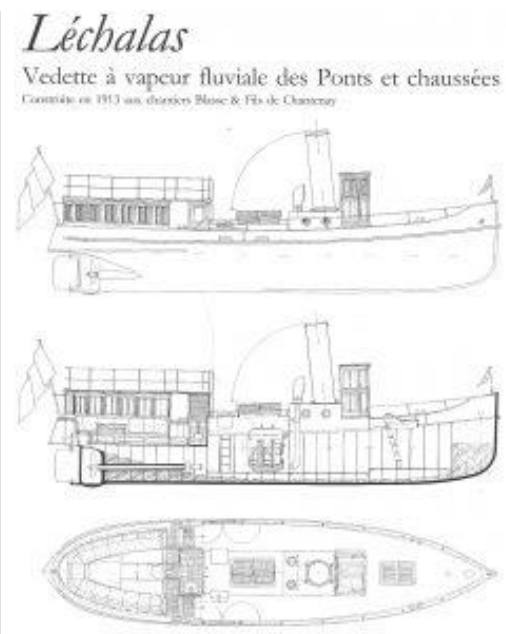
Le LECHALAS (1913)

En modélisme naval, s'il est un bateau à vapeur qui vous marque de son style à l'élégance française et que tout modéliste rêve de réaliser, c'est bien le LECHALAS.

Le LECHALAS, Vedette des Ponts et Chaussées premier navire fluvial classé Monument Historique

FICHE TECHNIQUE



Nom : « Le Lechalas »
Constructeur : Chantier Saint Quentin Nantes-Chantenay
Année : 1912
Usage : Vedette des ingénieurs des ponts et chaussées
Longueur : 16,60 m
Largeur : 3,88 m
Poids : 25 tonnes
Moteur : Diesel 120 CV Scania
État : Naviguant
Intérêt patrimonial : Classé Monument Historique en 1986

SON HISTOIRE

Le LECHALAS, du nom d'un célèbre ingénieur des Ponts et Chaussées, fut construit à Nantes en 1912 et mis en service en 1913. Cette vedette à vapeur était utilisée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées responsables des travaux entrepris sur la Loire, son estuaire et ses affluents (Erdre, Sèvre Nantaise). Il leur tenait lieu de bureau mobile.

Il reçut une motorisation diesel dans les années 1950. Sa machine à vapeur d'origine a été heureusement conservée puis exposée dans le hall principal de la Maison des Hommes et des Techniques à Nantes.

Navire amiral du Port de Nantes, il a accueilli à son bord au fil des ans de nombreuses personnalités visitant la ville, et notamment trois Présidents de la République d'après guerre : Vincent Auriol, René Coty et Charles de Gaulle. Désarmé en 1967, il fut laissé à l'abandon pendant de nombreuses années dans le port de La Roche-Bernard sur la Vilaine.

Le Lechalas en 1967

LA RESTAURATION DU NAVIRE

Sauvé in extremis de la démolition par l'association SOS Lechalas devenue depuis l'ABPN, il a été le premier bateau fluvial classé « Monument Historique » en 1986. Sa restauration commence en 1990, financée par l'état (DRAC) et les collectivités locales (Région, Département, Ville de Nantes). Le Lechalas a également le privilège d'avoir pour marraine Monique Papon, vice présidente du Sénat.

Le Lechalas à l'état d'épave

Depuis 1992, il navigue à nouveau et participe à de nombreuses manifestations nautiques et culturelles dans la région Nantaise (Rendez-vous de l'Erdre, rencontres du fleuve, fêtes du patrimoine…), mais aussi à d'autres évènements importants (Brest 2000, Semaine du Golf du Morbihan, les Régate du Bois de la Chaise à Noirmoutier…)

UN ENTRETIEN NÉCESSAIRE

Malgré des travaux conséquents dans les années 1990, Le Lechalas nécessite un entretien régulier de ses boiseries, de sa coque.

Ainsi en 2010, grâce à l'action des bénévoles de l'ABPN, une importante campagne de travaux fut réalisée, permettant au Lechalas de « faire peau neuve ».

ES MARDI 27 AVRIL 2010

PATRIMOINE Depuis février, le bateau subit de gros travaux de menuiserie

LE « LECHALAS » SE POMPONNE

BENJAMIN RULLIER

Il était temps ! Conçu sur les chantiers de Chantenay en 1913, le *Lechalas* devait rejoindre d'ici quelques jours son ponton, quai de Versailles. Au sec durant près de deux mois au chantier naval de Bouguenais, le navire a fait l'objet de « travaux de menuiserie conséquents et indispensables, avant qu'il ne soit trop tard ». Pour Jacques Lucas, président de l'Association bateaux du port de Nantes (ABPN) propriétaire de la vedette, « une bonne partie des boiseries extérieures étaient pourries. Il a fallu refaire complètement le pont tout en respectant l'aspect d'origine du bateau, et aussi restaurer la timonerie, la façade du salon... » La difficulté principale, pour Hubert de Bonvilier, responsable des travaux, a été de « rénover en gardant le maximum de pièces, et en reproduisant à l'identique les moulures » sur un navire classé Monument historique depuis 1986.

Retour à la vapeur pour le centenaire

Un travail d'orfèvre a été mené depuis début février pour un coût d'environ 50 000 €, financé en majeure partie par la Drac, le conseil général et la région. Comme le rappelle Jacques Lucas, « ce sont des travaux qui valent le coup, pour un bateau qui a accueilli à son bord trois présidents, Catherine Deneuve, Alain Cazon... » En 2013, pour les 100 ans de l'embarcation à la cheminée jaune, l'ABPN espère pouvoir réunir de nouveau le navire et son moteur à vapeur d'origine, conservé à la Maison des hommes et de la technique de Nantes. Il deviendrait ainsi le dernier bateau fluvial français à vapeur. De retour quai de Versailles, le *Lechalas*, conçu à l'origine pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées, reprendra une nouvelle saison sur l'Erdre et la Loire. ■

Après deux mois de cale sèche, le navire va retrouver le quai de Versailles.

Le Lechalas en 2008

RESTAURATION 2016 – 2018

D'importants travaux de restauration ont été nécessaires notamment pour la partie arrière en bois : toilettes et « Salon des Ingénieurs » et dunette. Cette restauration est en cours actuellement au Chantier Naval Fouchard à Couëron. Une campagne de financement participatif est lancée : voir page d'accueil pour plus de renseignements.

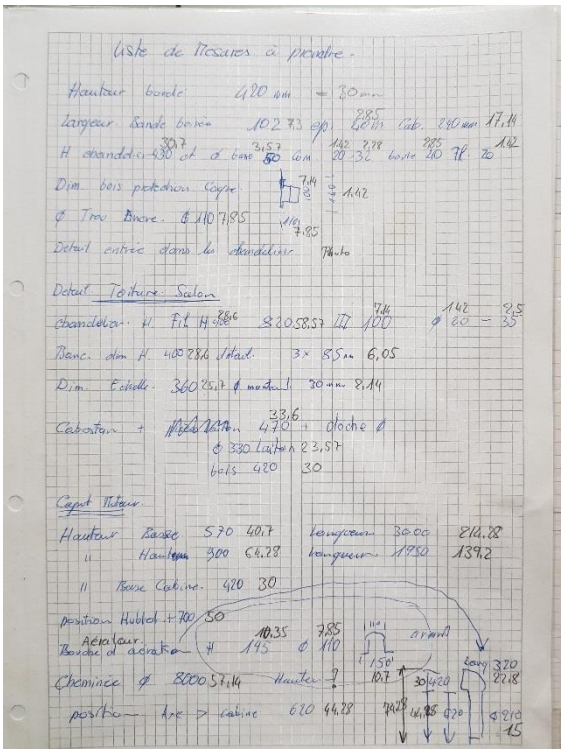
Le modèle

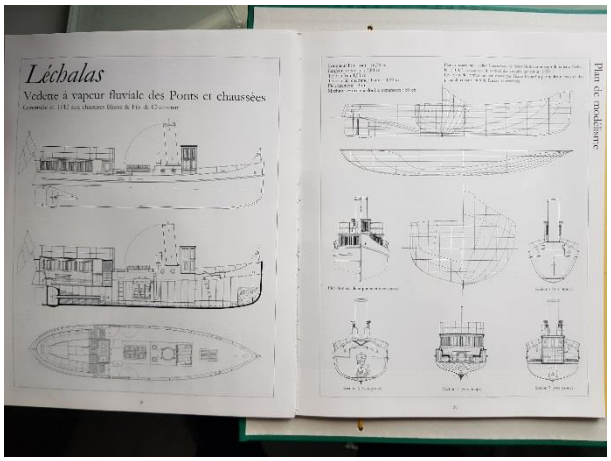
Au premier coup d'œil, vouloir réaliser un modèle tel que le LECHALAS relève un peu du rêve car ce bateau rassemble toutes les facettes de l'élégance à la française et, selon le désir de restituer fidèlement les détails, le chantier n'est pas facile à réaliser et peut même vite devenir cauchemardesque pour des uns.

Dans le cas de ce modèle, les aléas de la vie ont été tels qu'ils ont influencé la progression du chantier de ce dernier et, ce ne sont pas moins de 2 amoureux de ce modèle qui se sont succédés jusqu'à l'obtention du résultat final.

La première phase de cette construction a été réalisée par mon ami feu Christian Bongard (alias « Boulon » pour les navigateurs). Boulon était non seulement mécanicien de précision mais aussi un passionné de mécaniques motorisées (alias « VIRUS » pour ses mécaniques) et avait déjà réalisé de beaux modèles de bateaux. Il en a réalisé des « gros », même très gros avec leur ber télécommandé pour le transport voire des « petits gros » mais tous étaient le reflet d'une construction et d'une finition hors pair. Chaque modèle avait ses particularités, ses petits dispositifs discrets pour ne pas dire secret afin d'accéder à la cale ou pour verrouiller/déverrouiller les superstructures.

Pour réaliser le LECHALAS, il se déplaça même à Nantes en 2014 avec son ami et maquettiste Marc Menoud afin d'établir un dossier photographique ainsi qu'un relevé dimensionnel le plus détaillé possible. À en juger de par ses notes et photos, le vrai LECHALAS l'avait enchanté.

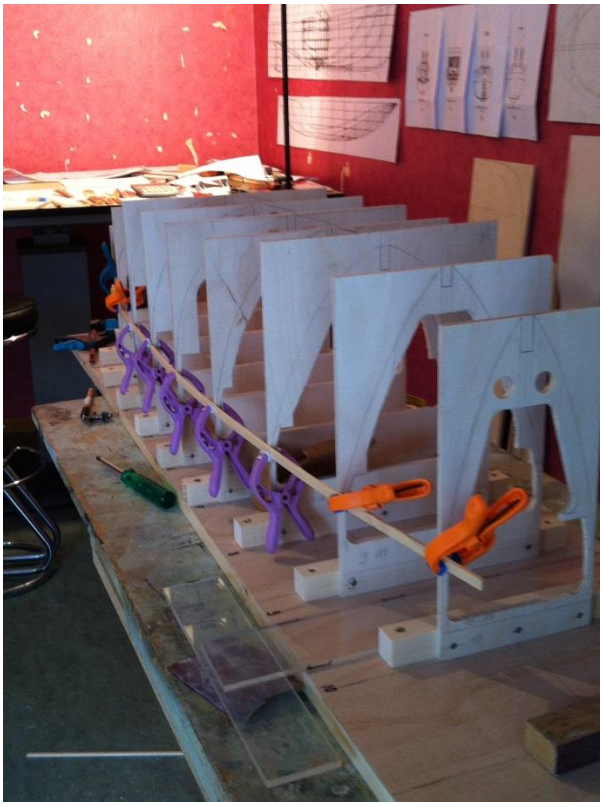




Fort d'un dossier bien étayé auquel viennent compléter les données du « Chasse Marées N°84», il porte finalement son choix sur l'échelle 1 :14 ce qui correspond à une longueur de 1.20 m. Cette échelle lui permet de conforter également son choix dans la réalisation d'une machine bicylindres de 8 cc.

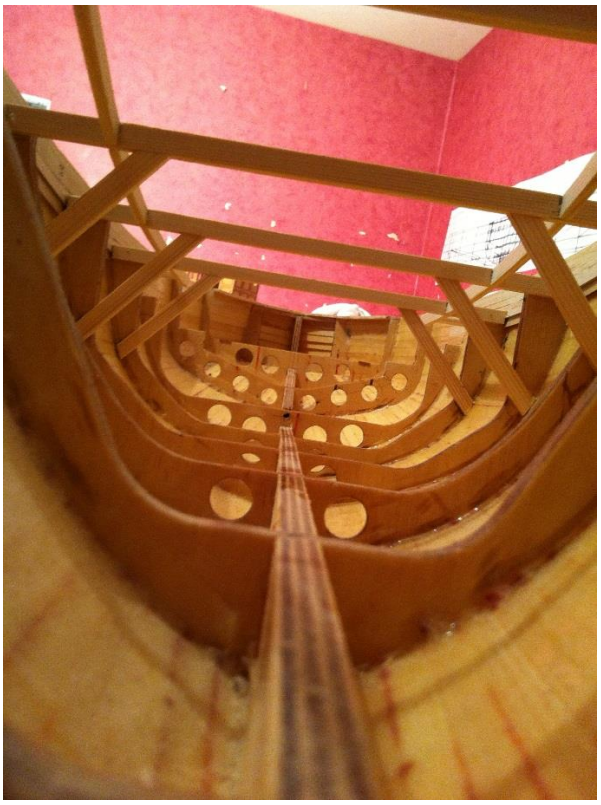
La coque est de réalisation classique, bordé sur membrures avec des baguettes de 3 x 10 mm. Les couples de 6 mm d'épaisseur seront évidés localement pour faciliter le passage des commandes voire des gaines du câblage.

Une fois poncée, la coque sera fibrée sur les faces interne et externe, condition d'une bonne résistance à l'eau et de durabilité pour le bateau.

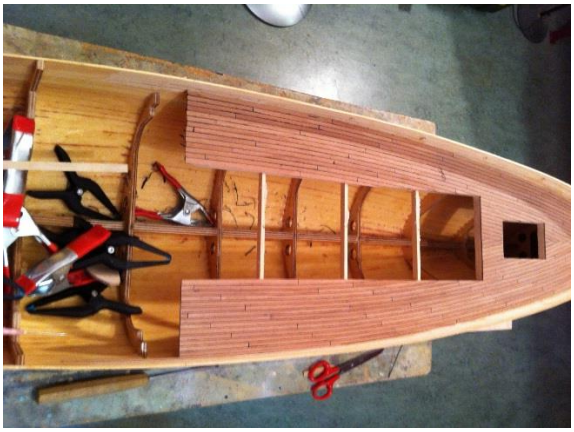


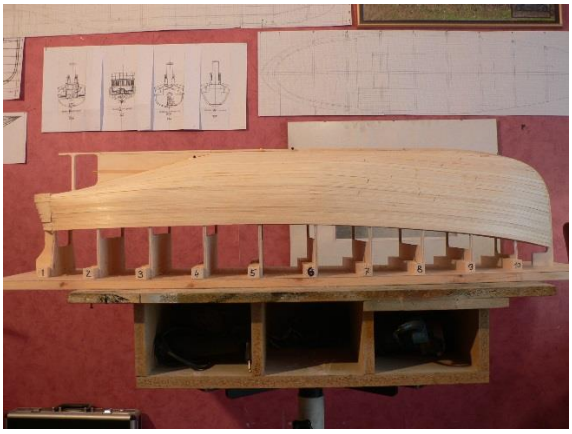
Une fois la coque brute réalisée, il est temps de lui construire un ber afin de faciliter la suite du chantier tout en la protégeant.

L’aménagement interne se poursuit avec la réalisation et la pose du tube d’étambot, des supports destinés à recevoir le bac de la machinerie ainsi que les superstructures.

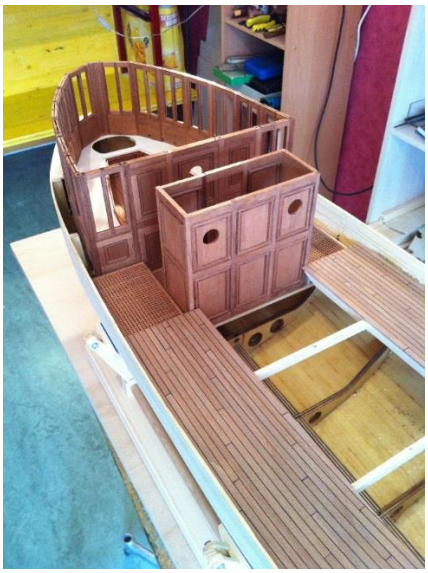


Une fois le faux-pont installé, il sera recouvert de baguettes de tilleul de 3 x 6 mm, séparées par un calfatage en carton noir.



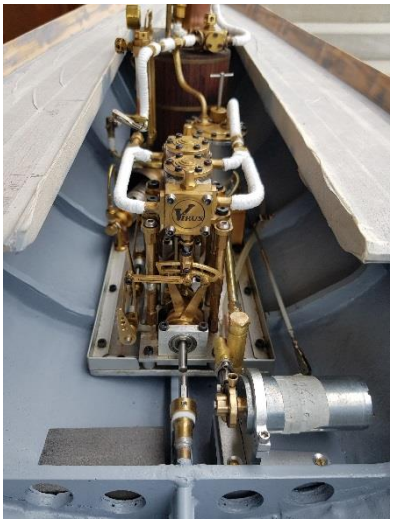


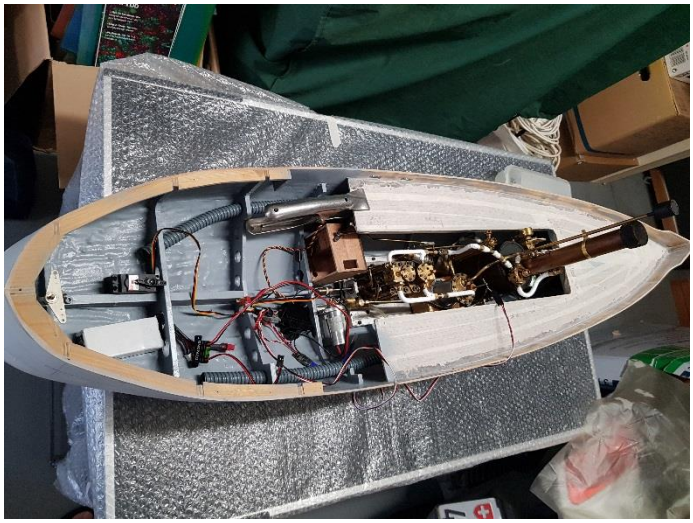
Les superstructures : elles sont au nombre de 3 dont la cabine de pilotage, la verrière centrale et le salon arrière appelé aussi à l'époque, « le salon des ingénieurs ». Ce dernier ainsi que la cabine de pilotage seront réalisés à partir de plaques d'acajou de 3 à 5 mm d'épaisseur sachant que les panneaux seront fraisés dans la masse afin de respecter et de restituer la beauté de l'artisanat original.



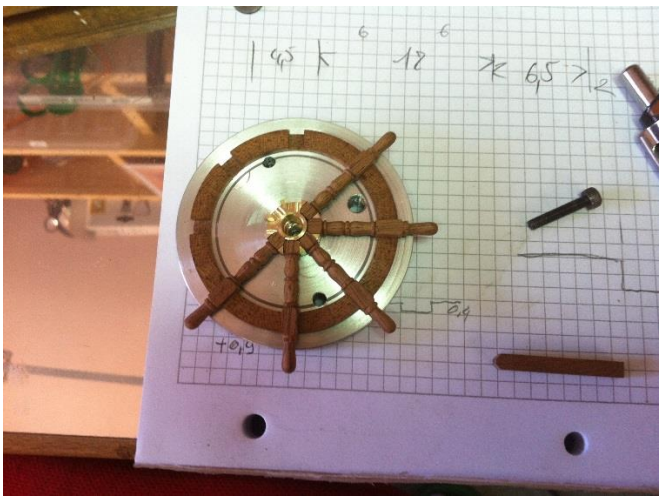
La construction prend forme et il est temps de s'occuper du groupe vapeur. Ce dernier est en partie de conception personnelle car « Boulon » attachait une grande importance à réaliser sa propre machine. Hormis quelques éléments tels que le réservoir à gaz, la chaudière (Maxwell Hemmens) et leurs accessoires, il s'engage dans la construction de sa machine « Virus », un bicylindre verticaux double effet montée sur roulements à billes ainsi que le déshuileur, le graisseur à déplacement, le tube d'étambot associé à son cardan. Dans son plaisir de tourner et de fraiser les matières telles que le laiton, l'acier, il en construisit finalement deux.

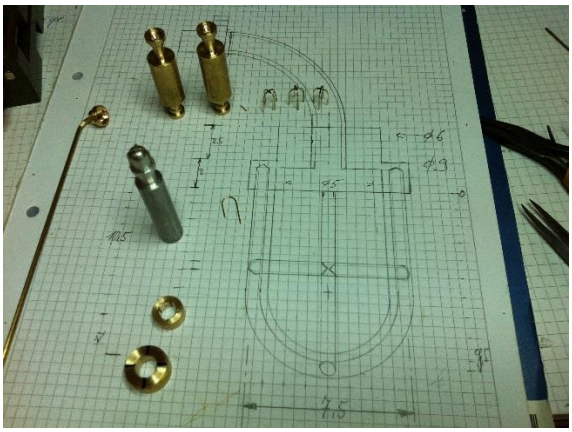
Par la suite, je repris ce groupe homogène afin de le compléter avec une pompe à eau compte tenu de la faible capacité de la chaudière et d'échanger le régulateur gaz simple membrane par un double membrane. J'en ai profité pour augmenter le volume du déshuileur suite aux constatations faites durant le rodage sur table.

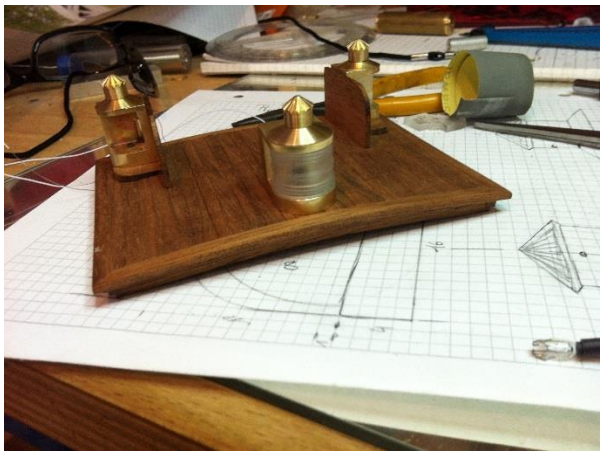
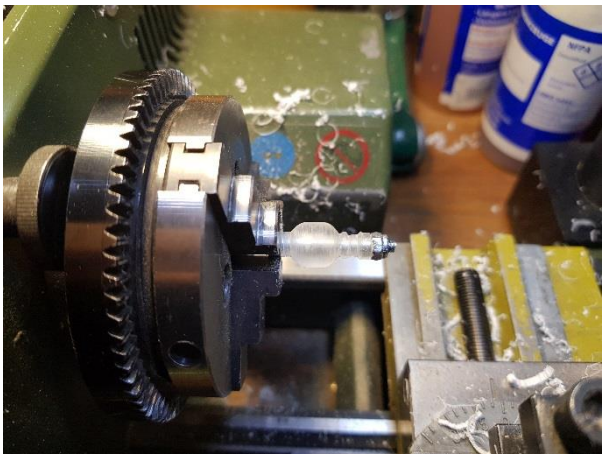


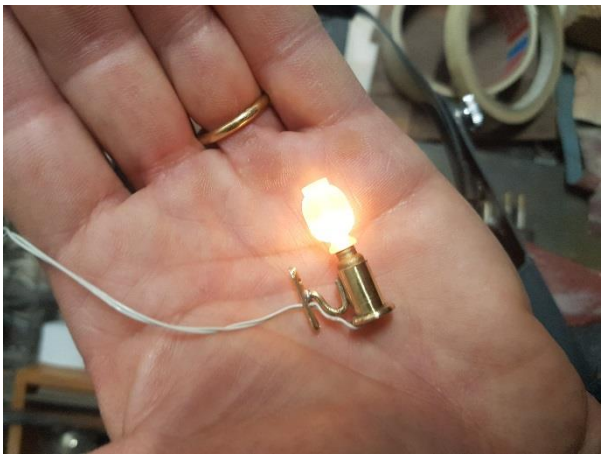


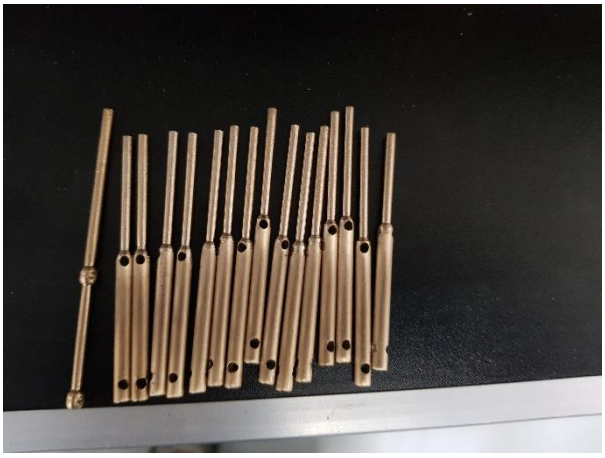
L’accastillage : dans l’ensemble, il est réalisé en laiton soit par « Boulon » (guideau fonctionnel, lampes de signalisation et plafonnier, barre à roue, cloche de pont), soit par moi-même (lampes d’éclairage interne, balustres, etc.)



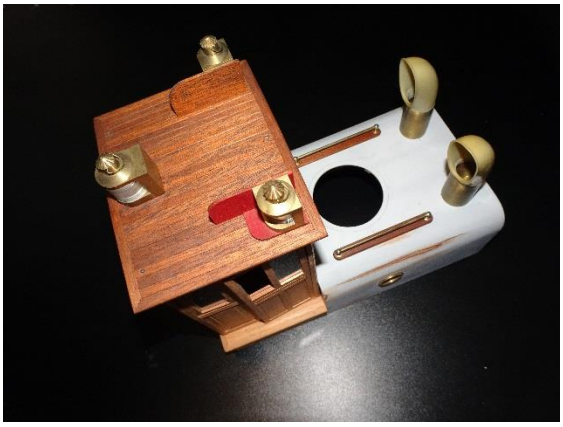


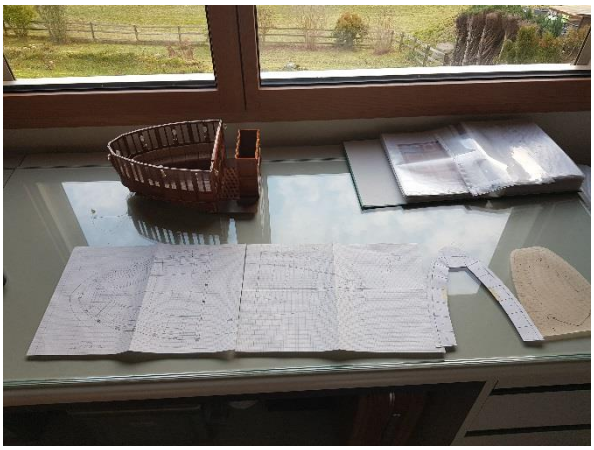




Quant aux manches à air, elles marient laiton et résine alors que la lance à eau et son support sont en laiton. Le tuyau est issu d'une gaine nylon.



Les aménagements se portent essentiellement au salon arrière et à la cabine de pilotage. Ils seront réalisés sur la base du dossier photographique, de croquis voire de patrons.

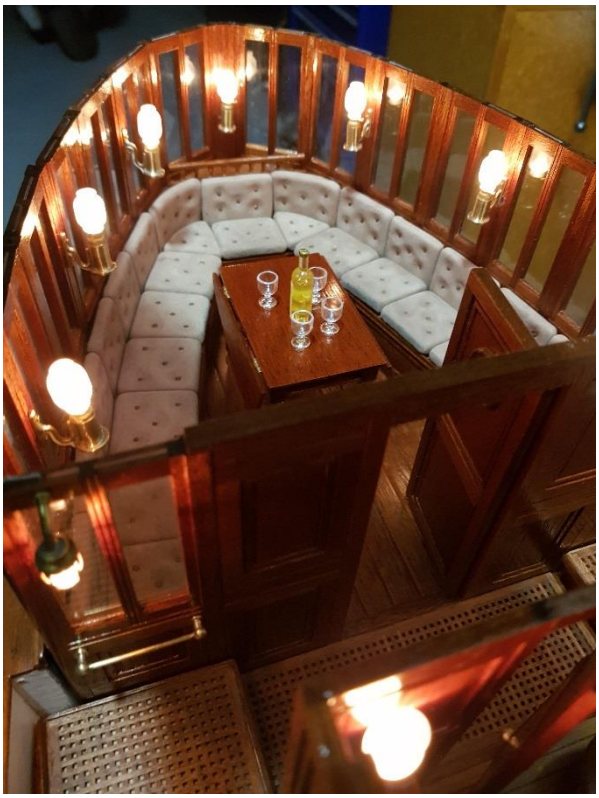


Les sièges et dossiers reçoivent un capitonnage de cuir extra fin de 0.5 mm d'épaisseur alors qu'une table marine avec ses 2 battants trouvera sa place au milieu du salon.

Les WC sont aussi présents à bord et possèdent également leur éclairage.

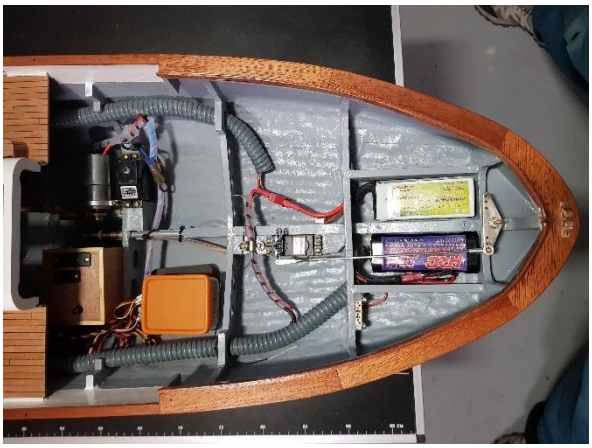
Après chaque étape de construction, une vérification de l'éclairage s'impose et permet de dédouaner la superstructure voire de passer à l'opération suivante.
À noter que tous les fils conducteurs des LED sont invisibles. Ils cheminent à l'intérieur des montants verticaux des parois pour aller se regrouper sur le connecteur mâle placé en-dessous du plancher. La contrepartie femelle est quant à elle, installée sur un couple, en fond de cale.
Afin de garantir un assemblage et la fonction lumineuse sans problème, de petites pines contribuent à assurer un alignement parfait.

Quelques vues valent mieux que trop de texte pour se représenter de l’ambiance à bord. Nul doute que cet accueil ait autant plu aux hommes politiques et du Showbiz sans oublier bien sûr les visiteurs de nos jours.



En reconnaissance au magnifique travail réalisé par « Boulon », je ne saurais oublier d'honnorer sa « marque de fabrique ». C'est pourquoi, j'ai marié et affiché ses armoiries aux miennes sans oublier de relever le «VIRUS » qui, durant la pandémie COVID m'a permi de passer sans encombre les divers aléas et d'être resté bien occupé.

Une fois l'installation électrique installée et vérifiée, les torons de câbles débouchant en-dessous du plancher seront protégés au moyen de segments de liège.
Tout semble prêt pour se lancer sur les eaux moyennant le fait qu'il me faut rajouter quelques petits équipements tels que le fanion de l'ABPN (Association Bateaux du Port de Nantes – www.abpn-nantes.com) ainsi que les couleurs françaises.
Par ailleurs, disposant d'un roof aussi accueillant, on ne saurait oublier d'y placer des chaises et une petite table afin de ne pas oublier l'apéro tout en profitant d'une si belle vue!



La navigation

Avant de libérer le bateau, il convient de réaliser le service de parc, les pleins de gaz et d'eau effectués, les accus chargés. Par la suite, à chaque sortie, je vérifie aussi sa ligne d'eau. À cet effet, j'ai toujours dans mon outillage un niveau à bulle et quelques morceaux de plomb.

Dès lors, la mise en chauffe peut se dérouler sous l'œil intéressé et admiratif des passants. Une fois la pression atteinte de 2.5 bars, la navigation peut avoir lieu.

Bien qu'il soit toujours en phase de rodage à l'heure actuelle, mon LECHALAS est très manœuvrable, sa machine « VIRUS » fonctionne à merveille et sa prestance sur l'eau est tout simplement remarquable.

Oui, c'est un bateau qui a su me transmettre non seulement le plaisir de la construction mais aussi celui de naviguer. Aussi, je ne remercierai jamais assez son constructeur initial, mon ami feu Christian Bongard.