



G comme Griffes

ou l'histoire de deux castors qui construisent une maison sans devenir barge



un entroit lunaire
proche d'un terrain
reperé sur le Boncoin
Bègles, Mussonville

Acier (dans tous ses états),
Agrafeuse (pneumatique, gare aux doigts),
Aluminium (laqué blanc pour le bandeau du toit),
Ancre (2750 kg, merci guindeau),
Appartement (de réchauffement et de toilette) au Pied du Château,
Architecture (astucieusement novatrice),
Ardeur (à la tâche, et jamais démentie),
Argon (pour que ça gaze, mais pas donné),
Avarie (se reporter au chapitre V)

A /

Aventure

Au départ nous étions trois, Grégoire, Laurence et Camille, avec le même désir, celui d'habiter à Bordeaux. Nous avons aussi le rêve de construire nous-mêmes notre futur habitat, sans pour autant avoir réellement les moyens de l'acquérir, et surtout pas à Bordeaux.

Notre réflexion a commencé autour du fleuve, des promenades, des discussions. C'est la rencontre avec trois péniches en ruine (la Griffie, le Muluc et l'Artois) en train de couler au bassin à flot qui a été décisive, nous n'achèterions pas de l'immobilier mais du mobile. Ensuite après la découverte d'une autre, (la Champlain, printemps 2010), d'un terrain, de deux yachts et d'une goélette, (Barcelone, automne 2010) nous sommes revenus sur la première intuition.

C'est en février 2011 que nous avons enfin signé pour cette belle épave qu'était la Griffie.

Se sont ensuite succédés les jours de galère, de joies, de plaisir et d'obstination, entourés de nos parents, de nos amis et d'une nature sauvage sur les rives de la Garonne à Langoiran.

A la fin, nous étions quatre, Gaspard nous ayant rejoints, nous étions riches de cette folle aventure, nous avons surmultiplié des liens avec nos copains, nos parents et de nouvelles recrues et avons surtout une maison sur laquelle Gaspard allait faire ses premiers pas.

printemps 2010
première balade sur un ponton
Lormont



Duquessa 20m 50,000€



Mona Lisa 24m 18,000€



Champlain 45m 30,000€



Le bateau lors de son achat en février 2011



Baguettes (de soudure, qui collent au poil!),
Bardage (à clins mais pas d'oeil),
Barbecue (banca),
Bassin à flot (origine et objectif du projet),
Baudouin (roi des moteurs et accessoirement des Belges),
Bébé (chantier simultané et également réussi),
Bois (quelques hectares de forêt),
(le) **Bon coin** (fournisseur, souvent..),
Bordeaux (rouge de préférence, maison Chéret-Pitres, juste à côté),
Bories (miss Pascale, ex-proprétaire du bateau et bailleur du chantier),
Bricodépôt (autre fournisseur, fréquent..),
Broz (plus efficace, tu meurs!),
Budget (se reporter au chapitre Z)

B /

Bateau

La Griffe est donc un bateau de travail de la Garonne construit à La Rochelle en 1910. l'origine 27 mètres de long, mais qui fut rallongé deux fois de 10 mètres et remotorisé (anciennement propulsé par un trois cylindre), portant ainsi sa longueur définitive à 47 mètres pour une largeur de 5,40 mètres. Contrairement aux péniches classiques, il possède une étrave et surtout une voûte arrière. Son tonnage est de 110 tonnes et il est propulsé par un moteur Baudouin DP8 diesel de huit cylindres pour 250CV.

Il était doté d'une grue centrale qui prélevait les sédiments (des graves destinées à la construction) du lit du fleuve pour les charger dans deux vastes cuves d'acier. Leur capacité en charge était d'environ 500 tonnes si bien que pour naviguer à vide, il fallait remplir des ballasts d'eau afin que toute l'hélice soit sous la surface.

Selon les dires d'un promeneur, la grave ainsi pêchée servait à alimenter la centrale à béton, quai de la Monnaie. Cette pêche miraculeuse pendant le bétonnage des trente glorieuses pouvait rapporter à l'armateur jusqu'à 5000 francs par chargement. L'appât du gain a incité les bateaux à pêcher toujours plus profond, jusqu'à 10m au lieu des 3 mètres autorisés, et par la même accéléré la destruction de l'écosystème estuarien. Par endroit la pêche se faisait tellement près des berges que cela entraînait la chute des arbres.

Canel nous a même signifié que notre bateau à cette époque était le plus rapide de l'estuaire, le dernier parti c'était le premier arrivé à Port Brau (?)

Autre anecdote la timonerie en bois le bateau a une fois malencontreusement pris le pont de pierre avant de recevoir sa timonerie en acier, sa commande hydraulique et son radar.

Désarmée depuis l'année 2000, la Griffe achevait de rouiller au bassin à flot où elle servait de dépotoir tout en faisant le bonheur des squatteurs (toxy et pokemon), jusqu'à ce que nous l'achètions au prix de la ferraille, pour lui donner une seconde vie en forme de résidence principale.



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de la Mer



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Bureau d'immatriculation de Toulouse
Navigation Intérieure**
2 port St Etienne
31073 Toulouse Cedex 7

CERTIFICAT

D'IMMATRICULATION DU BATEAU

BUREAU D'IMMATRICULATION DE Toulouse

Devisé du bateau : **LA GRIFFE**
 Numéro d'immatriculation : **BX001101F** en date du :26/04/2006
 Propriétaire(s) : FLORENT CAMILLE, FLORENT GREGOIRE,

Nationalité :
 Adresse : 11 Cours Gambetta
 33400 TALENCE

TB.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU BATEAU

Type du bateau	: Bateau de plaisance ordinaire
Matériau de construction	: fer
Chantier de construction	: Decout lacour à LA ROCHELLE
Date de construction	: 1910
Longueur maximale (gouvernail replié)	: 45,58 m
Largeur maximale (toutes saillies comprises)	: 5,46 m
Marque moteur : {Marque1, Marque2, ...}	: Baudouin
Puissance en kW de la machine motrice	: 209,76 kW
Cote du bateau	: XXXXX
Bureau de jaugeage	: XXXXX
Date du certificat de jaugeage	: XXXXX
Déplacement à l'enfoncement maximal	: XXXXX t

Le présent certificat d'immatriculation délivré par

Chef de l'Arrondissement Infrastructure et Exploitation
JEAN-PIERRE MATTOSSI



A Toulouse le 13/04/2011

Le présent certificat est uniquement relatif à l'immatriculation du bateau.
 Les renseignements sur la situation hypothécaire sont portés sur un document
 spécial à réclamer au propriétaire du bateau, et peuvent être obtenus en
 s'adressant au greffe du Tribunal de Commerce du lieu d'immatriculation.

IMPRIMERIE NATIONALE



le hangar après un premier rangement



decouverte progressive de l'épaisseur des sédiments



la cale avant les premiers coups de lance à incendie

Camille (voir au chapitre F),
Camping-cars (logements provisoires, transporteurs infatigables),
Canapé (espace de récupération défoncé et plutôt douteux),
Cannel (Philippe, l'homme de la Garonne, ancien matelot de la Griffes),
Casse-tête (pas chinois mais permanent),
Champlain (un déchirage + un déchirement),
Chariots (les roues du bateau et non pas les boues du râteau!),
Charpentier (de marine, forcément!),
Chrétien (toujours au service de ses prochains, prénommée Laurence),
Chute (par Grégoire, de l'échelle d'accès aux ballots d'isolant en contrebas),
Cloueuse (à gaz, coréenne, et redoutable),
Coefficients (les trucs qui font marées),
Contraire (Boulangerie de proximité),
Convecteurs (un peu de soleil dans l'eau froide),
Copains (nombreux, joyeux, travailleurs),
Coque (objet de toutes les attentions),
Cousins (moins nombreux que les copains, mais tout aussi sympa et efficaces),
Cubis (oranges ou violets à l'extérieur mais toujours rouges à l'intérieur),
Cuisine (voir au chapitre Q),
Cuves (exercice de découpage).

Chantier

Pour restaurer et modifier le bateau, accéder à un chantier était obligatoire, et une possibilité se fit jour, celle d'utiliser celui dont l'ancien propriétaire était autrefois le gérant. Un grand hangar d'environ quarante mètres de long, situé sur la Garonne, sur la commune de Portets, mais en réalité beaucoup plus proche de celle de Langoiran, juste en face, de l'autre côté du fleuve. Cet ancien chantier naval, inoccupé depuis 6 ans, avait été totalement dépouillé de son équipement électrique, fils, moteur du treuil, volés depuis la première visite au printemps 2010, si bien que nous avons du refaire toute l'installation pour remettre en route l'indispensable pont roulant, trouver et adapter un moteur de récupération pour actionner le treuil, acheter un surpresseur pour exploiter le forage découvert sur le terrain, refaire les élingues d'arrimage des chariots, etc....

L'accès par le plan incliné, envasé depuis des lustres, a nécessité plus d'une semaine continue de travail à la lance à incendie pour exhumer les rails sous deux mètres de vase. De même, la végétation qui avait envahi le canal d'accès a du être drastiquement élaguée.

Enfin, ranger, évacuer vieilles ferrailles, gravats et épaves diverses pour dégager le marbre, accueillir non seulement le bateau mais aussi tous les matériaux nécessaires à sa réhabilitation, exprimé en nombreux camions, demandèrent en tout plus de deux semaines de travail intensif.

La propriétaire, mademoiselle Pascale Bories, après avoir vendu le bateau avait ensuite accepté de louer ce chantier pour 400€ par mois.

Sortie du bassin à flot la veille, la Griffe est arrivée le 2 mai dans le hangar pour dix mois de travaux sous la bienveillance de vieille grue qui allait bientôt disparaître.



réception du hangar avec sont pont roulant

équipement de circonstance



écoulement à marée basse





Décamètre (indispensable, mais quintuple, ça s'impose),
Décapage (à l'eau sous pression, à la disqueuse, mais toujours à l'huile de coude),
Découpage (inévitabile, sous hyperthermie plasmaticque),
Délais (tenus, en dépit des aléas énergétiques, atmosphériques et fournitureques),
Dépotoir (le bateau, au premier coup d'oeil),
Douche (de campagne, chaude mais ferrugineuse),
Duédari (les plus fidèles des lève-tôt!),
Dulugat (fournisseurs, éclusiers, en quelque sorte...)

D /

Denis

Capitaine Denis Larrose, l'homme que tout le monde connaît sans vraiment le connaître. L'homme qui est partout mais que tu ne trouves plus quand tu as besoin de lui. On peut toujours plaisanter à ses dépens mais il a été un des facteurs déclenchants et un des éléments déterminants à la réussite du projet. C'est lui qui a fourni la motopompe et la lance à incendie, c'est lui qui a dit que le dévasage prendrait deux jours (en réalité 5 non stop), c'est lui qui a mis les premiers coups de plasma, c'est lui qui nous avait dit de mettre 70 tonnes de lest 'il en aurai sans doute fallu 90 contre 30 actuels), c'est lui qui nous a dit que le Poulet faut le faire cuire sur un pic, c'est lui qui nous a dit qu'il avait un peu trop de succès avec les filles, c'est lui qui aime partager son pied de cochon avec Greg, c'est lui qui a laissé le dernier pan de notre échelle sous le Miluc, c'est lui qui est monté en haut de la grue quand elle touchait plus par terre (alors qu'en en haut de l'échelle il avait déjà les pétoches), c'est lui qui a foutu le feu en la découpant dans la forêt, c'est lui qui nous a bien endormis sur notre deal de découpage de bateau mais on lui devait bien ça.

Bref Denis parle bien plus qu'il ne fait, mais il a quand même réalisé des trucs fous par rapport à son 'organisation' (les barges des chantiers CNB Lormont). Il est quand même le fils d'une dynastie de mariniers (son père avait un pétrolier, la Barran, raccourcie de 45 à 28 m, partie à Toulouse, et sa pompe en bronze qu'il nous a filée est partie chez Decons et pesait 500 kg) dont il aurait dit qu'on parle dans des livres (mais nous on les a pas lus), et c'est un fameux capitaine de ce qu'on nous a dit (mais il a quand même pas mal de bateau coulés à son actif sur l'estuaire). C'est un mec franc et chaleureux pour ceux qui ont la chance de le rencontrer vraiment.

Maintenant il est amarré au ponton honneur avec la Mirabelle (depuis que la Sorellina a coulé, étrange !) avec ses 30 vélos et des rêves plein la tête.

(s'il n'est pas là, c'est qu' il est parti chercher un 120 m sur le Danube avec sa voiture sans permis ... -aquitaine crusiz, leave me a message after the bip)



Ecluse (submersible mais bienvenue quand même!),
Electricité (distribution à tous les étages),
Elingues (traits d'union translationnels ou élévateurs),
Epaves (envasées, de faible contribution contrairement aux fournitures espérées),
EPDM (en plus d' un Excellent Produit Destiné à la Marine, se trouve être de l'Éthylène-Propylène-Diène-Monomère, bref, du liner..)

E /

Eau

Omniprésente et le plus souvent non potable...Passons sur celle qui dégouline par les trous du toit à chaque averse et que nous avons rapidement appris à éviter, pour nous intéresser à de plus grands volumes, comme celui de la Garonne par exemple. A chaque marée elle nous gratifiait d'un demi centimètre de dépôt vaseux à l'entrée du chantier, ce qui, au bout de plusieurs années à raison de deux marées quotidiennes (1cm/jour = 30cm/mois), explique l'épreuve du dévasage à la lance à incendie du début. Heureusement, cette même Garonne alimentait la motopompe servant à cela, laquelle, posée sur la luge circulant sur la vase fut plusieurs fois submergée par un facétieux mascaret.

Soyons justes, sans le fleuve, la Griffe n'aurait jamais existé !

Le forage découvert sur le terrain ne demandait qu'à être remis en service à l'aide d'un surpresseur, non seulement pour amener de l'eau à la cuisine et à la douche de campagne mais aussi pour faire fonctionner le nettoyeur à très haute pression nécessaire aux travaux de décapage. Seul bémol, une qualité d'eau discutable, noircissant la peau après usage et lui donnant un arôme métallique, qui restreindront son emploi aux travaux, vaisselle comprise (nous disposons quand même des tests d'analyse pour ceux que cela intéresse encore).

L'eau potable a donc toujours été apportée de l'extérieur, non par une conduite enterrée, mais plutôt par celle de divers véhicules circulant entre la source naturelle située au Pied du Château, hameau voisin, et le chantier.

On notera aussi qu'au cours des mois d'hiver, l'eau atmosphérique prendra différentes formes solides neige ou glace, ne facilitant ni le travail, ni le camping, faisant éclater les crevasses cutanées tout comme la pompe du surpresseur.



2 mai
devant l'entrée du chantier



le remorquage entre Bordeaux et Langoiran



Feu (c'était indispensable pendant la mauvaise saison),
Froid (humide et glaçant au bord du fleuve, explique la notice précédente),
Fuite (cause de Faux départ, il convient non de la prendre, mais de l'étancher)

F /

Famille Florent

Jean-Pierre, en est à sa quatrième maison, mais toujours sur le sec même si la seconde a été achetée à un bon prix parce qu'elle fut un temps submersible. C'est lui qui a sans doute refilé à ses fils le goût pour le 'do it yourself' pour l'aventure et pour la rédaction des carnets de voyages.

Martine, en est à sa quatrième maison aussi (avec Jean-Pierre bien sûr). Bien que très absorbée par la pratique du piano à bretelles elle n'en est pas moins très impliquée dans le maniement du pistolet à clous, agrafeuse pneumatique et autre scie pendulaire. Elle est quelque part aussi complètement responsable du goût prononcé de ses fils pour les bateaux.

Camille, (dit K1000), 12/02/78, immigré Bordeaux, admi à l'ENSAP en 2000 où il accomplira son cursus d'architecte paysagiste.

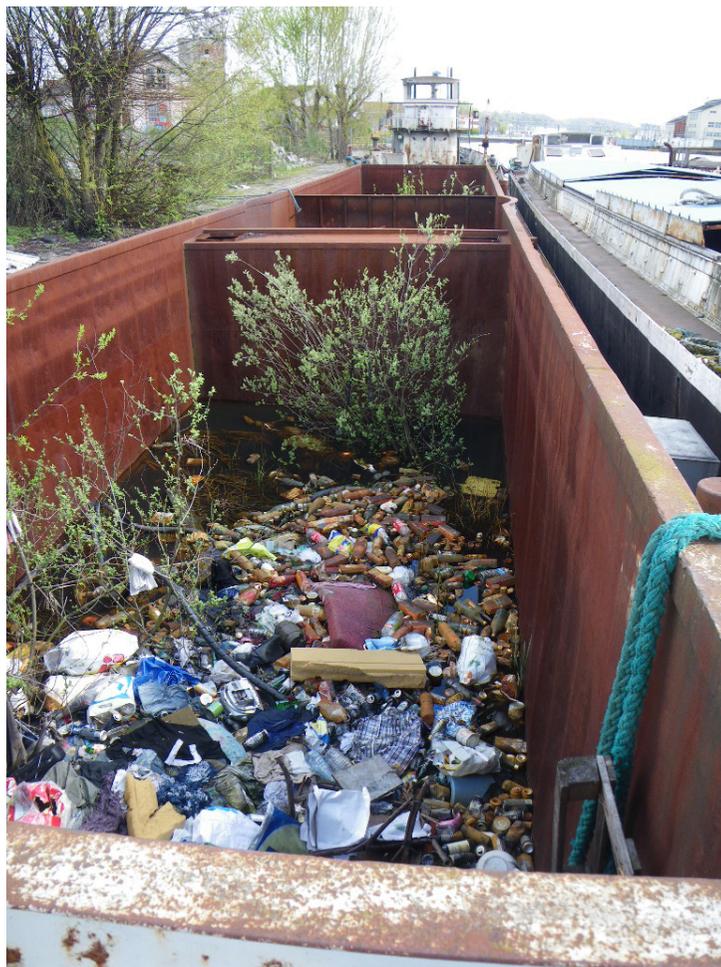
Grégoire, (dit Greg), 22/05/75, le grand frère qui l'a rejoint, est musicien, option bricolage et autres procédés musico-électroniques.

Les deux frères partagent un goût certain pour le bricolage constructif et recyclatoire ainsi que celui d'aller sur l'eau, les trucs un peu fous et le désir de ne pas faire comme tout le monde, ceci expliquant sans doute cela.

Laurence, (dit Lolo), 17/07/77, kinesithérapeute au départ pas franchement portée sur la construction et les projets risqués mais qui a admirablement trouvé sa place de mère et l'intendante dans l'opération.

Gaspard (dit la ???), 25/07/12, le fils des deux derniers, né au chantier et qui depuis ses un an voue une attrait immodéré pour les grues et les engins de chantier. Son avenir est cependant encore incertain.





dépotoir à l'achat



Alan et Ivan, los compagneros dans les cales

G /

Garonne

Avant de devenir Gironde (quand elle rejoint la Dordogne), la Garonne, avec les bateaux qu'elle porte, dont notre Griffu, passe sous le pont de Langöiran où elle change de sens et de niveau deux fois par jour.

On peut parier qu'Alain Giresse, Gloire locale, a dû le franchir bien souvent lorsqu'il était Gamin.

Gilbert, Génie en mécanique, y passait tous les jours pour aller bosser, parfois avec sa Grosse Oldsmobile. Intrigué par le hangar entr'ouvert il s'est arrêté pour dégommer les différents moteurs du bord, tous déglingués.

Enfin Gaspard, en conduite intérieure jusqu'au 25 juillet puis en couffin et landau, l'aura traversé quotidiennement avec sa maman pour porter la Gamelle à Grégoire et Camille, repas dont les restes n'ont jamais fait défaut aux chats adoptés, Griffu et Griffette.

La seule activité régulière sur le fleuve reste le passage de la barge transportant les Gros éléments d'Airbus A380 jusqu'à Langon où, après GrutaGe, ils prennent la route de Toulouse.



Griffu



le voiture de Gilbert



et la Garère vidée de ses derniers Gravieres



Denis en action



la grue pour desolidariser et extraire les pièces



Horizontale (notion virtuelle vu l'inclinaison de la rampe, ce qui rend impossible l'usage du niveau à bulle pour le montage de la maison),
Huisseries (à mémoire de forme dans l'appartement de Greg, après les contraintes infligées à la coque au moment du faux départ),

H /

Hypertherm

Processus de découpage (dit aussi au plasma) du métal à très haute température au moyen d'une torche à arc, dopée par un gaz, le plus souvent de l'air comprimé, lequel sert également au refroidissement. Les tôles à découper faisant jusqu'à 10mm d'épaisseur, étaient ensuite enlevées au moyen du pont roulant par morceaux d'environ 2 tonnes, pour un total de peut-être 40 tonnes, qu'il faudra plus tard remplacer en partie par un lest pour restaurer l'assiette du bateau.

La partie découpage, rien que pour les cuves, aura duré près de 20 jours en temps cumulé, car même si le procédé est redoutable il reste toujours des points et ça ne vient jamais simplement avec la grue (et c'est pour ça que Sam a pété les chaînes du palan). D'autre part tu as vite fait de t'intoxiquer avec les vapeurs de goudron que tu fais toujours cramer en découpant les fonds (ou les cuves à GO).

Le plus intéressant de cette étape a été quand même le découpage du plancher et des points Veritas tous les 50cm. Et quand on pensait que c'était fini on a ressorti la bécane pour dessouder 25m² de fond pourri à l'avant. Et à chaque fois son lot de câble (du tri) et de tuyau (il faut un compresseur sérieux) qu'il faut tirer ... et ne pas couper. En un mot un outil indispensable !



l'impossible fond de cuve après 20 jours de plasma
sous les planchers la vase





l'iris et l'oiseau bleu

Intermarché (les caddies préférés de Gaspard, notre quatrième fournisseur),
Iris et Oiseau bleu (voiliers ayant fait escale au chantier, plus qu'à temps pour le second)

I /

Isolation

Comment parler d'isolation sans parler du Spitzberg, notre base arrière qui a abrité la tribu depuis 2000 et jusqu'à la fin du chantier. Comme son nom l'indique notre QG de Talence était ni chauffé ni isolé, ce qui nous a valu de passer 12 hivers arctiques dans cette maison.

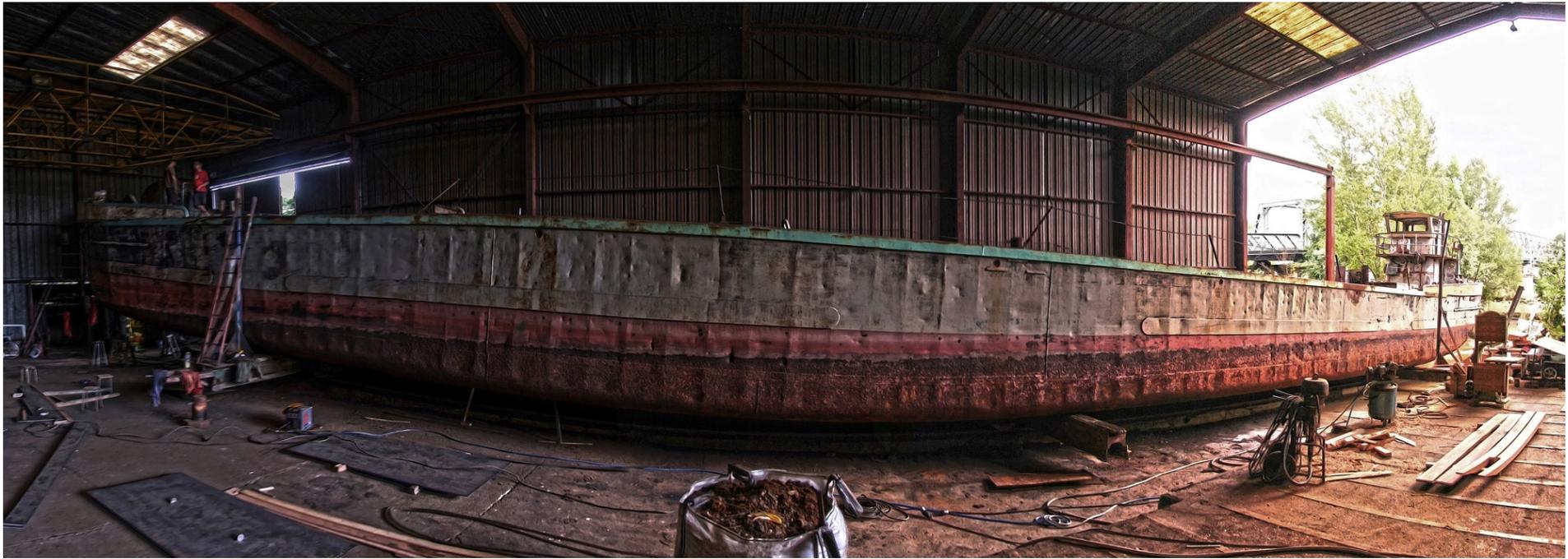
C'est pendant cette période que nous avons nourri un intérêt certain pour les projets architecturaux faisant preuve d'une particulière optimisation énergétique. Il en va ainsi pour les maisons basses consommation (en moyenne 40% de l'énergie consommée par un ménage part dans le chauffage)

En cela, nous avons opté la maison ossature bois . C'est une maison étanche (pas de courants d'air), dotée d'une VMC double flux, l'air frais étant réchauffé par l'air vicié qui est évacué (renouvellement d'air sans entrée d'air froid).

L'isolation des murs et des planchers est de 14 cm de laine de bois. Normalement c'est 30 cm en toiture sans compter la toiture végétale. Nous n'avons quand a nous que 14 cm d'isolation en toiture notre portefeuille étant un peu juste aussi à ce moment là).

Les fenêtres sont à double vitrage à faible émissivité, bois ou aluminium, c'est selon. Les ouvertures sont larges pour faire rentrer la lumière, ce qui se révèle être un inconvénient en été (effet de serre important quand les fenêtres sont fermées la journée) mais qui est redoutablement efficace en hiver car le moindre rayon de soleil procure une chaleur incroyable à l'habitation.

(histoire de la livraison de laine de bois)



avant

après



J /

Jotun

Peinture epoxy bi-composants, a peint le Charles de Gaulle, le Queen Mary et la tour Eiffel deux fois selon le vendeur. L'épaisseur devait être mesurée à l'aide d'une jauge, enfin on le fait plutôt au rendement parce qu'il faut tartiner (détail).

Les 600 kg livrés sur palette promettaient d'être longs à étaler, sans compter les problèmes de température ou d'humidité. Enfin, avec de la patience et des retours de la machine en SAV (Brico dépôt nous a quand même réparé la machine deux fois avant de nous en offrir une neuve), la Griffe fut quand même habillée de ses quatre couleurs, gris argent pour l'intérieur de la coque, vert pour les oeuvres vives (entendez sous la ligne de flottaison), blanc (qui devait être cassé selon le nuancier) pour tout le reste à l'exception d'une touche de carmin (RAL 3003) à l'étrave et sur le liston qui a fait dire aux mauvaises langues qu'une reconversion en pizzeria basque était de l'ordre des possibles....



Jardin (Les 175m² toiture sont végétalisés de plantes de type sédum, qui ont été semées sur les 8,5 m³ de terreau épandus. Les eaux grises du bord y sont recyclées pour l'arrosage)

Jeu (des mille €, baromètre quotidien de nos trous en culture générale),

Jeunesse (il en fallait), **Joie** (il y en a eu)



après le premier coup de Karcher



K /

Karcher

Nul doute que notre ancien président eût adoré jouer avec! Moteur thermique 4 temps de 250 cv délivrant 200 bars de pression et les banlieues étaient nickel en un clin d'oeil !

En tous cas, le résultat sur les racailles, pardon sur les écailles d'anciennes peintures fut satisfaisant laissant la tôle en état d'être immédiatement repeinte .

Le premier passage doit se faire immédiatement le bateau sorti de l'eau pour ne pas laisser le temps aux algues et au moules de sécher sur la coque. Il a donc fallu retrouver le forage, rehussir a amorcer le surpresseur et a faire qu'il débite assez pour la machine (fuite et bulle dans les tuyaux dans un premier temps).

Quatres jours de ciré, lunettes mouillées et casque anti bruit parce que le moteur résonne dans le hangar, arquebouté sur la lance sacrément puissante.

La seconde phase avec un Karcher moins puissant mais électrique, à la rotobuse, centimetre carré par centimetres carrés à plat dos sous le bateau, l'eau qui degouline dans les manches, ne rien voir parce que la visière est toujours sale, dix jours non stop à deux, une épreuve, mais c'est pret à peindre.



moules du bassin à flots



nettoyage à blanc avec le Karcher de Jacques Martin



les modules sont fabriqués sur le marbre puis grutés dans le bateau



Lagrange (marinier-mamaillou local, installé sous le pont d'Aquitaine dans un complexe de hangars en ruines, véritable mine de matériel d'occasion, allant du simple écrou au moteur de péniche complet, phénoménal bazar dont il connaît tous les recoins où il vous entraîne en vous souillant de son intarissable tchatte),

Lamproie (Petromyzon marinus de son petit nom, elle remonte la Garonne en février/mars pour y frayer, et on la pêche à cette époque au moyen de nasses. Elle se cuisine « à la bordelaise » dans son propre sang mélangé à du vin, recette très célèbre. Nos essais en la matière n'ont pas été très concluants..),

Laser (le rayon rouge, utile pour aligner sur de grandes longueurs), Lest (27 tonnes de parpaings pleins ont été réparties au fond du bateau pour remplacer en partie la masse des tôles des cuves afin de le remettre dans ses lignes),

Logements (l'objectif ultime, 2x85 m², dans Bordeaux pour un prix imbattable!),

Lolo (troisième héros de cette aventure et compagne de Grégoire, kiné pas que masseuse, comme elle l'a prouvé en sustentant la main d'oeuvre quotidiennement, avec son Gaspard dans le ventre ou sur le bras).

L /

Langoiran

Forte de de 2116 âmes, cette petite localité, située sur la rive droite de la Garonne, a connu sa prospérité grâce au vignoble environnant et au port servant au transport du vin. Cette situation idéale à une marée de Bordeaux en aval et une marée de Castets, (porte d'entrée du canal latéral) en amont n'est sans doute pas étrangère à la création du pont lequel est d'ailleurs le seul entre Bordeaux et Podensac. Qui dit port dit chantiers navals, il en existait plusieurs autrefois, de construction bois essentiellement, mais l'avènement de la batellerie métallique, jointe à la déshérence du port, non entretenu et envahi par le limon, les ont vu disparaître. Seul subsiste celui de Tramasset, géré par une association dédiée à l'intégration. Le chantier Hurmic, situé à l'autre extrémité du pont a, quant à lui, sauté le pas de la conversion à la construction métallique en installant un nouveau hangar immédiatement en amont du pont, rive gauche. La Griffie était d'ailleurs le bateau du propriétaire et c'est dans ce chantier que sa longueur a été modifiée à deux reprises. C'est également ici que fut construite l'Aliénor d'Aquitaine, péniche de croisière touristique, toujours existante qui a plongé le chantier dans la faillite. Le propriétaire suivant fut un certain M. Bartalo qui le céda ensuite avec plusieurs bateaux à Mademoiselle Bories, qui nous vendit la Griffie.



l'une des 15 palettes des 30 tonnes de lest



pose des premiers modules, cuisine arrière



la marée submerge l'oiseau bleu



la vague à Langoiran

Marbre (surface horizontale, on y trace, découpe, assemble les éléments de construction),
Marchand de légumes (sympa de chez sympa),
Marché (de préférence de Créon),
Marie-Claude (barde-mycologue, la terreur des golmottes),
Matériaux (bois divers, ciment, caoutchouc, métaux divers, peinture, terreau, etc...),
Médium (comme son nom l'indique, doublage assez ... moyen),
Mètre à ruban (l'arlésienne...),
M.I.G. (envoyez la soudure !),
Motopompe (une aubaine signée Denis),
Moros (Jean-Philippe, capitaine avisé du remorqueur).

Mascaret

Du gascon mascaret (boeuf tacheté...qui saute....?) pour les uns, relié à St Macaire (commune de son trajet) pour les autres, il s'agit d'un phénomène de brusque élévation du niveau de l'eau provoqué par l'onde de marée. Il se produit dans l'embouchure et sur le cours inférieur de certains fleuves lorsque le courant descendant est contrarié par le flux de marée montante. La Dordogne et la Garonne sont les dernières en France à connaître cette particularité. Sur cette dernière, il est particulièrement visible entre Langoiran et Podensac, à 140 kilomètres de l'embouchure, sous la forme d'une série de vagues se déplaçant à 20 km/heure, pouvant atteindre deux mètres (sa hauteur d'autant plus élevée que le coefficient de marée est fort). Surfers et kayakistes s'y livrent à des concours de distance, ce parcours acrobatique n'étant pas tout à fait sans risques en raison du grand nombre d'épaves flottantes que charrie le fleuve. C'est donc juste avant la vague que l'on s'accordait un instant en fin de journée pour aller pêcher des trouvailles métalliques dans la grève, relever les bourgues (les nasses locales) et surtout regarder passer la vague toujours aussi impressionnante.



récréation



mi mai, musique en attendant le mascaret



le saviem par la porte du hangar



dix jours de températures negatives

Navigation (pour le moment assistée par remorqueur...),
Nickelharpa (joujou de Marie-Claude, instrument traditionnel suédois, à cordes frottées, de la famille des vielles, qui a la particularité d'avoir un clavier à touches et des cordes sympathiques qui fonctionnent par résonance),
Noël (le premier que nous passons blottis dans le Trafic à l'entrée du chantier !)

Neige

Ce fut une année avec, comme il n'y en a que trop rarement sous nos latitudes. Heureusement que la Skoda était encore équipée de ses pneus neige pour remonter au Pied du Château. Pas comme ces voitures qui se sont trouvées un beau dimanche en rade à l'entrée du pont. Ce même jour les enfants lugeant devant l'appartement ont aussi vu passer des skieurs descendus par la route jusqu'à la boulangerie. La couche de 10 cm a bien résisté, profitant d'une quinzaine glaciale, rendant le pont du bateau particulièrement glissant et notre circuit d'eau hors service (voir plus haut). Ce fut aussi le moment de la pose de notre bardage livré depuis bien longtemps sans pour autant avoir terminé son séchage après le traitement autoclave. Nous avons donc péniblement délogé des planches gelées, emboîté les clins avec les doigts engourdis. Ce qui fait que naturellement après le séchage les retraits du bois ont fait sauter quelques feuillures (pensez à pointer les bardages dans la feuillure pour éviter le tullage du bois, nous on savait pas).



pose du bardage gellé



Marie Claude à la Nickelharpa



les murs sont finit et le parre plue ne tien pas !



Jean Pierre devant la seconde pièce de toit



Pierre, Jerome, ossature et cloueur à gaz



Ossature bois

Redoutable principe constructif aussi économique qu'efficace. Très répandu en Amérique du nord il commence à faire des adeptes en Europe.

Le principe consiste à édifier sur une dalle béton une ossature en bois dans l'esprit des colombages anciens. Sauf que le chêne a été supplanté par le pin blanc de scaninavie, qu'il fait 45x145 pour les murs et qu'on le pose invariablement tout les 60cm. Nous n'avions de dalle béton alors nous avons posé notre ossature sur le fond du bateau. Les modules, sols et murs étaient réalisés au fur et a mesure a partir des plans extrait d'un modele 3D.

L'ordinateur et l'imprimante, ensuite les débits de bois, l'assemblage sur le marbre avec la cloueuse à gaz, remplissage d'isolant et OSB de 18 pour les sols, contreventement OSB de 9 pour les murs.

L'étape la plus magique était sans doute celle du grutage des modules dans le bateau. Par exemple le toit (325m²) a été posé en cinq pièces en cinq jour menés tambour battant par le père Jana venu en renfort avec JP.

Après la pose des murs il faut remplir avec les panneaux de laine de bois, et refermer le pare vapeur avec de l'adhésif pour rendre le tout le plus étanche possible.

La construction de l'ossature a pris X mois jusqu'à la pose du toit, et X mois jusqu'à la pose des fenêtres (eau électricité aménagements et intérieurs posés).



Vue depuis la proue avant la pose du toit



Ancienne passerelle SNCF Bordeaux



Pont de Langoiran sous la neige



Véga sous le pont de Saint Léger

Pont Bacalan Bastide encore en construction



Passage du pont de pierre à l'allé

Amaré au pont de pierre au retour



Pont tournant souvant bloqué
écluse Bassin à flots, Bordeaux



- Passerelle** (enfin un accès confortable à bord),
- Péniche** (idée fondatrice et réalisation créative),
- Pic avant** (à l'origine le poste d'équipage, désormais la chambre d'amis),
- Puits à chaîne** (devant le pic avant)
- Pickers** (ou spaghetti, pour refroidissement moteur),
- Pizzas** (fréquents éléments de sustentation de la main d'oeuvre),
- Plans** (sur l'écran du PC ou incliné sur le fleuve),
- Poêle** (consommateur de granulés),
- Portets** (résidence administrative),
- Poulet** (Richard, expert dûment habilité, ou poutri si offert par Lagrange).

P /

Ponts

a) du bateau, déjà décapé et repeint en blanc éblouissant.

b) roulant du chantier, recablé artisanalement, qui peut théoriquement supporter 5 tonnes mais qui commençait à faiblir à partir de 3.2 tonnes étant donné que nous n'avons pas su brancher l'électro frein.

c) de Langoiran, bel ouvrage métallique, (construit non par Eiffel mais par l'entrepreneur Fives Lille à la fin du XIX^e) qui met Langoiran à la porte du chantier et les dormeurs en éveil de bon matin pour cause de circulation chargée.

d) de pierre, la hantise des usagers du fleuve. Construit sur ordre de Napoléon Ier entre 1810 et 1822, il est le premier pont sur la Garonne. Ses 17 arches représentent les 17 lettres composant le nom Napoléon Bonaparte. Son faible tirant d'air, ajouté à la puissance des courants de marée en fait un obstacle de taille pour les bateaux, et son franchissement est toujours difficile.

« Celui qui n'a pas peur en passant le pont de pierre est un menteur ! » Parole de marinier.

Pour notre part, il aura été fidèle à sa réputation puisque le premier essai de franchissement sera un échec, mais avec son lot de sueurs froides, la casse ayant été évitée de peu. La deuxième tentative réussira, avec la complicité de la nuit noire et celle du passage aménagé mais ô combien interdit de l'arche réservée aux barges de transport des éléments d'Airbus A380 en transit vers Langon.

e) tournant, à la porte aval de l'écluse d'accès au bassin à flot. S'il a bien voulu fonctionner à la montée, la Griffes étant dans l'écluse il a refusé de reprendre sa position initiale pendant un certain temps, interdisant ainsi la sortie, son homologue amont devant assurer le parcours du tramway. Les choses sont enfin rentrées dans l'ordre et le bateau sur le bassin une heure plus tard. Ouf!

f) citons pour mémoire le pont d'Aquitaine, construit en 1965, qui abrite l'ancre de Lagrange, déjà cité, et celui de Bacalan-Bastide, alias J.Chaban-Delmas, entre les piliers duquel la Griffes a dû passer, et qui était encore en chantier à cette époque.



Pont d'Arcin



Visite des Jojo en Juillet



Noëlle explique les couteaux à Simon et Camo



Anniv de Greg et Bill en Mai



Visite des Polidore/François



Sara et Alex en Fevrier



Debut du stage ? en Octobre



Avec l'artiste en Novembre



Pierre, Marie et les copains du Mans (Aout)

Quarante (degrés d'amplitude thermique sur le chantier, on vous laisse calculer l'indice de dilatation/contraction d'une coque en acier de 47 mètres.....)

Q/

Cuisine

Si les premiers repas ont été pris autour des camping-cars, très vite une vraie cuisine d'été a été installée, et heureusement car il y en a eu des bouches à nourrir !

Eau* courante et chaude à volonté grâce au surpresseur* et au cumulus récupéré sur place, réchaud charbonneur, frigo congélateur et batterie de cuisine sortie du Saviem* et des cartons de Paris, il y avait tout ce qu'il fallait pour alimenter tout ce monde.

C'était important car ils aiment bien manger, nos castors, et ils cuisinent bien, simplement mais original, genre cuisine du monde. Quelques extras ont été embauchés, Martine, et pour le stage Anne-Cécile, sinon c'est toujours Lolo qui arrivait avec les gamelles et la poussette, et ça n'a pas été tous les jours facile de combiner les tétées ou les bibs et la tambouille.

Tout l'été, le soir c'était la fête, mais après, heureusement qu'il y a eu le Pied du château pour sa douche et son confort.

Le coin cuisine était garni d'un plancher en épicéa massif, récupéré chez Sam, et recyclé maintenant dans le pic avant*. Les tables, pur produit 'biapi' et leur inséparable barbecue se sont baladés à la recherche de l'ombre, du soleil ou du feu, c'est selon... Premier repas de 2012 avec Maryse, Jacquot, Jérôme, Amélie et Matthieu Pein. Grand moment !

Nous étions alors passés à la cuisine d'hiver, plus abritée, mais elle ne résistera pas aux grands froids de février. Heureusement, celle de Greg était devenue fonctionnelle mais en pente (une cale de 4cm sous les deux pieds aval de la table)!



Marie Claude et ses amanites rosissantes

Greg a pris l'habitude de manger avec sa frontale (Nov)



La poulie de mouflage du treuil au premier plan et Greg en plein feu d'artifice



placage des toles de 6mm au racagnac



reparations dans le pic arriere

Recyclage/Récupération (Religion majoritaire du clan Florent, le ça peut-toujours-servir finissant parfois par ça risque de devenir encombrant),

Remorquage (stricto sensu, jamais, mais soit à couple soit en poussée, compris ?),

Riou (maître du port et roi des mouillages, sans lui, pas de place réservée),

Rouille (incontournable depuis des lustres, elle fut un adversaire tenace !)

Regis

Pour faire les soudures des œuvres vives de la coque il nous fallait employer obligatoirement un soudeur ayant les licences de soudure étanche. Regis Gisclon nous a été recommandé par Jean Philippe parce qu'il avait donné de bons résultats à la La Maison du Fleuve.

Régis est culturiste à ses heures perdues et c'est pour allier le plaisir au travail qu'il a créé Répar'machines pour ressouder les presses et autres instruments de torture que ses potes et lui prennent plaisir à démolir avec leurs muscles.

Mais Régis est cool, il a été un bon élément même s'il a besoin de prendre souvent la pause pour nous expliquer les réglages de la machine, la nécessité d'avoir un bon bain et surtout une bonne pénétration (et comme il est super musclé tu peux pas lui dire que t'as compris). Quoi qu'il en soit il a fait un boulot impeccable, des journées entières les bras en l'air, plié dans tous les sens sous le bateau. Heureusement que Guillaume avait bien préparé les toles pour la soudure.

Bref, au bout d'une quinzaine de jours, et après une nuit passée aux urgences pour Greg qui avait pris trop de flash (faut mettre des pommes de terre sur les yeux pour passer la nuit me dira Régis le lendemain matin alors que je ne savais pas si mon frère était devenu aveugle), Greg encore lui, avait bien compris le fonctionnement de la machine (un semi auto Fronius) et a gaiement pris le relais de Régis pour notamment souder les 80 m d'hiloires et s'attaquer à la dentelle dans le coqueron arrière.



après la naissance de Gaspard, 7 jours de lunettes de soleil pour Greg alors que Camille n'as pas encore finit de couper ses cheveux



Saviem (propriété personnelle de Camille, de la même classe 78 d'ailleurs, sentinelle du chantier, chambre d'amis, transporteur de matériaux en tous genres, etc...),
Scies (à métaux, sauteuse, circulaire ou plongeante, les dents de l'affaire...),
Skoda (carrosse de la patronne, à toutes mains et à tout bout de champ),
Solives (220x45 en 5.4 ou 5.6 mètres, modèle universel),
Soudures (en hectomètres, et bien étanches),
Source (synonyme de corvée d'eau potable et gratis, celle du lavoir du Pied du château nous aura abreuvés toute l'année),
Steven (pèlerin maritimo-charpentier belge, recueilli au chantier, et navigant en solitaire),
Stress (compagnon fidèle),
Surpresseur (appareil gélif délivrant une eau hypervitaminée en sels de fer mais sous quelques bars quand même !),
Serenitas (place au port du dit bateau promis au déchirage, gardée comme un secret de polichinelle, dont nous avons miraculeusement hérité)

Stage

Sous la pression des copains qui ont insisté pour participer au chantier, nous avons convoqué nos bénévoles aux vacances de la Toussaint pour une cession de construction de l'ossature. Cela a été enclenché par Anne Cecile qui nous a proposé d'assurer l'intendance pendant cette période. Les cousins Jerome et Pierre ont débarqués de Normandie et ont emménagé dans le WV, Mathieu et Martin sont venus de Paris et ont pris leurs quartiers chez Said de l'autre côté du fleuve.

Après une rapide formation sur le tas chacun a trouvé sa place et ses outils de prédilection pour la confection le grutage et le placement des modules géants dans la coque.

Le midi et le soir Anne C. nous mitonnait de bons plats. Les soirées au coin du feu avec les guitares ne se prolongeaient pas au cause de la fatigue.

La fin du stage a été ponctuée par une épique remise à l'eau 'à la main'. L'opération sur les gros coefficients devait nous permettre de changer la position du bateau sur ses chariots afin de finir la peinture sous ces derniers

A la première tentative le bateau n'a pas flotté suffisamment, le lendemain matin, alors que les copains tiennent le paquebot dans le fort courant, les haussières frappées sur les arbres, le bateau a pu trouver sa nouvelle position qu'il gardera jusqu'à la mise à l'eau finale.

De l'autre côté du pont c'est Denis qui s'activait à échouer (laborieusement) les deux anciens compagnons d'infortune de la Griffes : l'Artois et le Miluc.



pose du premier mur



Tétée (eh oui, Gaspard avait soif lui aussi sur le chantier),
Terreau (Huit mètres cubes et demi, la végétalisation du toit commençait par là),
Timonerie (dévastée par les squatteurs, mais qui a retrouvé fière allure avec sa peinture blanche et son nouveau pare-brise, dominant le bateau et les environs),
Toit (autour de 175 m², il aura pour mission d'épurer les eaux grises du bord par l'intermédiaire des plantes poussant dessus),
Tramasset (chantier naval bois, communautaire et intégrationniste situé au Tourne, autant dire en face, où, après inscription, nous avons pu utiliser leur atelier),
Treuil (le grand pourvoyeur de bateaux, qu'il fait monter au chantier, posés sur des chariots circulant eux-mêmes sur les rails du plan incliné, à la condition bien sûr d'être motorisé. Ce fut donc un challenge de plus pour que de trouver un moteur d'occasion chez un casseur, de l'adapter pour pouvoir le coupler au tambour, réaliser les branchements, etc...et le faire fonctionner efficacement !),
Tribunal (Camille, tiré au sort comme juré aux assises, a pu y reposer ses muscles mais pas ses méninges pendant une dizaine de jours)

T /

#38

Team

En particulier à nos parents JP et Martine ; Momo et Nono les parents de Lolo
aux réguliers : Mat P, Sam, Gilbert, Marie-Claude, Said
aux animaux : Griffu et Griffette
aux officiels : Jean Philippe, Philippe, Denis
aux locaux : Sara et Bilout, Maria et Greg, Eddy, Alan et Alba, Katia et Ivan, Romain
Marie et Leonie, Nad et Freudo
a'équipe du stage, Jerome et Pierre, Said, Mathieu et Martin, Anne -Cecile
aux mangeaux/parisiens : Sweed Ben Dan ...
aux travelers : Maryse et Jako,
aux passagers : Joul Chloé et Oscar, Tao, Christophe et Alex, Alex Constantin, Daniel
Jana, Edith et Fab
aux libanais : Sara et Camo, Simon
aux visiteurs : trop nombreux pour les citer ici
à tous un profond merci pour votre présence et votre aide précieuse.





apres 4 mois de travaux intensifs

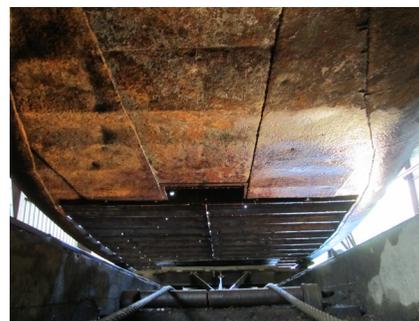
pose des plaques neuves au palan à chaine



pose des plaques neuves 6mm



Urgences (une entrée de l'hôpital bien connue de Greg, pour cause de « coup d'arc » non de la part de Cupidon mais bien du matériel de soudage.)



Ultrasons

Comme nous avons acheté notre coque au poids de la ferraille (sans pour autant connaître le poids de la coque) nous n'avions aucune certitude de pouvoir la retaper en cas de pourriture trop avancée. Il a été décidé entre nous (et par nos moyens de financement) que passé un seuil de travaux à effectuer pour la remettre en état, nous renoncerions à notre projet. Pour cela la loi impose d'effectuer un plan de l'épaisseur des tôles de la coque du bateau (d'ailleurs à refaire tous les dix ans). Un plan de sonde est donc réalisé à l'aide d'un appareil à ultrason en prenant une cote tous les mètres. Sauf que cette opération doit se faire à sec et que pour mettre le bateau à sec il nous a fallu nous battre déjà pendant un mois sans savoir si nos efforts allaient porter leurs fruits.

L'autre écueil est que le seul expert de la région est un fameux Poulet, ennemi juré de Denis et à la solide réputation tatillonne. Mais le verdict a été rassurant, malgré les nombreux trous découverts après le passage au karcher de la coque, seules trois mesures se trouvaient être inférieures à la tolérance admise (3mm). Soit dit en passant cette expertise se trouvait être meilleure que celle effectuée par Denis sur le même bateau 10 ans au paravant. C'est une autre caractéristique des bateaux de Denis, l'acier se reforme avec le temps.

Plus tard après le démontage complet des cuves nous découvrirons encore des faiblesses. Nous ne changerons au final que 25m² de fond par de la tôle de 6mm, afin d'obtenir une cote mini de 4.5mm sur notre coque.



après 4 mois de travaux intensifs le bateau n'as jamais été aussi loin de pouvoir flotter



Vase (toboggan géant pour copains légèrement allumés au 15 août, mais en dehors de ça, matière collante et visqueuse, omniprésente et emmerdatoire),
Vin (le sang de la vigne bordelaise, à se transfuser avec modération), **Vis** (nous en avons trié des milliers, vestiges d'installations du CAPC, et utilisé encore bien plus, par boîtes de 500...),
Volkswagen (le Transporter, nanti d'un nouveau moteur est toujours là, pour ses usages on se reportera utilement au § Saviem)

V /

Voie d'eau

Si le fleuve est bien une voie d'eau pour que le bateau y circule, il peut en exister d'un autre type lorsque l'eau décide de circuler à l'intérieur de ce dernier. C'est précisément ce qui est arrivé lors du départ du chantier le 10 mars, les contraintes infligées à la coque lors des successives remontées à sec ont provoqué l'arrachage d'une soudure de membrure sur la tôle de coque tôle pourtant d'une épaisseur confortable (5/6mm a cet endroit). Fuite insignifiante mais tout suite repérée par l'intérieur dans la galerie technique. Il a donc fallu remonter le bateau non sans avoir décalé des chariots pour pouvoir réparer. Quelques heures après soudure / peinture le bateau était prêt à repartir avec la marée du lendemain.

Et dire que la famille et les amis s'étaient levés aux aurores et même avant (Najib et Catherine étaient venus de l'île de Ré) pour partager cet événement ! Qu'à cela ne tienne, un méga-apéro déjeunatoire au soleil du pont arrière nous a tous réunis dans la joie, et malgré l'inclinaison du sol, chacun a pu, dans son verre, sauvegarder son niveau à l'horizontale !



le remorqueur pousseur de Jean Philippe



S comme Sieste



Water-ballast (compartiments étanches que l'on peut remplir d'eau à volonté pour équilibrer la coque lorsqu'elle est légère, c'est à dire vide. Ceux de la Griffe étaient tapissés de limon sédimenté, du vrai béton...)

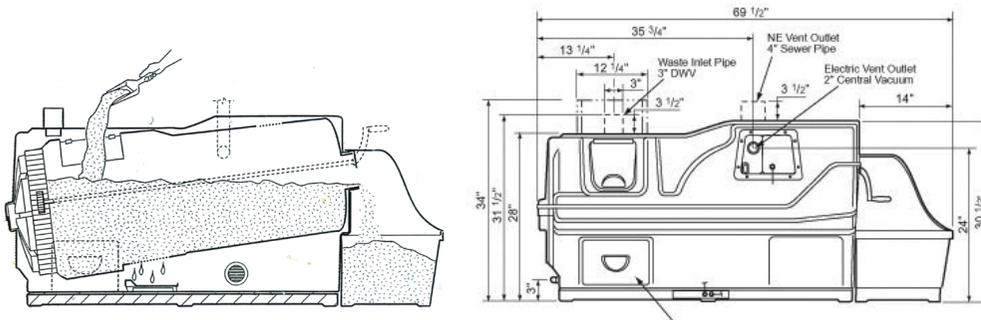
W /

WC

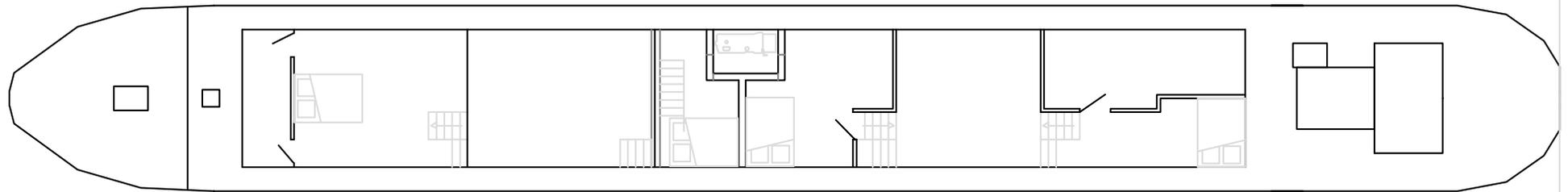
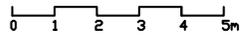
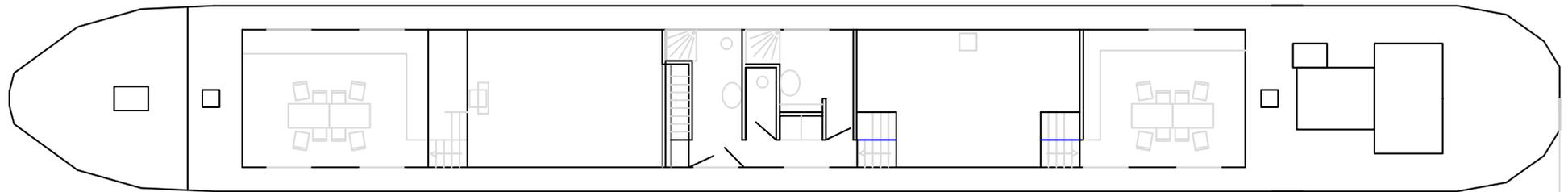
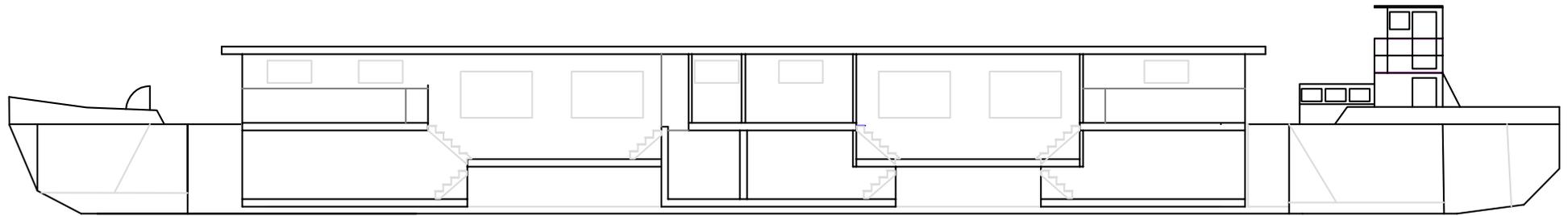
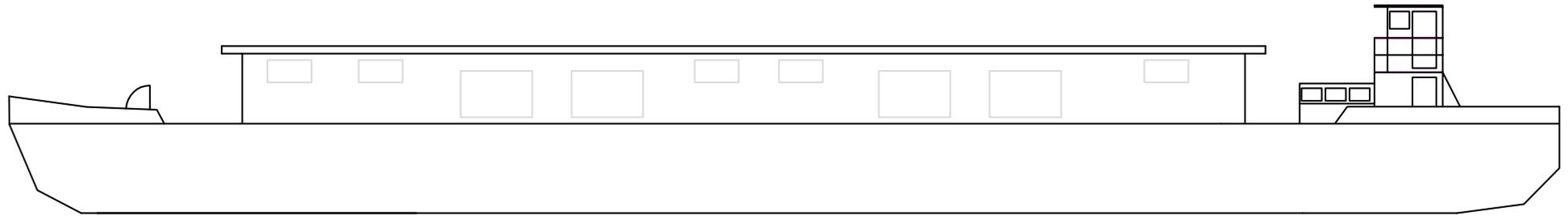
Autrefois, on appelait ça des feillées, un simple trou dans le sol. C'est comme cela que ça a commencé pour nous aussi. Assez rapidement pour compenser un manque certain de souplesse de Lolo alors enceinte Greg à imaginé le premier prototype, simple armature chromée habillée de trois lattes de contreplaqué.

Au fur et à mesure que Steven fabriquait de jolis copeaux parfumés (fruits rouges) de chêne rouge d'Amérique avec ses rabots, le trou creusé sous la chaise se remplissait au gré des allées et venues. Cette farandole dura tout l'été au milieu d'une forêt de topinambour. Les topinambours fanés, la chaise c'est retrouvée aux quatre vents et Greg lui a ajouté un petit toit pour pouvoir profiter encore l'hiver des joies de la nature.

Nous avons sur ce trône largement médité au système que nous voulions sur notre bateau. Après de nombreuses recherches sur internet sur des sites anglosaxons (les latins ne semblent pas réceptifs à cette technologie) Greg nous a trouvé ce petit bijou. Nous avons opté pour ce système de toilette à composteur de la marque . Nos deux sièges (dont l'un équipé d'une douchette) sont installés juste au dessus du composteur. Complétés par des doses de paillettes de chanvre les excréments se compostent patiemment grâce aux micro-organismes. Une manivelle permet de faire tourner le tambour tous les trois jours. Une ventilation et une résistance déshydratent les urines par une cheminée sur le toit. L'avantage de ce système est de ne produire que l'équivalent théorique d'une petite boîte de matière sèche pour une utilisation régulière par 6 personnes. Pourtant après neuf mois d'utilisation notre mystérieux digesteur machine n'a toujours rien recraché.



Nos toilettes sèches se sont promenées au fur et à mesure de la saison au milieu d'un champ de topinambours



Xylophages



AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE
1	1 sortie du port	1 cuve 1 OK !	1	1 soudure	1
2	2 arrivée du bateau	2	2 nettoyage des fonds	2 soudure	2
3	3 karcher	3	3	3 soudure	3 peinture
4	4 karcher	4	4	4 soudure	4 peinture
5	5 karcher	5 deménagement lolo	5	5 soudure	5 peinture
6	6 karcher	6 visite caro	6	6 soudure	6 peinture
7	7	7	7	7 soudure	7 peinture
8	8	8	8	8 soudure	8 peinture
9	9	9	9 karcher	9 soudure	9 peinture
10	10	10	10 karcher	10 soudure	10 peinture
11	11 sondage	11	11 karcher	11 soudure	11
12	12	12	12 karcher	12 soudure	12
13 motopompe	13	13	13 karcher	13 soudure	13
14 motopompe	14	14	14 karcher	14 soudure	14
15 motopompe	15	15	15 karcher	15 soudure	15
16 motopompe	16 le pont roulant fonctionne	16	16 karcher	16 soudure	16
17 montage du treuil	17 5 big bag de merde	17	17 karcher	17 soudure	17
18 preparation des elingues	18 1 lamproie	18	18 karcher	18 soudure	18
19 relevage de l'ancre	19 5 big bag de merde	19	19 karcher	19 soudure	19
20 electricité gal	20 nettoyage	20	20 karcher	20	20
21 elagage rangement	21 nettoyage	21	21 karcher	21	21
22 preparation chantier	22 fin du nettoyage des cuve	22	22	22	22
23 preparation chantier	23	23 Fin plasma	23 naissance	23 nettoyage	23
24 preparation chantier	24	24 visite poulet	24	24 nettoyage	24
25 preparation chantier	25	25 demontage lgt avant	25	25 nettoyage	25
26 preparation chantier	26 debut plasma	26	26 toles neuves	26 nettoyage	26
27 preparation chantier	27	27	27	27 nettoyage	27
28 preparation chantier	28 parois cuve 1 finit	28 decoupage de la sol	28	28	28
29 preparation chantier	29	29	29 location MIG	29	29
30 motopompe	30	30	30 soudure	30	30
	31 cuve 1OK		31 soudure	31	



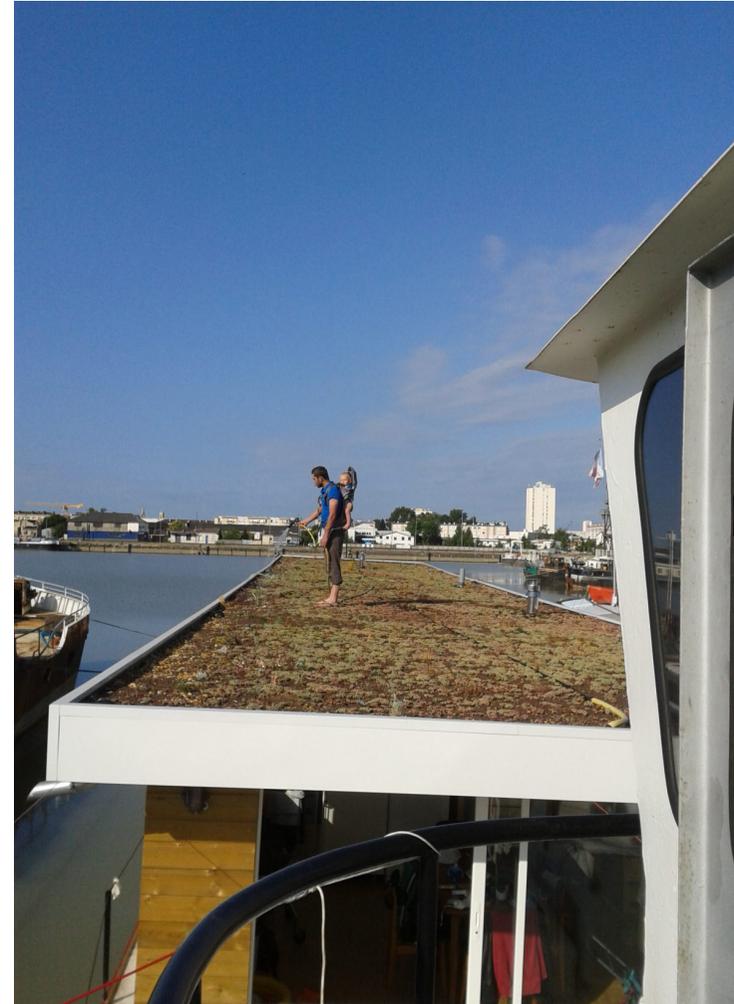
OCTOBRE	NOVEMBRE	decembre	janvier	fevrier	mars
1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2
3	3 premier module de toit	3	3	3	3
4	4 plancher cuisine 2	4	4	4	4
5	5 livr fenetres	5	5	5	5
6 retour capc	6	6	6	6 K tribunal	6
7 premiers modules	7	7 livr EPDM	7	7 K tribunal	7
8 construction	8 murs salon 2	8	8	8 K tribunal	8 livraison terre
9 pose plancher cuisine	9 murs salon 3	9	9	9 K tribunal	9
10 construction	10	10	10	10 K tribunal	10 mise a l'eau
11 construction	11	11	11	11	11 depart
12 construction	12 murs sdb	12	12	12	12
13 pose plancher sallon	13	13	13	13 K tribunal	13
14 construction	14 isolation	14	14	14 K tribunal	14 arrivée bassin
15 construction	15	15	15	15 K tribunal	15
16 construction	16	16	16	16 K tribunal	16
17 debits momo et nono	17 chargement du MDF	17	17 livr parquet K	17 K tribunal	17
18 debits momo et nono	18 pose murs sdb	18	18	18	18
19 debits momo et nono	19 pare vapeur + isol	19	19	19	19
20 construction	20 pose du toit	20	20	20	20
21	21 pose du toit	21	21	21	21
22 debut du stage	22 pose du toit	22	22	22	22
23	23 pose du toit	23	23 retour plasma	23	23
24	24 pose du toit	24 fin placage MDF	24	24	24
25	25 pose du toit	25 fin placage MDF	25	25	25
26	26 pose du toit	26 fin placage MDF	26 K marseille	26	26
27	27	27 fin placage MDF	27 K marseille	27	27
28 mise a l'eau du bateau	28	28 fin placage MDF	28 K marseille	28	28
29 deplacement du bateau	29 livr WC	29 fin placage MDF	29	29	29
30	30	30 fin placage MDF	30		30
31 livr peintur 2		31 pose plancher peak avan	31		31



Zero

Assez nombreux sur les factures pour qu'on s'en souviene, bonne occasion pour donner ici les détails du financement de l'opération.

achat coque	20000 110 tonnes
assurance 2011	1000
remorquage	1500
benne	560 7m3
sondage	600
karcher	600 250cv 4tps
loyer x10	4000
lest	2500 27T 15 pal
peinture	5100 560l soit 600kg
toles neuves	3200 2,3T
Materiel de soudure	2000
soudure regis	2940
bois + isolation	31100
elec	4150
vmc	600
wc	3200 128kg
liner EPDM	3300 318kg
alu	2150
fenetres	7000
tube cheminées	2000
toiture terre et Vgtx	1500 8,5m3
assurance 2012	1000 ?
divers	16000 ?
remorquage	1300
place port 2012	3500
reste	2829
TOTAL	120800



Crevettes à la Thai

Pour 500g de crevettes fraîches.

Sauce d'huîtres 1/2 c. à soupe

Sauce soja 1 c. à soupe

4/5 gousses d'ail

18 tiges de coriandre

10 grains de poivre

1 pincée de piment rouge

3 c. à soupe d'huile

1 c. à café de sucre en poudre.

- Splucher les crevettes en conservant la queue.
Les fendre le long du dos et retirer le filament noir
- Ecraser au mortier l'ail et les tiges de coriandre pour en faire une pâte à laquelle on ajoute le poivre écrasé et le piment. Réserver.
- Dans un bol, mélanger les deux sauces et le sucre.
- Faire chauffer l'huile, ajouter la pâte deux minutes
- Ajouter les crevettes, le bol de sauce, faire sauter cinq minutes.
- Décorer de feuilles de coriandre et servir chaud.

Bon appétit !