



ROSALIE

La belle DU LÉMAN

Par la grâce de quelques enchanteurs, Rosalie, 6.5m Série internationale de 1959, s'est éveillée d'un long sommeil. Prix d'élégance et de restauration lors de la dernière Régate des Vieux Bateaux de La-Tour-de-Peilz, ce voilier singulier a rejoint une flotte classique très active. Étonnante histoire de voilier, d'enthousiasme et d'amitié.

Texte **Eric Vibart.**
Plan **François Chevalier.**



Bal des débutantes. Lors de la traditionnelle Régate des Vieux Bateaux du Cercle de la voile de Vevey-La Tour, présentation officielle de Rosalie dans les petits airs du Léman. Un exceptionnel travail d'amateurs éclairés récompensé par le Grand Prix de l'Élégance.

Neuf mois, c'est le temps qu'il a fallu pour faire d'une vieille coque couverte de poussière un voilier séduisant. Jamais l'expression éculée «sortie de grange» n'aura été si pleinement justifiée. Ce quillard de sport d'origine française dont la jauge remonte à 1907 (*voir encadré*) est resté trente ans au sec : sous une bâche chez un brocanteur, dans un garage privé, puis dans une ancienne maison close que les aléas du plus vieux métier du monde ont convertie en hangar de restauration automobile. Toujours abritée, maintes fois délaissée, objet de projets inaboutis de propriétaires successifs, *Rosalie* patientait.

UN BATEAU POUR CONNAISSEURS

«*Tout un faisceau de coïncidences s'est lié autour de ce bateau*» débute Friso Kuperus, Néerlandais vivant en Suisse, passionné de voitures anciennes et de bateaux classiques. Solide et jovial, l'homme est fin connaisseur. «*J'ai débuté en Optimist, Pirat, Windsurf, 30 m² et 5.50m JI. J'ai couru le championnat du monde comme équipier en 5.50m JI à Medemblik, je cours en Lark (voir VV n° 541) et ai beaucoup régaté en Hollande sur Regenboog, un quillard classique de 8 mètres très voilé et en Pampus, quillard plus petit. Tous sont des voiliers classiques, "oud hout" comme on dit en néerlandais: "vieux bois." Bref, il y a environ un an et demi, je cher-*



COLLECTION KUPERUS

chais un lieu pour restaurer une voiture et ai déniché un hangar, sauf qu'il s'y trouvait un bateau, un truc complètement sale et poussiéreux à l'endroit où je pouvais travailler sur la voiture. L'ami qui me proposait l'emplacement m'a dit que c'était un 6.5m Série internationale, puis a ajouté en plaisantant: je te donne la place si tu prends le bateau!»

L'affaire mérite d'être réfléchi et Friso Kuperus qui a remarqué d'emblée la beauté de la coque se documente sur cette série d'origine française, à ce point active en Suisse que l'association rassemble unités classiques et modernes selon une jauge à restriction quasiment stable depuis plus d'un siècle. Ce faisant, Friso en apprend davantage sur l'histoire du bateau dont la coque est encore solide, mais si sèche «*que l'on pouvait lire le journal entre les bordés*». Du pont, il ne reste que le barrotage.

Si son passé français reste à éclaircir, l'histoire helvétique du bateau est facilement retracée. Lancée en 1959 au chan-

Naturalisée lémanique. Rosalie trahissait déjà dans les années «septante» ses origines maritimes par des lignes bien défendues à l'avant.

Envol décisif. Après trente ans passés au sec, Rosalie quitte enfin son dernier abri au bord du lac. Une scène magique pour un franc suisse et une bonne bouteille.

tier Parré de Nantes, dessinée par l'architecte Burgaud, *Rosalie*, rachetée à un certain Pierre Lefebvre de Neuilly-sur-Seine, fut importée en Suisse en 1970 par Jean Duboux, vigneron à Cully. Rien d'étonnant à cela pour une unité dont la série a été adoptée par les Helvètes dès 1911 et surnommée sur les rives du Léman «série des vigneron», tant la classe a rassemblé de professionnels de la vigne et du vin. En 1976, le bateau fut cédé à Jean-Louis Simon, ingénieur viticole, avant d'échoir entre les mains de Roger Vauthey, brocanteur à Vevey qui fit annuler le permis de navigation en 1987 et abrita le quillard dans sa cour, sous une bâche. C'est là, au milieu d'un joyeux bric-à-brac, que le découvre quelques années plus Chris Pauling, artiste à Corseaux. Séduit par les formes de cette coque délaissée, Chris l'acquiert et la fait transporter dans son garage avec comme projet de la restaurer. Quelques années plus tard, le bateau toujours intact faute de temps est cédé à un ami de Chris, Tom Freitag. Transporté au-dessus de Vevey, dans un hangar du Fenil-sur-Corsier, incongru au milieu de Coccinelle, Porsche, voitures de course, deux-roues et même vélos à différents stades de restauration, le voilier attend des jours meilleurs jusqu'à la visite de Friso Kuperus.

«*Tom Freitag m'a dit: je n'ai pas non plus trouvé le temps d'y toucher. Je te le vends au prix où je l'ai payé moi-même: un franc suisse (0,86 centime d'euro) et une bonne bouteille de vin.*» Affaire rapidement conclue et changement de projet. Le véhicule à restaurer est mis de côté et le bateau devient la première préoccupation. Un voilier prometteur, singulier parmi la flotte des 6.5m SI. Il est bien défendu et de formes généreuses à l'avant - elles s'aplatissent très sensiblement aux deux tiers de la coque. Léger, il ne pèse que 750 kilos tout armé, là où la plupart des 6.5m SI classiques tournent autour de 1 200 à 1 400 kilos.

VOILIER SENSIBLE ET LUDIQUE

A hisser les voiles! Sur les eaux du Haut-Lac, par un bon force 3 et contre une houle creuse et courte, *Rosalie*, accastillée à minima, se révèle d'une grande sensibilité. La souplesse de jauge a permis quelques améliorations, dont le changement de forme du safran, redessiné par l'architecte néerlandais Arthur Peltzer. «*Le safran d'origine ressemblait à une oreille d'éléphant!* s'exclame Friso Kuperus, rayonnant. *Là, regarde comme la barre est douce et précise!* Arthur a dessiné un safran moderne et recalculé la compensation.» Effectivement, barre en main, le bateau est léger et toujours maîtrisé sur sa trajectoire. Arthur Peltzer, qui a en-



COLLECTION KUPERUS

VIFS ET LÉGERS, LES 6.5M SI ONT TIRÉ LE MEILLEUR PARTI D'UNE JAUGE LIBÉRALE.

arrière-plan, rien ne manque à notre plaisir. Dès que l'on passe à une allure plus arrivée, le bateau ne demande qu'à partir et s'élance dans la houle qui l'accompagne dans sa course. Sensible à la répartition à bord – n'oublions pas qu'un équipier raisonnablement lourd pèse un dixième du poids du bateau –, *Rosalie* prend une assiette favorable dès qu'on se recule un tout petit peu dans le cockpit. Juste assez

Tableau enchanteur. Membre de l'équipe des restaurateurs-partenaires, Douwe-Jan De Vries vient de poser le tableau arrière. A l'envers, la coque révèle des fonds très plats.

de poids pour la cabrer, pas trop pour ne pas traîner d'eau. «*Jean Duboux, le premier propriétaire, m'a beaucoup parlé du bateau, confie Friso Kuperus. Il m'a expliqué que ce dernier demandait une attention permanente pour lui donner la bonne assiette, mais qu'il plane! En régate, il lui est arrivé de passer des Toucan qui étaient à l'époque les seigneurs du lac! En revanche, son faible poids le handicape dans des conditions plus toniques. Il manque d'inertie et doit être relancé en permanence alors que les autres bateaux peuvent davantage compter sur leur erre pour faire route.*»

Loin d'avoir tout entrepris seul, Friso a réuni autour de lui une équipe d'amis néerlandais très décidés et amoureux des beaux bateaux. La mise en commun du temps, des énergies et des moyens a





COLLECTION KUPERUS



COLLECTION KUPERUS



Une restauration rapide. Quelques semaines intensives de ponçage et de traitement époxy auront suffi pour faire de cette coque très bien préservée un bateau paré à recevoir ses premières couches de peinture.

permis en quelques mois de remettre à l'eau un navire en parfait état. «*Mon premier partenaire a été l'ami avec lequel je devais restaurer la voiture, Tiele Spijkstra, un ancien de la compagnie d'aviation KLM, puis est venu Robin Clauhuis, mon skipper de Pampus, et Douwe-Jan De Vries qui m'a initié au Lark et mon frère Reinder. Puis est venu se joindre à nous Paul Banderet, entrepreneur suisse qui connaissait bien Rosalie. Et je n'oublie pas ma maman, Ada, qui veille à toute la logistique en course et nous a soutenus pendant toute l'opération. On a trouvé un hangar chauffé, parfait pour les collages, et on s'est mis au travail.*»

Le bateau tira grand avantage d'avoir été conservé au sec toutes ces années. Equerrage de la coque vérifiée avant toute chose, celle-ci n'avait pas bougé et n'avait subi aucun vrillage, rare et très bon point. La base était saine. Une fois le décapage intérieur terminé, peu d'éléments étaient à reprendre. Le tableau arrière a été refait. «*Il est si beau, que je n'ai pas voulu le gâcher en inscrivant le nom du bateau dessus contrairement à la tradition de la série!* s'exclame Friso. Les bordés ont été ensuite calfatés-collés avec du Variobond intérieur-extérieur, un époxy chargé, très adhérent, à la souplesse rési-

Patience et abrasifs. Le ponçage de l'intérieur de la coque fut, comme toujours, la tâche la plus fastidieuse de la restauration.

duelle, du fabricant néerlandais De Ijssel. Puis la coque a été saturée des deux côtés au Variopox. On a poncé puis appliqué une autre couche d'époxy avant de stratifier un tissu de verre du côté extérieur de la coque. Entrée sous hangar vers le 15 septembre, la coque était prête à peindre début novembre. Nombre d'entre nous sont à la retraite et ont donné beaucoup de leur temps, Moi, j'ai pas mal poncé et surtout organisé le travail, les approvisionnements et monté l'accastillage. Il fallait au moins une personne chaque jour sur le chantier et les fournisseurs ont été très généreux avec nous. On nous a fait des

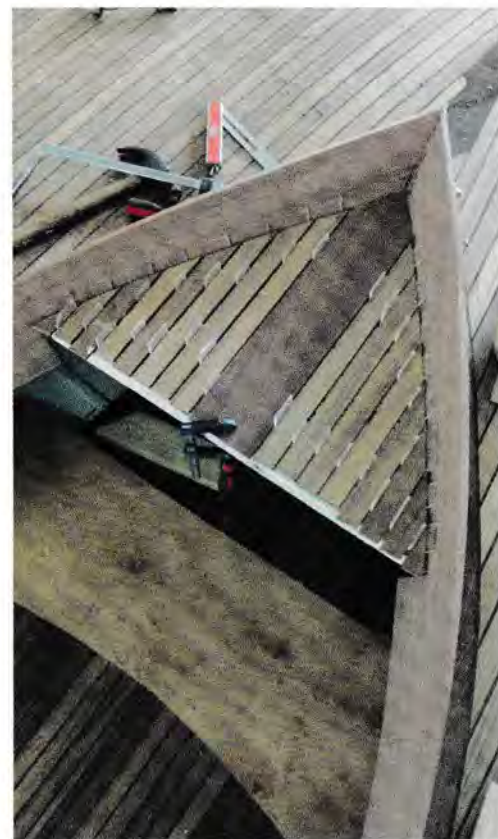




COLLECTION KUPERUS



COLLECTION KUPERUS



COLLECTION KUPERUS

Orange et gris. Peinte en gris Porsche chez un carrossier, Rosalie porte des décors orange, hommage au champion néerlandais Johan Carp, qui fut médaillé d'or aux JO d'Anvers de 1920 avec son 6.5m SI Oranje.

prix sur le bois, sur le matériel, pour que le bateau puisse revivre.»

Transportée chez un carrossier, la coque y est restée jusqu'à début janvier pour en ressortir magnifique, recouverte d'une livrée grise, référence «steingrau» du constructeur Porsche, voulue par les partenaires du projet. Quasiment aucune pièce d'accastillage utilisable n'ayant été récupérée, tout a dû être refait sur mesure, comme la magnifique pièce d'étrave en Inox portant un «R» rouge orangé gravé en son milieu. «Le risque était que la restauration augmente le poids du bateau, notamment

le pont qui est fait d'un contreplaqué de 6 millimètres et de lattes de teck de 5 millimètres. En vérité, le poids du bateau n'a pas varié du tout. Quand Rosalie est entrée sous hangar, on l'a pesée avec un peson électronique. On est arrivé à 450 kilos coque nue et 750 kilos avec tout à bord : mouillage d'origine, accastillage restant, vieilles voiles, mât en bois... tout ! Une fois terminé, on a tout pesé de nouveau et on est arrivé à 739 kilos sans l'ancre qui pèse 10 kilos. Poids identique ! Au reste, je ne suis pas un maniaque du gain de poids. Si on veut être vraiment pointilleux sur la question autant régater sur un bateau en carbone. Avec un voilier comme Rosalie, c'est autre chose, on bénéficie d'un charme, d'une culture, et on apprend beaucoup en travaillant et naviguant dessus.»

Deux maîtres mots ont présidé à la restauration : élégance et simplicité. L'élégance discrète, c'est la magnifique hiloire d'acajou aux dix couches de vernis ceinturant le cockpit et comportant un léger rebord ourlé qui améliore le confort à l'assise et au rappel. La simplicité, c'est un accastillage limité au strict minimum. Pas de renvoi multiple ni de démultiplication à l'infini, pas même de barre d'écoute. Le grand cockpit est fort agréable en navigation, même si l'absence de barre peut être préjudiciable au réglage. «Pour une première saison, je préfère débiter avec le minimum, ensuite, on se laissera guider par l'expérience, conclut sagement Friso Kuperus. En tout, on a mis neuf mois pour remettre à l'eau un bateau qui aura passé la moitié de sa vie au sec.»

UNE HISTOIRE D'AMITIÉ AVANT TOUT

L'histoire de Rosalie, c'est aussi une histoire d'amitié, un puzzle où toutes les pièces se sont imbriquées au bon moment, parfois par des coups de chance incroyables. «Il n'y a pas eu de retard, d'arrêt du chantier, ni aucun différend entre nous. C'est une aventure

Beauté du geste.
Le pont en teck, non d'origine, a été réalisé pour l'esthétique et le confort sans ajouter de poids à la coque.

6.50M SÉRIE INTERNATIONALE UNE CLASSE À REDÉCOUVRIR

Rosalie est l'un des derniers 6.50m SI construit en France, selon une jauge à restriction née d'une réaction à la jauge internationale appliquée à partir de 1907. La jauge très simple et à restriction a produit des bateaux de petite taille, vifs, rapides et transportables : longueur hors tout limitée à 6,50 mètres, surface de voile à 30 mètres carrés, tirant d'eau à 1 mètre, et longueur de flottaison ne devant pas dépasser les 4/5^e de la longueur de coque, soit 5,20 mètres. Autre préconisation : la surface ouverte du cockpit ne devait pas excéder 2 mètres carrés, mesure qui fut à l'origine d'une mauvaise réputation de ces bateaux susceptibles de couler sur de forts coups de gîte. En France, la série prit le surnom de «6.50m chemin de fer», ses unités étant transportées par le rail de plan d'eau en plan d'eau.

Le 6.50m SI eut son heure de gloire lorsque la série fut choisie pour disputer la One Ton Cup du CVP de 1920 à 1923, et désignée comme quillard olympique aux JO de 1920. Idéalement menés à trois équipiers, les 6.50m SI furent concentrés à Nantes, Nice, Arcachon et dans une moindre mesure à Paris. La flotte, adoptée dès 1911 sur le Léman y remporta un tel succès que dans les années vingt certains s'inquiétaient du nombre de participants aux régates, craignant que la série ne draine tous les talents au détriment d'autres classes considérées comme plus «nobles». Le dernier bastion français de la série fut la région nantaise où la flotte périclita au début des années soixante et fut vendue en partie à Thonon et dans les clubs vaudois.

En 1965, la série lémanique trouva un nouvel essor avec l'autorisation de construction en bois moulé et en verre-polyester et, en 1973, la suppression de la restriction quant à la longueur à la flottaison permit de lancer des créations étonnamment rapides sur plans Fragnière, Staempfli, mais surtout Daniel Voruz qui donna accès à des performances encore jamais atteintes jusque-là.



COLLECTION KUPERUS



GILLES FAVEZ

collective très précieuse et je crois au sens profond de ce genre d'entreprise. Nous portons tous en nous des histoires terribles, des soucis économiques ou personnels. Pour chacun, travailler sur un bateau tel que Rosalie, c'est prendre plaisir au travail manuel, trouver une cohérence à travers un projet, c'est une forme de thérapie! On a toujours travaillé sans compter et des gens autour de nous ont été gagnés par notre enthousiasme. Ma mère, qui a 78 ans, est venue le matin du lancement nous apporter un somptueux petit déjeuner. C'est inoubliable! Aujourd'hui, dès que quelqu'un passe au port devant le bateau, on m'interpelle: "Votre bateau est magnifique! C'est quoi? Je peux le voir?"

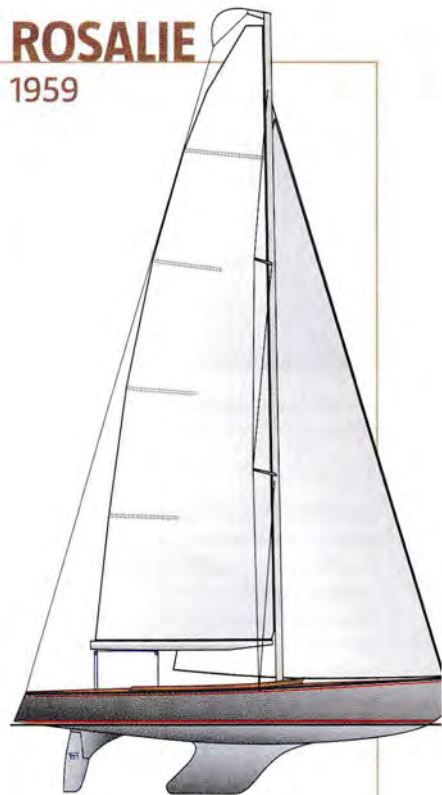
Il y a une gentillesse, une ouverture incroyables. J'adore!»

Sur le lac, Rosalie court au large et laisse un sillage peu marqué. On la ménage encore, mais on perçoit sa réserve de puissance, sa faculté à bondir en avant sous son jeu de voiles flambant neuf, impeccablement taillé par Patrick Megroz, voilier à Puidoux, spécialiste des 6.5m SI. Certes, il manque encore quelques cale-pieds pour mieux assurer ses prises à bord, mais plus belle, plus tonique que jamais, «Rosalie-la-Nantaise» devenue vaudoise a retrouvé une nouvelle jeunesse. Pour lui avoir beaucoup donné, ses chevaliers servants vont désormais beaucoup recevoir. ■

Renaissance. Organisateur enthousiaste de la restauration, Friso Kuperus peut savourer le succès d'une opération rondement menée.

Equipe de choc. Une partie de l'équipe de restauration, de gauche à droite: Friso Kuperus, Reinder Kuperus, Robin Claushuis et Douwe-Jan de Vries.

ROsalie 1959



CARACTÉRISTIQUES

- Plan : G. Burgaud
- Chantier : Parré, Nantes.
- Nouveaux calculs et dessins safran et gréement : Peltzer Performance Yacht Design.
- Longueur : 6,50 m.
- Largeur : 2,07 m.
- Tirant d'eau : 1,00 m.
- Poids : 750 kg dont lest 200 kg.
- Franc-bord avant : 0,70 m.
- Voilure : grand-voile, 15,6 m²; foc, 9,7 m²; génois, 16 m²; spi entre 30 et 50 m².

L'AVIS DU SPÉCIALISTE

Gilles Favez, dont les photos illustrent cet article est l'un des meilleurs connaisseurs des 6.50m SI auxquels il a consacré un ouvrage en compagnie de Noël Charmillot, autorité de la navigation et de la plaisance lémanique. «Les 6.50m SI génèrent des amours fous! Certains possèdent leur bateau depuis 40 ans et n'en ont jamais eu d'autres! J'explique cela par le côté extraordinairement vif et attachant de ces voiliers. J'ai navigué sur beaucoup de bateaux, des 6m JI des 8m JI, des Toucan, j'ai beaucoup régaté, mais pour moi le 6.50m SI est fait pour le Léman et apporte des sensations uniques. Ce sont des dragsters ces bateaux, notamment les modernes. Et puis je remarque

autre chose : la tendance des bateaux contemporains est quand même d'être assis un peu haut. En 6.50m SI, à la barre, on a quasiment le coude dans l'eau et ça donne une sensation unique. Pourquoi le 6.50 Fol'Amour s'est classé en 1970 deuxième du Bol d'or à trois minutes du vainqueur? Parce que justement les formes du 6.50m SI ne sont pas celles d'un bateau métrique. Ces bateaux, qui viennent de la jauge Godinet du lac, sont plats dans les fonds. On trouve des sensations de dériveurs à bord de certains de ces voiliers dessinés dans les années trente. Et au portant, on commence à planer alors que sur un métrique on ne dépasse jamais une vitesse limite.»



GILLES FAVEZ