

Ismana

Texte et photographies Christophe Varène.

En quête du large

Pendant quatre ans, Paul Le Roux a restauré seul son yawl de 1951 dessiné par Laurent Giles, avec une idée en tête : revivre de belles navigations comme celles vécues lors de son tour du monde. Une expérience qu'il aime transmettre aux jeunes générations.

Pendant la Belle Plaisance, à Bénodet, ce puissant plan Laurent Giles a fait apprécier son étrave bien défendue, ici devant le phare des Moutons, aux Glénan.



En amour, la pérennité d'un mariage répond à une subtile alchimie difficile à énoncer. Les relations entre un propriétaire et son bateau découlent de cette même magie, de ce même mystère, mais quoi qu'il en soit, de certains couples chacun s'accorde à dire « *qu'ils vont bien ensemble.* » Les participants et observateurs de la Belle Plaisance ou de la Brest Classic Week pourraient ainsi évoquer l'union entre *Ismana* et son armateur Paul Le Roux. De l'un et de l'autre rejaillissent une réelle chaleur et une grande douceur sous une simplicité naturelle et rassurante. Le grand yawl ne s'orne pas de fioritures, mais avec son franc bord important, sa tonture marquée et son étrave bien défendue, il semble prêt à affronter toutes les conditions de mer. De même, le capitaine, belle moustache blanche en avant, respire la sérénité de celui qui, après avoir beaucoup burlingué, maîtrise sa navigation, en grande humilité et sans forfanterie aucune. Les deux devaient se rencontrer, cela fut fait en 2005. Le bateau voit le jour en 1951 au chantier Sabberton bros., à Wroxham, près de Norwich à l'ouest de l'Angleterre. Les deux frères, patrons du chantier, se font construire le bateau pour eux, mais ils le revendent dès 1952. Ils utilisent des plans de l'architecte naval Jack Laurent Giles (1901-1969), déjà utilisés : un sistership,

Orcadian, a été construit en 1949 à Bombay. Quelques changements différencient les deux voiliers : passage d'un gréement de sloop à celui de yawl, tirant d'eau augmenté de 20 cm pour atteindre 2,00 m, roof en deux parties au niveau du mât et remplacement de la barre franche par une barre à roue. Sans doute moins connu que certains de ses confrères, le Britannique Laurent Giles n'en possède pas moins un grand talent et ce n'est pas le fruit du hasard si John Illingworth, pour lequel il a travaillé quelques années, lui demande de dessiner les plans de son célèbre *Myth of Malham*.

Docilité extrême et sûreté de manœuvres

Laurent Giles, lorsqu'il évoque la philosophie qui préside à la conception de ses bateaux, précise qu'un « *yacht doit posséder une docilité extrême et une grande sûreté de manœuvre en mer, dans de bonnes ou de mauvaises conditions* ». Il ajoute que ses voiliers sont dessinés « *pour conserver leur route avec un minimum d'action par le barreur, et pour répondre à la moindre sollicitation de la barre si le besoin s'en fait sentir.* » Lorsque l'on a la chance de se retrouver à la barre d'*Ismana*, il apparaît que ce principe n'est pas

Un petit tableau arrière termine avec élégance la carène large et équilibrée.

Paul Le Roux a donné cinq années pour restaurer avec un soin infini son yawl.



resté lettre morte. Le témoignage d'un ancien propriétaire apporte un éclairage intéressant sur les capacités de navigation d'*Ismana*. « *Ismana est bien équilibré sous une large variété de combinaisons de voiles et peut facilement se piloter seul à la plupart des allures. Dans les vents forts, il remonte au vent efficacement et confortablement sous trinquette et artimon, une combinaison où le bateau se barre seul. L'artimon doit être bordé moins durement que lorsque la grand voile est hissée*



En haut : De larges passavants, de grandes dorades, un rouf protecteur sont autant de signes du caractère hauturier d'Ismana.

À gauche : Le génois, sur enrouleur, doit être ramené devant l'étai de trinquette dans les virements. À noter la hauteur du pavois.

Ci-dessus et à droite : Ferrures de bôme, winches, ferrure de capot, dans tous les détails, Paul Le Roux s'est attaché à réutiliser les éléments d'origine.



La voile de cape est très utile dans le gros temps, mais elle est difficile à border au près serré. S'il est nécessaire de remonter au vent, artimon et voiles d'avant sont mieux adaptés. Dans du vrai mauvais temps (au-delà de Force 8), il remontera seul au vent sous voile de cape arisée et la barre libre. Dans cette configuration, il se met effectivement en panne et reste stable, gardant l'avant bien dans le vent et progressant de 1 à 2 nœuds sans trop de dérive. Se mettre en panne d'une manière plus conventionnelle, avec la voile de cape à contre, par Force 9 en plein océan, provoque des embardées et de violents coups de boutoir dans les vagues. Se mettre sous artimon seul ne donne pas de bons résultats non plus parce qu'il ne se maintient pas face au vent et les mouvements sont violents. »

40 membrures en chêne changées et rivetées en cuivre à l'identique

Paul Le Roux découvre *Ismana* pour la première fois à Douarnenez où il est mis en vente par Loïc Blanken. Après avoir couru les courses du RORC, non sans succès, dans les années 1960-70, *Ismana* est abandonné dans un chantier puis retrouvé, au début des années 1990, par un Français qui le remet en état et part naviguer en Méditerranée, vers la Grèce et la Turquie, avant de le délaissier. Paul y jette un coup d'œil, mais ne donne pas suite. Un an plus tard, le bateau est toujours là, de l'eau jusqu'aux planchers. Paul fait une offre sans y croire... et devient propriétaire d'*Ismana*. Il a été séduit par ce bateau de course-croisière doté de tout le confort des voiliers anglais. En 2005, il emmène donc le bateau chez Hubert Stagnol et, en extérieur, démonte le pont et les membrures avant de le mettre à l'abri aux côtés de *Stiren*, de *Gulweig* et de *Skål*. Paul entreprend les travaux tout seul et s'y donne à plein temps avec l'objectif de faire une restauration complète et à l'identique. Il démonte tous les aménagements d'origine en acajou et iroko massif et les rénove pour les remettre en place plus tard. La coque est mise à nu : les bordés en mélèze sont en bon état sauf au niveau des cadènes, mais il faut changer 40 membrures en chêne rivetées en cuivre à l'identique. Le pont, en lattes de teck de 15 mm sur un contreplaqué marine, est l'œuvre d'Hubert Stagnol. Le chantier continue et Paul s'attaque au cockpit, aux capots, nettoie et remet en place les winchs d'époque. « Je voulais garder toutes les pièces d'origine, même les systèmes de fermeture des tiroirs et des placards. » Il ne s'arrête pas là et change le talon de quille sur toute la longueur, refait le mât en spruce « en été dans le chantier d'Hubert quand les charpentiers étaient en vacances. » Bien sûr, il s'occupe de réparer le moteur et de changer toute l'électricité « avec fils apparents fixés par des cavaliers de cuivre, comme avant. » Paul profite des conseils d'Hubert et de tous ses ouvriers lors des pauses-café. La remise à



Ci-dessus : Le jeune Arthur, passionné de charpenterie de marine et de voile classique, à la barre *Ismana* avec une grande concentration.



Ci-dessous et à gauche : L'emmagasineur de drisse de grand voile et le rail d'écoute sont de belles pièces de collection.





Depuis les années 1950, rien n'a changé dans le carré d'Ismana, tout en acajou et iroko massif.

Démontés, restaurés et remis en place, les aménagements, d'une conception parfaite, ont retrouvé leur charme d'antan.



l'eau arrive enfin en octobre 2009. Le résultat impressionne tant l'esprit du bateau paraît intact. Avec son voilier qui lui donne des envies de navigations, Paul envisage, dans un premier temps, de partir vers l'Irlande et l'Écosse. L'homme est avant tout un marin et ce projet lui correspond bien. Paul commence à naviguer tout petit autour de Bénodet sur des bateaux construits au chantier Pichavant. Il enchaîne avec les 470, Muscadet et autres Sangria, mais il entend parler de l'aventure de Gérard Janichon et Jérôme Poncet partis faire le tour du monde sur *Damien*, rêve d'avoir son propre bateau et se trouve une coque d'Arpège.

« Je ne savais pas me servir d'une scie ou d'un marteau et il a fallu que je m'occupe de la ponter, de la lester et de l'aménager. » Il largue les amarres avec sa compagne, direction l'Afrique, le Brésil, l'Argentine et la Terre de feu, « sans pilote, sans moteur et juste une godille. » Il connaît un grand moment de doute après un gros coup de torchon en Argentine, mais s'engouffre dans le détroit de Magellan « avec une carte décalquée parce que je n'avais pas de sous pour m'en payer une. Je voulais naviguer entre les montagnes, les glaciers, découvrir des mouillages isolés. »

Puis vient le passage du Cap Horn, le retour vers Rio de Janeiro en passant par les Falklands, et, près de deux ans après son départ, il arrive aux Antilles où il achète un bateau en acier. Il

lui donne le même joli nom que son Arpège. Les navigations se poursuivent, plusieurs transatlantiques au compteur. Paul fait la naissance de sa fille à Rio, la fait embarquer à 3 jours et traverser l'Atlantique à 3 mois. En France, il n'a qu'une envie : repartir. C'est ce qu'il a fait en 1985 avec le passage du canal de Panama, en route vers les Galapagos, puis les Marquises, les Tuamotu, la Nouvelle-Calédonie et la Nouvelle-Zélande où il s'arrête un long moment pour travailler. Il rejoint ensuite le nord de l'Australie puis met le cap vers la Nouvelle-Calédonie. Sa circumnavigation s'achève en 1993, elle aura duré 18 ans. Lorsque l'on embarque sur *Ismana*, à la Belle Plaisance de Bénodet, Paul prévient d'entrée qu'il n'est pas un régatier.

Cette modestie ne l'empêche pas de s'occuper de mener son bateau, mais il faut surtout apprécier sa formidable capacité à vous faire confier son expérience et à vous enseigner l'art de la navigation avec douceur. Jamais le ton de la voix ne s'élève et lorsque l'un de ses équipiers ne se souvient d'une manœuvre, Paul cède la barre et vient l'accompagner l'opération de près, sans la interrompre et en conseillant. Une journée passée avec lui est toujours source d'apprentissage et de bons moments. À Bénodet, Arthur, un jeune garçon qui ne rêve que de devenir charpentier de marine et passe une bonne partie de ses vacances au chantier de Franck Roy, près de

Rochelle, a profité pleinement des conseils de Paul. Entre ces deux générations, l'un pourrait être le grand-père de l'autre, le bonheur de la transmission faisait briller les regards : la soif d'apprendre d'Arthur ne pouvait que s'étancher à la source de connaissance de Paul.

Sur l'eau, *Ismana* se montre vraiment docile, mais il se sent à son aise dès que la brise monte. La puissance du bateau commence alors à s'exprimer alors que, dans les petits airs, le yawl est à la peine, poussé par sa voilure qui lui vient de Rinamara, un plan McGruer de 1968. Qu'importe, l'essentiel pour Paul consiste à naviguer, à apprécier le bruissement de l'eau le long de la coque, à savourer les belles risées et à se délecter du spectacle des autres concurrents de ces rassemblements bretons. Le soir, il faut rentrer au port, mais à chaque fois la tentation est grande pour Paul de tourner la barre et de pointer l'étrave d'*Ismana* vers le large. Les grandes étendues sont les territoires de prédilection de ces deux-là. Et si le grand départ n'est pas pour cette fois-ci, ce n'est que partie remise...



Ismana, les chiffres clés

Architecte :	Jack Laurent Giles
Année de construction :	1951
Chantier :	Sabberton bros., Wroxham
Longueur au pont :	14,26 m
Longueur à la flottaison :	10,90 m
Maitre bau :	3,25 m
Tirant d'eau :	2,00 m
Déplacement :	17 t
Surface de voilure :	99,43 m ²



La fille du crépuscule

Pendant la Brest Classic Week, un autre plan Laurent Giles se faisait remarquer avec sa coque bleu turquoise. *Dimpsey Girl*, la fille du crépuscule, est construit en 1960 au chantier R.J. Prior & son, mais connaît ses premières navigations sous le nom de *Tumbelina* entre les mains de Messieurs Cartwright et Campbell. Il reste pendant 25 ans en Irlande, avant de faire du charter cinq années durant.

En 2008, la famille de Pierre Bergot souhaite acquérir un voilier plus confortable que le petit cotre familial et se met à la recherche d'un plan Cornu. Le fils, installé à Londres, s'inscrit sur tous les sites de brokers et dénêche enfin une piste. Ce n'est pas un Cornu que Pierre et son fils découvrent sous une bâche dans un chantier des environs de Plymouth, mais ce plan n° 271 de Laurent Giles. Les trois familles propriétaires du bateau depuis 20 ans ne semblent pas motivées pour le vendre, réserve un accueil mitigé et laisse traîner dans le bateau un capharnaüm rébarbatif. Mais

Pierre est un Breton, le bateau lui plaît et il insiste jusqu'à faire céder les propriétaires. La nouvelle réception est plus chaleureuse, avec une traditionnelle tasse de thé. Les adieux sont déchirants, les Anglais en larmes de voir partir *Dimpsey Girl*. Lorsque Pierre fait remarquer qu'il n'y a pas de gas-oil à bord, on lui répond poliment qu'il s'agit d'un « sailing boat ». La traversée de la Manche de nuit se fait avec une lampe braquée dans les voiles pour être repéré des très nombreux cargos. Vient ensuite le temps de la prise en main pour la famille Bergot avec des navigations en Bretagne nord et sud, mais le bateau est immédiatement adopté. Resté dans son jus, *Dimpsey Girl*, même si quelques travaux d'entretien sont à prévoir, possède un caractère indéniable. Avec ses équipières de charme, Chrystelle et Philippine, Pierre ne fait que commencer son apprentissage des régates et des rassemblements de voiliers classiques.



Pierre Bergot s'est bien gardé de toucher aux intérieurs, chargés des souvenirs des précédents propriétaires anglais.

Dimpsey Girl, les chiffres clés

Longueur HT :	11,59 m
Longueur à la flottaison :	8,54 m
Maitre bau :	2,97 m
Tirant d'eau :	1,98 m
Déplacement :	8,89 t
Voilure :	64,17 m ²