

Pen Azen, un Cormoran à Bréhat

Jean-Louis Le Picard

Il n'est pas rare que certains types de voiliers locaux, conçus avant la standardisation du polyester, correspondent mieux que tout autre au programme que s'est fixé un plaisancier. Ainsi en est-il du Cormoran récemment construit au chantier Jézéquel pour J.-L. Le Picard. Cet amoureux de la voile rêvait d'un petit bateau pour saler ses vacances bréhatines. Après une saison bien remplie, le bilan est plus que positif : Pen Azen n'a donné que des joies à son propriétaire.



Pen Azen n'est pas seulement un bel objet aux vernis étincelants. C'est aussi un excellent voilier. Parfaitement adapté à la Bretagne-Nord, bien toilé pour profiter de la brise, échouant sans problèmes, le Cormoran est vraiment le bateau de tous les plaisirs.



du moindre zéphyr, assez stable et marin pour se

C'est à l'île de Bréhat où nous passions nos vacances que j'ai appris la mer. Les parties de godille étaient l'un de nos jeux favoris mais je me souviens surtout des tours de l'île que nous faisons à bord des vedettes dont les capitaines et les matelots étaient les pères de mes amis. Nous étions fiers comme Artaban lorsqu'ils nous confiaient la barre : une roue, "comme sur les gros" ! Ainsi ai-je commencé à apprendre les passes, les cailloux, les courants qui me donnaient tant de fil à retordre, à bord de notre canot à misaine de douze pieds.

Vers 1950, je me suis lancé dans la compétition. Le Cadet venait d'être introduit en France par le club de Bréhat et j'ai eu la chance d'en posséder un presque aussitôt. Quel changement pour moi que ce petit dériveur de 3,22 m doté d'un spi et capable de se redresser après chavirage... si on ne traînait pas trop ! J'avais alors une dizaine d'années et ne tardai pas à arriver en demi-finale du championnat de France junior. Il me faudra tout de même attendre d'avoir l'âge de mes concurrents, dix-sept ou dix-huit ans, pour comprendre Manfred Curry ("L'aérodynamique de la voile") et la manière dont, par exemple, un voilier sous le vent peut en dépasser un autre. Je faisais malgré tout un équipier honorable, ce qui m'a valu de participer à la "Cadet week" organisée près de Londres, en 1953. Avec Sylvain Belugou à la barre, nous avons fini dixième sur cent inscrits, et premier des étrangers, avec un bateau prêté qui n'était pas de toute première fraîcheur.

En revanche, la pratique du Cadet me déshabituait du misainier que je reprenais de temps à autre et à bord duquel je me suis rendu coupable de nombreux manques à virer.

Mes années d'apprentissage sont aussi marquées par la découverte de la croisière et de la course-croisière — rallye de Bretagne Nord, course des îles, Dinard-Bréhat... — à bord de *Baravel*, le Bar de mon père, remplacé vers 1958 par *Vire au vent*, un plan Cornu de 9,30 m aux performances exceptionnelles (même si nous n'avons pas toujours su en tirer le maximum), puis, en 1966, par *Vire au vent II*, un autre dériveur lesté Cornu de 11 m toujours vaillant (il a fini second à la régata de la fête du chant de marin de Paimpol).

C'est à bord de ce bateau, en famille ou avec des amis, que je passais mes longues vacances d'étudiant. J'affectionnais particulièrement les grandes traversées pimantées d'une partie de nomadisme côtier, la seule croisière côtière ne laissant pas à l'équipage le temps de prendre son rythme.

On est toujours trop pressé d'arriver pour dîner et l'on se trouve souvent mille excuses pour démarrer le moteur. Nos croisières étaient donc de plus en plus lointaines : Angleterre, Espagne, Irlande, Portugal, Shetland, Orcades... Et parfois nous louions un bateau sur place, aux Antilles, en Méditerranée.

Retour aux sources

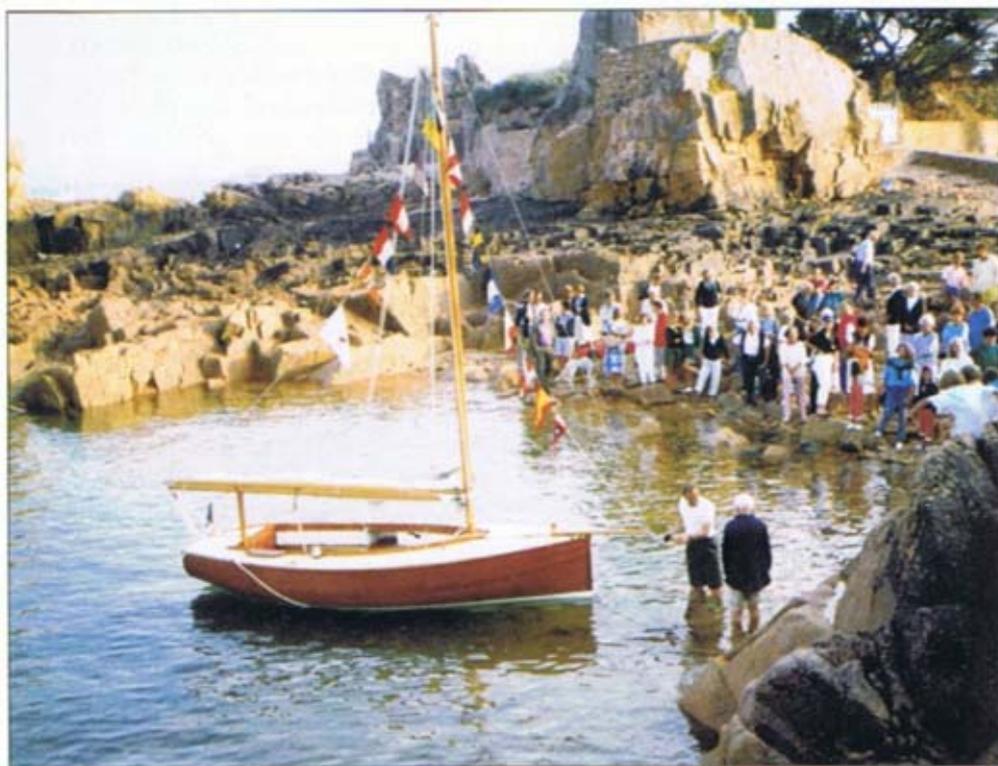
Parmi ces croisières, il en est une dont je garde un grand souvenir. C'était en 1975, je devais convoier *Lady Créole*, une grande goélette franche dessinée par Daniel Bombigher, depuis la Bretagne jusqu'à la côte Sud de l'Espagne. C'était un prototype et les problèmes techniques n'ont pas manqué : gauche dans la quille, électricité défaillante, eau dans le fuel... Sans parler des séquelles de la "Révolution des œillets" tout au long des côtes portugaises : radios étrangères brouillées, radiophares en grève, phares aux allumages capricieux. Jusqu'à... l'alizé portugais qui vira au Sud, le temps d'aller du cap Finistère au cap Saint-Vincent. Et pour pimenter le tout, une brume bien épaisse !

Ce fut pourtant une très belle croisière qui me fit redécouvrir les qualités des voiliers à l'ancienne par ailleurs si beaux.

Dès notre retour, ma femme eut le coup de foudre pour un ancien cotre auriac de 7,20 m que nous avons passé l'hiver à restaurer. A bord de ce bateau, rebaptisé *Macareux* — je sais, cela ne se fait pas mais il en avait vraiment l'allure et son nom initial ne nous correspondait en rien — nous nous sommes promenés en famille dans les petits ports de Bretagne Nord. A l'époque, nos deux filles de cinq et trois ans ne savaient pas encore lire mais pouvaient tenir un cap-compass grâce aux secteurs colorés de la rose des vents. A bord de *Macareux*, elles ont aussi appris l'inconfort, malgré le coffre à jouets toujours à poste dans le carré. Quand ceux-ci ont cessé de les amuser, nous avons revendu notre cotre. C'était en 1983.

Tout un programme

Depuis lors nous passions toujours nos vacances à Bréhat mais sans voilier sur place, le *Vire au Vent II* étant généralement en Irlande. Ma femme et moi avons passé l'âge du Caneton 57, construit avec mon père, et à bord duquel j'avais remporté bien des régates. Ce monotype, dessiné par Eugène Cornu, à la fois fin, joli et sportif, navigue toujours sur la Seine, mené par un jeune équipage à qui je l'ai donné (on ne vend pas "son fils") il y a quelques années. Bref je rêvais d'un petit bateau "convivial" assez vif mais pas trop athlétique.



L'ancien et le nouveau. En haut *Pen Azen* le jour de son baptême dans une anse de la Chambre. Au-dessous, *Salicorne*, le Cormoran sexagénaire de J.-N. Cornelius, remis à neuf dans un jardin voisin. Combien de coques anciennes dorment-elles encore dans les remises, dont beaucoup mériteraient de revivre ? *Le Chasse-Mariée* consacrera bientôt un article approfondi à leur restauration.

tique, un fin voilier pour redécouvrir les joies de la voile pure, suffisamment marin et maniable pour autoriser de belles promenades dans et autour de l'archipel bréhatin auquel peu d'endroits en Europe peuvent se comparer pour la beauté et la richesse des possibilités offertes. Un bateau sûr et sécurisant pour ne pas effrayer ma petite famille. Un bateau assez petit, assez maniable et assez simple pour que ma femme et mes deux filles puissent l'emprunter sans problème. 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 familial.

Cherchant la perle rare, j'ai un moment été tenté par le cotre de Carantec construit par Billie Marine. Il a fière allure avec son flèche et ses deux voiles d'avant. Mais un cotre est, apparemment, plus complexe, plus difficile à manœuvrer : jamais ma

femme et mes filles ne l'auraient pris sans moi. Aussi ne correspondait-il pas à l'ensemble de notre programme.

En revanche, le Cormoran, dont je rêvais déjà à dix-huit ans, répondait à tous les critères que nous nous étions fixés. Je songeai d'abord à en acquérir un d'occasion. Avec mon ami le peintre Jean-Nicolas Cornelius — devenu depuis lors propriétaire d'un Cormoran d'avant-guerre — je suis allé en pèlerinage chez Jézéquel. Mais les occasions sont rares et le chantier travaille tellement bien que j'ai fini par craquer : va pour un Cormoran neuf ! Je dois à la vérité de dire que je ne fus pas soumis à une très forte pression de la part de ma femme et de mes filles. Leur enthousiasme ultérieur n'en a que plus de prix.

Alors que mon père n'avait jamais mis les pieds à bord du *Macareux* qu'il considérait un peu comme un "concurrent" du *Vire au vent II* qu'il me destinait, il a tout de suite été séduit par l'idée du Cormoran. Il accepta même d'en être le parrain — la marraine étant ma fille Anne. Cela a son importance... nous naviguons dans les mêmes eaux. Du coup notre Cormoran allait porter son nom de "frère de la côte" qui est aussi celui d'un plateau rocheux au Nord de Bréhat : *Pen Azen*. Cela signifie tête d'âne, et plus précisément tête de bourrique... certaines mauvaises langues prétendent que si cela lui va bien, ça ne me va pas mal non plus. Ce fut en tout cas l'occasion de renouer avec la tradition : *Pen Azen* fut béni par l'abbé Menguy, recteur de Bréhat.

Quand je suis allé chercher *Pen Azen* à Carantec, il était clair que Monsieur Jézéquel père n'était pas pressé de le voir quitter son chantier. Il est vrai que sa construction relève davantage de l'ébénisterie que de la charpenterie navale classique. Un vrai bijou ! En outre, la fonderie Niver ayant conservé les moules, les ferrures ont pu être fondues en bronze. Seules concessions au modernisme : les winches et les ridoirs en inox. Les premiers parce que je n'ai pas eu le temps d'en trouver d'autres, les seconds parce que j'ai trop cassé de ridoirs en bronze lorsque j'étais gamin.

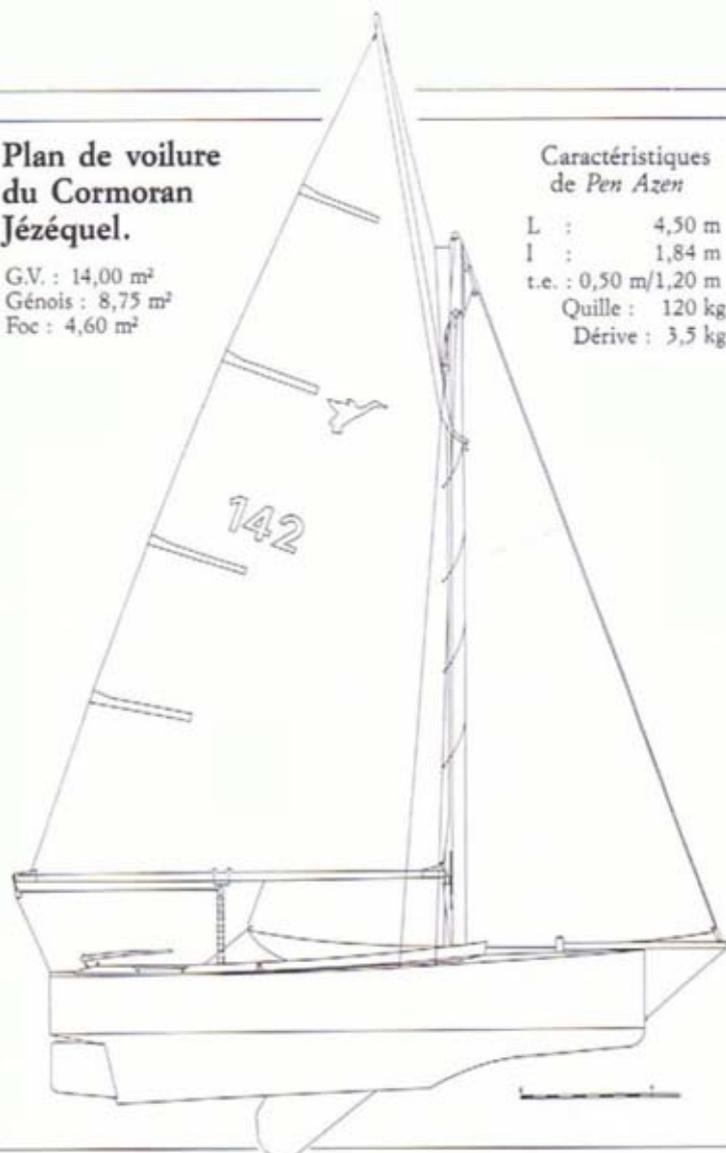
Il me fallut presque négocier la mise à l'eau pour les essais, tant il y avait de bonnes raisons pour retarder mon départ, dont une brume épaisse et des vents très faibles. A peine la grand voile hissée, *Pen Azen* partit tout seul. Et, alors qu'il n'y avait pas une ride sur l'eau, l'adjonction du génois nous fit laisser littéralement sur place le canot à moteur du chantier qui nous accompagnait. Le bonheur des Jézéquel père et fils était aussi grand que le mien, et leur fierté tout à fait justifiée.

Plan de voilure du Cormoran Jézéquel.

G.V. : 14,00 m²
Génois : 8,75 m²
Foc : 4,60 m²

Caractéristiques de *Pen Azen*

L : 4,50 m
l : 1,84 m
t.e. : 0,50 m/1,20 m
Quille : 120 kg
Dérive : 3,5 kg



La nouvelle génération

Avec *Morvrann*, en 1979, et *Hadingus*, en 1988, *Pen Azen* lancé en 1989 est le troisième Cormoran Jézéquel construit depuis le réveil de cette série à restrictions longtemps restée en léthargie. Ce sont d'ailleurs les anciens gabarits du chantier qui ont permis aux Jézéquel de donner naissance à cette nouvelle génération.

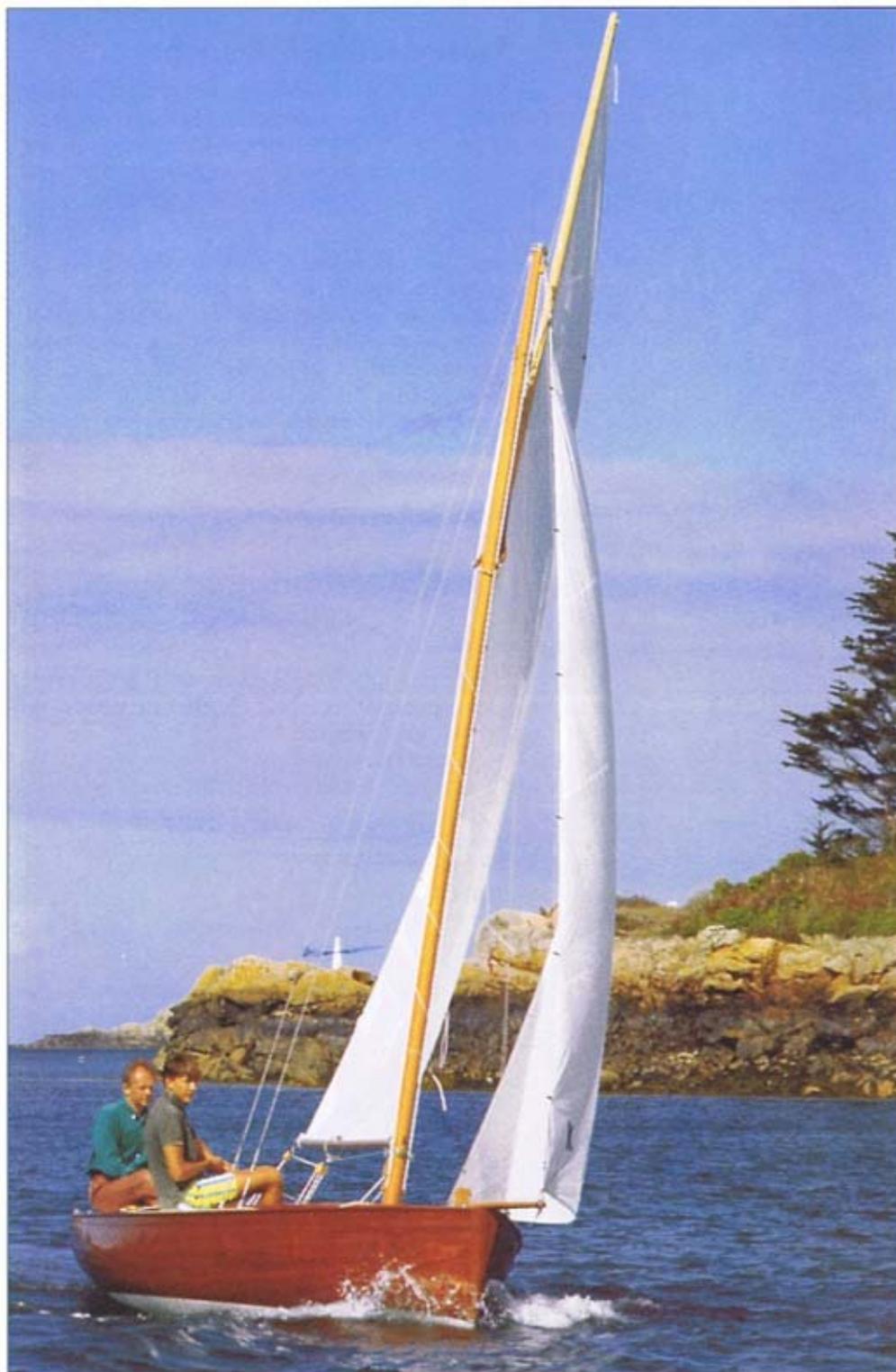
Cette belle construction réunit sept essences de bois : iroko pour les pièces maîtresses, la fausse étrave et le plancher; chêne pour les varangues; acacia pour les membrures ployées et la barre; acajou pour les bordés (14 mm), les barrots de pont, les hiloires et les sièges de barreur; assamela pour le râtelier de drisses; contre-plaqué marine de 7 mm pour le pont; pin d'Orégon pour les espars. La coque est rivetée cuivre et il n'est pas une tête de rivet ou de vis qui n'ait été noyée et masquée par un tapon de bois.

La ferrure de bôme à rouleau a été coulée par la fonderie Nivet de Plérin. Les autres pièces d'accastillage proviennent de la Coopérative maritime, de Général Marine à Paris, de la Nantaise de poulies (pour les poulies havraises) et du forgeron de marine Prigent de Plougasnou (pour l'ancre à jas). Enfin, les voiles en tergal ont été confectionnées par Kergariou, dans son atelier de Henvic, près de Carantec.

La coque et les espars ont reçu huit couches de vernis. Le pont est protégé par une peinture antidérapante passée sur un primaire alu. Quant aux œuvres vives, une couche d'anti-fouling blanc recouvre une sous-couche de même couleur. L'ensemble de ces produits est du type polyuréthane mono-composant bien adapté aux constructions en bois classique. Le plancher a été traité avec un produit de saturation, cinq couches de *Deks Olje*.



Pen Azen devant l'île Logodec, dans le petit mouillage de la Chambre.



Pen Azen file au bon plein dans l'archipel. Les voiles sont bien débridées; mais la photo laisse deviner la finesse de ce gréement houari, dont l'allongement est gage de bonnes performances au louvoyage. Pour ses partisans, il réunit les qualités d'un Marconi au plus près et celles de la voile à corne pour les allures portantes.

De Carantec à Bréhat

11 h, je quitte Carantec un peu tard, tandis que se dissipe peu à peu la brume matinale et que le flot me "rentre" en rivière de Morlaix. Faut de vent, je sors la godille. Au bout d'une heure et demie, alors que les ampoules commencent à éclater sur mes mains de Parisien, un léger

souffle gonfle la voile. *Pen Azen* démarre et trouve enfin le flot "utile". Malgré les petits airs, je marche à près de cinq nœuds sur le fond.

Voiles bien établies, le bateau est parfaitement équilibré et conserve seul son cap. Pendant des demi-heures entières je peux lâcher la barre et vaquer à mes occupations : bricolage, lecture, matelotage,

déjeuner. Malheureusement, le vent molit en fin d'après-midi. A 20 h, nous sommes à la Jument des Héaux dans un calme presque plat. Je grignote chaque mètre pour arriver aux Héaux une heure plus tard, au moment de la renverse. La brume menace et le vent me lâche complètement, au point que, dérivant vers les roches, je songe un instant à gagner le large pour attendre le flot.

Ouf ! Un souffle revient gonfler la voile — le génois qui raguait sur les haubans avait été amené — et à 23 h, je passe la Moisie. Je renvoie le génois et la très légère brise nous amène jusqu'au phare de La Croix, à l'entrée du Trieux. Il est minuit, le vent tombe à nouveau. Le bateau ne fait pas une ride sur l'eau. Enfin, à 3 h du matin, porté par le courant du flot, je prends mon mouillage dans *la Chambre*. *Pen Azen* est dans ses eaux.

Balade à Portrieux

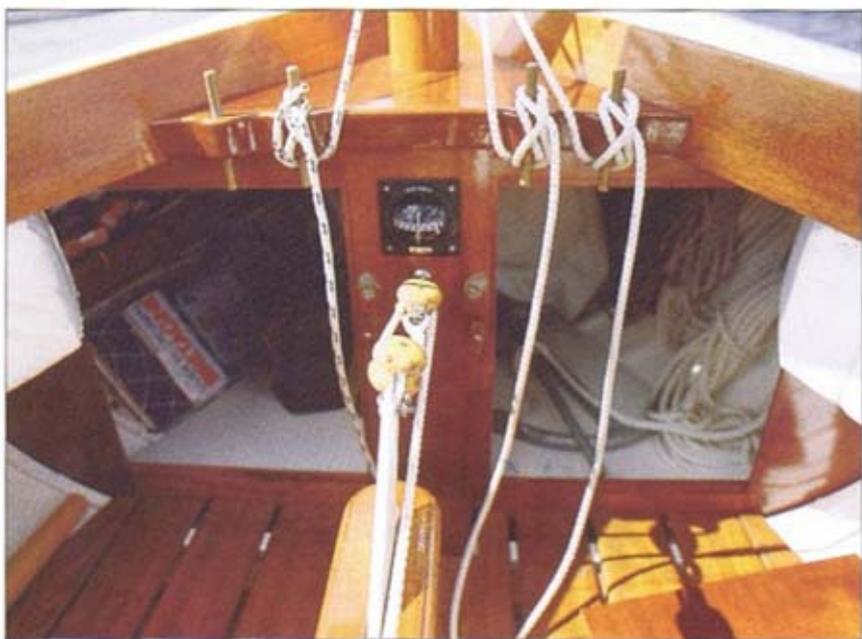
Quel bel été ! Un soir nous sommes allés dîner à Lézardrieux. Comme d'habitude, nous partons un peu tard et devons batailler ferme contre le flot pour passer Loguivy et entrer dans la rivière. Le dîner se prolonge tard dans la nuit. Ma femme et mes filles vont rester dormir à Lézardrieux. Vers 5 h, je décide de profiter de la fin du jusant pour rentrer. L'aurore allume les gris du ciel de roses et de mauves tellement beaux que je choisis d'allonger la route en faisant le tour de l'île par le Grand Chenal. Mais à 7 h, à l'Est de Bréhat, je ne peux me résoudre à rentrer au bercail et mets le cap sur Portrieux. Deux heures plus tard je suis à couple de *Vire au Vent II* que mon père a vendu récemment pour acheter un bateau plus modeste, mieux adapté à ses quatre-vingts ans.

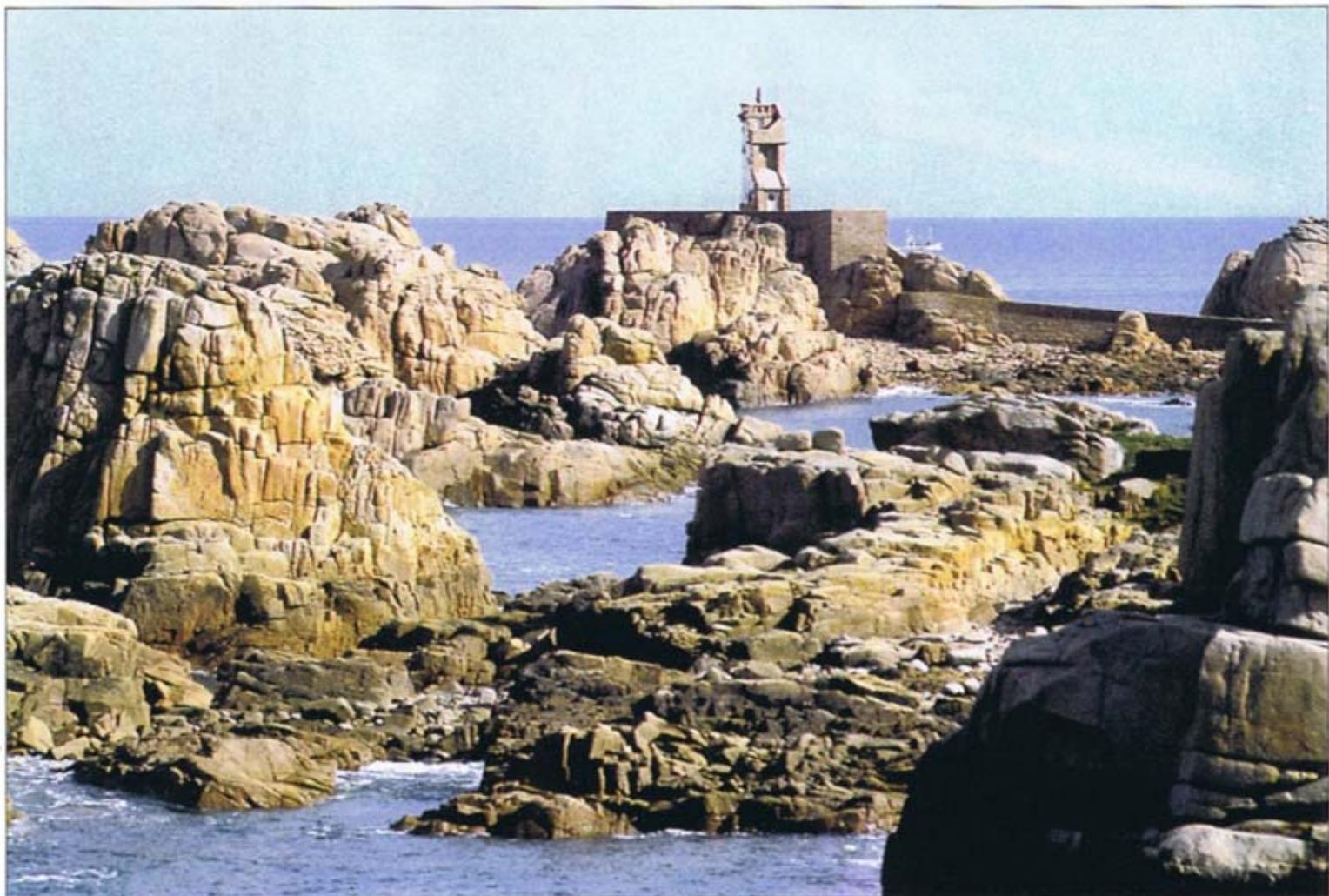
Après avoir déjeuné chez des amis, je propose à mes hôtes de ramener *Pen Azen* à Bréhat dans l'après-midi. Ils s'en souviendront ! Le vent se lève. Un bon force 6 dans le nez, avec courant contraire. Ça mouille un peu sur l'avant mais nous embarquons très peu. Sous grand voile seule — je n'ai pas encore de petit foc — nous mettrons cinq heures à regagner nos pénates.

Durant cette première saison, *Pen Azen* a aussi participé à la traditionnelle régates annuelle de Bréhat, aux côtés des planches, Lasers et autres 470. Le vent est frais — force 5 à 6 montant même jusqu'à 7 — et, pour éviter la casse, le parcours a été raccourci. Faut de trapèze comme les "jeunots" qui s'en donnent à cœur joie, et d'un équipage de poids — 200 kg maximum avec ma femme, Marie notre fille



C'est dans le détail que l'on reconnaît la griffe du chantier : bout-dehors plat, râtelier sculpté, encornat et support de bôme garnis de cuir. A ces raffinements, le propriétaire a rajouté quelques aménagements : une bibliothèque et un vide-poches dans le coffre arrière, un filet à vêtements et une étagère à provisions à l'avant.





Le phare du Paon, au Nord de Bréhat.

cadette et son amie Alexandra — nous devons réduire sérieusement : voile à un ris et foc n° 1. A l'évidence nous allons un peu moins vite que les plus rapides de nos adversaires, mais ceux-ci, confiants en la force du vent, oublient un peu trop les courants, tant et si bien que nous arrivons en tête. Mais comment diable classer ce "vieux grément" insolent, seul de sa classe dans la flottille ? Il a fallu nous inventer une coupe spéciale pour "performances exceptionnelles". Il marche, vous dis-je !

Un bonheur quotidien

Cette saison riche en plaisirs a convaincu toute la famille. Mon épouse a même reconnu que notre Cormoran marchait suffisamment bien à la voile dans les souffles évanescents pour se passer de moteur. Cela a son importance. Ses lieux de pêche favoris, sur l'île Saint-Rion où elle passa son enfance, sont au S.E. de Bréhat. Ainsi, pour la pêche à la crevette, y est-on toujours à contre courant. En grande marée, par vents faibles, elle craignait que, sans moteur, on n'arrive trop tard, et

que les retours soient trop laborieux. Preuve fut faite du contraire.

Quant à ma fille de quinze ans, elle n'a pas raté une sortie et espère bien pouvoir rapidement se débrouiller seule avec le bateau. Ce n'est pas une question de force physique mais de pratique. Comme beaucoup d'enfants de sa génération, elle a surtout navigué en croisière, ce qui est moins formateur à la voile, pour des enfants très jeunes, que le dériveur léger.



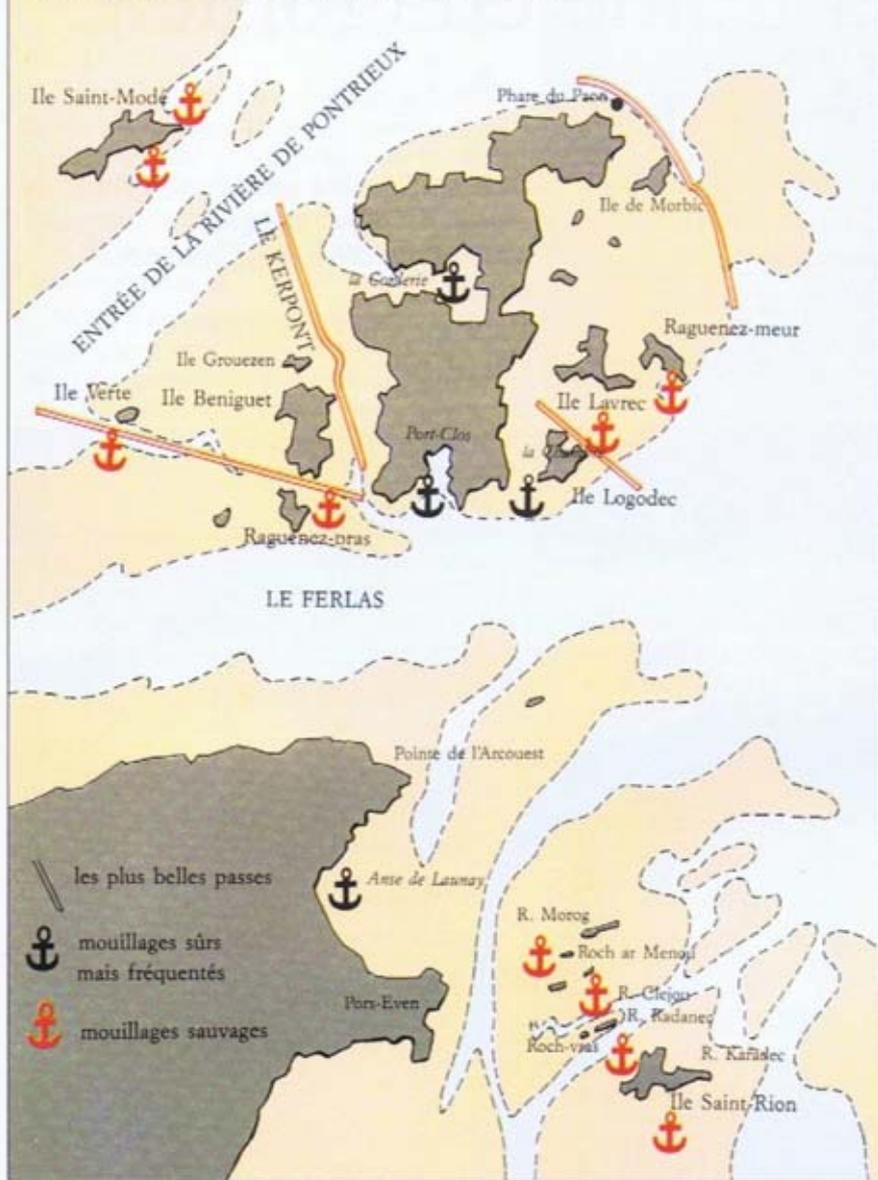
A l'issue des régates de Bréhat, J.-L. Le Picard et son épouse se voient remettre une coupe "pour performances exceptionnelles".

Agréable quel que soit le vent — même quand celui-ci se fait désirer —, *Pen Azen* est très toilé (près de 23 m²) et fait merveille dans les petits airs. Bien sûr, quand le vent forçit il faut réduire rapidement. Mais il tient bien. Même par force 6-7 il remonte encore correctement sous grand voile seule avec un ris. Et je pense même qu'avec un tourmentin il remonterait un 7-8 établi, du moins dans notre zone de navigation relativement abritée, où la mer n'est pas formée. Nous en ferons l'essai l'été prochain : le tourmentin est à l'étude.

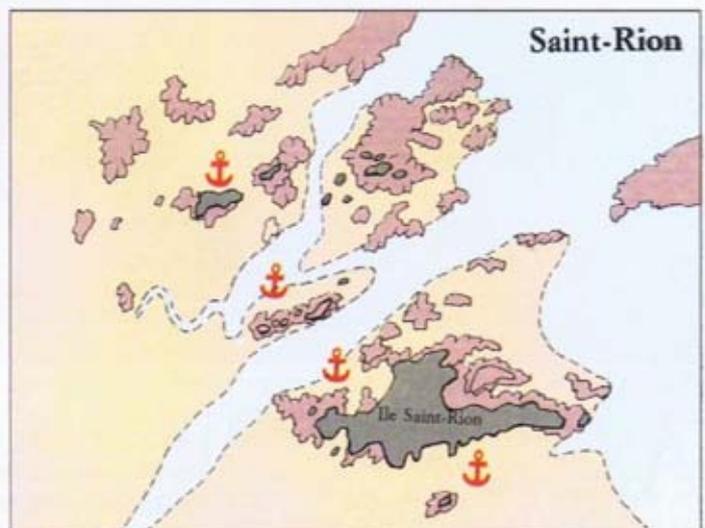
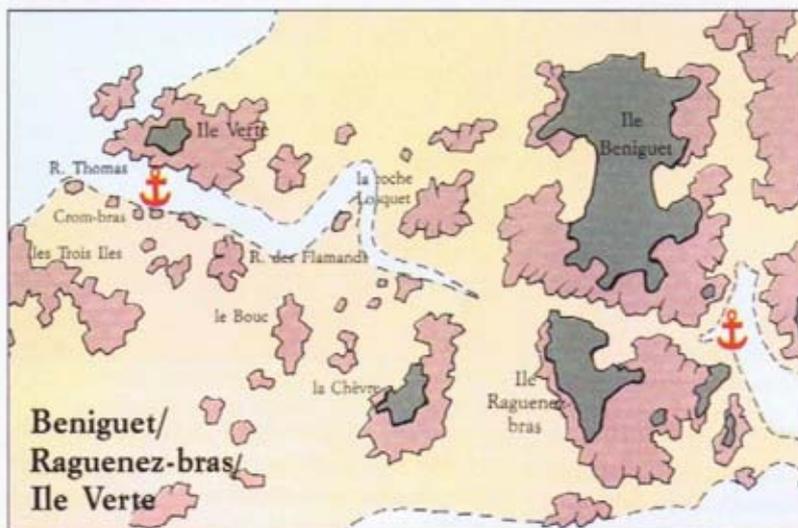
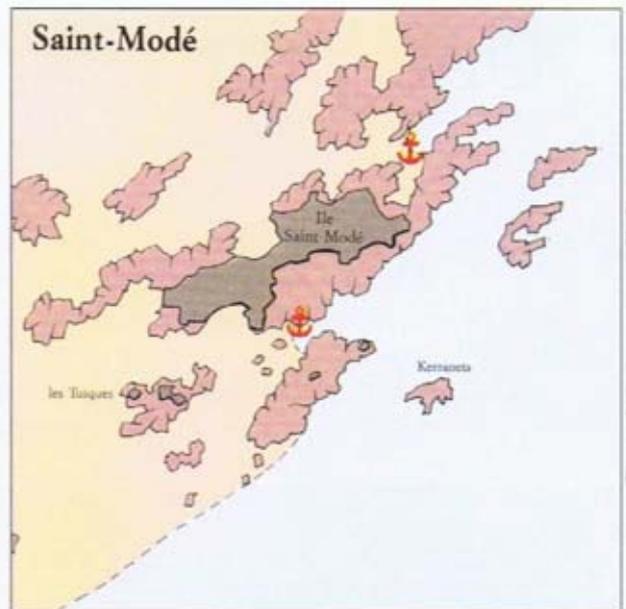
Tout aussi important : son esthétique. Les Jézéquel doivent être sourds aujourd'hui à force d'entendre tinter leurs oreilles. Il ne s'est pas passé un jour sans que pleuvent les éloges et les pêcheurs n'étaient pas moins enthousiastes que les plaisanciers. Bref, *Pen Azen* répond à merveille à notre programme : commencer à redécouvrir les nombreux et superbes passages dont l'archipel bréhatin est si riche, tout en goûtant les joies de la voile pure sur un joli bateau.

Il nous fut bonheur quotidien. ■

Carte générale de l'archipel de Bréhat



Saint-Modé



Avec son semis d'îlots, son lacs de courants et son fort marnage, l'archipel de Bréhat est un excitant territoire d'aventures pour les petits bateaux, voiliers purs calant peu ou canots voile-aviron. Jean-Louis Le Picard nous livre ici quelques-uns de ses mouillages préférés, quelques-unes de ses balades favorites. Mais attention, les passages indiqués sur cette carte ne sont pas, loin s'en faut, les plus aisés; ils doivent être considérés comme les "exercices de style" d'un pratique du lieu, surtout lorsque les conditions sont difficiles : courant et vent contraires ou mauvaise visibilité. On peut aussi, pour plus de facilité, attendre les petites brises de grand beau temps et l'étape de haute mer ou, sur un bateau léger, armer les avirons pour éviter d'avoir à louvoyer.