

## L'Ocean Globe Race sur White Shadow

10 septembre 2023 - 23 avril 2024

Tout a commencé en juin 2021, quand un ami me dit « j'ai un projet bateau, il faut qu'on se parle ». En fait de projet bateau, il voulait participer à l'OGR 2024 avec un groupe d'amis, en louant le Swan 55 de Jean le Cam. Grâce à ce message, je découvre cette aventure et m'associe à leur projet.

L'Ocean Globe Race (OGR), est une course rétro en équipage dans l'esprit de la Whitbread originelle de 1973, marquant son cinquantième anniversaire. 8 mois, 4 étapes et 3 caps mythiques (le Cap de Bonne-Espérance, le Cap Leeuwin et le Cap Horn), pas d'électronique (donc pas de GPS... toute la navigation au sextant) et pas de pilote automatique (il faut barrer en permanence), comme en 1973 !

De septembre 2021 à juin 2023, je m'engage dans cette aventure avec différents projets avant d'être appelé deux mois avant la course par le bateau White Shadow, un Swan 57 sloop de 1974, qui cherche en urgence un navigateur. Comme je me passionne pour la navigation astrale et que j'ai passé toutes les qualifications R.Y.A. de Yachmaster, ai fait tous les stages de survie et de secourisme nécessaires, c'est tout naturellement que je trouve ma place sur ce bateau franco-espagnol. L'ambiance à bord est très bonne, l'équipage est sympa et ne se prend pas trop au sérieux, mais a envie de régater et d'arriver bien classés.

Nous sommes 12 à bord, avec 8 « rounders » qui feront les 4 étapes, et 4 « leggers » qui changeront à chaque étape. L'équipage de White Shadow est composé d'un riche mélange de nationalités – espagnole, française, italienne, turque, argentine, belge et colombienne – dont l'âge varie entre 20 et 60 ans. Nous sommes organisés en deux quarts de six personnes; bannettes chaudes, c'est-à-dire que l'équipage tourne en permanence et six personnes dorment pendant que six personnes sont de quart.

Départ le 10 septembre 2023 de Southampton, direction Cape Town pour une première étape qui sera un peu le stage d'intégration et où tout le monde va apprendre à se connaître et à fonctionner ensemble. Vu l'urgence du remplacement, je n'ai encore jamais navigué avec eux, alors c'est un vrai pari. Au final, les bonnes vibrations que j'avais ressenties en les rencontrant à Barcelone se confirment.

L'ambiance est bonne, même s'il est évident qu'il y a deux cultures à bord : les français, dans le quart « rouge » et les espagnols dans le quart « vert ». Si je résume, le quart espagnol est beaucoup plus festif, parle fort et rit beaucoup; ils sont plus là pour profiter d'une aventure, d'un rallye autour du monde. Le quart français est plus orienté régates, avec le skipper, le navigateur et l'équipier qui s'occupe de la météo; c'est plus là que les décisions stratégiques se discutent et se prennent.

Après le départ, nous prenons l'option de longer la côte de la Bretagne, plutôt que de partir à l'ouest. Cette option se révélera mauvaise, car tous les bateaux partis à l'ouest passent devant nous de plusieurs centaines de miles... En descendant au sud, nous voyons plusieurs îles, avec le passage à Madère, aux Canaries et au Cap-Vert. Puis descente vers l'équateur, où nous faisons une cérémonie de baptême pour les 12 membres d'équipage, dont aucun n'avait passé l'équateur jusqu'à présent ! La descente de l'Atlantique sud se passe bien. Nous faisons un bon bord de près pendant presque trois semaines et doublons plusieurs bateaux de la course. Après le passage au milieu de l'anticyclone de Sainte-Hélène, nous finissons par arriver à Cape Town. Dans cette étape, nous aurons navigué 47 jours et couvert 7788 miles. C'est la première fois que je navigue aussi longtemps non-stop, mon précédent « record » était de 17 jours pendant une Transatlantique...

Pour la deuxième étape, nous rentrons dans le dur ! Nous attaquons les mers du Sud avec la traversée de l'Océan Indien, ou aucun de nous n'a jamais navigué. Nous sommes plutôt impressionnés, donc décidons de jouer prudemment et restons trop longtemps sur la ligne du 40° Sud, plutôt que de plonger plus au sud. Grave erreur, car nous aurons beaucoup moins de vent que les autres bateaux, ce qui se paiera par cinq ou six jours de retard sur nos concurrents principaux à l'arrivée.

Dans l'Océan Indien, la taille des vagues est assez impressionnante : nous avons parfois des creux de 5 à 6 mètres, avec une longue houle qui peut déferler sur le bateau. A un moment, une vague énorme nous submerge par l'arrière, et remplit la baignoire du cockpit – 1 mètre d'eau. Le skipper, Jean-Christophe, se retrouve projeté sur moi et en plus, son gilet de sauvetage, avec tant d'eau qui nous arrive dessus, se gonfle ! Cette vague suffira à détruire un des écrans répéteur de vent qui n'apprécie pas du tout de se retrouver sous l'eau pendant 5 minutes...

Sinon, pour moi, les points marquants de cet Océan Indien seront la chute brutale de la température après le départ de Cape Town, où nous avons vite des températures de l'air de 10° à 12°, alors que nous sommes « seulement » au 35° Sud. Également, la traversée du courant des Aiguilles est incroyable : de l'eau à 15° quand nous quittons Cape Town, qui passe à 23° sous l'est de l'Afrique (dans le courant qui nous secoue pendant au moins trois ou quatre jours) et qui graduellement repartira vers les 14° ou 15° plus loin. Enfin, la vue magique de dizaines d'albatros : la manière dont ils planent en prenant appui sur les courants d'air des vagues est incroyable et nous ne nous lassons pas de les regarder. Nous apercevrons aussi plusieurs fois des baleines qui voyagent en groupes avec leurs baleineaux, très près du bateau.

Du départ de Cape Town jusqu'à l'arrivée au nord de la Nouvelle-Zélande, nous ne voyons absolument aucune terre, aucune île. Nous passons au large (au nord) des îles Crozet et Kerguelen, au sud de l'Australie et au large de la Tasmanie. C'est seulement en arrivant aux Three Kings Islands que nous apercevons quelques îlets ! La descente vers Auckland est magnifique, avec des vues à couper le souffle. Pour cette étape, nous aurons navigué 46 jours et 7807 miles !

L'escale de trois semaines en Nouvelle-Zélande, au moment de Noël, est bienvenue ; nous en profitons pour faire du tourisme dans l'île du Nord. Le yacht club qui nous accueille, le New Zealand Royal Yacht Squadron, est un endroit mythique et nous sommes ravis de dîner et de faire des soirées sous les hospices de l'Americas' Cup, qui y réside en ce moment !

La troisième étape est mythique, elle nous fait traverser le Pacifique, passer le Cap Horn et remonter via le Détroit de Le Maire vers les îles Falklands avec une arrivée en Uruguay à Punta del Este. Vers le milieu du Pacifique, nous passons juste à côté du Point Nemo, le point de la planète le plus loin de toute terre...

Il y aura quelques souvenirs moins sympas : l'ambiance à bord se dégrade avec un équipier plus agressif, ce qui suffit à rompre un équilibre toujours fragile. Aussi, une nuit, alors que nous remontons dans l'Atlantique, à une semaine environ de l'arrivée à Punta, notre étai casse. Je suis moi-même en train de dormir et un énorme claquement retentit. Pendant quelques secondes, dans le noir complet, tout le monde se demande ce qu'il vient de se passer. Nous sommes au près et le barreur a le bon réflexe : abattre et mettre le mat en sécurité. Puis, nous constatons les dégâts : dès l'accident, le cable de l'étai et le bout cassé très coupant de la cadène ont cisailé toutes les voiles. Notre yankee et notre grand'voile (jusqu'au 3° ris) sont lacérés, impossible à récupérer et recoudre. Nous passons deux heures à gréer un double étai de fortune en dynema pour sécuriser le mat, et à redescendre les lambeaux de yankee en envoyant un équipier dans les haubans.

Malheureusement, cet accident nous coûtera plusieurs places, alors que nous avons un bon classement sur l'étape. Nous finissons la dernière semaine à demi-vitesse avec une grand-voile au troisième ris et un tourmentin et voyons passer devant nous au moins 3 bateaux qui, sinon, auraient été derrière nous...

L'incroyable souvenir de cette étape sera le passage du Cap Horn : une semaine avant l'arrivée au 57° Sud, la température baisse, les nuages s'accumulent, le vent monte de plus en plus et nous passons le Cap Horn avec des rafales à 60 noeuds, sous 3 ris et tourmentin, au portant. Un souvenir inoubliable, d'autant plus que, suite à une mauvaise compréhension des instructions données avant que le skipper et moi-même allions dormir, le quart vert décide d'aller raser les cailloux, au lieu d'empanner. A notre réveil deux heures plus tard, nous nous retrouvons dangereusement près d'îles et de rochers, dans 50 noeuds de vent. En voyant notre position sur le tracker Yellow Brick, l'organisation de la course a même essayé de nous appeler par téléphone satellite pour vérifier que tout allait bien, mais personne n'entendait la sonnerie... Nos familles et proches, alertés eux aussi, ont eu bien peur, pour rien !

Même si cette 3<sup>ème</sup> étape est la plus courte avec 38 jours et 6517 miles, elle aura été la plus intense. C'est là que nous réaliserons les meilleures vitesses de pointe grâce à des surfs, et la meilleure vitesse moyenne. Nous restons quelques jours au très traditionnel et très accueillant Yacht Club de Punta Del Este à reprendre des forces, avant de repartir pour la dernière étape.

Le 5 mars 2024, nous reprenons la mer pour la dernière manche de ce Tour du Monde qui, tout le monde nous a prévenu, va être longue ! La veille du départ, notre générateur a rendu l'âme, donc nous ne pouvons plus utiliser notre déssalinisateur (qui ne marche qu'en 220v). C'est un énorme problème, qui sera solutionné par l'embarquement en urgence de 1500 litres d'eau dans des grosses bouteilles de fontaines-à-eau et l'achat d'un générateur de camping, qui servira lors de périodes de calme et produira un peu d'eau. Tous les jours de l'étape, je tiens un compte de l'eau stockée, produite, récoltée (pluie) et consommée, avec calcul de l'autonomie que nous avons encore. Nous arriverons avec 2 jours de réserve...

Le départ devant Punta del Este est « musclé » avec une houle de 1m50 à 2 m, un homme à la mer sur Pen Duick VI et une collision entre Évrika et Triana.

Tout se déroule bien pour nous, mais nous avons très peu de vent sur une grande partie du trajet. Deux ou trois bateaux arrivent (par chance ou par très bonne navigation ?) à trouver du vent plus à l'Est, alors que la majorité des bateaux, comme nous, reste scotchée et avance tout doucement. Un écart de 600 ou 700 miles se creuse entre nous et le groupe de tête qui trouve une dépression d'ouest en arrivant tôt aux Açores, ce qui augmentent encore leur avance.

Nous remontons l'Atlantique Sud et Nord et passons au large (à l'ouest) du Cap Vert, des Canaries et de Madère et à 500 miles (à l'est) des Açores. Grâce à deux bonnes options météo, nous arrivons à doubler trois bateaux dans la dernière semaine et sommes très content de notre navigation et de notre classement. Nous avons navigué quasiment toujours au près avec un bateau très gité et ne lancerons quasiment jamais de spi ! C'est amusant aussi pour nous de ressortir notre équipement de grand froid pour les derniers jours : j'arrive à Cowes avec les mêmes couches d'habits que je portais au Cap Horn !

Après 49 jours de mer et 6688 miles parcourus sur cette étape, nous sommes ravis d'arriver enfin à Cowes à plus de 10 noeuds (avec bon vent et courant dans le dos), comme pour nous faire oublier la vitesse moyenne sur cette étape de seulement 5.7 noeuds... ! Certains de nos concurrents seront moins chanceux à l'arrivée, un des bateaux ayant dû mouiller l'ancre trois fois pour ne pas repartir, sans vent, avec le courant...

Au total, cette course autour du monde nous aura fait parcourir 28,800 miles sur 151 jours de mer. Cela a été une expérience incroyable, tant au niveau voile qu'au niveau humain. Personne n'a été blessé, les seuls problèmes que nous avons eus sont mécaniques, mais ont toujours trouvé leur solution.

Je réfléchis à tout ce que j'ai appris : certainement, la patience, car c'est long, un tour du monde et quand on en a assez, on ne peut juste pas débarquer. Il faut donc se raisonner et garder le moral tout le temps. Aussi, le fait que sur un bateau, tout problème a sa solution et que l'être humain, quand il est seul avec ses problèmes, déploie des trésors d'ingéniosité pour les régler. Également, une vue différente des longues étapes : quand on a navigué des étapes de 45+ jours, on relativise la durée d'une traversée de l'Atlantique, qui devient une distance modeste, voire courte. Cela sera un bon enseignement pour mes futures navigations. Enfin, après avoir réalisé des centaines de visées au sextant (du soleil, principalement, mais aussi de la lune, Vénus, Jupiter et des étoiles...), je me suis senti à l'aise pour faire la navigation d'un tour du monde sans l'aide d'un GPS ; la panne électrique / électronique ne me fait plus peur pour retrouver mon chemin...

Je ne referai pas l'Ocean Globe Race, une fois suffit, mais nous sommes ravis de partir avec Cathy sur notre bateau Carpathia III, pour une autre aventure qui nous ramènera dans certains de ces endroits magnifiques que je viens de découvrir...

**Guillaume Penot**

Cowes – 25 avril 2024