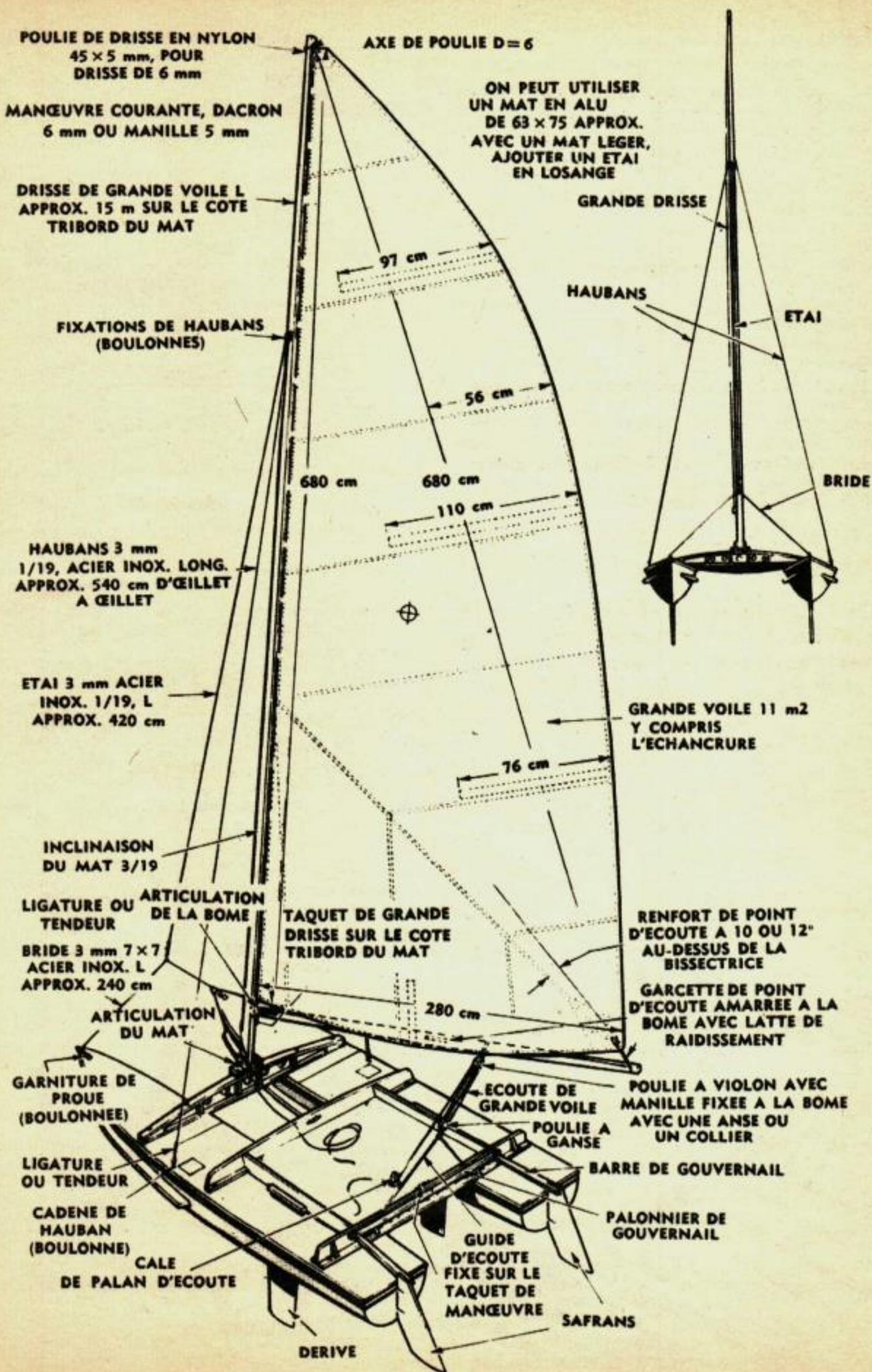




EL GATO

(2^e partie)

Une fois que vous avez terminé les coques, le reste est facile. Voici les dernières opérations de la construction d'El Gato.



LES deux flotteurs carénés mais non pontés étant posés sur la quille, poser les cales de cadènes en dessous de la toniture à 60 cm de la cloison C. Les cadènes de haubans peuvent être montées de part et d'autre à l'intérieur ou à l'extérieur de la coque, mais doivent en tous cas être boulonnées à travers la coque. Mais ne monter les cadènes qu'une fois les coques pontées.

Il suffit d'un seul panneau de 120 x 240 cm de contreplaqué 6 mm pour ponter chaque coque en employant un joint à plat renforcé par le barrot avant. Après avoir aplani la charpente du pont, couper approximativement les panneaux et les clouer temporairement à leur place pour la mise en forme finale. Enlever ensuite le bordé de pont et enduire l'intérieur de la coque avec un produit anti-pourriture (Cuprinol, Penta ou similaire). Les nervures brise-lame doivent être ajustées à la main à la forme de la coque et fixées de l'intérieur.

La traverse support de mât, décrite à la page suivante, est de construction simple et ne devrait présenter aucun problème. Après l'avoir assemblée, mettez-la de côté avant de percer les trous de boulon et achevez la plate-forme du barreur. Le plan de construction de la plate-forme est clair. Le seul détail qui n'y apparaît pas est une cale de renfort de 25 mm d'épaisseur et 75 mm de côté qui doit être montée en dessous pour servir d'appui au palan d'écoute.

Une fois que vous avez achevé la plate-forme et la traverse, aligner les coques posées bien d'aplomb à la distance convenable l'une de l'autre et placer ces deux éléments par

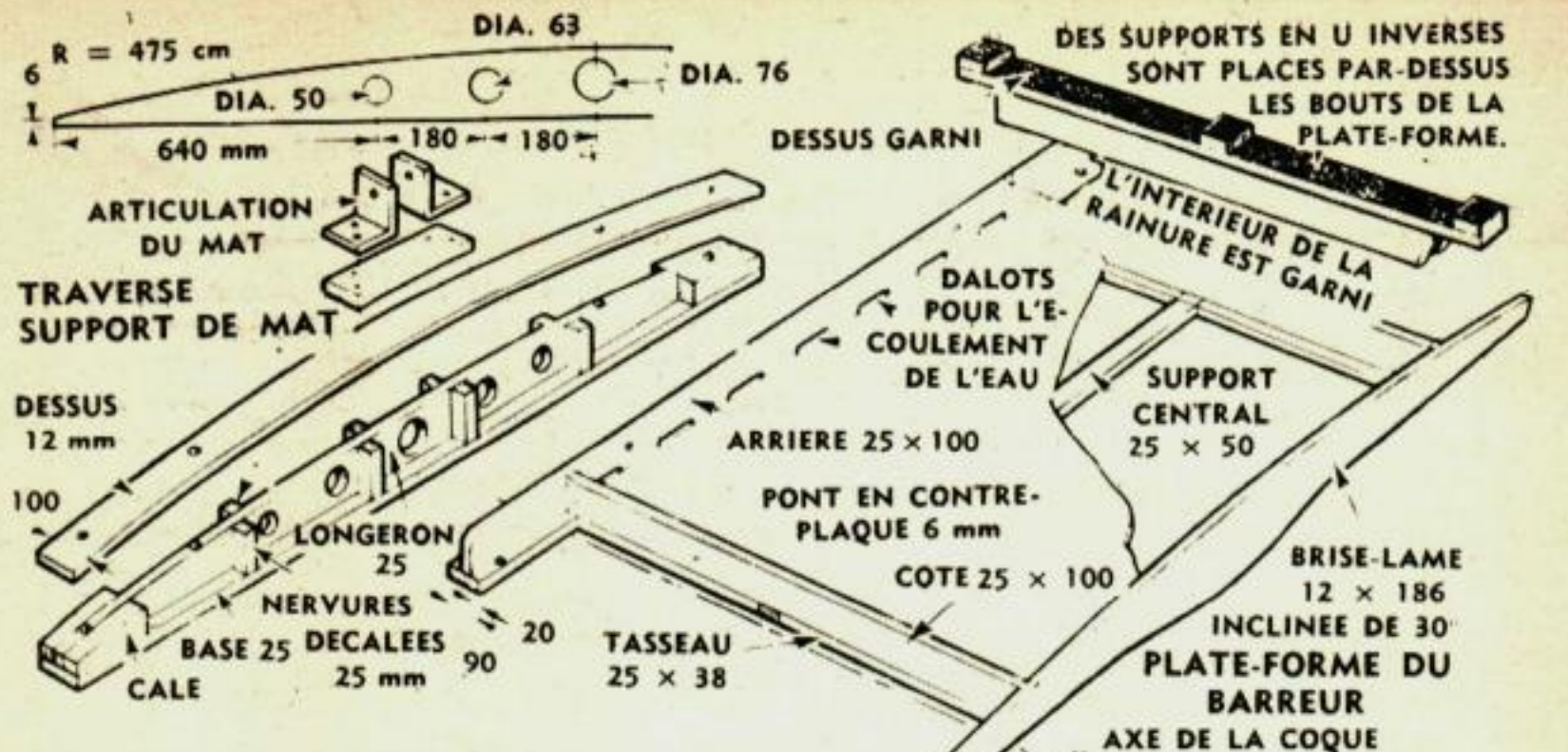
dessus de manière qu'on puisse marquer les emplacements des trous de boulons d'assemblage. Après avoir marqué, enlever la plate-forme et la traverse pour les percer. Pour être sûr que les trous seront percés bien d'aplomb, utiliser une machine à percer ou demander à quelqu'un d'autre de guider la perceuse en l'alignant. Une fois que vous avez percé les douze trous, remettre la traverse en place et percer des trous homologues dans le pont.

Aligner la traverse au-dessus de la cloison C et percer vers le bas à travers le tasseau supérieur en utilisant les trous de la traverse comme guides pour la mèche. Faire de même avec la plate-forme du barreur en l'alignant de telle sorte que les trous traversent les tasseaux supérieurs des cloisons A et B. Quand tous les trous ont été percés, enlever la traverse et la plate-forme et dégager le pontage de manière à ce que les garnitures d'acier de cloison puissent être montées en dessous des tasseaux.

Le tasseau peut être légèrement entaillé pour bien caler la garniture de manière à ce que le boulon passe à travers le trou et touche le filetage.

Maintenant, vous pouvez fixer définitivement le pont à la coque. Enduire de colle toutes les surfaces de contact et fixer le contreplaqué en enfonçant des clous de 25 mm tout le long du bord à environ 5 cm d'intervalle. Couper une écoutille à la position indiquée ou utiliser une plaque métallique de pont pour l'aération.

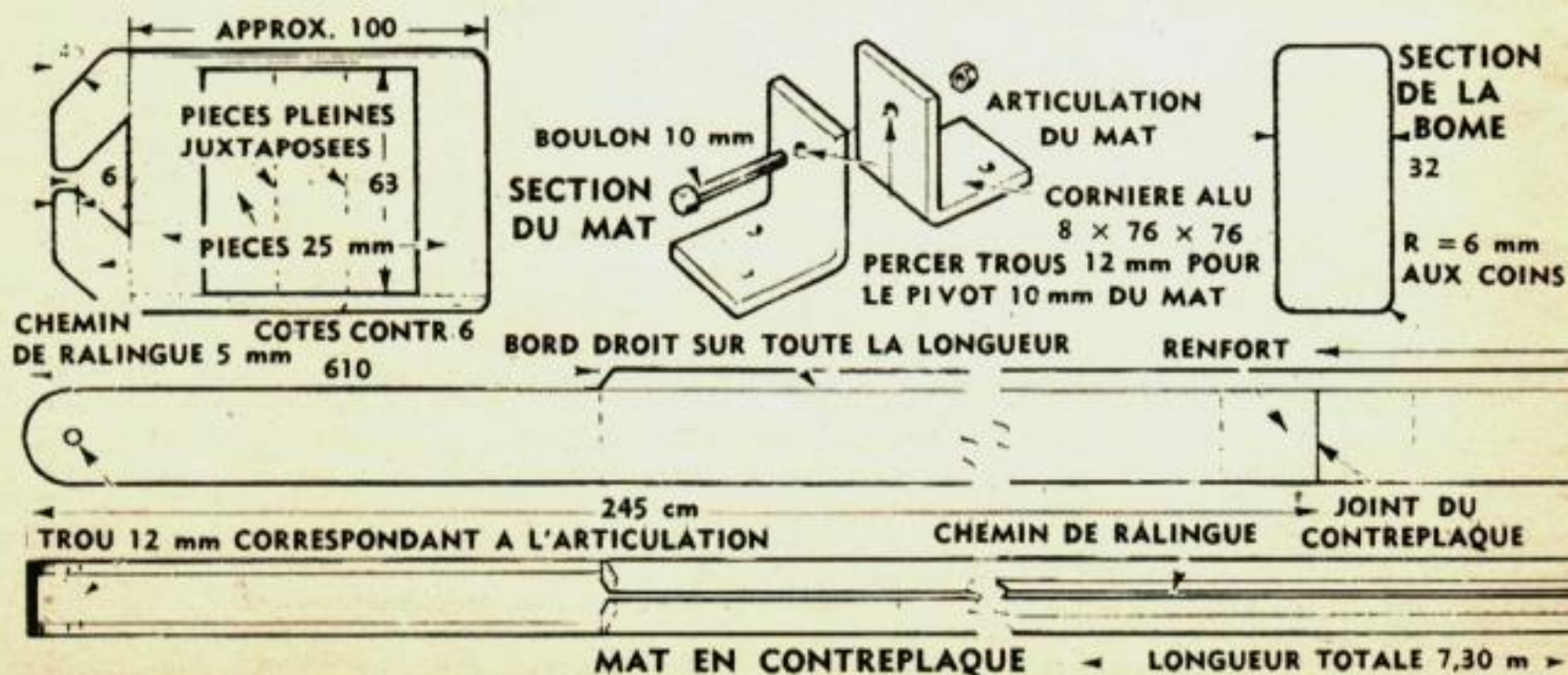
Les deux dérives décrites dans la première partie doivent être fortement amincies à



l'avant et à l'arrière et plutôt davantage vers le bas. La cale à rebord du haut empêchera les déformations tandis que les pièces amincies servent à centrer chaque dérive dans sa fente et à la maintenir solidement. Si la fente de chaque dérive est assez bien ajustée, on n'a pas besoin de verrouiller. Mais s'il y a du jeu dans la fente, il faudrait un cordon d'arrêt pour l'empêcher de se soulever.

La construction des deux safrans ressemble à celle des deux dérives. On les coupe dans du contreplaqué extérieur de 12 mm et ils sont amincis à l'avant et à l'arrière. Utiliser des aiguillots et fémelots du type courant pour monter les safrans sur les coques. Après avoir boulonné une barre à chaque sapan en les décalant à peu près de 5 degrés comme on voit sur la première partie, relier les barres par un palonnier de 16 x 38 mm de section. Utiliser un boulon d'axe de 6 mm avec rondelle à chaque barre comme pivot.

Le mât qu'on voit ci-dessous est construit



en contreplaqué renforcé de cales pleines aux points d'effort, mais vous pourriez acheter un mât en alu embouti. Un modèle de 65 à 75 mm ou plus conviendrait. Mais avec un modèle léger, il faudrait un étai en losange. Vous pourriez aussi vous procurer un mât en bois plein (sapin, pin blanc ou mélèze). Bien entendu une glissière de voile peut être substituée au chemin de ralingue.

Le bôme devrait être en sapin de Sitka si possible, le bord supérieur étant droit et le bord inférieur formant une courbe symétrique. Les emplacements des poulies d'écoute peuvent être laissés à l'inspiration personnelle.

Percer deux trous de 10 mm à l'extrémité arrière pour attacher le point d'écoute, en arrondissant bien les bords pour éviter l'usure de la garcette qui passe par ces trous et qu'on attache ensuite à un taquet d'arrêt placé sur la bôme (son emplacement est encore une fois une affaire d'inspiration personnelle). Si vous voulez, vous pouvez faire une rainure de 6 mm de large au bout de la bôme pour la garcette d'écoute, auquel cas les trous sont inutiles.

N'importe quel atelier de voilerie sérieux peut vous fabriquer la voile suivant les dimensions données dans le dessin de la page 92. Ne pas monter l'articulation sur le mât avant d'avoir obtenu la voile, car il faudrait peut-être alors compenser pour obtenir la longueur exacte.

La couverture de fibre de verre est facultative mais il est recommandé de l'appliquer au moins aux joints. Appliquer sur toutes les surfaces qui n'ont pas été recouvertes de fibre de verre une couche d'obturation pour contreplaqué suivie d'une couche de base lisse poncée à fond et au moins deux couches de vernis marine. Toutes les surfaces de bois apparent doivent être recouvertes de trois couches au moins, de préférence cinq couches de vernis. Quand vous avez recouvert le bateau de fibre de verre ou de peinture, vous pouvez le mettre à l'eau.



Avant de ponter les coques, passer les boulons d'assemblage dans les trous des tasseaux pour s'assurer que les garnitures d'acier filetées de la cloison sont parfaitement alignées.

Vérifier l'alignement des coques en mesurant à partir de la ligne médiane au tableau arrière et à la cloison C la distance entre les deux coques. Si ces dernières sont parallèles, les deux mesures sont égales.

