

RAID VOILE-AVIRON

Emotions et frissons au cœur de l'Écosse

Les quatre saisons défilent en une heure, les eaux ont la température et la couleur de la bière, le vent y souffle fort mais les paysages sont sublimes et les habitants d'une cordialité absolue, c'est l'Écosse!

Texte et photos : Jean-Yves Poirier.

VU DES COTES françaises, Fort William, premier rendez-vous de notre périple, c'est loin, très loin, d'autant qu'Emmanuel, notre skipper, instruit par ses deux précédentes participations, a tenu à emprunter le ferry danois reliant le port hollandais d'Ijmuiden à la ville britannique de Newcastle. Moralité : aux 1 100 km exigés par les trajets routiers se sont ajoutées pas moins de seize heures de traversée maritime ! Sachant que notre point de départ, Ouistreham, est aussi celui de la ligne régulière pour Portsmouth et que la route directe fait moins de 900 km, sur autoroute gratuite de surcroît, on mesure l'originalité de la démarche ! Elle va de pair avec un équipage délibérément anticonformiste, composé de François et Dominique, deux toubibs en plein traitement anti-routine, Philippe, un officier parachutiste qui en a vu d'autres et Alain, qui souhaite rompre quelques jours avec les exigences de la maîtrise d'œuvre en bâtiment qui l'occupe à temps plus que plein. Outre un sens de l'humour exacerbé, ces Normands de souche font preuve en toutes circonstances, y compris sur l'eau, d'une tchatche inépuisable qui met à mal le flegme et la réserve des locaux ! Le temps de remettre les mâts en place, de serrer les ligatures des haubans et de gréer les palans d'écoute, les autres concurrents s'affairent sur le parc et le Mercator est prêt à toucher les eaux du loch Linnhe, ouvert sur l'Atlantique. En ce début d'après-midi, un suroît d'une vingtaine de nœuds commence à lever quelques moutons vers Corpach, l'écluse ouvrant sur le canal Calédonien. Le temps de rejoindre la première bouée de mouillage en attendant que la flotte se regroupe, je



▲ Le franchissement des vingt-neuf écluses du parcours va vite devenir une seconde nature.

trouve que le bateau répond bizarrement aux impulsions de la barre. Pour vérifier que rien ne s'est accroché à la dérive, Alain tire le bout du palan de relevage et constate qu'il n'offre plus aucune résistance. Ouverture des trappes de visite : le câble vient de céder au premier tiers de sa longueur, juste à la hauteur des réas de renvoi du puits ! La sécurité de la course décide de nous ramener au point de départ. Cette première étape aura duré 10 minutes... La suivante sera plus longue. Le vent souffle à 25/30 nœuds établis désormais et lève un méchant ressac sur les galets de la plage. Nous couchons le bateau à l'horizontale pour pouvoir replier la dérive dans le puits et passer un bout autour

de la coque pour l'empêcher de redescendre. Au bout d'une heure d'efforts et deux tentatives infructueuses, aidés d'Hamish et d'Alan qui se dépenseront sans compter dans une eau à moins de 10°C, nous réussissons à remonter le Mercator sur sa remorque. Reste à trouver une solution pour réparer, et vite, car les premiers concurrents s'élancent sous voiles. Le raid commence mal. Faute de mieux, je pointe mon téléobjectif depuis la rive et profite pour la première fois des contre-jours uniques de nos 57 degrés de latitude nord. Richard met à notre disposition un portique et un palan à chaîne qui vont nous permettre d'accéder à l'ancrage du câble sur la dérive (le puits n'est accessible que par le bas). Reste

“ Au portant sur le loch Ness, *Elsie* sait procurer de belles sensations à son équipage. En arrière-plan, les montagnes reçoivent, même en juin, des averses de neige ! ”



à le démonter et à refaire un élément neuf. Hamish récupère dans son bateau un ancien câble étai dont le diamètre semble convenir. Un morceau de tube de cuivre fera office de manchonnage et un vérin hydraulique de pince à sertir. Miracle, ça tient. Richard attelle l'avant de sa Land Rover à la remorque et pousse le Mercator dans l'eau. Il est 19 heures. Le vent enfin calmé facilite la tâche de l'équipage qui amarre le bateau pour la nuit à une bouée du club. Le repas du soir sera l'occasion pour mes compagnons de constater que les Anglais mangent tôt, une ovation générale saluant leur retard ! Un lever aux aurores est de rigueur pour rallier l'écluse de Corpach au plus vite et surtout échapper à la tempête qui s'annonce. Mission accomplie sans problème (tout arrive !) et nouvelle ovation à l'entrée du sas. Ces Français ne font décidément rien comme tout le monde ! Dans les rares éclaircies, je constate qu'une couche de neige fraîche est tombée durant la nuit sur le Ben Nevis, un mont qui domine la ville du haut de ses 1 344 m. L'organisation distribue le premier petit-déjeuner du raid, et fait le point sur la situation météo, pas fameuse. Encore à l'abri des quais, nous faisons connaissance avec notre premier breakfast à l'écossoise. A 9 heures du matin entre deux grains, je cale sur les saucisses, les haricots à la tomate et la galette de pomme de terre. Martin, grand manitou du Sail Caledonia, nous donne les consignes pour écluser sans douleur. Il vaudra mieux car le Neptune Staircase de Banavie, qui permet de s'élever d'une trentaine de mètres au-dessus du niveau de la mer, compte pas moins de huit écluses successives. A sec de toile, les bateaux sont poussés à vive allure dans le fond du bassin, chacun se débrouillant comme il peut pour freiner et éviter les abordages. L'occasion de vérifier qu'au-delà de 40 nœuds de vent, le cafoillage devient une pratique internationale ! Il nous faudra près de quatre heures pour franchir la dernière porte et s'élancer sur les 10 km de canal qui nous séparent de Gairloch. Pour cette première



▲ Première navigation sur l'Atlantique et premiers contre-jours sur les eaux sombres du loch Linnhe.

course à l'aviron, avec un départ deux par deux toutes les deux minutes, nous atteignons près de 5 nœuds dans les lignes droites, aidés il est vrai par des rafales qui font vibrer le gréement et frisent la surface de l'eau ! *Elsie*, un Caledonian Yawl superbement construit en amateur par Jim, son propriétaire, et mis à l'eau quelques jours seulement avant le raid, arrive en tête, suivi de *Sommarvind*, un bateau suédois en polyester taillé pour la marche à l'aviron. L'ouverture de l'écluse de Gairloch nous permet de pénétrer dans le premier lac naturel, le loch Lochy, et de nous amarrer pour la nuit au ponton visiteurs. La grisaille qui s'accrochait aux cieux depuis l'aurore finit par se lever. Un immense arc-en-ciel met le ciel en majesté pendant vingt bonnes minutes et souligne avec élégance un panorama magnifique. Des taches blanches de neige ponctuent les sommets pendant que d'infinies nuances de vert se déroulent sur les pentes. Nous plantons nos tentes sous les arbres au bord de l'eau, un lieu de prédilection pour les midgees.



Haut-lieu historique pour les Ecossois qui, dès le XIII^e siècle, en disputèrent la possession aux Anglais, le château d'Urquhart attire de très nombreux touristes.



Spécialité locale, ces terribles moustiques microscopiques sont capables de vous harceler jusqu'à la racine des cheveux et la pluie la plus dense ne les empêche nullement de voler. Par bonheur, nous n'en verrons aucun de toute la semaine... Après un copieux repas pris en commun sur Fingal, direction la douche, accessible via un passe des British Waterways,

Le canal Calédonien

L'idée de canaliser le Great Glen, une faille géologique naturelle qui court pratiquement en ligne droite sur une centaine de kilomètres, d'Inverness au nord-est à Fort William au sud-ouest, remonte à la fin du XVIII^e siècle, mais les travaux de l'ingénieur Thomas Telford (également en charge du fameux Göta canal suédois) ne commencèrent qu'en 1803. Il fallut près de vingt ans de labeur et plus de trois mille ouvriers pour relier les quatre lacs naturels, dont le fameux loch Ness, qui ponctuent le Great Glen. En fait, sur les 96 km du parcours seul 35 km de canaux sont l'œuvre des constructeurs. Une fois le travail terminé et les 29 écluses en état de marche, la voile avait cédé la place à la vapeur et les navires commerciaux étaient désormais trop gros pour pouvoir emprunter le canal. Par souci d'économie (les travaux avaient coûté deux fois plus cher que prévu !), la profondeur, fixée par Telford à 20 pieds, soit 6,10 m, avait en effet été ramenée à 15 (4,50 m)... Elle fut portée à 18 pieds (5,50 m) à partir de 1847, pourtant le trafic n'atteignit jamais le niveau attendu. Ce furent finalement le voyage de la reine Victoria en 1873 et le développement du réseau ferré qui donnèrent une seconde chance au canal, touristique celle-là. Aujourd'hui géré et entretenu par un organisme public, le British Waterways, sa vocation n'a plus changé depuis près de 140 ans...





Fingal of Caledonia

La péniche *Fingal* tire son nom de celui d'un géant écossais de légende. Pour pouvoir se battre avec un Irlandais, il décida de bâtir une chaussée sur la mer, dont les restes sont aujourd'hui l'île de Staffa en Écosse et la chaussée des Géants en Irlande. Laissée à l'abandon sur une plage de Fort William jusqu'en 1989, elle devra son salut à l'énergie de Martin Balcombe, instructeur diplômé du RYA et auteur d'ouvrages d'initiation à la voile. Aidé d'une poignée d'amis, il travaillera plusieurs années durant à sa remise en état, jusqu'en 1996. Véritable hôtel flottant, *Fingal* accueille douze passagers en cabine et dispose d'une cuisine complète et d'un salon suffisamment vaste pour réunir une quarantaine de personnes. Ses 200 tonnes de déplacement en charge se contentent d'un moteur diesel de 160 ch seulement, « le même que celui d'un bus londonien » me précise Swampy Dave, le capitaine au look de pirate des Caraïbes qui officie également sur l'un des semi-rigides géants qui sillonnent le loch Ness en période estivale. « *Fingal*, c'est comme un canoë, il suffit de placer l'étrave au bon endroit et le reste suit. » Facile à dire, mais



▲ Construite en Belgique dans les années trente, *Fingal* occupe un rôle central dans l'organisation du raid, qu'elle accompagne tout au long du parcours.

l'enchaînement quasi ininterrompu des tours de barre suggère que la stabilité de route n'est pas vraiment le point fort de l'embarcation ! Le reste de l'année, soit d'avril à octobre, *Fingal* est utilisée en croisière sur le Great Glen, avec

des activités itinérantes de plein air, randonnée pédestre ou en vélo, canoë, dériveur, planche à voile et voile-aviron.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site www.fingal-cruising.co.uk.



Les haltes déjeuner sur la rive sont aussi l'occasion de souffler un peu et de profiter de la sérénité des lieux.

qui se charge de l'entretien des sanitaires installés à toutes les escales importantes. Le lendemain, pendant que les équipages préparent les voiles, Robbie, Alan et Martin décident du parcours de la régate et partent installer les marques. La profondeur est telle (jusqu'à 300 m pour le loch Ness !) qu'il faut gréer des lignes de 25 m en série pour pouvoir poser le lest au fond, même près de la rive. Conçu en 1939 par le célèbre architecte hollandais E.G. Van de Stadt pour démontrer les qualités du contreplaqué Bruynzeel, un Valk de 1941 profite de la brise naissante pour tirer des bords de près à bonne allure. Restauré et manœuvré à la perfection par Bart son skipper, cet élégant quillard, dont la série est toujours populaire en Hollande, fera merveille à la voile. Mais l'absence de ris et d'avirons lui coûtera la victoire en classe 4, au profit du Mercator. Un petit yawl, baptisé *Pathfinder* attire également l'attention par sa vivacité à démarrer à la moindre risée. Ses lignes étranges, larges au pont et plutôt étroites à la flottaison, sont dues à Colin, un ingénieur imaginatif qui souhaitait sortir une carène façon origami, en une seule feuille de contreplaqué cousue-collée. Quelques éclairages explosifs sur un fond gris plombé magnifient les eaux du loch Lochy. Une copieuse averse salue les concurrents à la bouée d'arrivée, mais quelques minutes plus tard, le déjeuner sera pris sur la rive sous un soleil de plomb, obligeant les équipages à tomber les cirés. Après avoir passé les écluses de Laggan, une manche à l'aviron s'impose pour brûler les calories superflues le long d'un canal bordé de frondaisons très denses. A l'arrivée, nous

amarrons les bateaux sur les pontons installés juste à l'entrée du loch Oich, le deuxième plus petit du parcours. A bord de son *Lochnagar* qu'il pilote les yeux fermés, John emmène ensuite les campeurs sur la rive opposée, afin de planter les tentes sur une aire de repos. Pendant ce temps, Martin propose aux concurrents de cabaner leur bateau, histoire de vérifier la manière dont ils se comportent dans des conditions extrêmes. Elsie se jette à l'eau au sens strict du terme, le temps de vérifier que, retourné, il peut se redresser en montant sur la dérive. Mais faute de goupille de blocage, le gouvernail en profite pour prendre le large... Osbert, qui mène *Scratch* en solitaire, a la bonne idée de s'entraîner au chavirage, car il passera aux travaux pratiques deux jours plus tard... Dans les deux cas, je constate que, malgré la faible hauteur des francs-bords et l'absence de vagues, les équipiers ont le plus grand mal à remonter à bord sans aide. La journée suivante sur le loch Oich sera d'abord ponctuée par une régate à couteaux tirés entre *Lapsus* et *Mercator*. Elle sera ensuite consacrée à franchir le pont tournant d'Aberchalder et à entamer la volée d'écluses, dont cinq permettent de descendre sur Fort Augustus, ancienne place de garnison située à l'entrée du loch Ness. Le soleil brille et les oiseaux chantent. Pas pour longtemps... Une nouvelle dépression s'annonce, qui nous incite à planter les tentes le plus à l'abri possible derrière une haie, le long du bassin du port. Elle durera toute la journée suivante et nous empêchera de traverser le loch Ness en deux étapes, comme il était prévu à



▲ Organisateur du raid depuis 2003, Martin Balcombe, également instructeur diplômé du RYA, prend les problèmes de sécurité très au sérieux.



▲ Bas sur l'eau et presque entièrement ouvert, *Storyteller* connaîtra un raid particulièrement humide!

Le Mercator à l'épreuve du raid

Version moderne et affûtée du célèbre Mentor, le Mercator a été conçu par Yves Loday pour un usage collectif en club ou en école de voile. Il conserve de son ancêtre la voilure de goélette à mâts égaux qui facilite la formation de l'équipage, avec un spi asymétrique de 13 m² en option. Contrairement à la plupart des unités d'initiation, cette carène de sharpie fait preuve à toutes les allures de performances étonnantes. Longue et étroite, la coque profite de sa grande longueur à la flottaison pour allonger la foulée, six adultes y trouvant leur place sans se gêner. Gîtée de quelques degrés pour fendre le clapot sans taper, elle fait preuve d'un excellent équilibre y compris au portant et, malgré sa faible largeur à la flottaison, d'une grande stabilité. Plongeant à 1,60 m sous la flottaison, la paire de dérives pivotantes lestées de 125 kg de plomb y est pour quelque chose et assure une remontée au vent très efficace. On veillera juste à ne pas planter le bateau aux virements de bord, la voilure divisée n'aidant

pas à la relance. Bien que non conçu pour cet usage, le Mercator est tout aussi brillant à l'aviron puisqu'il a fini toutes les courses dans les trois premières places, avec un matériel monté à la hâte, sans repose-pieds ni banc de nage adéquat. Si l'équation nautique sécurité/confort/vitesse/facilité de manœuvre est brillamment résolue, des problèmes de finition assombrissent le tableau. La fabrication des éléments stratifiés ne souffre aucune critique (à l'exception d'un antidérapant moulé peu efficace), mais l'équipement semble présenter des faiblesses : rupture du câble de relevage de la dérive, rupture des deux estropes de hale-bas de GV, sous-dimensionnement et inefficacité chronique des taquets de drisse, fuite au vide-vite arrière (d'ailleurs inutile)... Même si notre expédition a mis le matériel à rude épreuve, certains détails de finition agacent un peu, comme l'absence d'anguiller dans les varangues qui transforme systématiquement le fond du bateau en pédiluve ou la barre



▲ Le Mercator a prouvé que son programme pouvait aller bien au-delà de celui pour lequel il a été conçu.

non relevable qui bloque l'accès au coffre arrière, seul (petit) volume de rangement d'une unité de 7,60 m, par ailleurs dépourvue de tout taquet d'amarrage. La trappe d'accès – non étanche – à l'axe de la dérive fait aussi un peu désordre puisque les autres trappes le sont... Faciles à régler, ces détails n'empêchent pas de penser qu'au-delà de cette version école, le Mercator ferait, une fois

équipé d'un abri, de volumes de rangement et de bancs de nage adaptés, un excellent bateau de randonnée au long cours. Avis aux amateurs...

CARACTÉRISTIQUES :

Longueur : 7,60 m. Largeur : 2 m. Poids : 435 kg. Lest : 125 kg. SV au près : 24 m². GV : 10 m². Foc : 4 m². Spi : 13 m². Arch. : Y. Loday. Const. : Sirena. Prix : 23 580 €.

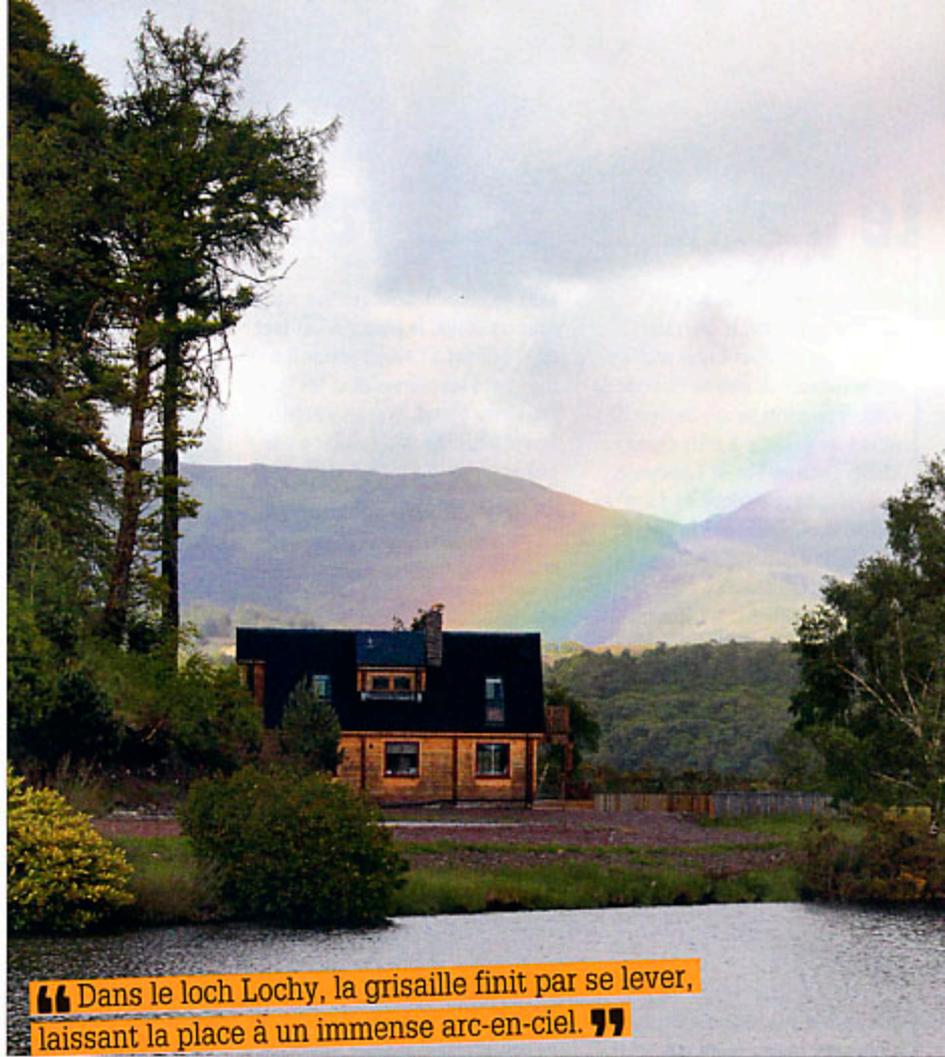


“ Au portant comme au près, la longue carène de sharpie du Mercator a fait preuve d'excellentes performances. ”

l'origine. Martin donne quartier libre à tout le monde, avec l'idée d'organiser pour les volontaires une petite régata dans l'anse sud-est du lac, relativement à l'abri des bourrasques. Je joue les mercenaires à bord de *Lapsus* pour une manche d'anthologie contre le Mercator. Largement surtoilé, Bart joue au lof au gré des surventes qui courent en blanc sur les eaux noires du loch. Sur les bords de près, *Lapsus* manque de puissance. Nous ne sommes que trois, contre cinq sur le Mercator, et le trapèze, pourtant tentant, nous est interdit par les règles de course... La pluie qui tombe à l'horizontale rend difficile le repérage des bouées de parcours, pourtant proches les unes des autres. Les deux bateaux finissent sur la ligne à moins d'un mètre de distance mais, stressé par l'enjeu, Emmanuel plante le Mercator juste devant la marque ! Bart vire immédiatement et gagne.

UNE NUIT AGITEE PAR DE PUISSANTES RAFALES

Postée illico sur Facebook, la vidéo de la lutte finale aura un immense succès au briefing du soir. Après une virée au pub Lock Inn, la nuit est passablement agitée par les puissantes rafales qui ne cessent de secouer nos tentes. Au petit matin, le calme revenu permet de constater que certains, dont les tentes ont été copieusement inondées, n'ont pas eu leur compte de sommeil. Nous quittons Fort Augustus sous un ciel encore bas mais les nuages commencent à s'effiloche et le vent à rentrer, pour atteindre, vers 11 heures, un bon force 5, rafales à 6 et plus. Pour les plus petites classes, la régata se résume heureusement à un long bord de portant, à l'exception du Mercator et de *Lapsus*, qui doivent s'affronter sur le triangle du Ness Challenge. Le dernier déclarera forfait sur les bords de près, incapable de remonter dans la brise dans des creux de plus en plus prononcés. Presque tous les bateaux arrivent à passer en survitesse sur la crête des vagues, les plus légers atteignant le planing dans un flot d'adrénaline. La ligne d'arrivée sera placée au pied des ruines du château d'Urquhart, où des hordes touristiques viennent fouler en masse les impeccables pelouses qui ceignent les lieux. Notre traversée s'achève dans le loch Dochfour, tellement petit qu'il est souvent oublié. Juste devant la plage de galets qui ferme son extrémité, Osbert lance son *Scratch* dans un empannage d'autant plus hasardeux qu'il reste assis sous le vent ! La sanction est immédiate et le bateau se vide de son contenu en quelques secondes, dans des vagues hautes d'un bon mètre. A bord du semi-rigide de sécurité, je participe à la manœuvre de sauvetage, Osbert ne sachant plus vraiment quoi faire. Nous lui demandons de larguer les écoutes en grand et de ne pas s'inquiéter pour ses affaires, qui, au pire, finiront forcément sur la plage. Nous remorquons *Scratch* par



“ Dans le loch Lochy, la grisaille finit par se lever, laissant la place à un immense arc-en-ciel. ”



l'étrave, presque entièrement cabané, avant qu'une vague un peu plus forte que les autres ne soulève le gréement. Puissamment aidée par le vent, la coque se redresse en une fraction de seconde. Martin, qui connaît les lieux par cœur, emmène *Scratch* vers une petite anse abritée de l'autre côté du lac. Pendant qu'Osbert remet un peu d'ordre à bord et vide l'eau du cockpit, quelques allers-retours dans le ressac nous permettent de récupérer la quasi-totalité de ce qui avait été perdu. Je loue les qualités de tenue à la mer des pneumatiques britanniques, dont la carène en V étroit et profond fait merveille en travers des vagues. Après une pause sous les arbres de la rive, la flottille se regroupe devant le déversoir de la rivière Ness, qui court en parallèle du canal jusqu'au Beaully Firth (mot écossais signifiant estuaire), plan d'eau final de notre périple. Après un court trajet à l'aviron,

les équipages franchissent l'écluse de Dochgarroch et s'amarrent au ponton, fatigués mais heureux. La longue glissade sur les eaux du loch Ness a marqué les esprits et laissé des souvenirs vivifiants dans les mémoires. Elle a aussi balayé le ciel qui se teinte désormais d'un bleu azuréen. Levé tôt (à cette période de l'année, le soleil brille dès 4 heures du matin), je profite de la lumière rasante pour oser quelques clichés des bateaux en contre-jour et faire la connaissance d'une tortue qui, aux dires de sa propriétaire, s'ébat dans son enclos depuis plus de 130 ans. La légère extravagance qui émane de la vieille dame, en bermuda et chaussures asymétriquement délacées, me fait un peu douter. La matinée commence par une épreuve à l'aviron d'une dizaine de kilomètres, jusqu'au pont tournant de Tomnahurich. Encore six portes à franchir et nous arrivons à la maison éclusière de Clachnaharry qui



▲ Le suroît qui souffle sur le loch Ness finit par lever un clapot creux et très court, qui anime la surface de l'eau et donne des sensations fortes à l'équipage.



▲ Feadanach, un canot au maître bau très avancé et à l'arrière excessivement pincé, a fini par chavirer. Mike, son skipper, en prendra vite l'habitude et remportera d'ailleurs le premier prix de dessalage!



▲ La fameuse péniche du comité d'organisation servait aussi de cantine aux concurrents du raid, assurés de pouvoir y trouver un abri au sec et au chaud : un vrai luxe au pays des fantômes.

marque la fin du canal et l'ouverture aux eaux de la mer du Nord. Curiosité locale, elle est ornée d'une pendule en trompe-l'œil, dont les aiguilles peintes indiquent 16 h 55, l'heure de la débauche ! Bateaux encore dans le sas, John donne ses consignes aux skippers pour la dernière régates du raid. Un fort courant de marée s'invite à l'extrémité du môle, qui donnera du fil à retordre à une majorité de participants pour pouvoir franchir la ligne. La régates finie, il faut songer à remonter les bateaux sur les remorques avant de ramener les attelages par la route au bivouac de Dochgarroch. Puis passage à la salle des fêtes du village pour assister à la remise des prix. Le lendemain, le retour vers la France sera tout aussi interminable que l'aller mais chacun d'entre nous garde en mémoire les images les plus marquantes d'une randonnée pas comme les autres. ■

Le Sail Caledonia

Organisée en 2000 par Charles-Henri Le Moing et sa société Albacore sous le nom de Great Glen Raid, la première édition, grâce au parrainage des institutions locales et aux efforts promotionnels de l'organisateur, avait réuni pas moins de trente-six équipages, et plus d'une quarantaine en 2002.

Depuis 2003, la manifestation a repris, sous le nom de Sail Caledonia, une dimension plus modeste mais pas moins authentique, en réunissant une dizaine d'embarcations seulement. La convivialité est telle qu'en moins de 48 heures tout le monde se connaît, mais c'est hélas l'inverse sur l'eau. Les bateaux ayant des tailles et des performances hétérogènes, il est difficile de garder le contact avec un concurrent et la flottille se disperse très vite. Compte tenu des tarifs pratiqués (environ 120 € par jour pour deux personnes, bateau, camping et nourriture compris), l'association The Great Glen Boating Club, dont chaque participant est membre de droit, ne s'enrichira que de chaleur humaine, qu'elle dispense à profusion ! Pour en savoir plus : www.sailcaledonia.org.

