



Santez-Marie II

*Cornu 9.50,
1967*

Historique

Santez-Marie II est l'un des rares quillards de neuf mètres cinquante dessiné par Eugène Cornu. Il a été superbement construit en acajou sur membrures acacia par le chantier Rameau à Etel et mis à l'eau en 1967 pour un commerçant de Lorient .

Pour la petite histoire, son bateau précédent avait été drossé à la côte lors d'une tempête d'hiver et, n'ayant pu récupérer que le lest, il était allé voir monsieur Rameau pour lui demander de construire un nouveau bateau autour de l'ancien lest. Le chantier, qui construisait à cette époque une petite série de bateaux de taille similaire sur plan Cornu avait alors demandé au célèbre architecte de modifier un plan pour s'adapter au lest

Dessiné dans la deuxième moitié des années soixante, Santez-Marie II a bénéficié d'un dessin de carène très performant lui donnant une excellente vitesse et une bonne stabilité de route à toute les allures et tout particulièrement au portant.



Lors de son lancement, il était déjà équipé d'un mat aluminium et d'un accastillage moderne. Nous l'avons racheté en 1980 et amoureuxment entretenu depuis.

Nos navigations ensemble nous ont emmenées à explorer toute la côte ouest de l'Europe : de la Bretagne à la Suède en passant par les canaux des Pays Bas et le Danemark, de l'Irlande au Portugal et tout particulièrement la côte Espagnole du Pays Basque à la Galice qui a été le but de nos croisières estivales au départ de Bourgenay toutes ces dernières années.

Nous partons aujourd'hui sur un autre projet de navigation au long cours et nous serions désolés qu'en notre absence, notre fidèle Santez-Marie II arrête de naviguer et se détériore au fond d'un port ou sur un parking.

Santez-Marie II est en parfait état, prêt à naviguer pour de nombreuses années et rendre heureux ce qui auront la chance de monter à son bord



Caractéristiques

Longueur:	9,55 m
Largeur au maître bau:	2,74m
Tirant d'eau:	1,65 m
Tirant d'air:	13,50 m
Déplacement:	6,5 tonnes (sous la grue en ordre de navigation)
Moteur:	20 Cv diesel (Volvo MD20)
Catégorie de navigation:	B

Gréement

Mat alu retreint en haut neuf 2012, bas haubans AV et AR, intermédiaires, galhaubans, simple sur patte d'oie.

Bôme, tangon et bout-dehors rétractable alu neuf (2012)

Prise de ris dans la bôme avec 4 bloqueurs (3 ris + réglage point d'écoute)

Enrouleur Selden Furlex

Gréement courant 100 % spectra/dynema (neuf 2012)

Voiles

GV 24 m² (Elvström 2010)

Génois 28 m² (Quantum 2011)

GV et Génois coupe radiale en tissus hydranet radial 303 (pas de membrane composite !)

Spi symétrique 70m² nylon 90 g (Quantum 2011)

Spi asymétrique 67m² nylon 150 g(Quantum 2011)

Solent à ris 18 m² (Technique Voile 2000)

Tourmentin

Deuxième jeux de voile complet (GV, Génois, spi) en bon état

Winchs écoutes Lewmar 30 ST (bronze)

Winch drisses GV et génois Lewmar 16 ST (chromé)

Winch drisse spi Lewmar 8

Toutes les manœuvres de spi reviennent au cockpit



Moteur

Volvo Penta MD20 installé en 2005 (20cv)

Nombre d'heure moteur: 540

Hélice tripale bronze

Arbre avec bague hydrolube Volvo

1 batterie moteur 2 batteries de servitude

Régulateur répartiteur de charge automatique

Chargeur de quai



Sécurité et navigation

Harnais et brassières

Ancre principale: FOB 16kg

Mouillage secondaire: ancre plate 12 kg

Feux de navigation balcons

Feu de route moteur

Feux de tête de mât à diode (mouillage et navigation)

Projecteur de pont

Sondeur

GPS

Pilote automatique Autohelm

Capote de roof amovible sur arceaux en bois moulé

Aménagements

3 coffres dans cockpit

Table à carte

Cuisine avec grand rangement et réchaud 2 feux et grill

Rangement sous cockpit (possibilité couchette enfant)

Carré avec grande table repliable

Couchette double à bâbord

Couchette simple à tribord

Coffres sous couchette + équipets

Cabinet de toilette (pour WC chimique)

Penderie

Cabine avant avec couchette double

Travaux et rénovations

La coque et le pont sont entièrement traités époxy pour une étanchéité parfaite, une meilleure conservation et un entretien réduit. (Procédé West System réalisé en 2000 : le bateau a été complètement décapé, les bordés en mauvais état ont été remplacés, le bateau ainsi décapé a été placé sous un hangar pendant 8 mois pour sécher parfaitement. Le bois a ensuite été imprégné de plusieurs couches d'époxy liquide puis d'enduit, voile de verre 2 X 100 gr/m², enduit de finition, sous couche époxy et finalement 3 couches de laque). Une nouvelle laque a été passée en 2014

En 2005, le moteur Volvo diesel 7,5 Cv qui avait lui-même remplacé en 1982 le Couach essence d'origine a rendu l'âme et a été remplacé par un Volvo MD 20 neuf (montage par le fournisseur)

Les hiloires de roof et les capots ont été entièrement refaits en 2011/2012 et de nouveaux hublots (Goïot) ont été posés en remplacement des simples plexis d'origine.

En 2012, le mât Marco Polo (alu) d'origine qui commençait à montrer des signes de corrosion importants au niveau des ancrages de bas haubans et des fixations de barres de flèche a été changé en 2012 pour un profil VMG retreint en tête. Le profil et gréement dormant ont été entièrement recalculés par le fournisseur

en fonction des données du bateau (poids réel, surface de voile etc.)

Tous ces travaux ont été réalisés pour que nous puissions naviguer au large dans les meilleures conditions de vitesse et de sécurité possible (y compris bien au sec) tout en préservant l'esthétique du bateau.

Entre les navigations (environ 4 à 6 semaines par an) les voiles ne sont jamais laissées à poste mais pliées et rangées au sec. Le bateau est recouvert d'un taud d'hivernage. Pour les carénages et éventuel stockage à sec le bateau dispose de son propre ber métallique. Les béquilles d'origine existent toujours mais n'ont pas servi depuis les années quatre-vingts.



Galerie Photos (2017 – 2013)































Photos plus anciennes



2010



2002



2001



2000



2000



1988



1980