

CRUISING



CCS 

Swiss Offshore Yachting

März / April

Mars / Avril

Vorsicht beim Kauf und Verkauf von Gebrauchtbooten • Die letzten Berichte über den Spitzbergen-Törn
Conseils lors de l'achat/vente d'un bateau d'occasion • Derniers comptes rendus de l'expédition au Spitzberg

2/2018



Drei Wochen pures Glück

Expedition Spitzbergen, Teil 1

Auf der Liste meiner Träume steht schon lange ein Törn zu mindestens einem Archipel im Ostatlantik. Nun, nach dem unvergesslichen CCS-Abenteuertörn nach Spitzbergen, habe ich meine Liste der Traumorte mit der Westseite der zu Norwegen gehörenden Insel ergänzt.

DIE VORBEREITUNGEN

Eine lange Periode administrativer Korrespondenz war vonnöten, um die notwendige Erlaubnis zu erhalten, Spitzbergen anzufahren. Vielen Dank an dieser Stelle an Patrick Weibel, der alle Kontakte mit dem Sysselemand, dem Gouverneur von Spitzbergen, getätigt hat und auch an Richard de Moliner, der sich um den ganzen Papierkram zur Genehmigung der obligatorischen Waffen, die im Falle eines Aufeinandertreffens mit einem Eisbären überlebenswichtig sind, gekümmert hat.

Bei einem ersten Treffen mit der Crew skizzierten wir grob unsere Expedition (<http://dominiquehausser.skippers.tv/2017/03/05/preparation-de-lexpedition>). Wir definierten die Rollen und Verantwortlichkeiten:

- Dominique Hausser, Skipper, verantwortlich für die Navigation, für die Wetterberichte und für die Sicherheit der Crew
- Jean-Paul Mugnier, Skipper 2, verantwortlich für die Vorbereitung der Etappen und das Vorschlagen der Orte, die auf Spitzbergen besucht werden sollen
- Bertrand Andrès, Vicecommodore CCS, verantwortlich für die Funktionstüchtigkeit der Waffen und des Motors

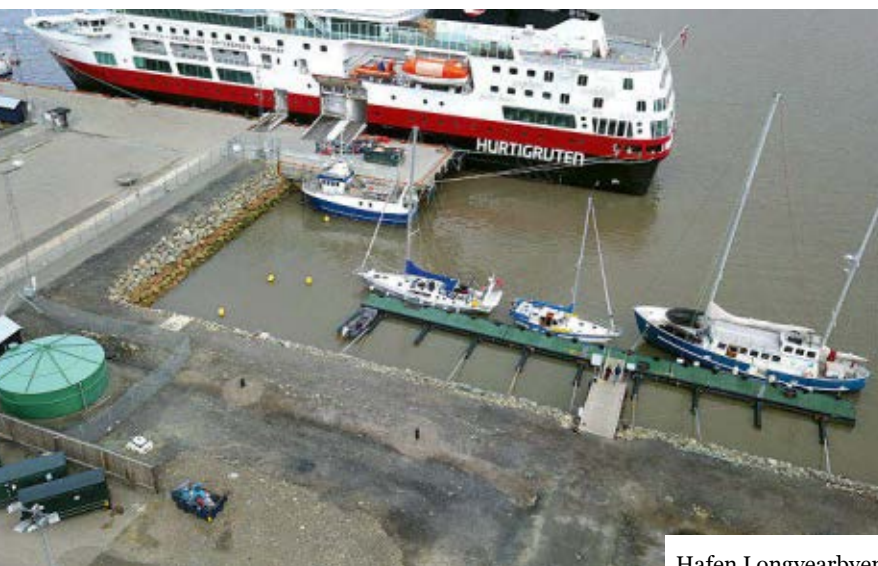
- Stéphane Beaud, verantwortlich für den Vorrat
- Hervé Dupont, verantwortlich für die Bordkasse
- Pierre Blanc, verantwortlich für den guten Zustand der Yacht
- Léo Lecomte, verantwortlich für die Medienkommunikation

Die Frage des Bunkerns wurde bis ins Detail diskutiert. Wir beschlossen, vor dem Flug bereits einen Teil der Vorräte zu kaufen. Jeder erhielt eine Liste mit Waren an insgesamt etwa 23 Kilogramm – so viel war erlaubt fürs zweite Gepäckstück.

DIE ANKUNFT IN LONGYEARBYEN

Mit Stéphane kam ich am Dienstag kurz nach Mitternacht auf dem nördlichsten Flughafen der Welt an. Er liegt auf Hotellneset, einer Halbinsel, die den Namen erst 1986 nach dem Bau einer Baracke, die etwa 30 Touristen aufnehmen kann, erhalten hat. Der Flughafen wurde 1973 gebaut, es folgten unzählige Baustellen zum Unterhalt einer akzeptablen Piste.

Ein Bus brachte uns zu unserem Schlafplatz, wo wir die ganze Woche bis Samstag – der Tag, an dem wir an Bord der Cruising Swiss V gehen wollten – blieben. Der Schlüssel für unser Zimmer war im Briefkasten deponiert, da wir sehr spät angekommen waren. Wir sahen die Sonne nicht, der Himmel war bedeckt. Aber wir wussten: während eines ganzen Monats würden wir keine Nacht mehr haben, nur noch Tageslicht! An diesen Tagen holten wir die Erlaubnis ab, die uns von der Behörde Spitzbergens zur Umrundung des Archipels



Hafen Longyearbyen



Longyearbyen



«Besuchersteg» von Pyramiden

Die minutiöse Kontrolle des Bootes einen Tag vor Abfahrt durchzuführen, macht Sinn. Der Mast wird überprüft, alle stehenden und laufenden Takelagen und die Rettungsleine wurden unter die Lupe genommen, die Knoten waren sicher, der Motor und die Entsalzungsmaschine unterlagen ebenfalls einer detaillierten Kontrolle.

Das Wetter, das wir täglich verfolgten, zeigte eine kleine Störung im Süden von Spitzbergen und eine andere etwas

grössere im Süden des Nordmeers. Letztere Störung würde sich wohl Richtung Osten bewegen, und sich dabei immer mehr mit Regen anfüllen. Die geschätzte Dauer unserer Überfahrt betrug sechseinhalb Tage, indem wir zuerst SSW ansteuerten, um dann, nach dem Umfahren des ersten Tiefs, in den Fjord Richtung Trondheim zu halten. Gemäss unserer Interpretation der zur Verfügung stehenden Wetterdaten sollte sich während der Überfahrt das aktuelle Tiefdruckgebiet, welches uns den Weg nach Süden verspernte, abschwächen und verziehen. Wir hatten 45 Knoten Wind und eine schöne Brandungswelle einige Minuten, nachdem wir das Glück hatten, Orkas in weniger als 20 Metern Distanz zu sehen. Sie hatten uns einige Zeit begleitet. Ich werde im Detail auf die Überfahrt und die meteorologischen Begebenheiten im zweiten Artikel, der in diesem CRUISING erscheint, zurückkommen.

Am 16. August kam Land in Sicht. Wir fuhren östlich an tausenden Inseln im norwegischen Fjord Richtung Trondheim vorbei. Am 17. August, morgens um 9 Uhr, legten wir an – nach 995 Seemeilen in sieben Tagen, einer Stunde und 40 Minuten.

WAS BLEIBT?

Ein schönes Projekt. Ein eindrückliches menschliches Abenteuer. Die Entdeckung eines weiteren Wunders unseres Planeten. Ein wunderbarer Törn im Grönlandmeer und im norwegischen Meer. Der Wunsch, schnellst möglich wieder aufs Meer hinauszufahren.

Gerne teilen wir die Bilder mit Ihnen unter:

<http://photos.hausser.ch/ExpSpitzberg2017CS5>

Dominique Hausser

Fotos: Dominique Hausser, Pierre Blanc, Jean-Paul Mugnier



Kinderschaukeln in Pyramiden.

Hotel in Pyramiden.

zugeteilt worden war. Zudem bestellten wir Waren, die uns am Samstag direkt an Bord geliefert werden sollten.

DIE ENTDECKUNG DER SEHENSWÜRDIGKEITEN AUF SPITZBERGEN

Longyearbyen hat etwa 2500 Einwohner, mit einer Fluktuation von rund 25 %. Es hat ein funktionierendes Bergwerk, von dem ein Drittel der geförderten Kohle das Strom- und Heizkraftwerk der Stadt speist.

Ausser Longyearbyen wollten wir die drei Orte Pyramiden, Barentsburg und Isbjornhamna besuchen. Auch sie sind das ganze Jahr über bewohnt. Alle anderen Liegeplätze befanden sich in unbewohnten Buchten – obwohl es bei einigen durchaus «Flucht-Hütten» hatte, die in benutzbarem Zustand gehalten wurden.

- Pyramiden ist ein ehemaliges Kohlebergwerk, das von den Russen ausgebeutet worden war. Heute hat es bloss noch ein Hotel, um die Touristen während des Sommers zu beherbergen. Die Statue von Lenin steht gut sichtbar vor dem Gebäude für Sport und Kultur. Sie befindet sich im Moment in Restauration.
- Barentsburg ist ein Ort mit typisch russischer Architektur, dominiert von einer russischen Firma, die das Kohlebergwerk ausbeutet und gleichzeitig die Möglichkeit für touristische Aktivitäten ausbaut.
- Isbjornhamna ist ein Camp, das seit vierzig Jahren von polnischen Wissenschaftlern geführt wird.

Wir wollten Ny-Ålesund, das Camp (im Besitz der Kings Bay AS) nicht besuchen. Die nördlichste, ganzjährig bewohnte Station beherbergt zwischen 30 und 150 Personen während der Sommerzeit, insbesondere Wissenschaftler. Auch Sveagruva wollten wir nicht besuchen. Sveagruva ist ein Kohlebergwerk, das am Ende des Bellsung Fjords liegt und von Norwegern ausgebeutet wird, wie das Bergwerk 7 in Longyearbyen.

Alle diese Ortschaften machten einen provisorischen Eindruck. Kein Gebäude schien für die Ewigkeit gebaut zu sein. Das, was uns anzog – ausser im hohen Norden zu segeln und zu den wenigen Dutzend privilegierten Seefahrern zu gehören, die an solchen Abenteuern teilnehmen – war, die arktische Einöde zu entdecken: das Eis, nackte Felsen, karge Natur mit einer spärlichen Fauna, die sich einige Monate im Jahr gegen dieses raue Klima aufbäumt. Und wir wurden nicht enttäuscht:

- Sevtgen, unser erster Ankerplatz auf Prins Karl Forland: Hier verbrachten wir den einzigen Tag, an dem es ein wenig Nieselregen gab während unserer Landaufenthalte.
- Eidembukta: Der Gletscher dort geht bis ans Ende der Bucht, wo sich Bartrobben sonnten.
- Ymerbukta und sein Gletscher gegenüber des Barentsburg Fjords.
- Fridttjovhamna, das am nördlichen Eingang des Van Mijen Fjords liegt und auch einen Gletscher hat.



- In Akseloyas Süden trafen wir auf ein Walross-Paar.
- Fleurdelyshamna und Bourbonhamna, wo wir den einzigen Eisbären sichteten.
- Gashamna, das wir am 9. August morgens erreichten, weil wir in Isbjornhamna von zahlreichen Eisblöcken, die vom benachbarten Gletscher fielen, fast getroffen worden waren und deshalb dort weg mussten.

444 Seemeilen in 12 Tagen gefahren, mit einem oszillierenden Druck zwischen 1010 hPa und 1014 hPa, praktisch keinen Tropfen Regen und fast ausschliesslich Fallwinde.

VOM FJORD HORNSUND NACH TRONDHEIM

Änderung der Kulisse. Wir bereiteten uns auf eine einwöchige Überfahrt vor. Ein Abenteuer, das noch keines meiner Crewmitglieder bisher erlebt hatte: zwei bis drei Tage ohne Unterbruch auf dem Meer. Den Tag vor der Abfahrt widmeten wir der Prüfung unseres Bootes – bis in die hinterste Ecke. Nur, um sicher zu gehen, dass alles noch ganz war, denn auf der 1000 Seemeilen langen Überfahrt mussten wir mit Tiefdruckgebieten, die sich an der amerikanischen Küste bilden können, und entsprechenden starken Winden rechnen.

Longyearbyen hat ein noch funktionierendes Bergwerk, die Infrastruktur sieht jedoch ziemlich mitgenommen aus.

Barentsburg schlägt eine Brücke zwischen traditionellem Kohleabbau und moderner Architektur.



Le Cruising Swiss V devant le glacier

Trois semaines de bonheur

Expédition au Spitzberg 1^{re} partie

Dans la liste de mes rêves, on trouve la visite à la voile d'au moins une île des archipels de l'est Atlantique. Je viens d'en ajouter un à cette longue liste: la côte ouest de l'île du Spitzberg appartenant à l'archipel du Svalbard.

LA PRÉPARATION

Une longue période de démarches administratives pour obtenir les autorisations de navigation dans l'archipel du Svalbard a été nécessaire; merci en particulier à Patrick Weibel, qui assuré tous les contacts avec le Sysseman du Svalbard, et à Richard de Moliner, qui s'est chargé de toute la paperasse pour les autorisations d'acquisition des armes que nous devons obligatoirement avoir comme protection en cas de rencontre indésirable avec un ours polaire.

Une première rencontre d'équipage a permis de définir les contours de notre expédition. Les rôles et responsabilités ont été définis:

- Dominique Hausser, skipper, responsable de la navigation, de la météo, de la sécurité de l'équipage
- Jean-Paul Mugnier, second, responsable de la recherche des étapes, des lieux à visiter sur l'archipel
- Bertrand Andrès, vice-commande du CCS, responsable du bon fonctionnement des armes et du moteur
- Stéphane Beaud, responsable de l'avitaillement
- Hervé Dupont, responsable de la caisse de bord
- Pierre Blanc, responsable du bon état du bateau

- Léo Lecomte, responsable de la communication médiatique

La question de l'avitaillement a été discutée en détail et il a été décidé d'acheter une partie de celui-ci avant de prendre l'avion; chacun s'est retrouvé avec une liste d'achat d'un poids d'environ 23 kg, correspondant à la quantité autorisée dans le deuxième bagage.

L'ARRIVÉE À LONGYEARBYEN

Avec Stéphane, j'atterris le mardi vers 0 h 30 à l'aéroport avec services réguliers le plus au nord du monde. Situé à Hotellneset, nom donné suite à la construction en 1986 d'un baraquement pouvant accueillir une trentaine de touristes, l'aéroport fut construit en 1973, suivi de plusieurs chantiers pour maintenir une piste acceptable.

Un bus nous emmène devant le gîte dans lequel nous avons réservé une chambre pour la semaine, avant d'embarquer le samedi matin à bord du Cruising Swiss V. La clé de la chambre a été déposée dans la boîte à lettres, vu l'heure tardive de notre arrivée. Nous ne voyons pas le soleil, car le ciel est couvert. Pendant presque un mois, plus de nuit pour rythmer nos journées!

Ces quelques jours nous permettent de récupérer l'autorisation de circuler délivrée par les services du gouverneur de l'archipel du Svalbard. De même, nous effectuons la commande de marchandises auprès de la coopérative,



Phoque barbu, Osbornebreen, Oskar II Land; l'ours Bourbonhamna, Bellsund; jeunes fulmars, Pyramiden.

marchandises qui seront livrées directement à bord le samedi matin.

LA DÉCOUVERTE DES SITES DU SPITZBERG

Longyearbyen, quelque 2 500 résidents à l'année, avec un tournus d'environ 25 %. Il reste une mine en activité, dont le tiers du charbon extrait alimente la station électrique et de chauffage de la ville. L'activité touristique est la principale activité de l'archipel avec quelque 30 000 visiteurs chaque année.

En dehors de Longyearbyen, Pyramiden, Barentsburg et Isbjornhamna sont les trois autres lieux que nous visiterons à être habités toute l'année. Tous les autres mouillages auront lieu dans des baies inhabitées, même si dans plusieurs d'entre elles des cabanes de trappeurs ou «refuges» sont maintenues en état d'utilisation.

- Pyramiden, une ancienne mine de charbon exploitée par les Russes. Aujourd'hui, il ne reste qu'un hôtel pour y accueillir des touristes pendant la belle saison. La statue de Lénine est bien présente devant le bâtiment des sports et de la culture, actuellement en pleine rénovation.
- Barentsburg, un site à l'architecture typiquement russe, tenu par une compagnie russe qui exploite des mines de charbon, mais qui tente également de développer des activités touristiques.
- Isbjornhamna, un campement tenu depuis 40 ans par des scientifiques polonais.

Nous ne visiterons pas Ny-Ålesund, le campement (propriété de Kings Bay AS) le plus au nord habité toute l'année par 30 à 150 personnes selon les saisons; il abrite aujourd'hui une communauté scientifique. Nous ne visiterons pas non

plus Sveagruva, une mine qui se situe au fond du fjord Bellsund et qui est exploitée par les Norvégiens, tout comme la mine 7 de Longyearbyen.

Tous ces lieux donnent l'impression de provisoire; aucune bâtisse ne semble être construite pour durer, même si la plupart sont entretenues et renouvelées depuis plusieurs dizaines d'années.

En réalité, ce qui nous attirait, hormis le fait d'aller naviguer dans le Grand Nord et de rejoindre les quelques dizaines de navigateurs privilégiés qui ont participé à de telles aventures, était de découvrir le désert arctique: la glace, les roches dénudées, une végétation rare, clairsemée, n'apparaissant que quelques mois par année, et une faune résistante à ces rudes climats.

Et nous serons gâtés:

- Sevtgen, notre premier mouillage sur Prins Karls Forland, le seul jour ou presque pendant lequel nous aurons un peu de bruine pendant notre ballade à terre;
- Eidembukta, son glacier terminant au fond de la baie et son phoque barbu se prélassant sur un gros growler;
- Ymerbukta et son glacier en face du fjord de Barentsburg;
- Fridtjovhamna dans l'entrée nord du fjord Van Mijen, une petite baie avec encore un glacier;
- Le sud de Akseløya, et notre rencontre avec un couple de morse;
- Fleur de Lyshamna et Bourbonhamna où nous verrons le seul ours polaire de notre périple;
- Gashamna, que nous avons rejoint le 9 août au matin, délogé par les nombreux growlers et icebergs déboulant du glacier voisin, entourant et cognant le bateau au mouillage à Isbjornhamna.

444 NM parcourus en 12 jours avec une pression oscillant entre 1010 hPa et 1014 hPa, pratiquement pas une goutte de pluie et des vents presque uniquement catabatiques.

LA TRAVERSÉE DU FJORD HORNSUND À TRONDHEIM

Changement de décor. C'est une traversée d'une semaine qui se prépare. Une aventure qu'aucun membre de mon équipage n'a encore vécue, à savoir passer plus de 2 ou 3 jours en mer. Le jour précédent le départ est consacré à faire le tour du bateau dans tous ses recoins pour s'assurer qu'aucune pièce ne nous lâchera, car sur une traversée de près de 1 000 NM à la rencontre des dépressions nées sur les côtes américaines, la probabilité de rencontrer des vents soutenus est relativement élevée.

Un contrôle minutieux du bateau est effectué le jour précédent le départ. Le mât est vérifié, tout le gréement dormant et courant de même que les filières et la ligne de vie sont passés à la loupe, les nœuds et les manilles sont sécurisés; le moteur et le dessalinisateur sont également soumis à un contrôle détaillé.

La météo suivie quotidiennement montre une petite dépression au sud du Spitzberg et une autre un peu plus creuse dans le sud de la mer de Norvège qui devrait progressivement



se déplacer vers l'est en se comblant. L'estimation pour le parcours est de six jours et demi en route, d'abord vers le SSO puis, une fois la première dépression contournée directement, sur l'entrée du fjord d'accès à Trondheim.

Si l'évaluation de la situation météorologique semble favorable, nous devons déchanter pendant la traversée en nous heurtant à une dépression assez creuse couvrant toute la mer de Norvège et nous bloquant le passage vers le sud. 45 nœuds de vent et une belle déferlante quelques instants après avoir eu le bonheur de voir plusieurs orques à moins de 20 mètres du bateau nous accompagner un moment. Je reviens en détail sur la traversée et la situation météorologique dans la 2^e partie de cet article.

Le 16 août, la terre est à nouveau visible et nous passons à l'est des milliers d'îlots qui se situent au large de la côte norvégienne pour rejoindre le fjord de Trondheim. Amarrage à quai le 17 août à 9 heures du matin.

995 NM parcourus en sept jours une heure et 40 minutes.

QUE RESTERA-T-IL DE CETTE EXPÉDITION?

Un beau projet. Une belle aventure humaine. La découverte d'une autre merveille de cette planète. Une magnifique navigation en mer du Groenland et en mer de Norvège. Des images plein les yeux et les capteurs; ces dernières, nous les partageons avec vous dans un album photo en ligne. Juste l'envie de reprendre au plus vite la mer.

Voir l'album en ligne: <http://photos.hausser.ch/ExpSpitzberg2017CSS>

Dominique Hausser

Photos: Dominique Hausser, Stéphane Beaud, Hervé Dupont



L'équipage et le Cruising Swiss V à Fleurdelyshamna, Bellsund.

Traversée Isfjorden en direction de Barentsburg.

Réalisation du graphe de notre passage au Kranij Medved, Barentsburg.

Überquerung des Europäischen Nordmeeres einschliesslich einer ausführlichen Wetteranalyse

Traversée de la mer de Norvège, y compris une analyse météorologique

Expedition Spitzbergen, Teil 2 / Expédition au Spitzberg 2^e partie

EINFÜHRUNG

Nachdem wir die Westseite Spitzbergens ausgekundschaftet hatten, mussten wir die Cruising Swiss V für die uns nachfolgende Equipe nach Trondheim bringen. Das bedeutete eine Strecke von etwa 1000 Seemeilen von Horsund aus, das auf Spitzbergen liegt. Die Überquerung fand vom 10. bis zum 17. August 2017 statt.

An Bord hatten wir ein Satellitentelefon niedriger Leistung, das uns erlaubte, meteorologische Daten per Mail zu erhalten. Man muss hier festhalten, dass das Navtex keine Informationen lieferte und wir bis heute nicht sagen können, ob das mit dem Gerät selber oder mit dem fehlenden Signal zu tun hatte. Die Mails kamen via saildocs.com (<http://saildocs.com>). Saildocs ist ein Nachrichtensystem zum Empfangen von Internetdokumenten im Textformat sowie von GRIB-Dateien, die insbesondere von NOAA / NCEP (<http://www.ncep.noaa.gov>) bereitgestellt werden. Saildocs wird von SailMail unterstützt. SailMail ist eine gemeinnützige Vereinigung von Yachtbesitzern, die ein E-Mail-Kommunikationssystem für die Nutzung ihrer Mitglieder betreibt und unterhält. SailMail unterstützt die E-Mail Kommunikation mit allen Internet-Kommunikationsgeräten auf allen Meeren der Welt. Für das Europäische Nordmeer ist via Saildocs nur das Global Forecast System (GFS) erhältlich. Das GFS ist ein numerisches Wettervorhersage-Modell, das von den USA bereitgestellt wird. Der norwegische Wetterservice nutzt das europäische Modell ECMWF/IFS für seine Vorhersagen. Leider decken die von diesem Dienst zur Verfügung gestellten GRIB-Dateien nur das Küstenland Norwegens ab und die anderen relevanten und ergänzenden Daten dieses Dienstes (<https://yr.no>) sind nicht über Satellit mit niedriger Leistung verfügbar.

INTRODUCTION

Après avoir exploré la côte ouest du Spitzberg, nous devons transmettre le Cruising Swiss V à l'équipage suivant à Trondheim, soit à environ 1000 NM de Horsund, situé au sud du Spitzberg.

La traversée s'est déroulée du 10 au 17 août 2017.

A bord, un téléphone satellite à bas débit permet de recevoir des données météorologiques par e-mail. Il est à noter que le Navtex ne transmettait aucune information, sans que nous puissions dire si le problème était lié à l'instrument ou à l'absence de réception d'un signal.

Les e-mails sont obtenus via saildocs.com (<http://saildocs.com>). Saildocs est un système de messagerie permettant de recevoir des documents internet en format texte ainsi que des fichiers GRIB fournis en particulier par NOAA / NCEP (<http://www.ncep.noaa.gov>). Saildocs.com est soutenu par l'association SailMail (<https://sailmail.com>), une association à but non lucratif de propriétaires de yachts, qui exploite et maintient un système de communication par e-mail à l'usage de ses membres. SailMail prend en charge les communications par e-mail en utilisant tous les appareils de communication internet sur tous les océans du monde.

Pour la mer de Norvège, le seul modèle disponible via Saildocs est le Global Forecast System (GFS), un modèle de prévision numérique du temps (https://fr.wikipedia.org/wiki/Prévision_numérique_du_temps) fourni par le service météorologique étasunien.

Le service météorologique norvégien utilise le modèle européen ECMWF/IFS pour ses prévisions; malheureusement, les fichiers GRIB mis à disposition par ce service ne couvrent que la zone continentale côtière de la Norvège,

DIE ÜBERQUERUNG DES FJORDS HORNSUND BIS NACH TRONDHEIM

Ein Abenteuer, das noch keines meiner Crewmitglieder bisher erlebt hatte: zwei bis drei Tage ohne Unterbruch auf dem Meer. Den Tag vor der Abfahrt widmeten wir der Prüfung unseres Bootes – bis in die hinterste Ecke. Nur, um sicher zu gehen, dass alles noch ganz war, denn auf der 1000 Seemeilen langen Überfahrt mussten wir mit Tiefdruckgebieten, die sich an der amerikanischen Küste bilden können, und entsprechenden starken Winden rechnen. Das Wetter, das wir täglich verfolgten, zeigte eine kleine Störung im Süden von Spitzbergen und eine andere etwas grössere im Süden des Nordmeers. Letztere Störung würde sich wohl Richtung Osten bewegen, und sich dabei immer mehr mit Regen anfüllen. Die geschätzte Dauer unserer Überfahrt betrug sechseinhalb Tage, indem wir zuerst SSW ansteuerten, um dann, nach dem Umfahren des ersten Tiefs, in den Fjord Richtung Trondheim zu halten. Wir starteten am 10. August 2017 um 7.20 Uhr ab Gashamna, das südlich im Hornsund-Fjord liegt. Wir benötigten einige Motorenstunden, um von der windstillen Zone wegzukommen, die um Spitzbergen lag. Plötzlich kam Ostwind auf und wir konnten unter Grosssegel und Spinnaker segeln. Am Nachmittag frischte der Wind bis auf 25 Knoten auf und wir refften einmal, dann ein zweites Mal und wechselten die Segel (zuerst die Genua, danach das Stagsegel). Am Abend des folgenden Tages fiel der Wind komplett zusammen, um dann als Südwind erneut aufzukommen. Daraufhin segelten wir bis zum nächsten Morgen unter Grosssegel und Genua bei 12 bis 18 Knoten. Die neue Wettervorhersage war nicht ermutigend. Anstelle der beiden zuvor gesichteten Tiefs, die wir umfahren wollten, gab es nun nur noch ein einziges grosses Tief, das sich im Westen unserer Route befand und sich über das ganze Europäische Nordmeer erstreckte. Zudem schien sich das Tief zu verstärken und nicht vom Fleck zu bewegen. Die Lösung war also, durch das Zentrum des Tiefs zu segeln und südlich davon in einen Korridor mit 20 bis 30 Knoten Wind einzutauchen. Wir verbrachten den Tag damit, bei SW-Kurs und einem Wind von 25 Knoten Strecke zu machen. Wir näherten uns nach und nach dem Tief und beschlossen, den Motor einzuschalten und so die Batterien wieder aufzuladen. Aber die Pause war nur von kurzer Dauer. Nach einer halben Stunde fanden wir uns in einem SSW-Wind von 40 Knoten wieder, mit Böen bis zu 45 Knoten. Die stärkste gemessene Böe betrug 53 Knoten. Das Kopfstück des Grosssegels brach, wir mussten es einholen. Müde von den letzten 48 Stunden Fahrt, drehten wir einige Stunden bei. Die neuen Daten zeigten uns, dass das Tief nun 25 Seemeilen weiter westlich lag als uns vom letzten Datenblatt angekündigt worden war. Das Tief verschob sich also, und zwar immer schneller, es löste sich nicht auf, schien gar noch grösser zu werden. Einige Stunden Schlaf, eine Reparatur und voilà: Route nach Westen und ins Zentrum des Tiefs. Der Wind flachte stetig ab und blies nur noch mit 30 Knoten.

et les autres données pertinentes et complémentaires fournies par ce service (<https://yr.no>) ne sont hélas pas disponibles via la communication satellite à bas débit.

LA TRAVERSÉE DU FJORD HORNSUND À TRONDHEIM

Une aventure qu'aucun membre de mon équipage n'a encore vécue, à savoir passer plus de deux ou trois jours en mer. Le jour précédent le départ est consacré à faire le tour du bateau dans tous ses recoins pour s'assurer qu'aucune pièce ne nous lâchera, car sur une traversée de près de 1000 NM à la rencontre des dépressions nées sur les côtes américaines, la probabilité de rencontrer des vents soutenus est relativement élevée.

La météo suivie quotidiennement montre une petite dépression au sud du Spitzberg et une autre un peu plus creuse dans le sud de la mer de Norvège qui devrait progressivement se déplacer vers l'est en se comblant. L'estimation pour le parcours est de six jours et demi en route, d'abord vers le SSO puis, une fois la première dépression contournée directement, sur l'entrée du fjord d'accès à Trondheim.

Départ le 10 août 2017 à 7 h 20 de Gashamna, situé dans la partie sud du fjord Hornsund. Quelques heures au moteur pour quitter la zone de calmes qui entourent le Spitzberg. Puis un vent d'est rentre progressivement, nous permettant d'avancer sous grand-voile et spinnaker asymétrique. Durant la deuxième partie de la journée, le vent se renforce jusqu'à 25 nœuds, nous amenant à prendre un puis deux ris et en changeant également les voiles d'avant (génois, puis trinquette). Le lendemain en fin de journée, le vent tombe complètement, pour renaître du secteur sud en début de soirée. Jusqu'au lendemain matin, nous naviguons au près sous grand-voile et génois dans 12 à 18 nœuds.

La nouvelle météo n'est pas encourageante. Au lieu des deux dépressions visualisées précédemment, il n'y en a plus qu'une seule, dont le centre se trouve à l'ouest de notre route et qui s'étale sur toute la mer de Norvège. Celle-ci semble se renforcer pendant les 48 heures suivantes et surtout ne pratiquement plus se déplacer. La solution est alors de passer par son centre et de plonger ensuite plein sud dans un couloir avec des vents de 20 à 30 nœuds, au lieu de poursuivre la route initialement envisagée.

Nous passons la journée à faire route au SO avec un vent se renforçant jusqu'à 25 nœuds, puis diminuant au fur et à mesure que nous nous approchons du centre de la dépression, au point de nous inciter à relancer le moteur, ce qui nous permettra accessoirement de recharger les batteries. Mais l'accalmie est de courte durée et, en moins de 30 minutes, nous nous retrouvons dans un vent de SSO établi à 40 nœuds avec des rafales atteignant régulièrement les 45 nœuds; la rafale la plus forte enregistrée sera de 53 nœuds.

DIE BRANDUNGSWELLE

Am frühen Morgen des 14. Augusts schwammen drei Orkas einige Minuten lang nahe bei unserem Boot. Ein unglaubliches Spektakel! Um 5.45 Uhr drehte ich den Kopf und sah eine Brandungswelle, kurz bevor sie auf unser Boot traf. Eine Hutze wurde weggerissen und die drei Personen unter Deck wurden ordentlich durcheinandergewirbelt. Das Boot krängte schlagartig nicht mehr. Ich fürchtete mich vor dem Gedanken, den Mast ins Wasser fallen zu sehen. Glücklicherweise geriet nicht einmal der Baum ins Wasser und der Autopilot reagierte umgehend, sodass das Boot seine Richtung wieder aufnahm.

Niemand verletzte sich. An Deck fand sich Stéphane an die Reling geschleudert und Leo am Bogen der weggerissenen Hutze. Ich kämpfte mit meiner Weste und versuchte, sie zu entleeren. Im Inneren des Bootes machte die Welle backbords einigen Schaden, aufgeweichtes Papier, einige elektronische Instrumente ausser Betrieb – wie das Navtex – der Barograph und der USB-Anschluss des Iridiums ermöglichen, trotzdem die Meteo-Daten zu erhalten. Wir fanden einen Anschluss, der uns erlaubte, mit viel Bastelarbeit die Mails und die Wettervorhersage wieder zum Laufen zu bringen.

Der Wind beruhigte sich zunehmend, wir hatten es endlich in den Süden des Tiefs geschafft. Wir setzten Segel und machten uns auf direktem Weg nach Trondheim. Das Wetter hatte sich beruhigt, die Bewegungen an Bord wurden einfacher und es wurde möglich, das Innere des Bootes zu säubern und zu trocknen.

AUSWERTUNG DER SITUATION UND DER VORHERSAGE WÄHREND DES ERSTEN TEILS DER ÜBERFAHRT

Wir luden jeden Tag eine neue Datei herunter mit einer Wettervorhersage für die nächsten sieben Tage. Aufgrund der mit der Verbindung in Zusammenhang stehenden Einschränkungen (bei geringer Geschwindigkeit, nicht sehr stabil...) konnten wir ausschliesslich Dateien mittlerer Grösse nutzen.

Tabelle 1 zeigt die zur Verfügung stehenden Daten. Auf dem Bild links sieht man die aktuelle Situation und auf dem Bild rechts sieht man die Situation des Tiefs vom 13/08/2017 à 0000 TU, in dem Moment, als wir beidrehten wegen Problemen mit dem Gross und Müdigkeit der Crew.

ANALYSE

Vor dem 12. August liess uns die Wettervorhersage glauben, dass wir keine Probleme haben würden bei unserer Überfahrt Richtung Süden, obwohl wir seit dem 11. August realisiert hatten, dass wir das Zentrum des Tiefs passieren mussten, um nicht in allzu starke Winde von vorne zu geraten.

Die Daten des 11. August forderten uns auf, möglichst weit westlich zu fahren, um die heftigsten Winde, die vom Tief ausgelöst worden waren, zu umfahren.

La tête de la grand-voile se désolidarise. Il faut affaler. Fatigués par la navigation des dernières 48 heures, nous nous mettons à la cape sèche quelques heures.

Le nouveau fichier nous montre que la dépression est en fait 25 NM plus à l'ouest que ce qu'annonçait le fichier précédent; elle se déplace de moins en moins vite, elle ne se résorbe pas et semble au contraire même se creuser un peu plus... Quelques heures de sommeil, une réparation, et nous voilà repartis: route vers l'ouest et le centre de la dépression. Le vent diminue régulièrement et ne souffle plus qu'à 30 nœuds.

LA DÉFERLANTE

Au petit matin du 14 août, trois orques nagent quelques minutes à proximité du bateau. Splendide spectacle. A 5 h 45, je tourne la tête pour voir une déferlante quelques secondes avant qu'elle ne s'écrase sur le bateau. La capote est arrachée, les trois personnes dans le cockpit, attachées, sont sérieusement bousculées, le bateau gîte nettement plus. J'angoisse à l'idée de voir le mât partir dans l'eau. Heureusement, la bôme n'entrera même pas dans l'eau et le pilote automatique réagit et permet au bateau de reprendre sa route.

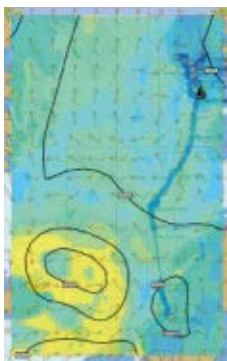
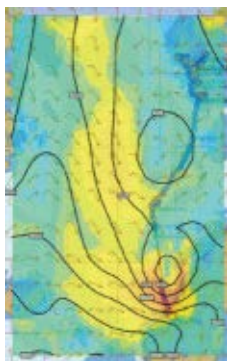
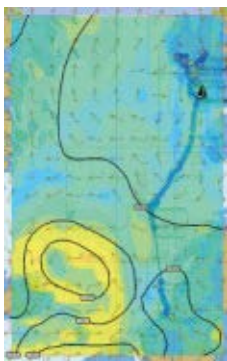
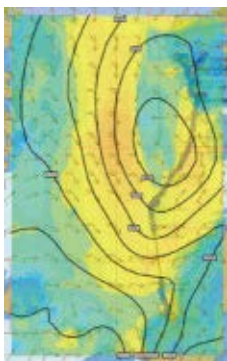
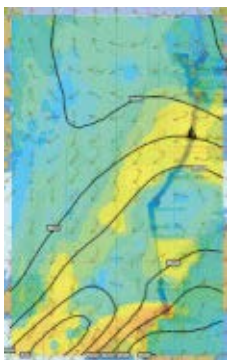
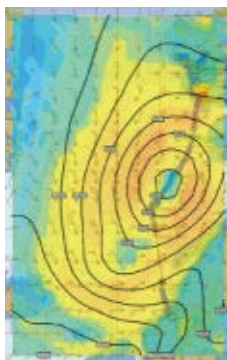
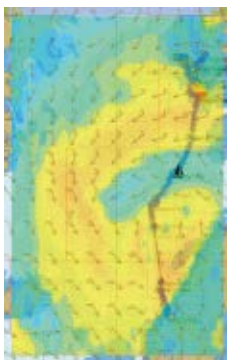
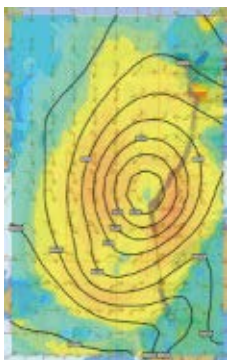
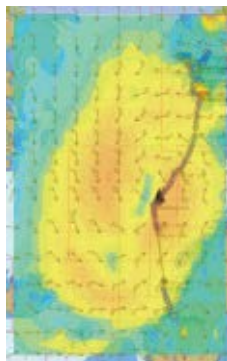
Personne n'est blessé. Sur le pont, Stéphane s'est retrouvé propulsé dans la filière et Léo coincé entre les arceaux de la capote arrachée. Je me démène avec mon gilet pour tenter de le dégonfler. A l'intérieur, l'eau de mer a fait quelques dégâts sur bâbord, papiers mouillés, quelques instruments électroniques hors d'usage, comme le Navtex, le barographe et le connecteur USB de l'Iridium permettant de recevoir les données météo. On trouvera un connecteur nous permettant en bricolant de récupérer les e-mails et la météo.

Le vent se calme progressivement, nous sommes enfin dans le sud de la dépression. Nous remettons de la toile et faisons route directe sur Trondheim. Le temps étant plus calme, les mouvements à bord sont plus simples et il devient possible d'assurer la propreté et la sécheresse à l'intérieur du bateau.

EVOLUTION DE LA SITUATION ET DE LA PRÉVISION PENDANT LA PREMIÈRE PARTIE DE LA TRAVERSÉE

Un fichier était chargé vers 6 h 00 TU dès le 7 août 2017 et pendant la durée de la traversée. Le fichier couvrait une période de sept jours avec une donnée calculée par degré de latitude et de longitude toutes les 6 heures. Les contraintes liées à la connexion (à bas débit, pas très stable, etc.) imposent des fichiers de tailles modérées.

Le tableau 1 présente les données à disposition. Dans la colonne Image 1, la situation décrite dans le fichier reçu et dans la colonne Image 2, l'image de la simulation de la dépression le 13/08/2017 à 0 h 00 TU, soit au moment où nous nous sommes mis à la cape sèche en raison d'un problème avec la grand-voile et la fatigue de l'équipage.

9 août 2017 9. August 2017		10 août 2017 10. August 2017	
Situation le 9.8.17, 00.00 TU Situation vom 9.8.17 00.00 UTC	Prévision pour le 13.8.17, 00.00 TU Prognose für den 13.8.17, 00.00 UTC	Situation le 10.8.17, 00.00 TU Situation vom 10.8.17, 00.00 UTC	Prévision pour le 13.8.17, 00.00 TU Prognose für den 13.8.17, 00.00 UTC
			
Le 9 août, il est prévu que la petite dépression du 10 août (carte de gauche) va s'intensifier et se déplacer vers l'est jusqu'au 13 août (carte de droite). Am 9. August sah es so aus, als ob das Tief vom 10. August (linke Karte) stärken werden und sich bis zum 13. August Richtung Osten verschieben würde (rechts).		Entre la prévision du 9 et du 10 août, le centre prévu de la dépression pour le 13 août monte significativement vers le nord, mais reste prévue à l'est de 005°E. Zwischen den Prognosen vom 9. und 10. August verschob sich die in der Vorhersage für den 13. August das Zentrum des Tiefs signifikant Richtung Norden, blieb jedoch östlich von 005°E.	
11 août 2017 11. August 2017		12 août 2017 12. August 2017	
Situation le 11.8.17, 00.00 TU Situation vom 11.8.17, 00.00 UTC	Prévision pour le 13.8.17, 00.00 TU Prognose für den 13.8.17, 00.00 UTC	Situation le 12.8.17, 00.00 TU Situation vom 12.8.17, 00.00 UTC	Prévision pour le 13.8.17, 00.00 TU Prognose für den 13.8.17, 00.00 UTC
			
Entre la prévision du 10 et du 11 août, le centre prévu de la dépression pour le 13 août se creuse et reste plus ou moins stationnaire. In den Prognosen vom 10. und 11. August wurde das Zentrum des Tiefs für den 13. August mehr oder weniger am gleichen Ort, jedoch mit ausgeprägter Stärke vorausgesagt..		Entre la prévision du 11 et du 12 août, le centre prévu de la dépression pour le 13 août s'est déplacé vers l'ouest. Cela indique que le centre de la dépression se déplace moins vite vers l'est que prévu. Zwischen den Prognosen vom 11. und 12. August verschob sich das Zentrum des Tiefs für den 13. August Richtung Westen. Was bedeutete, dass sich das Tief weniger schnell Richtung Osten verschob als angenommen.	
13 août 2017 13. August 2017			
Situation le 13.8.17, 00.00 TU Situation am 13.8.17, 00.00 UTC			
			
Le 13 août, le centre réel de la dépression est encore un peu plus à l'ouest que ce qui était prévu le 12 août (cf. trace de la trajectoire du bateau). Am 13. August befand sich das Zentrum des Tiefs in Wirklichkeit sogar noch ein bisschen weiter westlich als am 12. August angekündigt.			

Die Daten des 12. August liessen uns hoffen, dass wir das Schlimmste vermeiden konnten, und dass wir gut positioniert durchs Zentrum des Tiefs fahren würden. Die Beobachtungen, dass der Wind langsam nachliess, gaben uns auch Hoffnung.

Erst die Daten vom 13. August zeigten uns, dass das Tief 25 Seemeilen westlicher war – nachdem wir bereits durch die stärksten Winde hindurch waren.

ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Auch wenn die Präzision des GFS-Modells für die Vorhersage von drei bis vier Tagen im Nordatlantik relativ gut ist, so war hingegen die Präzision für das Europäische Nordmeer bereits für die Vorhersage von ein bis zwei Tagen nicht überzeugend.

Ein Modell wie dasjenige von ECMWF/IFS bietet für diesen Teil der Erde eine etwas bessere Simulation. Ein Vergleich zwischen den Modellen GFS und ECMWF ist unter windy.com erhältlich. Eine profundere Beschreibung der beiden Modelle gibt es unter: https://en.wikipedia.org/wiki/Atmospheric_model

Es wäre nützlich, wenn der norwegische Wetterservice ebenfalls GRIB-Dateien für das gesamte Europäische Nordmeer zur Verfügung stellen würde, auch wenn die Anzahl der dort fahrenden Boote relativ klein ist.

Eine Verbindung mit hoher Leistungsfähigkeit – der wichtigste Anbieter in unserem Fahrtengebiet ist Inmarsat (<https://inmarsat.com>) – ist auf hoher See von enormer Bedeutung, um aktuelle Wetterdaten zur Verfügung zu haben. Die Dienste eines Meteorologen an Land könnten die Sicherheit bestimmt verbessern, auch wenn dieser nicht auf dem Boot wäre und keine Entscheidung für die Menschen an Bord treffen, jedoch wertvolle Tipps geben könnte.

So oder so wäre es aber ohne die täglichen Updates der Daten, die wir hatten, sehr heikel geworden. Denn dann hätten wir einfach die Vorhersage vom 11. 8. genommen...

Dominique Hausser

ANALYSE

Avant la date du 12 août, le modèle laisse à penser que nous pourrions passer au sud de la dépression sans rencontrer de problème majeur, même si, dès le 11 août, nous réalisons que nous devrions passer par le centre de la dépression pour ne pas avoir à subir des vents forts de face.

Le fichier du 11 août nous incite à naviguer le plus possible à l'ouest pour éviter de nous retrouver dans le quart inférieur droit de la dépression (vent de face de 30 à 40 nœuds selon le modèle).

Le fichier du 12 août nous laisse espérer que nous aurons évité le pire et que nous serons bien positionnés au centre de la dépression. Les observations, à savoir la baisse progressive de la force du vent, nous donnent également bon espoir.

Ce n'est qu'au moment où le vent forcé à nouveau tout en continuant à venir du sud-sud-est que nous réalisons que la dépression n'est pas là où elle est supposée être. Mais ce n'est qu'avec le fichier du 13 août reçu après que nous ayons subi les vents forts que nous saurons que le centre de la dépression était situé 25 NM plus à l'ouest.

REMARQUES CONCLUSIVES

Si la précision du modèle GFS est en général relativement bonne sur une période de trois à quatre jours pour l'Atlantique Nord, force a été de constater que cette précision était réduite à un à deux jours pour la mer de Norvège.

Un modèle comme ECMWF/IFS (https://en.wikipedia.org/wiki/Integrated_Forecast_System) offre une simulation un peu plus précise pour cette zone du globe. Une comparaison entre le modèle GFS et ECMWF est disponible sur <http://windy.com>. Une description plus approfondie des divers modèles atmosphériques disponibles est présentée sur https://en.wikipedia.org/wiki/Atmospheric_model

Il serait utile que le service météorologique norvégien fournisse également des fichiers GRIB pour l'ensemble de la mer de Norvège, même si le nombre de bateaux naviguant dans cette zone est relativement faible.

Une connexion à haut débit (le fournisseur principal reconnu comme respectant les standards et les critères GMDSS étant Inmarsat – <https://inmarsat.com>) est-elle pertinente lors de navigation océanique pour augmenter les sources de données disponibles?

Les services d'un routage par un météorologue à terre pourraient certainement améliorer la sécurité, tout en sachant que, n'étant pas sur le bateau, il ne pourra jamais prendre de décision, mais seulement fournir des recommandations. Dans la situation vécue, il n'est pas du tout certain que cela ait changé les décisions prises.

Il est par contre certain que, sans avoir à disposition des fichiers quotidiens de prévisions, la situation aurait pu être plus délicate et très inconfortable, car nous n'aurions probablement pas pris la décision dès le 11 août de naviguer vers l'ouest.

Dominique Hausser

