

Travail d'orfèvres. Depuis un an, Yanica est restauré avec soin par François Blatrix (à gauche) et ses compagnons. Monument historique, le bateau s'inscrit parmi les fleurons du patrimoine maritime.

RENAISSANCE

Pour l'amour DE YANICA

Yanica, éminent représentant de l'histoire de la course-croisière des années soixante, se prépare à renaître sur les bords du golfe du Morbihan. Ce cotre de 40 pieds, sister-ship de Monk of Malham, l'un des derniers plans Illingworth, ne demande qu'à partager sa dynamique intacte.

Texte Eric Vibart.
Photos Amis de Yanica.



Elancements mesurés, étrave agressive, retour de galbord rond et fonds évasés... que celui qui ne s'émeut pas devant les lignes de *Yanica* meure avec un cœur de pierre ! Certes, il faut par endroits faire encore un effort d'imagination, mais l'élégance est là, dans un élan subtil de lignes et de surfaces courbes. Un rouf surbaissé en bois moulé verni viendra prochainement coiffer le pont tout juste remis en place et rappellera que le créateur de ce bateau d'exception était aussi un designer de talent. C'est un article récent sur l'architecte et théoricien britannique John Illingworth (VV n° 593) qui nous a menés sous le hangar du charpentier François Blatrix. Pour l'heure, *Yanica* est une Belle au bois dormant avec ce je-ne-sais-

quoi de précieux, d'inespéré qui n'appartient qu'aux œuvres d'art.

Après un long abandon, *Yanica* revient à lui – ou peut-être à elle – unique survivant de trois sister-ships, tous construits durant l'hiver 1965 : deux en bois moulé au chantier Souter and Sons de Cowes, le dernier en bordés classiques au chantier Labbé de Saint-

Malo. Des triplés, dont le plus célèbre est *Monk of Malham*, bâti par Raymond Labbé et skippé par Illingworth lui-même. Les deux autres bateaux, battant pavillons français, *Gentilhomme de Fortune* et *Yanica*, feront les belles heures de la course-croisière. Lors de sa deuxième saison du RORC, *Yanica* remporte Cowes-Dinard 1966 en catégorie 2. Ce sera son plus grand titre de gloire avant de changer de mains et de partir l'année suivante en Méditerranée pour une utilisation plus familiale.

Aujourd'hui classé monument historique, *Yanica* fut à l'origine commandé par le docteur Henri Rouault, grand skipper connu pour avoir demandé huit ans plus tôt à John Illingworth les plans du tout premier *Maica* (voir encadré), unité mythique des années soixante. Après deux saisons, le méde-

Chic rustique. Les emménagements remis en place vont restituer l'élégante sobriété des unités de course des années soixante.





cin qui avait acquis le bateau avec trois autres praticiens, revendra ses parts pour faire construire *Maryka*, toujours sur plans Illingworth.

A RESTAURER POUR 1000 EUROS

Yanica est l'un des derniers plans Illingworth, représentant exemplaire d'une double période charnière de l'architecture navale et de la course-croisière. *Yanica*, bordée en bois moulé sur charpente traditionnelle, témoigne d'un basculement sensible entre tradition et modernité.

«Depuis quelques années, avec mon ami Philippe Lamotte, nous rêvions ensemble d'un voilier classique», débute William Vogel, fin de connaisseur de bateaux anciens. Investi de longue date dans la défense et l'illustration du patrimoine terrestre et maritime, William est bien connu des navigateurs du Morbihan et pour avoir animé l'association Maïta – un tonneau du golfe de 1900 sur plan Louis Dyèvre – et être aujourd'hui vice-président de l'association Biche, ultime thonier dundee de l'île de Groix. «Un jour, poursuit-il, je feuilletais le *Chasse-Marée* lorsque j'ai lu une petite annonce présentant un sister-ship de Monk of Malham à restaurer, situé à Bénodet, dont le démontage avait débuté, le tout pour 1 000 euros.» William qui jeune homme

a navigué à bord de *Monk*, appelle son ami Philippe et les deux hommes décident d'aller visiter le bateau. L'annonce murmure en secret sa douce langue natale: «Henri Rouault a fait dessiner Maïca, puis *Yanica*, puis *Maryka* et mon papa était propriétaire d'un quasi-sister-ship de *Maryka*. Il s'appelait La fille du vent. A 10 centimètres près, c'était le même, nous avions modifié le gréement et c'est le premier bateau qu'à vingt ans j'ai pris comme chef de bord pour aller jusqu'aux Açores.»

Remisé au fond d'un hangar, entièrement décapé, sans rouf et tous les emménagements soigneusement mis de côté, le bateau que découvrent les deux

Eloge de la pureté.

Equilibré de lignes et bien défendu, Yanica alliait toutes les techniques de son temps. Noter la perfection des voiles d'avant et la taille des leviers de bastaque le long du cockpit.

amis sous un linceul de poussière n'a pas bougé depuis une dizaine d'années, grand projet mystérieusement interrompu. «On a appelé le propriétaire à Paris et on s'est donné rendez-vous à Rennes. Là, on a vu arriver Benoît Feracci, très sympa, rigolo comme tout, qui a suivi la formation de l'Apprenticeshop aux Etats-Unis et sait travailler les bateaux de ses mains.»

Les histoires de bateaux classiques sont toujours épiques. En l'occurrence, après avoir acquis *Yanica* à Saint-Malo, Benoît Feracci avait découvert un certain nombre d'éléments hâtivement bricolés à bord et quelques défauts aussi préoccupants que bien cachés. Après avoir fait transporter le voilier au chantier Pichavant, l'homme s'était dit qu'il participerait volontiers à sa restauration avant qu'imprévus et vents contraires retardent le début des travaux et bloquent l'entreprise, contraignant à remettre à plus tard puis à s'en séparer. Sans beaucoup d'hésitations ni d'illusions quant aux difficultés qui les attendent, les deux amis rédigent chacun un chèque de 500 euros et se retrouvent propriétaires de ce qui n'est ni tout à fait une épave, ni tout à fait un bateau. L'âme de *Yanica* est toujours bien là. Au purgatoire.

Un diagnostic effectué par le chantier du Guip s'avère identique à celui délivré dix ans plus tôt par le chantier Pichavant. En un bon demi-siècle, *Yanica* a connu des modifications pas



Verre à pied.

Les couples évasés en forme de verre à pied procurent volume et finesse, le retour de galbord arrondi assurant une belle continuité entre la quille et les hauts de la coque.

toujours très heureuses, un entretien parfois aléatoire et a subi des infiltrations d'eau, notamment au niveau des cadènes, des membrures et des varangues en acier. La coque paraît encore globalement saine, mais au démontage, inévitablement, les surprises apparaissent : les serre-bauquières qui supportent la jonction coque-pont sont mortes et doivent être changées par l'extérieur. Des surfaces entières de bois moulé sont à remplacer, notamment vers l'arrière, où l'allonge de voûte est gangrenée par la pourriture. Et l'étrave ne vaut guère mieux. La robe de la princesse endormie est mitée !

UNE VIE MOUVEMENTÉE

Les travaux attendent deux ans, le temps de mettre en place un plan de bataille, de reconstituer l'histoire du bateau et de monter une demande de classement auprès des monuments historiques. « On a eu beaucoup de chance, reprend William Vogel, on a retrouvé tous les propriétaires du bateau, sauf le docteur Rouault. » Vendu à un dentiste parisien qui le rebaptise *Boomerang II*, le bateau est descendu en 1967 par Gibraltar jusqu'en Méditerranée. L'homme naviguant en équipage très réduit, voire seul au départ des Embiez, le gréement de cotre est troqué pour un gréement de sloop, le cockpit modifié, et une bulle est rajoutée, détruisant une partie du rouf. Puis le bateau est revendu vingt ans plus tard à un architecte qui navigue d'abord depuis Nieuport, en Belgique, puis à Saint-Malo. Là, il sera réparé pas toujours très bien, la bulle supprimée et des éléments de structure changés. En 1992, le bateau sera remis à l'eau sans capot de descente, la pluie envahissant l'intérieur, source de pourriture majeure pour une unité en bois. Exaspéré par des réparations incessantes et des tracasseries coûteuses, le propriétaire abandonne le bateau, qui finit par être vendu sur saisie judiciaire. Racheté et rebaptisé *Dune*, l'ex-Yanica navigue de nouveau en 2003 et 2004, avant de passer entre les mains de son avant-dernier propriétaire au projet de restauration inabouti.

Yanica exprime un pan entier de l'histoire de la plaisance et de la course-croisière. Avec *Outlaw* construit deux ans plus tôt et *Oryx* sorti de chantier un an plus tard, il témoigne de l'aboutissement de l'art et de l'ingénierie du plus

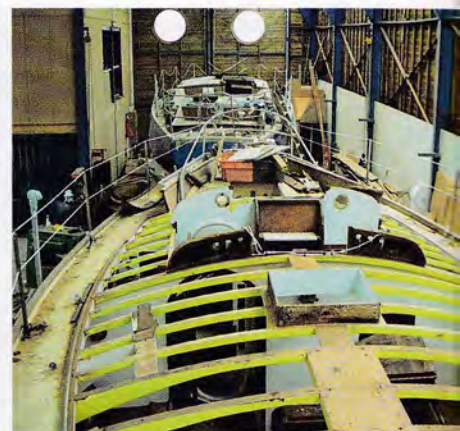


Structure de course. Sur une charpente sans lisse longitudinale, l'épais bordé en bois moulé assure la raideur de la coque.

Surbau. Barrotins courts et fins tiennent un pont dont l'épaisseur assure la solidité.

francophile des architectes britanniques. « Dans les deux ans qui ont précédé le début des travaux, on a revendu le bateau à une association, les Amis de Yanica, précise William Vogel. Par rapport aux monuments historiques, c'était plus élégant et nous n'avons pas vocation à être propriétaires. » Juste vision : comme pour un château ou une demeure historique, on ne possède jamais complètement un bateau classique. On en est temporairement dépositaire avec mission implicite de le maintenir et le transmettre si possible en meilleur état qu'on ne l'a reçu. En cela, ce ne peut être une opération exclusivement économique.

Chirurgie réparatrice. Reprise d'une varangue en lamellé-collé. Qualité des colles et précision des découpes n'ont rien de commun avec celles des années soixante.



Par chance, l'un des anciens propriétaires a transmis la liasse complète des vingt-huit plans du bateau, véritable trésor. Mais pour entreprendre les travaux, encore fallait-il un artiste en la matière, un charpentier-urgentiste expert en greffes et ablations, décidé à adopter des solutions durables. Avec un nom qui semble l'apparenter à une tribu d'irréductibles Gaulois, François Blatrix, charpentier de marine de Baden, a pris les choses en main. « On apprend beaucoup d'un tel bateau dont la structure est inhabituelle, témoigne-t-il. La coque en bois moulé était raidie par des membrures ployées en acacia. On en a re-

**NI TOUT À FAIT UNE ÉPAVE,
NI TOUT À FAIT UN BATEAU, MAIS
L'ÂME DE YANICA EST BIEN LÀ.**



fait une ou deux pour voir, puis on les a toutes remplacées par du lamellé-collé dans la mesure où cela va davantage dans le sens de la restauration et donne une meilleure raideur à l'ensemble.»

La mise en œuvre de techniques de transition entre construction traditionnelle et bois moderne, grand intérêt de ce bateau, a participé à justifier son classement. Toutes les varangues et la quille étaient en lamellé, alors que les

membrures étaient en acacia ployé. «Et puis il a fallu comprendre les savoir-faire de l'époque, poursuit William Vogel. Pour le bois moulé, le chantier avait utilisé de la colle résorcine qui n'a pas bougé, mais autour des serres, sous les serre-bauquières, sous les membrures et les varangues, ils ont utilisé de la caurite... une vraie catastrophe! Le conservateur des objets d'art du Morbihan nous a éclairés là-dessus car on trouve cette colle dans les meubles anciens.

Préserver au maximum. Bordés d'origine et éléments de cloisons servent de base à des greffes salvatrices.

C'est un produit qui, avec le temps, se délite, disparaît, et contient des germes de champignons. Là où il avait de la caurite, elle a poudré et il y avait des trous dans le bois. Donc on s'est retrouvé à changer le tableau arrière, mais aussi l'allonge de voûte et tout le bois mou jusqu'en dessous de la flottaison. On a reconstruit 70 % des varangues et des membrures et on a dû restituer une grande partie du bordé dont il ne reste que quelques mètres carrés d'origine, surtout sur l'avant.»

Lors de notre visite, la coque du bateau présentait encore par endroits des espaces vides entre les membrures, parties de bordé reconstituées avec des lattes des 12 millimètres collées sur champ selon la technique du strip-planking, destinées à être recouvertes de trois plis de bois moulé de 4 millimètres pour redonner partout une épaisseur de coque homogène de 24 millimètres selon l'échantillonnage d'origine. Aujourd'hui, le bordé a retrouvé toute sa structure, la coque la pureté de sa forme. Autre parti-



Artisan d'art. Loïc, compagnon formé chez Skol ar Mor (VV n° 583), assure la continuité d'un métier noble.

YANICA EST UN AVION DE CHASSE, DIFFICILE À TENIR, QUI RÉCLAMERA DES ÉQUIPIERS COSTAUDS.



cularité, le pont ne comporte quasiment aucun barrot occupant toute la largeur du bateau en raison des différences de niveau causées par le léger surbau prolongeant le rouf. «Le pont est un peu spécial, tout comme le reste du bateau, détaille François Blatrix. Plutôt que par un réseau transversal, sa raideur était donnée par deux épaisseurs de contreplaqué, un ensemble hyper balèze de 30 millimètres d'épaisseur.»

RESTAURATION OU RECONSTRUCTION ?

«Le souvenir que je garde de mes navigations à bord de Monk of Malham est qu'au près, le bateau vrillait terriblement, témoigne William Vogel. Dans le carré, il y avait une couchette supérieure dont on voyait la tête se déplacer par rapport aux emménagements ! Le mât était soutenu par une pièce en acier que j'ai vu plier. Le pont a suivi et le bateau a par la suite continué à naviguer comme ça avec ses barrots sous le vent en aile de mouette. Il faut dire que les compressions que l'on mettait sur les étais et les pataras de ces bateaux-là étaient incroyables !»

Yanica est un avion de chasse, bateau difficile, dur à tenir, qui réclamera des équipiers costauds lors de son retour à l'eau. C'est d'ailleurs l'un des propos de l'association, qui sera de former des équipages à la pratique de ces voiliers classiques dotés d'une forte inertie et aux efforts directement transmis dans les manœuvres courantes. Yanica est une œuvre d'art sans aucun romantisme mièvre. «J'attends avec impatience de tirer les premiers bords pour voir si la coque est plus raide que celle de Monk, rêve William. Et puis je veux retrouver le plaisir du beau grément de cotre dont Illingworth était le grand spécialiste. C'était le gars qui savait faire cohabiter un yankee et une trinquette. On avait des fentes parfaites. Or peu de gens savent encore composer un vrai grément de cotre qui fonctionne.»

Reportons-nous aux écrits de l'architecte justifiant ce plan de voilure : «Je

pense qu'on préférerait n'avoir qu'une seule voile d'avant sur un bateau de cette taille. Mais j'ai tellement pris l'habitude des deux voiles d'avant sur Maid of Malham, Myth et Wista, que je les ai adoptées. Le grand yankee et la trinquette génoise demandent une étude approfondie si on veut les voir travailler en équipe au plus près. De même, tout le haubanage du mât doit être établi en fonction du recouvrement de la chute de ces voiles. A cette condition, je crois que le grément de cotre permet de serrer le vent d'aussi près que celui de sloop alors que la fatigue du mât est mieux répartie.» Ce ne sont pas moins d'une quinzaine de voiles qui devront être retaillées pour rééquiper Yanica avant qu'il ne reprenne la mer.

Soulevons l'éternel débat : restauration ou reconstruction ? «On a trop vu de restaurations où le bateau devait repasser en chantier après deux trois ans, explique François Blatrix. Le but est que le voilier dure, donc on est allé loin, voire très loin, mais le bateau restera ancien pour certaines parties. On a gardé des éléments, des barrots, des éléments de structure et de cloisonnement tant qu'on l'a pu sans mettre en péril sa solidité. Disons que c'est une vraie restauration, assez complète, qui fait penser aux temples japonais reconstruits tous les dix ans et qui sont toujours les mêmes.»

Retrouvé dans un champ, le mât d'origine, un Proctor en aluminium, va servir de gabarit pour un espar neuf, des rails

Gros œuvre. Serre-bauquières et allonges de voûte neuves garantissent désormais la durabilité du bateau dans le temps.

encore en état ont été prélevés pour servir sur le pont dans un esprit de préservation et d'authenticité. Soigneusement abrités, les emménagements sans luxe ostentatoire vont retrouver progressivement leur emplacement exact. Puis le rouf arrondi réalisé en bois moulé verni ajoutera une touche finale à un ensemble d'une rare esthétique. L'histoire de Yanica va continuer à s'écrire pour les années à venir. Une belle histoire. ■

YANICA

- > Longueur : 12,39 m.
- > Longueur flottaison : 9,14 m.
- > Largeur : 3,38 m.
- > Tirant d'eau : 2,07 m.
- > Surface de voile : 62,15 m².
- > Matériau : bois moulé 24 mm.
- > Architecte : John Illingworth, collaborateur Robert Degain.
- > Chantier : Souter and Sons, Cowes.



F. CHEVALIER

A LA RECHERCHE DE MAÏCA ET D'HENRI ROUAULT

Maïca, Maryka, Yanica, les trois bateaux successivement commandés par Henri Rouault à John Illingworth existent encore. Maïca, LE Maïca qui a gagné le championnat du RORC en 1962 et donné son nom à la série, a été retrouvé récemment à Vancouver. Préservé depuis plus de dix ans sous un hangar construit pour lui, le bateau en assez mauvais état est en cours d'expertise pour établir le chiffrage d'une restauration. Vu son état, le poser sur un ber pour le faire revenir en France

par voie maritime semble la seule solution imaginable. En tout état de cause, son classement et sa restauration en feraient l'un des fleurons de la plaisance française classique. Par ailleurs, toute personne qui serait en mesure de fournir des éléments concernant le docteur Henri Rouault, ses navigations et sa famille, est invitée à prendre contact avec l'Association des Amis de Yanica, 5 route de Bourgerel, 56610 Arradon, tél. 06.08.23.83.33. <https://yanica.fr>; yanica@orange.fr