

LE MOONBEAM IV



© Patrick GAUTHEY

C'est aussi une histoire
D'HOMMES ET DE FEMMES

Presse Alpes Maritimes
Régina Seigle

Mise en page et Photographie
Patrick Gauthey



Quand le Moonbeam IV est l'histoire d'un propriétaire et de son architecte

Après Charles Plumtree Johnson en passant par William Fife Père et fils, Xavier Tancogne est le propriétaire actuel du Moonbeam IV qui perdure la légende avec son équipage mené d'une main de maître par le Capitaine Mikael Creac'h du Moonbeam IV. Le nom de Moonbeam a encore une longue vie devant lui. Pour preuve; Des rénovations de bateaux et un équipage en éternelle réadaptation.

Certes, je ne vais pas omettre de revenir sur l'histoire des Moonbeam mais comme un bateau c'est aussi un propriétaire, un constructeur et un équipage, j'ai surtout voulu faire de ce reportage une « histoire de personnes ».

La véritable histoire des Moonbeam commence avec Charles Plumtree Johnson qui eu l'idée de faire appel à William Fife, cet architecte de réputation Mondiale, pour la construction de son bateau.

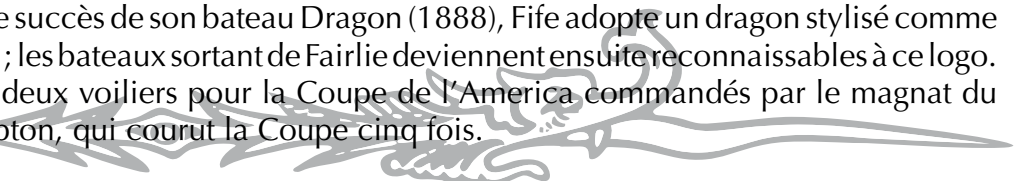
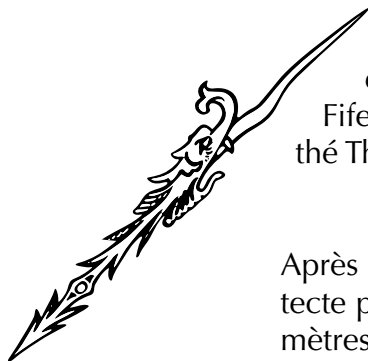
William Fife III (1857-1944), aussi connu sous le nom de William Fife Jr, naît dans le petit village de Fairlie dans le Firth of Clyde et de la troisième génération d'une famille d'architectes navals et de constructeurs écossais. Fife commence la construction de yachts en 1890 et surpasse vite les réalisations de son père et son grand-père jusqu'à devenir l'un des principaux architectes navals du moment.

William Fife deviendra aussi l'un des principaux architectes du monde du Yachting et, dominant souvent ses concurrents, Fife devient enfin « maître » de son commerce. Après le succès de son bateau Dragon (1888), Fife adopte un dragon stylisé comme emblème; les bateaux sortant de Fairlie deviennent ensuite reconnaissables à ce logo. Fife conçoit deux voiliers pour la Coupe de l'America commandés par le magnat du thé Thomas Lipton, qui courut la Coupe cinq fois.

Après l'établissement de la première Jauge Internationale en 1906, Fife devient un architecte prolifique de voiliers métriques notamment dans les classes des 15 mètres JI et 19 mètres JI dans les années précédant la Première Guerre Mondiale.

L'explorateur des régions arctiques Jean-Baptiste Charcot a possédé de nombreux bateaux tous nommés Pourquoi pas ? (Sauf le français). Le N° 2 était un plan Fife goélette de 190 tonneaux construit en 1879 en Ecosse (ex-St Byrne (?), ex-Aline) de 1896 à 1901.

Le navigateur français Eric Tabarly, qui possédait le plan Fife Pen Duick (ex-Yum, 1898), parlait et vantait les qualités des bateaux conçus par Fife durant les premières décennies du XX^e Siècle : « Les grands architectes de cette époque étaient Herreshoff, Watson, Nicholson et William Fife. Parmi eux, Fife a acquis une réputation particulière grâce à l'esthétique et à l'équilibre de ses bateaux. De plus, ceux qui ont pris forme dans son chantier avaient une construction inégalée ».





Si Fife s'établit une solide réputation dans le domaine de la course de yachts, son travail inclut également un bon nombre de voiliers de croisière. Le Dr William Collier de Fairlie Restorations, à Hamble, écrivant à propos du travail de Fife dans les années 1920, note que durant cette période « Fife conçut et construisit non seulement des voiliers métriques mais aussi une série de bons croiseurs. Cette combinaison caractérisait le chantier de Fairlie pendant l'entre-deux guerres.

Comme la goélette *Altair*, plusieurs croiseurs montrent son entrée dans le XX^e Siècle, tels *Cicely* (1902) ou *Suzanne* (1906) ; de même, il y avait peu de différences entre ses ketchs pendant cette période. Perçus par certains comme anachroniques, ces yachts étaient souvent considérés comme représentant l'apogée des voiliers de croisière ».

Si on reconnaît qu'actuellement il y a un peu moins de 100 bateaux Fife encore en existence, 50 environ naviguent toujours et leurs performances n'ont d'égale que les équipes qui les dirigent.

Parmi les plus grands, on trouve :

Altair (1931), *Belle Aventure* (1929), *Cambria* (1928), *Halloween* (1926), *The Lady Anne* (1912), *Moonbeam of Fife* (1903), *Moonbeam IV* (1920), *Mariquita* (1911) et *Tuiga* (1909) qui courent encore les régates européennes.

Du *Moonbeam III* lancé en 1903 au *Moonbeam IV* en 1914 mais mis en service après la guerre en 1920, qui, après avoir fait peau neuve au chantier navals de Monaco sera remis à l'eau six mois plus tard, de la collection Fife le *Moonbeam III* est un yawl aurique de près de 25 mètres d'une très grande élégance.



Quand le *Moonbeam IV* fait « peau neuve »

Le *Moonbeam IV* lancé en 1914 sera mis en service après la guerre, en 1920. Quatrième et plus grand des *Moonbeam* conçu par William junior, c'est la King's Cup en 1920 et 1923 qui le fera entrer dans la légende: « *Moonbeam IV* ». C'est en 1950 que le Prince Rainier de Monaco achète le *Moonbeam IV* afin de poursuivre la légende.

Le *Moonbeam IV* accueillera le jeune couple princier Grace Kelly et le Prince Rainier pour leur voyage de noces. Puis, pendant plus de quatre ans il sera restauré en Birmanie pour revenir naviguer en Méditerranée.

Le *Moonbeam* se verra obtenir les valeurs de Rating et d'APM et un certificat de jauge numéroté FA 094/07



Le Moonbeam IV est l'un des rares cotres auriques classiques entièrement d'origine. C'est grâce au « fameux » architecte Fife et Son que Charles Plumtree Johnson a confié la mission de créer le parfait compromis entre un yacht conçu pour croiser au large dans le plus grand confort et pour gagner des régates.



Monter à bord du Moonbeam IV c'est entrer dans un intérieur distingué où le bois rosé, les tapis persans, les lampes antiques, les reliures en cuir se combinent pour offrir un plaisir des yeux et un confort exceptionnel.

Naviguer en course à bord du Moonbeam IV c'est entrer dans le cœur de son équipage. La voile porte le **numéro 8** et tous les équipiers ont un numéro 8 imprimé au dos de leur tee-shirt.

Un Moonbeam qui part en mer c'est un Moonbeam que chaque membre d'équipage contrôle, astique, chouchoute parce que sur un Moonbeam « sécurité oblige ».

Pour l'équipage c'est un enfant dont on doit prendre soin à chaque instant de la journée et de la nuit, c'est aussi et surtout une histoire de Moonbeam que l'on raconte dans les ports, des victoires dont on parle toutefois, c'est toujours une affaire de famille, parler des échecs c'est comprendre, rassurer et repartir au combat.

L'équipage du Moonbeam IV et le vent comme premier adversaire

Pas facile de prévoir avec précision la météo en Méditerranée encore moins dans la baie des Anges et ce n'est pas le décor majestueux qui nous dira le contraire, c'est la préoccupation quotidienne de tout l'équipage.

Pour le barreur qui doit pousser son homologue à la faute dès la phase départ, parallèlement pour l'équipage qui, vaillamment doit batailler dès le premier bord pour « rester en contact » qui, sans pitié doit accroître son avance de bouée afin d'obtenir de la marge à chaque passage.

Aussi, lorsque le vent bascule dans le dernier bord parfois on en profite pour réduire le



retard mais, ce peut être le contraire alors, il faut combler le temps perdu pour continuer à rivaliser avec les meilleurs parce que dans ce cas le vent vous rend infirme.

Le vent, la maladie récurrente des équipiers mais aussi des organisateurs.

Un vent qui vient doucement, qui prend du souffle, qui tempête, peut détruire les bateaux et mettre en danger la vie de l'équipage ou, à contrario, un vent qui s'évanouit peut dérouter celui-ci parce qu'il « plante » leur voilier au beau milieu du large.



Ces marins confirmés, connaissent les courants, les écueils, les dangers, savent « prendre » le vent, le contourner, le dompter, savoir où et quand prendre un ris. Leur mot d'ordre toujours renforcer leur aptitude à la navigation parce qu'il existe rarement une météo maniable.

Quelque soit la perfection de la manoeuvre, il est presque inévitable que le vent vienne provoquer le déséquilibre, provoquer des erreurs de navigation par la force gravitationnelle sur la barre.

Pensons à la gravité qu'exerce son effet sur cette partie du voilier, une force qui agit contre la marche naturelle du voilier, en diminuant son amplitude qui, soit provoquera une accélération ou au contraire une diminution des capacités de l'embarcation.

Mais animé par la même ambition, l'équipage est là pour annuler les erreurs, échapper aux contraintes climatiques et, simultanément, contourner le problème en réalisant des rotations de manière à reprendre la maîtrise du voilier.



Moonbeam IV: Un regard sur le propriétaire, le capitaine et l'équipage

Ce titre peut paraître incongru, il ne l'est pas, pour s'en convaincre il faut avoir vu et connu le propriétaire, le capitaine et les membres d'équipages du Moonbeam IV.

Moonbeam IV: Le Capitaine Mikael Creac'h

Aux commandes d'un voilier qui peut accueillir 25 personnes à bord pendant 25 jours, composé d'un équipage de 5 professionnels et des aides, Mikael Creac'h vous met tout de suite en confiance et en sécurité de part son professionnalisme.

Le Capitaine Mikael Creac'h dirige le Moonbeam IV depuis 2007, C'est l'aboutissement de 20 ans de travail et d'acharnement. Beaucoup de ses homologues sont à la recherche du graal de la fameuse triangulation : Le propriétaire, le bateau et le capitaine et, quand les trois fusionnent tout n'est que bonheur ...C'est l'histoire qu'il vit, à présent, au quotidien.

Grâce à Monsieur Tancogne, qui a su, par ses qualités humaines, donner le ton à cette aventure hors du commun depuis trois ans, le Moonbeam IV, comme le phoenix, revit.

Mais, ce que Mikael ressent le plus dans la relation avec Monsieur Tancogne c'est cette osmose entre lui et l'équipage.





Monsieur Tancogne est un homme passionné, discret, charmeur. Il est loin du côté people qui entoure le milieu et, c'est dans leurs moments de mer, de traversées et de partages que l'on s'aperçoit qu'il est le digne représentant de ces propriétaires de bateaux classiques d'antan.

Mikaël Creac'h cet autre passionné de Voile est aussi à l'aise en circuit régates classiques qu'en charter c'est un homme aux qualités exceptionnelles pour lui, son premier devoir c'est d'assurer la sécurité de son équipage.

Certes, nous apprendrons qu'il n'est pas toujours commode, il est exigeant et parfois même intransigeant mais, n'est ce pas le prix à payer pour parvenir à l'excellence ?



Parler avec Mikael Creac'h ce n'est jamais parler de lui mais toujours et encore parler de « sa » famille à bord, c'est parler de son nouveau second Jérémie Le Floc'h à bord du Monbeam IV depuis le 1^{er} mars 2009, ancien second sur la goélette aurique Puritan et équipier sur Pesa sur le circuit classique d'Atlantique et de Méditerranée qui coordonne l'organisation de l'équipage à bord d'une manière magistrale. Mikael Creac'h dira de lui que son expérience sur les gréements auriques a été un capital précieux pour mener à bien cette saison 2009.

C'est aussi parler du savoir faire de « son » marin charpentier Rouf Tristan, qui, pour lui, est un équipier à part entière qui gère à bord les gréements et les manœuvres durant les Régates, dont la motivation et le savoir faire font de lui le meneur de jeu de tout l'équipage. Ce charpentier marine, « re » metteur de coque et de charpente en état sécurise l'équipage.

C'est parler de l'importance des 2 marins/hôtesse, Bily Emmanuelle et Victoria Cabezuelos qui assure en binôme la gestion de Moonbeam IV en apportant l'accueil et



la convivialité et le dynamisme en service et en régate.

C'est encore parler de Fred Inguenauld ce chef cuisinier qui réconforte, met en forme l'équipage avec ce qu'il sait faire de mieux : la cuisine.

Selon Mikaël Creac'h, l'année 2009 a été riche en événements pour le Moonbeam IV grâce à cette influence réciproque, cette interpénétration qui a mené « automatiquement » à la concentration et à l'union des forces physiques et psychiques.

L'intervention complexe de Mikaël Creac'h doit se révéler contagieuse puisque chaque membre d'équipage relève le gant et apporte aide à la véritable évolution du Moonbeam IV où, une fois à bord carte blanche est donnée à tous pour parcourir le chemin qui mène au succès et aux records pour repartir aussitôt vers d'autres performances.

Un exploit toujours et encore, composer... recomposer...

A n'en pas douter l'exploit sera toujours proportionnel à l'annonce météorologique, les vents tourbillonnants ne cesseront de reprendre autorité, c'est à l'équipage d'entrer comme élément constitutif, d'adopter une attitude selon les intentions de ces vents, assembler et commander l'assemblage.

Sur un Moonbeam IV lorsqu'une équipe de rêve se recompose, aussitôt des témoignages mettent en garde sur les inévitables dangers liés à cette nouvelle aventure, les expériences se mettent en route de la mer, les compétences de navigation se manifestent,

puis, viennent les retrouvailles d'une équipe victorieuse qui donnera naissance à de stupéfiantes autres réussites.

Néanmoins, le succès n'est pas « automatiquement » au rendez-vous, malgré tout, l'effervescence doit persister, le capitaine et son l'équipe doivent en permanence se remettre au travail pour accoucher d'une autre victoire.

Les prouesses du capitaine et de son équipage doivent réaliser encore et encore pour perfectionner la pratique. Puis, un jour, une évidence s'impose à eux, l'impression de médiocrité est rayée du vocabulaire celle de l'excellence prend place.

Dés lors, un travail sous haute pression installe le rêve, pour peut-être mieux percevoir l'envergure de la tâche et assurer une réussite à répétition. Un capitaine toujours convaincu qu'il faudra affronter de nouveaux dangers, conscient qu'il faudra toujours prendre « de nouveaux risques » parce que « les circonstances » l'imposent.

Une fois de plus se dire que la magie va





s'imposer en libérant des ressources enchevêtrées d'un affectif.

Parfois, des idées chimériques surviennent pour s'évanouir aussitôt parce que le côté professionnel l'emporte sur le révolutionnaire inédit, même si cette idée permettrait de battre « éventuellement » d'autres records, aussitôt, le capitaine vous rappelle que la sécurité oblige !!

Afin de mieux comprendre à quel point ces efforts sont raisonnés, il convient de se pencher sur ces génies de la voile.

Le principe fondamental est la sécurité de l'équipage et l'approche particulière se porte sur les valeurs sportives, la convivialité, la tradition, un équipage à caractère familial qui partage l'émotion à chaque sortie du voilier.

L'élément essentiel qu'il importe de saisir réside dans le fait « d'annuler la prise de risque sans concertation » ce qui présente une difficulté accrue et qui exige un plus grand nombre de préparations

Les équipes du Moonbeam IV ne se contentent jamais des précédents historiques, elles développent toujours et encore de nouvelles formes de navigation parfois un casse-tête pour atteindre deux objectifs, protéger ses hommes et ne pas maltraiter le bateau. La correspondance entre la vitesse et la sécurité ne doit nullement inciter à penser que les calculs réalisés par l'équipe à bord aient simplifié la complexité de la navigation. Dans un autre domaine, les capitaines et leurs équipes ont fait voler en éclats l'héritage traditionnel, ils mettent en scène un scénario qu'ils introduisent, peu à peu, dans leur pratique pour mieux assurer à l'histoire du Moonbeam « sa continuité » Il faut rendre grâce à leur expérience unique pour parvenir à leurs objectifs.

Maîtriser les complexités mécaniques et humaines, pallier aux défis de la nature est un exploit de chaque jour !



A l'évidence, les réels bénéficiaires de ce succès, ce sont ces possesseurs de rêve qui mettent en oeuvre en permanence leur professionnalisme afin d'insuffler la vie à des projets toujours plus ambitieux pour notre grand plaisir.

Ces possesseurs de rêve qui nous offrent un paysage qui a forgé en ses rigueurs le caractère de notre planète, de nos côtes et nous invite à une référence monacale.

Ces hommes à la parole minimale sont les inventeurs d'un certain « art de vivre ».

Dans l'histoire de notre pays, cette « communauté » autorise le silence, l'isolement, voire le côté « austère » qui révèle une attitude réservée. Il ne faudra, en aucun cas, penser à un repli sur soi mais plutôt à une marque de respect envers la mer, et les hommes.

Il suffit de monter à bord pour s'en rendre compte.

Cette légende Moonbeam qui retrace une partie de l'histoire des plus beaux voiliers au monde a un passé riche en péripéties, certes, fait de haut et de bas mais qui démontre combien l'histoire des Moonbeam est tributaire de celle des hommes. Il faudra assister à bien des événements jusqu'à la conquête de palmarès pour que l'histoire des Moonbeam, se trouve dans le génie des hommes et des femmes, des marins confirmés, qui se battent pour mettre en valeur leur passion de la mer, leur dévouement, leur générosité, ces grands praticiens des côtes, des courants, des écueils et des dangers, par des temps rarement maniables.

Des hommes qui ont su inverser le destin au temps où les Moonbeam étaient à deux doigts de plonger dans les oubliettes. Des hommes en charge de transformations « tacticiennes » à l'assiduité et au don de soi remarquables. Toujours sous l'impulsion du propriétaire des voiliers plus prompt à réagir qu'à critiquer.

Revenons sur la particularité du capitaine du Moonbeam IV, un homme sans implication particulière dans le groupe si ce n'est que pour la culture et l'amour que celui-ci porte au Moonbeam IV.

Après plus d'une heure d'entretien avec Mickael Creac'h quelle galère pour qu'il nous dévoile l'originalité qui constitue son caractère.

Cet homme pourtant à la parole facile, se met aussitôt aux services d'anecdotes sur ses aventures maritimes, qu'il vous distille avec un plaisir évident. Un homme qui a la mer dans le sang, un homme certes, à la chevelure désorganisée mais qui, paradoxalement a un visage qui dévoile une ponctualité et un sens de l'organisation.

Pour Mikael Creac'h le Moonbeam IV est un tournant de sa vie et de l'histoire du voilier. Pour lui, l'équipage ne doit pas subir mais participer et, pour y parvenir il faut trouver le « truc » élégant qui chasse les ressentiments au profit d'un système d'intégration, d'association dans l'effort.

Un capitaine doit « s'enfiler » sur la voie des esprits et des âmes, celle qui indique le



chemin de la bonne direction, celle qui transporte l'énergie débordante, la fermeté et paradoxalement la gentillesse.

Un capitaine doit entrer dans le vif du sujet sans tabou, donner conscience et alternative, deux activités nécessaires voire obligatoires, ne jamais fragiliser le groupe, maintenir une occupation constructive qui mène au bien-être des autres.

C'est ainsi que j'ai mené ma petite enquête de personnalité sur ce personnage hors normes pour apprendre que Mikaël Creac'h est une personne appréciée de tous et les réactions glanées autour de lui le confirme, on me parle d'un « tourbillon » d'enthousiasme, d'un homme comme investi de la mission de transmettre son savoir et son amour pour la mer, la mer sa terrible compagne !

On retrouve chez cet homme l'obsession récurrente de rassembler, d'inculquer le geste juste, de distribuer sa précieuse expérience, d'apporter sa touche personnelle. Est-ce la peur de la solitude ? Une attitude spontanée du don de soi ?



Loin de lui attribuer la moindre emphase ni aucune pédanterie, ses qualités premières se révéleront être celles de savoir écouter, comprendre, créer une atmosphère de travail dans la bonne humeur.

Cependant, au hasard de notre entretien, une nouvelle facette de sa personnalité apparaîtra lorsque vient le moment de parler de la mise à quai du Moonbeam IV pendant tout l'hiver jusqu'au printemps pour une révision de la poupe à la proue.

Il en convient, ces bateaux doivent impérativement passer chaque année par ces chantiers de plaisance cependant, son idée obsédante de la mer fait irruption dans sa conscience et l'assiège ...Et nous voilà reparti dans nos doutes !

Mikaël Creac'h « grand professionnel » de la mer doté d'un grand charisme, à la forme d'esprit qui dissimule, sous un air sérieux, une situation de désespoir ou d'absurdité du monde est un Homme vrai, attachant, qui force l'admiration de son entourage et, pas seulement de lui.

Le Moonbeam IV et son équipages, un endroit que l'on quitte à regret, c'est la raison pour laquelle j'ai voulu que ma plume trempe dans l'encre de l'histoire des hommes et des femmes qui ont pour compagnon la Mer et le Moonbeam IV.

