

C'est une école extraordinaire

Texte de Bernard Rubinstein
Publié avec la permission de Voile Magazine



en 1963.

The International Yacht Restoration School (IYRS) est la plus célèbre école des États-Unis pour la formation de charpentiers de marine. À Newport, chaque année une trentaine d'étudiants y reçoivent un enseignement pratique et théorique centré sur le yachting.



J'aime bien l'Amérique, mais pas toute l'Amérique. Avant tout sa Côte-Est, la Nouvelle-Angleterre, dont les paysages et la culture échappent à l'image ultra classique, voire stéréotypée que l'on peut se faire des États-Unis. Pour qui apprécie les voiliers élégants nés bien avant l'invention du polyester, les belles carènes dessinées avant le diktat de la hauteur sous barrots ou de la longueur à la flottaison, pour qui aime les mouillages plus que les marinas, cette côte est un petit paradis. Refuge estival des New-Yorkais ou des Bostoniens, elle se révèle, observée sous l'angle du patrimoine maritime, d'une richesse incroyable. Je n'ai pas oublié ma croisière dans le Maine durant l'été 1996. C'était comme naviguer dans un golfe du Morbihan multiplié par mille, flotteurs de



La coque suspendue d'un Beetle Cat; un bateau emblématique de la côte est des États-Unis dont la restauration tient lieu d'examen de passage pour les étudiants.

Bernard Rubinstein

des arrivées de courses transatlantiques en solitaire ou des grandes heures de la Coupe de l'America. Sur un plan plus personnel, je souhaitais retrouver «mon» Newport, celui que j'avais connu en 1974. À l'époque, partis de Brest, nous y étions arrivés à bord de **Pen Duick VI** pour disputer en juin la célèbre Course des Bermudes, cernés par les maxis américains et leur électronique de folie. Pour la petite histoire – ou la grande, c'est selon –, cette traversée de l'Atlantique avait été

marquée par deux semaines de louvoyage et, à l'arrivée, un échouage. Sans commentaire. S'il est toujours tentant de se laisser submerger par le passé, de s'y raccrocher pour justifier nos actes, une autre raison motivait ce voyage à Newport, la découverte de l'IYRS, The International Yacht Restoration School. À quoi ressemblait cette école? Qui la

casiers pour homards en prime. Puis ce fut, toujours sur la côte Est, mon retour aux sources du multicoque, mon séjour dans le Maine, à Yarmouth, dans le chantier de Walter Greene. Enfin, ces jours passés dans le plus grand musée «vivant» du monde, Mystic Seaport. Cela dit, j'avais toujours rêvé de revoir Newport, Rhode Island. Le Newport

marquée par deux semaines de louvoyage et, à l'arrivée, un échouage. Sans commentaire.

S'il est toujours tentant de se laisser submerger par le passé, de s'y raccrocher pour justifier nos actes, une autre raison motivait ce voyage à Newport, la découverte de l'IYRS, The International Yacht Restoration School. À quoi ressemblait cette école? Qui la



ATELIER NAUTIQUE RICHELIEU



Atelier Nautique Richelieu Inc., fabricant du dériveur aurique Bras d'Or 11, est également le distributeur pour le Québec des voiles Lee Sails et des voiliers NorseBoat.




LEE SAILS
www.leesails.ca

Économisez jusqu'à 28%
du prix de détail suggéré
en passant votre commande
avant le 30 novembre 2009
et en prenant livraison
au printemps 2010.


















www.atelernautiquerichelieu.com • ducharme.louis@sympatico.ca
Bureau : 450.584.3257 • Cellulaire : 514.347.7661


Le Chantier de la Rivière des Mères



Spécialité - Travail du bois
Construction, réparation, restauration
Finition intérieure
Hivernage
Baie voisine de Berthier sur Mer

(418) 884-2210
riviere-des-meres@riq.qc.ca
www.chantier-riviere-des-meres.qc.ca/



fréquentait? Toutes ces questions méritaient des réponses qui m'ont conforté dans l'idée que les Américains sont très fiers de leur histoire, de leur patrimoine, et font tout pour le préserver. Qu'il soit d'ordre maritime ou d'une toute autre nature. Si l'on veut comprendre l'esprit qui règne dans cette école créée pour former en deux ans des élèves capables de maîtriser les techniques de construction navales relatives aux yachts de plaisance, il faut d'abord rendre hommage à sa bienfaitrice, Elizabeth Meyer, héritière des jeans Levi's. C'est elle qui racheta en 1984 le Class J **Endeavour**, challenger de la Coupe de 1934, avant de le confier, durant cinq années, au chantier hollandais Huismann qui en fera un petit bijou. Surtout, après la remise en état d'**Endeavour**, Elizabeth le fit naviguer et le mena en équipage de l'Alaska au cercle arctique en passant par la Norvège. «Pour moi, disait-elle, ces voyages ont été une révélation. Ils m'ont démontré qu'on pouvait non seulement sauver ce genre de bateaux mais surtout les utiliser. À l'époque, ajoutait-elle, on manquait cruellement d'artisans qualifiés capables de restaurer les



Bernard Rubinstein

À gauche, Jeff Schuldheiss construit une réplique de dinghy tandis que Keith Brown à droite reconstruit un runabout des années 1930.

bateaux qui avaient écrit l'histoire du yachting. D'où l'idée de cette école que j'ai souhaité financer lors de son lancement avec l'aide de quelques amis.»

Les coques reposent sur des racks

En tout cas, c'est un bien étrange spectacle que l'on découvre au centre-ville de Newport, au 449 Thames Street, dans

Découvrez ce que plusieurs plaisanciers connaissent déjà. Les produits Glass Shield, Division Nautique, une gamme complète de produits éprouvés depuis plus de 30 ans pour tous vos besoins en eau douce ou en eau salée.

SOLUTIONS DE PEINTURE POUR L'INDUSTRIE NAUTIQUE

1-800-361-6652
www.glass-shield.com

le prolongement de l'artère principale: America's Cup Avenue. Dans la cour, séparée du trottoir par un simple grillage, flanquée en son centre d'un mât de pavillon sur lequel flottent les couleurs de la bannière étoilée, le passant découvre des dizaines et des dizaines de coques. Certaines ont le privilège de reposer sur des béquilles et de porter une pancarte en bois affichant leur identité: nom, longueur, constructeur. **Misty**, un S Class dessiné par Nathanaël Herreshoff, long de 27,5 pieds est de ceux là. D'autres, de loin les plus nombreux – une bonne vingtaine – reposent sur des racks et ont la particularité de tous se ressembler. Plus qu'une impression, une certitude. Car tous, en dépit de leur état de santé très différent, sont des Beetle Cat. Sur toute la côte Est, impossible de les ignorer. Ils font partie du paysage. Longs de 12 pieds, construits en 1921 par la famille Beetle de New-Bedford, ils sont toujours aussi populaires et bénéficient d'une association de classe, d'un championnat et d'un constructeur.



Bernard Rubinstein

Au premier plan, **Corsair**, un canot automobile de 1939 dessiné par Herreshoff. Il servira de projet de fin d'études aux étudiants de deuxième année.

À l'évidence, la présence de tous ces Beetle Cat ne doit rien au hasard. Ces coques inanimées sont l'un des maillons de la chaîne du fonctionnement de l'école dont Susan Daly, responsable du marketing, vient de m'expliquer la logique. Dans la pratique, deux étudiants de première année se voient confier un Beetle Cat qu'ils doivent remettre à neuf sous le contrôle de professeurs qui assurent un enseignement théorique (30 %) et des cours pratiques (70 %). Quant à ces chères vieilles coques qui retrouvent ici une seconde vie, elles sont toutes données à l'é-

cole qui les revend autour de 11 000 dollars une fois restaurées. Drôle d'école non? Et drôle de bâtiment, une grande bâtisse rouge en briques, autrefois utilisée comme centrale électrique pour alimenter le tramway de Newport. En ce mois d'août, il est pratiquement désert à l'exception de quelques étudiants passionnés parmi les passionnés. 38 ans, originaire du New-Hampshire, Keith Brown est de ceux-là, tout comme Jeff Schuldheiss, la cinquantaine, retraité de l'US Air Force, ou Kenny Grewer, découvert au premier étage en train de poncer sa planche de surf. À 38 ans, après quinze années passées dans le design et la publicité. Keith a souhaité changer de métier et concrétiser son rêve: construire des bateaux. Son projet personnel qui l'accompagnera durant ses études: la reconstruction d'un runabout de 4,50 m lancé en 1932 qu'il réalise à partir de plis de cèdre rouge et d'acajou. Je suis resté près de trois jours dans l'école. Point de long discours pour constater que si les études sont intenses et les contrôles

continus, il y règne une convivialité et un certain bonheur d'apprendre.

Une goélette de plus de 40 mètres

Et puis, il suffit de quitter la grande salle du rez-de-chaussée, de sortir par la petite porte du fond pour se trouver, comme par un coup de baguette magique, plongé au siècle dernier.

Dans un immense hangar repose la coque du **Coronet**, une goélette de plus de 40 mètres célèbre aux États-Unis pour son voyage autour du monde au XIX^e siècle et sa traversée éclair de l'Atlantique qui fit la une du *New York Times* (voir encadré). Les étudiants de l'IYRS ne participent pas à sa restauration mais ils disposent à portée de main d'un bel exemple de construction classique et d'une somme d'archives historiques unique en son genre. Quant aux bateaux restaurés, quelques-uns, au ponton de l'école, attendent de naviguer aux mains de leur nouveau propriétaire.

Il y a là quelques Beetle Cat, toujours eux, mais également **Mad Cap**, un 6 M JI magnifique des années 1930 mis à l'eau en juin 2008 et un New York 30, **Malera**, que l'on doit au sorcier de la ville de Bristol distante d'une trentaine de kilomètres de Newport, Nathanël Herreshoff. Pour l'heure, changement de décor car j'ai rendez-vous avec Jay Picotte, conservateur du Museum of Yachting situé à Fort Adams à la sortie de la baie. En fait, j'apprendrai que le musée et l'IYRS travaillent en étroite collaboration et bénéficient d'ailleurs du même président. Jay a fait ses classes à l'IYRS, promotion 2002. Ce qui pourrait justifier que l'on reconstruise dans son musée, sous le regard des visiteurs, un 6 M JI, **Cherokee**, dessiné en 1930 par le regretté Olin Stephens, disparu à l'âge de 100 ans l'année passée. Tout le musée, en particulier les salles du premier étage, lui rendent un vibrant hommage, prétexte à revoir des films inédits tournés à bord de **Dorade** ou des Class J de l'America's Cup.

Sous voiles un 12 M JI: Courageous

On ne vous apprendra rien en vous rappelant qu'elle a quitté les eaux de Newport en 1983, suite à la victoire d'**Australia II** face à l'Américain **Liberty**. Mais son histoire est toujours vivante. Depuis le premier étage du musée créé en 1980, il n'est qu'à porter son regard vers la baie pour découvrir sous voiles l'un des 12 M JI de la grande époque, **Courageous**. En flânant dans Newport, il suffit de s'arrêter à deux pas de l'IYRS, au chantier Narrangaset Shipwrights, pour apercevoir, sous le hangar ouvert à tous vents, **Bystander**, une vedette en restauration autrefois tender des Class J et des 12 M JI les plus prestigieux: **Enterprise**, **Rainbow**, **Ranger**, **Vim**, **Gretel**, **Dame Pattie**. Confiée aux bons soins de Mike et Keith, deux anciens élèves



Une partie de la boîte à outils de Keith Brown. À gauche, une scie japonaise.

Bernard Rubinstein

Coronet, le trésor de l'école

Le hangar qui abrite la coque de **Coronet** Longue de 40 mètres, 57 mètres hors tout, 800 m² de toile, est à la hauteur des travaux à mener pour ramener à la vie cette goélette géant. Hébergée dans les locaux de l'IYRS depuis 1995 grâce à l'action d'Elizabeth Meyer, **Coronet** a été lancé le 17 août 1885. Il est aujourd'hui le dernier survivant des grands yachts du XIX^e siècle. À l'époque propriété d'un riche industriel, l'Américain Rufus T. Bush, construit par les frères Poillon dont le chantier était réputé pour ses goélettes de travail, **Coronet** a marqué à plus d'un titre l'histoire du yachting américain. Deux ans après sa mise à l'eau, son propriétaire lance un défi sur un trajet qui deviendra célèbre, la traversée de l'Atlantique. Montant de la récompense attribuée au vainqueur: 10 000



La coque de 40 m de **Coronet** à l'abri dans un immense hangar.

Bernard Rubinstein

l'éclipse de Lune du 9 août 1896 dont les résultats se révéleront décevants en raison d'un temps très bouché.

La carrière de **Coronet** ne s'arrête pas là. Il est racheté par une association religieuse, The Kingdom, qui en fait don à l'IYRS. Depuis 2006, sa restauration a été confiée à une association, la Coronet Restoration Partners. Les travaux à mener sont titanesques, d'autant que ses membres souhaitent le restaurer à l'identique. Un défi qui bénéficie d'une source importante d'archives et de la sauvegarde de nom-



Tous les aménagements du bateau ont été démontés avant de débiter la restauration.

Bernard Rubinstein

breux meubles à l'image des portes de cabines décorées de vitraux exposées au Musée du Yachting de Newport situé à Fort Adams.



Le Néo-Zélandais Cris Morrison est le patron de cet immense chantier.

Bernard Rubinstein

dollars. Un seul concurrent s'aligne contre **Coronet**, la goélette **Dauntless**, propriété d'un Américain au nom chargé de poudre, Caldwell Colt, fils de l'inventeur du célèbre revolver. **Coronet** met 14 jours et 19 heures pour boucler le parcours New York – Queenstown, soit 30 heures de moins que son adversaire. Entré dans la légende – il fera la une du *New York Times* – **Coronet** se lance de 1895 à 1897 dans une circumnavigation à vocation scientifique de 45 000 milles par le cap Horn. But du voyage: observer et photographier depuis un petit village du Japon



L'illustration de John Mecray donne une idée de l'allure extraordinaire qu'affichera **Coronet** lorsqu'il sera de nouveau à flot.

John Mecray

de l'YRS, **Bystander** est la propriété d'Elizabeth Meyer, bienfaitrice du yachting américain.

En juin, Keith lancera son petit bolide capable de frôler les 40 nœuds. Plus sage, Jeff, jeune retraité de l'US Air Force, mettra la dernière main à son petit dinghy, un Handy Andy. Tout se fera en grande pompe, au ponton de l'école, mécènes et discours en prime. Car c'est aussi ça l'Amérique, même à Newport.



Bernard Rubinstein

À la fin de l'année scolaire, la mise à l'eau des bateaux restaurés est prétexte à une grande fête.

S'inscrire à l'YRS



Admission: de 18 à 60 ans. Après la remise d'un dossier détaillé accompagné d'une lettre de recommandation rédigée par les ex-employeurs ou professeurs, les candidats passent devant un jury qui juge leurs motivations et leurs aptitudes. L'école accueille également quelques étrangers.

Coût de l'inscription par année: 12 000 dollars. L'école reçoit chaque année une trentaine d'élèves.

Accueil: il se fait en externat, mais tous les étudiants arrivent à se loger à Newport.

Programme: selon la filière choisie, il dure une ou deux années. Le premier programme (Marine Systems), mis sur pied depuis 2007, conduit à l'obtention d'un diplôme permettant d'acquérir une formation en électricité, mécanique, électronique. Elle se fait en relation avec les constructeurs et les chantiers du Rhode Island.

Lors de la formation sur deux années (Yacht Restoration), la première est consacrée à la restauration d'un Beetle Cat confiée à deux élèves. Il est vendu autour de 11 000 dollars à la fin des travaux. L'été, l'élève doit mener le projet personnel de son choix. Puis, durant la seconde année, l'étudiant peut participer à la restauration d'un yacht classique, à voiles ou à moteur. Ou encore reconstruire un yacht classique en relation avec le Mystic Seaport Museum. Chaque étudiant doit s'acheter ses propres outils, d'un coût d'environ 850 dollars. L'enseignement – 30 % de cours théoriques, 70 % de cours pratiques – est intense. Il est dispensé par une vingtaine de professeurs issus de l'industrie du nautisme.

Débouchés: les étudiants ayant suivi les cours de l'YRS bénéficient d'une excellente réputation et trouvent facilement du travail.

YRS 449, Thames street, Newport RI 02840 www.iyrs.org


Christophe Savary
 ÉBÉNISTE

Tél.: 418-261-8849
 Téléc.: 418-649-0912
 594, 4^e rue, Québec (Québec) G1J 2T4

www.christophesavary.com

Spécialiste bateaux

- Aménagements intérieurs et extérieurs
- Réparations
- Vernis et finition

Ébénisterie traditionnelle



**Le supermarché
 des constructeurs
 de bateaux**

noahs

Tous les produits pour la construction et la réparation de bateaux

- **Contreplaqué marine**
Okoumé, Meranti, Teck
- **Bois de charpente**
Teck, acajou, chêne, frêne, cèdre
- **Tissus de verre et composites**
Fibres de mat et tissé, ruban, carbone, kevlar, âme de balsa, mousse Corecell
- **Époxy**
East, West, MAS, System 3, Résine polyester, gelcoat, pigments
- **Peintures et vernis**
Epifanes, Sikkens
- **Kits pour canots et kayaks en lattes de cèdre**
Plans et fournitures
Kits pour tout ce qui flotte

1 800 524-7517

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

Tél : 416-232-0522 • Fax : 800-894-1783
noahs@noahsmarine.com • www.noahsmarine.com