

# UNE HISTOIRE SIMPLE

## CATAMARAN "TANE NUI"



Déprimé par la quête du « *St-Voilier de croisière, bon état, équipé 4<sup>e</sup>, prix justifié* », j'erre comme une âme en peine sur les quais de cette bonne ville de La Rochelle. Nous sillonnons son plan d'eau en dériveur depuis une quinzaine de jours, mon équipière préférée au bout de son trapèze et moi-même à la barre, les orteils tétanisés par les sangles de rappel. Pour souffler un peu entre deux plannings, nous fûmes chargés par un ami parisien d'écumer les pontons de la région dans l'espoir de découvrir le petit bijou flottant confortable, marin, performant, très bon état, parfaitement équipé et, bien sûr, pas cher qui lui ouvrira toutes grandes les portes de l'évasion circum-navigatrice... Ce que nous fîmes avec une belle constance jusqu'à trouver l'oiseau rare (enfin presque !) Dans ce temps, mon petit cerveau, survolté de voir tant de bateaux inactifs en quête de skippers, décidait qu'après tout, nous aussi on pourrait peut-être chercher une unité plus modeste, genre *Muscado mousquetairo golifienn*e pour croiser gentiment le bel été. Ayant débloqué mentalement un budget d'environ 40.000 F, force nous fut de constater qu'à ce prix-là, les miracles ne flottaient plus depuis longtemps. Avec un peu de chance, on avait le choix entre un *Muscadet* ou un Mousquetaire usé jusqu'aux couchettes...

### AOÛT 81

Quand un jour de cette fin de vacances, nous vîmes arriver un truc bizarre à deux coques que, seule, la présence d'un mât vertical permettait d'identifier comme appartenant à l'espèce voilier. Après une escale aux Minimes, écourtée pour cause de (sur)taxe portuaire, je retrouve l'engin dans le bassin à flot de la vieille ville. J'entame un brin de causerie avec l'heureux navigateur hilare, étalé confortablement dans les filets d'étrave : « *On fait la navette entre les pontons vu qu'ils veulent nous faire payer double place ! Oui, c'est un Wharram modèle Raka, 11 m de long, 5,20 m de large, qu'un papy retraité amoureux de la bricole nous a vendu. Equipé en 1<sup>re</sup> catégorie pour 80.000 F ! D'ailleurs, nous partons pour la Mer Rouge et l'Océan Indien, tranquilles. Si tu veux visiter...* »

Comme à l'arrivée d'une haute pression, le baromètre et le moral remontent de concert et se disent que si Wharram dessine des 11 m, il doit bien avoir des plus petits dans ses cartons. Petit courrier en Angleterre avec 20 F dedans (oui, je sais, ça a augmenté...) et réception d'un grand dépliant en papier

recyclé présentant toute la gamme, 13 modèles de 5 à 15,50 m. Après un puissant raisonnement du style « *tant qu'à claquer quatre briques, autant couper du bois soi-même, à l'arrivée t'es content de toi et c'est du neuf* », nous jetons notre dévolu sur le *Tane Nui 28'* » (8,70 m environ et en français) comme offant à nos yeux le meilleur compromis temps passé — gros sous — programme futur — esthétique, c'est-à-dire et respectivement : le minimum — 50.000 F maxi, après c'est du luxe — croisière côtière pépère — joli mais pas dans le style « *Rocket streamline jet strips* » que semblent affectionner nombre d'architectes branchés.

### SEPTEMBRE 81

Rentrée scolaire dans la bonne routine fonctionnaire, tristounette et machinale. Boulot, métro, train, marche à pied, dodo, dans l'ordre et dans le désordre, en se disant que tout ça, ça va changer un jour...

### OCTOBRE 81

Bon, c'est pas tout, faut se lancer, envoyer le pognon pour recevoir les plans. Après on verra...

Premier problème : la surface de

notre deux-pièces cuisine-salle de douche-toilettes ne suffirait pas pour caser un *Optimist*... En plus, nous sommes au 2<sup>e</sup> étage. Où construire ? Après la solution campagne-maison de famille au cœur du Sancerrois, 250 km aller et autant retour, nous nous résignons à chercher autour de la capitale les quelques lieux d'aventures nautico-amateures possibles. Le bide complet... Tous ces braves gens s'acharnent dans des conditions telles qu'une fourmi se sentirait à l'étroit et un termite agoraphobe. Et même en insistant, il n'y a pas de place avant deux ans !

### NOVEMBRE 81

*Alleluia. Hosannah, etc...* le monsieur des PTT a couché sous notre paillason les quelque douze feuilles de plans qui vont nous permettre de concrétiser les fantasmes des mois passés. C'est bien joli, mais nos 35 m<sup>2</sup> n'ont pas augmenté pour recevoir un bateau de plus de 8 m de long... Que faire en attendant ? Ben, le même pardi, mais à l'échelle de notre logement ; 87 cm !

Tout en égrenant la petite comptine hebdomadaire métro-boulot-dodo déjà citée, je passe mes soirées et week-ends à explorer les arcanes de la construction navale en contre-plaqué, mais à échelle réduite.

### DÉCEMBRE 81

Je suis méthodiquement le processus de fabrication rythmé par la succession des plans, tout en respectant pointilleusement l'échantillonnage réduit au 1/10. Détail amusant : les quelques petites difficultés de la construction grandeur furent absolument les mêmes que celles de la maquette...

### NOËL ! NOËL !

De retour à La Rochelle, nous en profitons pour la jeter dans le Port des Minimes. Un pèlerinage en quelque sorte. Malgré l'absence de grément, elle préfigure agréablement de l'esthétique de l'engin, déformation professionnelle oblige (je suis dessinateur)... Nous en pro-

fitons également pour visiter les maîtres-voiliers de la région en leur demandant de bien vouloir nous soumettre un devis pour un jeu de voiles de base, à savoir : g. voile lattée 11 m<sup>2</sup>, yankee 10 m<sup>2</sup> et trinquette + une bande de ris, le tout dans une finition intermédiaire entre la grande croisière et le standard. Démarche instructive et surprenante : malgré les demandes réitérées, certains fabricants semblent tout à fait rebelles à l'idée que vous puissiez demander à combien vont vous revenir leurs immenses compétences... Chose étrange, ce sont souvent les mêmes qui vont crier à l'aide en périodes de vaches maigres et ne survivre que grâce à l'injection massive de capitaux publics. Il faut bien maintenir l'emploi dans une région durement touchée.

Ma confiance va plutôt à l'artisanat en la personne d'*Alain Doman* qui, installé à St-Sornin non loin de Marennes, essaie de vivre de ce qu'il sait faire, de l'excellent travail aux prix les plus bas, ponctué d'échanges fructueux et amicaux. Que demander de plus ?

Au chapitre des devis, j'eus d'autres douloureuses surprises concernant le CP, le sine qua non de la construction Wharram. Fidèle à mes habitudes, j'envoyais la même demande, pour le même type de produit, aux principaux fournisseurs. L'éventail des tarifs ne variait plus que du simple au double, autant dire une misère... L'un d'eux appliqua néanmoins et après coup une augmentation féroce de 25 % !!

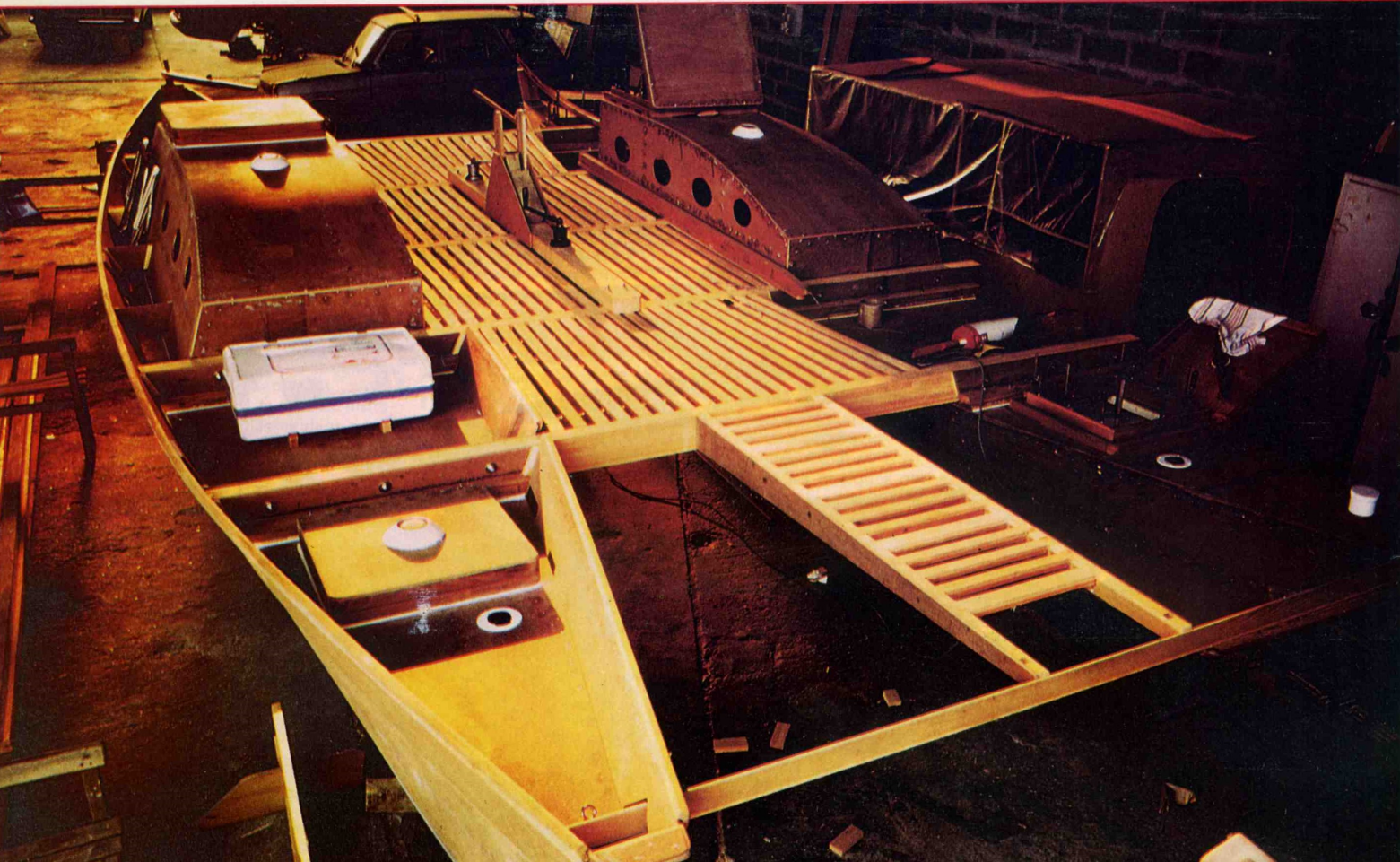
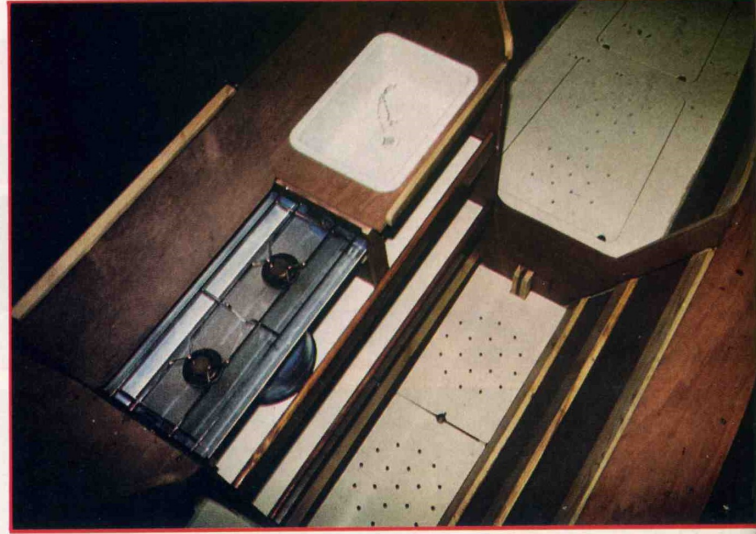
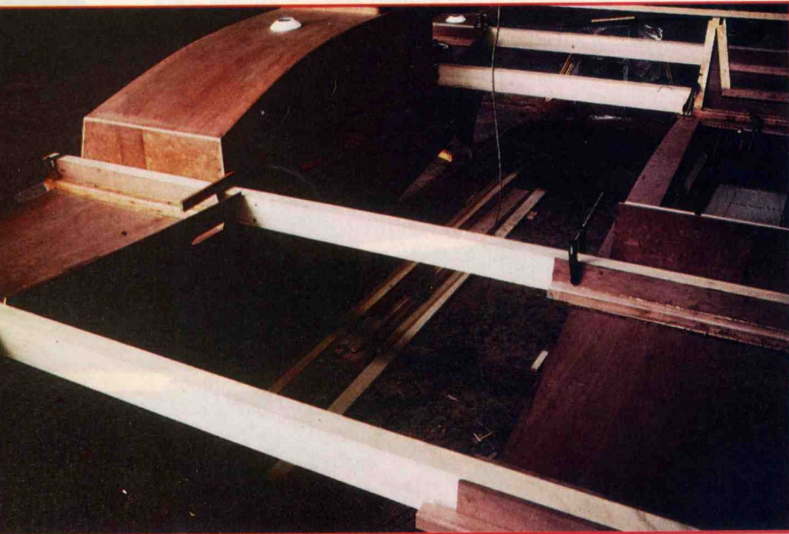
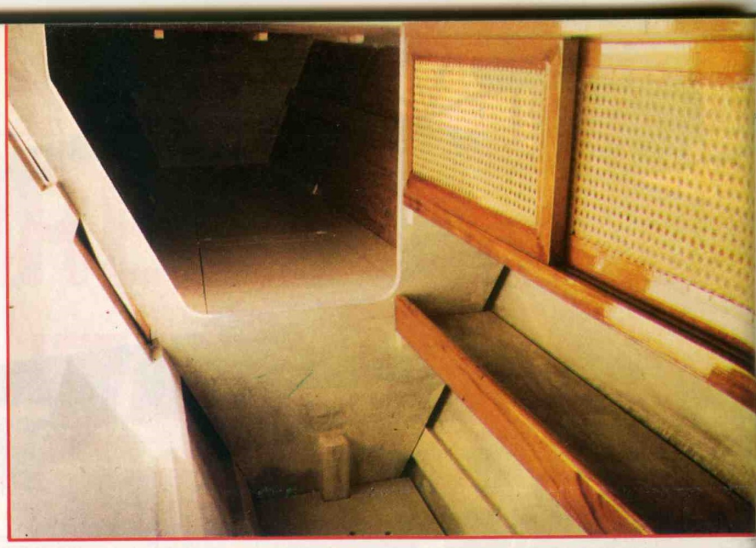
### JANVIER 82

C'est avec les Etablissements *Charles* que j'eus les conditions les meilleures, prix 81 et livraison gratis pour un CP *Moabi* double face 9 et 12 mm, dont je n'eus par la suite qu'à me féliciter (publicité absolument gratuite).

De retour à Paris, le train-train reprend et la maquette avance. Le grément se termine grâce au tissu

*Un wharram Tane Nui fini !  
Question d'équilibre.  
Après baptême, il flotte !*





donné par A. Domon et je me prends à rêver des premiers bords qui seront tirés en

FÉVRIER 82

dans le bassin des Tuileries sous l'œil étonné des pigeons qui en ont pourtant vu d'autres. Un manque de vent tenace n'a pas permis de jauger les performances mais ça va droit, avec une allure certaine sur l'eau. Comme un bonheur ne vient jamais seul, le marabout de ficelle de nos recherches es locaux pour construire le bateau-amateur finit par payer. Nous trouvons un emplacement idoine dans un hangar à avions, héritage germanique de la dernière guerre, dans une petite commune rurale du Vexin. 30 km de chez nous, c'est raisonnable, d'autant que le loyer est ridiculement faible.

MARS 82

Nous continuons à dégrossir les principaux postes budgétaires indispensables pour réussir. S'organiser qu'ils disent dans Loisirs Nautiques...

Facile, mais moi qui ai toujours eu un tempérament primesautier vis-à-vis de la paperasse, je souffre.

Nous avons déjà la perceuse électrique, le rabot du même métal, la scie sauteuse, la scie circulaire, les outils à main et une poignée de serre-joints.

Manquait à l'appel un outillage plus lourd mais quasi-indispensable pour ce type de construction : une raboteuse-dégauchisseuse à un prix décent (3.500 F env. largeur de coupe 256 mm, moteur 2 cv, marque Susemihl pour ceux que ça intéresse) qui, malgré quelques sautes d'humeur, a fait preuve de bonnes qualités.

AVRIL 82

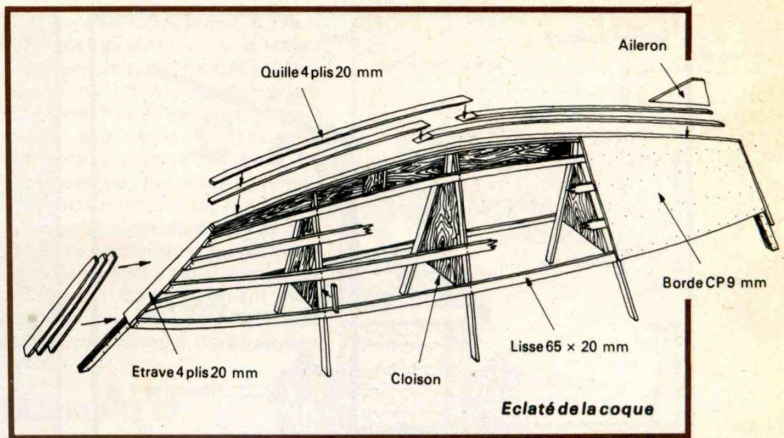
Le grand jour ! La livraison du CP et des panneaux d'aggl se fait au jour et à l'heure dits, c'est suffisamment rare pour être noté. S'organiser au chantier qu'ils disent dans L.N... Où doit-on poser les panneaux ? Après deux années de manutentions, je suis en mesure d'affirmer : « N'importe où, de toute façon, ça n'est jamais au bon endroit ! ».

Premier travail : tracé grandeur simplifié c'est-à-dire le longitudinal étrave-quille-poupe-aileron. Etant donné que j'avais également décidé

de fabriquer le mât nous-mêmes nous avons donc besoin d'un marbre d'au moins 9 m de long sur lequel réaliser les lamellés et le tracé. Avec de l'aggloméré massif et du sapin très ordinaire, nous réalisons une table de 9,30 x 1,80 m surélevée d'environ 20 cm. A quatre pattes dessus, avec règle et crayon, nous traçons la courbe de la quille à l'aide d'une latte que nous clouons ensuite sur toute sa longueur. Le long de cette latte, nous posons trois bandes de CP de 250 x 15 cm immobilisées avec quelques clous puis reportons avec une cale et un crayon la courbe de la quille sur le CP. Ces trois pièces assemblées par deux doublantes forment une sorte d'épine dorsale dans laquelle viennent s'encaster 4 cloisons triangulaires. Reste à prolonger l'avant et l'arrière par deux tasseaux 65 x 20 mm pour figurer l'étrave et le tableau. Plus simple, tu meurs... Le plus casse-pieds, c'est de réaliser tout ça deux fois. On peut toujours rêver au monomaran.

MAI 82

Y'a pas c'est cosmique ! On retourne le tout et enfiler les cloisons dont les ceintures qui se prolongent jusqu'au sol évitent le recours à un marbre encombrant et coûteux. Nous vérifions l'alignement du dinosaure au niveau et fil à plomb, et immobilisons ses pattes en les coulant dans des pâtes de béton. Commence ensuite et pour longtemps la litanie des débits-rabotages-scarfs de lisses, puis la pose des deux premiers plis sur les raidisseurs de quille.

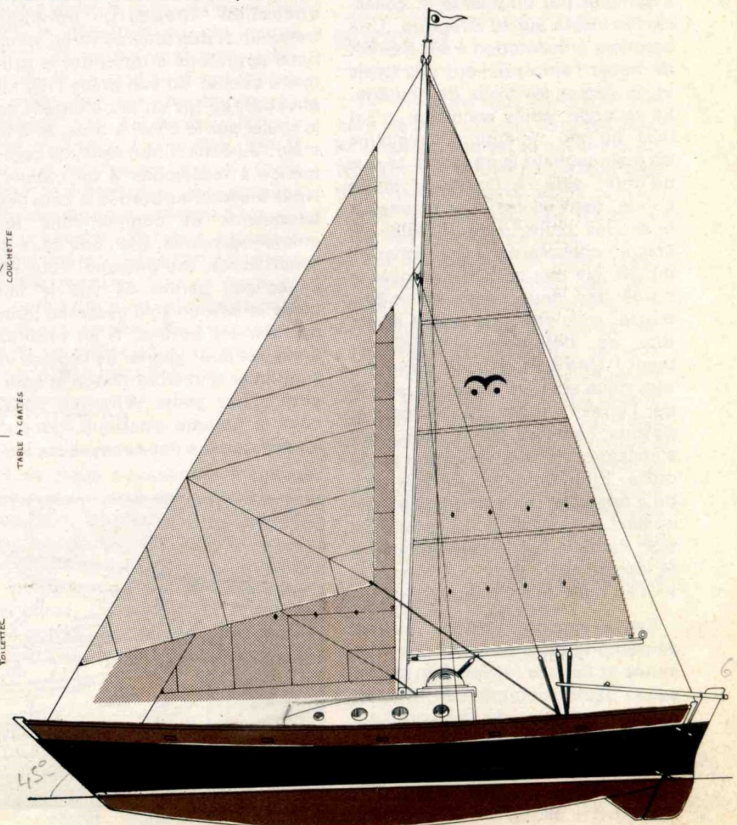
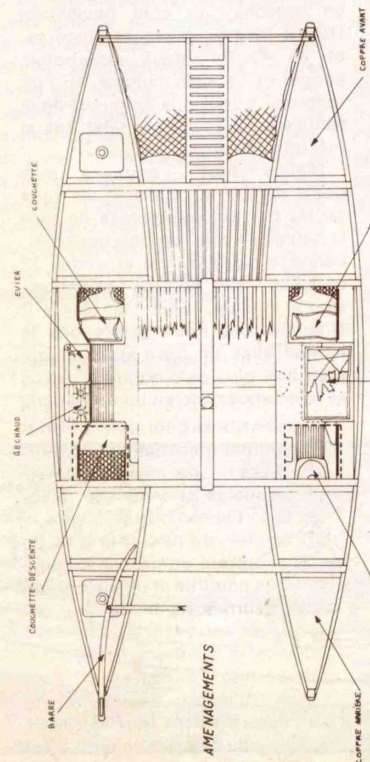


Les lisses 65 x 20 mm, au nombre de 4 sur chaque bord, ne sont pas encastrées, mais appuyées sur les cloisons ce qui simplifie grandement le travail. Sur les cloisons avant et arrière, des petits tasseaux intermédiaires collés sur le chant permettent de les rendre étanches et d'appuyer le bordé. Reste à équarrer la structure avec une latte en CP recouverte sur une face de papier de verre pour la rendre apte à recevoir le bordé.

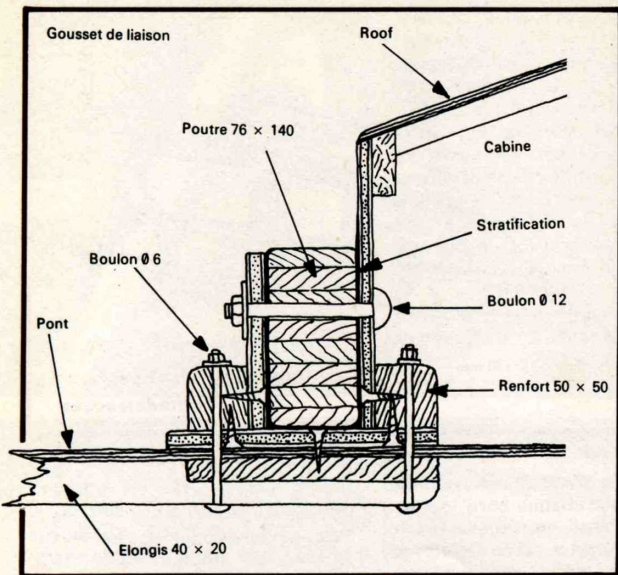
Arrivés là, nous retournons sur la table de tracé pour fabriquer le mât. Incité par le plan prévu pour (il n'y a ni ferrures, ni barre de flèche, ni guignol), je cherche péniblement un bois que l'on dit adapté à cet usage. Je finis par trouver du Pin d'Orégon en 27 et 54 mm d'épaisseur, de bonne facture, droit de fil, qualité « clear » (sans nœuds) densité 0,6 à 0,7. C'est pas du spruce, mais on fait avec ce qu'on a.

(Ayant, depuis, fait de notables progrès dans l'art de la bricole, je suis persuadé qu'un composite épicea-fibres-époxy ferait des miracles en plus léger).

Le problème des serre-joints fut réglé à l'aide de fer en L et de tige filetée au mètre que je mis deux jours entiers à tronçonner. Dame, 40 barres de serrage à couper, ébavurer, mesurer, percer et monter, c'est un peu longuet. A utiliser aussi, d'ailleurs, puisque chaque serrage demandait 90 minutes de tours de clé puis 90 minutes dans l'autre sens. Vu l'échantillonnage bizarroïde de l'Orégon, il n'y a pas moins de 14 morceaux et 18 scarfs dans le mât ! Par rabotage et ponçage, nous lui donnons sa forme définitive, circulaire Ø 10 cm, avec un rétreint en tête Ø 6 cm. Nous sommes prêts à attaquer le lamelage des poutres de liaison.



De haut en bas : Notez l'assemblage des feuilles de C.-P. par doublantes ainsi que les lisses appuyées.  
 - Couchettes babord.  
 - Mise en place des liaisons dans leur logement.  
 - Le coin cuisine.  
 - Vue d'ensemble avant le montage des pavois babord.

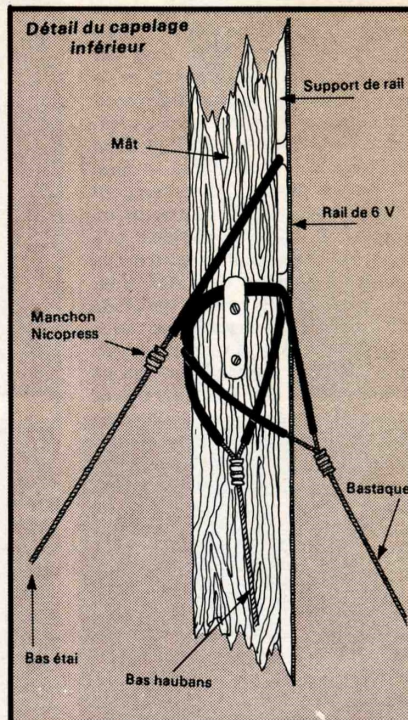


## JUIN 82

7 plis de 20 mm d'épaisseur, 76 mm de large après rabotage, 4,20 m de long, chutes comprises, le tout en sapin 1<sup>er</sup> choix (sans nœuds), une plaisanterie !

20 cales seulement à serrer ! Oui, certes, mais il y a 6 poutres à faire. En alternance avec les séances collage-serrage, nous continuons de pré-découper ce qui pouvait l'être : gouvernails, capots, lattes de pont, bôme, etc... et de préparer la pose du bordé de la 1<sup>re</sup> coque. Opération rondement menée puisque terminée en un week-end. Les panneaux ne sont pas scarifiés mais assemblés par doublante et collés-cloués-vissés sur la structure. Une première présentation à sec permet de tracer l'emplacement des lisses et de percer les trous de clouage. La seconde, après encollage, n'est plus qu'une répétition. Quelques vis maintiennent le panneau, tandis qu'une aide, à l'intérieur de la coque, tient un tas pour faciliter la pose des clous dont la tête est ensuite chassée dans le premier pli du CP. Ne pas oublier de poser le bordé des deux côtés en même temps, sous peine de voir la structure se déformer irrémédiablement ! Une fois la colle polymérisée, nous arasons les bords le long de l'étrave, quille et poupe, et posons l'aileron arrière qui vient s'encaster dans le deuxième pli de quille. Pour terminer, il n'y a plus qu'à poser les deux derniers plis de quille (ce qui fait 4 au total), les trois derniers sur l'étrave et l'arrière (4 également), puis à arrondir le tout au rabot et à l'huile de coude.

Entre-temps, nous avons démonté la table de tracé devenue inutile et l'avons recyclée en chalet suisse (ainsi nommé car tout en bois) en prévision de l'hiver qui est en général plutôt rude sur un aéro-drome. Cela nous a libéré la place nécessaire au montage de la coque bâbord qui fut bordée à son tour.



Le léger décalage dans la fabrication des coques nous a évité d'avoir à réaliser deux fois de suite les mêmes opérations et nous a donné l'illusion de voir le travail avancer plus rapidement.

C'est ce genre de détails qui vous font voir la vie en rose !

## JUILLET 82

Après stratification (*pouah !*), enduction (*beurk !*), ponçage (*reeueuh !*) des œuvres vives, nous nous apprêtons à retourner la première coque. Vu son poids (150 kg environ), ce fut un jeu d'enfant de la rouler sur le côté, à trois, et à la main. Vu dans le bon sens, ça commence à ressembler à un bateau. Nous arasons les bordés le long des bauquières et commençons les emménagements. Bien que ceux-ci soient libres, (ou presque) vous ne devez pas perdre de vue le fait qu'ils jouent un rôle essentiel pour rigidifier les bordés. N'en profitez donc pas pour gagner de la place et supprimer tout cloisonnage et équipements... Les plans Wharram sont, dans la gamme classique, conçus un peu comme des canevas sur les-

quels on peut broder des points à sa convenance, mais il y a certaines limites qu'il convient de ne pas dépasser. Certains ne s'en sont pourtant point privés, ce qui, à une certaine époque, a nui à la réputation de James Wharram. Il a depuis fait marche arrière sur ce point en proposant des plans plus restrictifs et figés. Les emménagements d'une unité de cette taille sont de toute façon assez limités. D'origine, on trouve, d'un côté, deux couchettes de bonne taille (200 x 60 cm) avec de vastes rangements en dessous, un coin navigation (100 x 40 cm), quelques étagères, et de l'autre, deux couchettes encore et un coin cuisine. Si l'on rapporte le tout à la longueur de la flottaison (7,15 m) ce n'est pas si mal (et suffisant).

Malgré tout, j'assouvais mes goûts de luxe en réalisant les deux seules portes coulissantes de tout le bateau en *tola* (un bois superbe), cannage cloué cuivre et vernis 12 couches. Le résultat m'impressionne : léger, aéré, la classe !! D'autant que nous partageons le hangar avec un frère amateur qui n'en finit plus de s'engloutir corps et âme (et compte en banque) dans

la construction d'une goélette esthétique dont l'architecte recommande sans rire, dans son cahier de charges, de faire plaqué or la quincaillerie intérieure, car c'est une bonne protection et « pas si cher que cela » (sic !). Je doute que les populations lointaines destinées à être visitées par ce rêve flottant soient du même avis... En attendant la pose (future) des targettes, notre homme s'escrime à lameller ses innombrables couples (28 x 2 !!) en tranché de 4 mm. Notre avance superpersonique semble ébranler ses certitudes technologiques, mais il est vrai que notre embarcation n'est qu'un engin de plage, dont un exemplaire effectuée en ce moment-même, après un grand tour de l'Atlantique, un tour du monde tout simplement...

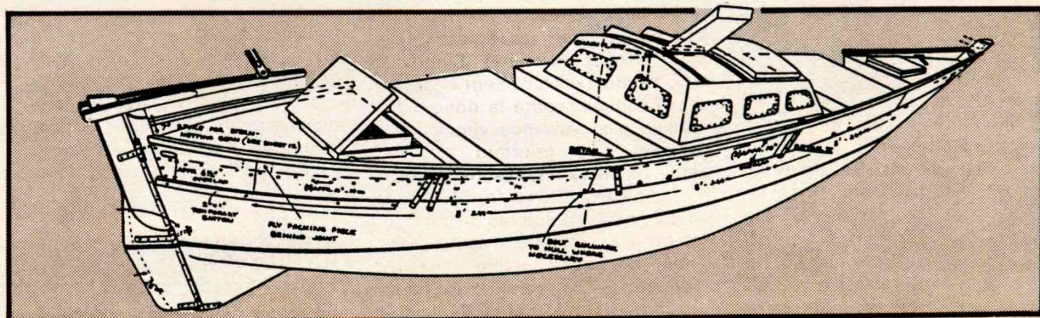
N'ayant aucune vocation au charter, je décide de supprimer la couchette arrière, côté navigation, au profit des toilettes chimiques du bord et de quelques rangements supplémentaires.

## AOÛT 82

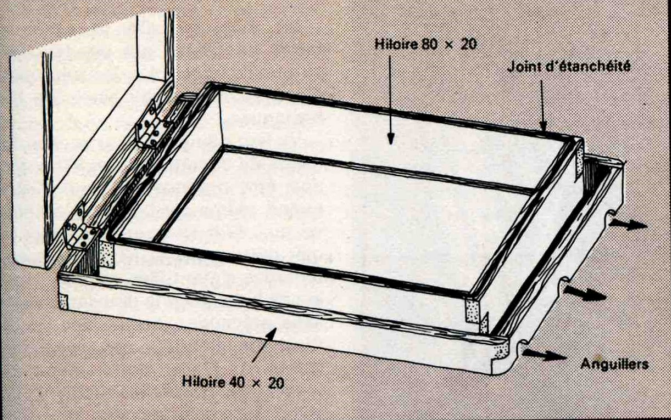
Nous découpons, ajustons et collons les dessus de couchettes et montons les portes coulissantes déjà citées. La coque n'étant pas (encore) pontée, nous en profitons pour peindre l'intérieur et découper le vaigrage en liège des couchettes qui, par la suite, a prouvé son efficacité en limitant sérieusement la condensation. Nous posons ensuite les renforts intérieurs des goussets de liaison ainsi que les élongis de pont. Après équerrage, celui-ci est prêt à poser.

Une semaine plus tard, nous rabotons l'excédent sur les bords et découpons les ouvertures des capots avant et arrière.

Nous préfabriquons les goussets de liaison dans lesquels s'encastrent les poutres et dont l'un des côtés correspond aux faces avant et arrière du roof. Après moult réflexions ergonométriques sur la maquette, nous remarquons qu'une fois assis à l'extrémité de la couchette, la hauteur du roof ne vous autorise plus que la position du fœtus. Confortable pendant 9 mois, mais pénible 30 ans plus tard... Je décide en conséquence de réhausser le tout de 13 cm, ce qui permet de s'asseoir normalement et donne notre hauteur sous



Capots avant et arrière



barrots personnelle : 1,66 m. Autre modification notable : l'emplacement et la taille de la descente. D'origine, elle est latérale et réduite augmentant ainsi le taux hygrométrique du bord par entrée de vague et provoquant des contusions multiples aux entrées-sorties (de biais uniquement \*).

De plus, le pauvre barreur est à sa place complètement isolé de ceux qui se trouvent à l'intérieur et ne peut rien prendre ni ranger sans lâcher la barre. Ayant peu de goût pour ce genre de gymnastique, je me décide pour l'orthodoxie et place la descente dans le sens de la marche à l'arrière du roof, avec 60 x 60 cm pour laisser passer les équipiers musclés. Inconvénient majeur : si vous laissez la couchette qui se trouve en dessous, vous veillerez en descendant à ne pas écraser la tête de celui (ou celle) qui y dort, et par gros temps, il vaudra mieux replier le matelas pour ne pas tout tremper...

SEPTEMBRE 82

Cette parenthèse fonctionnaliste refermée, nous vérifions avec grand soin l'emplacement définitif des goussets par rapport à l'axe de la coque, car ce sont eux qui conditionnent le parallélisme et la perpendicularité des liaisons. Nous mettons au point la géométrie définitive de la descente (hauteur, largeur, fermeture, marches...) et commençons la fabrication du roof qui s'apparente à celle d'une prame à l'envers sur couples et lisses. Nous bordons d'abord les côtés après avoir tracé et découpé une série de hublots ellipsoïdaux. Je n'aime guère les cabines fond de cerceuil nauséux, plongées ad vitam aeternam dans une semi-obscurité. De l'air et de la lumière ! Après quelques heures de gamberge et d'essais divers, la descente remplit correctement son office malgré ses marches décalées, une habitude à prendre sans doute. La fermeture se fait grâce à un simple panneau trapézoïdal en CP coulissant dans une glissière.

Quelques passes à la défonceuse sur tous les angles en CP et massif, c'est rapide, pratique et propre. Arrondir au rabot et à la main est sans doute plus économique mais plus long et pas vraiment passionnant. Ensuite, nous rebouchons tous les trous de vis et clous. La routine.... Toujours à la résine, nous stratifions l'intérieur des goussets pour éviter pourrissement et infiltrations dans des endroits confinés. Après polymérisation, nous coupons les extrémités dans le prolongement du bordé. Bien entendu, j'ai balancé le clou de trop qui me massacre sans prévenir toutes les dents de la scie égoïne.

OCTOBRE 82

Vu tel qu'il est là, le bateau a un look bizarre, manquent les pavois. Nous les découpons et assemblons sans enthousiasme. D'origine, ils sont prévus démontables, vissés sur un lit de mastic, mais cela complique singulièrement les opérations de montage. Qu'à cela ne tienne, je suis les instructions. Les dalots d'origine me paraissant anémiques, je décide d'en doubler la surface, ni plus, ni moins, au risque de voir passer quelques bricoles par-dessus bord. Nous délaissions provisoirement la coque tribord, pour commencer à bâbord les aménagements du coin cuisine.

NOVEMBRE 82

Ayant depuis longtemps négocié le réchaud deux feux bouteille incorporée (pour les amateurs le modèle plaisance chez Camping Gaz, vendu exclusivement chez les shipchangers, coûte le double du modèle pas plaisance vendu partout et qui, pourtant chauffe pareil...), nous organisons les étagères autour de ces ustensiles, tout en prévoyant de futures extensions à base de paniers à trous divers. Dans un franc délire bricolomenuiserie, je me prends à exécuter des rebords d'étagères de forme arrondie tout en cintrant à la vapeur

les violons correspondant à l'aide d'une cocotte-minute... J'ai résolu la question un peu plus tard grâce à deux traits de scie parfaitement rectilignes. Nous installons les couchettes ainsi que les réservoirs d'eau (de simples cubitainers de 30 l) et passons peintures et vernis. C'est nettement plus facile quand il n'y a pas de pont. Montage et collage de ce dernier dans les premiers frimas. Un polyane par-dessus et un ventilateur chauffant dûment thermostaté par en dessous font vivre la colle jusqu'à durcissement complet.

DÉCEMBRE 82

Vu la température, nous évitons autant que faire se peut de coller de grosses pièces et poursuivons nos manutentions. Il faut ébavurer les poutres de liaison et les raboter à leurs cotes définitives 140 x 75 mm. Nous entassons quelques m<sup>3</sup> de copeaux autour de la raboteuse, mais constatons avec plaisir (bonjour Narcisse !) que les joints de colle sont très minces et réguliers. On a les satisfactions qu'on peut. Nous glissons ensuite les poutres dans leurs logements respectifs et constatons que tout est de travers !

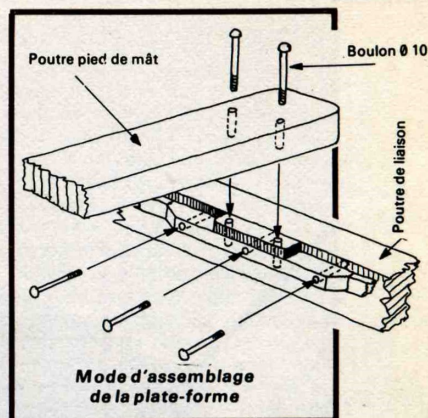
A force de monter et de descendre à l'intérieur, les coques se sont complètement désalignées. Tout en s'efforçant de rester calmes (quand on soulève à un bout, ça remue à l'autre...) nous les replaçons à la bonne hauteur, bien verticales et parallèles. Malgré un faux équerrage (3 mm d'erreur sur 4 m de long) nous immobilisons les poutres et leurs goussets dans leur position définitive sur la coque bâbord. Nous pouvons alors commencer le second roof qui mettra un point final au gros-œuvre. Le montage doit se faire sous une tente en polyane chauffée, car le froid est de plus en plus vif. C'est l'hiver maintenant et les journées plus courtes nous obligent à travailler à la lumière électrique, ce que je n'aime guère lorsque l'on doit prendre des mesures (qui se trouvent toujours à l'ombre). Malgré tout, le travail avance vite. Nous venons de passer un millier d'heures au chantier et la menuiserie s'achève.

JANVIER 83

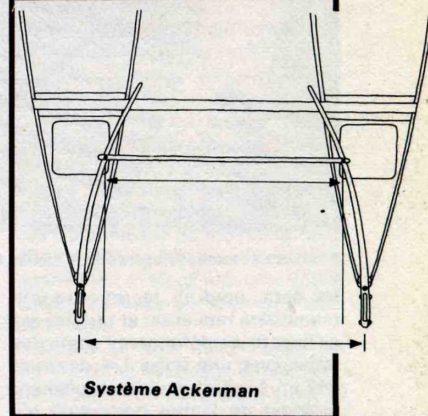
Nous nous consacrons maintenant à du travail de rabotage et découpe : gouvernails, lattes de pont, supports de bib, à la pose d'accessoires : aérateurs, supports de pompe, ainsi qu'aux finitions intérieures. Une émotion : couper les poutres à la bonne longueur. J'espère que nos mesures sont justes !

FÉVRIER 83

Finitions des poutres, supports de caillebotis, renforts de pied de



Mode d'assemblage de la plate-forme



Système Ackerman

mât, perçage des trous de boulons : trois axes Ø 12 mm par gousset, ça ne risque pas de s'envoler ! Nous fabriquons le pied de mât-jumelles qui permet de hisser et d'abattre (ce terme est fort approprié comme on le verra plus tard) l'espar sans difficultés.

MARS 83

La structure tout entière réunissant les deux coques tient par boulonnage qui permet de la démonter. N'ayant pas trouvé en standard les dimensions requises, je les confectionne à l'aide de tige filetée et d'écrous borgnes en inox. Il n'y a pas de collages à faire, mais la température n'en remonte pas pour autant... Je gèle et je travaille seul à ce moment ! Pour me réchauffer, j'attaque la fabrication des caillebotis de pont. Il n'y a que la bagatelle de 110 lattes 50 x 25 mm à assembler par panneaux pour pouvoir passer d'une coque à l'autre. C'est vraiment le genre de boulot qui vous permet de penser à autre chose et de vous ouvrir le dos avec la tige d'un serre-joint qui dépasse de sous le pont, là où vous ne cessez de passer (et je compte plus les bosses...).

AVRIL 83

Un rossignol et sa rossignollette viennent installer leur studio derrière le fil d'alimentation du néon qui éclaire (c'est beaucoup dire !) notre chantier. C'est le printemps

On mesure, taille et sertit le fatras de câbles qui pendouillent autour du mât, plus les pantoires d'étai et de bas-étai ainsi que les bastaques...

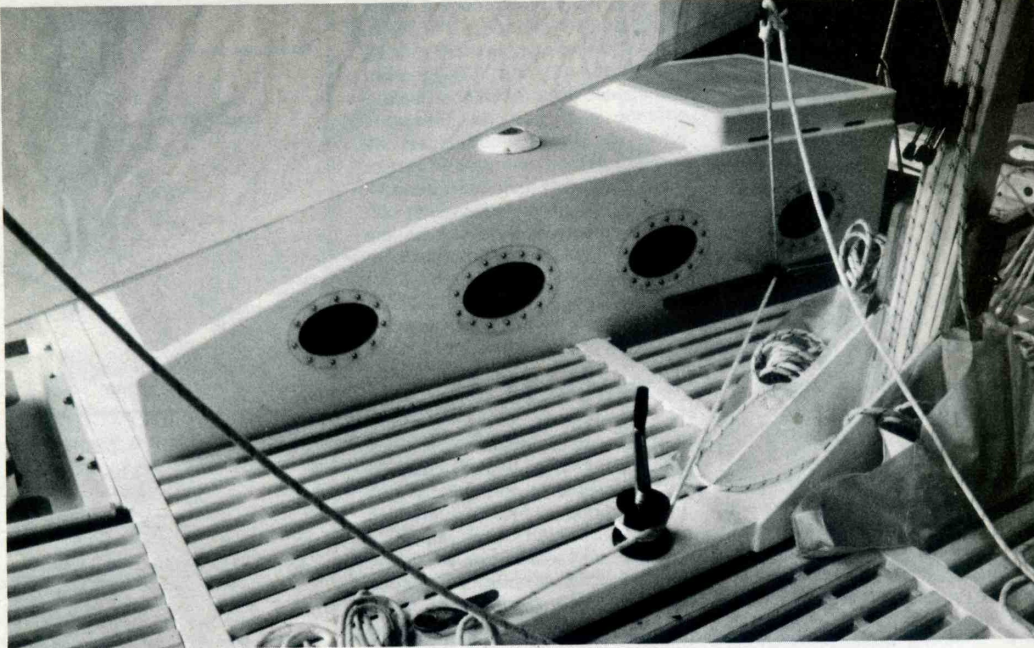
Vu leur nombre et leur section, le risque de démâter sur un Wharram doit être pratiquement nul. C'est quand même du boulot à monter vu qu'il faut lever et descendre le mât plusieurs fois. Notre première tentative s'étant bien passée, nous avons hissé pour le deuxième essai sans précaution particulière, si ce n'est une chèvre un peu plus petite (hélas...). L'aller nous permet de mesurer et couper les haubans. Le retour fut très brutalement accéléré par l'éclatement du pied de mât. Dans une courbe gracieuse qui l'amena sur le sol, le mât rebondit en souplesse dans un nuage de poussière pour atterrir sur le plateau de la dégauchisseuse. Je craignais le pire...

Une visite d'inspection minutieuse nous rassura, il n'avait rigoureusement rien, si ce n'est une éraflure en tête sur le chapeau support du feu tricolore et un léger enfoncement du rail de g. voile. Je n'ose imaginer la même (més)aventure avec un mât alu... plus léger il est vrai, mais quand même !

## AVRIL 84

Réparation du pied de mât visiblement sous-dimensionné (ce doit bien être la seule pièce dans ce cas sur le Tane Nui) et fabrication d'une chèvre himalayenne associée à une corde d'assurance, on ne sait jamais... Le poteau est maintenant équipé de ses câbles et drisses (5 en tout, spi et balancine comprises). Reste à bricoler un vit de mulet décent pour accrocher la bôme au poteau. C'est un ami dessinateur qui se charge de l'exécution en alu-inox de récupération. Malgré sa compétence professionnelle, cette pièce n'a pas vraiment profité de la CAO (Conception Assistée par Ordinateur) mais plutôt due « à vue de nez, ça tiendra ».

Ayant depuis longtemps chiné et stocké l'accastillage, nous plongeons dans la cave pour le ressortir au grand jour et lui attribuer sa place définitive. Le plan du pont du Tane Nui ne regorgeant pas de détails, je décide de partir des voiles pour l'implantation du matériel, au demeurant réduit : 2 petits rails + poulies pour la trinquette, idem pour le yankee, 2 winches Lewmar n° 7 au bout, 2 poulies à taquet coincideur + 2 poulies simples pour la g. voile, c'est tout pour les écoute. Vous rajoutez ensuite un halebas de bôme + 2 palans de bastaque, un tambour différentiel pour étarker la bordure libre de la GV, 4 taquets à excentrique et une pincée



Peinture et accastillage sous la tente. On s'y croirait déjà

les gars, hardi !! Je retrouve ma menuisier moi aussi et termine les caillebotis en défonçant l'angle des lattes avec une fraise 1/4 de rond. 242 m à abattre... Le roulement inférieur de l'arbre porte-outil n'y résistera pas.

## MAI 83

Nous terminons diverses installations sur le bateau, (car c'en est un maintenant), genre points d'aspiration pour la pompe de cale. Cet ingénieux dispositif se monte sur le pont à l'endroit que vous désirez et en nombre illimité. Etant donné que l'on peut espérer, dans la grande majorité des cas, ne pas avoir à pomper plusieurs compartiments en même temps, un seul corps de pompe suffit pour tout le bateau et vient se visser d'1/4 de tour sur son point d'aspiration. Inutile de préciser que cette pompe (pour ceux qui apprécient Marque Patay réf. BE 45 M) peu coûteuse (350 F env. à l'époque) d'excellente qualité (alu rilsanisé et inox) n'est ni française (mais britannique) ni homologuée, ce qui revient au même. Heureusement que l'administration veille sur notre sécurité en guidant judicieusement notre choix... Nous retrouvons notre mât après une longue séparation et montons les derniers accessoires indispensables à son bon fonctionnement (rail de grand-voile, plats d'ancrage des poulies de drisses, capelages et feu de mât).

## JUIN 83

Avec les beaux jours retrouvés, nous éprouvons quelques frénésies navigatrices qui nous poussent à hisser mât et g. voile, juste pour

voir et surtout vérifier la hauteur du plafond. Ça passe... et l'on s'y croit déjà... Pour naviguer, manque néanmoins l'essentiel : les barres, que je confectionne en deux jours, deux tons de bois (spruce et acajou) et 4 plis. Ces pièces adoptent une courbe suggestive dont l'effet majeur, dit Ackerman (du nom de son inventeur je suppose), consiste à rapprocher les axes mobiles de la barre de liaison tout en laissant les ferrures de gouvernails à leurs places respectives. On obtient alors un parallélogramme qui, en se déformant, donne plus de barre au gouvernail situé à l'intérieur du virage, réduisant ainsi son rayon. Si je ne m'abuse, ce dispositif est emprunté à la géométrie du train avant des automobiles. Reste plus qu'à monter et à souder lesdites ferrures (avec palier en Ertalon) pour vérifier le bon fonctionnement de l'ensemble. Dans un dernier effort, nous montons les pavois de la coque bâbord, et j'escalade le mur pour avoir une vue d'ensemble du cata (presque) terminé et prendre une photo souvenir.

## JUILLET 83

Oh, horreur ! Il faut se résigner à tout démonter pour tartiner de la bonne peinture. Mais auparavant, nous décidons de construire un superbe tipi en polyane et chutes de sapin pour protéger la laque des retombées gravitationnelles de nos camarades rossignols qui, entre-temps, ont fait beaucoup de petits...

Etant donné ses dimensions (11 x 6 m), j'ai de légères inquiétudes quant à la longévité de l'abri, conçu et réalisé dans le plus pur style zone et bouts de ficelle. En fait, il tiendra

6 mois dont deux tempêtes qui endommageront sérieusement le hangar lui-même ! 6 mois de tartilage (2 sous-couches et 4 couches de laque) entrecoupés de séances de ponçage à l'eau... Il est vrai que nos activités professionnelles respectives ne nous laissent guère de loisirs pour nous consacrer à notre cata préféré.

## FÉVRIER 84

Nous l'extirpons enfin de sa gangue de plastique sale, ce qui fait apparaître ses peintures plus resplendissantes encore. Au programme des mois et semaines à venir : grément, accastillage, chaise moteur, circuit électronique, circuit d'eau, matelas, hublots et compagnie. C'est pas croyable ce que l'on doit monter là-dessus pour naviguer. Et pourtant il n'y a rien de superflu. Tout sert et plutôt deux fois qu'une : le winch avant nous tourne drisses, écoutes et mouillage à l'occasion. Le plus important, qui va conditionner le reste : le grément. D'abord, les câbles ; cérémonie devenue habituelle ; demande de renseignements, docs et tarifs, onze en tout ! Réponses : deux dont une par téléphone. Paraît que les P.T.T. croulent sous le courrier d'entreprises... Rassurez-vous, Messieurs, certaines vous épargnent de la peine. Je réussis néanmoins à trouver du câble inox 7 x 7 0 4 et 5 mm. Reste à négocier les manchons et la pince qui va avec ou à les faire faire. J'élimine d'emblée la seconde solution, car je ne connais pas les longueurs de haubans et j'hésite à tailler au petit bonheur dans les rouleaux. Je réussis à trouver des Nicopress et toutes les bicoles qui vont avec : coses, lattes, goupilles, etc.

de poulies de renvoi pour hisser le chiffon et vous obtenez un bon gréement bien cuit qui va vous propulser à plus de dix nœuds au portant par force 4...

Je délasse provisoirement les 4 taquets d'amarrage et autres chaux dont l'emplacement réellement fonctionnel me plonge dans des abîmes de réflexion, ainsi que la ligne de mouillage dont l'implantation, bateau posé par terre, relève de la gageure. Tout ça c'est vite dit, mais pas vraiment vite fait, vu que je réfléchis à deux fois avant de percer la peinture. Et quand on se trompe, faut reboucher, attendre que ça sèche et recommencer.

## MAI 84

Nous n'en finissons plus de couper de la drisse, surlier avant que tout se dépiole, couper de l'écoutte, surlier et vérifier que ça passe sans rien toucher en essayant d'imaginer ce que ça peut bien donner quand il y a du vent dans les voiles. Le montage de chaque vis ou boulon se fait après enduction de mastic polysulfide, nous en avons plein les doigts et ça colle ! Le travail se poursuit aussi à l'intérieur par la pose du vaigrage en liège, des tuyaux d'eau entre réservoir et pompe d'évier et couture des housses de matelas. Vu l'emplacement de la descente, c'est la tête de couchette bâbord (avec coussin amovible) qui sert de marche. Une bulle en plexi fumé fixée dans le capot permet à l'occupant de se déplier pour s'habiller. On rêve bourgeoisement d'une barre intérieure que l'on ne montera sans doute jamais, car dedans on ne sent rien, ni le vent ni les vagues.

## JUIN 84

C'est le mois des électrons et du coin navigation. Je perce la quille pour loger la tête du sondeur. Vaste entreprise, remise au lendemain depuis des lustres, puisque nous obligeant à soulever haut la patte droite du cata. Avec leviers et parpaings, ça s'arrange. Reste à percer droit dans le lamellé pour poser la sonde bien verticale, c'est marqué dans le livre qui va avec... Avec 50 cm de tirant d'eau, on ne peut pas dire que le sondeur soit très indispensable, mais, monté sur un support pivotant pour être visible depuis la barre, il charge le coin navigation d'un peu de modernisme. A force d'en voir certains poser pour des magazines dans une débauche d'électronique façon Boeing, j'ai des complexes. J'espère néanmoins qu'ils mettent parfois le nez dehors... Je monte ensuite une espèce de machin anglais avec une hélice à un bout, un cadran gradué jusqu'à 20 nœuds (pourquoi pas ?) et muni d'un totaliseur de milles à l'autre,

un tuyau en plastique et un câble inox entre les deux : en principe, c'est un loch.

**Avantage :** très joli, vu du cockpit (surtout les 20 nœuds), pas cher (300 F).

**Inconvénient :** fonctionnement intermittent qui gêne la précision. La course du câble semble avoir une grande importance et induire des frottements indésirables. Un baromètre permet de savoir où on en est, ainsi que le récepteur multigammes (au format de la cabine : compact) pour le temps qu'il va faire. Avec une table à cartes (100 x 50 cm) repliable assortie à un siège itou, ça serait bien le diable de se perdre !

Une batterie dite « sans entretien » (on verra à l'usage...) alimente ces babioles avec un peu d'électricité. Je considère la chose avec circonspection. Du câble bipolaire de grosse section devrait suffire au vu des maigres puissances à véhiculer : 25 watts maxi dans le feu de mâ. Après contemplation hébétée des matériaux sérieux (vu le prix, on peut l'espérer) genre Diruptor et autres panneaux à diode, je replonge à la cave pour en ressortir avec un bloc fusible de motocyclette en laiton et plastique massif, comportant un nombre de lignes suffisant. J'emprunte à l'automobile cette fois, de superbes connecteurs étanches (on verra ça aussi) pour tirer une ligne jusqu'en haut du mâ et dans la coque bâbord sans interdire tout démontage, le Tane Nui (comme tous les plans Wharram d'ailleurs) étant prévu pour. Une poignée de passe-fils étanches (même chanson) autorise les rentrées-sorties de câbles.

## JUILLET 84

Le mois des dernières touches cosmétiques : filets avant et arrière entièrement brodés main, daviers de mouillage montés de part et d'autre de l'échelle avant, etc... L'expérience a prouvé que c'était inutile et qu'un seul suffisait amplement. Bien entendu, il n'y en a pas à l'arrière, hélas...

Dernières constructions : la godille, que je taille dans les rognures de spruce qui me restent mais dont je doute de l'efficacité sur un multicoque, fardage oblige, et l'annexe. N'éprouvant aucun attrait particulier pour les divers boudins gonflables disponibles à prix d'or sur le marché, j'opte pour l'annexe en dur que la grande surface de pont accueille sans difficultés. Second critère d'importance : prix mini pour éviter l'infarctus en cas de vol (ou de destruction) fréquent sur toutes les côtes pour ce genre d'engin. Solution : une caisse à marotte inclinée et fond arrondi de 2 x 1 m, propulsable à la godille, à la rame et à la voile, entièrement taillée, siège compris, dans deux feuilles de CP 6 mm au format

standard (250 x 150 cm) et assemblée par couture-collage-joint-congés-époxy. Cette prame fut menuisée en deux jours ! Les derniers furent occupés à tout démonter et à préparer le cata pour son premier voyage vers la mer. Mise à l'eau prévue à St-Malo quelque part au bord de la Manche. Je passe sur les menus détails consistant, entre autres, à faire rentrer un catamaran de 9 m et tous ses accessoires dans la remorque d'un 38 t dont le plateau est à 1,50 m du sol... et à recommencer l'opération 350 kilomètres plus loin mais en sens inverse. Je stresse comme un fou, d'autant que mon équipière et aide préférée ne peut assister à la mise à l'eau... Nous assemblons précipitamment les coques sur la cale joutant la tour Solidor, le seul endroit rigoureusement interdit pour ce genre d'activité, rapport aux nombreux va-et-vient des mareyeurs... On cause et ça s'arrange. Le soleil est tropical et la marée monte très, très vite, la Rance faut dire... Nous n'avons même pas le temps de finir de tartiner une couche fraîche d'antifouling acheté à la hâte sans son diluant (évidemment spécial, adieu pinceaux...) avant de sauter à bord et de vérifier que... notre Tane Nui flotte !!! Je ne vois plus rien car mes lunettes sont depuis longtemps transformées en vitre d'aquarium tellement que transpire. Nous tentons de baptiser le « Question d'Equilibre » mais, malgré de nombreux efforts, sa maraine ne réussit qu'à baptiser le quai... Une bouteille absolument incassable sans doute... Un poil superstitieux, je redoute la suite...

Première escale, l'anse Solidor pour y échouer et continuer, au calme cette fois, le montage. Etant donné que le mâ git sur le pont, reste le moteur. J'élimine d'emblée la godille rapport au vent solaire qui commence à puissamment se manifester, à l'encombrement du mouillage (un parisien ne s'y sent pas dépaycé) et surtout à l'inexpérience complète du skipper. Je descends le British Seagull sur sa chaise, remplis le réservoir et croise les doigts pour l'entendre tousser. Un coup sur la ficelle, deux coups, trois coups... rien... Quatre coups, le lanceur pendouille miséablement dans ma main. Heureusement, que c'est à enroulement automatique (à condition de ne pas tirer dessus sans doute...) Je prends le tournevis d'une main assassine et démonte. Oh miracle ! Les Anglais semblaient eux-mêmes n'avoir qu'une confiance mitigée dans le dispositif, ont conservé la poulie à encoches de tout bon Seagull qui se respecte... Je souffle et tire. Le moteur hoquette et se décide enfin à cracher sa flotte. Slalom entre les barques et échouage. Nous descendons à pied sec et nous jetons à l'ombre de la terrasse du plus proche café. La chaleur est infernale. Rideau pour

aujourd'hui. Le lendemain, nous hissons le mâ ; je suis assez nerveux vu notre passé en la matière. Aucune difficulté pourtant, si ce n'est que j'oublie de fixer le feu de tête de mâ et la girouette ; ce sera le prétexte pour faire une petite excursion là-haut. Je passe la journée à étarquer les laçages en tresse de nylon Ø 4 mm qui remplacent les ridoirs. Je m'aperçois en hissant la g. voile que l'extrémité des lattes s'accroche dans les patares ; un trait de scie apaise le malaise. Check list interminable pour vérifier que tout fonctionne. Le jour suivant, départ pour Rothéneuf. Enfin, sous voiles après 3.600 heures de déprime, d'enthousiasme, de tristesse et de joie, de vie quoi ! Nous courons au large sous la poussée d'un Noroit force 3 maigrichon. Devant nous, un 6 m JI sous géniois léger se demande s'il n'a pas serré le frein à main vu que notre radeau le rattrape sans peine. Je suis enchanté par les performances : 5,6 nœuds de moyenne dans des conditions idéales certes, mais quand même. Nous n'avions que la voile de base en tissu pas vraiment léger.

Entrée le soir dans l'anse de Rothéneuf et échouage en douceur sur le sable. Un coup d'œil attendri sur les monoques épars aux alentours. Qu'il doit être doux de vivre et dormir dans une cabine qui s'incline au moins à 45° toutes les 12 heures... Nous sirotons béatement notre champagne sur un pont impeccablement horizontal. Je viens d'être licencié par mon entreprise et dois quitter le bateau quelques jours. Je passe la fin du mois à remplir les kilos de paperasses dont l'administration est si friande.

### EPILOGUE :

Fidèles à notre credo « construire vite pour naviguer vite », nous espérons que tous ceux qui voudront partager notre histoire seront dans l'avenir toujours plus nombreux... simple question d'équilibre.

Jean-Yves Poirier

Photos de l'auteur.

P.S. La construction du Tane Nui a exigé :

- 35 feuilles de CP 250 x 120 cm ép. 9 mm,
- 2 feuilles de CP 250 x 120 cm ép. 12 mm,
- 3,3 m<sup>3</sup> de bois divers (une douzaine au total),
- 100 kg env. de résine.
- 15 kg de clous galva.
- 6.970 unités de visserie-boulonnerie.
- 40 l de peinture,
- des centaines de coups de téléphone,
- des litres de salive,
- des heures et des heures de bavardage,
- beaucoup de patience... et un budget global de 60.000 F (manilles comprises).