

chasse-marée

HISTOIRE ET ETHNOLOGIE MARITIMES

N°134 ● SQUARE SAIL, ARMATEUR DE GRANDS VOILIERS ● LE CORMORAN

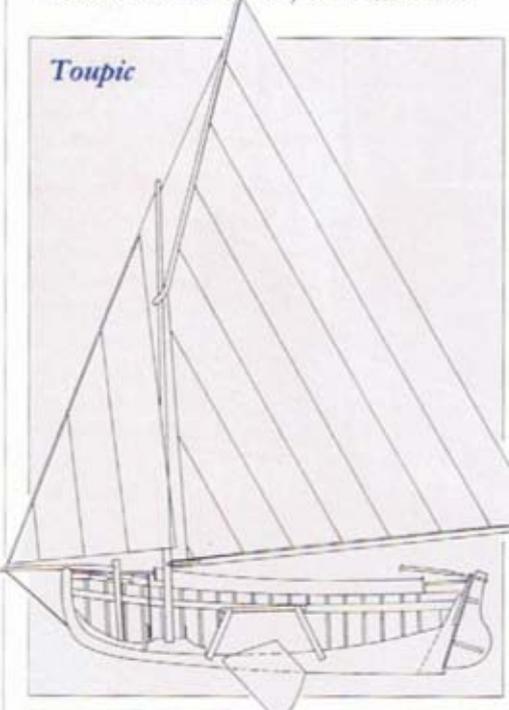


LES PÊCHEURS DE L'ÎLE RODRIGUES ● LA PARTÈGUE, VOILES DE PROVENCE

Saint-Barthélémy, printemps 1998. Bruno Jourdrein vient de remporter la Transat AG2R à bord de son Figaro, l'un des derniers cris en matière de monotypes de course au large. Alors qu'un journaliste lui demande ce qu'il va faire à son retour en France, il répond sans hésiter : "Du Cormoran à Carantec !"

L'apparition de l'ancêtre du Cormoran remonte à 1922. Cette année-là, Eugène Herr, membre de la florissante Société des régates de Morlaix, rêve d'un voilier pour la petite pêche, la promenade et, éventuellement, la régata. Il confie le tracé des plans à Charles Raillard, en lui demandant de ne pas dépasser 4,50 mètres de longueur et 17 mètres carrés de voilure. S'inspirant de son *Chillekik*, l'architecte naval livre le plan de *Toupic*, le 17 mars, au chantier Casenave de Carantec. Il s'agit d'un "canot à dérive de 4,50 mètres pour plages, estuaires et rades", comme l'indique le document original, soigneusement conservé par Alain Sibiril, dont le père a repris ce chantier. Les formes s'inspirent de celles des canots de pêche locaux : avant assez fin, haut franc-bord, bonne largeur à la flottaison, et quille longue en légère différence. Avec son lest extérieur en fonte, ce canot pèse 689 kilos ; il est gréé en sloup, avec une corne très apiquée. Le succès est immédiat, même si le nouveau venu a la réputation de mouiller un peu dans la brise. Huit unités de ce type sont construites, tant pour des plaisanciers que pour des pêcheurs. A l'époque, il revient à 2 000 francs, barre en main.

Toupic



Le canot *Toupic*, qui est à l'origine de la série des Cormoran (L. 4,49 m ; l. 1,73 m ; t.e. 0,50/1 m ; poids : 689 kg ; voilure : 17 m²). Plan de Charles Raillard, retracé (et simplifié) à partir de l'original conservé par Alain Sibiril.

La série part sur de bonnes bases. Mais bien vite, l'esprit de compétition, attisé par des prix très convoités, conduit à une spécialisation excessive de certains bateaux. Apparaissent ainsi quelques monstres à l'étrave inversée – plus longs à la flottaison qu'au pont – et à la voilure hypertrophiée, avec des focs si grands qu'ils dévient la grand voile. En 1924, loin de ces outrances, Henri Dervin améliore le plan initial. Tout en conservant la quille longue, il augmente le volume avant au-dessus de la flottaison et affine le tableau. Le bateau mouille moins et gagne en vitesse, mais sa silhouette reste celle d'un canot de travail.

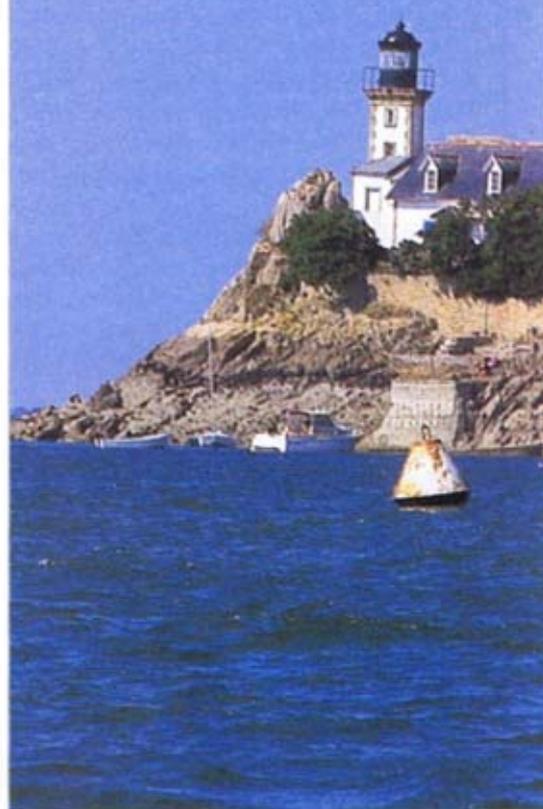
Soucieux de conserver l'homogénéité du type, cet architecte prône davantage de restrictions. En 1925, pour démontrer que l'on peut tuer la série tout en respectant sa formule de jauge, il dessine un nouveau 4,50 mètres avec un brion hors de l'eau, un gouvernail sur jaumière et une très faible surface mouillée. Inspiré des quillards de régata, ce cat-boat baptisé *Chéribibi* s'impose dans toutes les courses, quelles que soient les conditions de temps. La pureté de ses formes et ses performances font l'unanimité, mais il sera déclaré hors classe, car il ne répond pas à l'esprit de la série, à cause de son prix trop élevé, de ses difficultés d'échouage et d'une construction jugée trop légère. Restée sans lendemain, l'expérience aura eu le mérite d'inciter les architectes à ne pas dépasser certaines limites.

Un 4,50 mètres polyvalent

L'année suivante, Henri Dervin dessine *Poupette*, un canot à la fois fonctionnel et élégant. Le centre de dérive et le maître-bau sont reculés, la silhouette s'affine et le bout-dehors est supprimé. La quille longue, le gouvernail sur tableau et la robuste charpente permettent un échouage aisé. L'architecte renoue ainsi avec les caractéristiques locales, sans pour autant sacrifier la marche et la manœuvrabilité. *Poupette* se comporte admirablement par tous les temps. Très raide à la toile, marchant vite au plus près dans la brise et la grosse houle, grâce à la finesse des entrées d'eau et au développement de son étrave, ce bateau mouille peu malgré un faible franc-bord. En régata par petit temps, il dame le pion à *Chéribibi*, pourtant plus léger de 200 kilos. Malgré un coût plus élevé, cette coque rallie tous les suffrages.

Cette même saison, l'architecte Victor Brix met en chantier, chez le constructeur carantécois Moguërou, un nouveau

Série à restrictions apparue en baie de Morlaix au début des années vingt le Cormoran n'a jamais trahi sa vocation initiale, à savoir un partage bien équilibré entre pêche, promenade et régata. Son dynamisme en course incite maints architectes et chantiers à améliorer sans cesse ses lignes. Après quelques années de dépression la série a connu un nouveau souffle avec l'apparition des premières unités en plastique et le renouveau d'intérêt pour les bateaux en bois, les unes et les autres se mêlant aujourd'hui lors de régates toujours aussi acharnées.



4,50 mètres. C'est un beau dériveur, intermédiaire entre *Chéribibi* et *Poupette*, avec le maître-bau et le centre de dérive au milieu, l'attaque de quille reculée et un safran extérieur suspendu. Grâce à des formes moins pleines au-dessus de la flottaison, les entrées d'eau restent fines, et cela en dépit d'une étrave bien défendue, adaptée aux conditions de navigation locales. La surface mouillée est inférieure à celle de *Poupette* et les coulées d'eau sont douces sous la voûte. Pour le grément, Brix renoue avec le bout-dehors. Véritable dériveur lesté, ce 4,50 mètres a définitivement perdu ses formes de bateau de pêche, mais il demeure

Le Cormoran de la baie de Morlaix

Gwendal Jaffry



robuste, d'échouage aisé, et bon marché : l'esprit de la série est respecté.

"Ce modèle, indique *Le Yacht*, indépendamment de son élégance particulière, s'est montré excellent marcheur sous toutes les allures, ainsi que d'une tenue à la mer tout à fait remarquable. C'est le bateau tout indiqué pour les débutants en raison de sa grande sécurité, car il conserve une stabilité positive inclinée jusqu'à peu près 60 degrés." On reprochera seulement à ce plan son grément marconi, qui va d'ailleurs se révéler moins performant que le grément houari. Ce bateau sera néanmoins un concurrent sérieux pour *Poulette* qui, l'année suivante,

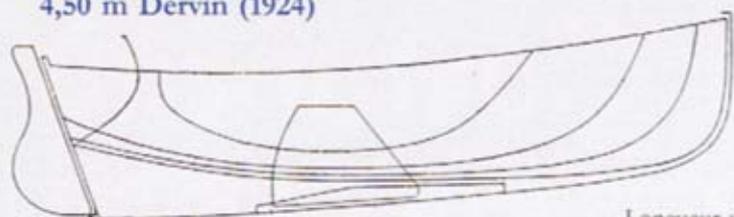
ne l'emportera plus que par temps frais. En cette fin des années vingt, la série n'a pas encore son nom actuel, mais elle compte déjà un bon nombre d'adeptes. Cette époque correspond également à la désaffection des pêcheurs professionnels, pour qui ces voiliers sont devenus trop "yachts" et par trop voués à la compétition, même si l'association veille à respecter l'esprit initial d'Eugène Herr.

Il faut attendre près de huit ans avant qu'Henri Dervin ne se lance à nouveau dans l'exploitation de la jauge. Pendant ce temps, les chantiers continuent à proposer leurs modèles à partir de gabarits issus à la fois des plans d'architectes, et

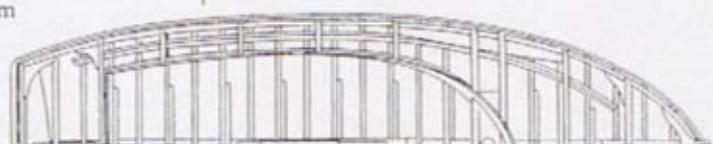
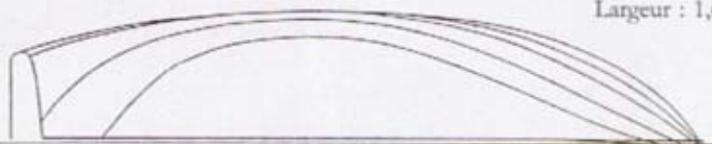
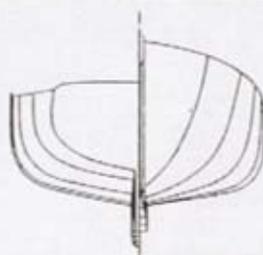
△ A quelques encablures de l'île Louët un catboat (coque blanche) et trois Cormoran régatent bord à bord, au vent arrière. On distingue à gauche une coque Karéna, puis *Yannick* (n°5), le plus ancien de la flottille, et *Toulec* (à droite), le "Morlaix Mécanique" de René Le Ven.

de leur propre expérience. Ces constructeurs sont passés des membrures sciées aux membrures ployées, sans pour autant renoncer à leurs techniques traditionnelles. Les pièces maîtresses des 4,50 mètres sont en chêne, et les bordages en acajou sont rivés cuivre sur membrures ployées en acacia. La grande réputation de ces bateaux suscite une forte demande en baie de Morlaix et au-delà.

4,50 m Dervin (1924)

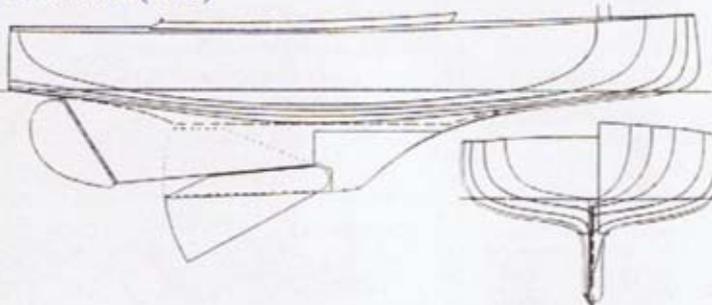


Longueur : 4,50 m
Largeur : 1,69 m



Plan du premier canot de 4,50 m dessiné par Dervin d'après le plan de Charles Raillard et construit par Casenave.
Les lignes sont proches de celles des canots à misaine.

Chéribibi (1925)

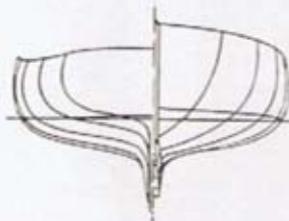
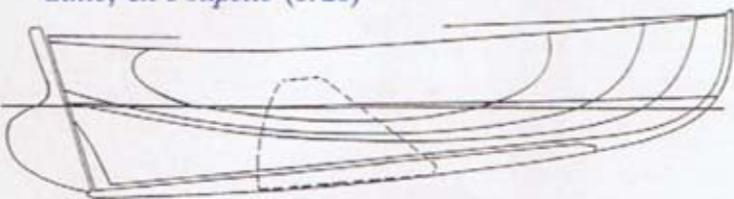


Longueur : 4,50 m
Longueur à la flottaison : 4,34 m
Largeur : 1,74 m

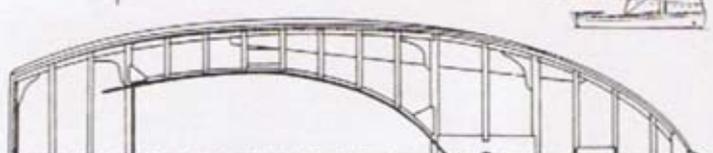
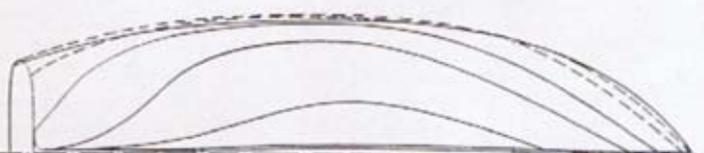
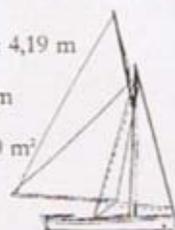
Tirant d'eau : 0,70/1,12 m
Poids : 565 kg
Surface de voileure : 18 m²

Plan du fin-keel Dervin construit par Casenave.

Gaïté, ex-Poupette (1926)

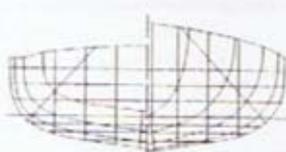
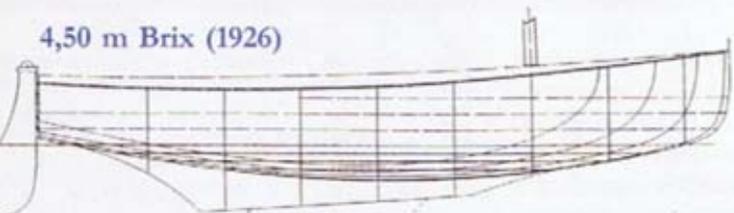


Longueur : 4,49 m
Longueur à la flottaison : 4,19 m
Largeur : 1,81 m
Tirant d'eau : 0,60/1,20 m
Poids : 800 kg
Surface de voileure : 19,50 m²

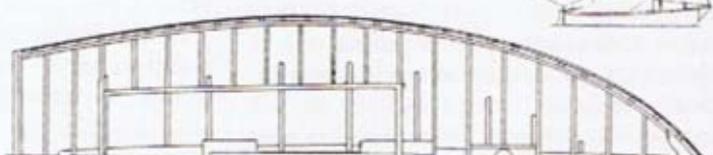
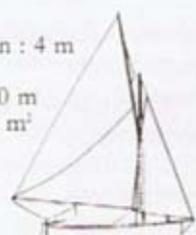


Plan Dervin à quille longue construit chez Casenave.

4,50 m Brix (1926)



Longueur : 4,50 m
Longueur à la flottaison : 4 m
Largeur : 1,84 m
Tirant d'eau : 0,42/1,10 m
Surface de voileure : 18 m²



Plan Brix à aileron et gouvernail extérieur construit par Mogueïrou.

Ces quatre plans (extraits du *Yacht* du 1^{er} septembre 1946) illustrent l'évolution du type dans ses premières années d'existence. Après avoir affiné le plan original de Raillard, Dervin en tente l'extrapolation avec *Chéribibi*, comme mise en garde contre toute dérive de la jauge. Mais c'est sous l'influence de Victor Brix que le voilier affichera pour la première fois des lignes d'allure moderne.

“C'est une série qui a pris assez vite, rappelle Alain Sibiril, puisque c'était un bateau marin et pas très cher. Tous les chantiers de Carantec s'y sont mis. Dès le début, mon grand-père en a construit, puis mon père, qui a pris la succession en 1927. L'année suivante, il en a même vendu un au grand-duc Vladimir de Russie ! Je ne sais pas combien de bateaux sont sortis d'ici. En revanche, je peux dire si tel ou tel a été fait chez nous, au vu de la forme et des assemblages. Chaque chantier avait sa touche personnelle. On passait environ huit cents heures pour faire une « pièce de musée », avec vernis, bancs et planchers en caillebotis. On engrangeait beaucoup de commandes du 15 août au 10 septembre, parce que les gens naviguaient avec des amis durant l'été, et si ça leur plaisait, ils commandaient un bateau pour la saison suivante. C'étaient des natifs de la région, et – surtout – des propriétaires de résidences secondaires.”

L'émulation entre les architectes et entre les constructeurs se traduit par de constantes améliorations du type, quitte à nuire à l'homogénéité de la série, les nouveaux venus battant généralement ceux de la génération précédente. En 1933, Henri Dervin propose au constructeur carantécois Eliès de faire un nouveau 4,50 mètres inspiré des 6,50 mètres JI. Mais ses formes avant trop pleines compromettent sa marche dans le clapot local, qui impose des entrées d'eau fines à la flottaison, associées à un bon volume d'étrave pour aider le bateau à sortir de la vague. Ce voilier reste néanmoins assez puissant, grâce à une attaque de quille très reculée, un gouvernail à jaumière placé le long de l'étambot, une voile houari très apiquée et un foc à faible recouvrement.

L'envol du Cormoran

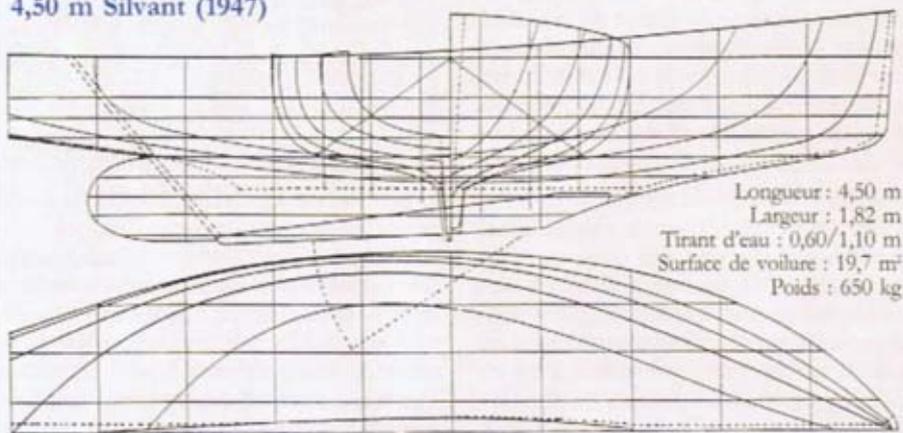
Ce n'est qu'en 1934 que le club des 4,50 mètres se constitue et se choisit le cormoran comme emblème. Souhaitant respecter l'esprit initial de ce voilier destiné à la pêche, à la promenade et à la régates, cet organisme entend “favoriser par tous les moyens possibles le développement de la série, en créant de nouvelles régates, mais également en veillant à ce que tous les bateaux correspondent à la jauge”. Et les fondateurs ajoutent : “Cette décision a obligé quelques propriétaires à se livrer à des modifications parfois assez gênantes. Nous nous félicitons de la bonne grâce avec laquelle ils l'ont acceptée et souhaitée. Seuls les bateaux jaugés recevront un numéro de voile.”

Cette année-là, treize unités sont numérotées et vont participer à douze journées de régates officielles. On peut alors lire dans *Le Yacht* : “Parmi les séries locales dont la vitalité a pu résister aux années, une mention spéciale doit être décernée aux 4,50 mètres de Carantec. Cette série regroupe de très nombreux bateaux bons marcheurs et raides à la voile. On s'explique qu'après treize années, le type soit encore aussi populaire, car il convient particulièrement aux conditions locales : mer hachée devenant dure avec un peu de brise, vents très irréguliers et beaucoup de cailloux à fleur d'eau exigeant une bonne marche au près serré – même dérive relevée –, enfin nécessité de pouvoir échouer sur les grèves sans béquilles. Il ne faut pas oublier que dans l'esprit des promoteurs, ces bateaux ne devaient pas être uniquement destinés à la régates, mais utilisés plus fréquemment à la promenade et à la pêche.”

Avant guerre, l'apparition du 5,50 mètres fait craindre pour l'avenir du Cormoran. Mais dès la Libération, la différence de prix favorise ce dernier. La série reste bien vivante. Dervin modifie les lignes de sa création de 1933 et fait faire ce nouveau bateau chez Le Got, à Roscoff. Cette coque est bien défendue, tout en bénéficiant d'une faible surface mouillée. Moins racée que le plan Brix, elle s'affirme comme une synthèse réussie entre le dériveur de régates et le bateau de promenade.

Vingt-six Cormoran sont recensés à Carantec en 1947, quand l'architecte Silviant dessine à son tour un 4,50 mètres, construit au chantier Matra de Conflans-Sainte-Honorine, spécialisé dans la production en série. “Ce yacht construit sur moule, avec des outillages modernes, réunit à la fois la légèreté et la solidité, conditions essentielles pour faire un bateau de sport et marin, commente

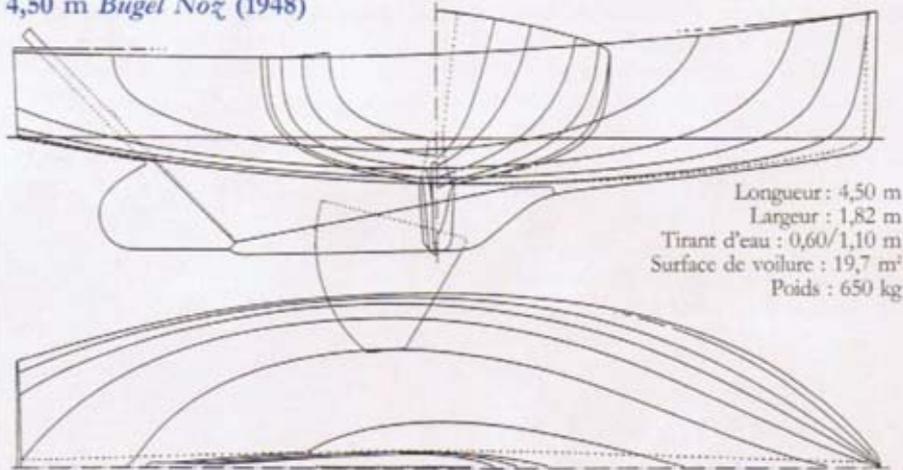
4,50 m Silviant (1947)



Longueur : 4,50 m
Largeur : 1,82 m
Tirant d'eau : 0,60/1,10 m
Surface de voile : 19,7 m²
Poids : 650 kg

Plan Silviant (1947) construit au chantier Matra.

4,50 m Bugel Noz (1948)



Longueur : 4,50 m
Largeur : 1,82 m
Tirant d'eau : 0,60/1,10 m
Surface de voile : 19,7 m²
Poids : 650 kg

Bugel Noz, plan Dervin, construit par Le Got.

Une vingtaine d'années après les premiers modèles (voir page précédente), l'évolution est très nette : les quilles sont plus courtes, les entrées d'eau plus fines et les safrans sont placés sous la voûte.

Le Yacht. Ses formes très fines en flottaison, sa longue coulée arrière et son avant suffisamment déversé lui permettent de passer en ne mouillant pratiquement pas, même dans une mer assez grosse. Il peut être gréé soit en houari, soit en marconi avec suppression du bout-dehors et de la bôme dépassant le tableau comme c'est le cas sur tous les Cormoran déjà existants."

Inlassable, Dervin riposte en dessinant le *Bugel Noz*, un 4,50 mètres construit chez Le Got et doté de la quille la plus courte jamais vue dans la série ! "Ce bateau mérite une mention particulière, précise *Le Yacht*, car il est très différent de tout ce qui a été fait dans la série jusqu'à présent. Son architecte voulait faire un essai. Les coutumes locales veulent en effet que ces coques soient à quille longue, du type canot, avec un gréement houari, et les meilleurs barreaux vous diront très sérieusement que hors de cette conception il n'y a pas de chance de succès. Or ces conceptions sont si contraires à la logique que notre collaborateur a voulu vérifier par lui-même la valeur de ces affirmations. Un essai très ancien, le *Chéribibi*, avait bien fait ressortir la précarité de tels errements, mais comme depuis plusieurs années les premières places étaient prises par des coques à quille longue, il n'était pas sans intérêt de les vérifier."

Pour *Bugel Noz*, Dervin s'inspire des lignes de ses dinghies, qui obtiennent de bons résultats. Il dessine néanmoins une coque plus trapue, car les dinghies sont moins toilées que les Cormoran (les unités de 4,50 mètres ne portent pas plus de 12 mètres carrés de toile). L'obligation d'incorporer une quille-lest extérieure le

conduit à adopter un aileron rapporté, étroit, au maximum du tirant d'eau autorisé, et savamment profilé. La dérive – dont le puits est à peine visible dans le cockpit – est également étroite et profonde, de telle sorte que l'ensemble du plan antidérive coïncide avec les rapports utilisés pour les dinghies. Sans doute influencé par Manfred Curry, l'architecte choisit pour cette unité un gréement bermudien – plus léger que le houari –, avec un grand foc sans recouvrement, grâce au point de drisse en tête et au bout-dehors.

Livré en retard, le nouveau venu court sa première régates sous gréement de pêche, mais ses résultats sont déjà encourageants. Ensuite, avec sa voilure *ad hoc*, il confirme l'intuition de l'architecte : la quille étroite et le gréement bermudien sont plus performants que la quille longue et le houari. *Bugel Noz* présente notamment l'avantage de moins gêner que ses concurrents, ce qui lui permet de n'utiliser sa dérive qu'au plus près serré.

Ménageant la chèvre et le chou, Maurice Renaud, le vice-président de l'association des propriétaires, précise que *Bugel Noz* n'a pas réellement fait ses preuves dans la mesure où il ne s'est pas encore mesuré aux meilleurs bateaux de la série. Mais il ajoute : "En ce qui concerne les appréciations sur la longueur de la quille, je suis personnellement d'accord avec l'auteur du *Bugel Noz* et, contrairement à l'avis de tous mes amis de la baie de Morlaix, je pense qu'un Cormoran à quille plus courte, à condition toutefois que le reste de la coque soit étudié en conséquence, est nettement supérieur aux Cormoran à quille longue de Carantec."

Des régates acharnées

Les Cormoran des années trente sont construits par la plupart des charpentiers de la baie de Morlaix : Alain Sibiril, Jean-François Sibiril, Moguérrou, Le Got, Mével, Eliès... "Mon père a travaillé sur plan Dervin, se souvient Jean Eliès. En 1932, il a fait la *Mère-Ubu*, qui existe toujours, et durant la guerre, il a construit le *Loïc* (n°52), l'unique Cormoran à clins. Moi, j'ai dû en faire une dizaine pour des gens d'ici et des Côtes-du-Nord, en travaillant sur des gabarits qui dataient de mon père. On avait juste une forme avant, une arrière et une au milieu. Après, on bordait à l'œil, en acajou sur membrures acacia. Au début, les quilles étaient en chêne, puis on est passé à l'iroko. Comme bateaux bien menés, je me souviens de la *Marie-Josée*, du *Poker d'As* de Jean-François Sibiril, et du *Moussaillon* de chez Le Got. Les propriétaires, c'étaient de sacrés régatiers : certains suiffaient les carènes et embarquaient du sable de lest. Mais aujourd'hui, c'est interdit."

Fred Rouilly a bien connu ces méthodes. "En 1934, raconte-t-il, j'avais onze ans et j'ai couru sur le n°1, qui appartenait à mon oncle de Carantec. C'était un « treuil » par rapport à ce qui existe maintenant, mais on a fait de bonnes régates. Je me rappelle d'une course à Saint-Pol, où on était parti avec des sacs de sable chargés à l'île Callot, sur la passe aux Moutons. Au retour, comme le vent tombait, on a tout balancé par-dessus bord ! Après, nous avons eu le n°22, *Arzano*, du chantier Jézéquel, bon par petit temps. Puis le n°53, *Djinn*, du chantier Mével, qui était à mon oncle ; c'était un des meilleurs. Après j'ai eu le n°97, qui ne marchait pas bien. Vers 1933-1934, les régates avaient lieu les deux mois d'été, mais on allait aussi en promenade ou à la pêche. Il y avait des régates officielles comme le tour de l'île Callot et la coupe Cavella. Autrement, il y avait un jour à l'île de Batz et deux jours partout ailleurs : Locquénolé, Térénez, Le Dourduff, Saint-Pol, Roscoff... On était environ vingt-cinq à courir. Les parcours, c'était les Platines-le Grand-Cochon, le Grand-Cochon-les Platines. On n'en sortait pas !"

Interrompues pendant la guerre, les régates reprennent ensuite de plus belle. En 1956, on compte vingt-sept Cormoran sur la ligne de départ. Le type résiste encore quelque temps à la vogue des dériveurs légers en contre-plaqué puis en polyester : Vaurien, 420, 470... Les souvenirs de Maurice Le Ven remontent à



Devant un public nombreux, quatre Cormoran, dont un gréé en marconi (n°79), disputent une régates. On remarquera *Loïc* (n°52), le seul Cormoran jamais construit à clins.

ces années soixante. "Tout jeune, dit-il, on commençait par le canot à misaine, puis on passait au Cormoran. La série marchait très fort. Les régates étaient organisées par des anciens qui avaient navigué sur les yachts, comme le père Messager, du Dourduff, qui avait travaillé sur le bateau du roi d'Espagne. Ça n'était jamais des parcours olympiques, juste trois bouées mouillées dans le coin. Mais c'était bien fait, avec des départs à boules : cinq boules aux cinq minutes et une boule amenée chaque minute. Sur l'eau, c'était acharné, mais avec moins de coups de gueule que maintenant ! Pourtant il y avait déjà une jauge à respecter. Ils en avaient même obligé un à courir avec un demi-tour de rouleau ! Les équipages, c'étaient des professionnels qui régataient pour se faire plaisir, mais aussi des amateurs qui couraient en famille. Et c'étaient presque toujours les mêmes qui gagnaient. De la côte, mes oncles regardaient, et ils savaient dire, en fonction du temps, lequel serait le meilleur. Après, il y avait musique, grand pavois et bal. Tout le monde allait boire un coup, comme à Locquénoles où ça se passait sur les dunes. Et quelle ambiance hein !"

Selon ce témoin, tous les constructeurs de Cormoran se valaient. "A l'époque, dit-il, presque tous les chantiers en construisaient... En fait, il suffisait qu'un bateau gagne la coupe



L'étrave large - nez-tougn - favorise le passage dans le clapot de ce Cormoran. L'insigne de la série, représentant le palmipède faisant sécher ses ailes, diffère souvent d'une voile à l'autre !



Par petit temps, dans les années 1960, une bonne dizaine de Cormoran prennent le départ d'une régate, au milieu d'autres séries (dont des Dragon et des Bélouga).

pour que son constructeur enregistre des commandes. En ce temps-là, des Cormoran, on en envoyait un peu partout. Jean Le Ven en livrait par la mer jusqu'à Cancale et dans le Sud Finistère. Je me rappelle qu'une fois, il en avait mené un jusqu'à Bénodet, mais au retour, il m'avait dit : « Jamais plus je ne ferai ça ! »

Le déclin du Cormoran est toutefois inexorable. "Les jeunes ont adopté les nouveaux dériveurs, poursuit Maurice Le Ven, et nous on a continué avec nos vieux clous ! A la fin, on n'était plus que quatre ou cinq Cormoran, mais les régates ne se sont jamais arrêtées, car il suffisait de trois inscrits pour avoir droit à la coupe." Il faudra attendre la fin des années soixante-dix pour que les chantiers bois enregistrent de nouvelles commandes, et encore une décennie pour que la série reprenne du souffle.

Le plastique dope le renouveau

Michel Moal est un fin connaisseur du Cormoran. Ce mécanicien de la marine marchande - qui régate aussi sur Monotype d'Arcachon et sur Dragon - en a possédé quatre unités (dont celle à clins) avant de s'en construire une lui-même. "Le Cormoran a toujours subi les modes architecturales, précise-t-il, ce qui permet de les dater. On distingue ainsi les grands des petits, lesquels sont directement issus des 6,50 mètres SI lancés en baie de Morlaix. Dans les unités d'avant-guerre, les formes de quille sont presque identiques, si ce n'est que les deux chantiers Sibiril

faisaient une semelle légèrement arrondie, alors que les autres en faisaient une droite. En revanche, les fixations de puits de dérive sont identiques ; elles sont très solides et bien faites, car les Carantécois étaient habitués à travailler sur plans pour les bateaux de jauge.

"Les retours de bouchain sont assez durs, mais les charpentiers ne devaient pas avoir une idée très précise des angles de fuite à la voûte, puisque ceux-ci sont très variables d'une unité à l'autre. Henri Dervin avait une approche plus scientifique de la question ; son *Bugel Noz* est le fruit réussi d'une recherche sur la surface mouillée. Mais pour moi, le Cormoran type, c'est plutôt *Evasion II* (n°107), construit par Jean-François Sibiril. Comme son précédent Cormoran (n°106) s'était révélé trop puissant, ce constructeur en a modifié les lignes d'eau. Du coup, le n°107 semble plus léger sur l'eau, alors qu'il doit faire le même poids que son prédécesseur. C'est un véritable chef-d'œuvre."

Inspiré par cette réussite, Michel Moal dessine son propre Cormoran. Même s'il privilégie les entrées d'eau fines, la vitesse est loin d'être sa seule préoccupation. Naviguant beaucoup en solitaire, il désire avant tout un voilier marin et facile à mener. *Chicano* est mis à l'eau en septembre 1981. "Je suis sorti par force 6 à 7 en baie de Morlaix, affirme le constructeur, pour tester le bateau. Car je voulais être sûr de ses qualités nautiques avant d'en tirer un moule. En arrivant au Kellenn, j'ai appris qu'un départ de course de croiseurs venait d'être annulé. Alors je me suis dit que mon petit Cormoran -

qui n'avait pas embarqué d'eau à la gîte – étalait bien dans la brise, et j'ai décidé d'en faire une série en plastique.

C'est ainsi que Michel Moal crée son propre chantier – Karéna – à Roscoff. Et tous les Carantécois s'accordent aujourd'hui à reconnaître que son Cormoran en polyester aura été l'un des éléments de la renaissance de la série. "Avec Karéna, certifiée Marc Bellec, propriétaire d'une de ces unités, le Cormoran conserve toute son authenticité et sa polyvalence. Les entrées d'eau en U sont fines, mais très porteuses, le maître-bau est au milieu, la flottaison est large, le franc-bord important, les coulées d'eau bien dégagées avec un tableau en voûte. Raidé à la toile pour le confort des balades familiales, il est aussi bon en régate."

Dix-huit Cormoran sortiront du chantier roscovite, ainsi que deux constructions amateurs, avant que le moule ne soit racheté par Jacques Fèvre, responsable d'Acte Mer*, un chantier d'Auray qui en a construit vingt-cinq à ce jour. "Pour moi, précise ce dernier, ce bateau relève plus d'un état d'esprit que d'un outil de régate. Neuf unités sur dix sont vendues à des plaisanciers de plus de quarante ans, qui ont abandonné les soucis

de la croisière pour retrouver le plaisir de la promenade en famille à bord d'un petit voilier personnalisé."

En 1992, plus d'une décennie après *Chicano*, un second moule de Cormoran est fabriqué par Jean-Yves Sévellec. Deux ans plus tard, c'est un mécanicien morlaisien, Jean-Michel Cloarec, qui reprend la forme. Dix-huit bateaux sortiront de ce moule labellisé Morlaix Mécanique**.

Querelles de jauge

Aujourd'hui, chaque régate regroupe près d'une trentaine d'unités. Et bien sûr, les discussions autour de la jauge ne manquent pas de mettre le feu aux grèves de Carantec ! Cela ne date d'ailleurs pas d'hier. Ainsi, *Le Yacht* du 19 janvier 1952 signale-t-il la démission du comité de direction de l'association, lassé du non respect de la jauge à Carantec, "une région où les épreuves de compétition, bien que fréquentes, s'affranchissent assez communément des règles de régates". La revue rappelle que "les bateaux devront être jaugés et les propriétaires respecter cette jauge, pour ne pas finir comme les 5,50 mètres SRM, qui ont commencé avec 25 mètres carrés de toile pour finir avec 42 mètres carrés !"

"J'ai toujours connu des divisions, confirme Alain Sibiril. Dès 1934, lorsque M. Lefebvre a créé l'association, il y a eu le clan de ceux qui voulaient suivre des données précises et celui des autres, plus cabochards, qui ont refusé l'immatriculation. On s'est donc retrouvé avec des Cormoran immatriculés et d'autres non. Les numéros actuels ne veulent donc rien dire par rapport au nombre de bateaux construits."

En 1991, avec le renouveau de la série, les propriétaires se sont regroupés en association, notamment pour tenter d'éviter une possible course à l'armement. Jugant avec sagesse que les textes de l'ancienne jauge n'étaient pas suffisamment clairs et précis, et laissant la porte ouverte à toutes sortes de débordements, l'association s'est attachée à réviser les restrictions. Par exemple, pour éviter que n'apparaissent des "luges" – à l'image des 18 pieds australiens –, la largeur du tableau arrière a été limitée. "On a également pris en considération certaines modifications intervenues au fil du temps, poursuit Jakez Le Bayec, secrétaire de l'association, notamment pour les bateaux de Michel Moal, qui ont 1,20 mètre de tirant d'eau, soit 10 centimètres



Passant au plus près sous la tourelle de l'île Blanche, *Petit Anguste*, à Antoine Debled, devance d'une longueur au vent *Lady Soizic*, à Marc Bellec. Le premier bateau est une construction amateur et le second sort du chantier Karéna, mais ces deux unités sont issues d'un même plan de Michel Moal.



Avouons-le, les unités en bois sont bien les plus chaleureuses ! Grâce au puits de dérive abaissé, l'équipage du plan Jézéquel Morguen dispose d'un cockpit spacieux.

de plus qu'à l'origine... A l'époque, c'est passé sans problème, alors qu'aujourd'hui, le moindre petit « ième » qu'on veut modifier provoque les grands cris !"

De fait, les nouvelles règles de jauge sont loin de faire l'unanimité, certains estimant que trop de rigueur risque de compromettre l'avenir de la série. "Si on avait eu des principes aussi sévères que ceux d'aujourd'hui, estime Fred Rouilly, le Cormoran serait mort depuis longtemps. Cette série a survécu parce que chaque année un nouveau modèle a pu tenter sa chance ; c'est ainsi que la flottille a pu évoluer. Sur le n°25, meilleur bateau de son temps, on a progressé en montant le foc en tête de mât pour augmenter la surface de voilure. En 1946, on a inventé le nez-tougn (nez large) qui donne plus de volume à l'avant. Aujourd'hui, ils ne pensent qu'à limiter tout !"

De son côté, Alain Jézéquel***, qui assure aujourd'hui la quasi-totalité de la production d'unités en bois, trouve aussi matière à indignation. "Un jour, tempête-t-il, on s'est aperçu que les Cormoran en polyester étaient plus lourds – et donc plus lents – que les miens, et on m'a accusé de faire trop léger. Comme si la jauge

d'une série traditionnelle devait s'établir en référence aux unités en plastique ! Il existait une jauge en 1936, donc je m'y réfère. Je refuse d'être obligé de faire des Cormoran plus lourds sous prétexte que

ceux en polyester pèsent trop. Ça ne rime à rien !" La réponse de Jakez Le Bayec a au moins le mérite de la clarté : "Ceux qui veulent se référer à la jauge de 1936, plutôt qu'à celle qui est actuellement en

Restrictions de la série des Cormoran

COQUE

Matériaux : bois classique ou bois moulé ; composite verre polyester : résines courantes, pas de sandwich, sauf pour le pont.

Flottabilité : insubmersibilité actuellement imposée.

Dimensions : longueur maxi entre perpendiculaires 4,50 m (1932) ; largeur mini 1,80 m (1932) ; largeur maxi 2 m (1993) ; largeur maxi du tableau arrière 1,25 m (1993) ; tirant d'eau dérive haute, mini 0,40 m, maxi 0,60 m (1932) ; tirant d'eau dérive basse, maxi 1,20 m (1993) ; franc-bord mini 0,40 m (1932) ; largeur mini du passavant 20 cm (1932).

Poids minimum coque nue : 430 kg (1993), avec bout-dehors, lest, dérive et gouvernail montés, toutes pièces d'accastillage fixées de manière permanente à la coque ; sans planchers, accastillage facilement déposable, espars, grément dormant ou courant, voiles, cordages, équipement de sécurité, appareils de mouillage.

Lest : fonte, extérieur, placé sous la quille ; poids mini 100 kg (1932).

Dérive : tôle galvanisée (1932) ou inox (1993) ; poids maxi 45 kg (1932).

Safran : ne doit pas dépasser la verticale du tableau arrière ; le point le plus bas ne doit pas être plus bas que le point le plus bas de la quille (1993).

Bout-dehors : débordement maxi 0,60 m (1993).

Espars : bois obligatoire, espars creux en deux parties collées autorisés (1952).

VOILURE

Matériaux : coton, dacron (kevlar et mylar interdits) (1993).

Surface : maxi 22 m² à répartir entre grand voile et génois (1993) ; maxi grand voile 14,50 m² ; maxi génois 8,50 m². Le point le plus élevé à 8,50 m maxi au-dessus du pont (houari ou marconi) (1952).

Lattes : 4 maxi, longueur maxi 90 cm ; pas de latte forcée (1993).

Tangon : longueur maxi 2,50 m gréc en s'appuyant sur le mât (1993).

Emmagasineur (pas enrouleur) de foc autorisé (1993).

vigueur, ne peuvent pas courir dans la série. Il faut pouvoir se battre proprement !”

Pour corriger la disparité des poids, l'association a proposé de lester les bateaux en bois récents, afin qu'ils atteignent le poids minimum de 430 kilos. Mais les propriétaires ont bien entendu refusé, tout comme Alain Jézéquel, qui voit dans cette mesure une remise en cause de son travail. Il est vrai que ce constructeur a aussi ses détracteurs, qui jugent ses derniers bateaux un peu frêles. “Aujourd'hui, regrette Michel Moal, pour gagner, tout le monde ne pense qu'à alléger la coque et augmenter la voilure. C'est idiot. Si ces régatiers naviguaient dans les parages de Roscoff, ils raisonneraient différemment.” Mais l'argument fait bien rire Nicolas Fedorenko, heureux propriétaire d'un Jézéquel, qui n'hésite pas, une fois par an, à quitter son mouillage de Landevenec, en rade de Brest, pour rallier Carantec par la mer ! “Dans le clapot, précise-t-il, un bateau léger de cette taille passe facilement, alors qu'une unité plus lourde risque d'engager.”

Et notre homme sait de quoi il parle : il a été champion du monde, d'Europe et de France en 505, et pratique l'aviron en oselvar ! “Quand j'ai arrêté la compétition, dit-il, j'ai jeté mon dévolu sur le Cormoran, qui correspondait parfaitement à mon souhait d'allier promenade et régates. Il me plaisait aussi à cause de cette histoire de restrictions que l'on pouvait exploiter. C'est, entre autres, pour cette raison que mon choix s'est porté sur une unité en bois.”

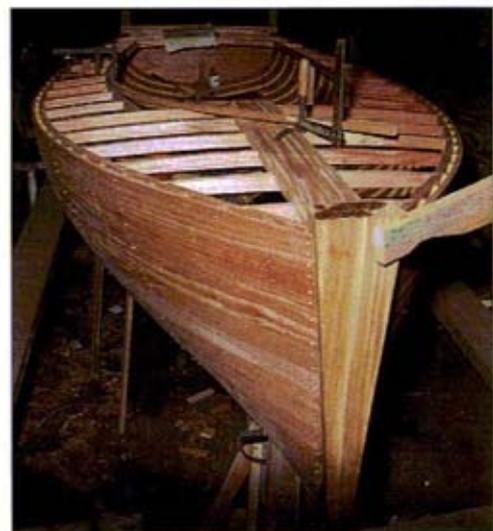
L'art de Jézéquel

Construit en 1987, le Cormoran de Nicolas Fedorenko était à l'époque la seconde unité de ce type lancée par le chantier Jézéquel depuis vingt ans – à titre de comparaison, depuis 1990 le rythme est

passé à un ou deux Cormoran Jézéquel par an. Preuve que le chantier a toujours bonne réputation. “Je respecte scrupuleusement la jauge de 1936 (échantillonnages, lest, poids de dérive minimum, etc.), affirme Alain Jézéquel, tout en essayant de faire des coques et des ponts les plus légers possibles. Il n'y a pas de risques que mes bateaux vieillissent mal, car je reste dans le raisonnable, avec un mode de construction parfaitement traditionnel.”

Et le chantier est exigeant sur la qualité ! Les ajustages sont précis, les finitions exemplaires. Sept essences de bois sont employées : iroko pour les pièces maîtresses, la fausse étrave et le plancher, chêne pour les varangues, acacia pour les membrures ployées et la barre, acajou pour le bordé, les barrots de pont, les hiloires et les sièges de barreur, assamela pour le râtelier de drisses, contre-plaqué marine de 7 mm pour le pont, pin d'Orégon pour les espars. Le Cormoran Jézéquel, c'est vraiment le haut de gamme. Il faut voir ces bijoux, dont la moindre tête de rivet est coiffée d'un tapon, et dont le bordé a bénéficié de huit couches de vernis !

“La plupart des bateaux, poursuit Alain Jézéquel, sont commandés par des gens du coin, qui ont souvent possédé un Cormoran en plastique auparavant. La différence de prix n'est pas énorme : une unité en polyester coûte environ 100 000 francs et il faut y ajouter 28 000 francs pour en avoir une en bois. Quant à l'entretien, il se résume à une couche de peinture et de vernis tous les ans.” Le succès du chantier Jézéquel s'explique par la qualité de son travail, mais aussi par les résultats de ses bateaux en régates. “C'est un des avantages du bois sur le plastique, explique le charpentier : on peut modifier légèrement la coque d'un modèle à l'autre, ce qui permet d'améliorer les performances à chaque nouvelle unité.”

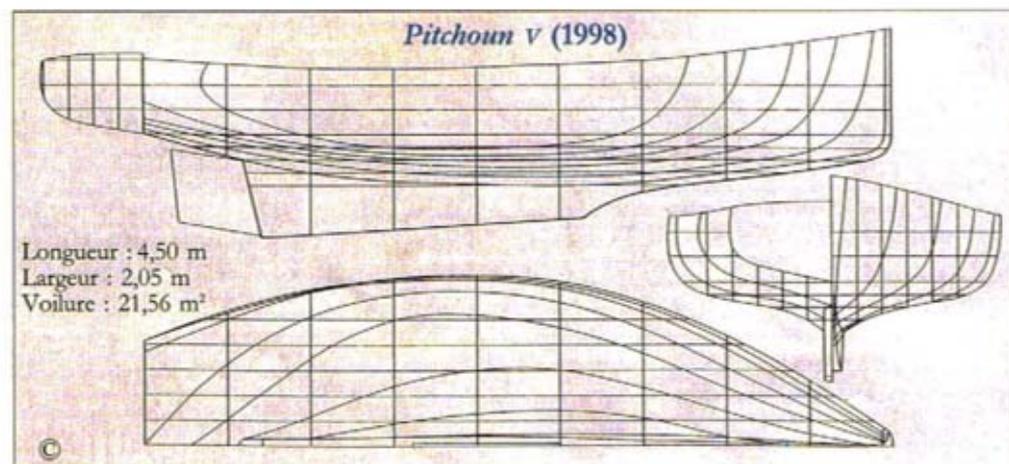


La qualité des assemblages – ici, l'étrave large au premier plan – caractérise les Cormoran construits par le chantier Jézéquel.

C'est précisément ce qui a séduit Nicolas Fedorenko. “Par rapport à la précédente réalisation du chantier, dit-il, on a fait évoluer un peu les gabarits. Comme j'étais plus lourd que le propriétaire de *Morvann*, on a ajouté de la portée. On a également redressé la voûte et bien immergé le brion pour tendre les lignes d'eau. Le problème du Cormoran, c'est qu'il est très toilé, ce qui contribue à le faire enfourner au vent arrière. Pendant longtemps, les chantiers ont gonflé les formes avant dans les hauts pour résoudre ce problème. Mais ce n'était pas la bonne réponse, car cela faisait bourrer le bateau. Alain et Olivier Jézéquel ont trouvé une meilleure solution : tendre les lignes en descendant le brion pour avoir du volume.”

Hadingus lancé, Nicolas Fedorenko navigue cinq saisons à bord, avant de passer commande d'une nouvelle unité, toujours chez Jézéquel, afin de continuer à exploiter les possibilités offertes par la jauge. “A l'époque, le tableau arrière n'était pas encore limité, se souvient l'ancien champion. On a donc dessiné une carène très moderne avec une forte portance arrière, en veillant à éviter que le bateau n'enfourne. A mon avis, *Freyja* est un bon compromis.” C'est aussi un bien bel objet, à l'image de sa quille en bronze, alliage choisi par un propriétaire allergique aux coulures de rouille !

“Cette année, poursuit ce dernier, j'ai mis Alain et Jojo au défi de modifier le plan de dérive de *Freyja* sans que cela n'affaiblisse sa structure, car c'est quand même un canot qui doit échouer en toute sécurité. Je me suis en effet rendu compte que la quille longue avait tendance à entraîner le bateau dans la grosse houle. J'aimerais donc supprimer tou-



Pitchoun V à Jean-Paul Clec'h, construit chez Jézéquel en 1998. Plan tracé par Philippe Vergoz à partir de ses relevés. Reproduction interdite.

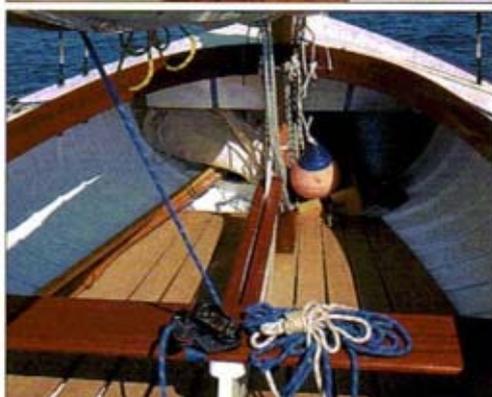
te la partie arrière du plan de dérive. Le problème, c'est que la jauge interdit de suspendre le safran, alors que ça a déjà été fait par le passé... Vraiment, je ne comprends pas ce qu'ils font aujourd'hui, à Carantec ; à croire qu'ils veulent nous conduire tout droit à la monotypie ! On peut mettre des minima, mais pourquoi mettre des maxima ? Pourquoi limiter la surface de voilure et interdire les spis alors que tout le monde s'ennuie au portant ? Bien sûr, je pourrais ignorer leur jauge, mais, je serais dès lors interdit de régates, et c'est aussi un plaisir de ce bateau : naviguer avec les autres..." C'est bien connu, les moindres restrictions font ronger son frein à tout vrai régatier !

Pourtant, *Freyja* est également un bateau de promenade. "Même si je prends beaucoup de plaisir à régater en baie de Morlaix, raconte son propriétaire, j'en ai tout autant à me balader en rade de Brest. En général, je travaille jusqu'à dix-sept heures ; ensuite je taille, et parfois je dors même à bord. Et puis il y a aussi les croisières que je fais jusqu'à Carantec. Pour moi, c'est une sorte de pèlerinage, un voyage enthousiasmant au ras des cailloux. Il serait tout à fait possible de faire la route en une journée, mais je préfère prendre deux jours pour m'arrêter, musarder, faire la baie de Trézien, le Corsen, passer toutes les roches de Lampaul... Le Cormoran est très marin, il permet énormément de choses. Quand on a pris un ris et qu'on a le foc, il étale loin, et si jamais on ne peut pas tenir avec ça, on s'arrête. En extrême limite, on amène le foc et on navigue sous grand voile avec un ris."

Les cormorantistes aujourd'hui

Depuis une dizaine d'années, le Cormoran a retrouvé tout son panache. "Les gens l'avaient abandonné au profit des dériveurs en polyester, explique Marc Bellec. Mais avec le temps, ils se sont rendu compte qu'ils avaient perdu en qualités marines et en raideur à la toile. En somme, pour certains, le Cormoran n'avait qu'un défaut : son entretien. Un handicap qui sera levé avec l'apparition du Cormoran en plastique."

Il n'y a pas d'âge pour aimer ce bateau : Gaby Kerrien, le doyen, a quatre-vingts ans, et le benjamin, Damien Cloarec, en a quinze. Les propriétaires forment une population assez disparate où les mangeurs d'écoutes côtoient les pères tranquilles. Comme Jean Bohic, soixante-cinq ans, qui utilise le même jeu de voiles de-



Détails de trois Cormoran construits chez Jézéquel : les cabillots, l'hiloire et le bout-dehors plat de *Pen Arzen*, le cockpit de *Pitchoun V* et l'ensemble de la coque de *Freyja* le jour de son baptême.

puis vingt-trois ans, mais dont le bateau actuel – un Karéna – lui sert surtout à faire la pêche, au moteur. Maurice Le Ven aussi est passé au plastique ; sans état d'âme, il a troqué son *Scherzo* en bois contre *Rastaquouère*, construit par Acte Mer. "Il commençait à avoir de la bouteille, explique-t-il. Je voulais du plastique, parce que le bois c'est trop de boulot pour moi, et aussi parce que je pensais laisser mon bateau dehors toute l'année.

Si j'avais eu un Louis XV – c'est comme ça qu'on surnomme les Cormoran en bois –, il aurait fallu le rentrer bien à l'abri."

Même si les Jézéquel se hissent bien souvent aux premières places, les régates n'en sont pas moins très disputées. "Il y a seulement dix ans, souligne Maurice Le Ven, les régatiers du coin parlaient du Cormoran comme d'un bateau de vieux ! Mais aujourd'hui, ils l'ont adopté ! Beaucoup de ceux qui couraient en Corsaire,

Microsail ou quarter-tonner sont passés au Cormoran. Et la relève est assurée, avec quelques petits jeunes très accrocheurs." Parmi ceux-là, Damien Cloarec, barreur des *Cousins Encore*. Ancien champion de voile de niveau national (sur Optimist, 420 et Europe), il a remporté la coupe en 1997. Pourquoi a-t-il choisi le Cormoran ? "Parce que c'est aussi sympa en régate qu'en promenade, répond-il. C'est un bateau vraiment polyvalent. Il est très toilé et il accélère bien. Et puis, il peut naviguer jusqu'à force 6. Je regrette seulement que les sensations soient réduites à la barre par rapport au dériveur." Son équipage n'est guère plus âgé que lui. "L'année dernière, précise-t-il, je naviguais avec Goulven Le Cleach, qui est champion du monde de 420. Il réglait la grand voile et faisait la tactique ; je n'avais donc qu'à barrer aux pennons. Cette année, je barre et j'ai la grand voile, un autre fait la tactique et le troisième le génois."

Aujourd'hui, la plupart des régates attirent environ une trentaine d'unités – dont un tiers de bateaux en bois – principalement originaires de la baie de Morlaix. Bien sûr, ce n'est là qu'une partie de la flottille, car le Cormoran a essaimé un peu partout, notamment en Bretagne Nord, et on estime que près de trois cents unités ont été lancées depuis 1922. Dans la flottille actuelle, les vété-



A la barre – très caractéristique des chantiers de la Baie – de Yannick, bien protégé du soleil, Gaby Kerrien dispute, à son rythme, une nouvelle régate. Il faut dire que l'homme et le bateau totalisent cent cinquante ans à eux deux !

rans – comme le n°5 à Gaby Kerrien – sont rares, puisqu'une dizaine d'unités seulement datent d'avant les années quatre-vingt-dix ! L'étude de cet effectif permet aussi de relever des différences de surface de voilure. En principe, celle-ci est limitée à 22 mètres carrés, mais le n°70 en porte 4 de plus. Les grands voiles varient entre 12,94 et 14,96 m-

tres carrés, et les génois entre 6,97 et 9,71 mètres carrés. Pour en finir avec les statistiques, trente-cinq de ces bateaux sont basés en baie de Morlaix, dont vingt-cinq à Carantec ! A l'exception du *Daviken*, lancé par Jean-François Sibiril en 1993, – ce chantier achève une autre unité actuellement – tous les autres Cormoran en bois sont signés Jézéquel, le reste de la flottille étant sorti des moules de Morlaix Mécanique, ou d'Acte Mer.

Qu'est-ce donc qui rend le Cormoran si sympathique ? Voici une dizaine d'années (CM 47), Jean-Louis Le Picard, propriétaire de *Pen Azen*, le résumait fort bien : "Le Cormoran est convivial, assez vif mais pas trop athlétique, un fin voilier pour redécouvrir les joies de la voile pure, suffisamment marin et maniable pour autoriser de belles promenades, sûr et sécurisant pour ne pas effaroucher, assez petit, assez maniable et assez simple pour que quiconque puisse s'en servir. Un bateau qui permette d'aller « au toucher » dans les passages oubliés ou inconnus. Un beau bateau, avec un joli grément pour que le premier plaisir soit celui de l'œil. Enfin un bateau abordable afin d'éviter de trop grever le budget."

De fin juin à la mi-septembre, une quinzaine de régates sont organisées en baie de Morlaix. Comme dans les années soixante, chaque club organise la sienne

Ils ont des quilles longues, des coques aux formes pleines et des voiles houari, mais les Cormoran, ici au départ d'une régate, n'ont rien à envier à d'autres séries en matière de compétitivité !



à tour de rôle, en coordination et sous le regard de l'association de classe. "Il faut qu'on puisse se battre, certifie Jakez Le Bayec. Ce qui est sûr c'est qu'on va dans tous les cailloux, car ça fait partie du jeu du bateau... Si on ne touche pas une fois ou deux par an, c'est une mauvaise saison. Mais il est fondamental, maintenant qu'on est une trentaine, d'avoir un bon départ bout au vent. On a déjà eu des départs vent arrière à trente, mais c'était la catastrophe !" Convivialité oblige, la journée s'achève souvent par un pique-nique, ce qui n'empêche pas les équipages, sitôt à terre, de se soucier du classement par points, chaque épreuve comptant pour l'attribution de la coupe annuelle.

Lady Soizic en régate

Ce samedi matin-là, les équipages s'inscrivent au centre nautique de Pen-Lann, en vue des régates dont le départ sera donné à 14 heures. Une légère brise fait se dandiner des dizaines de canots, parmi lesquels les Cormoran. Le premier qui nous attire est un Jézéquel tout neuf : lignes tendues, coque vernie, antifouling blanc, *Pitchoun V* ne manque pas d'allure ! À côté, les coques en plastique semblent plus lourdes, même si un chantier comme Acte Mer en soigne les finitions. On observe aussi quelques ancêtres, comme *Yannick*, le Sibiril n°5, doté de toute la patine du temps passé.

Le déjeuner avalé, j'embarque à bord de *Lady Soizic*, le Karéna de Marc Bellec. Il ne faut pas longtemps à Marc et Dominique, son barreur, pour endrailler le génois et envergurer la grand voile. Tandis que la coque montre toutes les apparences du paisible canot de promenade – vaste coffre avant, équipets le long des bancs, réserves de flottabilité dans les fonds –, l'accastillage trahit une évidente vocation régatière : cunningham, quête de mât réglable, barre d'écoute sur tableau arrière, palan de dérive... Le mouillage est largué et *Lady Soizic* s'envole dans un bord de près vers l'île Callot. L'accélération au démarrage est surprenante, comme elle le sera à la moindre risée. Le Cormoran a presque tout du dériveur : un manque d'attention à la barre, et le voil à qui s'égare. Sous la petite île qui prolonge la pointe de Penn-Lan, un bord de travers permet de rejoindre la "Barre de flot" d'où sera donné le départ. Les habitables seront les premiers à s'envoler pour un long parcours côtier. Cela laisse le temps aux autres équipages, sous le vent de la ligne, de finir les conversations entamées à terre, et de commenter l'orientation de la ligne de départ !

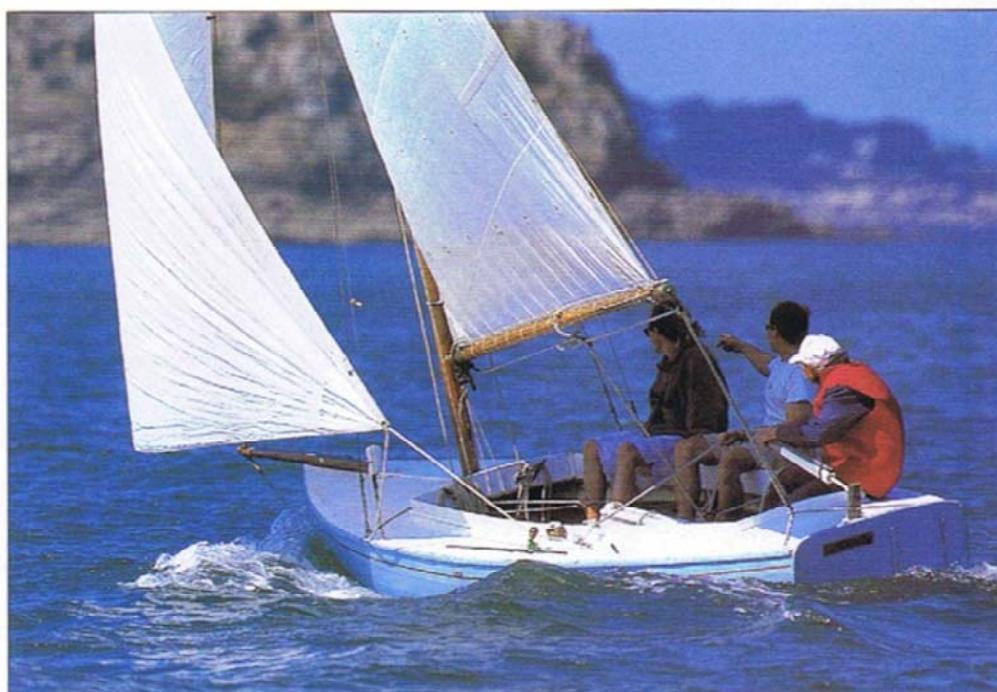


Au près bon plein, *Les Cousins d'abord* passe facilement dans le clapot carantécois. Après avoir construit plusieurs Cormoran en polyester, le chantier Morlaix Mécanique propose aujourd'hui une nouvelle version en petites lattes et époxy qui devrait séduire bon nombre d'amateurs.

Tandis que les Caravelle et autres dériveurs légers sont déjà à l'horizon, le pavillon "aperçu" est hissé pour les deux séries traditionnelles de la baie de Morlaix. Les conversations s'arrêtent et chaque barreur anticipe déjà sa route pour se faufiler parmi la trentaine d'unités engagées. Marc descend la dérive, presque totalement. Soudain, les pavillons sont amenés simultanément, signalant le départ. Erreur du comité, ou mauvais décompte des équipages ? Toujours est-il

qu'il y a de la confusion dans l'air, beaucoup s'attendant à patienter une minute supplémentaire ! Restés en panne tout ce temps, nous ne nous étions pas rendu compte que le vent avait forci, et c'est un Cormoran nerveux et quelque peu gâtard qui se révèle. À la barre, Dominique peste car on s'est laissé enfermer dans le milieu du peloton. Difficile de se dégager.

De son côté, le jeune Damien Cloarec jure tout ce qu'il peut et frappe le pont de son Morlaix Mécanique du plat de la



Reflet d'une autre époque... Pourtant, quand en 1932, Jean-François Sibiril construisait *Yannick*, imaginait-il que le voilier serait toujours en course près de soixante-dix ans plus tard ? C'est l'honneur de la série de faire courir bord à bord des bateaux nés à plusieurs décennies d'intervalle.



En haut : à vouloir passer à tout prix, on finit par toucher ! Cette collision suffit à elle seule pour illustrer l'acharnement des régatiers. En bas : à la barre des *Cousins Encore*, Damien Cloarec analyse les options de ses concurrents. Son regard en dit long sur sa volonté de gagner !

main. Il n'en veut pas à ses équipiers, muets de stupeur, mais à sa position qui l'enferme peu à peu. Parti tribord amures, comme tous les autres, il vire pour quitter la dévente de son voisin, mais sitôt bâbord, il doit revirer presque immédiatement à l'approche d'un adversaire dont le barreur lui hurle "tribord !" A nouveau dans les déventes des autres concurrents, *Les Cousins Encore* n'avance plus et perd dix places. Il y a effectivement de quoi enrager !

Pendant ce temps, l'octogénaire Gaby Kerrien nous talonne à bord de son n°5. Dominique barre et tient l'écoute de grand voile, Marc et moi nous occupons du foc au virement : l'un choque et l'autre borde. Au plus près dans cette bonne brise, chaque bateau a déployé toute sa garde-robe, grand voile "poulié dans poulié" pour certains, tandis que d'autres préfèrent conserver un peu de creux pour mieux passer le court clapot.

Virant en dixième position la bouée au vent du parcours "banane", un petit bord de travers nous permet d'atteindre la bouée au vent du bord de portant. On s'agit à bord de tous les bateaux pour préparer le bord de vent arrière : sortir le tangon de sous le pont et le capeler au point d'écoute du génois, relever la dérive, choquer la grand voile et les drisses de pic et de foc pour creuser la toile et donner de la puissance. Le temps de manœuvrer et tout le monde se retrouve en ligne de file vers la marque sous le vent. Marc n'a pas besoin de se retourner pour savoir qui nous suit : "Si *Loïc* n'est pas devant, il est juste derrière nous. Quelles que soient les conditions, on est toujours côte à côte !" Je me retourne par acquit de conscience... sans commentaires : *Loïc* nous talonne !

La marque sous le vent se rapproche. Il faut modifier les réglages : reprendre la tension des drisses, rentrer le tangon et descendre la dérive. Dominique enroule la marque, les deux voiles sont bordées à mesure et *Lady Soizic* se hisse en 8^e position, une place qu'il conservera jusqu'à l'arrivée. Sur ce bord de près, les embruns arrosent copieusement l'équipier d'avant. Les écarts se creusent et le barreur peut être plus serein quant à sa route. Les bords s'enchaînent sur le même parcours : près serré, puis travers et portant, avant d'avalier les trois cents mètres de grand large qui séparent l'arrivée de la bouée sous le vent. En moins de cinq minutes, tous les concurrents se sont regroupés voiles faseyantes autour du bateau comité. On se congratule, et on commente surtout l'abordage de trois bateaux à la bouée au vent. Dans le feu de

l'action je n'ai rien vu – comme quoi, la passion est ici communicative !

Le temps de se rafraîchir et c'est déjà le départ de la seconde manche. Les dix minutes écoulées, toute la flotte coupe la ligne... certains trop tôt, à en croire le pavillon de rappel individuel hissé sur le bateau du comité. Sans doute chacun doit-il soupçonner son voisin, puisque personne ne fait demi-tour ! Tous les équipages sont au rappel, les fesses sur la préceinte et les pieds coincés sous le banc de dérive, pour aider les 140 kilos de la quille et les 30 kilos de la dérive à garder la monture à plat. Plutôt physique comme position, même si le Cormoran, avec son large bau, reste stable et raide à la voile.

Et Marc de rajouter dans un éclat de rire : "Et on dit que c'est un bateau de vieux !" Sur ce bord de près, la brise est encore plus soutenue que dans la manche précédente. *Lady Soizic* saute de vague en vague, tout en gardant un très bon cap. Le bateau ne mouille pas, mais les quelques vagues un peu fortes qui claquent dans l'épaule suffisent à tremper l'équipier d'avant en glissant dans la bavette de génois. Avec son étrave pincée qui s'évase, la coque soulage parfaite-

ment, et la bonne coulée sous voûte évite de traîner de l'eau.

À pleine vitesse vers la bouée de départ, certains tentent des options plutôt que de suivre les autres sans grande chance de les passer. Ainsi, l'un des concurrents tire-t-il un bord vers la côte de Carantec, grand largue, ce qui lui fera gagner trois places. Certains regrettent que l'association ait refusé l'utilisation d'un spi, qui rajouterait du piquant à la course, mais en réalité, l'absence de cette voile moderne ne nuit en rien à l'expression du talent de ces régatiers, qui savent tirer le meilleur profit de leur connaissance des lieux.

Les charmes de *Pitchoun V*

À l'issue de ces deux manches sur un Cormoran en plastique, je n'ai pas résisté au plaisir d'essayer la Rolls du genre, le *Pitchoun V* à Jean-Paul Clec'h, l'un des trois Jézéquel tout neufs qui ont fini dans les cinq premiers ce jour-là. Sans nier les indéniables qualités des unités en polyester, il faut bien avouer que l'on découvre ici un tout autre univers. D'abord, il y a l'esthétique, la chaleur du bois, l'harmonie des couleurs, l'éclat du vernis révélant la per-

fection des ajustages, le luxe de l'accastillage. Et puis il y a les performances, les accélérations aussi fulgurantes que sur le *Karëna*, mais avec une barre plus douce, une coque mieux équilibrée qui semble glisser sur l'eau sans la moindre contrainte.

On en redemande, mais il se fait tard et nous devons rentrer au bercail. Jean-Paul Clec'h fait une superbe prise de coffre à vingt mètres des rochers, où la mer brise vigoureusement. La bosse tournée, le bateau est rangé méticuleusement, le peu d'eau embarquée entièrement épongé. Un Jézéquel, ça se soigne ! Il ne reste plus qu'à attendre le passeur qui assure le débarquement des équipages. Sitôt à terre, chacun retrace sa régata, donne ses impressions de la journée... jusqu'à ce qu'un malheureux parle d'un des concurrents qui s'est permis de courir avec sa latte forcée ! Alors tout le monde s'y met, même Jakez Le Bayec, le jaugeur, qui vient d'arriver ! On s'éloigne discrètement...

* Acte Mer AGCF : 02 97 36 30 40.
** Morlaix Mécanique : 02 98 88 09 59.
*** Chantier Jézéquel : 02 98 67 00 06.

Remerciements : pour leur accueil et pour cette belle régata, à Soizic et Marc Bellec, qui effectue depuis des années des recherches sur le Cormoran qui m'ont été très utiles.



Sur un bord de largue, *Freyja*, à Nicolas Fedorenko, devance *Rastaquouère* à Maurice Le Ven et *Morguen* à René Broudic, lequel s'imposera ce jour-là.