

Un "Mauricette" ressuscité

Les 12 m² se prêtent particulièrement bien à la restauration amateur. Grâce à leur construction soignée, ils ont mieux supporté que d'autres le poids des ans. En outre, leur taille modeste limite à la fois le coût, l'ampleur et la complexité des travaux. Toutes les interventions relatives ici sont d'ailleurs décrites dans le livre "Restaurer les bateaux en bois" qui pourra guider l'amateur.

C'était plus qu'une épave, une ruine accotée à un marronnier, sur le terre-plein d'une marina des bords de Seine, à Conflans-Sainte-Honorine. Plus personne ne savait qui l'avait abandonnée là, et depuis quand. Mais le temps avait fait de tels ravages que nul n'aurait pu imaginer que cette pauvre chose démantibulée allait renaviguer. Et c'est pourtant ce qui arriva.

Un beau jour de l'été 1992, Jean-Claude Stafler est venu inspecter ce qui avait jadis été un pimpant quillard de régates. Il a caressé les bordés où ne subsistaient plus que quelques rares écailles de vernis. Il a toisé le gouvernail ébréché, puis la quille, rectifiant d'instinct l'arc indésirable imprimé par les ans. Il a interrogé le bois en le piquetant à l'aide d'un canif. Le pont n'était plus qu'un vague souvenir, évoqué par quelques mauvais barrots, comme les derniers chicots d'une mâchoire ravagée. Du coup la coque s'était vrillée, tandis que les fonds s'étaient tapissés d'un compost propice à la prolifération d'une végétation anarchique où l'on distinguait çà et là quelques jeunes pousses de marronnier.

Pas vraiment de quoi sauter au plafond d'enthousiasme. Mais tout de même, ces restes misérables avaient connu leur splendeur. Jean-Claude Stafler et son ami Patrick Bigand en savaient quelque chose. Leur association "La jolie plaisance" était devenue le CHU des 12 m² du Havre, et cette coque en déliquescence en était un, assurément. Après un examen approfondi, il s'avéra que ce bateau correspondait précisément au plan le plus fameux de la série, celui de *Mauricette* publié par *Le Yacht* en 1937. Ce voilier, dessiné et réalisé par l'architecte-constructeur vrais Maurice Bertin en 1935, dominait tant la série qu'il fut choisi après-guerre comme monotype officiel. On en construisit ainsi quelques unités.

Après les démarches administratives d'usage auprès des Affaires maritimes, Jean-Claude devient le propriétaire du bateau. La coque est alors grutée délicatement sur une remorque routière pour être convoyée dans les

locaux de la Société nautique d'Enghien. Elle rejoint ainsi les quatre 12 m² déjà sauvés par les membres de "La jolie plaisance".

Les travaux commencent par un grand nettoyage, détournant les fonds de leur tardive vocation jardinière. Une fois déposée la quille, le bois est mis à nu au décapeur thermique, à l'intérieur comme à l'extérieur. Ainsi sera révélée l'étendue du désastre. Restaurer et doubler la semelle, changer huit bordés de fond, démonter et refaire le tableau arrière, reprendre minutieusement tous les abouts de bordés avant et arrière, changer la serre-bauquière, remplacer toutes les varangues, reconstruire entièrement le pont et son barrotage, remplacer toutes les membrures, revoir enfin l'ensemble



Jean-Claude Stafler, ancien champion du monde de Moth, a restauré de fond en comble ce plan Bertin construit sur le modèle de *Mauricette*.

du rivetage qui a souffert de l'oxydation... Joli programme ! Cela représente un millier d'heures de travail, soit la quasi-totalité des week-ends pendant près de trois ans.

Mais l'amour est aveugle et Jean-Claude se lance à corps perdu dans l'aventure, en dépit du scepticisme de ceux qui le harcèlent de questions du genre : "Crois-tu pouvoir tirer quelque chose de ce cageot ?" Après avoir déchiffré les plans du *Yacht*, le vrillage de la coque est rectifié à l'aide d'un solide accoragage qui la maintiendra dans ses formes pendant les travaux. Vient ensuite le démontage du tableau, qui va servir de gabarit pour la

confection de son remplaçant. Cette pièce arrondie et développée sera réalisée en lamellé-collé, à l'aide d'une pompe à vide. Sa mise en place est aussi l'occasion de restaurer les abouts de bordés et de remplacer galbords et ribords, les bordés de fond attenants à la quille. Cela fait, il est aisé de changer les six autres bordés défectueux.

Jean-Claude aborde alors le problème complexe des membrures bouillies, saines dans les hauts mais irrémédiablement pourries dans les fonds. "Pour tester ma méthode de travail, écrit-il, j'ai démonté une des membrures les plus courbes, j'en a débité une nouvelle dans de l'acacia et je l'ai mise à tremper pendant quinze jours dans de l'eau, avant de l'emprisonner hermétiquement dans une gaine de polyane afin quelle reste suffisamment souple et humide jusqu'au moment de la pose. Contre toute attente, la méthode s'avéra la bonne. En glissant la nouvelle membrure ainsi détrempée entre la lisse et le bordé, il me suffit de l'enfoncer au maillet pour qu'elle vienne en butée contre la semelle. Vingt-quatre heures plus tard, elle avait pris sa forme et pouvait être retirée ou remise en place à volonté. C'est ainsi que seront remplacées toutes les membrures."

Concernant la coque, le plus gros était fait. Comparée aux travaux précédents, la pose des nouvelles varangues est presque un jeu d'enfant. Il ne reste plus alors qu'à obturer d'un tapon le fraisage des vis et rivets, à poncer énergiquement le tout, avant d'appliquer un produit d'imprégnation et quatre couches de vernis, à titre provisoire.

Le pont est ensuite reconstruit. Sur le nouveau barrotage est posée une feuille de contre-plaqué de 6 mm, bientôt habillée de petites lattes de ramin collées et jointoyées au mastic polyuréthane noir faisant transition avec le poinçon central en forme de fougère et le plat-bord en sapelli. Neuf couches de vernis viendront protéger l'ensemble.

Quant à la quille et au gouvernail, tous deux d'origine, ils seront stratifiés de manière à les rendre totalement inertes. Après quoi la coque a reçu son vernis de finition, rehaussé par une ligne de flottaison blanche, et sa peinture sous-marine. Enfin, comme la cerise sur le gâteau, Jean-Claude a fièrement visé sur son chef-d'œuvre la plaque du constructeur offerte par Jean Bertin, le fils du constructeur de *Mauricette*. Désormais, plus rien ne s'opposait au lancement du 12 m². Baptisé *Kevalema*, il a été mis à l'eau, sans en absorber une goutte, le 30 avril 1995, retrouvant joyeusement ses pairs, impatients d'affronter le nouveau venu en régates.