



LEENAN HEAD

# UN ZULU CONTRE LA REFORME

Tout a commencé à Banff en Ecosse, en 1906, ou peut-être 1904. Leenan Head prenait vie dans le chantier de Stephen, un charpentier local qui construisait des Zulus. Un nom bien choisi pour ces harenguiers qui devaient affronter les mers écossaises aux abords des Shetland. Il aurait dû prendre sa retraite à la fin des années 1930, lorsque les bateaux à vapeur ont pris la relève... Pourtant, il connaîtra un tout autre destin.



Retrouvez le sujet en vidéo  
sur [www.voilesetvoiliers.com](http://www.voilesetvoiliers.com)



*Bahamas. Leenan Head au mouillage dans un lagon de l'archipel de Turks-et-Caïcos.*

**I**l est des moments de vie qui accrochent la mémoire. La brume se dissipe ouvrant le rideau sur un singulier spectacle. Un train à vapeur qui passe au loin avec son panache de fumée, actionnant sa machine. Un bateau de bois à quai qui attend le passage de la septième écluse. La scène pourrait se passer au début du XX<sup>e</sup> siècle. Pourtant, nous sommes en mai 2016, sur les rives du canal calédonien, en Ecosse. Leenan Head et son équipage font route vers les Lofoten, où le bateau passera l'été.

Mettre un pied à bord de ce Zulu, c'est s'immerger dans un voyage dans le temps. Les puristes du patrimoine maritime noteront que tout n'y est pas traditionnel, quelques instruments de navigation, des haubans en Dyneema, un pont en contre-plaqué, un encornât en acier galvanisé... Quand on navigue plus de 300 jours par an, il faut savoir tirer profit des facilités qu'offre parfois la technique. Pour autant, du haut de ses 110 ans, ce vieux gréement se fait remarquer. Surtout dans ces contrées où il est né. Petit rappel historique.

## SKAFFIES, FIFIES ET ZULUS, DES BATEAUX DE PÊCHE

Nous sommes en 1880, sur la côte Est de l'Ecosse. C'est l'heure du retour de pêche, les hommes passent d'un pont à l'autre de leur canot pour débarquer des tonnes de harengs sur les quais. L'odeur poisseuse, synonyme d'une bonne pêche, emplit les quais et les rues. Depuis vingt ans, les Écossais voient leur flottille se moderniser et augmenter. Les embarcations creuses et légères ont été délaissées pour des bateaux pontés, plus larges, plus lourds permettant aux pêcheurs de s'éloigner des côtes. Presque 7 000 voiliers de pêche sont construits. Tous ont fière allure : grésés en lougre, leurs

deux mâts portent des voiles au tiers, et l'ensemble est monté sur des quilles longues. Cela en fait des embarcations peu maniables, mais offrant une grande stabilité au large. Trois types de bateaux sont identifiés : les Skaffies, les Fifies et les Zulus. Ces derniers ont été baptisés ainsi en hommage aux guerriers du même nom qui luttaient contre les Anglais en Afrique du Sud... leur puissance avait impressionné les Écossais, qui en attendaient donc tout autant de leurs bateaux ! En mer, la manœuvre de pêche reste classique : le patron détermine une zone, positionne le bateau sur site, les matelots jettent le filet à l'avant du canot et se laissent dériver. Ils virent ensuite le filet latéralement, souvent aidés par un cabestan à vapeur, machinerie moderne et efficace à l'époque.

Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, les Écossais construisent des Zulus par dizaines pour les Irlandais, dans le cadre du Fonds d'aide aux provinces sous-développées d'Irlande (Congested Districts Board). Un moyen de les inciter à retourner à la pêche après les avoir brimés en leur interdisant de posséder de grandes embarcations pour des raisons politiques. C'est ainsi que Stephen, charpentier de marine à Banff, enchaîne les chantiers. C'est autour de 1906, au milieu de la poussière et des copeaux de bois, qu'il plante les derniers clous et ajuste les bordés de mélèze de son énième Zulu : *Leenan Head*.

Ce bateau mesure 45 pieds de quille et il est paré à affronter le Nord de l'Irlande et les Shetland pour pêcher le hareng. A l'instar de ses congénères, *Leenan Head* associe l'étambot incliné des Skaffies et l'étrave des Fifies qui plonge verticalement dans la mer. Encore aujourd'hui, les connaisseurs ne s'y trompent pas.

«SA CARRIÈRE AURAIT PU ÊTRE ASSEZ ROUTINIÈRE. MAIS LE DESTIN EN A DÉCIDÉ AUTREMENT.»

L'histoire de *Leenan Head* garde de nombreuses parts d'ombre sur cette période de pêche. A commencer par son nom, qui a probablement été modifié pour porter celui du cap Leenane, en Irlande. Difficile de savoir quel était son port d'attache ou qui était son patron. C'était un Zulu ordinaire, un bateau de travail, peu cher et facile d'entretien. Sa carrière aurait pu être assez

**Norvège,**  
aux abords  
du Cap Nord...  
*Leenan Head*  
attend de rejoindre  
le Svalbard.



INISHBOFIN MUSEUM

**Connemara,**  
*Inishbofin*. *Leenan Head*, mail boat,  
est le trait d'union  
indispensable  
entre *Inishbofin*  
et le «continent»,  
l'Irlande.

P. VÉRON / ASSOCIATION BACK



routinière. Mais le destin en a décidé autrement. Dès ses premières années d'activité, il a eu droit à quelques... privilèges. Il était l'un des rares bateaux de fort tonnage naviguant à l'Ouest de l'Irlande, ce qui lui aurait valu, entre deux campagnes de pêche, de transporter une tout autre cargaison : des militants et des armes pour le compte de l'IRA. Peu de preuves hormis des témoignages glanés auprès d'historiens du Donegal... Mais laissons à *Leenan Head* ses secrets de jeunesse.

Acteur malgré lui de ce conflit, il échappe en revanche à la Première Guerre mondiale. Alors qu'une partie de la flotte irlandaise est réquisitionnée, l'équipage du *Leenan Head*, peu enclin à se laisser déposséder du ca-

not, décide de le saborder! Les autorités n'y verront que de l'eau. Quelques semaines plus tard, ils le renflouent... et repartent à la pêche. *Leenan Head* leur rendra service jusqu'à la fin des années 1930. Mais l'époque glorieuse des *Zulus* semble révolue pour laisser place à des bateaux à vapeur, de plus fort tonnage. *Leenan Head* est réformé et abandonné sur la grève, considéré comme trop vieux.

### CE BATEAU A UNE ÂME !

*Nous venons de franchir le dernier sas du Neptune's Staircase, qui compte huit écluses au total. Leenan Head a ainsi gagné 32 mètres d'altitude. La vue sur les*



INISHBOFIN MUSEUM

«The King», Michael O'Halloran, à la barre de *Leenan Head* dans les années soixante.





*Highlands est époustouflante. Naviguer en hauteur, une drôle de sensation.*

*Tommy, l'éclusier, vient visiter le bateau. Il ouvre grand les yeux sur l'ancienne cale, devenue aujourd'hui le carré: le poêle à bois réchauffe l'atmosphère fraîche en cette fin de journée écossaise. Il observe les membrures de chêne appa-*

*rentes, certaines datent de 1906... véritables témoins silencieux de la vie du bord. Ce bateau, décidément, a une âme. «Il me fait rêver votre Leenan Head!» L'équipage et Hervé, le propriétaire actuel, l'invitent à s'asseoir.*

*A la fin des années 1930, le salut de Leenan Head vient d'un homme*

**Terre-Neuve, Bonavista. Tête à tête avec un iceberg !**

**Highlands. Leenan Head, à l'approche d'Urquhart Castel, sur le Loch Ness.**

d'Achill Island, au Sud du Donegal, qui le rachète et le motorise pour faire du fret. Puis en 1940, le Zulu croisera le chemin de la famille O'Halloran, installée à Inishbofin, petite île à 20 milles au Sud de là, dans le Connemara. Les membres de cette famille tiendront sa barre pendant cinquante-six ans !



LAËTTIA MALTESE

## UN BATEAU DE TRANSPORT

*Leenan Head* devient le «mail boat» d'Inishbofin. Il échappe de justesse à la Seconde Guerre mondiale, mais cette fois-ci, nul besoin de le couler, il est réformé d'office car trop vieux ! Tous le connaissent ici. Peu à peu, il devient essentiel pour faire face à l'isolement insulaire. Il représente un bateau que l'on espère, que l'on attend, qui transporte à son bord la femme aimée, la lettre attendue, les denrées venant du «continent»... Pendant que les colis s'entassent dans la cale, les passagers s'installent sur le pont. Il arrive que ça râle parfois, les pluies locales pouvant être sévères... Mais quel que soit le temps, *Leenan Head* assure la tournée postale trois fois par semaine entre Cleggan, côté Irlande, et les îles alentour. Parfois, le charge-



LAËTTIA MALTESE

ment peut prendre la forme d'un véritable événement, notamment lors du transport de bétail qui attire les curieux sur le quai... Plus de 80 moutons ont déjà été réunis dans la cale!

Dès les années 1940, Paddy O'Halloran, alors jeune garçon, embarque à bord du Zulu que son père et son oncle ont acheté. «*Nous allions parfois jusqu'à Dublin, notamment pour y récupérer de la Guinness qui y était moins chère!*» nous a-t-il raconté. *Leenan Head* est transformé: ses mâts sont réduits et, aux dires des anciens, les voiles servent davantage à rassurer l'équipage en cas de panne de moteur qu'à naviguer... Le Lister était capricieux.

Paddy prendra vite la relève de ses parents. Une vraie force de la nature, capable de saisir la barre franche à mains nues et de mener ainsi les 25 tonnes du Zulu le long des côtes irlandaises. *Leenan Head* naviguera ainsi jusqu'en 1995, année où il sera de nouveau accusé d'être trop vieux par les autorités irlandaises. Elles obligent Paddy O'Halloran à acquérir un navire plus moderne... Il choisira le *Dun Aengus*, fier chalutier en bois réformé, qui date de 1950. Un bateau «récent» au regard des 90 ans de *Leenan Head* qui peut alors espérer finir ses jours tranquillement au fin fond du port de

Kinvara, dans la baie de Galway. Mais, vous l'aurez compris, encore une fois, ses plans vont être déjoués.

*Tommy prend un café entouré par l'équipage. Commence alors une veillée comme il y en a souvent à bord de Leenan Head. Un curieux pose des questions, et Hervé raconte:*

«*Nous sommes retournés à Inishbofin en 2009. Nous avons eu un accueil incroyable, des gens sont venus de Dublin pour revoir Leenan Head! Ce qui m'a le plus impressionné, c'était le nombre de générations que cela représentait.*

*Les anciens matelots posaient toujours les trois mêmes questions, en catimini: "Et vous, comment faites-vous pour la barre?" "Le Lister tombe-t-il toujours en panne?" "Est-ce que le bateau fait toujours autant d'eau?" Le plus émouvant a été de rencontrer Paddy, alors très âgé, retrouvant son Zulu, ses repères, les gestes. Il a pleuré. Des larmes de gamin qu'il n'arrivait pas à stopper. Il était si heureux. Heureux de retrouver Leenan Head et sa fière allure. Impressionné d'avoir vu les milles parcourus depuis que le bateau avait quitté Inishbofin. Heureux de constater que l'histoire du Leenan Head continuait à s'écrire, par-delà les horizons. Paddy est mort cet hiver-là...»*

## UN BATEAU DE PLAISANCE

Des nouveaux horizons, *Leenan Head* n'a eu de cesse d'en découvrir depuis qu'il a croisé le sillage de marins-voyageurs. Début 1996, la plaisance est à son apogée. Nombreux sont ceux qui explorent les côtes irlandaises. Avec sa gueule, le Zulu ne laisse pas indifférent. Klass Stellman et Marion Zilberman vivent en France. Ils décident de racheter *Leenan Head* à Paddy pour le convertir en bateau de plaisance et partir en famille en Inde. Ils le convoient à Paimpol et entreprennent une restauration complète du bateau qui durera une bonne année: changements de bordés, aménagements intérieurs, modification du gréement... Mais le projet de voyage tourne court. Klass ne peut garder le bateau et cherche un nouvel acquéreur. *Leenan Head* attend patiemment sur la grève. Fin de l'histoire? Toujours pas.

Hervé Drouet, marin professionnel qui avait déjà remarqué *Leenan*

## A BORD, LES GESTES ET LE JARGON RESTENT CEUX DES VIEUX DE LA VIEILLE MARINE.

### «NOTRE FIERTÉ, NOTRE HISTOIRE»



LAËTTIA MALTESE

Martina Goss est la petite-fille de Michael et la nièce de Paddy O'Halloran. Deux Irlandais qui ont tenu la barre de *Leenan Head* pendant cinquante-six ans, dans le Connemara. Ce sont les larmes aux yeux et la voix tremblante d'émotion que Martina a retrouvé

*Leenan Head* à Inverness en mai dernier. Elle ne l'avait plus vu depuis qu'il avait quitté l'île d'Inishbofin, il y a vingt ans. «*C'est si émouvant! Je me souviens de sa largeur, de sa cale immense. Et cette odeur du bois huilé! C'est incroyable, c'est toujours la même!*» Elle s'assied dans le carré, ouvre de grands yeux en observant les moindres recoins et les modifications qu'a connues le bateau. «*Quand on vivait à Inishbofin, Leenan Head était le seul lien avec le continent. Enfants, nous nous installions avec mes frères sur le pont, et Paddy nous entourait avec un bout pour qu'on ne passe pas par-dessus bord... La route vers Cleggan, sur le continent, durait quarante minutes, mais les conditions étaient souvent ardues! La cargaison, elle, était au chaud dans la cale! On adorait ça. Nous étions fiers. Grâce au rôle essentiel de Leenan Head, notre grand-père était surnommé le "King", et son second le "Duc". Parfois, ils transportaient même des voitures: la cale était alors remplie avec son fret habituel, puis la voiture roulait sur des planches pour être stockée sur le pont. De temps en temps, mon oncle Paddy poussait jusqu'à Galway ou Dublin. Leenan Head fait partie de notre famille, de notre fierté, de notre histoire et de celle d'Inishbofin.*»



INISHBOFIN MUSEUM

*Head* à Inishbofin, propose à Klass de l'échanger contre une chaloupe de Douarnenez, *Flying Pesket*, dont il est propriétaire, et un chèque. Marché conclu, et le voilà responsable du Zulu. Nous sommes en septembre 2001. «*Avec quelques copains, nous avons fait un chantier de six mois pour achever la restauration et remettre le bateau à flot. L'objectif initial était de faire des sorties à la journée en Bretagne.*» Mais confrontés à un carcan de normes et de complications administratives, les instigateurs du projet ont finalement décidé de larguer les amarres et de partir plus loin.

C'est ainsi que *Leenan Head* a fait sa première transat en 2002, la première d'une longue série. Il passe alors les hivers aux Grenadines et les étés en

Europe. C'est à cette époque qu'il est devenu une plate-forme logistique permettant d'expérimenter une multitude de projets. «*Sa devise pourrait être: ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait!*», précise Hervé.

## UN BATEAU MULTITÂCHE

Tour à tour outil d'archéologie expérimentale, voilerie ambulante, transport de fret à la voile, de matériel médical, lieu de séjours de rupture pour les jeunes, expéditions sportives, plateau pour des reportages. Ses missions l'ont mené de la Bretagne aux Caraïbes, du Brésil au Spitzberg en passant par la Casamance, Terre-Neuve ou les Açores.

Chaque année, *Leenan Head* navigue ainsi autour de l'Atlantique avec des équipages éclectiques composés de six ou huit personnes. Un véritable mélange de gens et de genres. La vie en bateau permet à ceux et celles qui ne se seraient peut-être jamais croisés d'échanger. Soixante équipiers par an qui se retrouvent propulsés au XIX<sup>e</sup> siècle, dans des lieux improbables et sauvages. Pour certains, c'est



ASSOCIATION LEENAN HEAD

un moyen de se trouver, pendant quelques semaines ou quelques mois, face à l'essentiel. C'est la découverte d'un mode de vie, qui est parfois le déclencheur de vocations. L'idée, c'est de naviguer autrement, avec un maximum d'autonomie.

Encore faut-il faire tourner une telle machine. Naviguer au quotidien en 2016 à bord d'un bateau de 1906 nécessite de grandes capacités d'adaptation, ou une bonne dose d'humour,

**Sao Luis, Brésil,  
*Leenan Head*  
à l'échouage.**

**A la manœuvre.  
On amène la grand-voile. Tous les  
équipiers participent  
aux manœuvres.**

c'est selon. Certes, nous ne sommes plus à l'époque de Paddy; des palans de demoiselle facilitent la tenue de la barre, un Volvo Penta de 80 chevaux a remplacé l'ancien Lister et le bateau fait toujours de l'eau, mais les pompes automatiques sont efficaces! Moyennant un chantier de deux mois par an, *Leenan Head* garde sa forme d'antan. A bord, les gestes et le jargon restent ceux des vieux de la vieille marine, un moyen de transmettre à de futures générations l'art de la navigation. Les ordres donnés sont péremptores et précis. Chacun est à son poste. L'absence de pilote automatique fait que les équipiers se relaient à la barre, souvent détendus, parfois aux aguets, car ici l'erreur pardonne peu.

Mille anecdotes jalonnent le parcours de *Leenan Head*. Certaines ne manquent pas d'ironie. Parmi les plus récentes, celle de la fortune est un bel exemple. La fortune, c'est cette voile carrée équivalente au spi actuel qui donne aux vieux gréements une gueule de bateau pirate. En 2014, alors que *Leenan Head* filait à 8 nœuds vers le Cap-Vert, vent arrière, sous fortune, il aura fallu quelques secondes d'inattention pour



LAËTTIA MALTESE

que le bateau empanne, fasse un demi-tour et avance en marche arrière à la même vitesse... et nous voilà avec la fortune dilapidée, déchirée. Le barreur portait le nom de... Fortuné, ça ne s'invente pas !

## DES RENCONTRES À L'HORIZON

Et puis il y a toutes ces rencontres. Ces hommes et ces femmes croisés en Nouvelle-Ecosse et à Terre-Neuve qui nous offraient des caisses entières de homards ou de morues. «Parce que votre bateau me rappelle la goélette de mon grand-père!» «Parce que l'on voit si peu de voiliers par ici!» «Parce que traverser l'Atlantique à 110 ans, moi je ne pourrais pas!»... Ces gamins de République dominicaine, si heureux de jouer avec notre annexe en bois et de monter à bord. Ou le jeune Ashraf, paumé, qui partait pour faire les 400 coups dans sa banlieue et qui s'est découvert à bord, une passion pour la cuisine.

Malgré son grand âge, *Leenan Head* permet d'accéder à l'inaccessible. Hervé et l'équipe du Svalbard Project, qui ont monté une expédition alliant voile et escalade au Spitzberg ont les yeux qui pétillent lorsqu'ils évoquent les mouillages au pied d'un glacier... et sont reconnaissants à la vieille coque de leur avoir servi d'abri, la fois où leur camp de base a été détruit par un ours polaire qui appréciait les petits déjeuners lyophilisés.

J'évoquerai aussi tous ces moments de plénitude sur lesquels il est difficile de poser des mots. Au large. Loin des contraintes et préoccupations terrestres. Quand *Leenan Head* est calé, au portant, avec juste la suédoise, la voile rouge réservée au gros temps, et la trinquette. Ou le dernier salut d'une baleine à bosse sur les bancs de Terre-Neuve. Ou encore un bain dans le Grand Bleu, par 5 000 mètres de fond et un face-à-face avec un marlin de deux mètres. Ou la nuit, magique, avec les crêtes des vagues éclairées à perte de vue par le plancton bioluminescent. Ou encore la côte d'une île à découvrir qui se dessine sur l'horizon... La liste est longue !

Je regarde un à un les équipiers, Tommy puis Hervé. Une nouvelle écluse ouvre ses portes. La suite est bien devant *Leenan Head*, qui semble avoir encore de beaux milles à parcourir. Bientôt, il naviguera en Norvège, au Nord du cercle polaire... non sans s'arrêter en route à Banff, pour un petit pèlerinage. Mister Stephen n'en reviendrait pas, c'est sûr.»

Pour suivre les pérégrinations de *Leenan Head*, rendez-vous sur : [www.leenanhead.com](http://www.leenanhead.com)

## «LEENAN HEAD A TOUJOURS ÉTÉ UN LIEU DE PASSAGE»

### TROIS QUESTIONS A LA FILLE D'HERVÉ DROUET, ENORA, QUI A GRANDI À BORD

Laetitia Maltese : Qu'évoque *Leenan Head* pour toi ?

Enora : *Leenan Head* est un patriarche, un arrière-grand-père : malgré son caractère de cochon, il est toujours chaleureux et accueillant. J'ai grandi à bord. Enfant, c'était à la fois un fabuleux terrain de jeux et un terrain de rencontres, facilitant les liens avec le monde extérieur. C'est avant tout un bateau de travail, qui, grâce aux projets qu'il porte et à sa gueule, a toujours été un lieu de passage. J'ai souvent le sentiment qu'à son bord c'est un peu comme si le monde venait à toi.

L. M. : Quels souvenirs gardes-tu de ta vie à bord ?

E. : Difficile de faire le tri... je dirais qu'il s'agit plus d'impressions. La première transat a été l'un des moments les plus marquants pour moi. J'avais six ans, l'équipage était super, des adultes qui m'intégraient complètement au quotidien. Et puis le



LAETITIA MALTESE

jour de mon anniversaire, six cachalots nous ont escortés toute la journée. C'était magique.

Plus tard, les missions durant lesquelles nous embarquions des jeunes délinquants m'ont beaucoup touchée. Nous avions le même âge et le décalage était parfois violent. La livraison de matériel médical le long de la Casamance avec des ONG locales était une période très forte aussi. Toutes ces expériences ont marqué ma façon de réagir face aux autres. Tenir la barre de *Leenan Head* pendant un quart de nuit au large, alors que tout le monde dort, c'est une grande responsabilité et en même temps c'est très grisant !

L. M. : A ton avis, à 110 ans, *Leenan Head* a-t-il encore de belles années devant lui ?

E. : Il a intérêt ! Je pense qu'il est aujourd'hui bien optimisé pour ses programmes de navigation. Il le prouve régulièrement, et je suis certaine qu'il a encore plein de projets à mener !

Sous voiles. Quand *Leenan Head* inspire le talentueux Antoine Bugeon.



ANTOINE BUGEON