

L'ÉCOSSE EN TINA

Comme au bon vieux temps...

C'était un de mes rêves : assister à la Fife Regatta, le rassemblement des bateaux dessinés par William Fife. Je l'ai réalisé en embarquant à Lorient pour l'Écosse sur le Tina de Pierre Follenfant.

Prétexte à renouer avec la croisière à la mode seventies.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.





L'île à Vache, le mouillage sécurisé d'Haïti



QUEL CHANGEMENT! Après la République dominicaine et son ambiance lourde, pesante de magouilles, de saletés et de trafics en tout genre...

Bordé de cocotiers, le mouillage de Port Morgan, sur l'île à Vache, apparaît, magnifique et sauvage. Malgré la pluie battante et le ciel chargé qui se reflète dans la mer, l'endroit est accueillant avec ses jeunes en pirogues, planches à voile, pneumatiques et autres caisses servant d'embarcations, qui viennent à notre rencontre. Les uns rament, les autres propulsent l'engin avec des pagaies ou avec leurs mains battant l'eau quand ces dernières font défaut. Tous affichent un large sourire en offrant leurs services, des fruits, des drapeaux, pour gagner trois sous. À terre, nous changeons quelques dollars dans l'hôtel tenu par un Français et glanons quelques informations.

Branle-bas de combat le lendemain de notre arrivée, nous partons pour les Cayes, la troisième commune d'Haïti de par son importance. La traversée ressemble à ce que peuvent endurer les réfugiés qui s'embarquent pour quitter Haïti, Cuba ou la Jamaïque. Nous sommes vingt-huit personnes, entassées dans la pinasse, tentant de nous abriter tant bien que mal des embruns, sous une bâche. Au ras des vagues, nous progressons ainsi pendant 45 minutes, protégeant comme nous pouvons nos appareils photo. Nous les confions aux jeunes qui nous accompagnent pour la prise de clichés, les touristes cliquant tous azimuts étant assez mal appréciés par les autochtones. En route, nous croisons des cargos à voiles, rustiques mais splendides avec leurs voiles multicolores, des barques de pêche avec des gréements et des voiles constitués de bric et de broc. À terre, l'ambiance est tout aussi hétéroclite sur le marché, avec des motos et des taxis qui klaxonnent dans tous les sens, des vendeurs qui proposent à grands renforts de cris tout ce qu'on peut imaginer... Malgré la pauvreté, les gens sont très accueillants, authentiques et toujours prêts à rendre service. Nous quittons l'île à Vache et Haïti à regret... Nous aurions aimé prolonger notre séjour et partager avec d'autres ces instants magiques.



San Juan, le charme de la vieille ville



▲ San Juan vue depuis sa voisine, San Cristobal. Le point de vue est joli, mais il faut surtout aller flâner dans la vieille ville pour saisir son charme.

IMPOSSIBLE D'ALLER A PORTO RICO sans visiter le vieux San Juan, le cœur historique de cette capitale coloniale, classé Patrimoine mondial de l'Humanité. Situé sur la Isleta, la petite île qui ferme la baie, cet avant-poste militaire espagnol était protégé par les forts San Felipe del Morro et San Cristobal. Intéressants aux plans historique et culturel, ces bastions de la colonisation offrent les plus beaux points de vue dont on puisse rêver sur la mer des Caraïbes et sur la ville. Mélange d'architecture coloniale et de gratte-ciel, cette métropole moderne et dynamique est aussi très américanisée. Nous avons été surpris par l'importance de son port, le deuxième de la région après New-York mais c'est la vieille ville, ses rues pavées et ses maisons coloniales datant des XVI^e et XVII^e siècles qui nous ont vraiment enchantés.

Nous laissant guider par le hasard, nous avons adopté le rythme languissant de cette radieuse cité pour déambuler en admirant les façades colorées et les portes majestueuses.

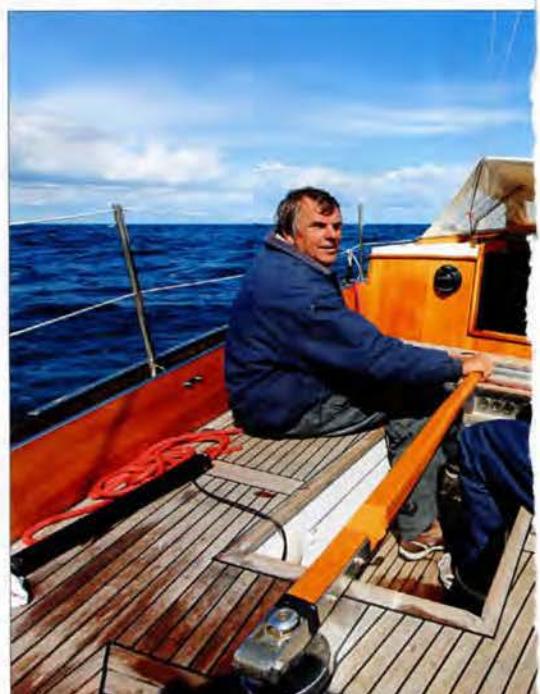
SURTOUT ne toucher à rien. Ne pas parler pour ne pas rompre le silence. Seulement concentrer son regard sur le petit phare blanc de l'île de Holy Pillar Rock, qui défile au vent de *Doris*. A moins de 2 nœuds, sur une eau lisse comme une peau de bébé, la carène du Tina de Pierre Follenfant laisse un sillage imperceptible, escorté à l'étrave par un cygne. Vu la proximité de l'escale, le petit port de Lamlash sur l'île écossaise d'Arran, on serait tenté de profiter du moteur pour calmer plus vite l'excitation propre à chaque arrivée. Pas sur *Doris*, où Pierre se montre toujours réticent à utiliser son moteur Saab dont les 45 années de bons et loyaux services imposent attention et ménagement.

Il y a huit jours, nous quittions la sympathique marina de Port-Louis, cap sur le port de Fairlie situé dans l'estuaire de la Clyde. Le berceau de l'architecte mythique écossais William Fife III, connu en France pour le dessin de *Pen Duick*. Là où doit se tenir, dans deux jours, la quatrième édition de la Fife Regatta (voir encadré). Voyage commémoratif ? Pas vraiment. On peut quand même se rappeler qu'en 1998, c'est en se rendant sur *Pen Duick* à la première édition de la Fife Regatta qu'Eric Tabarly disparaissait en mer d'Irlande, le vendredi 12 juin. Il avait 66 ans. Pour l'heure, tandis que se dessine la rangée de coquettes maisons bordant le petit village de Lamlash, encadré de ses deux églises, l'équipage – Pierre, Patrice Hamon dit Patou et moi-même – ne déroge pas au préparatif du cérémonial qui salue chaque escale. La quatrième depuis notre départ. Sortir le taud de l'enrouleur de génois, celui de la grand-voile et, eau douce permettant, se préparer au rinçage des vernis. Mieux vaut le préciser en guise de préambule, naviguer sur *Doris*, un Tina de 1969 dessiné un an plus tôt par

l'architecte américain Dick Carter, passe par des règles incontournables. Elles sont doubles. Il y a celles imposées ou vivement recommandées – question d'interprétation – par la personnalité de son skipper, très soigneux à l'égard de son bateau. Et celles dictées par la nature même de ce croiseur de 11,25 m (8 mètres à la flottaison). Il n'en fallait pas plus pour justifier mon embarquement sur *Doris*. Occasion rêvée de m'immerger dans le passé durant une dizaine de jours. Plus que de longs discours, n'était-ce pas une bonne façon de comparer les mérites respectifs des croiseurs d'hier et d'aujourd'hui ? J'en suis convaincu. Et puis, pourquoi ne pas l'avouer, il y avait chez moi cette envie de renouer avec la vraie vie en mer. De retrouver le rythme continu des quarts trop rarement rencontré lors de nos incontournables « 100 milles à bord ». Le ciré bien humide que l'on enfile sur les coups de quatre heures du matin. Ou cet infini bonheur qui vous envahit à l'heure de retrouver la chaleur du duvet. Donc, rien d'exceptionnel. Si ce n'est ce parfum unique de la croisière à l'exotisme dicté par l'arrivée dans un port inconnu.

UNE MAJORITE DE LOUVOYAGE

Enfin, comment ne pas évoquer l'Ecosse, ce pays qui fait l'unanimité auprès de ceux qui ont eu la chance de l'approcher. Elle fut à la hauteur de sa réputation, belle et humide. Très fraîche côté température, très chaleureuse côté humain. En tout cas, mon embarquement sur *Doris* avait des allures de retrouvailles. J'avais déjà eu le privilège de partager son cockpit et son intérieur il y a plus de dix ans pour disputer la première Tina's Cup. Si ce n'est que ces deux jours passés à bord, marqués par du beau temps, n'avaient rien de comparable avec ce que nous allions rencontrer de Lorient à Fairlie. Au programme des réjouissances : une majorité de louvoyage, des vents plus souvent proches de 30 que de 10 nœuds, une dépression très creuse en mer d'Irlande à négocier. Le tout complété par de la grisaille, à l'exception de deux journées ensoleillées. Mais, ultime récompense, quatre escales idylliques avec en point d'orgue quatre jours de régates à la Fife's Regatta, prétexte à rencontrer les quatre participants français, *Fiona* et *Seabird*, *Ellad* et *Viola*, dont le propriétaire, Yvon Rautureau, m'invitera à son bord pour une journée empreinte de convivialité et de bonne humeur. Cette bonne humeur, elle est au rendez-vous le jour de notre grand départ. A la lumière des vivres que Pierre ne laisse à personne le soin de ranger méthodiquement, nous ne risquons pas de mourir de faim. Ni de soif. Dans ce domaine, il a aussi ses habitudes, forgées par des dizaines de milliers de milles accomplis aussi bien en course qu'entre croisière, en solitaire (Figaro et Route du Rhum)





“ Coucher de soleil sur le port irlandais de Dunmore East où les bateaux de plaisance profitent de coffres à deux pas du port de pêche. ”



◀ De courte durée, du portant au départ de Dunmore, où Patou Hamon s'est déjà préparé au près en enfilant ciré et brassière. Le pilote à barre franche est de sortie dans le cockpit – il ne sera jamais utilisé.

Jour de fête sur les quais du port de pêche de Dunmore. Pour l'occasion, Autumn et Patrick ont enfilé les équipements des coast guards irlandais. ▶



qu'en équipage. En guise de préambule, cette croisière, la plus longue de la carrière de *Doris*, nous offre une belle journée en guise de mise en jambe. L'occasion, pour Patou Hamon et moi, d'acquérir les préceptes de la méthode Follenfant. Dans le désordre : après le quart on enfile les chaussons pour préserver les planchers du carré au vernis immaculé. On accroche ses cirés dans la penderie située entre la cabine avant et le carré, face aux WC. Configuration classique des voiliers des années soixante-dix.

LE WINCH DE PRISE DE RIS EST SOUS LA BOME

Et l'on occupe les deux couchettes disponibles, la banquette inférieure et la couchette supérieure équipée, relique du bon vieux temps, d'une planche antiroulis. De plus, cette croisière a pour moi un air de voyage inaugural. J'avais débuté dans les années soixante-dix avec la gonio Technifrance à qui l'on faisait dire ce qu'on voulait. Quarante ans plus tard, je découvre l'iPad, dans lequel ont été téléchargées des cartes Navionics. Une vraie révolution dans la façon d'aborder la nav. L'évanouissement pur et simple de toute angoisse. En revanche, rien n'a changé côté louvoyage. Il reste la plus inconfortable de toutes les allures d'autant qu'il n'est pas question de faire appel à notre pilote à barre franche trop grand dévoreur d'électrons. Alors du près, nous en avons mangé durant près de trois jours, exception faite d'une pause moteur pour franchir Land's End. Sur un voilier moderne, on barre dans de bonnes conditions depuis que nos architectes se sont penchés sur l'ergonomie. Rien de tout ça sur *Doris* où l'on peut, certes, se caler les pieds mais pas le dos en raison d'une paroi de cockpit quasiment verticale et trop éloignée. Qu'importe ! Il m'est arrivé de barrer parfois quatre heures, seul dans le cockpit, en tentant de battre des records d'allumage de pipe. Règle du jeu : jouer du briquet en lâchant la barre franche tout en restant au près. Autres grands témoins de son époque : le plan de voilure et son système de prise de ris de la grand-voile. C'était encore le temps où le génois, par sa surface, prédominait sur la grand-voile. En d'autres termes, c'est tout naturellement par la voile d'avant, que l'on enroulait jusqu'à disposer de la surface d'un tourmentin, par 30 nœuds de vent, que nous débutions la réduction de voilure prolongée par la prise d'un ris dans la GV, parfois de deux. La manœuvre de la drisse se fait depuis le pied de mât, l'étrierage de la bosse de ris par un winch fixé sous la bôme. Par delà ces explications, cette méthode toute simple, que certains ne manqueront pas de qualifier de préhistorique, affiche un avantage certain. Elle se solde par l'absence de l'incontournable paquet de bouts qui envahit les cockpits des voiliers modernes. De même,

l'on pourrait vanter les mérites de la barre d'écoute de GV située devant la descente, à portée de main du barreur. S'agit-il pour autant de prôner le retour au passé, de mener un combat d'arrière-garde ? Certainement pas. Mais l'occasion de reconnaître que nous allons un peu trop loin dans le retour des manœuvres au cockpit.

Cette parenthèse étant fermée, retour sur le présent. Notre première escale, juste avant le passage du gros de la dépression, se fait dans le petit port de Dunmore East (1 600 habitants) au sud-est de l'Irlande. Situé à l'entrée de la rivière de Waterford, facilement repérable par la présence du phare de Hook Head, il reste facilement accessible même par mauvais temps et permet de profiter de la proximité d'un village où les coquettes maisons aux toits de chaume témoignent de la vocation balnéaire. Pour qui fait son entrée en mer d'Irlande, c'est l'escale idéale. On peut y disposer de coffres pour passer la nuit, d'une cale toute proche pour débarquer en annexe avant de s'offrir une Guinness et une douche au Waterford Harbour Sailing Club. En prime, nous avons eu droit, durant le week-end, aux exercices de la RNLI et à une petite fête organisée sur les quais du port de pêche. Seul regret, ne pas avoir pris le temps de



Ces petits riens qui changent tout

On les oublie facilement, mais il suffit d'une croisière pour que ces petits trucs nés de l'expérience soient d'actualité.

LE SEAU. Un seul modèle à utiliser si on veut le conserver à bord : celui des maçons. Il est en caoutchouc noir très épais et doté d'anses solides qui ne risquent pas de s'arracher à la première immersion sous voiles.

LA VAISSELLE. Le fond des océans est jonché de vaisselle passée à la mer. Bref, avant de jeter l'eau du seau, il faut passer la main dans le fond pour vérifier s'il a bien été débarrassé des fourchettes, couteaux et autres ustensiles.

ECLAIRAGE INTERIEUR. Voilà un bon



moyen de voir clair à l'intérieur sans pour autant réveiller tout le monde : une lampe à LED Osram achetée au supermarché pour quelques euros. Alimentée par trois piles, elle s'allume par simple pression et se fixe au moyen d'une petite plaque de scotch double face. Nous en avons fixé une au niveau de la cuisine.

PETITS BESOINS. Que les dames veuillent bien nous pardonner mais on dit que l'on retrouve souvent les noyés la braguette ouverte. Nous avons donc utilisé une bouteille d'eau dont nous avions coupé la partie supérieure.

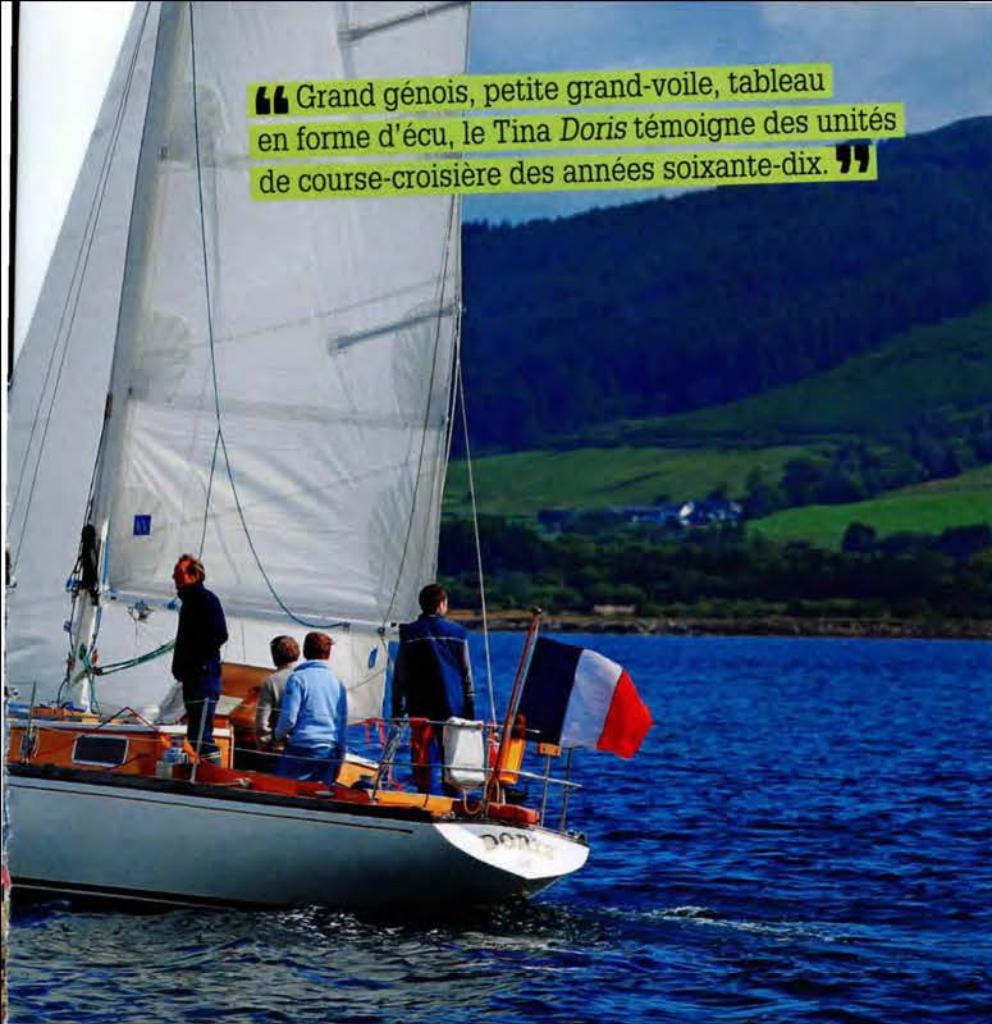
SOMMEIL. On hésite parfois, par fainéantise, à enlever son pantalon de ciré et ses bottes avant de se coucher. Grosse erreur. C'est la meilleure façon d'avoir froid et de mal récupérer.

MAUVAIS TEMPS. Qu'est-ce qui ne fait pas de miettes, se consomme à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, se digère facilement et permet de calmer sa faim par mauvais temps ? Les crêpes, dont nous avons fait une grande consommation.

USTENSILES. Côté cuisine, deux incontournables de la croisière : la bouilloire et la cocotte-minute dont la taille doit permettre de n'utiliser qu'un seul feu. Elle est parfaite pour y préparer un plat en grande quantité que l'on pourra faire réchauffer.

LE SUCRE. En morceaux, il a tendance à s'humidifier d'autant que sa boîte cartonnée devient vite inutilisable. Nous avons choisi du sucre de canne en poudre contenu dans un emballage plastique équipé d'un bouchon.

“ Grand génois, petite grand-voile, tableau en forme d'écu, le Tina Doris témoigne des unités de course-croisière des années soixante-dix. ”



Rendez-vous prochainement

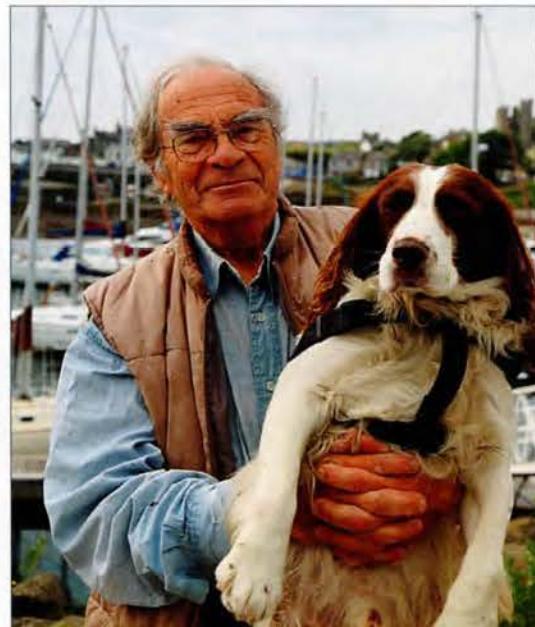


▲ A bord de *Viola*, un assidu de la Fife Regatta.

Point d'orgue de notre croisière, la Fife Regatta réunissait cette année vingt unités alors qu'elles n'étaient que onze en 1998. Organisée sans support financier par une poignée de bénévoles, elle est avant tout l'occasion de rendre hommage aux trois générations de la famille Fife dont le plus célèbre membre, William Fife III dit junior (1857-1944), a dessiné et souvent construit la plupart des bateaux présents à la manifestation. Pour les concurrents, la Fife Regatta est l'occasion de visiter quelques ports de l'estuaire de la Clyde dans la mesure où la flotte emprunte un parcours d'une petite centaine de milles ponctué de trois escales : Rothesay, Tighnabruaich, Portavadie. Cette année, en dépit de conditions météo médiocres – vent soufflant à près de 30 nœuds et la pluie, le spectacle était au rendez-vous dans un décor de rêve, l'Ecosse et ses dégradés de vert.



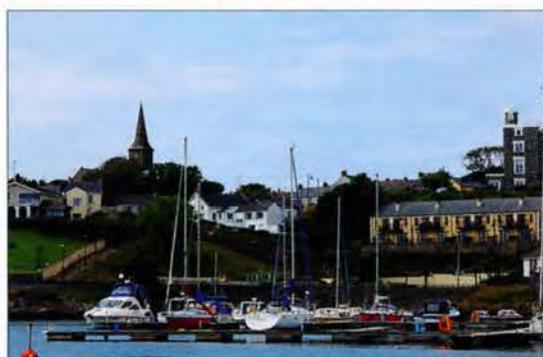
▲ Dans le carré aux menuiseries en acajou, les pantoufles sont de rigueur, tout comme les verres à pied ou la nappe blanche. Notez la présence des planches antiroulis qui font office de dossiers.



▲ Fred Curran, 80 ans, le sympathique capitaine de la marina d'Ardglass, au sud de Belfast, et son chien Ben.



▲ Le phare de Pillar Rock, sur Holly Island, face au port de Lamlash Elle, est, depuis 1992, tenu par des moines tibétains qui proposent aux visiteurs des retraites spirituelles.



▲ On accède à la marina d'Ardglass à toute heure de la marée avant de profiter d'un petit club équipé de douches et de machines à laver. Le village est tout proche, dominé par son église et son cimetière.

A Rothesay, escale de la Fife Regatta, deux Seabird français construits par Hubert Stagnol.



visiter le phare de Hook Head, le plus vieux d'Irlande et l'un des plus anciens encore en service dans le monde. Nous étions arrivés avec un fort suroît. Nous en sommes repartis avec du noroît, un baromètre à la hausse et le sentiment d'avoir profité sans modération des charmes de l'intérieur de *Doris*. A l'heure de l'apéro forcément agrémenté de pâté Hénaff, Pierre et Patou ont évoqué leurs années dériveurs. Une époque où, tous deux membres de l'ARC (l'Association des régates choletaises), ils régataient selon les années en 470, 505, FD. Mais revenons à table : en hors d'œuvre, une salade de choux rouge et blanc. Pierre n'a pas manqué de rappeler qu'il en avait consommé durant les trois premières semaines de son Vendée Globe disputé sur son *TBS Charente Maritime*. Pour un peu, noyé dans ce flot de nostalgie, j'allais oublier de vous préciser les arts de la table à la manière de Pierre. La nappe blanche est de rigueur au même titre que les verres à pied, les fourchettes en argent, et les assiettes en porcelaine d'anciennes compagnies maritimes achetées à Auray, chez Talaos. Notre seconde escale est le petit port d'Ardglass, en Irlande du Nord, au sud de Belfast distant de Dunmore de 150 milles. Le près avait donné le ton à nos trois premiers jours de navigations avec des vitesses oscillant entre 5 et 5,2 nœuds. Dans le canal de Saint Georges, en raison d'un très fort courant né de l'étroit passage entre la côte irlandaise et les nombreux bancs de sable, on s'est offert au débridé une pointe à 9,5 nœuds avant de renouer avec le louvoiement sous grand-voile à deux ris et génois copieusement roulé. Pour moi, la petite marina Phennick Marina, du village d'Ardglass, accessible à toute heure de la marée, illustre l'escale parfaite. A onze heures du soir, Fred Curran, le capitaine du port, était encore sur le pont pour accueillir les bateaux visiteurs, trois croiseurs français. A 80 ans, ça mérite un sacré coup de chapeau.

D'emblée, un plaisancier local nous a donné le code permettant d'accéder au petit club équipé de douches situé à un pas du ponton. Enfin, on s'est offert un kilo de langoustines toutes fraîches pour 8 euros. Et bien évidemment, à deux pas de là, dans High Street, au petit supermarché Milligan's, on n'a pas résisté au plaisir d'acheter du bacon prévu pour être consommé 5 milles plus au nord, à Strangford Ferry.

DES FIFE AUX NOMS PRESTIGIEUX

Strangford, c'est le golfe du Morbihan irlandais (150 km²) avec ses soixante-dix îles et ses forts courants qui justifient la présence, à l'entrée, d'un gigantesque hydro-alternateur mis en place en 2007, le premier expérimenté dans le monde. Nous ne sommes restés que quelques heures, sous un ciel gris bien plombé, au minuscule ponton de Strangford Ferry, le temps d'un déjeuner. Puis nous avons repris notre route cap sur Lamlash, ultime arrêt avant la marina de Largs (Fairlie), là où les vingt participants de la Fife Regatta se préparaient à disputer six jours de régates, du 28 juin au 5 juillet. Nous avons quitté Port-Louis le mardi 18 juin. Nous avons touché la marina de Largs neuf jours plus tard, après avoir parcouru au total plus de 500 milles. Certainement pas un record mais pour l'équipage, l'assurance d'un spectacle unique. La découverte d'unités aux noms prestigieux nées au début du XX^e siècle : *Kentra* (100 pieds), *Astor* (86 pieds), *Latifa* (70 pieds) ou, à la fin du XIX^e siècle, à l'image de *Mignon* (1898), *Viola* (1899) ou encore *Ayrshire Lass* (1887), le vétéran de la flotte. On dit les Ecossais pingres. A la lumière des conditions météo, ils se sont montrés au contraire bien généreux en nous offrant sans compter de la pluie, du près, et une température pas vraiment estivale. ■

A l'entrée de Strangford, cet hydro alternateur utilise la force du courant.



La cuisine sur *Doris* est le domaine réservé de Pierre, skipper et coq.