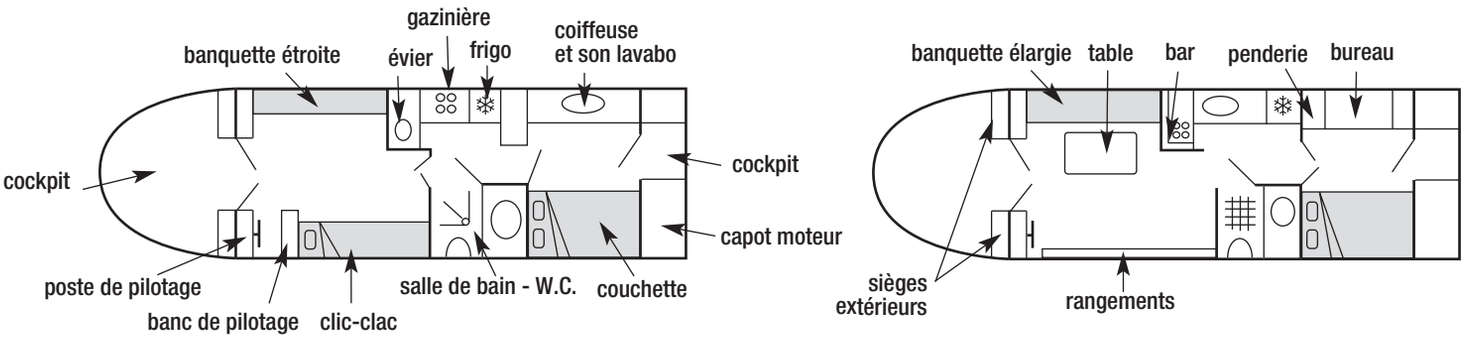
# La renaissance de *Lady Sarah*

***Lady Sarah* est un ancien bateau de location reconditionné et converti en habitation. Olivier Chauvin nous détaille par le menu les travaux et transformations qui ont fait de ce bateau, son bateau.**

TEXTE ET PHOTOS OLIVIER CHAUVIN

Depuis trop longtemps, *Lady Sarah* tirait tristement sur des amarres effilochées, oubliée le long d'un quai de Charente. Le temps et le manque de soin avaient largement fait leur œuvre, et c'est un bateau en bien piteux état que j'ai acquis pour en faire mon nid flottant. Construit en Angleterre dans les années 1960, importé en Charente pour la location en 1988 avec 3 autres sisterships, *Lady Sarah* avait ensuite connu 2 propriétaires privés avant de subir les affres du quai de l'Oubli. La ligne était élégante, assez marine, mais les boiseries extérieures étaient pourries et la peinture plus qu'écaillée. L'espace intérieur, initialement prévu pour héberger 5 adultes, était juste suffisant pour mon programme. Encombré de cloisons et de mobilier disparate, l'habitacle était peu avenant. Les plastiques vert kaki s'accordaient fort mal avec les formicas jaune




Plan de *Lady Sarah* avant et après transformations.

d'or et le Skaï rouge de la sellerie... Le tout donnait une impression de "défraîchi", encore accentuée par les odeurs de cale et de vieille mécanique. Néanmoins, je vis le parti que je pouvais tirer de cette dame d'âge incertain et en devins propriétaire en mars 2006.

## Un nettoyage en règle

La superstructure a reçu un lavage appuyé au nettoyeur haute pression : les nombreuses couches de peinture verte puis blanche s'écaillaient par plaques entières. Un 2d lavage, à l'aide d'un Karcher puissant et à l'eau chaude, a mis quasiment à nu le gel coat et a permis de gagner quelque heures de ponçage. L'intérieur a été vidé de tout l'équipement et du mobilier inutile ou encombrant. Chaque élément a été nettoyé et remisé, pour le cas où il serait réemployé. Les appareils ménagers ont été testés, révisés et stockés.

Les aménagements de ce bateau en polyester sont construits à l'ancienne, sur lambourdes(1). Tous les planchers sont donc amovibles et ont pu être déposés pour nettoyer les fonds, noirs de crasse huileuse, mais sains. En revanche, plusieurs lambourdes étaient pourries. Le moteur suintait l'huile, tout en démarrant sans trop rechigner. Le réservoir à carburant et le coffre à gaz étaient rongés de rouille. À l'extérieur, l'élimination des couches de peinture avait mis à jour des réparations anciennes et de nombreuses trappes découpées dans le cockpit pour accéder à la coque et réparer les inévitables chocs engendrés par une vie à la location. Le plus inquiétant était la souplesse des passavants, dont le balsa avait disparu en plusieurs endroits. Le polyester est un matériau souple et les parties plates (celles où l'on marche) sont généralement construites en sandwich balsa. Une couche de bois est enfermée entre 2 couches de polyester, ce qui confère une bonne rigidité à l'ensemble. En revanche, à la moindre infiltration, le balsa se gorge d'eau, pourrit et ne laisse que 2 minces couches de fibre de verre sans cohérence entre elles. C'était le cas à l'arrière tribord, où un taquet d'amarrage avait été arraché, et, surtout, à proximité des nables de remplissage d'eau et de carburant.

**1** - *Lady Sarah* au quai de l'Oubli.
**2** - Le taquet arrière droit était arraché.
**3** - Après peinture et ré-accastillage.

## Un ponçage interminable

Le bateau fut sorti de l'eau, caréné et mis sous abri. J'en profitais pour déposer les boiseries extérieures, tous les listons[2], intégralement pourris, et les fermetures (les portes étaient joliment faites, mais très abîmées, et plusieurs vitres avaient été remplacées par des morceaux de Plexiglass, que le temps et les intempéries avaient opacifiés). Commença alors le travail le plus long et le plus ingrat : le ponçage de la superstructure. D'interminables heures poussiéreuses à gratter, poncer, réparer, mastiquer, re-poncer...
Pendant ce temps, les endroits abîmés des passavants ont été ouverts pour extraire au mieux les restes de balsa et laisser sécher l'espace entre les 2 peaux. Pour ne pas avoir à reconstruire tout le bateau, je pris le parti de combler cet espace à l'aide de mousse polyuréthane (gel expansif largement utilisé pour l'isolation des bâtiments). Je perçai plusieurs trous pour permettre l'injection et l'expansion du produit, et pris soin d'inclure des pièces de bois massif aux endroits destinés à recevoir l'accastillage, taquets et autres nables de remplissage.

## Le plaisir de la peinture

Après les heures passées à préparer le support, la peinture fut un pur plaisir. Le kaki, moucheté de mastic, disparaissait enfin sous un blanc crème appliqué en 3 couches au rouleau laqueur. L'antidérapant, qui ne remplissait plus son office, fut refait en saupoudrant du sable fin sur la peinture fraîche. Les bordés furent eux aussi poncés et repeints, tandis que la carène recevait un antifouling qui parachevait le tout.
L'accastillage fut partiellement remplacé et remis en place, ainsi que les listons de bois neuf et tout frais vernis. Les fermetures furent remontées. J'avais dû démonter chaque pièce des portes, refaire les assemblages, remplacer les panneaux abîmés et installer des vitrages neufs.
Relooké, rafraîchi et désormais clos, le bateau put regagner son élément.

**1** - Passage en cale seche.
**2** - Remise a l'eau après travaux.
**3** - La cuisine d'origine.
**4** - La nouvelle cuisine.

## Reconfiguration de l'espace

Mon but était avant tout de vivre à bord et je voulais faire de l'intérieur, un espace ouvert, minimaliste, lumineux et aux couleurs chaudes. En outre, je souhaitais profiter du bateau pendant les travaux et il n'était pas question de vider intégralement la "coquille" pour repartir de zéro. *Lady Sarah* disposait de 2 cockpits (à l'avant et à l'arrière) et d'une porte à chaque extrémité, ce qui permet une ventilation idéale à la belle saison. Une cabine

**1** - Le poste de pilotage originel.
**2 et 3** - Beaucoup plus d'espace...

arrière dotée d'une coiffeuse donnait sur une cuisine fermée et une salle de bain - W.-C., tandis que l'espace avant était encombré d'une banquette, d'un canapé clic-clac et d'un siège de pilotage monumental. Très vite, le nouveau plan du bateau s'est dessiné. La coiffeuse serait convertie en bureau, la cuisine refaite et, surtout, la cloison et la porte qui la séparaient du séjour seraient ouvertes pour dégager l'espace. Le clic-clac disparaîtrait pour faire place à des rangements. Le siège de pilotage serait supprimé, tandis que la banquette tribord serait élargie pour former un couchage d'appoint.

J'ai commencé par repeindre tous les fonds, ce qui a eu pour effet immédiat de supprimer les désagréables odeurs de cale. Les lambourdes abîmées ont été remplacées, et le plancher a été refait aux endroits où la disparition d'autres éléments le rendait nécessaire. L'ouverture de la cloison de la cuisine a fait de *Lady Sarah* un bateau qui paraît nettement plus vaste qu'il ne l'est. Les cloisons de bois mal vernies ont été peintes de clair, ainsi que les parties visibles du polyester. Seules quelques touches de vernis ont été conservées pour trancher agréablement avec le blanc cassé. Le plafond a été partiellement refait pour masquer la cicatrice laissée par la démolition de la cloison, puis a reçu une couche de peinture claire. Les encadrements de fenêtres ont été vaigrés[3] de lambris P.V.C. et un petit meuble hifi a remplacé la banquette de pilotage.

Avant d'entreprendre la construction des nouveaux aménagements, j'ai implanté ou remplacé le matériel qui aurait été moins accessible par la suite : circuit d'eau, d'électricité et de gaz ont été revus, tout comme le chauffage. Une prise de quai avec son chargeur automatique et son tableau de protection ont été installés, ainsi qu'un petit ballon d'eau chaude mixte. Le réservoir de gasoil a été remplacé par un autre récupéré sur un camion. Un nouveau coffre à gaz a été

## *Lady Sarah*

**Type :** DC 30
**Longueur :** 9,20 m
**Largeur :** 3,20 m
**Tirant d'eau :** 0,65 m
**Motorisation :** Standard 35 CV, 4 cylindres Diesel
**Transmission :** hydraulique
**Réservoir carburant :** 110 l
**Réservoir eau :** 300 l
**Chauffage :** Webasto
**Chantier :** Dawncraft Wroxham, Angleterre

**1** - Les W.C. avant travaux.
**2** - La nouvelle salle de bain.

## Temps de restauration

**Nettoyage, manutention, démontage :** 80 h
**Décapage, ponçage, réparation et peinture :** 280 h
**Accastillage, fermetures :** 55 h
**Électricité, plomberie, électroménager :** 90 h
**Menuiserie, ameublement :** 357 h
**Revêtement de sol :** 8 h
**Mécanique :** 51 h
**Soit 921 h de travail**

réalisé dans le pic avant. Enfin, les réservoirs d'eau ont été traités et la robinetterie reconditionnée.

La cuisine a été refaite totalement en réutilisant néanmoins l'évier, la cuisinière et le réfrigérateur originels. Un meuble de bureau a remplacé la coiffeuse et son lavabo disproportionné. Des tiroirs, étagères et autres bibliothèques ont été ajoutés partout où c'était possible. Le bac à douche de la salle de bain, dont le bois était pourri, a été refait en polyester. En outre, les portes intérieures ont entamé un véritable chassé-croisé : celle de la chambre est passée à la salle de bain et la double porte du séjour est passée dans la chambre, où elle encombre moins que sa sœur d'une seule pièce. Les espaces sous les passavants du séjour ont été aménagés en rangements et le tableau de bord a été refait à neuf. Pour parachever le tout, une table pliante et amovible a été réalisée en merisier et mise en place sitôt le revêtement de sol achevé.

## Le moteur

La mécanique est le talon d'Achille de *Lady Sarah*. Le moteur de marque Standard fonctionne bien, mais ne peut renier ni son âge ni ses origines agricoles. De plus, les pièces ne se fabriquent plus depuis belle lurette. Compte tenu de mon programme qui était de vivre à bord et non de naviguer au long cours, j'ai choisi de le conserver. La mécanique a été déposée, révisée, et la cale repeinte avant la remise en place du tout. Ce moteur reste néanmoins rustique. Il fume, sent l'huile qu'il perd abondamment et une panne sérieuse lui serait fatale faute de pièces de rechange. Néanmoins, il reste facile à remplacer par un engin plus moderne si le besoin s'en faisait sentir.

## Bilan

Tout au long des travaux intérieurs, le bateau est resté utilisable. Je naviguais peu, mais pouvais néanmoins déplacer le bateau à l'ombre des arbres pour travailler plus agréablement. Cette organisation de travaux permet à l'amateur de profiter du bateau sans attendre et d'entretenir la flamme.

Je vis à bord depuis 8 ans et les choix techniques que j'ai faits lors de la remise en état du bateau ne se sont pas démentis. Le bateau est petit, mais ergonomique et l'espace ne manque pas, que l'on soit seul ou à deux.

Le bilan financier est satisfaisant : j'ai réutilisé la plupart des équipements existants et j'ai réalisé moi-même l'ensemble des travaux. En revanche, le nombre d'heures à passer pour une telle reconstruction est important : plus de 900 h (un an et demi dans le cas présent).

*Lady Sarah* disposait dès l'origine des atouts nécessaires : 2 espaces extérieurs agréables et utilisables, un toit ouvrant, une excellente ventilation et une mécanique placée à l'extérieur, qui ni n'encombre ni ne dicte l'emplacement des nouveaux aménagements. Sa seule faiblesse : la gestion de l'énergie en autonomie. Si je devais naviguer plus et surtout plus loin des prises 220 V, je remplacerais les lampes à incandescence par des modèles à leds et poserais un panneau solaire efficace, au moins pour compenser la décharge des batteries.

Alors, une telle reconstruction est-elle raisonnablement envisageable pour un amateur ? Oui, sans doute, s'il est bon bricoleur et dispose du temps et des outils nécessaires. Pour être tout à fait honnête, ma qualité de professionnel du nautisme m'a bien aidé, à la fois techniquement, pour un accès facilité aux infrastructures et à certains outils, mais aussi pour le choix des fournisseurs. En revanche, aucun des travaux entrepris ici n'a requis une technicité hors du commun. Juste beaucoup de patience, de passion et d'envie ! ■

(1)poutres qui soutiennent le plancher.
(2)pièces de bois extérieures protégeant des chocs.
(3)doublés.