

## Le chantier au Guatemala

Entrée à Livingston après une nuit passée au Cabo Tres Puntas ... pour passer à marée assez haute la barre d'entrée du Rio.

On verra 0,80 au sondeur extérieur mais comme on n'a pas réussi à l'étalonner depuis le changement de la sonde.. il est faux d'environ 0,7 soit 1,50m.

Par contre la température de la sonde fonctionne 30°C

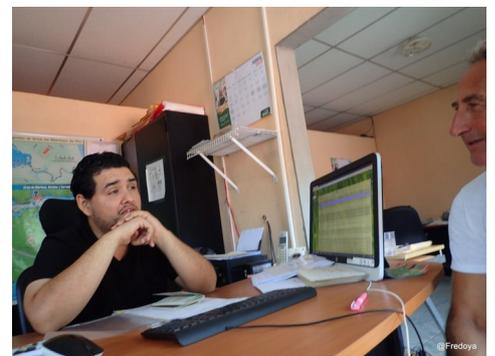
La vitesse fait aussi des siennes depuis quelques temps.... « alea jacta est ».. les petits plaisirs de la plaisance électronique chère mais pas fiable.



Arrêt le temps de faire les papiers d'entrée chez Raul, associé avec ( ? son neveu?)

il s'occupe de tous les bureaux le temps que l'on aille chercher 1500 Quetzal

heureusement pas plus car on a le droit à seulement 2000 Qtzl / jour au distributeur et malgré 3 cartes mastercard et visa de 3 banques différentes on arrive à en faire fonctionner 1 seule ...





En remontant le Rio, nous avons déposé les voiles au chantier de Tom à Cayo Quemado ... et devons les récupérer rafraîchies / retapées à notre départ.  
Sur son avis bienvenu : elles sont de Très Haute Qualité et peuvent donc durer encore « a couple of years » (merci Philippe - Clipper Voiles )  
on lui laisse rincée de la nuit, c'est lourd mais il pense arriver à faire tout le travail en 3 semaines



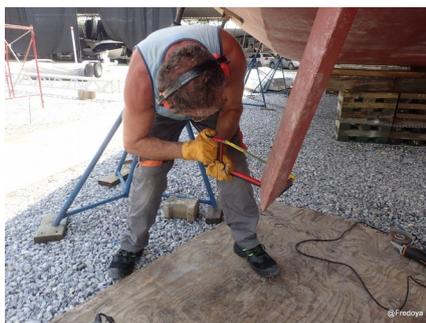
C'est toujours aussi verdoyant et on profite de l'eau qui s'adoucit pour rincer le bateau et les corps transpirants (c'est parti pour le sona !). les lessives sèchent le temps d'un arrêt repas sur le lac et heureusement car les averses nocturnes sont déjà bien fournies



Arrivés chez RAM Marina nous avons retrouvé nos marques ...  
Richard le patron, et notre Karen internationale au bureau qui parle français maintenant.



Byron, notre conducteur de Travel lift qui a refusé d'entrée de creuser un trou même pour sortir le safran, mais qui nous a conseillé LA méthode qui a été la plus diligente pour le débloquent et sortir. Grace à quelques outils du voilier voisin Panache ... et pas mal de sueur...

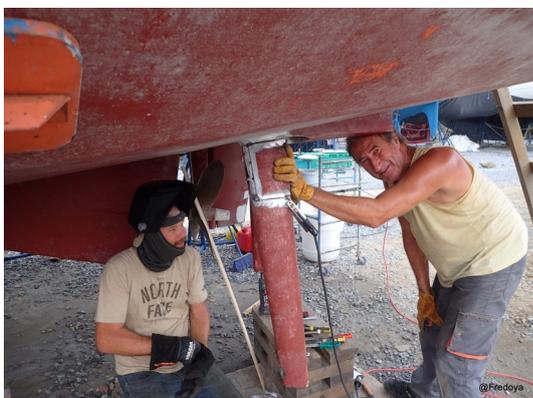
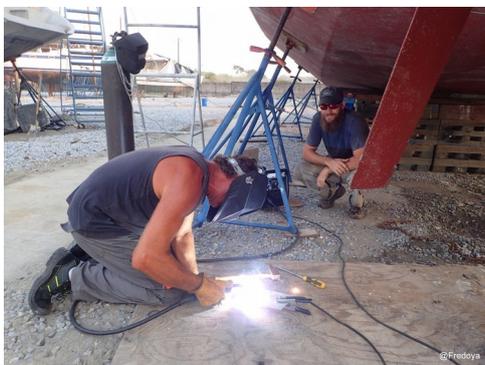


Le temps s'y prêtant l'équipe de peinture est arrivée pour rafraîchir le pont de peinture blanche et commencer à rouler l'anti dérapant ... mais semaine Sainte oblige on s'est retrouvés à 2 pendant les 4 jours à terminer le boulot.

Avec un changement de place en cours de route car nous étions au milieu du passage et nous retournons au fond du chantier ( démontage de la quille en 2012)

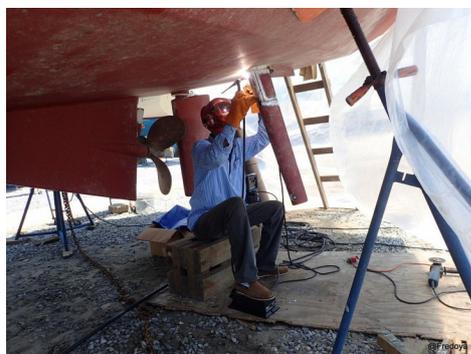


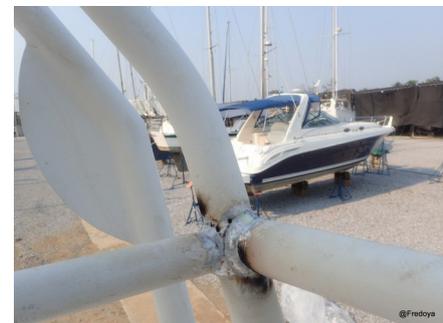
Côté soudure nous avons réussi grâce au mini-Mig d'un bateau voisin à remonter le gouvernail aligné sur sa crapaudine ( trawler en acier Magnolia ... difficile de ne pas chanter ; mais comme il est américain Claude François ne vient pas automatiquement à l'esprit : ouf ! )  
 Les soudures ne sont pas superbes et surtout le MIG fait des queues de cochon toutes les 2 passes .. ça tient mais on demande l'avis de notre expert martégal et il confirme que l'on peut tenter sous protection bâchée pour éviter les courants d'air, de souder au TIG.  
 Crapaudine ressoudée au TIG et usinée par Arturo en son atelier, boulon de 16 en inox fabriqué dans une tige de 1m....



Après des discussions entre professionnels et avoir fait une belle soudure sur la patte d'accrochage du hale bas sur la bôme (arraché lors des premiers milles en 2010), Arturo accepte de venir tenter terminer le soudage du skeg .  
 Prenant confiance dans le relationnel ... il vient même re-souder les tubes arrachés du portique

Il fait le Réusinage et la rectification du vit de mulot aussi sur la bome.





A temps perdu nous avons porté les annexes chez Hugo pour les faire recoller.  
La Lomac 19 ans d'âge : remettre de la colle neuve sous la rustine avant de 2009 et tant qu'à y faire .. les 2 - 3 autres et le tableau arrière.  
La Plastimo 9 ans : recoller totalement la bande de raguage et coller 73 rustines (pas la même qualité les annexes).





Nous avons aussi commandé des nouvelles lettres pour Fredoya avec une option de port d'attache Toulon en lieu et place de Malte puisque définitivement nous allons devoir passer pavillon français.



Et pour le vrac :

- La table a repris un coup de jeunesse avec un vernis tout neuf,
- Les planchers extérieurs un coup d'huile,
- Les planchers intérieurs devront encore attendre,
- Les winchs leur révision annuelle,
- Les poulies idem,
- Nouveaux rouleaux caoutchouc pour la chaîne de mouillage sur le pont, ajouté un plaque de protection sous la chaîne en sortie de guindeau et changé celle du panneau avant, contrôle du

guindeau, joint spi... et nettoyage de la baille à mouillage (membrane de pompe Plastimo à changer à chaque utilisation, quelle qualité !).



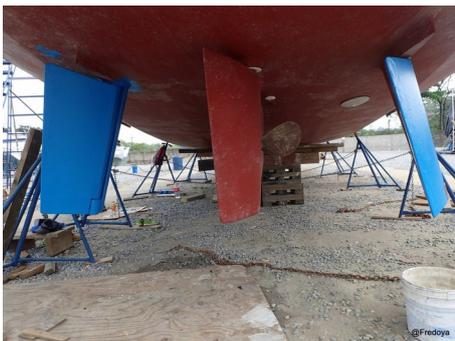
Pose d'un deuxième piquage pour le moteur pour gérer mieux les algues sargasses et laminaires  
Pose d'une anode sur la voûte arrière  
Repassé la ligne d'échappement comme à l'origine et la commande des gouvernails sur le gouvernail bâbord qui était bloqué.  
Refait l'étanchéité d'axe de quille.  
Nettoyage de tous les aérateurs et manches à air.  
Pose échangeur moteur / poele pour séparer les 2 circuits.  
Démontage des restes de l'Eberspacher qu'on a fini par jeter.

Lave linge changé il y a 11 mois, en panne, montage d'une pompe bateau pour vidange avant de pouvoir récupérer une pompe ad hoc.  
SFA encore en panne de carte électronique, montage à faire + montage de l'électasan avant l'Alaska  
Nettoyages des bidons eau et gazole.  
Rinçages du grément courant, du matériel de plongée, des coffres et du poste arrière.  
Vidange moteur et filtres neufs.



La nuit dernière nous avons failli sortir la couverture , la température étant brusquement tombée en dessous de 25°C, mais cela n'a pas duré et toujours 40°C dans la journée.

La mise à l'eau s'est bien passée malgré des jeunes pressés voulant passer entre nous et le quai. Ils n'ont aucune conscience de la puissance d'un bateau de 32 tonnes et se marrent quand on leur dit qu'ils vont se faire mal à repousser à la main ou rayer la peinture flambant neuve (la leur!!) ça nous fait moins rire qu'eux mais surtout quand des suédois ont le même comportement avec un Allure 45 (mais eux ils ont un propulseur d'étrave ...) plein de Gas Oil 1 500L ..



Mouillage ... oups on a oublié l'annexe à terre....

On retourne au quai, un peu brusquement ( boum le quai en bois cela fera rire les quelques copains à terre), Frédo la récupère pendant que Fred mouille seul.

Un peu près d'un canadien ... ( bien américain, pas un québécois) qui nous le fait savoir en brailant depuis son bateau avec appel de phare (il vient de rentrer en annexe à la tombée de la nuit et Fred est dans le poste arrière en train de rebrancher le feu de mouillage et les antennes GPS , tel iridium mais plutôt que de passer dire bonsoir ...



Samedi matin GROS avitaillement de frais et récupération de la seconde annexe



Dépannage du chiotte bloqué par le calcaire qui a séché et craquelé pendant ces 3 semaines au sec, bien qu'on y mettait de l'eau douce de temps en temps pour éviter le problème.

¡ Al fin estamos listos !

Bien que encore à remonter l'accastillage, le gréement courant, ranger le bordel  
regréer les voiles, le lazy bag  
Et faire les commandes internet, impôts .... avant la fin de la connexion

