



La construction amateur d'un bateau de plaisance

Ce qu'il faut savoir avant de se lancer dans cette grande aventure pour devenir un constructeur heureux

Un constructeur heureux

La fête est terminée; le lancement du bateau a été arrosé comme il se doit; l'enfant est bien formé, tout baigne.

Ce dénouement heureux d'une aventure périlleuse n'a été rendu possible, pour une large part, que grâce à l'U.A. qui m'a épargné bien des soucis notamment celui du poste achat qui est le plus compliqué.

Il est loin le temps des grands anciens où tout approvisionnement découlait d'une combine subtile et de la recherche effrénée du fabricant qui accepterait de court-circuiter son réseau de distribution.

C'est un peu au remord de n'avoir pu ou voulu participer à la marche de l'Unité Amateur que l'on doit les lignes qui vont suivre.

Pratiquement chaque week-end j'ai vu un matelot, bien souvent accompagné de sa matelote, tapoter l'étrave de mon Jurançon, des cocotiers plein les yeux, et demander: «Une coque comme celle-là, ça va chercher dans les combien? ».Suivait une explication amicale, ponctuée d'une rapide mise en garde sur la dure condition du «Poor Handsome Constructeur de l'ouest...»

Et le regret que, le temps manquant, on ne puisse faciliter le dialogue; bien expliquer les écueils à éviter, comment les surmonter.

Il y aurait tant à leur expliquer. C'est pourquoi je regrettais de n'avoir pas un papier à leur fourrer dans les mains en leur disant: «lis ça », l'essentiel y est; si après tu es encore d'attaque, tu as tes petites chances de devenir un constructeur heureux.

Le but avoué de l'U.A. est de compter parmi ses membres un maximum de constructeurs heureux.

Définition:

Un CONSTRUCTEUR HEUREUX est un Monsieur ou une Dame qui n'a pas laissé ses doigts dans la toupie, ni son équilibre mental dans le sablage de sa coque et qui offre un pot dans son carré, mollement bercé par le léger clapot qui rentre dans le port. Voilà, tout est dit. Le vrai, le seul heureux est celui qui a FINI. Les autres ont des petits moments de plaisir, certes, mais baignés dans l'angoisse d'un échec toujours possible.

On va donc essayer de dire tout ce qui conditionne la réussite de l'entreprise.

Quand vous verrez une sorte de paumé, pratiquement aussi débile que nous avec des vellétés de se jeter dans une entreprise aussi folle que celle que vous avez tentée, fourrez-lui vite ce papier en mains, vous aurez fourni en ce jour une belle preuve d'altruisme et peut-être sauvé un homme du désespoir, et répondu à l'un des objectifs de l'U.A. A tout le moins, vous aurez gagné une demi-heure à une heure de salive utilement consacrée à ce p... de b... de ponçage qui n'en finit pas de finir.

Avant de prendre sa décision

Construire quoi, et pourquoi faire?

Il faut tout d'abord définir très précisément ce que l'on veut faire avec le futur bateau. Des rêves de grand départ avec plages blondes et cocotiers couvent dans toutes les têtes, mais entre désirer et vouloir il y a un fossé; se lancer dans la construction d'un grand voilier conçu pour la vie à bord permanente, dans un bon confort, et qui ne servira qu'aux vacances, voilà une source de difficultés qui risquent de s'accumuler et peuvent devenir insupportables.

Le programme étant à peu près défini il ne reste plus que le choix...

1° Les sous:

La première chose à faire est de savoir ce que cela va vous coûter. Pour cela deux méthodes:

- la première: découper une publicité disant «votre bateau de 12 m pour 10000€ tout compris », la croire sur parole et sortir son carnet de chèques. (Fortement déconseillé; renseignez-vous avant. Demandez des devis très détaillés avec toutes les options possibles).

- la deuxième est un peu plus longue mais offre plus de garanties.

a) Tout d'abord inscrivez-vous à une association et demandez à voir quelques constructeurs amateurs. Il est même préférable d'en voir beaucoup afin d'avoir une vision plus large de la question.

Vous savez maintenant mieux ce que vous aimeriez construire.

b) Consultez la liste des chantiers et architectes navals. Ecrivez à deux, trois chantiers, ou plus,

et demandez un devis détaillé pour coque à différents stades ou à l'architecte choisi, son prix pour les plans. Demandez à l'architecte également la liste de l'accastillage nécessaire, et assurez-vous auprès de lui que le plan choisi correspond bien à ce que vous envisagez d'entreprendre comme navigation.

c) Muni de tous les documents, renseignez-vous auprès du responsable appro. de votre association, il vous indiquera la marche à suivre pour vous procurer au meilleur rapport qualité/prix tout le matériel et accastillage nécessaire ainsi que des remises que vous pouvez obtenir en achats groupés. Une fois en possession de tout cela vous pouvez établir votre propre devis financier en tenant compte du temps et de l'augmentation du coût de la vie, soyez certain que ce ne sera pas moins cher que ça car vous avez oublié la location du terrain, les grutages, le transport de la coque, l'électricité, le sablage ou la construction du bout de hangar, les achats d'outillage qui vont inévitablement vous manquer et l'inflation qui va vous tartiner tout ça d'un 5-10% annuel bien tassé; (surtout achetez de suite du bon outillage, sachez profiter de l'expérience des anciens).

Une approche plus globale et moins précise consiste à prendre le prix salon d'un bateau correspondant et le diviser par deux. C'est le mieux que vous puissiez espérer en construction totale car vous aurez, vous, des frais annexes à ajouter (voir plus haut) plus l'armement de sécurité, plus l'armement de navigation.

Allez, soyez raisonnable, prenez 40 % de gain, c'est déjà pas si mal et c'est le score de la plupart d'entre nous.

Maintenant il faut absolument croire au chiffre que vous allez lire et surtout ne pas penser s'en tirer avec quelque subterfuge que ce soit.

La fauche, par exemple, ce n'est pas conseillé; les inspecteurs de navigation et les douaniers ont de plus en plus tendance à demander les factures. De surcroît c'est extrêmement mal vu à l'U.A. vous êtes rapidement repéré et radié sans préjuger des suites juridiques. (Je vous laisse imaginer la suite).

La récupération: ça marche pour le lest, un tout petit peu pour le reste mais très peu. Il y a toujours quelque chose qui ne va pas, donc ne pas trop y compter; il peut aussi y avoir de temps en temps du matériel d'occasion... là aussi assez peu.

La première heure de vérité a sonné: - à droite les revenus disponibles,

- à gauche les dépenses étalées dans le temps.

Si la droite l'emporte, passer au chapitre suivant, sinon risquer 10 F au loto, on ne sait jamais... mais surtout soyez moins pressé revoyez l'étalement des dépenses dans le temps et demandez conseil aux anciens. Ils seront francs avec vous, s'il n'y a pas de solution pour vous ils vous le diront.

2° Le temps:

«Quand il y a les sous il n'y a pas le temps, quand il y a le temps il n'y a pas les sous ».

C'est un peu le dilemme du constructeur amateur. Les heures supplémentaires pour les sous ou le chômage pour le temps.

En partant d'une coque nue de 10 mètres, il faut compter 3000 heures pour un travail vite fait, 4500 heures pour un travail soigné sans pour autant atteindre à la perfection d'un vernis de 7 couches avec ponçage au grain 600 et cirage final au baume des antiquaires.

A ce temps de base ajouter 300 heures par mètre supplémentaire. A noter que le temps à passer croît moins vite en fonction de la taille que l'argent à investir (bien sûr ce n'est pas ce que l'on se dit sur le moment lorsque l'on découpe le 3227e morceau de mousse d'isolation, à ce moment là on regrette toujours le mètre en plus).

Là encore le bilan s'impose:

- à ma droite le temps disponible
- à ma gauche le temps à passer.

Là encore la plus grande honnêteté intellectuelle nous est demandée. D'abord ne pas se surestimer. Après une semaine de travail pour son employeur, un courageux comptera 16 heures par week-end plus 5 heures le soir en semaine. OK! Ça marchera les 6 premiers mois mais il est sage de prévoir ensuite une baisse de régime. Les temps de construction constatés autour de moi sont de 2 à 5 ans, avec une exception à 1 an (avec forte aide extérieure et solide compte en banque). La grande majorité tourne autour des 4 ans.

Il faut prévoir des vacances pour remonter la mécanique, il faut prévoir des dégagements pour dés embrumer le cerveau qui tourne à l'idée fixe, il faut prévoir quelques invitations pour ne pas se fâcher avec ses meilleurs copains. Votre serviteur a tenu le coup pendant 3 ans 1/2 à raison de 40 W.E. travaillés, plus 3 semaines prises sur les vacances, plus 3 heures par semaine le soir à faire une bricole de-ci de-là (précieuses ces 3 heures, ça débarrasse le W.E. des petits ajustements des pièces tordues qui font perdre tant de temps). Nous avons pris par ailleurs une semaine de vacances l'été et une l'hiver. Toute invitation à faire la foire, la foirnette ou autre bringue était la bienvenue à condition que ce soit le soir. Je n'ai pas perdu de copains car j'avais pris la précaution de bien expliquer ma démarche auparavant.

3° Les copains: Ne jamais compter sur ceux qui vous promettent de vous aider s'ils ne sont pas partie prenante dans la construction. Si vraiment vous vouez un culte particulier à l'amitié, compter 5 % du temps total mais pas une seconde de plus.

Il arrive cependant des coups très rares mais in planifiables d'un tâteur d'étrave qui se renseigne, vous prête la main à visser un hublot et ne vous quitte pas pendant 50 W.E., de surcroît se révèle être un excellent mécanicien, devient un grand ami... mais arrêtez da rêver, ça m'est arrivé à moi, il n'y a aucune raison pour que ça vous arrive à vous. J'ai bien regardé alentour, aucun des 16 bateaux du terrain n'a eu la même chance.

Le total d'heures disponibles est à minorer également d'un coefficient santé (voir ce chapitre) et si vous êtes plusieurs tenez compte que vous avez toutes les chances de ne pas terminer avec le même nombre que vous avez commencé (voir chapitres suivants).

4° La capacité:

Déjà à la construction du hangar, on commençait à deviner quelque chose qui clochait, la forme trop rectangulaire, les angles de faîtage pas étré sillonnés, une débauche de clous là où un seul suffisait; puis on l'a vu tourner et retourner autour de sa première cloison, et puis on a vu sa façon de tenir un outil. Chic type, mais visiblement mieux outillé pour travailler avec sa tête qu'avec ses mains. Cela a duré une saison puis il a revendu sa coque. Si c'est votre cas ne faites pas comme lui il y a toujours possibilité de s'initier avant de se lancer dans l'aventure. La construction amateur ne requiert pas d'être une fine lame mais nécessite quand même une habileté manuelle convenable. Si vous n'êtes pas au départ bon bricoleur, inutile de s'improviser; apprenez d'abord et si vous arrivez, revenez à la case départ; le résultat final dépend étroitement de cette qualité. Un bon test si vous avez des doutes est, avant l'achat des plans, de réaliser la table du carré. C'est la pièce qui ne doit jamais être bâclée et que l'on fait en général en dernier, donc qui subira l'usure et l'impatience de naviguer. De plus c'est une pièce centrale qui peut se faire sur plan. Aller jusqu'au bout, ponçage, vernis, ferrures, platines de fixation, etc. On se plante devant et on se dit que son bateau sera à l'image de cette table, ou mieux, mais plutôt pire (l'usure, toujours l'usure).

Si vraiment cette table vous pose des problèmes insurmontables, qu'en sera-t-il quand le

bateau requerra de vous d'être tout à la fois mécanicien, électricien, peintre, plombier et j'en passe...!

5° La santé:

Pratiquement tous les constructeurs ont eu des arrêts de santé lors de la construction, le plus souvent pour raison de construction, quelquefois pour des causes externes. Certains ont été tenus éloignés pendant plusieurs mois. On a pu dénombrer sur notre seul chantier:

- 2 pieds cassés: 6 mois pour l'un, on n'a toujours pas revu l'autre;
- 2 entorses de la cheville; - 1 tendinite avec plâtre;
- 2 tours de reins: 6 mois d'arrêt pour l'un, 1 mois pour l'autre;
- 1 déprime;
- 1 hépatite virale;
- 2 doigts entamés (1 par toupie, l'autre par défonceuse);
- et 2 naissances. Les heureuses mamans se portent bien, merci pour elles. Il est urgent de penser que ça n'arrive pas qu'aux autres.

6° Les glandes:

Le constructeur amateur type est en général jeune avec des glandes fonctionnant correctement, d'où les tours inqualifiables et imprévisibles que ces organes peuvent lui jouer.

- le premier tour possible: on est tranquille, on est peinard, de la sciure plein le cou, une bière au frais dans le seau, en train de déligner avant dégauchissage et voilà que passe une superbe frégate, toutes voiles dehors, ou ce qui est encore plus apprécié sous voile de miséricorde. Et voilà qu'innocemment elle s'intéresse à votre bateau. Inutile d'insister, le mieux est encore d'incriminer les glandes. C'est le premier écueil : partir seul et se retrouver à deux avec quelqu'un ou quelqu'une qui a le mal de mer, la gratte au contact du polyester, et de l'asthme lorsqu'elle respire la poussière.

- le deuxième tour possible est de partir à deux, bien d'accord sur tout et de se retrouver tout seul, même plus d'accord avec soi-même. Lisez bien cette belle lettre sur son " premier naufrage ".

« Mon premier naufrage par Alain POIRAUD »

LE NAUFRAGE

Mon premier naufrage, avant même la mise à l'eau du bateau dû à une grossière erreur de navigation, une estime complètement erronée: les courants au lieu d'être convergents étaient totalement divergents !...

Je viens d'entamer une procédure de divorce.

Je savais bien que pour entreprendre un tel projet il fallait la collaboration totale de l'épouse. J'ai eu trop tendance à croire la parole de Monsieur le Maire qui m'avait bien dit pourtant il y a 17 ans, que la femme devait suivre son mari... Et pourtant ma compagne avait fait des efforts et avait plusieurs fois essayé de me suivre à l'occasion de quelques croisières côtières, mais ce surnois mal de mer que je n'ai jamais rencontré personnellement, lui avait complètement masqué la joie de la navigation de plaisance. Je m'étais gavé de récits où de jeunes femmes, après les premiers jours d'amarinage, arrivaient facilement à dominer leur malaise. J'avais aussi négligemment détourné mon regard des petites annonces courtes et laconiques qui laissaient mal apparaître l'immense détresse qui se trouvait certainement derrière, style « cause divorce vend coque nue, aménagement à terminer ».

Je n'ai pas voulu voir les difficultés matrimoniales de certains de mes coéquipiers de croisière, m'aveuglant de ces quelques cas que je connaissais aussi de couples qui avaient terminé leur bateau et qui étaient partis où ils étaient sur le point de partir. J'avais sous-estimé la patience qui est nécessaire pour écouter sans cesse quelqu'un parler trop souvent de sa passion non partagée et pour accepter de passer en second plan après une maîtresse qui pour être d'acier n'en est pas moins bien réelle. J'essayais de me convaincre que le temps arrangerait bien les choses, j'avais oublié un vieux proverbe qui disait:

«Le temps est à l'amour ce que le vent est à la flamme, Il avive les forts, Il éteint les faibles ».
Et comment ne pas faire un parallèle entre le vent et les voiliers.

La construction d'un bateau conduite à deux avec tout ce qu'elle implique de renoncements et d'efforts doit sceller à jamais un amour fort mais peut aussi détruire un amour moins solide et

j'ai fait naufrage. Je voudrais que mon expérience puisse servir également à mes frères plaisanciers, futurs constructeurs. Il est indispensable pour mener à sa fin un tel projet d'avoir l'adhésion totale et sans aucune restriction de sa compagne. Sinon chaque centime consacré au bateau semble volé, chaque instant détourné pour la construction suscitera une réaction de jalousie et plus que les difficultés habituelles de la construction, il faudra également vaincre les difficultés conjugales. Et là il n'y a que deux solutions: soit mettre fin immédiate et définitive au projet avant même qu'il n'ait éclos, soit mettre une fin au couple car tôt ou tard cette éventualité deviendra inévitable.

Tôt elle aura toutes les conséquences d'un divorce, tard et sauf régime matrimonial de séparation de bien, le bateau fera aussi partie de la communauté et votre épouse sera en droit d'exiger la moitié et il sera indispensable de vendre. Si le bateau est terminé il sera peut-être possible d'en tirer un bon prix et avec la moitié d'en redémarrer un autre. La plupart du temps les travaux ne seront qu'à moitié et le bateau sera bradé à vil prix, en plus de l'échec du couple ce sera l'échec du projet de construction.

7° Naviguer:

Avant d'entamer la construction d'un bateau il faut avoir navigué:

- de préférence sur la mer
- de préférence sur un bateau à voile
- de préférence longtemps.

Quel andouille ce mec! Comme si on allait se lancer sans avoir navigué... heu... oh. j'ai pas navigué mais j'ai lu tout Moitessier...

Une chose est certaine, 10 % de constructeurs se lancent sans avoir navigué ailleurs que sur le lac de Belle Ile et au moins 30 % sans avoir navigué assez. Ecoutez ça, c'est beau, c'est instructif et c'est vrai de vrai. C'est un gaillard qui a construit intégralement une très belle coque de 10 mètres en plastique, il a fait lui-même les plans, c'est très réussi, du costaud, du bien fait. Il en était au lest quand l'appel du large l'a tenaillé. Il embarque aux Antilles pour ramener le bateau d'un coureur des mers. Ils ont écopé de 3 coups de vent force 10 et 11 (on parle de 12, mais allez y voir...). Une fois arrivé à bon port il a revendu son bateau et c'est comme ça que mon copain (celui qui s'est fait piéger en donnant la main à visser un hublot) a racheté à un très bon prix une très belle coque à un constructeur qui avait certes navigué auparavant mais pas dans les conditions de son programme futur.

Si vous n'êtes pas convaincu que le bateau de plaisance peut-être; et cela suivant la manière dont vous le ferez; tout à la fois, et suivant aussi les circonstances, le meilleur et le pire des moyens de transport, le plus lent et quand on aime le plus beau, le plus humide ou le plus chaud s'il est ,mal ou pire pas isolé, le plus dur par mauvais temps; bref selon ce que vous ferez, le moyen le plus débile de vous rendre de France vers les cocotiers... ha! J'oubliais qu'il peut être aussi le plus puant quand il est mal ou pas du tout aéré.

Si donc vous avez lu les classiques nautiques avec des lunettes roses, STOP (voir plus haut) D'urgence relire «Navigation pour mauvais temps» d'Adlard COLES.

La décision est prise

Si donc, ayant lu les pages catastrophiques qui précèdent vous disposez d'un capital

- Argent
- Temps
- Santé
- Glandes
- Navigation

Suffisamment assuré derrière vous et que tout bien pesé vous décidiez de vous lancer tout de même dans cette aventure folle de la construction amateur,

Bienvenue parmi nous

Vous faites probablement partie de ces quelques privilégiés pour qui le plaisir de faire est aussi important que celui de naviguer, de ces derniers poètes pour qui la confection standard en matière de voile ne vaudra jamais le cousu main.

Mon frère, vous rentrez dans les ordres sous noviciat. Accordez-nous la grâce de reconnaître qu'on ne vous aura pas pris en traître et que si vous êtes avec nous ça aura été à la régulière.

La deuxième partie qui va suivre consiste tout juste à vous éviter les quelques coups foireux qui sont arrivés à certains d'entre nous.

« AVEC LE REMORDS DE N'AVOIR PAS ASSEZ INSISTE »

Chapitre I

LA CONNERIE MAJUSCULE

- La première Connerie Majuscule est de faire ses plans soi-même, 10 % de réussite, 90 % de fers à repasser.

Les plans sur lesquels je transpire correspondent bien au 100ème bateau qu'un architecte sourd, quand ça l'arrange, a couché sur le papier et fait naviguer.

Ça lui a donné le temps de faire 99 brouillons avec un certain nombre de conneries qui ne se retrouveront pas sur le mien. Mathématiquement, mon cher Watson.

Faire plutôt confiance à un architecte qui avoue en avoir fait un certain nombre, lui au moins les a vues et ne les refera pas. S'il n'avoue pas, c'est qu'il est aveugle ou amnésique; tout est à craindre!

- La deuxième est de ne pas prendre à l'achat de sa coque les précautions financières élémentaires (renseignements, caution bancaire, etc.).

Certains s'en sortent avec une opération gros bras type commando, d'autres reprennent les heures supplémentaires, d'autres enfin vont se promener le dimanche en famille du côté du chantier et regardent leur tas de tôles rouiller doucement.

Tous y perdent des plumes.

Chapitre II

LES CONNERIES MOYENNES

- Ne pas acheter son bois tout d'un coup au même achat et dès le début de la construction: conséquence des couleurs variables car les bois n'ont pas la même teinte en fonction de la nature du sol de pousse.

En la matière je dois toucher aux bornes de l'inimitable car je tombe amoureux du dernier bois que je vois, aussi mon bateau sera-t-il une véritable carte du Tendre. Qu'on en juge: table en ORME, escaliers en CHENE, montants de meuble en DIBETOU (noyer d'Afrique), barrots et lamellé en PIN DU NORD, montant de roof en JOANE, boiserie extérieures en IROKO de deux couleurs différentes. Qui dit mieux.

- Ne pas commander au départ le double de ce que l'on croit être ses besoins. C'est fou ce qu'on chute.

- Acheter du bois pas sec et être impatient de le travailler. Ça donne des tables où il n'y a pas besoin de petites cuillères pour incliner l'assiette quand on mange des artichauts vinaigrette.

- Ne pas lire les notices d'emploi. On obtient des résultats déplorables lorsqu'on applique une couche de peinture primer suivie de couches de 707 ou une couche de 101 suivi du collage du

Tread-Master, ou une couche de 707 sur du 101. Il y a paraît-il incompatibilité d'humeur entre tout ce beau monde. Par contre, du 101 sur le 707, ça marche, allez y comprendre quelque chose!

- Une superbe aussi est de dégraisser l'altuglas avec de l'alcool ou même avec quoique ce soit (sauf l'eau savonneuse). Résultats crazzing assuré. Vous savez, le crazzing c'est ce qui fait ressembler un hublot à une faïence de Longwy.

- Vouloir finir à tout prix un boulot à 11 heures le soir, alors qu'on est au bout de sa fatigue et que l'on travaille sur une machine dangereuse (hein, mon pouce t'as eu chaud pas vrai !).

- S'habituer à ces mêmes outils dangereux. - Ne pas porter de masque lorsqu'on fait de la poussière avec du CP ou de l'iroko. Ça va bien la première année mais la deuxième, rien que de voir un vent de sable dans un western à la télé, on se met à avoir la gorge irritée (tonton, pourquoi tu tousses ?).

Pour ceux qui ne savent pas ce que sont les acariens, ce sont des petites bêtes qui accompagnent la poussière et se logent dans les alvéoles des poumons. Grossies au microscope elles ont vraiment une sale gueule. Elles provoquent les asthmes et les toux allergiques. Ça on le sait et pourtant...

- Dans la série de la connerie naïve, il y a aussi passer une commande de pièces diverses à Elite Marine et croire qu'on va être livré en totalité. (J'attends encore un presse étoupe commandé depuis 18 mois!) (On m'a glissé dans le tuyau de l'oreille qu'il y en a même qui, de rage et de désespoir ont mis à l'eau avant d'avoir eu le leur...).

- Etre chômeur, recevoir sa coque en janvier et affirmer qu'on naviguera en août (manquera les sous).

- Etre appointé, recevoir sa coque en janvier et affirmer qu'on naviguera en août (manquera du temps !).

- Croire que les amis qui ont juré de vous donner un coup de main tiendront parole. - Ne pas y croire, car où irait l'amitié.

Chapitre III

ELEMENTS DE CHOIX :

1° Le matériau.

Tous les matériaux se valent, aucun n'est sans reproche. Il ne faut pas être dupe de son choix et savoir que celui-ci est plus dicté par des phantasmes personnels que par une froide logique, ajoutons aussi une certaine affinité.

« Vulcain » velu et poilu, champion de la solidité à tout crin choisira l'acier, « Régaton » prendra l'aluminium pour sa légèreté,

« Jean de la lune » le bois moulé pour rêver dans un barrotage en lamellé et caresser le moelleux de ses vernis.

Le pire est l'acier au dire de ceux qui ont construit dans ce matériau, ceux qui font en bois ne se plaignent pas trop car ils savent où ça les mène, ceux qui donnent dans le plastique râlent contre la gratte et la saleté mais regrettent rarement leur choix, l'aluminium est devenu hors de prix, le ferrociment, très pointu à bien réussir et c'est quitte ou double.

Enfin, une idée personnelle que je voudrais voir discutée est la suivante: lorsque l'on additionne les frais annexes d'une coque acier, à savoir: Coût de location du terrain Hangar obligatoire !: Sablage Peinture Kit bipolaire pour moteur Isolation Vaigrage - habillage et que l'on compare avec le prix d'une coque dans un matériau auto protégé dont on pourra entreprendre l'aménagement dès sa réception (un an de gagné en général), ce choix dicté par le souci de pure économie est loin d'être évident.

2° L'architecte.

Une démarche classique qui montre bien l'individualisme du constructeur amateur: « J'ai pris trucmuche, il est très bon, il n'y a qu'un truc c'est l'emplacement des cadènes, alors je les ai ramenées vers le centre pour pouvoir border plat, et puis Jules qui a le même bateau que moi m'a dit qu'en avançant les puits de dérive de 20 cm on gagnait... alors... »

Tout est dit!

Où on prend un architecte parce qu'on a toute confiance en lui, si un point vous semble douteux on en discute avec lui mais en dernier ressort c'est son avis qui emporte la décision, on respecte scrupuleusement ses plans et lorsque le bateau est fini et qu'il ne marche pas on se gifle soi-même car on n'avait qu'à en choisir un autre (plutôt que d'aller lui casser la gueule).

Quels sont les critères de choix de l'Architecte? à mon sens, il y en a trois:

- 1 - l'expérience
- 2 - la quantité des plans
- 3 - sa capacité à dire non.

1 - L'expérience:

Combien avez-vous construit de bateaux? Lesquels? En avez-vous ratés? S'il répond non, attention ! Un Archimec qui ne reconnaît pas ses bêtises est dangereux et prêt par orgueil à recommencer les mêmes.

2 - La quantité des plans:

Souvent pour le même prix et à renom égal d'architecte, l'un vous donne un profil et trois coupes et l'autre une trentaine de plans bourrés de cotes et de détails à respecter impérativement.

3 - Sa capacité à dire non:

Rien de plus dangereux que l'architecte laxiste pour qui toutes les solutions sont bonnes à priori et qui pour faire plaisir à son client lui laisse faire n'importe quelle bourde.

En résumé: à chacun sa responsabilité.

Je prends un architecte de renom, je respecte ses avis car j'ai payé pour les avoir et si ses plans sont cafouilleux:

- a) il m'entendra,
- b) je lui scie sa réputation en écrivant ce que je pense de lui dans le bulletin de l'U.A. (ça fera un article de plus et ça mettra de l'ambiance).

3° Le terrain et son hangar.

Ça devient problématique: trouver 150 m2 où planter un chantier pour trois ans et plus devient une gageure. Ici c'est l'environnement qui vous cherche des crosses, là c'est trop cher, ici ce n'est pas pour longtemps, là ce n'est pas sûr...

Sur notre terrain ça coûtait 500 F/mois (1984) pas de problème de vol, un contrat précaire et l'électricité amenée par nos soins.

Check-list des points à considérer:

- proximité du domicile,
- durabilité (un déménagement + grutage coûte de 1000 à 10000€),
- solidité du contrat,
- sécurité (vol - dégradation),
- en solidaire ou en collectivité,
- eau, électricité (nous nous sommes collectivement amené l'électricité: quel soulagement de ne plus entendre les groupes),
- le prix.

Il faut faire très attention aux relations qui vous prêtent gratuitement un bout de terrain, en trois ans les choses peuvent changer. Il faut jeter un œil du côté des administrations (nous avons été chassés prématurément du premier terrain par l'emprise d'une route qui n'aurait dû être construite que deux ans plus tard, et les copains ont été obligés de démolir des hangars trop visibles d'une route à grande circulation).

Une source sûre d'échec est de choisir un terrain à une heure de son domicile (j'en connais même qui ont résolu le problème en déménageant le domicile près du terrain).

4° Le chantier.

On est tous pareils et on est tous aussi bêtes à une ou deux exceptions près qui sont le fait de professionnels du travail manuel. On ne sait pas organiser un chantier rationnellement, on est impatient d'attaquer le bateau et on va s'em... pendant trois ans faute d'un mois de préparation.

Moi qui vous cause, mon brave Monsieur, j'ai installé un bateau sans même avoir fixé un étau à l'intérieur de la coque. J'ai tout scié en tenant mes bouts de bois d'une main et la scie de l'autre ?!!

Si vous négligez ce point au départ vous vous compliquez la vie tout au long de la construction, pressé par le travail à avancer.

Me voilà mal parti pour donner des conseils vu que mon chantier n'était pas un modèle du genre. Mais enfin voilà ce que j'aurais fait si j'avais été moins... ou plus...

Avant de faire mon escalier j'aurais été voir un menuisier pour lui demander les cotes d'un

escalier pas fatigant et je l'aurais fait plus solide. Résultat ça m'aurait enlevé bien de la fatigue et évité une foulure sur une marche branlante.

Réfléchissez qu'à contrario de Joséphine Baker qui ne le descendait qu'une fois par soirée vous aurez à l'emprunter 20 fois par jour. Ça fait la différence.

A priori tous les escaliers que j'ai vus sont merdiques et dangereux à emprunter les bras chargés, ce qui est toujours le cas. Idem pour la descente dans le bateau. Faites en premier l'échelle de descente, vous ne le regretterez pas plutôt que de brûler une échelle casse-gueule sous le capot.

Organisez des boîtes à outils spécialisées dans des baladeuses qui formeront ensuite l'outillage du bord. Le comble c'est que nous l'avons réalisé à 10 jours de mettre à l'eau, alors que si on avait commencé par là, que de gain de temps, c'est déménageable : on travaille sur le pont, on emmène la baladeuse avec les clefs et on ne redescend pas 36 fois chercher celle qui manque.

Soignez l'éclairage.

Si on a prévu un établi à bord, commencez par là et fixez-y un bon étau. Soignez la sécurité des prises et baladeuses.

Enfin si un hangar est nécessaire, il faut le faire bien dès le départ car il est exaspérant après chaque hiver de devoir commencer par réparer le couvert plutôt que de réattaquer sa construction. Certains constructeurs de hangar m'ont dit qu'à tout prendre, si c'était à refaire, ils auraient couvert avec de la tôle ondulée plutôt qu'avec de la bâche pour ménager leurs nerfs mis au supplice de la goutte d'eau.

5° Le chantier de construction (de la coque).

Les deux chantiers hyper sérieux qui construisaient le Jurançon étaient menés par des gens sympas, techniquement compétents. Ils ont tous deux fermé leur porte alors que rien ne le laissait supposer (voir chapitre sur la caution bancaire).

Alors que dire sur les critères du choix si ce n'est de prendre celui qui est le plus bref entre le versement de l'acompte et la livraison pour limiter les risques, et de lui demander les noms et adresses des précédents acquéreurs. Un petit tour de téléphone et on a une idée bien réelle de son sérieux.

Précautions juridiques.

... OU LA BELLE MENUISE S'EST EGAREE DANS LA FINANCE...

L'achat d'une coque pour concrétiser son rêve est un peu pour nous, constructeurs amateurs, comme une naissance. On y investit ses espoirs, son travail et on souhaiterait qu'elle soit entourée de rapports d'amitié, de confiance et de calme avec le chantier constructeur.

Cependant les histoires abondent de chantiers ayant fait faillite, d'escrocs qui présentent la même facture d'achat à plusieurs clients, d'amateurs nantis d'un superbe tas de tôle payé mais inutilisable.

Pour concilier ces deux impératifs il faut se rappeler d'abord qu'un mort était vivant cinq minutes avant et qu'un escroc a toujours la tête d'un honnête homme; ensuite qu'un contrat, si bien ficelé soit-il, est toujours détournable : sinon à quoi serviraient les hommes de loi? Enfin, que face à une faillite un syndic a tout son temps car il ne doit pas attraper la marée de 11 heures. On vous dira bien qu'il y a eu de-ci de-là des commandos avec grue et camions qui ont réussi à sortir leurs coques; mais combien les y ont laissées...

Nous avons trouvé un moyen d'avoir l'esprit libre et de ne pas encombrer de suspicion nos rapports avec le chantier. Il s'agit de **LA CAUTION BANCAIRE**. Sans mettre en doute l'honnêteté des banques, le fait de demander des renseignements sur la situation financière n'est pas suffisant car une banque n'a pas gros intérêt à dire du mal de son client, lequel n'aurait pas votre commande, ce qui aggraverait sa situation financière.

. Par. contre, Si vous demandez .au chantier la caution bancaire de sa banque pour votre coque, vous impliquez directement le banquier dans le bon aboutissement de votre projet.

Comment cela fonctionne? :

Vous demandez la caution bancaire pour le bon aboutissement de votre commande à votre chantier. Celui-ci se retourne sur sa banque pour la demander. Deux cas :

- la banque ne veut pas se porter caution. Elle n'a donc pas confiance dans son client. Elle

connaît bien sa situation financière, vous pas! Ça sent le roussi...

- la banque se porte caution, elle a confiance car si quelque chose arrivait c'est à elle de vous rembourser de la totalité des avoirs que vous avez versés. Elle est donc directement « mouillée » et on a rarement vu des banquiers se tremper quand l'eau n'est pas vraiment chaude.

Ce service se paye en fonction de la durée et de la somme engagée et le chantier majorera vraisemblablement ses prix du montant des frais de caution.

Cette procédure est fort peu connue mais elle me semble fort appropriée à nos projets car on peut libérer nos rapports avec les chantiers de toute crainte. C'est un avantage.

L'inconvénient majeur est d'ordre moral, cela enfonce les entreprises en difficulté car, si tout le monde utilisait cette procédure, les chantiers boiteux n'auraient plus aucune chance de se relever et ceux en bonne santé auraient toutes les commandes. Cela remet la décision de l'avenir d'une société entre les mains des banquiers, mais n'est-ce pas déjà le cas ?

Enfin, si cela se passe mal, vous aurez affaire au contentieux de la banque qui, comme tous les contentieux, ne sera pas pressé de vous régler. Là, une seule méthode payante: le Harcèlement. C'est-à-dire la technique utilisée par les mêmes contentieux quand ils doivent recouvrer une dette. C'est ainsi que j'ai connu un chef de contentieux qui téléphonait toutes les nuits à deux heures du matin à ses mauvais payeurs en prétendant des insomnies du fait qu'il ne recouvrait pas ses créances. Ce n'était pas très élégant, mais il obtenait des résultats étonnants!

6° Trop fort n'a jamais manqué.

Deux petits bateaux se sont accostés, les mêmes exactement. Une seule différence: la flottaison de l'un était de 10 cm plus basse que celle de l'autre. Inutile de parler de performances.

En Sardaigne par petit temps j'ai vu un bateau de 13 mètres qui est arrivé exactement 12 heures après le mien qui en mesurait 9 et sur une distance de 17 milles. Un vrai blindé, pas laid de ligne mais il ne pouvait marcher que par force 7 et tout dessus.

Faire solide est notre maladie à tous et tient essentiellement à notre méconnaissance de l'architecture navale. Ça nous conduit souvent à aller à l'inverse du but recherché et à rendre dangereux nos bateaux. Exemple: on renforce un endroit qui doit travailler en souplesse; on le rend rigide et on l'oblige à travailler en force, d'où casse certaine.

Alors quoi? Eh bien l'architecte, voyez ce qu'il dit, respectez ses échantillonnages, discutez avec lui, n'augmentez pas la taille des réservoirs sous prétexte d'autonomie très illusoire, ne doublez pas le poids en mètre de votre mât sous prétexte de solidité (ce sont les haubans qui font la solidité d'un mât). etc. etc.

Et si l'on remplaçait le «trop fort n'a jamais manqué» par ce que l'on dit d'une jolie carène, «ce qu'il faut là où il faut », ça éviterait tous ces fers à repasser qui n'ont du bateau que l'apparence sans en avoir les performances.

Bannir absolument l'argument «de toutes façons j'ai le temps, je ne suis pas en course, un jour de plus ou de moins qu'importe ». C'est l'argument de l'impuissance, un bateau c'est fait pour marcher fort, ce ne sont pas les anciens des clippers qui me contrediraient.

Le premier chèque a été signé

7° la gestion du porte-monnaie.

Les sous ce n'est pas comme la pile Wonder, ça s'use même si l'on ne s'en sert pas.

La construction amateur est peut-être la seule façon de faire assez d'économie pour s'acheter un bateau car on lutte efficacement contre l'inflation en investissant immédiatement les sommes gagnées.

On achète au fur et à mesure des offres, certains que demain ça n'aura pas tendance à baisser. Il faut bien savoir ce que l'on veut.

Refuser coûte que coûte d'acheter l'occasion mirifique à un prix dérisoire et qui pourra toujours servir.

Il est difficile de diminuer la taille d'un hublot quand on a déjà acheté le plexi et qu'il est trop court (on ne rie pas - ça pourrait vexer quelqu'un).

Enfin monter de suite ce qu'on a acheté (si possible) ensuite il arrive que l'on perde la justification de l'achat. (J'ai un très beau musée dans ma cave à titre d'exemple).

8° En guise de conclusion.

Voilà tout est dit, ou presque, car je vous l'avais caché jusqu'ici, mais ces quelques pages étaient nécessaires pour justifier le nom de mon bateau: «l'échappée belle ».

Si elles vous ont aidé à prendre une décision et que par aventure vous rencontriez dans un port le plus beau bateau (ou peu s'en faut) de l'hexagone, n'hésitez pas il est blanc souligné d'une bande rouge, c'est un Jurançon qui me donne bien des satisfactions après le mal qu'il m'a coûté. Si donc vous le rencontrez, n'hésitez surtout pas à inviter son skipper-constructeur-esclave à boire un pot, il ne crache pas dessus et estime que somme toute il l'a bien mérité.

Amicalement.

Jacques DELNOOZ.

Un grand merci à Jacques DELNOOZ qui a écrit ce document dans les années 1980 à la grande époque de l'Unité Amateur où il existait encore suffisamment de bénévoles pour qu'une grande structure puisse vivre. Les Constructeurs actuels sont en général plus individualistes (ce n'est pas peu dire !), plus pressés, plus argentés (si ! mais pas tous...) et ne veulent pas participer (j'ai pas le temps...) mais consommer, du moins attendent qu'une association leur propose un système d'achat de matériel au meilleur prix, livré et cela tout de suite ! Autrefois l'UA au travers de la 'COOP ' fournissait du matériel à prix défiant toute concurrence mais il fallait payer d'avance et attendre d'être livré 3 à 5 mois plus tard.....

L'Unité Amateur Normandie est une des rescapées de la grande époque –comme d'autres UAmies- et elle est animée par quelques trop peu nombreux bénévoles.

Son but est en priorité pédagogique et orienté vers l'entraide des Constructeurs Amateurs. Nous considérons qu'il y a beaucoup plus à gagner en évitant les erreurs qu'en trouvant le meilleur prix pour tel ou tel équipement.