



Le Cap Horn à la poupe

Le duo Bernard Stamm et Jean Le Cam est la première équipe de la Barcelona World Race à passer le célèbre et impressionnant Cap Horn. Les deux navigateurs qui ont contourné la pointe sud de l'Amérique du Sud pour la cinquième fois l'ont fait sans problème. Ce qui n'est pas évident...

Daniel B. Peterlunger
Gilles Martin-Raget, zvg

25 février, peu après minuit: après 55 jours et 12 heures de régates, Bernard Stamm et Jean Le Cam ont contourné à une petite distance de 14 milles marins le cap impressionnant qui sépare le Pacifique Sud de l'Atlantique: le Cap Horn. Participant pour la première fois ensemble à une régates, les deux navigateurs sont l'équipe la plus expérimentée de la Barcelona World Race avec un total (cumulé) de six participations au Vendée Globe, neuf tours du monde et soixante traversées de l'Atlantique. Mais ils gardent la tête froide: «Nous avons navigué avec une houle importante, beaucoup de vent et des températures froides pendant cinq semaines. Nous mettons maintenant le cap sur le nord. Laisser le Cap Horn derrière soi est un sentiment plutôt agréable». Le Cam le sait très bien: lors de l'avant-dernier Vendée Globe (2008-2009), il l'avait contourné en solitaire dans des conditions météo identiques, mais près de 200 milles marins plus au sud. A minuit, il prenait sa radio pour annoncer qu'il avait des problèmes techniques et que le bulbe de sa quille s'était brisé. «Mon bateau chavire!», avait réussi à dire le Français avant un grand

silence radio. Seule la balise Epirb envoyait encore des signaux d'urgence automatiques. La direction de course du Vendée Globe avait alors immédiatement envoyé sur place deux concurrents qui naviguaient dans la même zone (à 300 milles!). Un avion d'observation a également décollé et un cargo a été détourné. Ce dernier n'a cependant pas pu aider Le Cam à cause d'une houle trop forte. Le navigateur attendait dans une bulle d'air de sa proue. Lorsque le compatriote et ami de Le Cam, Vincent Riou, l'a trouvé sur place juste avant Armel Le Cléac'h, le bateau du naufragé se remplissait lentement d'eau. Il ne restait qu'une seule solution pour le navigateur: sortir! Il a alors quitté le bateau par l'écotille d'urgence située à la poupe et s'est agrippé à son safran. Riou a essayé de lui lancer une aussière, mais ses multiples tentatives sont restées vaines. La distance entre les deux hommes était trop grande. Il s'est donc approché de l'épave flottante. Une manœuvre risquée. Le Cam a alors pu attraper le bout et a sauté dans les eaux glaciales avec sa combinaison de survie. Mais cette dernière manœuvre a entraîné une collision entre la longue quille de l'épave dirigée vers le ciel et le gréement de Riou. Le mât endommagé du sauveteur a commencé à pencher dangereusement,





Laisser le
Cap Horn
derrière soi
est un
sentiment
plutôt
agréable.

risquant de se briser. Après avoir remonté son ami à bord, Riou a réussi à stabiliser son gréement. La course était cependant terminée pour tous les deux. Bernard Stamm sait lui aussi très bien ce que l'on ressent lorsqu'un bateau se brise littéralement sous ses pieds. Une mésaventure qui n'est pas si ancienne, puisqu'elle date du 24 décembre 2013. Après la Transat Jacques Vabres, Stamm naviguait avec Damien Guillou du Brésil vers la France lorsque son «Cheminées Poujoulat» (également un IMOCA 60) s'est brisé en deux après avoir plongé dans un creux de vague profond sous un vent de plus de 40 nœuds. Le mât s'est brisé. A près de 180 milles de leur destination, les deux navigateurs ont tout de même pu lancer un appel de détresse. Le cargo norvégien «MV Star Isfjord» s'est rapidement retrouvé sur place. Stamm avait dit juste après: «Nous n'avions tout simplement pas réussi à monter dans notre radeau de survie à cause des conditions qui régnaient. La situation était sérieuse. Un avion avait largué cinq radeaux de sauvetage supplémentaires, mais nous n'avions malheureusement pas réussi à en attraper un. Il faisait nuit et la visibilité était mauvaise. Les vagues étaient immenses.» Le cargo avait ensuite lancé des cordages à l'eau que Guillou et Stamm n'avaient pas pu attraper dans la nuit. Puis leur épave a dérivé vers l'étrave à bulbe du cargo, s'est brisée dessus et les deux navigateurs (qui s'étaient attachés l'un à l'autre) ont été projetés. Lorsqu'ils ont enfin pu saisir un cordage, il fut impossible de sauver les deux naufragés d'un coup. Et seront remontés tour à tour à bord du cargo.

Barcelone à la proue

Stamm et Le Cam ont pris le départ le 31 décembre 2014 à Barcelone. Depuis qu'«Hugo Boss» a démâté au large du Brésil, les deux navigateurs se trouvent en tête. Et la situation n'a pas changé à chacun des trois caps de la route prévue: le Cap de Bonne-Espérance, le Cap Leeuwin et désormais le Cap Horn également. «Nous avons l'impression d'avoir franchi une étape importante qui marque notre remontée vers le nord, explique Stamm.»

Malgré leur confortable avance de près de 1000 milles nautiques sur les suivants «Neutrogena», les deux navigateurs savent que la course n'est pas encore gagnée. Ils parcourent par conséquent les derniers 6000 milles (état au 27 février) avec une retenue bien compréhensible. Un problème technique peut en effet très rapidement les détourner de la victoire, comme cela est arrivé pour un de leurs concurrents. Tous deux gardent le souvenir de mâts brisés: Le Cam a perdu le sien lors de la dernière Barcelona World Race en 2010. Mais l'édition de cette année de la Barcelona World Race pourrait quant à elle être un véritable succès puisque tout les feux sont au vert à bord de «Cheminées Poujoulat». Le bateau devrait arriver à Barcelone à la mi-mars. 🇨🇦

