

ECOSSE

# Rugueuse et attachante !

Nul besoin d'avoir son propre bateau pour voyager à la voile... Rejoindre un club de croisière tel que le GIC permet de partager sa passion et d'apprendre à moindre coût. C'est ce que nous avons fait dans les îles de l'Ouest écossais sur le Dufour 445 du club. ●

Texte et photos : Hervé Bellenger.

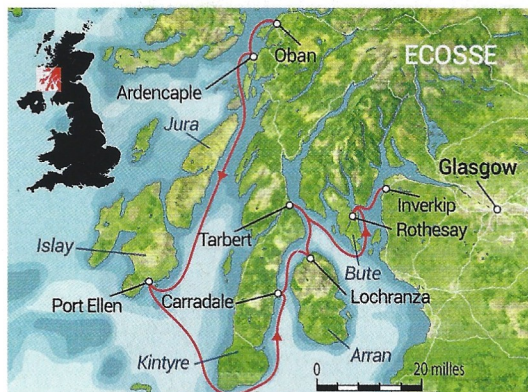
**A QUELQUES JOURS** du départ, le dernier briefing en visioconférence avec Bernard, notre chef de bord, n'incite guère à l'optimisme : temps pluvieux, températures fraîches et même une sérieuse dépression d'ouest en fin de séjour sont au programme de notre périple entre Hébrides intérieures et Firth of Clyde. « N'oubliez pas bottes, cirés et vêtements chauds », nous glisse-t-il avant de raccrocher. Mais fallait-il tant s'inquiéter de la météo ? Ce sont des températures douces, comprises entre 21 et 25 degrés, qui nous accueillent à Glasgow. Nous filons à Queen Street Station pour y attraper le tortillard qui nous conduira à Oban, là où nous attend le Dufour 445 Boavista. Le trajet ferroviaire ne manque pas de charme, de la vallée du Clyde aux douces collines aux forêts verdoyantes et autres lochs scintillants. Après un peu plus

de trois heures de voyage, la vue s'ouvre enfin sur Oban et les îles de la côte ouest : un panorama à couper le souffle. A peine sortis de la gare, nous croisons un jeune joueur de bagpipe (cornemuse) qui, pour quelques pennies, enchante les badauds. Nous voilà dans l'ambiance !

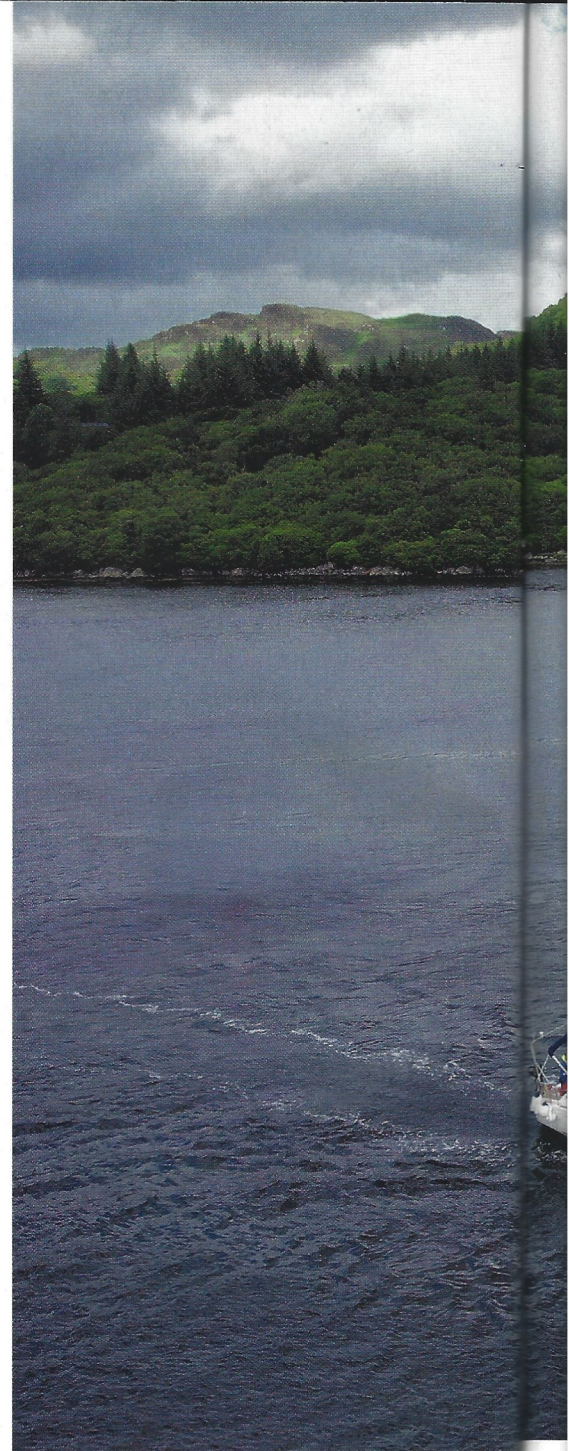
## BORD MONTANT, BORD DESCENDANT

Après le traditionnel dîner des équipages qui voit se croiser bords descendants et montants, nous gagnons rapidement notre B&B en attendant de pouvoir embarquer pour de bon. C'est chose faite dès le lendemain matin : Bernard, tout sourire, nous attend à bord du Dufour que nous découvrons. Je note que l'équipement du bateau a été amélioré et pensé pour trois mois de navigation au long cours chaque été. La salle de bains avant bâbord a été modifiée pour stocker matériel et pièces de rechange. Un plan, fixé au pied de la descente sur la cloison bâbord, détaille l'emplacement de tout ce qui est à bord, de la petite cuillère à la clé de 13 dont nous nous servirons plus tard pour resserrer une cosse de batterie récalcitrante et rétablir le chauffage à bord. Un mode d'emploi détaillé du navire conçu par le GIC est également consultable. Chaque équipier reçoit un gilet numéroté et équipé de sa balise individuelle de survie. Marie-Hélène, seconde du bord, enfile le sien et nous apprend à le régler puis à armer notre balise, non sans humour, façon hôtesse de

l'air. Enfin, l'équipage monte sur le pont pour un rappel du fonctionnement des manœuvres. Pas le temps de souffler. Bernard nous tend la liste de l'avitaillement qu'il a prévu pour cette semaine de navigation. Après une rapide concertation et un inventaire de ce qui se trouve déjà à bord, nous voilà partis au Tesco Superstore, chacun armé de sa liste de courses. De retour au bateau, les victuailles seront promptement rangées dans les soutes et équipets du navire. Notre premier repas du bord vite avalé, vaisselle faite et rangée, il ne reste plus qu'à définir, avant d'appareiller, le roulement des équipiers de quart qui assureront la sécurité et la bonne marche du bateau, selon un schéma classique adopté par le GIC. Petit rappel de la répartition des rôles : le navigateur, installé à la table à cartes, surveille la route en la comparant à celle prévue par le chef de bord. Il anticipe les prochains bords et autres changements de cap. Le barreur quant à lui, doit maintenir le cap qu'on lui a fixé et adapter sa conduite



▲ En Ecosse, la météo est rude mais on navigue dans des eaux abritées de la houle du large.





**“ Au portant devant l'île d'Arran, non loin de Lochranza  
et des ruines romantiques de son château fort. ”**



Un équipage du GIC  
est un équipage engagé  
dans sa nav' : la preuve !

aux conditions de vent et de mer, tout en assurant une veille attentive du plan d'eau pour prévenir tout danger. A l'issue d'un quart d'une heure, le navigateur prendra la place du barreur, lequel ira se reposer, tandis qu'un nouvel équipier s'installera à la table à cartes. Le chef de bord, toujours disponible pour une éventuelle intervention, est quant à lui « hors quart ». A peine sommes-nous partis, le ferry de la Caledonian McBrayne met à l'épreuve notre vigilance. Nous croiserons souvent ses navires, assurant un lien vital entre les îles occidentales et le continent. Nous hissons la grand-voile, déroulons en grand le génois puis coupons le moteur, poussés par un courant favorable et propulsés par une brise légère, nous enchaînons les virements de bord dans cet étroit chenal pour gagner vers le sud. Idéal pour prendre ses marques. Dégagés du Sound de Kerrera que borde à l'ouest l'île du même nom, nous tirons quelques grands bords de près avant d'attendre le joli petit mouillage que nous avions envisagé. Mais pas de chance, il apparaît quelque peu surbooké ! Nous poussons quelques milles plus au sud avant de jeter l'ancre à Ardencape Bay devant un paisible îlot. Trois heures de navigation et 10 milles parcourus : parfait pour une mise en jambes. Le début de nuit sera paisible mais à 3 heures du matin le ciel se zèbre d'éclairs et une pluie battante vient frapper notre bateau. Au matin, un calme relatif est revenu et nous quittons Ardencape Bay à sept heures. Temps maussade et pluie fine, nous sommes bien en Ecosse ! La visibilité n'est pas bonne. Un vent du sud-ouest nous contraint à nous écarter de la route prévue. Reprenant notre descente vers le sud, nous laissons l'archipel des Garvellachs sur bâbord. Ces îlots, aujourd'hui

inhabités, abritent les vestiges d'un ancien monastère chrétien du VI<sup>e</sup> siècle, fondé, dit-on, par Saint Brendan. Un vent irrégulier et mal orienté nous contraint à mettre le moteur en marche. Nous gardons tout de même la grand-voile haute et roulons le génois.

## PAS SI SIMPLE DE GARDER LE CAP...

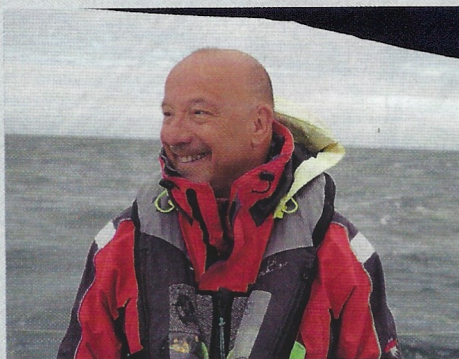
Pas si simple, j'en ferai l'expérience pendant mon quart, de maintenir le cap d'un bateau sans visibilité, chahuté par la mer par le travers. Mais les conditions changent radicalement quand nous nous engageons, en ce milieu d'après-midi, dans le Sound of Islay, qui sépare l'île d'Islay de l'île de Jura. En effet, sur une mer soudain plate, nous progressons agréablement au bon plein dans un vent de 10 à 15 nœuds, accompagné de brèves rafales. Le soleil fait même quelques apparitions, éclairant ces somptueux paysages. En pénétrant le chenal, nous apercevons côté Islay (prononcez « äi-la ») d'intrigants alignements de grosses bâtisses blanches surmontées de toits en ardoise sombre, dont les noms s'étalent sur leur façade en grosses lettres noires. Olivier, déjà venu sur l'île, détient la clef de cette énigme : ce sont quelques-unes des très fameuses distilleries de whisky, connues dans le monde entier. L'île en dénombre pas moins de dix. Non moins fascinant sur la rive opposée, se dressent les fameux Paps of Jura, ces montagnes qui dominent l'île avec leurs formes arrondies et qui culminent pour certaines à plus de 700 mètres. Ce coin de nature sauvage, qui ne compte que 200 habitants et une unique distillerie, serait



## BERNARD GRANJEAN : DU 420 A LA GRANDE CROISIÈRE

Tout commence par un coup de foudre. A 12 ans, un petit Parisien en villégiature au centre de vacances des cheminots de l'anse de l'Auberlac'h, en rade de Brest, embarque sur un 420. La passion de la voile ne le lâchera plus ! De la voile légère (monitorat fédéral en 1978) à l'habitable qu'il découvre sur un Muscadet en Bretagne Nord, Bernard Granjean explore différentes pratiques et différents supports en marge d'une carrière professionnelle intense, notamment en Sélection 37, bateau sur lequel il court plusieurs Tours du Finistère.

Pour continuer à se perfectionner, il fréquente assidûment les stages de la MACIF Centre de Voile pour gagner ses galons de chef de bord puis découvre en 2022 le GIC, qui lui permet de découvrir de nouveaux horizons de croisière. Qualifié chef de bord au GIC en 2024, il a commencé récemment à exercer cette responsabilité au sein du club et cette croisière écossaise est sa deuxième expérience de skipper GIC. Il a adoré et se verrait bien continuer à explorer les côtes sauvages du nord des îles britanniques... mais n'oublie pas pour autant ses premières amours et compte poursuivre la rénovation de son 420, le n°89, témoin de l'essor de la voile légère des années 1960.



resté dans l'ombre si l'écrivain George Orwell n'y avait posé ses valises en 1948, à l'abri de l'agitation londonienne, pour y terminer son chef-d'œuvre « 1984 », vision futuriste d'un monde totalitaire. A l'approche de Port Ellen, le temps se gâte à nouveau et une question tracasse notre skipper : y a-t-il assez d'eau dans la minuscule marina de Port Ellen pour notre Dufour 445 et ses 2,10 m de tirant d'eau ? En théorie ça passe, d'autant que nous sommes en mortes-eaux. Mais si la houle ou la vase venaient à s'en mêler... Le mail envoyé à ce sujet depuis la France à la capitainerie de Port Ellen est demeuré sans réponse, tout comme les questions posées par Bernard au Harbour Master d'Oban avant notre départ. Il n'est plus temps de s'interroger : nous y sommes ! Nous évitons quelques roches signalées sur la carte et bien visibles à l'œil nu, tandis que Marie-Hélène égrène régulièrement la profondeur indiquée par le sondeur à l'attention de notre chef de bord... Et c'est peu dire que le chenal d'accès à la marina, qui longe d'abord le débarcadère du ferry ainsi que les quelques bateaux de pêche amarrés au quai, n'est pas large. Outre son tirant d'eau XL, notre voilier mesure tout de même 13,35 m de



Le temps change vite en Ecosse, l'équipage doit rester sur ses gardes.

long pour un maître bau conséquent de 4,25 m. Autant dire que *Boavista* fait figure de géant au milieu des embarcations du cru. Un vent de travers nous complique encore la tâche et nous devons nous y prendre à deux fois pour faire rentrer, au chausse-pied, notre croiseur dans sa place. Une fois le bateau solidement amarré au catway, chacun félicite le skipper du succès de cette manœuvre ô combien délicate. Le lendemain matin, nous faisons un peu le forcing pour trouver quelques places dans la visite guidée de la distillerie de Bunnahabhain, celle-là même que nous avons aperçue à l'entrée du Sound of Islay. Sur la route, Jim, notre sympathique chauffeur, agrmente les 50 km d'anecdotes et d'explications sur la fabrication du whisky, nous arrêtant sur le bord de la route pour nous faire découvrir l'un des sites d'extraction du fameux « peat », la tourbe qui sert à chauffer le malt et lui confère ce goût caractéristique de la production locale. « Ici chacun est libre d'extraire de la tourbe pour son usage personnel », déclare-t-il. La distillerie que nous allons visiter ne produit que peu de ce fameux whisky tourbé. Mais qu'importe, nous profitons de la visite pour découvrir



La région ne manque pas de mouillages équipés en pleine verdure, comme ici à Ardencale.

## “ Eilean Musdile, une fée gaélique ? Pas du tout, c'est le nom du phare planté à l'entrée du Sound of Mull. ”

les étapes de fabrication de ce breuvage mythique, puis le dégustons avec plaisir en profitant de la vue onirique sur l'île de Jura en partie masquée dans la brume. Sur le chemin du retour, nous nous arrêtons pour dîner au Balaclava Byre, une ferme-auberge au cadre original et on ne peut plus pittoresque. Une belle journée 100 % scottish ! Le lendemain matin, ça pique un peu : réveil matinal et départ à 6h30. « Essayons d'être discrets pour ne pas réveiller nos voisins de ponton », nous recommande Bernard. Nous comptons profiter de la marée descendante, qui nous accompagnera jusqu'en fin de matinée, pour nous aider à virer la pointe sud de la presqu'île de Kintyre, distante d'une quarantaine de milles au sud-est de notre position en route directe. Ensuite, nous entamerons notre remontée sur son versant oriental. Si les conditions sont aujourd'hui clémentes, restons vigilants : les courants de marée peuvent ici atteindre jusqu'à 15 nœuds lors des marées de printemps ! Tandis que nous nous approchons du célèbre Mull of Kintyre, ce promontoire rocheux popularisé par la chanson de Paul McCartney, l'horizon dégagé nous permet de contempler

à loisir cette côte aux hautes falaises sombres, couvertes d'une lande rase, d'un vert étonnamment lumineux, presque aucune présence humaine n'est visible. Nous gagnons inexorablement sur un voilier parti plus tôt ce matin de Port Ellen, ce qui bien sûr ne manque pas de réjouir l'équipage !

### LES FOUS VOLENT EN ESCADRILLE

Au loin, nous distinguons une escadrille de fous de Bassan qui plongent en piqué tels des missiles tombés du ciel, sur un banc de poissons qu'ils ont repéré. Le cap est viré en fin de matinée. Nous entamons alors une remontée plein nord dans une agréable brise de sud-est. Quel contraste avec le versant opposé : prairies vallonnées, boisements épars, fermes isolées et quelques plages de sable s'offrent à notre regard. En fin d'après-midi, nous mouillons à proximité de Carradale à port Crannaich. Sous ce vocable, se cache en réalité un simple mouillage agrémenté de quelques bouées visiteurs mais nous préférons y jeter l'ancre, l'endroit étant signalé comme offrant des fonds sableux de bonne tenue et une protection relative selon l'orientation du vent. De fait, avec pour seul voisin un charmant voilier battant pavillon irlandais, la nuit sera paisible. Le lendemain, nous remontons le Kilbrannan Sound avec une visibilité très correcte malgré un temps aux variations rapides. Disons qu'il fait beau plusieurs fois par jour ! Nous faisons route directe au bon plein et nous voilà en deux heures à l'entrée du Lochranza, à la pointe nord-ouest de l'île d'Arran, dans lequel nous nous engageons. Une large baie, encadrée de hautes collines verdoyantes s'ouvre à nous. Nous dépassons l'embarcadère du ferry puis

longeons un petit bourg aux maisons blanches et noires à l'aspect un peu austère. Nul port de plaisance, mais çà et là des bateaux qui se dandinent paisiblement au mouillage. Nous poursuivons notre route quelques minutes avant de prendre l'une des bouées visiteurs de couleur bleue. A quelque distance, sur une presqu'île bordée d'une plage, nous contemplons les ruines d'un petit château à l'architecture en L, typique des forteresses écossaises du Moyen-Age. Nous prendrons notre déjeuner dans ce cadre pittoresque. Puis nous poursuivons notre route cap au nord. En entrant par un chenal balisé, le voilier découvre Tarbert sur l'isthme de Kintyre. Une position longtemps stratégique comme en attestent les ruines d'un château médiéval sur ses hauteurs qui en contrôlait l'accès. Ce passage permettait de relier le Firth of Clyde au Loch Fyne par voie terrestre, évitant ainsi le long contournement de la presqu'île par le sud. En entrant, nous découvrons un port de pêche très actif. Des maisons colorées, des boutiques, des restaurants de fruits de mer et des hôtels bordent les quais qui entourent ce joli havre. Une marina moderne, équipée de 200 places et de confortables installations récentes, nous accueille. A notre ponton des voiliers de la fondation Ellen MacArthur Cancer Trust qui organise des croisières en Ecosse pour aider des jeunes en rémission à retrouver confiance en eux grâce à la voile. Sitôt amarrés, nous gravissons les hauteurs de Talbert pour visiter le château et profiter du joli point de vue sur le port. Parfait pour une photo souvenir. Nous quittons la baie de Tarbert le lendemain alors que le temps semble hésiter entre le bleu et le gris, comme souvent. Cap au sud-est pour contourner la péninsule de Cowal. En ce début de navigation, le vent est fort et nous naviguons grand-voile



▲ Belle ambiance à bord du Dufour pour cette virée dans les eaux calédoniennes.



MICHEL LUZET

arisée, génois enroulé aux deux tiers. Nous entrons dans le Kyle of Bute, un étroit bras de mer encerclant le nord et l'est de l'île de Bute. Le paysage, classé « National Scenic Area », est d'une beauté majestueuse, alternant forêts, landes sauvages et falaises. L'entrée du Loch Riddon est signalée par les Burnt Islands, un archipel de trois petites îles derrière lesquelles semble se cacher une splendide propriété. Nous nous y engageons et prenons une bouée en face d'un imposant manoir niché dans la forêt pour la pause déjeuner. Le ciel s'obscurcit alors que nous reprenons notre route, poussés par un vent soutenu dans « The Narrows », un chenal bien balisé mais effectivement très étroit.

A Rothesay Harbour nous visitons sous un soleil éclatant un imposant château fort... en ruine. L'Ecosse compterait encore aujourd'hui entre quatre et cinq cents forteresses médiévales dont l'état parfois délabré et l'histoire tourmentée ont alimenté bien des récits de demeures hantées... D'autres sont parfaitement entretenus, à l'image de Mount Stuart, le superbe manoir néogothique en pierre rougeâtre de la famille Stuart de Bute. Les Stuart de Bute, propriétaires de l'île depuis plus de trois siècles, y habitent toujours. Cette propriété, célèbre pour ses vitraux, participa à sa façon à l'effort de guerre dans les années 40. Les impeccables pelouses et parterres

décoratifs du domaine furent transformés en champs de pommes de terre et plantations de légumes, tandis que les précieux vitraux furent démontés et mis en lieu sûr. De retour au bateau après cet intermède champêtre, nous mettons le cap sur notre destination finale dans un vent fraîchissant et une mer de plus en plus formée. Nous prenons rapidement un deuxième ris et quelques tours supplémentaires dans le génois, pour rejoindre sans encombre le vaste port de plaisance d'Inverkip, distant d'à peine 8 milles, mettant un point final à notre aventure... La semaine est passée bien trop vite. Il faudra revenir pour goûter plus longuement à la rude douceur écossaise ! ■

## GIC : DEMANDEZ LE PROGRAMME !

Le Groupe international de croisière (GIC Voile) est une association de plus de 200 navigants et une trentaine de chefs de bord qui organise des croisières en voilier dans le monde entier sur son Dufour 445, *Boavista*, et sur des bateaux de location.

***Boavista*** partira de Cherbourg mi-mai 2026 pour aller jusque dans la magnifique région côtière d'Oslo via le sud de l'Angleterre puis l'ouest du Danemark. De la région d'Oslo, deux croisières à la découverte du sud de la Norvège seront proposées. Ensuite, le bateau redescendra jusqu'à Cherbourg via les îles de l'est du Danemark, le canal de Kiel, puis Londres et le sud de l'Angleterre. Cette boucle prendra quatre mois pendant lesquels équipages et chefs de bord du GIC se relaieront tous les 14 jours. Avant et après ce périple, toujours sur son Dufour, le GIC organise des croisières et des stages de perfectionnement embarqués de différents niveaux d'une durée d'une semaine. Une bonne occasion de pratiquer les manœuvres sur un voilier de croisière de 45 pieds (13,50 m). Côté location, le GIC proposera en 2026 des croisières en Polynésie (déjà complètes !), au Canada, en Crète, au sud du Péloponnèse, au sud de l'Italie... Les détails de ce programme seront présentés sur le stand du GIC au Paris Nautic Show du 26 au 30 novembre, et sur [www.gic-voile.fr](http://www.gic-voile.fr).



*Boavista*, le Dufour 445 du club, est aussi sa mascotte.