

Le chantier du Despujols Grand Sport

Voici deux ans que notre cher président Jean Jack Gardais – qui nous a malheureusement quittés récemment - nous lançait dans une aventure passionnante, hors de nos sentiers battus : restaurer un Despujols Grand Sport, un beau runabout de 5,10 mètres.

L'organisation du projet très professionnelle, et un découpage en micro-chantiers a, depuis, montré son efficacité et porté ses fruits. Elle nous a surtout permis de garder le cap, en dépit du fait que, depuis le début des travaux, ce bateau est une source inépuisable de surprises...

Il faut dire que, lors de l'acquisition de ce qui restait de sa carcasse, l'enthousiasme était à

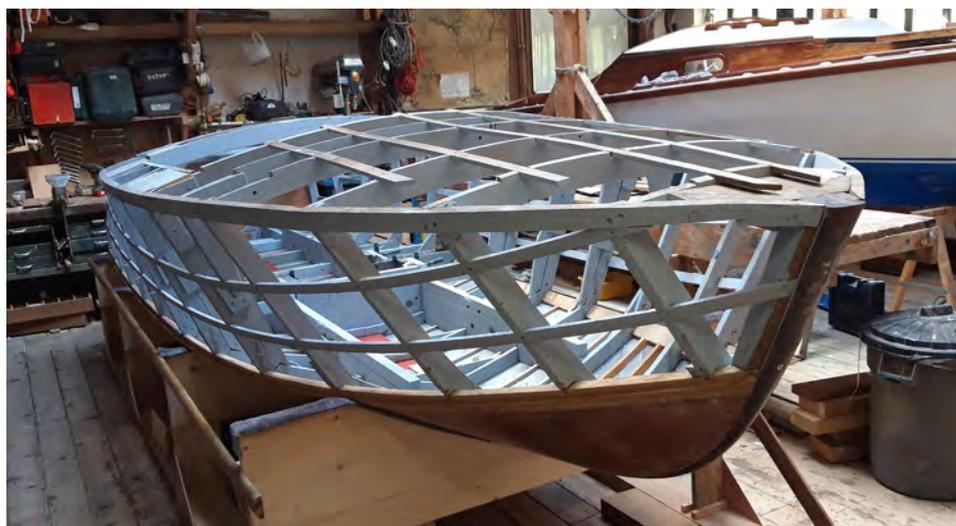
son comble, elle semblait saine et nous l'avons illico installée chez Sequana et retournée sur le ventre, calée sur des supports bien à l'horizontale, prête à recevoir nos soins attentifs.

Mais, mais... le médecin légiste n'a pas été invité à constater l'état précis de ce qui restait du beau runabout d'antan. Il n'a pas été invité car, contrairement aux épaves que nous restaurons habituellement, plus en

chair mais très abimées et dont on sait à quoi s'attendre, la carcasse du DGS, elle, était belle, repeinte après un début de restauration, il n'y avait donc raisonnablement qu'à continuer les travaux commencés...

La suite nous a fait comprendre que nous aurions dû y regarder à la loupe, car les dites restaurations - toutes ces restaurations - se sont avérées n'être que la somme d'erreurs insidieuses, invisibles ; il a fallu, au fur et à mesure qu'elles se dévoilaient, les reprendre toutes, soit en les corrigeant, soit en les cassant pour mieux les reconstruire.

Cela étant, notre passion et notre détermination sont restées inébranlables, et encore plus fortes depuis que Jean Jack, le «papa» du DGS, nous a quittés.





Cintrage à chaud de la serre-bauquière babord

La coque

Les dissymétries du bateau ont pu être corrigées en démontant et re-construisant les membrures avant jusqu'au milieu de la coque, ainsi que quelques membrures arrière.

Les serres bauquières ont été fixées après ré-usinage de toutes les encoches, puis rabotées pour « filer » harmonieusement de l'avant à l'arrière.

Sur les barrots, les supports des plats bords ont été ré-usinés pour respecter une évolution harmonieuse de leur angle.

Les carlingues ont été ré-usinées pour recevoir le moteur V8.

L'étude du centre de gravité du bateau et du centre de poussée de l'eau montrent que le bateau sera légèrement plongeant à l'arrêt mais lèvera naturellement le nez dès les premiers tours d'hélice.

Les choix de réalisation du pont avant ont été fixés (plats bords, pont, fougère, fixations).

Une surprise de taille, une nouvelle, nous attendait avec l'implantation des sièges et des vaigrages : Le siège et le dossier d'origine ne rentrant pas dans le cockpit actuel (quelle version ?) ; les membrures 5, 6 et 7 ont dû être partiellement retaillées – l'embase du siège devra l'être également – pour que l'installation du siège soit possible.

Le plancher - en lattes d'acajou de 75 x 13 mm – a été entièrement redessiné pour tenir compte du problème évoqué ci-avant : il est en cours de réalisation.

La prochaine étape sera les contrôles d'interfaçage de la coque avec les divers équipements qu'elle doit héberger (moteur, réservoir, mèche de safran...).

En conséquence, les travaux de pose des murailles sont suspendus pour profiter des facilités d'accès entre l'intérieur et l'extérieur de la coque, accès indispensable pour vérifier l'implantation de tous les équipements qui devront y prendre place.

Le moteur et l'arbre d'hélice

La remise en état du moteur V8 Chrysler Marine de 5,2 l de cylindrée et 225 ch est en cours, mais lors de la réfection des culasses, il s'est avéré qu'elles étaient fendues (invisible avant un profond décapage) ; elles devront être remplacées par celles qui se trouvent actuellement sur le moteur d'exposition...

Il devrait cependant nous offrir sa première symphonie en février 2020.

Concernant l'alignement du moteur et de l'arbre d'hélice, les différentes études et maquettages effectués avec une hélice de 28 cm aboutissent à caler le moteur et l'arbre d'hélice suivant un angle de 13° par rapport à la quille, soit 11° par rapport à l'horizontale, ce qui correspond à la valeur nominale prévue pour ce modèle de moteur.

Le passage de l'arbre dans la quille sera percé dès que le moteur aura été mis en place.



Contrôle de position de conduite



Contrôle de positionnement du siège

La sellerie

Le siège et le dossier ont été réalisés ; cependant, compte tenu du problème d'incompatibilité avec le cockpit actuel, l'embase du siège devra être légèrement modifiée.

Les vaigrages (flancs intérieurs du bateau et vides poches) sont en cours de maquettage.

La réalisation du tableau de bord est prête à être lancée.

L'électricité

Le schéma électrique du bateau a été réalisé.

Le plan d'implantation des différents équipements électriques et de la câblerie est en cours de réalisation.

Un plancher réduit sera réalisé en partie arrière pour y fixer les boîtiers devant supporter les batteries.

Actions à court et moyen terme (6 mois)

Sur la coque nous sommes arrivés au stade de construction et de mise en place des murailles ; cela étant, si ces travaux étaient effectués, ils seraient très handicapants pour tous ceux à effectuer à l'intérieur de la coque depuis l'extérieur (à travers l'espace entre les lisses et les membrures). Nous suspendrons donc la pose des murailles jusqu'à ce que les dits travaux soient terminés.

La prochaine étape concernera les contrôles d'interfaçage de la coque avec les divers équipements qu'elle doit héberger (moteur, réservoir, mèche de safran...).

Dans l'ordre, nous effectuerons les travaux suivants, essentiellement des contrôles d'interfaçage entre éléments divers :

- réalisation et pose du plancher*,
- réalisation des vaigrages*,
- perçage pour la mèche de safran et positionnement du secteur de gouvernail*,

- mise en place des supports de poulies et des poulies entre le tableau de bord et le secteur de gouvernail*,
- mise en place des sièges*,
- mise en place du moteur*,
- contrôle du calage de l'arbre d'hélice et du moteur*,
- perçage du passage de l'arbre d'hélice,
- mise en place de la chaise de l'arbre d'hélice,
- pose des murailles (flancs du bateau),
- pose des plats bords,
- pose du pont,
- essais du moteur.

Tous les travaux affectés d'un « * » correspondent à des contrôles d'interfaçage entre la coque et les différents équipements qu'elle doit accueillir, les dits équipements étant retirés après ces contrôles pour être définitivement fixés en phase de montage final.

Les travaux d'intégration ne sont pas significatifs de l'importance des travaux réalisés.

Le chantier avance ! Et nous espérons présenter fin mars 2020, à nos donateurs en priorité et au public qui nous suit, la coque partiellement équipée du plancher, siège, dossier, vaigrages, tableau de bord, moteur, hélice et gouvernail.