a adopté le moteur de l'annexe.  
**Photos de gauche :** un curieux objet flottant à Capriccioli et mouillage à Sète en zone de rejets de dragage.





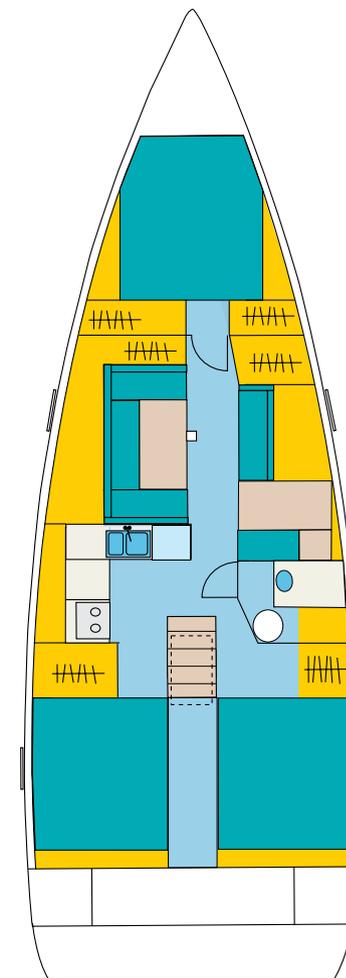
### CARACTÉRISTIQUES :

- Architecte : Pierre Rolland
- Modèle : Tango 43
- Longueur : 13 m
- Largeur : 4,45 m
- Déplacement lège : 7 500 kg
- Déplacement en charge : 8 500 kg
- Tirant d'eau : 2,20 m
- Tirant d'air : 22 m
- Bulbe : 2 200 kg
- Safrans : 2
- GV : 55 m<sup>2</sup>
- Génois : 47 m<sup>2</sup>
- Trinquette : 25 m<sup>2</sup>
- Spi asymétrique : 134 m<sup>2</sup>
- Moteur : Nanni 50 CV
- Arbre de 35 mm
- Tube d'étambot de 50 mm

### ÉQUIPEMENTS :

- Mât et bôme : ZSpars
- Voiles : Véga Voiles
- Pilote : Navicontrol AP103 + moteur électrique Jefa DU-DD1 sur mèche de safran
- Paliers auto-alignants supérieurs et inférieurs Jefa

- VHF Cobra
- GPS Furuno GP 32
- Radar Furuno 1623
- Centrale TackTick sans fil (sondeur, lock, speedo, anémo)
- Lecteur DVD + Hifi
- Cartographie électronique
- Guindeau Lofrans 1 500 W
- Réfrigérateur
- Eau chaude et froide sous pression (ballon de 25 l sur circuit 220 V et échangeur moteur).
- Éolienne Air Breeze
- 2 X 200 Ah (service)
- 1 X 170 Ah (moteur + guindeau)
- Unité d'énergie CPS 2 Cristec 40 A avec protections 220 V intégrées
- Gestionnaire de batteries Cristec
- Groupe Honda 1 000 W
- Cuisinière + four à gaz
- Capote + lazy bag
- Annexe + moteur hors bord
- Survie 6 places
- Hélice à mise en drapeau Max Prop
- Accouplement Python Drive
- 2 ancres, 60 m de chaîne + nylon





## ÉPILOGUE

*Cairn* a atteint aujourd'hui le début de l'âge adulte et comme le disait une certaine publicité, à nous d'inventer la vie qui va avec. Il nous appartient maintenant de lui dessiner un sillage capable de remplir son livre de bord d'innombrables souvenirs.

**Remerciements  
pour leur aide et leurs conseils :**  
Pere, Pierre, Arseni, Aldo,  
François, Jean, Jean-Pierre, Yann,  
Éric, Lionel, Christian, Noël.



C'EST L'HISTOIRE  
D'UNE BELLE IDÉE,  
D'UN « POURQUOI PAS ? »  
QUI DEVIENT RÉALITÉ,  
C'EST LA CHRONIQUE  
D'UNE BANALE CONSTRUCTION DE  
BATEAU QUI S'HABILLE D'IMAGES ET  
DE MOTS.