

EN PATAGONIE

Marin émérite et propriétaire d'un Outer Reef 88 baptisé Argo, l'Américain Paul Hawran a réalisé une fabuleuse navigation qui l'a conduit jusqu'à la pointe australe de l'Amérique du Sud. Canaux de Patagonie, Terre de Feu, Cap Horn, Argo le bien nommé a sillonné les contrées les plus hostiles et les plus fascinantes de la planète.

Texte Michel Luizet - Photos Andrew Ulitsky





Mouillage au fond d'une crique au cœur de la Patagonie. Le premier équipier, Marc Shaughnessy, est aux commandes du tender d'Argo.

LA PATAGONIE a longtemps eu la réputation d'une contrée désolée et déserte jusqu'à ce que l'écrivain-voyageur britannique Bruce Chatwin révèle dans son récit «En Patagonie», paru en 1977, l'immense beauté de ses paysages et la singularité captivante de ses rares habitants. La destination est devenue progressivement à la mode même si l'infrastructure des réseaux est largement insuffisante. La Panamerica sur l'axe routier décidé en 1923 et reliant l'Alaska à la Terre de Feu bifurque très vite côté argentin afin d'éviter l'infranchissable Patagonie chilienne. La fameuse route n°7, voulue par Pinochet et visant à désenclaver le sud du Chili, n'est toujours pas achevée et ne le sera probablement jamais. Durant des décennies, l'unique véritable moyen pour traverser la Patagonie consistait à prendre le ferry de la compagnie Navimag qui ravitaille les villages isolés entre Puerto Montt à Puerto Natales. Aujourd'hui, les

canaux de Patagonie sont sillonnés par les mini paquebots deux mois sur douze, à la belle saison. Quelques plaisanciers parmi lesquels des Français organisent aussi des charters à bord de leur voilier. L'offre est néanmoins réduite. La Patagonie est devenue aussi le nouvel eldorado des propriétaires de yachts en manque d'aventures et d'expériences fortes. La navigation comme chacun sait y est ardue et souvent imprévisible. La météo est versatile. Il peut faire beau et chaud le matin et neiger à gros flocons l'après-midi. Les bourrasques de vent surgissant de nulle part sont aussi légendaires. Selon le dicton des cap-horniers de jadis, « Sous les 40° de latitude, il n'y a pas de lois. Sous les 50°, il n'y a pas de dieux. » Paul Hawran a-t-il lu le livre de Bruce Chatwin ? Probablement. C'est en tous les cas après une saisissante lecture sur l'extrême sud américain, au tournant des années 2000, que lui est venu le désir de se rendre sur place avec son propre bateau. L'idée ▶



De gauche à droite, Marc Shaughnessy, premier équipier, Jeff Druet, patron du chantier Outer Reef, et Paul Hawran, propriétaire et capitaine d'Argo. Les trois hommes posent devant la capitainerie de Puerto Williams.



Le minuscule phare du Cap Horn juxta des bâtiments où logent le gardien et sa famille, seuls habitants de l'île. Chaque année, 12 000 touristes débarquent des paquebots qui mouillent à proximité. Les plaisanciers sont bien plus rares.

NAVIGUER AUX CONFINS DE L'AMÉRIQUE DU SUD REPRÉSENTE UN DÉFI MAJEUR



Une épave dans le détroit de Magellan. Le panneau met en garde contre les risques de tsunami qui peuvent se créer suite à un séisme dans le Pacifique.



En bon capitaine, le propriétaire d'Argo est lui-même à la manœuvre lorsqu'il s'agit de mettre l'annexe à l'eau.



Puerto Montt, Puerto Natales, Punta Arenas... Les villes du sud chilien sont aussi colorées que les bateaux de pêche. Une façon de combattre la rigueur extrême d'un climat souvent ponctué de tempêtes impitoyables.

► va mettre plus de treize ans à mûrir. Cet entrepreneur en biotechnologie est un adepte de la navigation à moteur depuis son adolescence. « Encore au collège, j'ai acheté mon premier bateau à Port Jefferson près de New York avec un copain. C'était un Mako 18 pieds à l'abandon. Nous l'avons entièrement retapé en lui donnant une personnalité propre. » Installé à San Diego, Paul se lance dans la grande plaisance après avoir constaté la fascination pour la pêche de son fils atteint de graves troubles caractériels. Il devient le propriétaire d'un authentique fishing de haute mer, un Hatteras 60. Paul acquiert par la suite un West Bay Sonship 94, un motoryacht de 30 mètres de long construit par un chantier naval familial plutôt confi-

Nichée dans le golfe de Penas, la caleta Tortel est un village inaccessible depuis la route, coincé entre deux champs de glace du nord au sud. Ses 500 habitants vivent de la coupe et de la vente de bois de cyprès.

dentiel installé à Vancouver. En 2016, il passe commande d'un Outer Reef 88 et se rend régulièrement à Taiwan pour suivre la construction. Paul Hawran sait ce qu'il veut. Contrairement à beaucoup de propriétaires de yachts, il est seul maître à bord d'Argo. « J'ai une licence de capitaine US Coast Guard, confie-t-il, ainsi qu'un permis d'opérateur radio et une certification radar. J'ai également obtenu le diplôme d'aptitude pour tracter des bateaux. »

Réceptionnant son ocean trawler de 27 m de long à Victoria, en Colombie Britannique, Paul et son équipage effectuent leur premier galop d'essai lors d'une croisière en Alaska. Le bateau est d'emblée soumis aux rudes conditions du nord Pacifique. Une mise à l'épreuve qui donne entière satisfaction à son propriétaire. « J'ai ►





LA NATURE EST PARFOIS ÉCRASANTE
DANS CE GIGANTESQUE NO MAN'S LAND!



ARGO AU PIED DU GLACIER PIA,
SITUÉ À L'EST D'USHUAIA



La traversée
des canaux de
Patagonie entre
Puerto Montt
et la Terre de
Feu représente
environ
1000 milles
de navigation.



L'équipage
d'Argo entoure
le gardien du
phare du Cap
Horn et son
épouse, seuls
habitants de
l'île. Cet officier
de marine reste
en principe
douze mois sur
place avant
d'être relevé.

► veillé à ce qu'Argo soit construit en pensant au dicton "deux est un et un n'est rien", s'amuse Paul. Vous aurez du mal à trouver à bord une pièce électronique qui n'ait pas sa sauvegarde. » Avant de quitter San Diego, l'armateur n'hésite pas à dépenser près de 75 000 \$ de pièces de rechange en tout genre, pompes, injecteurs, filtres démarreurs etc. Argo entame sa longue descente le long des côtes mexicaines, fait quelques ronds dans l'eau en mer de Cortes avant de faire escale au Costa Rica. Avant de s'engager en Patagonie, Argo doit montrer patte blanche. Les autorités chiliennes s'assurent que le bateau et l'équipage sont aptes à naviguer dans la région la plus ventée de la planète. Elles exigent que la position du bateau leur soit communiquée toutes les 48 heures. Après Puerto Montt, le golfe de Penas est, de l'aveu même de Paul, l'un des passages les plus compliqués car le temps est imprévisible. Le yacht navigue en effet « à découvert » sur plusieurs dizaines de milles, le temps de s'infiltrer dans les canaux de Patagonie. Lors d'un mouillage près de Caleta Tortel, Argo subit au mouillage un vent de 80 nœuds ►



► accompagné de vagues de 6 à 10 mètres. Le reste du temps, le skipper consulte presque quotidiennement son routeur météo. « Il est aussi indispensable que le téléphone satellitaire, précise Paul. Les vents sur les sommets andins sont impitoyables. Si vous n'êtes pas préparé aux rafales soudaines, vous pouvez facilement vous retrouver en difficulté ». Argo passe plusieurs semaines dans les canaux de Patagonie en faisant escale dans les villages de pêcheurs inaccessibles par la terre. L'arrivée à Puerto Edén sur l'île de Wellington au cœur de la Patagonie est un moment inoubliable. C'est ici que vivent les descendants des Indiens Alakalufs qui peuplaient jadis la région. Le village de 250 âmes est à 400 km au nord de la première ville. C'est le bout du monde. Avant d'y arriver, le canal naturel se resserre. La largeur n'excède pas les 50 m. Sensation forte ! A Puerto Natales, l'équipage en profite pour aller visiter le Parc national Torres del Paine, un chef-d'œuvre de la nature. La route se poursuit jusqu'à Punta Arenas, à mi-chemin du détroit de Magellan et dernier grand port ►

Ci-contre, le petit phare de Puerto Williams, la ville la plus australe du Chili. Celle-ci est séparée de la Terre de Feu par le canal de Beagle.

Au centre, l'équipage débarque au pied du Cap Horn. Un escalier de bois permet de grimper jusqu'au phare.

A droite, Argo reçoit la visite des garde-côtes chiliens.



MOUILLAGE AU CALME DU CÔTÉ DE PUERTO EDÉN, MAIS LA VIGILANCE DOIT ÊTRE TOUJOURS DE MISE DANS CES CONTRÉES





LA MÉTÉO ÉVOLUE SANS CESSER POUR DÉVOILER DES PAYSAGES GRANDIOSES



Non loin du Parc national Torres del Paine, les moutons font partie intégrante de l'économie locale.



La Patagonie est le paradis des oiseaux de mer. Toutes les espèces sont ici représentées.

vous ressentez tout le pouvoir de Dame nature. Un équipier m'a rappelé alors le conseil des autres marins : "Faites ce que vous avez à faire et foutez le camp". Inutile de prendre des risques inconsidérés. J'ai entendu tant d'histoires horribles de naufrages sur le site... Il n'était pas question d'enrichir les statistiques ! » Le soir même, Argo est de retour à Puerto Williams, bien au chaud dans sa marina. ■

► chilien avant la Tierra del Fuego. De là, Argo doit encore rejoindre le canal de Beagle et faire halte à Puerto Williams, ultime « camp de base » avant l'île du Cap Horn à 80 milles plus au sud. « La veille de notre départ pour le cap mythique, le vent soufflait sur zone à plus de 100 km/h », raconte Paul Hawran. L'excitation est à son comble. Le lendemain, l'équipage débarque au pied du Cap Horn, le Graal de tout navigateur. Le vent s'est calmé. « Mes sentiments en grimant jusqu'au phare se résument à un engourdissement du corps entier. Le Cap est presque stérile avec très peu de végétation, se souvient-il. Au sommet,

Hawran et Druke posent pour une photo souvenir au pied du monument du Cap Horn, qui marque l'étape ultime du périple d'Argo le long des côtes américaines.

Dans les canaux de Patagonie, la navigation est interdite. L'équipage a donc multiplié les mouillages forains sur tout le parcours.

Vers la Floride

AVEC LE SOUTIEN D'OUTER REEF

C'est après une longue réflexion que le propriétaire d'Argo a fait le choix de passer commande chez Outer Reef en 2015. Le chantier américano-taiwanais s'est très vite intéressé au projet d'expédition au long cours hors normes de Paul Hawran. Outer Reef a participé indirectement à cette navigation en tant que soutien logistique. Le patron du chantier Jeff Druke a même fait partie de l'équipage lors de l'escale au Cap Horn.

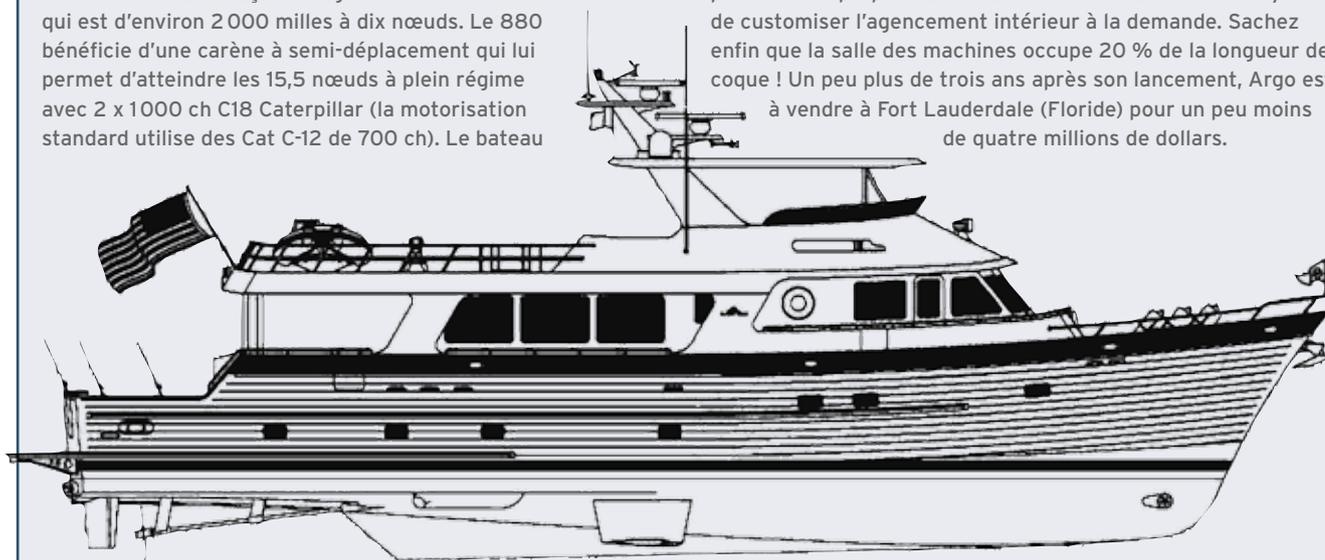
Paul Hawran à gauche aux côtés de Jeff Druke, le patron d'Outer Reef. Le chantier américano-taiwanais n'a eu de cesse de soutenir le projet d'expédition du propriétaire d'Argo.

OUTER REEF 880 CMY CLASSIC - ARGO

UN OCEAN TRAWLER BIEN PRÉPARÉ

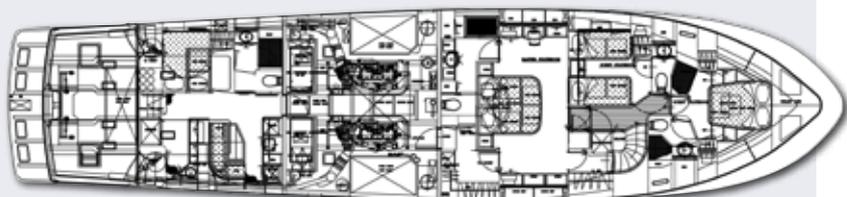
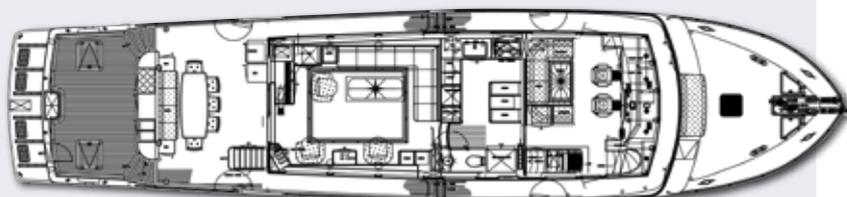
Construit en 2015, Argo fait partie de la gamme « Classic » du constructeur taiwanais qui compte une quinzaine de modèles différents de 55 à 115 pieds. Cet Outer Reef 880 Cockpit Motoryacht a été spécialement préparé pour des expéditions au long cours. La capacité carburant a été portée à plus de 13 000 litres de façon à augmenter l'autonomie qui est d'environ 2 000 milles à dix nœuds. Le 880 bénéficie d'une carène à semi-déplacement qui lui permet d'atteindre les 15,5 nœuds à plein régime avec 2 x 1000 ch C18 Caterpillar (la motorisation standard utilise des Cat C-12 de 700 ch). Le bateau

est équipé d'une paire de stabilisateurs ABT Track 250 Zéro ainsi que de propulseurs hydrauliques avant et arrière de 38 ch chacun. A l'intérieur, le 880 dispose de trois cabines doubles, dont une mastercabin traversante au milieu. L'équipage (jusqu'à quatre couchages) est logé dans la partie arrière et possède son propre carré. Outer Reef a néanmoins les moyens de customiser l'agencement intérieur à la demande. Sachez enfin que la salle des machines occupe 20 % de la longueur de coque ! Un peu plus de trois ans après son lancement, Argo est à vendre à Fort Lauderdale (Floride) pour un peu moins de quatre millions de dollars.



CARACTÉRISTIQUES

LONGUEUR	26,82 m
LARGEUR	6,40 m
TIRANT D'EAU	1,70 m
POIDS	87 t
TRANSMISSION	Ligne d'arbre directe
PUISSANCE MAXIMALE	2 x 1 000 ch Cat
CARBURANT	11 356 l + 1 893 l (option)
EAU	1 893 l
CABINES	4
VITESSE MAXI	15,5 nœuds
CONSTRUCTEUR	Outer Reef (Taiwan/USA)
PRIX MODÈLE 2015/ARGO OCCASION	3 895 000 \$



Le poste de pilotage est ceinturé à l'extérieur par un pont portugais. Derrière les deux fauteuils pilote, les passagers peuvent profiter d'un salon qui fait aussi coin repas.



La timonerie de l'Outer Reef 880 limite les cloisonnements ainsi que les niveaux. On distingue au fond le poste de pilotage. La cuisine s'intercale entre celui-ci et le vaste salon.