



Le Cap Horn en cata de sport

Yvan Bourgnon

Sébastien Roubinet

« *C'est le truc le plus dur que j'ai fait* » : au lendemain de son arrivée à Ushuaïa (Argentine), après un raid autour du cap Horn avec un minuscule catamaran, le navigateur suisse Yvan Bourgnon a reconnu qu'il lui avait fallu «une bonne dose de folie» pour tenter l'aventure. Les heures qui ont précédé le passage du Cap Horn n'ont offert aucune porte de sortie à nos compères qui n'avaient pas le droit de dessaler sous peine d'y laisser leur peau. «Tous les dangers étaient réunis», a déclaré Bourgnon, soulignant toutefois que cette expédition -baptisée «Défi Terrésens Cap Horn»- dans l'une des régions les plus hostiles du globe avait été «très bien préparée pour en minimiser les risques».

Le marin suisse et son coéquipier Sébastien Roubinet ont rallié Ushuaïa en 60 heures et 30 minutes à bord d'un Nacra F20 de 6 mètres de long, un catamaran de sport conçu pour régater dans des eaux abritées. Pendant un peu moins de trois jours, les deux hommes, engoncés dans leurs combinaisons étanches, ont dormi par bribes de quelques minutes sur un trampoline noyé sous les embruns, luttant sans cesse contre le froid rugueux de cette région.



20 euros
www.yvan-bourgnon.fr
Imprimé en France en avril 2012
ISBN : 978-2-7466-4756-5

Sébastien Roubinet Le Cap Horn en cata de sport Yvan Bourgnon



A photograph of two men on a boat, likely a catamaran, during sunset. The man in the foreground is wearing a black wetsuit and has his hair tied back. He is looking towards the right. The man behind him is also wearing a wetsuit and is looking in the same direction. The background shows the sea and a bright, hazy sky. The overall mood is serene and focused.

Yvan Bourgnon 40 ans

2008 : Champion de France des Raids en catamaran F18.

Vainqueur du raid Emeraude en F18.

2006 : Record absolu des 24 heures en solitaire (toujours la référence en 60 pieds) : 610 milles (Trimaran Brossard/skipper).

1997 : Vainqueur Transat Jacques Vabre, en duo avec son frère Laurent sur Primagaz.

1995 : Vainqueur de la Mini Transat, du Mini Fastnet et de la Transgascogne.

Sébastien Roubinet 38 ans

2007 Passage du Nord-Ouest à la voile sur Babouche : Anchorage-Groenland : 5000 milles

2006 : Expédition grand nord Canadien sur Babouche, catamaran des glaces

2003 : Transat 6.50 sur Adrenaline

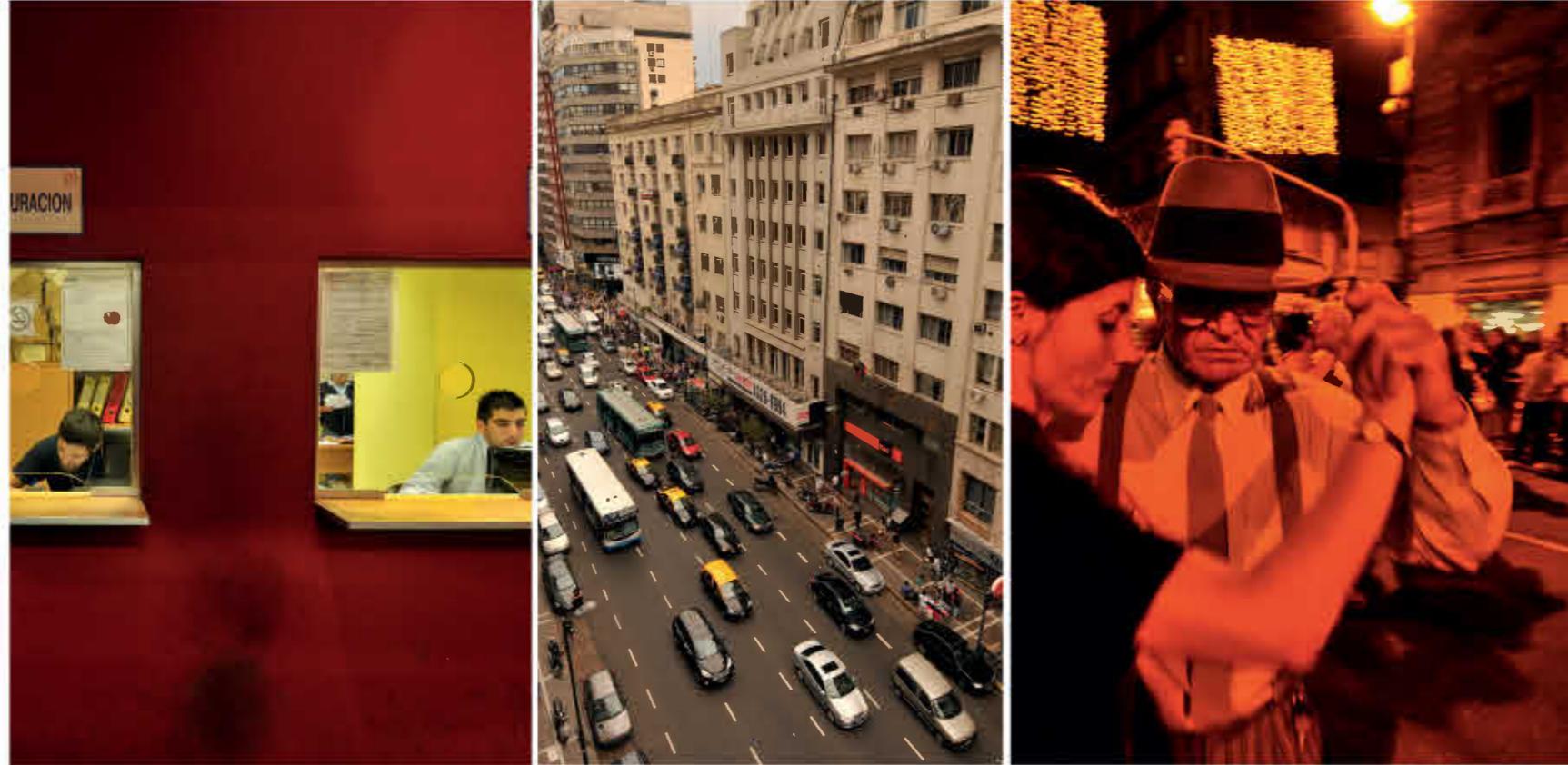
2002 : Sauvetage du trimaran Rexona Men d'Yvan Bourgnon/1er de l'Odysée d'Ulysse

2001 : Construction du 6.50

Navigation en Hobie Cat 16 Danemark-Suède-Norvège

Buenos-Aires

Une aventure qui débute à Buenos Aires pour Yvan, accompagné de Vincent Berthet, le caméraman et d'Antoine Beysens, le photographe. Au programme : récupérer le catamaran qui a traversé l'Atlantique dans un conteneur, s'affranchir des formalités de douane, régler quelques soucis mécaniques et prendre le départ pour Ushuaia. Une épreuve d'une semaine.



Ushuaia

Ensuite, ils devront franchir les 3300 km qui les séparent de Ushuaia, deux frontières et les canaux de Patagonie à traverser, au milieu de paysages fantastiques certes, mais tellement désertiques et dépourvus d'âmes.



J-12

Sortie avec du vent fort, 30/35 nœuds. Nous partons avec un ris et le foc. Le vent forçit jusqu'à 35/40 nœuds, nous enroulons alors le foc, ce qui nous permet de valider le nouveau système d'enrouleur et de calmer un peu le bateau. Nous utilisons les écoutes de spinnaker et de grand-voile comme lignes de vie mais pas pour longtemps, car évidemment, ça nous empêche de choquer assez et nous chavirons une première fois ; nous redressons le bateau facilement, mais le vent forçit encore et dans une risée, nous nous envolons ! C'est par l'arrière que le bateau se retourne encore une fois, nous redressons mais nous re-chavirons immédiatement en se faisant, cette fois-ci, éjecter du bateau. Le bateau dérive sur Yvan, qui se trouve sous son vent, il s'y accroche et tente de le ralentir pour me permettre de le rattraper ; nous le redressons et décidons de rentrer. À la suite de ça, j'installe des lignes de vie et j'optimise le chargement. Puis nous reprenons l'étanchéité du mât qui s'est rempli d'eau lors de notre dernier retournement.



Nous entrons enfin dans le vif du sujet, avec des conditions dignes de la Terre de feu : sortie avec des rafales à 50 nœuds : il y a bien longtemps que je n'avais pas vécu cela en catamaran de sport. Avec seulement 8m2 de grand-voile, nous volons sur l'eau. Trois dessalages mais rien de cassé, le bateau nous impressionne par sa fiabilité et sa solidité, malgré l'état limite des conditions de navigation pour une si petite embarcation. Ce cheval qui ne cesse de vouloir se cabrer nous procure des sensations nouvelles et un bonheur intense.

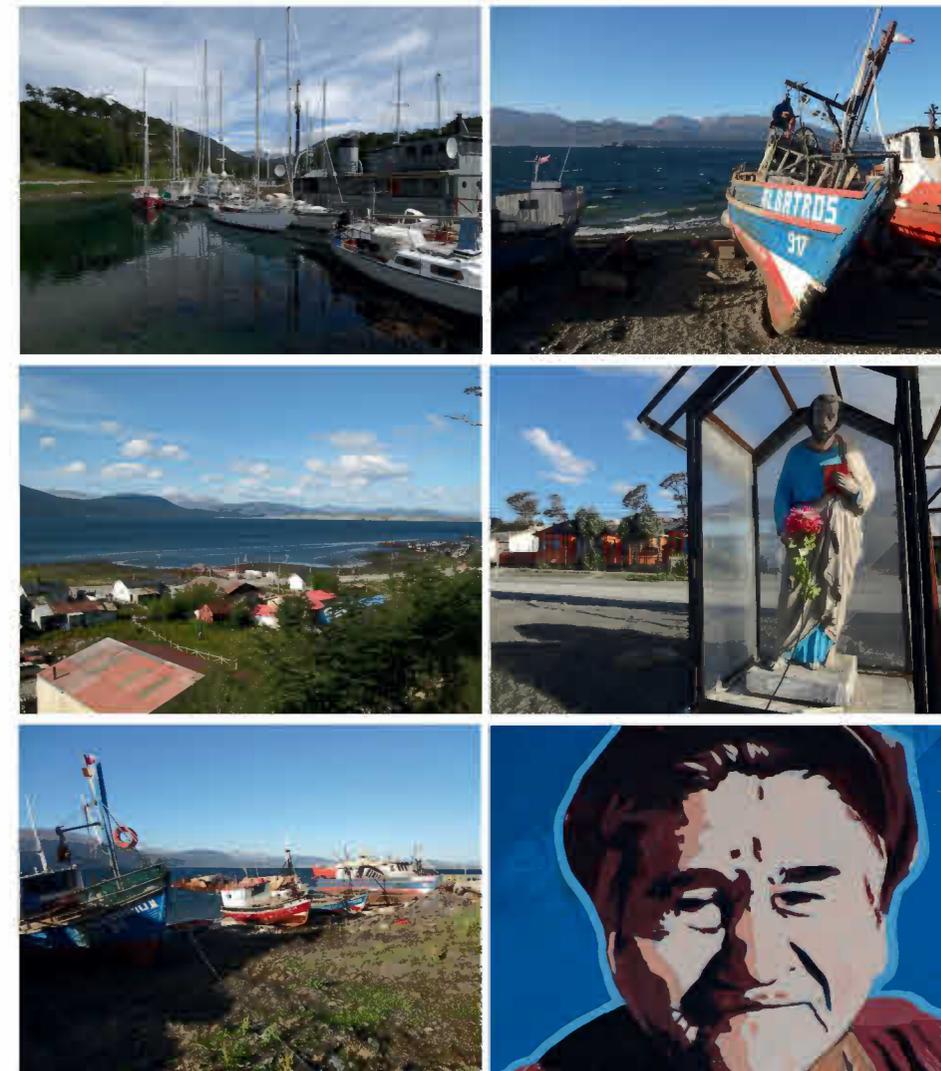


J-10

Le bateau semble prêt, mais je continue, avec l'aide de Vincent et Cyril, à scruter les moindres détails, j'expérimente plusieurs moyens de charger le matériel de sécurité, dans les sacs à dos et sur le bateau, pour faire face à toutes les situations. Mais ma préoccupation principale reste la météo ; je passe une grande partie de la journée à chercher la moindre petite fenêtre... Rien en vue.



Nous sommes à Puerto Williams, Sébastien a pris en main la météo avec notre routeur Pierre Lasnier. Nous avons des obligations en France qui nous poussent à être rentrés pour le 25 janvier. Mais la sentence est très claire, il n'y a aucune fenêtre météo à dix jours, les prévisions sont sans appel : 50 à 75 nœuds de vent au Cap Horn, tous les jours ! Ça tombe bien, car ce village du bout du monde nous donnerait presque envie de nous installer ici, tout y est : des habitants adorables et souriants, une montagne et une nature enivrante, une terre qui voit passer des voyageurs en quête de nouveaux paysages... Sans parler des délicieux plats préparés par notre formidable hôte Patty. Ils sont de vrais réconforts.



Nous pénétrons dans la partie Nord du Canal, cette voie qui va nous faire découvrir de magnifiques glaciers. Le vent se calme et la mer est toujours très plate.

Une fois rassasiés par ce spectacle grandiose, ponctué de bruyantes chutes de séracs, nous continuons notre périple et notre quête vers l'ouest avec, en point de mire, le Pacifique, tout en esquivant les glaçons qui se présentent devant nos étraves. Vincent, qui nous suivait avec son semi-rigide, nous fait signe qu'il doit faire demi-tour pour rentrer avant la nuit. Nous voilà seuls, totalement livrés à la nature avec la nuit qui nous guette.

Le vent disparaît à nouveau, c'est la consternation. Nous devons nous rendre à l'évidence, nous n'avons pas beaucoup avancé, pas assez pour éviter la tempête attendue le lendemain, en fin de journée. Malgré l'inévitable, nous allons naviguer comme des régatiers afin de minimiser au maximum notre retard.



Jour 1
18h
Vent 5nds
10°C



Sébastien barre, le vent monte progressivement, nous sommes à environ huit milles de l'île l'Hermite. Il me lance plusieurs cris d'alarme : il me dit qu'il n'arrive plus à lofer pour passer au vent de l'île, que l'on risque d'aller droit sur les cailloux. Quand on est équipier, on ne se rend pas bien compte de la marge de manœuvre du barreur, s'il peut lofer, abattre ou si, au contraire, l'étai se resserre ne lui laissant aucune porte de sortie. Je prends la barre et découvre effectivement que la fenêtre de tir pour passer au vent de l'île est vraiment étroite. Or, passer sous le vent* de l'île nous ferait manquer notre rendez-vous avec le Cap Horn. Je me retrouve confronté à un choix douloureux : abattre, passer sous le vent de l'île et finalement compromettre le défi ou miser sur le passage au vent de l'île. Sébastien me dit juste, à ce moment précis, que nous n'avons pas besoin d'aller au carton et de risquer notre peau pour rien. L'enjeu est, en effet, de taille ; mais, et fort heureusement, quelques minutes plus tard, le vent se met à tourner légèrement à droite me permettant de lofer et ainsi de passer au vent de l'île... De très près... j'avais, entre mes mains, nos deux vies et, même si j'avais confiance en nos capacités à passer cette épreuve, j'avoue avoir longtemps hésité. Sébastien ne dit plus rien, je lis sur son visage : « si tu le sens, Yvan, je te fais confiance, on y va ». Il y avait dix mille raisons, à ce moment-là, de péter les plombs, de ne plus y croire ou encore de renoncer et pourtant...



Jour 2
20h
Vent 40nds
8°C



Bilan

Voyage

Ce périple qui ressemblait plus, au départ, à un exploit sportif, a permis de mettre en avant que nous pouvions profiter de notre environnement. Lors des traversées de l'Atlantique, des tours du monde, les navigateurs ne font qu'effleurer cette région du globe. La possibilité de naviguer au plus près des côtes grâce à ce type de bateau est un avantage certain, pour, en même temps, progresser et profiter de la faune et de la flore qui sont d'une richesse incroyable.

Technique

Nous avons réussi notre pari qui était de choisir un bateau de série en ne modifiant que certains détails par souci de sécurité et de fiabilité. Sébastien, qui a pris cette charge en main, a accompli une mission parfaite. Nous sommes rentrés sans aucun dégât sur le bateau, après 800 km de navigation extrême. L'unique petit ennui vient de la gorge du mât, qui n'a pas été conçu à l'origine, pour tenir une voile sur drisse. Le tangon et la barre de liaison en carbone fabriqués par Sébastien ont été plus solides que les pièces d'origine. Les chandeliers installés à l'arrière des ailes nous ont vraiment permis d'éviter d'être éjectés par les vagues.

Sportif

La difficulté d'un tel défi sur le plan humain, repose sur trois points essentiels : un mental inébranlable, une confiance absolue en son partenaire et enfin une bonne capacité de récupération ; si nous n'avions pas réussi à gagner quelques minutes de sommeil récupérateur dans la baie de Cook et sur le mouillage nocturne de la dernière nuit, nous aurions forcément commis des erreurs fatales.



L'expérience emmagasinée sur les derniers défis en cata de sport lui donne envie de poursuivre dans cette voie. L'idée peut sembler totalement délirante mais le projet ultime pour ce genre d'engin serait de faire Un Tour du Monde en Cata de Sport. Dès son retour, le projet est retenu par un nouveau partenaire et Yvan devrait prendre le départ, en novembre prochain, du 1er tour du monde sur un bateau non habitable. Cette grande aventure qui durera sept mois se tracera sous les tropiques cette fois-ci et avec escales : soit 50 000 km sur un engin de plage, de quoi déjà se faire des frissons...

Suite »»»»

Après cette parenthèse dans le grand Sud, Sébastien reprend en main la préparation de son projet dans le grand Nord prévu en 2013 : la traversée de l'océan Arctique sur un engin hybride voilier/char à glace, de sa conception.

