

Depuis plus de soixante ans, *Kraken II* laboure les vagues à la poursuite de ses concurrents.

Avec la même ardeur, il affronte aussi bien le gros temps de l'Iroise qu'il finasse dans les courants de la Manche. Ses victoires, depuis celles du Lorientais Jean Donval, qui l'a fait construire, jusqu'à celles de la famille du Vannetais Louis Kerrand qui l'a sauvé, sont en passe d'entrer dans la légende...

# *Kraken II* un K!

par Philippe Payen

**J**uillet 1992. J'embarque sur *Kraken II* pour une régates en baie de Douarnenez. Le départ n'est pas encore annoncé qu'à bord, chacun est « au taquet ». Sous l'impulsion de Bertrand Kerrand, le fils, les viraments d'entraînement s'enchaînent dans la brise soutenue tandis qu'à l'intérieur, Louis, le père, cuisine... une manivelle de winch dans la ceinture. « Une main pour la cuisine, l'autre pour le bateau, me lance-t-il ! » Écrire que l'engagement est total relève de l'euphémisme et, si je n'ai pas souvenir du classement final, j'ai conservé une phrase lancée en fin de régates : « Le style maison, ce n'est pas de faire de la figuration ».

Juin 1994. Je retrouve *Kraken II* au départ de la Falmouth Classic, à Fowey, en Cornouailles. Mais cette fois-ci comme adversaire puisque je suis à bord de la goélette *Escapade*. À peine la flottille d'une centaine de concurrents est-elle sortie de la rivière qu'elle est cueillie par une grosse brise. Emportée au grand-largue, notre goélette de 30 tonnes écrase les vagues dans des surfs à 15 nœuds, en route vers Falmouth. Sur notre tribord, rasant la côte sous grand-



Ci-dessus : Solenn et Damien Kerrand présentent la demi-coque de *Kraken II*, remportée lors d'une saison du Challenge classique Atlantique.

Entre eux deux, on reconnaît Louis, leur grand-père, tandis que Bertrand se trouve à droite de l'image.

Page suivante : *Kraken II* au départ de la course Cowes-Dinard en 1961.

voile arisée et foc inter, tutoyant les caps pour raccourcir le parcours, *Kraken II* passe sous le vent de tout le monde... et franchit la ligne d'arrivée en tête.

Le troisième épisode se déroule en 2010 lors de la Coupe des trois phares, entre Cork et Brest. Une pétrole inhabituelle s'est installée dans les courants de la mer d'Irlande. À

bord de *Sinbad* (CM 232), nous guetons les apparences de risées. Loin dans notre Nord, estompé par la brume de chaleur, *Kraken II* grignote des longueurs sur une route perpendiculaire à la nôtre, cap direct sur Land's End. Aux jumelles, nous constatons que l'un de ses équipiers est perché en tête de mât pour traquer le moindre souffle. À bien y regarder, il s'agit même d'une équipière, Solenn Kerrand, fille de Bertrand, petite-fille de Louis, officier de marine marchande de son état. Bien entendu, le yacht vannetais passera les Scilly en tête de la flotte...

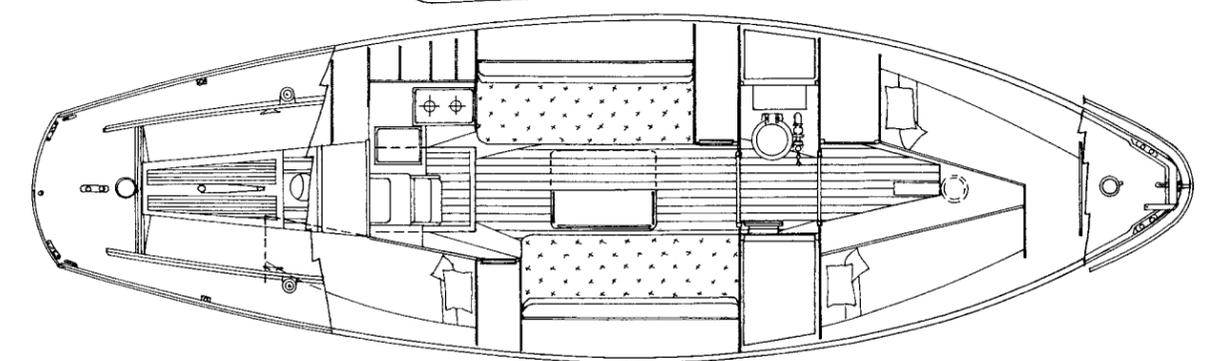
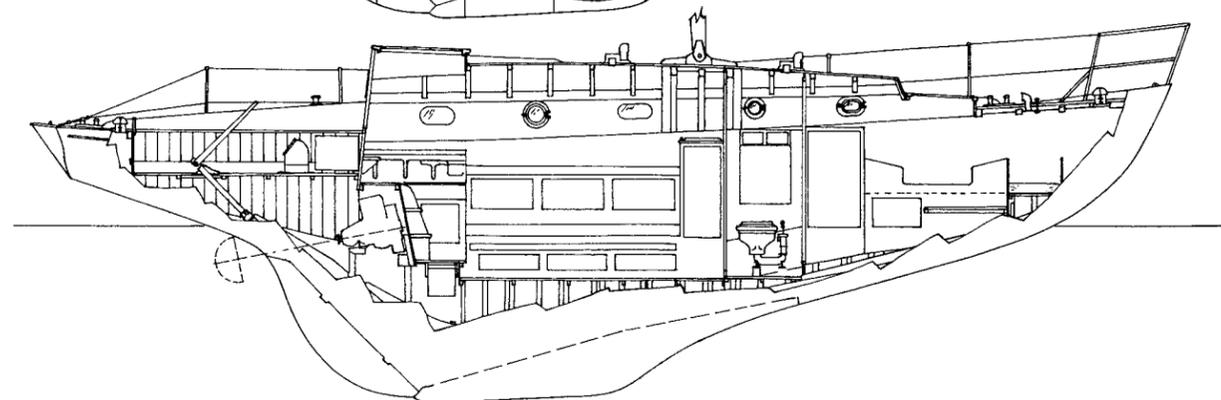
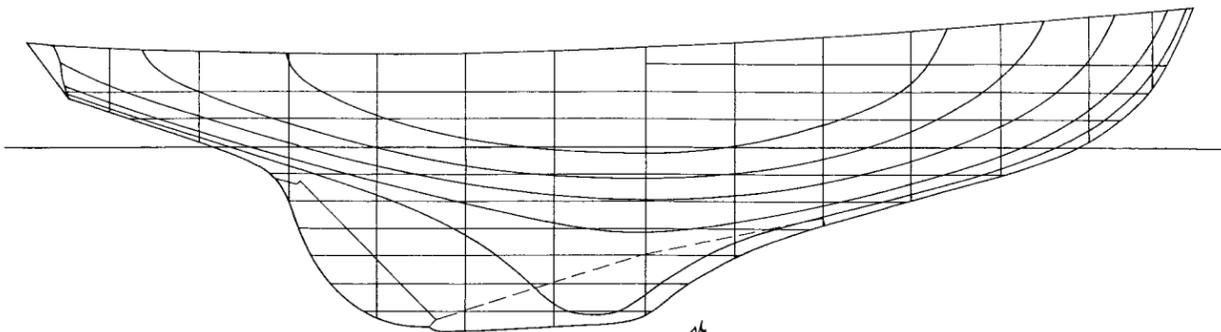
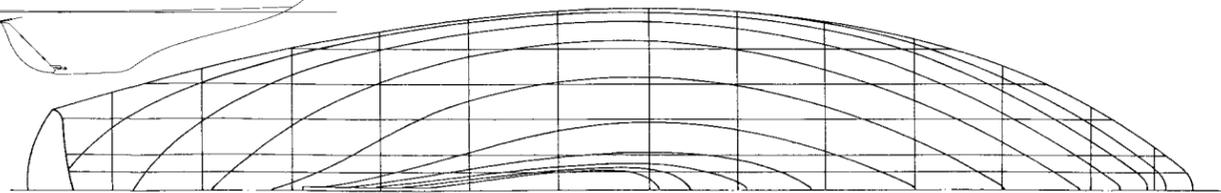
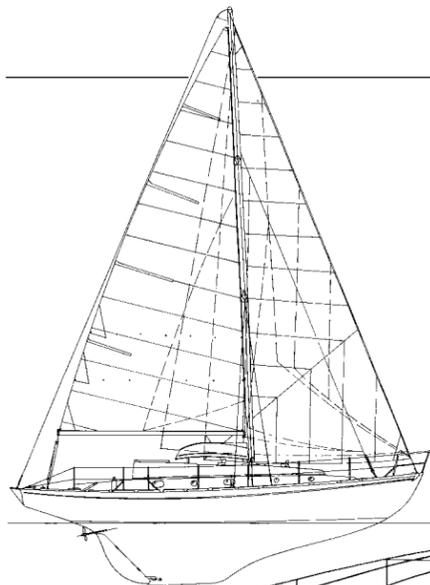
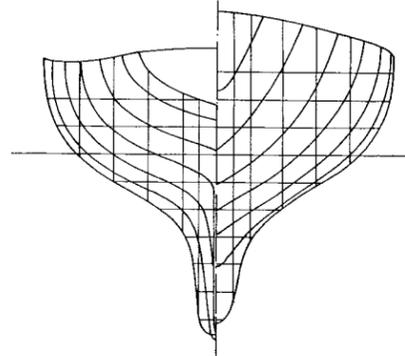
Une dernière anecdote vous permettra de mieux comprendre... Il y a quelques mois, j'ai à nouveau la chance d'être à bord lors du Rendez-vous de la belle plaisance, à Bénodet. Excepté Louis, tous les « krakous » sont là, Solenn, Swann, Bertrand et Damien. Joli matin calme sur l'Odet; la météo annonce pourtant une brise fraîchissant. « On oublie le grand génois, on grée le n° 1 », annonce Bertrand. Ses enfants, qui comptent bon nombre de milles à leur actif, obéissent. À bord, c'est papa le patron ! Le départ est donné, la manche se déroule... mais le vent annoncé n'est pas là. *Kraken II*, sous-voilé,



## Kraken II

Sloup conçu par Henri Dervin.  
Plans retracés par François Chevalier.

Longueur: 9,975 m  
Longueur à la flottaison: 7,35 m  
Largeur: 3 m  
Tirant d'eau: 1,71 m  
Déplacement: 7,2 t  
Surface de voile: 55 m<sup>2</sup>



bute dans le clapot court. L'équipage, au rappel sur tribord avant, évite de jeter un coup d'œil vers l'arrière, où le patron, seul à la barre, marronne... Pour dérider l'ambiance, je lance une blague. Fous rires... et réaction immédiate du skipper: « Vous cassez les filets d'eau! » De retour au ponton, la manche sauvée de justesse, Bertrand en sourira. Voilà la magie du style *Kraken II*.

### HENRI DERVIN S'INSPIRE DU QUATRE VENTS DE MARCEL BARDIAUX

En octobre 1947, les lecteurs du *Yacht* découvrent un article particulièrement élogieux consacré au nouveau plan de l'architecte naval Henri Dervin. « C'est une des nouvelles unités les plus intéressantes qu'il nous a été donné de voir cette saison, y

lit-on. Extrapolé du *Quatre Vents* de Marcel Bardiaux, dessiné en 1943, [...] ce yacht a été modifié [nda, la coque a été allongée de 9,38 mètres à 9,975 mètres] afin de pouvoir prendre part aux régates du RORC [...]. Il en résulte une harmonie parfaite des lignes et du plan de voilure, qui se traduit par une douceur à la barre comme à la gîte et ce qu'il faut d'ardeur désirable pour lofer modérément, comme la majorité des yachtsmen le souhaitent. »

C'est sur la foi de cet article qu'à l'hiver 1949 Jean Donval confie au chantier Le Gourrierec, de Plomeur, la construction du premier exemplaire du plan Dervin. Docteur en droit exerçant comme avoué auprès du tribunal de Lorient, Jean Donval a déjà commencé à se forger une belle réputation de régatier en Snipe, le dériveur en double dessiné en 1931 par William F. Crosby, dont il possédera une douzaine d'exemplaires. Il sera d'ailleurs champion de France de la série en 1962.

À peine mis à l'eau, son sloup bermudien bordé en chêne et en pitchpin entame une glorieuse épopée qui l'emmène courir les épreuves du RORC sur les côtes françaises, espagnoles et britanniques. Les médias d'alors sont dithyrambiques à son sujet, à l'image du *Yacht*, qui, dès le mois d'août 1951, évoque « M. Donval et son excellent *Kraken II* » dans un compte-rendu de la course La Trinité-Belle-Île. Un an plus tard, le voilier reçoit la coupe de l'Alliance française et le prix du Real Club Marítimo pour ses performances entre Le Palais et Santander. À l'issue de la Lorient-La Rochelle de 1953, qu'il remporte, *Les Cahiers du Yachting* écrivent: « Donval devrait bien songer un peu à affronter des adversaires plus coriaces, sur des parcours plus difficiles. Son équipe en est capable! »

« L'équipe capable » est constituée d'équipiers interchangeables, qui, comme ceux d'aujourd'hui, se succèdent à bord au rythme des régates selon leurs impératifs



### Fille facile ou monstre marin

Après avoir baptisé ses Snipe du nom de personnages « disneyiens » – *Atchoum, Dormeur, Donald, Gédéon, Oscar...* –, Jean Donval change de registre pour ses croiseurs en baptisant *Kraken*, premier du nom, son Frade, un plan Boucard de 7 mètres. Mais d'où vient ce nom? Michel Duran, le Lorientais qui a construit une réplique de ce petit croiseur nantais, explique que « Donval l'a délibérément utilisé dans le sens bigouden qui signifie « fille facile ».

Pourtant, en changeant de propriétaire, *Kraken* est passé de l'état de fille légère au statut de monstre marin scandinave! Selon le naturaliste suédois Linné (1707-1778), le *kraken* est un céphalopode. Son contemporain, le théologien zoologiste danois Pontoppidan (1698-1764) en fait

une description terrifiante: « Entouré d'innombrables petits poissons qui lui servent de nourriture et qu'il alimente par ses excréments, son repas dure trois mois, autant que sa digestion. Lorsqu'il monte à la surface, les bateaux doivent s'échapper: telle une île flottante, l'eau jaillissant de ses terribles narines forme des vagues spiralées autour de lui pouvant atteindre un grand nombre de milles. » Après lui, le romancier Jacob Wallenberg en fera le Léviathan biblique (*Mon fils sur la galère*, 1781), tandis que le poète victorien, Alfred Tennyson (1809-1892) lui dédie un poème épique: « Abrisé des tempêtes des océans / Tout au fond des abysses immémoriaux, / Plongé dans un sommeil sans rêves, / Le kraken dort. » ■



Ci-dessus: le 23 août 1953, à l'issue de la course Plymouth-La Rochelle, les équipages se retrouvent au restaurant du *Panier Fleuri*, à Chatellailion. On reconnaît, de gauche à droite, un journaliste des *Cahiers du yachting*, Jean-Claude Menu, Adlard Coles, François Sergent et Jean Donval, le propriétaire de *Kraken II*.

## Le chantier de Kermélo

À la fin des années quatre-vingt, Guy Royant se met en quête d'une annexe pour traverser la rade de Lorient entre Kermével et Port-Louis où son *Saint-Amour* est au mouillage. En 1990, il se porte ainsi acquéreur d'un ancien canot, type d'embarcation qu'il se souvient d'ailleurs avoir déjà empruntée au début de sa vie professionnelle quand il allait travailler à la base de Kéroman. En 1953, la Direction des constructions et armes navales (DCAN) de Lorient avait en effet commandé au chantier Le Gourriec deux canots en bois de 4 mètres de long pour 1,76 mètre de large et 0,45 mètre de tirant d'eau pour l'entretien des sous-marins.

Dans les mois qui suivent son acquisition, Guy restaure son annexe grâce aux conseils d'Émile Porhiel, tandis que Victor Tonnerre est chargé de lui confectionner un gréement. En mai 1991, l'ancien canot de servitude devient *Bouton d'Or* et commence une nouvelle carrière, cette fois-ci de voilier traditionnel. Et son propriétaire, associé à Jean-Yves Le Lan, de se mettre en quête de son histoire et de celle du chantier qui l'a construit, une histoire aujourd'hui retrouvée\*.

Le chantier naval de Kermélo débute son activité en 1947. Le 8 juillet de cette année-là, on inscrit en effet au matricule des navires de plaisance de Lorient sa première construction, le *Yannick Georges*, une plate construite pour Christien Walter. Le chantier, établi sur la



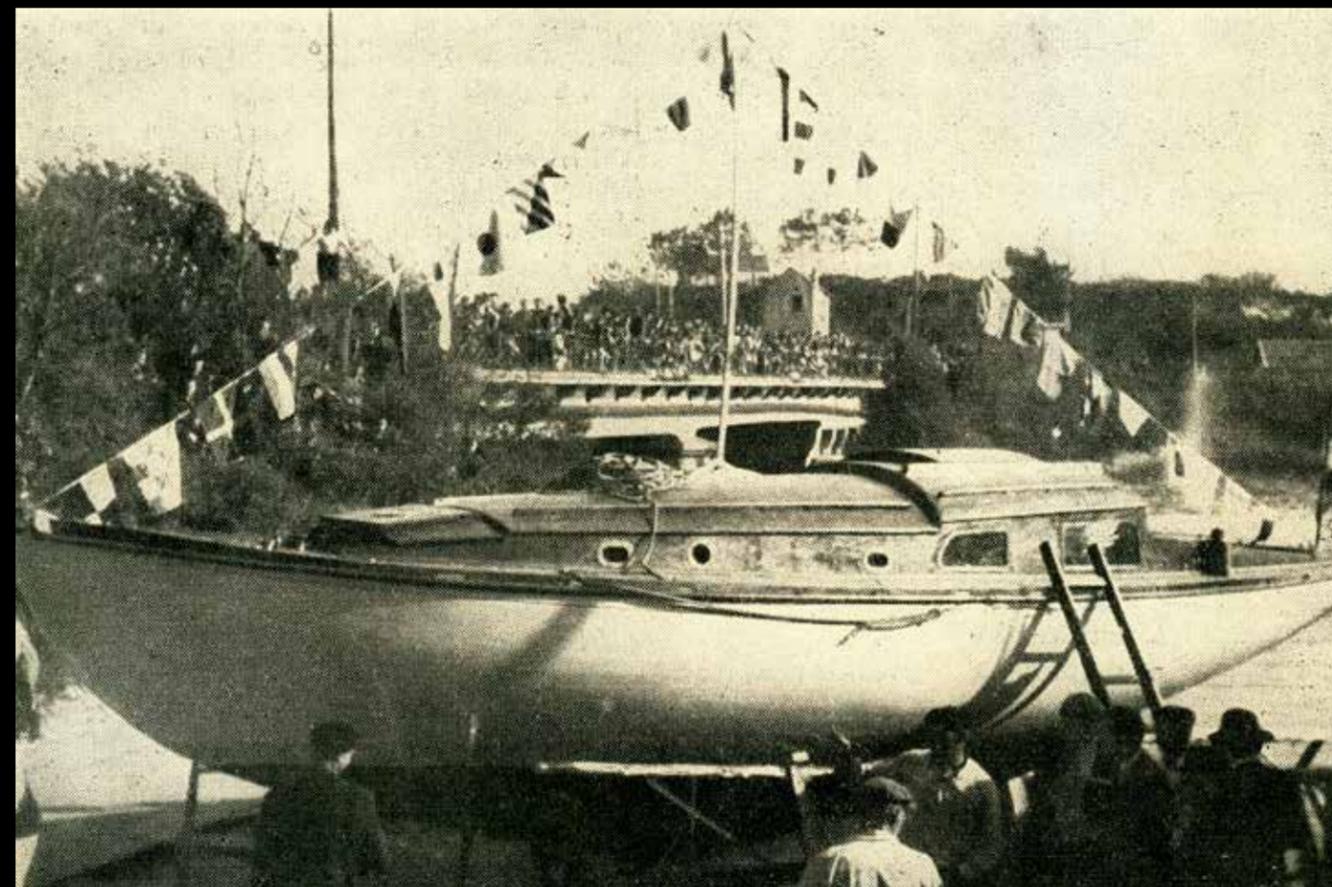
Ci-dessus : sur le pont d'un bateau en construction au chantier de Kermélo, on reconnaît notamment Tony Le Gourriec (en haut), Corentin Provost (avec un pinceau) et Félix Le Névé (à droite).

Ci-dessous : Corentin Provost, Félix Le Névé et un compagnon posent devant une coque qui n'attend plus que sa clore.

rive gauche du Ter, juste en amont de l'actuel digue de Kermélo, est dirigé par Antony Jean Le Gourriec et Félix Le Névé. Tandis que le premier s'occupe des négociations commerciales et des aspects techniques avec les clients – discussions qui se tiennent le plus souvent au *Lever du soleil*, le bistrot de M<sup>me</sup> Mabic, dite « la mère Mitraile » –, le second se charge plus spécialement de la gestion administrative d u

chantier et de la réalisation des emménagements intérieurs.

Les infrastructures de l'entreprise sont alors bien modestes, comme s'en souvient Pierre Quéré, un ami du fils de Tony. « L'atelier, dont les murs et le toit étaient un patchwork de tôles disparates, ne laissait pas imaginer les talents qu'il abritait. Autour, le sol, constitué de restes de coquillages, de roches déchiquetées et de tessons divers, obligeait le port de chaussures. L'intérieur était aussi des plus rustiques. L'outillage [nda, en partie financé par maître Donval, futur commanditaire de *Kraken II*] était réduit au strict nécessaire : une scie à ruban, une dégauchisseuse, une vieille perceuse sur colonne et une petite forge. Pendaient au mur les outils habituels des charpentiers et menuisiers, des écheveaux de filasse et d'étope ainsi que des gabarits accrochés à des clous. Diverses odeurs imprégnaient le site. Il y avait bien sûr celle de la vase découverte à chaque marée. Le travail du bois exhalait les senteurs classiques de pin, de chêne et celles des essences plus exotiques comme le teck, l'acajou, l'iroko. Cependant, la plus prenante de toutes était celle du coaltar [...]. Un demi-fût, juché sur un trépied sous lequel brûlait un feu de coco et de chutes de bois, contenait le produit noir et visqueux. Les flancs du récipient portaient les traces des débordements qui avaient précédé les feux de gamelles que l'on éteignait en jetant du sable dessus. [...] Le peu de profondeur de la rivière limitait les ambitions des constructeurs. Un petit ber permettait les mises à l'eau des plus grosses réalisations. »



Ci-dessus : en 1953, la Direction des constructions et armes navales de Lorient commande au chantier Le Gourriec deux canots en bois pour l'entretien des sous-marins. Près de quarante ans plus tard, l'un d'eux sera sauvé par Guy Royant et rebaptisé *Bouton d'Or*.

Ci-dessous : *Kraken II* est mis à l'eau le 14 avril 1949 au chantier Le Gourriec. Remarquer la foule sur le pont à l'arrière-plan.



Au final, outre des travaux d'entretien, le chantier, qui emploiera jusqu'à douze personnes, construira essentiellement de petites unités, plates et canots, ainsi que quelques pinasses pour Lomener et Kerroc'h, dont une de 12,85 mètres de long et 22,65 tonneaux, le *Stereden Laïta*. On lui doit également la construction de quelques yachts comme le *Mo Her Pi* de 3,65 tonneaux en 1951, ou le dundée *Duguesclin* en 1955 pour une école de voile de Dinard. Mais, comme le précise Pierre Quéré, « le yacht *Kraken II* sera l'orgueil du chantier ». Au total, cent quinze constructions ont à ce jour été recensées.

Le 24 mai 1965, la signature du marché de construction de la digue de Kermélo, en remplacement du pont du même nom, annonce la fin du chantier. Cette année-là, aucun bateau n'est construit. En 1966, une seule plate voit le jour. L'année suivante, *La Godaille* sera le seul canot livré, et le dernier. Après l'arrêt du chantier, Tony, coiffé de son éternel béret, poursuivra une activité de charpentier sur le port de Lorient. Il décédera en 1968. ■

\* L'intégralité des recherches menées par Guy Royant et Jean-Yves Le Lan est disponible sur <[www.chasse-maree.fr](http://www.chasse-maree.fr)>, rubrique « Les compléments du Web ».



*Kraken II*, ici lors des Rendez-vous de la belle plaisance en 2012 à Bénodet, aurait pu avoir un frère en construction contre lequel lutter. Le Gourriec avait en effet construit un second exemplaire pour André Viant, personnalité de la course au large de l'époque, qui l'avait fait transporter sur les bords de la Seine pour le terminer. Vendu en Méditerranée, *Truand* y fera naufrage.

familiaux et professionnels. Outre quelques collègues de barreau du propriétaire – réputé être aussi fin barreur et excellent skipper qu'amateur de bonne chère prompt à soigner l'ambiance du bord –, on trouve des marins autant attirés par cette bonne camaraderie que par les victoires. Jean-Claude Menu, alors président du plus gros armement de pêche rochelais, l'Association rochelaise de pêche à vapeur, et propriétaire du ketch sur plans *Sergent Marie-Christine III*, est notamment de ceux-là. Comme Robert Andreatta, de la Société nautique de Larmor-Plage, qui nous a confié le savoureux manuscrit de la « campagne » 1961 de *Kraken II*, récit qui témoigne bien de l'esprit qui soufflait alors sur la course-croisière.

« Le 8 juillet 1961, y lit-on, *Kraken II* quitte Lorient avec à son bord Xavier Flahaut, Philippe Martinie et J.-P. Chacun, gagne l'Aber-Wrac'h où Robert Andreatta et Roger Borde embarquent avant de gagner l'île de Wight par grand-frais pour parvenir à Cowes le 12 juillet, juste avant la tempête. Visite de politesse au Royal Island Sailing Club puis déjeuner à terre avec sou-brette accorte et repas de sauvages.

« Vendredi 14 juillet. Départ de régates : grand-voile à deux ris et n° 3, endrailleurs inter et n° 2, le vent atteint déjà force 6. Nous coupons la ligne 10 secondes après le départ. Tribord amures grand-largue direction tour Nab. Cockpit rempli d'eau en permanence. Constatons qu'il y a de l'eau par-dessus les planchers du carré, vitesse moyenne 9 nœuds, brise fraîchissant force 7-8, *lofing match* avec les concurrents, empannage à la bouée, amenons inter, envoyé n° 2 sous le déluge. Le bateau enfourne, Borde et Flahaut avec harnais de sécurité, à demi noyés. Force 8 dans le Solent, creux de 4 mètres. Nous laissons la tour Nab à tribord à 12h40, puis route au près tribord amures, creux de 7 à 8 mètres.

« *Lofing match* avec *Jethou*, un classe II anglais à l'étrave très effilée du club de la

Royal Air Force, mais avec Yves à la barre nous avons le dernier mot. Plus tard, ce bateau perdra un équipier en course. C'est à ce moment que j'ai demandé au pacha : « Que se passera-t-il si le *Jethou*, avec son étrave pointue, touche notre couronnement arrière ? – Rien du tout, nous marchons tous à 9 nœuds ! » Dans cette furie de temps, certains bateaux envoient le spi, d'autres toute la grand-voile, d'autres sont à sec de toile. À bord de la *Sereine* des Glénans, il y a Philippe Harlé et sa femme en voyage de noces... » Est-il besoin de préciser que de 1950 à 1968, *Kraken II* a cassé seize mâts !

#### LA SECONDE VIE

##### DU « PLUS GROS BATEAU DE LORIENT »

C'est en 1953 que Louis Kerrand embarque pour la première fois à bord de *Kraken II*, ce yacht qu'il considère alors comme le « plus gros bateau de Lorient ». Dès lors, le Vannetais trentenaire, devenu gestionnaire des équipements des hôpitaux de l'Ouest après avoir pris part au Débarquement en Normandie – il avait gagné l'Angleterre sur un petit avion de tourisme

dès le début de la guerre pour s'engager comme parachutiste dans la SAS britannique –, ne quittera plus *Kraken II*. « Nous faisons les podiums de la plupart des régates de Manche et d'Atlantique, se souvient-il. Et puis, en 1968, Jean Donval a acheté une vedette anglaise... et s'est totalement désintéressé de son bateau. »

Quatre ans plus tard, « un matin de février 1972 », Louis découvre, échoué dans l'anse de Kervilor, sur la rivière Crac'h, une coque qu'il identifie sans hésiter. « Je ne savais pas ce qu'était devenu le bateau, mais j'y pensais souvent. Et voilà que je le découvre abandonné, flottant plus ou moins. J'ai alors décidé de le ramener dans le port de Vannes pour le remettre en état. » Un an plus tard, c'est la navigation inaugurale vers les Glénans, et la naissance d'un totem devenu célèbre dans le milieu : le bouchon de champagne du baptême, un os de pot-au-feu datant du premier repas pris à bord et une dent de bovin trouvée sur la grève !

Dès lors, les navigations alternent avec les travaux, dont certains homériques comme le remplacement, en 1976, du pont en pin d'Oregon d'origine par un pont en teck. Un travail mené par Louis et Bertrand, « à flot et en huit jours dans le port de Vannes » ! Petit à petit, le yacht si titré est de plus en plus engagé dans des compétitions locales. « Nous réussissions plus ou moins bien, précise Bertrand, entré en 1970 dans la Marine nationale – il sera officier en second de la *Belle Poule* puis patron de l'*Étoile* dans les années quatre-vingt –, d'autant plus qu'il n'y avait pas de courses adaptées à ce type de bateau. »

Lorsque arrivent les années quatre-vingt et l'intérêt grandissant pour la belle plaisance, *Kraken II* adhère au Groupe finistérien de croisières (GFC) dirigé par Jakez Kerhoas et s'engage dans la première Route de la bière, course-croisière créée par Jacques Coatanéa qui emmènera à plusieurs reprises une cinquantaine de bateaux à travers la Manche, « de Brest aux Scilly, à Falmouth ou Guernesey, un peu suivant le vent, avec l'*Étoile* et la *Belle Poule* comme escorte », se souvient Jakez Kerhoas. Le plan Dervin participe ensuite aux rassemblements de Pors-Beac'h et Douarnenez, avant d'aller tenter sa chance sur les côtes anglaises, où il

conquiert deux fois, en 1994 et 1995, la première place de la Falmouth Classic dans sa classe. « Régater est le meilleur moyen d'apprendre à bien faire marcher son bateau, précise Louis. Ensuite, les habitudes sont prises et tu le fais toujours bien marcher. »

#### « PLUS ON EST NOMBREUX, PLUS ON ALLONGE LA FLOTTAISON »

En 1998, la première participation du plan Dervin au Challenge classique Atlantique et à la Coupe des deux phares organisée par le Musée maritime de La Rochelle marque une étape décisive dans l'histoire du bateau et de ses armateurs. Même si *Kraken II*



Les filles de *Kraken II* à la manœuvre sur un yacht qu'on n'hésite pas à beaucoup solliciter, surtout depuis qu'il a subi une réfection de fond entre les mains de François Blatrix, en 2008.

ne prend qu'une modeste cinquième place toutes classes, ces épreuves constituent le déclencheur du virus familial pour la régates. Dès lors, ils n'en manqueront aucune...

*Kraken II*, particulièrement reconnaissable à sa large étrave – « de remorqueur » disent les jaloux ! –, est conçu et aménagé pour y vivre plusieurs jours à quelques-uns en toute quiétude. Le poste avant, équipé de deux bannettes, s'isole par une porte qui ouvre sur le coin toilette-penderie. Le carré, clos par une porte à double battant, est doté d'une table repliable, de deux bannettes et de placards. Quant à la « pièce à vivre », elle est en prise directe sur le cockpit. C'est ici que l'on trouve le coin cuisine, la table à cartes et la couchette du navigateur. L'électronique est très présente à bord. « Calculer des droites de hauteur ou « gonioter », c'est bien d'avoir su

le faire, commente Bertrand. Il n'empêche que la cartographie numérique laisse du temps libre pour bien naviguer. » Sur le pont, l'accastillage, le grément et les voiles sont optimisés « autant pour régater efficace que pour respecter la Jauge Classique ».

L'esprit *Kraken II* résulte d'une alchimie où bateau, famille et amis partagent une même identité et la continuité d'une légende. La pléthore d'équipiers, rapportée à la taille du bateau est une de ses caractéristiques. « La navigation en solo, c'est pas notre truc, précise Bertrand. Et puis plus on est nombreux, plus on allonge la flottaison ! » « Outre la surpopulation très efficace, ajoute un ami concurrent, le culte du « *distribil* [« désordre », en breton] contrôlé » est aussi un autre signe distinctif des « *krakous* », notamment sous spi, dans la brise, lorsqu'ils se lâchent... ! »

François Bellat, armateur de *Mao Ti Toï*, a connu l'aventure devant La Rochelle. « À leur bord, le port de la ceinture devrait être obligatoire, précise-t-il ! Quant à la méthode Kerrand père et fils – Bertrand et Damien désormais –, le départ est pris sous spi, à la bouée. Le talent de Damien à l'écoute de spi permet de résister et de conserver en temps réel une place de choix. Pour

la remontée au près, la concentration sur la tactique, la barre, les réglages, l'assiette est optimale. Si l'on vous dit qu'il faut tirer à terre pour profiter au mieux des courants, il faut comprendre « à toucher terre » ! Et l'option s'avère payante. Dans le pertuis Breton, on renvoie le spi à la bouée. Force 4 plein vent-arrière, au rythme des aulofées et des abattées. *Kraken II* roule d'un bord sur l'autre, les vagues envahissant les passavants. Le yacht est poussé dans ses limites, tellement d'ailleurs que le barreur, épuisé, cède la barre à son fils. La trajectoire oscillante se poursuit jusqu'à la ligne d'arrivée, franchie en limite de fausse panne et à raser le bateau-jury. »

*Kraken II* et la famille Kerrand ne font que confirmer que les bons et beaux yachts classiques, armés par des marins passionnés, dégagent de belles histoires de vagues, de vents, de mouillages et de victoires dont l'ordinaire même devient extraordinaire parce qu'ils participent à la légende d'un patrimoine, mais aussi aux légendes de tous ceux qui embarquent. ■