

La renaissance d'un Marlin



Le Petit Prince à son arrivée à Baye.

Beaucoup d'entre nous ont connu les affres de la recherche d'un bateau d'occasion « idéal », les nombreux retours de visites décevantes, les hésitations avant de repartir une fois de plus pour rien... En décembre 1998, nous en étions là, lorsque nous avons repris la route, une fois de plus, pour rejoindre Limay à 250 km de notre domicile.

TEXTE ET PHOTOS : G. LEMOINE

Il n'attendait plus que nous, ce Marlin grande croisière dans son jus, moteur non tournant et usé selon son propriétaire. Coup de foudre immédiat. Visite du bateau et achat. Ce coup-là, nous étions sûrs que c'était le bon. En trois weeks-ends, sommairement réparé, le diesel ronronne à nouveau. Il tiendra bien jusqu'au Chantier naval de Migennes, lieu retenu pour sa restauration. Nous voilà partis sur la grande Seine, traversée de Paris dans un bateau que nous ne connaissons que si peu et... un monde fluvial à apprendre. Après de multiples

aventures et un mois d'arrêt à Samois pour cause de crue de l'Yonne, nous arrivons enfin à Migennes chez Jo Parfitt. Nous y resterons deux ans au cours desquels nous réserverons la plus grande partie de nos loisirs à travailler sur notre bateau que nous avons nommé *Petit Prince*.

DES TRAVAUX ET DES CROISIÈRES

Tout passera sous la ponceuse (coque, superstructure, boiseries intérieures)

et recevra le traitement adéquat. La carène, après pelage et séchage, bénéficiera de son traitement epoxy gelshield, les vitrages synthétiques seront changés, les balcons et les filières reconstruits. L'accastillage défectueux sera remplacé par du bon inox. Quant au vieux moteur diesel Indenor 6 cylindres, il sera regaillardi pour quelques saisons de tranquillité (pompe, injection et joints). Remis à l'eau en septembre 2001, tout fonctionne. Après un dernier briefing et les conseils de pilotage de Charly le marinier, nous voilà parés pour la Bourgogne. En un

mois, nous découvrons la vraie navigation de plaisance et apprenons toutes les subtilités de l'éclusage. Nous visi-

tons la Bourgogne au rythme de la Gazette, le truculent personnage du roman d'Henri Vincenot, le Pape des

escargots. Ensuite, hivernage à Saint-Jean-de-Losne. Nous sommes dans le bain. Les deux saisons suivantes nous mèneront d'abord au fil de la Petite Saône et du canal de l'Est jusqu'à Épinal où nous rencontrons de nouveaux paysages et les magnifiques horizons vosgiens. Durant le rude hiver, Joanny et Chantal veilleront sur notre *Petit Prince*, amarré près de leur Luxemotor. Mais les paysages, les verriers, les réservoirs et la forêt, nous les redescendrons dès le printemps car il faut finalement changer le vieux moteur qui tourne de plus en plus mal, fume d'usure dans les biefs et se réveille de plus en plus difficilement le matin.



Finition de la coque : l'antifouling.



Traitement époxy de la coque en 1999 à Migennes.



Dépose du vieux moteur en 2003 à Baye.

CHANGEMENT DE MOTEUR

Nous filons donc vers les travaux, mais en profitant toutefois du filin verdoyant du canal du Centre et du Latéral à la Loire. Notre *Petit Prince* s'est bien comporté en grande rivière et, de toute part, s'est fait remarquer avec son allure de petit marin et de gros jouer. Un peu loin et un peu vite pour nous, nous finissons par atteindre le port des Pougeats en un mois, via Decize et le Nivernais. Nous avons choisi la base de Baye après un premier contact avec Michel Sicard pour son site, sa proximité de notre domicile et l'accueil de son équipe. Et nous ne savions pas encore que Ted Johnson était tout près de là, à Chitry ! Le vieux diesel est arrivé KO : cinq cylindres sur six avec récupération du gasoil du cylindre HS dans un bidon (à vider chaque jour), fumée, arc-en-ciel dans l'eau des écluses, huile dans la cale... Une galère ! Sorti de l'eau par Michel et sa Griffet et bien calé, *Petit Prince* est prêt pour les grandes transformations. Le moteur que j'ai prévu pour lui est un Unic de camion dont je n'ai pas fini la restauration. La marinisation n'est pas encore prête : je pensais en effet que le moteur d'origine tiendrait encore deux ou trois saisons. Il n'aura vécu que 300 heures de navigation. Alors que nous en sommes au démontage et au nettoyage du vieil Indénor, nous découvrons dans les moteurs d'occasion proposés par Michel un Iveco 3 litres, 3 cylindres, idéal pour notre bateau avec seulement 2000 heures au compteur. Jugé trop gros et trop bruyant pour la location, il avait été remplacé par un Beta sur une Espade 1 150. Bonne occas pour



Nouveau moteur après peinture.



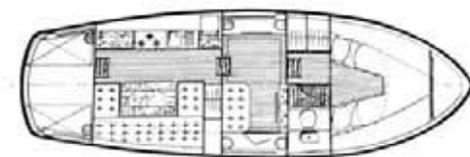
Implantation du 3 cylindres Iveco.

nous, idéal pour *Petit Prince*. De plus, son caractère « poum poum » de remorqueur colle parfaitement au Marlin. Nous l'adoptons. L'épaisseur de la coque du *Petit Prince* et sa forme, les 1800 kilos de lest et sa compacité devraient contenir les vibrations du gros trois pattes.

MOTEUR... ÇA TOURNE !

Les adaptations commencent et tout n'est pas gagné : l'Iveco est prévu pour une transmission hydraulique (restée sur l'Espade) et refroidi par keel cooling. Il n'a donc pas d'échangeur de température d'eau douce – eau de mer. Je dessine et fais construire un couvercle de carter volant pour adapter le nouveau Borg Wahner 72 CR II initialement prévu pour le Unic. Je récupère et transforme l'échangeur eau huile d'un vieil autorail en échangeur eau douce – eau de mer : visserie inox, joints, traitement chimique anticorrosion intérieur et confection de quatre raccords brides inox d'arrivée et de départ des fluides. Je modifie l'injection d'eau à l'échappement de l'Iveco et crée un système antisiphonnage à cause du moteur situé sous la ligne de flottaison. L'Iveco fin prêt est décapé et repeint de son beau rouge vif d'origine. Pendant le séchage, la cale du Marlin est préparée, nettoyée et débarrassée de toutes les vieilles installations inutiles. Des dizaines de mètres de fil électriques et quelques kilos de cambouis sont ainsi évacués. Tous les vieux tuyaux sont changés (eau, alimenta-

tion gasoil, durites, eau sanitaires, eau chaude et froide), le chauffe-eau est désassemblé, sablé, nettoyé chimiquement, repeint et ses organes restaurés et remplacés. Le nouveau propulseur et son inverseur seront grutés dans une cale propre et grise de Damboline. Le rouf démontable ayant permis cette opération est refermé. Petit Prince a retrouvé sa gueule d'amour, mais la greffe reste à faire pour que tout fonctionne. Tous les mécanismes seront réorganisés et remplacés dans la salle des machines, les pompes de servitudes, l'échangeur et le chauffe-eau montés souples. Les solutions techniques les plus fiables sont retenues pour les suspensions anti-vibratoires et l'amortissement de transmission. La patience et les conseils de Ted Johnson m'ont permis de trouver dans chaque cas la pièce idéale... avec parfois plusieurs essais. L'hélice doit être changée à cause du sens de rotation : ce sera une 19 x 10, suffisamment courte pour garder une vitesse correcte pendant les



parcours en canal et juste calculée pour passer de peu au-dessus de la vitesse de la coque (7 km/h). Mise à l'eau et essai dans le site de Baye. Le réveil du gros diesel nous rassure sur le niveau de vibrations. Tout va bien, la vitesse maxi ressort à 8,5 km/h à 2500 tours, la vitesse éco de 7 km/h est atteinte à 1600 tours (régime du couple maxi) et la vitesse canal se stabilise à 1100 tours, régime suffisant pour éviter l'usure et l'encrassement à 6 km/h. Les premières heures de marche permettent d'observer les fuites et les vibrations parasites dans la salle des machines. D'autres colliers inox et des fils électriques seront repositionnés au mieux pour éviter l'usure par frottement. Bientôt, tout sera finalement propre et silencieux. Nous pouvons enfin penser à de longues, très longues vacances sur notre bateau.

À LA RECHERCHE DES MARLINS

Le Marlin de Grande Croisière est le dernier né de la marque. Construit entre 1973 et 1976, il n'en existe que peu d'exemplaires. Nous recherchons d'autres propriétaires pour former une amicale. Tous les types de Marlin nous intéressent. Nous connaissons déjà d'autres bateaux semblables et des détails sur son histoire que nous souhaitons approfondir. Merci de nous contacter au 06 62 35 95 07. ■

MARLIN GRANDE CROISIÈRE FICHE TECHNIQUE

- LONGEUR : 8,60 m
- LARGEUR : 3,10 m
- TE : 1,10 m
- TA : 2,60 m
- POIDS : 6 t
- COUCHAGES : 4 - 5

