



Song Saigon

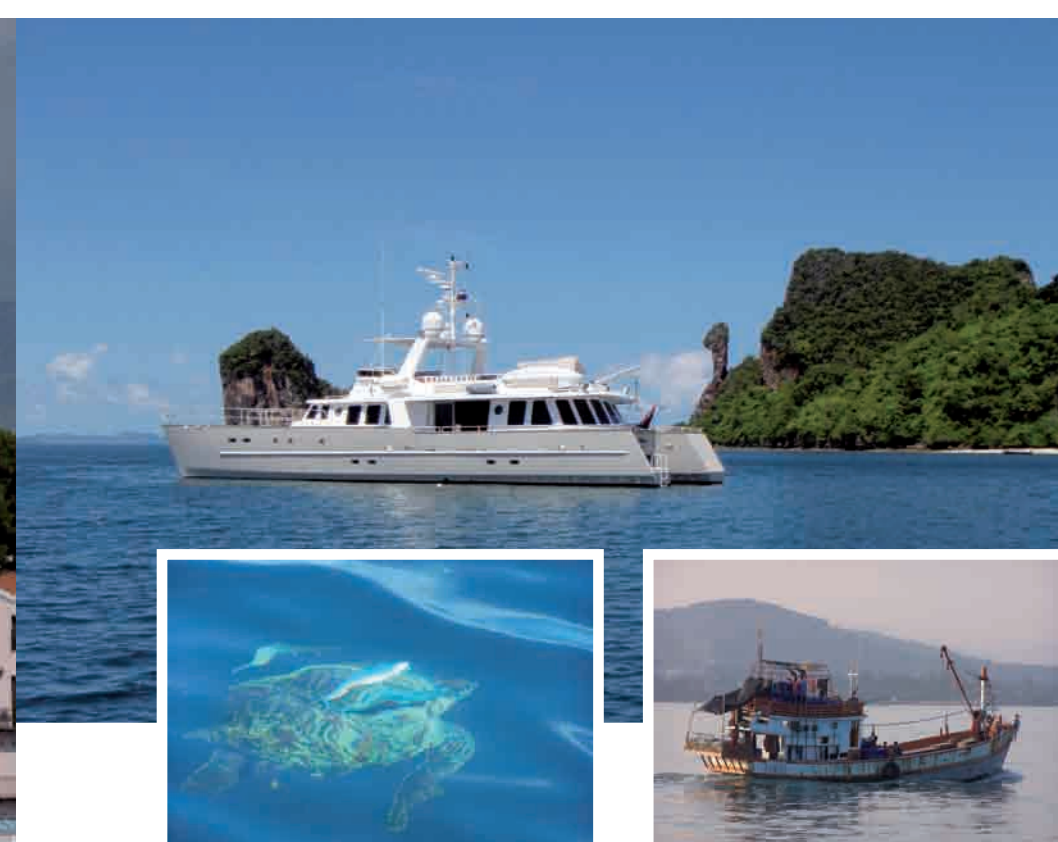
L.H.T. : 24,05 M, LARGEUR : 7,97 M, TIRANT D'EAU : 2 M, DÉPLACEMENT PLEINE CHARGE : 72 T, MOTORISATION : 2 x CATERPILLAR DE 250 CH, CONSTRUCTION : ALUMINIUM, ARCHITECTE NAVAL : JOUBERT-NIVELT, CHANTIER : SAIGON SHIPYARD, BROKER : BERNARD GALLAY (MONTPELLIER), PRIX : 1 780 000 €, WWW.BERNARD-GALLAY.COM



De la Mer de Chine à la Méditerranée

Depuis les hangars vietnamiens de Hô-Chi-Minh-Ville où il a construit son catamaran en aluminium de 24 m, Denis Colonna et sa femme ont parcouru 15 000 milles pendant 2 ans et demi, jusqu'à Marseille.

Installé au Viet Nam depuis une vingtaine d'année, Denis Colonna y a fait fortune dans le tourisme et l'offshore pétrolier. Dans le cadre de sa profession, il construit dans des chantiers locaux des bateaux à passagers et des supply vessel. Mais en 2003, il vend sa société pour accomplir un vieux rêve : construire son propre bateau pour partir loin, avec son épouse vietnamienne Lann Phuong. Avec sa connaissance du bateau et son expérience dans la construction aluminium, il sait parfaitement ce qu'il veut : un yacht doté d'une autonomie transocéanique mais qui soit le plus petit possible, simple à construire, avec des angles et sans mise en forme, tout aussi simple à entretenir, solide et marin. Il contacte un cabinet expert en la matière : Joubert-Nivelt. Pendant un an, les échanges entre le propriétaire et les architectes sont riches et fructueux, jusqu'à l'approbation des plans par le bureau Veritas. « Michel Joubert a été très à l'écoute de ce que je voulais en tenant compte de ma propre expérience, explique Denis Colonna. Le cahier des charges prévoyait une autonomie de 3 000 milles à 8 nœuds avec une réserve effective de 20%. Il fallait aussi un bateau qui soit facilement manœuvrable par deux personnes et des coques efficaces avec des entrées d'eau très fines. Pour les aménagements, je tenais enfin absolument à vivre dans la nacelle et non dans une des coques. » Résultat, en lieu et place du cockpit à l'arrière, il y a la grande cabine du propriétaire avec son cabinet de toilette dans la coque bâbord et un grand dressing de l'autre côté. Le salon de pont, lui, se trouve au centre, entre la cabine et le carré devant et offre l'avantage de pouvoir se



À gauche : le petit port de Galaxidi, à 25 km au sud ouest de Delphes. Ci-dessus : le catamaran est resté un moment en Asie du Sud Est avant de se lancer dans son périple vers la France. Ci-dessous : la sortie du hangar des chantiers vietnamiens et le passage du canal de Corinthe.

fermer complètement grâce à des parois latérales coulissantes. Une partie du design intérieur est confiée à une société locale, Attitudes Design, qui choisit les couleurs et les matériaux. Les boiseries sont fabriquées avec une essence locale nommée Hong Dao et les planchers comme les ponts extérieurs sont en teck de Birmanie. La construction commence en novembre 2005 au chantier Saigon Shipyard sous la direction de son propriétaire et prendra 30 mois. La mise à l'eau a lieu en octobre 2007 et le bateau commence son grand voyage en avril de l'année suivante. À bord, l'équipage se compose du capitaine armateur, de son épouse et de Moris, le marin indonésien, sans oublier Antonov, le chien fidèle... Le bateau est propulsé par deux moteurs Caterpillar de 250 ch chacun qui lui donnent une vitesse maxi de 13,50 nœuds et une vitesse de croisière de 10 nœuds. La première étape est Singapour où le bateau fait une escale technique de mise au point. Puis direction l'Indonésie, les Philippines, la Malaisie et la Thaïlande. « Nous avons parfois rencontré des conditions difficiles, raconte Denis Colonna, comme dans le détroit de Malacca où nous avons croisé un grain violent avec une pluie qui tombait à l'horizontale... Mais pour autant, jamais nous ne nous sommes sentis en danger. Ce qui est important sur un yacht voué à de longues traversées, c'est de le connaître parfaitement pour pouvoir identifier rapidement l'origine d'un problème et intervenir efficacement. Tout ce qui est vital doit être accessible immédiatement. » Et qui connaît mieux un bateau que l'homme qui l'a construit lui-même... Pendant les navigations, la meilleure place est sur le fly abrité par un taud rigide. Pour les escales, le bateau dispose d'un Zodiac de 4,20 m propulsé par 50 ch, d'un Bombard avec 4 ch, du matériel de plongée avec un compresseur et des bouées tractables. Au mouillage, un seul des deux générateurs de 17,5 kW suffit à fournir toute l'énergie nécessaire dans des conditions d'utilisation raisonnables. Le bateau part ensuite pour une longue traversée de près de 2 000 milles qui le mènera aux Maldives, puis Oman, l'Égypte et le canal de Suez pour arriver en Méditerranée avec au programme la Turquie, la Grèce, l'Italie, la Sardaigne, la Corse et la France où il arrive à Marseille en octobre 2010, après deux ans et demi d'une navigation faite de découverte, de rencontres, de visites des amis et de la famille mais aussi de moments plus solitaires. « En mer, on est seul face à la nature. On rencontre peu de monde », explique Denis Colonna. Lui continuera bien volontiers à parcourir les mers du monde entier à la barre de son catamaran. Mais son épouse, après ce long périple, aspire à une vie plus tranquille et des bords moins longs. Le bateau est donc aujourd'hui à la vente pour faire place à une unité de taille plus modeste, vouée à des balades plus méditerranéennes, mais toujours avec « une âme et du cœur »...

