

Hommage à un grand créateur

Le 10 juillet dernier disparaissait André Mauric, après 94 années consacrées aux bateaux et plus de 3 000 plans. Architecte naval de grand talent, il a été à l'origine des grandes aventures industrielles et sportives du nautisme.



Patrick Valasseri/AFP

Né en juillet 1909 à Marseille d'un père concepteur, dessinateur et constructeur de ses propres voiliers, André Mauric a fait ses armes sur les bateaux familiaux. Sa licence de mathématiques en poche, il entre dans le chantier de Charles Baudoin – créateur des moteurs du même nom – avant d'effectuer son service national dans l'arsenal de Toulon. Dès la fin de ses obligations militaires, il se retrouve à la tête du chantier Baudoin. Pendant la seconde guerre mondiale il est réaffecté à l'arsenal de Toulon où il prend en charge une commande de 50 dragueurs et l'étude de stabilité de deux contre-torpilleurs. C'est le début d'une longue carrière consacrée à l'étude des formes. Pour André Mauric, la stabilité de carène des voiliers, yachts et vedettes sortant de son étude sera toujours une affaire d'honneur. C'est dire la perfection qu'il s'impose pour ses dessins, et c'est bel et bien ce qui caractérisera chacun de ses bateaux. La fin de la guerre va marquer pour ce jeune architecte de 36 ans un tournant décisif. La reconstruction de la

flotte militaire sera son fond de commerce, alors que le développement de la plaisance moderne et l'apparition des premiers voiliers construits en série vont le propulser vers une carrière exceptionnelle, parmi l'élite des architectes navals. Son talent a largement influencé la construction en série avec le First 30 de Bénéteau, diffusé à 1 100 exemplaires, et le Melody, produit à 600 unités par Jeanneau.

Le sens de la perfection

Il a aussi dessiné les voiliers de courses les plus célèbres de son temps: *Raph*, *Pen-Duick VI*, *Kriter V*, *Kriter VIII*, *Neptune...* De sa rencontre avec le baron Bich dans les années soixante-dix vont naître *France et France II*, deux 12 m JI marquant l'entrée des défis français dans une compétition jusqu'alors exclusivement anglo-saxonne. On doit à Mauric nombre d'avancées technologiques qui ont servi tant la plaisance que la course au large et la régata pure. Citons le bouchain à mi-franc-bord renforçant la stabilité à la gîte, ou l'épais brion d'étrave améliorant la pénétration dans l'eau. Cette recherche de la perfection est liée à son sens aigu de l'observation, lors de ses nombreuses navigations privées en rade de Marseille. Enfin, André Mauric a été un homme de son temps, utilisant les technologies les plus modernes du génie maritime, tout en gardant un pied dans l'architecture navale traditionnelle. Depuis 1985, son bureau d'études est dirigé par Jean-Charles Nahon qui poursuit les recherches sur les navires non conventionnels, aussi bien que sur les voiliers de plaisance. Dans le même esprit novateur.



Photos Gilbert Le Cossec



Ci-dessus, le First 30, un des dessins les plus célèbres d'André Mauric, qui éleva Bénéteau au rang de grand chantier de plaisance en 1977. A droite, le Melody, produit par Jeanneau en 1976, qui était un excellent croiseur, même s'il connut un succès moindre que le First 30.