

HONEY FITZ

La fierté de Jim Moores



Jim Moores, spécialiste de la restauration de vedettes en bois d'avant-guerre, met tout en œuvre pour sauver *Honey Fitz*. Ce bateau présidentiel était le favori de John Kennedy. C'est la renaissance d'une icône américaine. Texte Michel Luizet - Photos Virginie Pelagalli

A 56 ans, Jim Moores est un restaurateur de bateaux comblé. Sa réputation dans le milieu n'est plus à faire. On vient de loin pour lui confier des jolies coques en bois à bout de souffle. Épaulé par son équipe composée d'une dizaine de charpentiers de marine, il a, en trente-cinq ans de carrière, redonné leur faste d'antan à près de cent navires d'exception.

Le spécialiste des yachts en bois

Sa préférence va aux grandes unités, à ces commuturs élégants qu'affectionnaient les tycoons de la finance de la côte Est des États-Unis. Les Trumpy, les plus fameux yachts d'avant et d'après-guerre n'ont plus de secret pour lui. Il en a rénové 27. Un record national qui fait de lui le grand spécialiste américain des yachts en bois entre 50 et 80 pieds. Son chantier est tout près de Palm Beach, à moins de 150 km au nord de Miami. À l'automne 2009, Jim se rend en voisin sur le chantier Rybovich, grand nom du fishing américain.



L'équipe de Moores a procédé au changement des membrures et des lisses. Un travail de titan !

Jim Moores dans son bureau de Riviera Beach. Les bouées au mur évoquent les unités prestigieuses qu'il a restaurées.



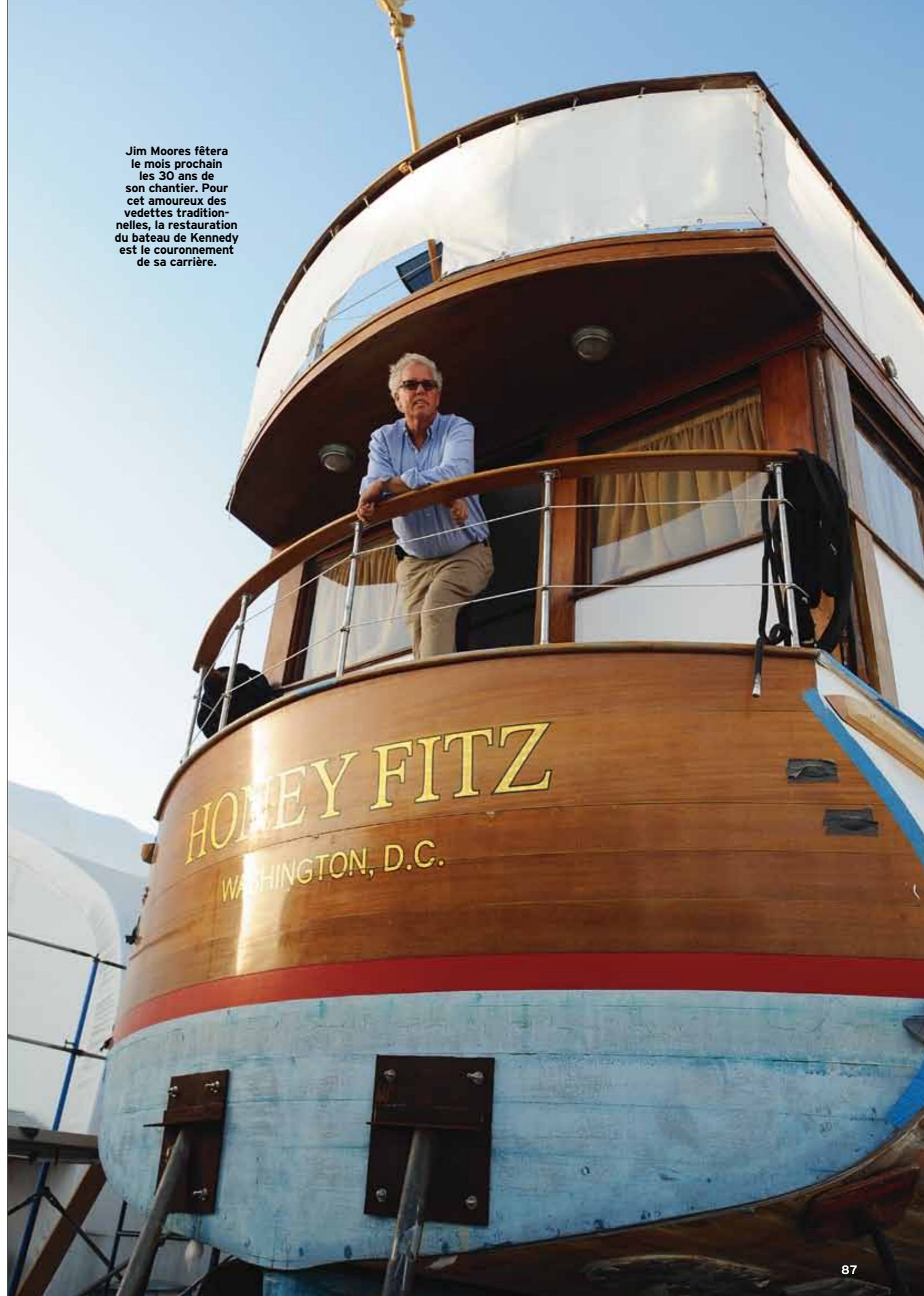
Ses confrères l'ont appelé pour une expertise au laser d'une vedette de 93 pieds datant de 1931. Le bateau a été mis au sec pour un arbre d'hélice à changer mais le mal s'avère plus aigu. Des problèmes structurels sont mis au jour. Sans une réfection complète, le vieux yacht est condamné. Avec l'accord du propriétaire, Jim Moores accepte de relever le défi. Il sauvera *Honey Fitz*, le bateau des jours heureux du président John F. Kennedy. Ce navire a une histoire singulière. Il est né en 1931 dans le chantier Defoe, sur les rives du lac Huron. C'est à l'époque un commuter de 28 m de long baptisé *Lenore*. Son propriétaire Sewell Avery est un milliardaire connu aussi pour ses idées radicales. En 1942, *Lenore* entame une nouvelle vie. Il est réquisitionné sur ordre du président Roosevelt, vieil adversaire de Avery qui s'était opposé frontalement à la politique du New Deal. Les Coast Guards

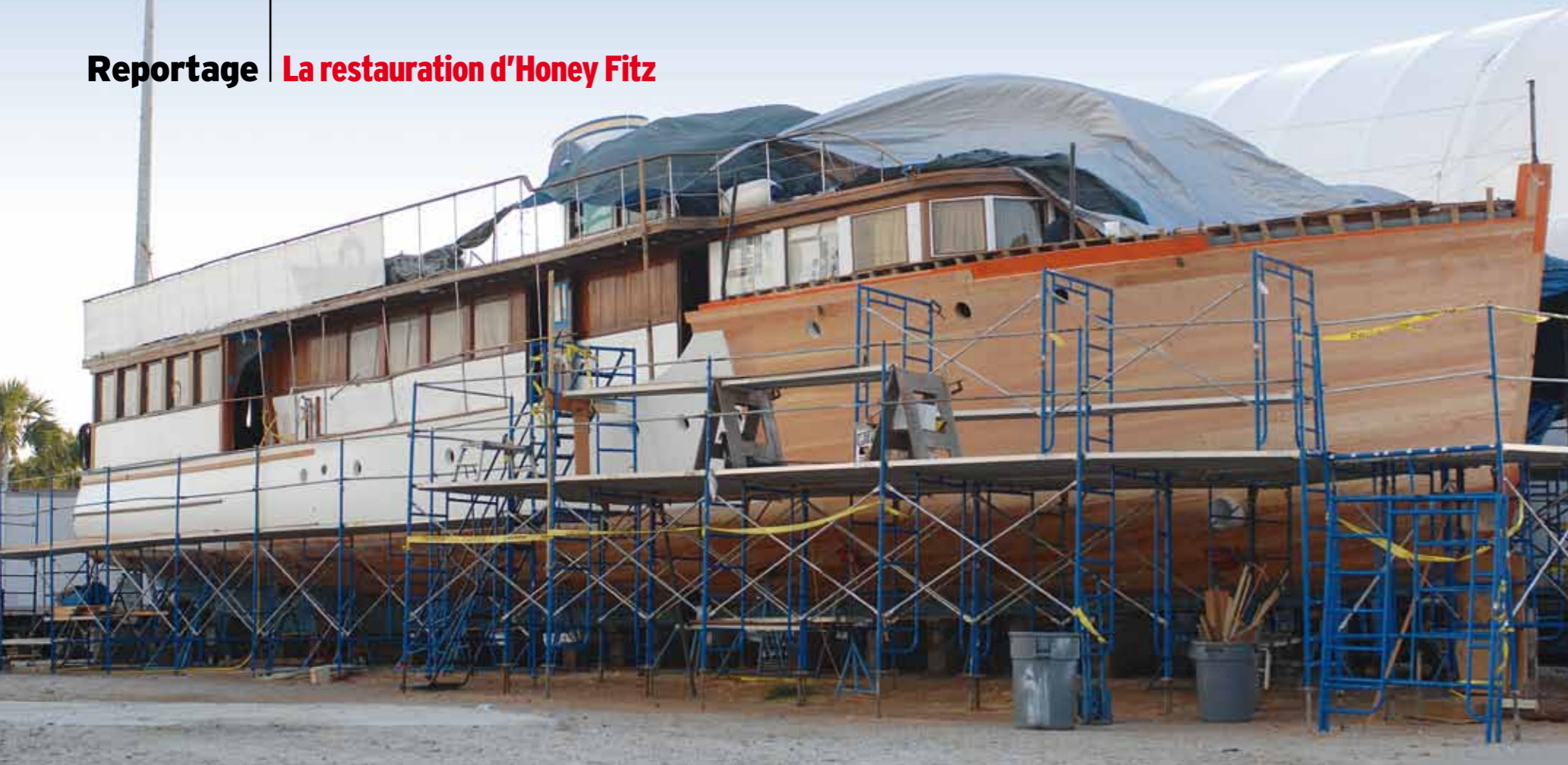


Le président Kennedy avait un faible pour ce bateau. Des photos intimes prises à bord en témoignent.

américains récupèrent le bateau et le transforment en machine de guerre avec canons et mitrailleuses sur le pont. Deux nouveaux moteurs GM permettent de doubler la vitesse de *Lenore* de 12 à 24 nœuds. À la fin de la guerre, il est officiellement consacré yacht privé présidentiel, à la différence des yachts *USS Potomac* ou *Sequoia* réservés à un usage officiel. Cinq présidents américains vont se succéder à son bord. Truman, Eisenhower, Johnson, Nixon, et le plus

Jim Moores fêtera le mois prochain les 30 ans de son chantier. Pour cet amoureux des vedettes traditionnelles, la restauration du bateau de Kennedy est le couronnement de sa carrière.





Honey Fitz est en chantier depuis plus d'un an. La restauration de la coque sera bientôt terminée. L'intérieur prendra autant de temps.

Le bateau, à ses origines, s'appelait *Lenore*. Notez l'absence de fly-bridge et le cockpit arrière avant que la timonerie ne soit rallongée.

Au fait...

Honey Fitz en huit dates

1931 Lancement de *Lenore*, un yacht de 31 m de long commandé par le milliardaire Sewell Avery. Le bateau a été construit par le chantier Defoe à Bay City, dans le Michigan.
1941 Le bateau est réquisitionné par l'US Navy. *Lenore* est transformé par l'armée qui l'équipe de deux moteurs GM de 675 ch chacun afin de pousser sa vitesse à plus de 20 nœuds.



Honey Fitz à Palm Beach peu avant sa sortie de l'eau pour restauration.

1945 L'US Navy démobilise *Lenore* et le transforme en yacht privé à l'usage des présidents américains. Truman sera le premier à l'utiliser.
1954 Le bateau est restauré par le célèbre chantier Trumpy.
1960 Rebaptisé *Honey Fitz*, du nom du grand-père de Kennedy, le bateau est décoré par Jackie, qui y installe une TV couleur.
1970 Rebaptisé *Tricia*, prénom de sa fille, le président Nixon décide de vendre le bateau aux enchères.
1998 Après avoir changé de mains plusieurs fois, *Honey Fitz* est vendu à l'encan à William Kallop, dont le père était un ami d'université de John Kennedy.
2009 Début de la restauration d'*Honey Fitz*.

► populaire d'entre eux, John F. Kennedy. Le jeune président aime la mer et les bateaux. Il le rebaptise *Honey Fitz*, sobriquet donné à son grand-père maternel, ex-maire de Boston. Jackie le décore, y fait installer une télévision pour les enfants. *Honey Fitz* renoue avec un authentique programme de bateau de plaisance. Il sillonne avec la famille présidentielle les plus beaux mouillages de la côte Est, de Cape Code à Palm Beach. Des photos et des films pris à bord attestent d'un bonheur familial, de moments de détente où le président semble être déchargé du poids de sa charge. Mais le téléphone rouge visible sur les images n'est jamais très loin...

Un patrimoine à sauvegarder

Après la mort de Kennedy, le nouveau président Lyndon Johnson n'osera pas débaptiser le yacht présidentiel. «Cela aurait été comme changer le nom du Washington Monument», précisera-t-il dans ses *Mémoires*. Nixon aura moins de scrupules. *Honey Fitz* devient *Tricia*, le prénom de sa fille, puis le républicain le vend aux enchères en 1970. Il juge le yacht un peu trop petit pour lui...

Lors du dernier Miami Boat Show, en février dernier, l'équipe de *Neptune* en a profité pour se



Le salon principal est resté dans son jus des années 80, au temps où *Honey Fitz* baladait des touristes autour de New York.

La cabine de pilotage est surélevée par rapport au pont principal. La timonerie a peu évolué depuis les années 50.



On ne compte qu'une seule cabine à bord d'*Honey Fitz*. Elle est située au niveau du pont inférieur, sur l'avant. John Kennedy y a probablement dormi.

rendre à Palm Beach. Rendez-vous a été pris avec Jim Moores. C'est un grand gaillard à l'allure très bostonienne. Il a grandi dans le Maine où, dès son plus jeune âge, il se passionne pour la construction des bateaux. Sa culture maritime est immense. *Honey Fitz* se trouve isolé sur un immense terre-plein. Jim dit qu'il ressemble à une carcasse de baleine échouée. Seize mois que le chantier a débuté. La restauration de la coque sera bientôt achevée. «*Honey Fitz* est un grand malade en voie de guérison, confie Moores. L'axe de la carène avait dévié de 15° sur tribord. La poupe était, elle aussi, vrillée de 4° et s'était affaissée de 7 cm.». L'empilage de nouvelles superstructures au fil des ans, le poids des six blocs moteur GM et Lügger (pour les générateurs) installés par les Coast Guards ont alourdi de ma-

nière excessive *Honey Fitz*. Pour sauver la coque, l'équipe de charpentiers va tenter l'impossible : supporter le poids du pont pendant la déconstruction de la coque. Douze poutrelles d'acier soudées entre elles sont glissées provisoirement sous le pont à l'aide de vérins hydrauliques. Jim en profite pour refaire un bâti métallique dans la cale moteur qui menace de s'effondrer. «*S'attaquer à un chantier pareil, c'est comme éplucher l'histoire du navire*, dit-il. *Cela ressemble presque à une fouille archéologique.*»

La mise à nu du bateau a permis de dévoiler les cicatrices du temps : ici, des membrures à moitié calcinées, vestiges d'un début d'incendie ; là, des plaques de fer colmatant des trous dus à une probable collision. Les charpentiers restent émerveillés ►

«Nous conservons la légende vivante», telle est la devise du chantier Moores, spécialisé dans la restauration de vieux bateaux.





Le consultant maritime Mike Hart au chevet des deux moteurs GM de 675 ch chacun. Les moteurs datent de 1943, à l'époque où la vedette fut réquisitionnée par l'US Navy.



Une trappe découpée dans le plancher du salon, une échelle, aussi raide que possible, voici l'accès unique au quartier d'équipage...

...Celui-ci était constitué de trois couchettes et d'un coin douche. L'absence de hublots, la proximité des moteurs et l'impossibilité de se tenir debout rendaient les lieux particulièrement inconfortables.



► par la qualité du travail des anciens : «Il est fabriqué comme un canoë de 28 m de long !» Jim est très étonné par l'échantillonnage des matériaux utilisés à l'époque de la construction. «L'épaisseur des membrures est celle d'un bateau en bois actuel de 35 pieds, pas d'un 92 pieds !» Le *Lenore* de Defoe était une vedette ultra légère, dotée d'une carène d'une finesse extrême afin d'optimiser la glisse (moins de 5 m de large). Autour d'*Honey Fitz*, le stock de planches neuves utilisées pour le double bordé est presque épuisé. Les membrures ont été changées. Le côté tribord est en cours

La cheminée arbore le blason présidentiel conçu lorsque le bateau servait à des croisières touristiques.



d'achèvement. Du pin Douglas en provenance de la côte nord-ouest remplace le hêtre d'origine. «Il n'en existe plus de cette qualité», dit Jim à regret. *Le pin est une bonne alternative. Il est plus dense mais sa résistance mécanique est bien supérieure.* L'échantillon de la peinture initiale a

été retrouvé dans les archives du chantier Defoe. La coque de *Honey Fitz* redeviendra bleue. Quant aux aménagements de pont, ils sont encore dans leur jus des années Kennedy. C'est un dénommé Joe Keating qui rachète aux enchères le bateau en 1970. Avec l'aide du décorateur personnel de Jackie, l'intérieur d'*Honey Fitz* est restauré. Keating louera le bateau pour des mariages ou des balades autour de New York. En 1998, le bateau est vendu à William Kallop pour 5,9 millions de dollars. L'homme est un magnat du pétrole, dont

Pour l'amour des yachts Trumpy

Jim Moores ne restaure pas seulement les bateaux des autres. Depuis plus d'un an, il consacre ses samedis à la rénovation complète d'*Aurora II*, un Trumpy historique de 1947, qui est devenu son yacht personnel.

Jim Moores vit une histoire d'amour avec les Trumpy. Le restaurateur est devenu au fil des ans le meilleur spécialiste de ce chantier de légende, qui fabriqua, des années 20 jusqu'à 1972, les plus beaux yachts de plaisance en bois des États-Unis. Récemment, Jim est tombé sur une occase en or. Une vedette Trumpy de 1947 à restaurer, qui avait été le dernier bateau personnel de John Trumpy, le patron du chantier mythique. Ce bateau de 1947 est d'une modernité incroyable. Le pont supérieur se distingue par cette timonerie tout en longueur qui héberge un immense salon et le poste de pilotage séparé. Les deux cabines, la salle à manger et la cuisine déjà en formica occupent le niveau inférieur. Les meubles en acajou étaient produits par Trumpy. À bord, il y a même une climatisation d'origine, tout comme le moteur, un GM de 471 ch, qui tourne encore comme un moulin. Vitesse maxi 11 nœuds.



Aurora II est un Trumpy de 1947. Après une superbe restauration, Jim Moores en a fait son bateau personnel.



Jim à la barre d'*Aurora II*. L'aménagement et l'équipement sont d'origine sauf le sondeur et la VHF.



Le cockpit arrière, très confortable, peut accueillir jusqu'à 15 personnes. Des portes coupe-vent ferment les passavants afin de limiter les courants d'air.



Le plafond à «poutres apparentes» est typique des Trumpy. Salon et poste de pilotage sont au même niveau. On distingue, à gauche, l'escalier menant à la cuisine et aux cabines.



Cette photo montre bien le rajout de la superstructure arrière, qui prolonge le salon jusqu'à la poupe. Jim aurait aimé revenir à la silhouette d'origine mais ce n'est pas inscrit dans son contrat de restauration.

le père était un proche de Kennedy lorsqu'ils étudiaient ensemble à Princeton. Dans le grand salon poussiéreux aux rideaux pourpres et à la moquette défraîchie, des photos annotées en noir et blanc, représentant le président et sa famille à bord, sont encore épinglées au mur. Kallop n'a pas touché à la déco d'origine. Émotion garantie. Jim Moores est fier de son chantier mais il sait rester humble face au travail magnifique accompli par les anciens. Il a conscience de ses responsabilités La sauvegarde d'un patrimoine unique pour les générations futures. ■