

Journal de l'expédition dans l'archipel du Svalbard

Côte est du Spitzberg et mer de Norvège
à bord de Cruising Swiss V (OVNI 455)

24 juillet – 20 août 2017

Léo Lecomte et Dominique Hausser

Table des matières

1 De Longyearbyen à Trondheim.....	4
2 Climat du Svalbard.....	5
La température.....	5
Les glaces.....	6
Les vents.....	6
Les marées et les courants.....	8
Prévisions météorologiques.....	11
3 Préparation de l'expédition.....	12
Les démarches administratives.....	12
La sécurité à bord et à terre y compris les aspects de santé de l'équipage.....	12
Le programme de navigation.....	13
L'énergie y compris les questions de carburant.....	13
L'alimentation et l'eau.....	14
Les déchets.....	14
La communication.....	14
La dynamique d'équipe.....	14
4 Bonjour Longyearbyen.....	17
Découverte de Longyearbyen.....	17
5 Longyearbyen : un peu d'histoire.....	18
6 Du grand départ à la ville fantôme de Pyramiden.....	19
7 Mystérieuse Prince Karl Forland.....	21
8 La magie des glaces.....	23
9 Le pays du matin calme.....	25
10 Barentsburg. Comment vous dire.....	26
11 C'est l'histoire des hommes qui ont vu l'ours.....	28
12 Transition et gigantisme.....	29
13 Réveil polaire.....	30
14 Derniers instants au Svalbard.....	31
15 Retour dans le monde des dépressions.....	32
16 Quand cela ne se passe pas comme prévu.....	33
17 Fin de veille.....	34
18 Retour sur une expédition inoubliable.....	37
Que restera-t-il de cette expédition ?.....	37
Bref retour sur la genèse de ce projet.....	37
La préparation.....	37
L'arrivée à Longyearbyen.....	38
La découverte des sites du Spitzberg.....	38
La traversée du fjord Hornsund à Trondheim.....	39
La déferlante.....	40
Le grand nettoyage.....	40

Préparation

1 De Longyearbyen à Trondheim

Mon prochain projet est en préparation : Une expédition dans l'[archipel de Svalbard](#) de fin juillet à mi-août 2017. Trois semaines de croisière sur le [Cruising Swiss V](#), un OVNI 455 appartenant au [Cruising club Suisse](#) (CCS).

Petit retour en arrière. Début avril 2016 en arrivant à Seattle après la rude traversée du Pacifique Nord, je découvre un mail du responsable des croisières du CCS, invitant les skippers intéressés à participer à l'expédition au Svalbard de s'annoncer. Ni une ni deux je m'annonce partant. Deux mois plus tard, juste avant de quitter New-York pour la dernière traversée océanique de la Clipper round the World Yacht Race 2015-2016 (voir mon [blog](#)), j'ai le plaisir d'apprendre que ma candidature a été retenue pour la 3e partie du voyage, à savoir la prise en main du bateau à Longyearbyen (côte ouest de l'île du Spitzberg) pour une durée de 3 semaines avant de le transmettre au prochain skipper à Trondheim au sud ou presque de la Norvège, soit une [traversée d'environ 1000 nM](#).

L'expédition se déroulera en 2 parties.

- La première partie de la période à disposition est réservée à la découverte, certes partielle de la [partie sud de la côte ouest de l'île du Spitzberg](#).
- La deuxième partie étant la traversée directement jusqu'à Trondheim, soit 6-9 jours, la durée étant largement dépendante des conditions météorologique.

Une importante préparation est nécessaire pour naviguer au pays des ours blancs.

- Les règles concernant le séjour dans l'archipel sont très strictes, il y a pas mal d'administration à faire (un travail mené en commun par les 3 skippers participant à l'expédition).
- Le programme détaillé est en cours d'élaboration par mes soins avec l'aide active de mon second.
- Le bateau va être examiné sous toutes ses coutures pendant l'hivernage pour s'assurer que toutes les pièces essentielles ne nous lâcheront pas.
- L'équipage a été minutieusement choisie pour être une équipe dynamique, joyeuse et efficace.

Dominique Hausser, Genève, jeudi 29 septembre 2016.

2 Climat du Svalbard

Il est temps d'en savoir un peu plus sur l'archipel du [Svalbard](#) situé dans l'[océan Arctique](#), s'étendant entre 74° et 81° de latitude nord et entre 10° et 34° de longitude est, formant la partie la plus au nord de la Norvège. Les îles s'étendent sur 62 050 km². Les trois îles principales sont Spitsbergen (ou [Spitzberg](#)) (39 000 km²), [Nordaustlandet](#) (14 600 km²) et [Edgeøya](#) (5 000 km²). Vous trouverez de [nombreux éléments historiques](#), les [animaux](#), la [flore](#), la [géologie](#) sur le [site officiel](#). L'[institut polaire norvégien](#) fournit également de nombreuses informations sur l'[archipel de Svalbard](#).

Le Svalbard est situé au-delà du [cercle polaire arctique](#). À [Longyearbyen](#), le [soleil de minuit](#) dure du 20 avril au 23 août et la [nuit polaire](#) du 26 octobre au 15 février.

[THE NORWEGIAN PILOT, VOLUME 7, SAILING DIRECTIONS, SVALBARD and JAN MAYEN](#) est un ouvrage précieux pour la préparation de l'expédition. On y retrouve tous les [éléments essentiels](#) pour réussir notre projet.

Dans cet article, j'aborde la question météorologique pendant la période de notre expédition. L'objectif est de la maîtriser au mieux pour contrôler au mieux les risques que nous pourrions rencontrer afin d'assurer notre sécurité. La [station automatique de Adventdalen](#) du [centre universitaire au Svalbard \(UNIS\)](#) vous fournissent des informations concernant la situation actuelle, mais également de l'année précédente.

Une approche climatologique - résumé statistiques des modèles météorologiques sur plusieurs années - est nécessaire pour se préparer à ce qui a une relativement forte probabilité de se passer.

Je vais aborder un peu plus en détail les éléments suivants :

- la température,
- les glaces,
- les vents,
- les marées et les courants.

La température

Le jour permanent commence vers la fin avril pour finir fin août. Au début de cette période, la température est proche de -10 °C à -5 °C. Toutefois, lors de tempêtes polaires ou bien lorsque le soleil se cache quelques heures derrière un pic ou un nuage, la température peut vite descendre à -15 °C et même -20 °C (dans ce cas extrême, seulement en bas des glaciers, car le vent s'y engouffre et se refroidit). Au cours de l'été, la température est normalement faiblement positive, habituellement comprise entre 0 et 10 degrés. Au mois de juillet, il gèle rarement à Longyearbyen.

Svalbard a un climat de type "Polaire de Toundra" avec comme record de chaleur +21,3 °C le 16 juillet 1979 et comme record de froid -46,3 °C le 4 mars 1986. La température moyenne annuelle est de -5,7 °C.

Mois	jan.	fév.	mars	avril	mai	juin	jui.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	année
Température minimale moyenne (°C)	-18,6	-19,4	-17,5	-15	-5,6	0,9	4,5	3,5	-1	-7,8	-11,9	-16,1	-8,6
Température moyenne (°C)	-14,7	-15,3	-13,6	-11,3	-3,4	2,7	6,7	5,4	0,9	-5,3	-9	-12,8	-5,7
Température maximale moyenne (°C)	-10,8	-11,2	-9,7	-7,6	-1,2	4,6	8,8	7,3	2,8	-2,8	-6	-9,4	-2,9

Record de froid (°C)	-38,8	-43,7	-46,3	-39,1	-21,7	-8,4	-0,7	-3,9	-12,6	-20,8	-33,2	-35,6	-46,3
Record de chaleur (°C)	7,7	5,9	6,3	7,5	10,6	15,7	21,3	18,1	15,2	8,9	7,5	7,2	21,3
Précipitations (mm)	28,2	25,4	26,3	23,6	27,6	40,6	58,4	60,3	42,5	39,1	35,3	31,3	438,6

Le climat à Svalbard (en °C et mm, moyennes mensuelles 1971/2000 et records depuis 1975)

Les glaces

La question des glaces est un élément crucial. Il y a 2 aspects différents à prendre en considération. Les glaces issues des nombreux [glaciers qui recouvrent l'archipel](#) et la [banquise](#), en particulier la banquise saisonnière (annuelle ou hivernale).

Les glaces issues des glaciers s'écoulent hors des fjords en général avant la fin juin. Il peut rester de la glace flottant à proximité des glaciers à cause de l'effondrement de la bordure de ceux avec la fonte estivale. Il est fortement recommandé de ne pas s'approcher à moins de 200 mètres des glaciers pour éviter les vagues importantes générées par la chute d'important pans de glace.

L'extension de la banquise est maximum vers le mois d'avril et minimum vers le mois d'août. L'évolution entre 1980 et 2010 montre une diminution régulière de l'extension de la banquise.

A priori, en août la banquise ne devrait pas poser de problème dans la zone de navigation envisagée, soit la partie méridionale de la côte ouest du Spitzberg - entre Ny-Ålesund au nord et Sørkapp au sud. Il ne faut cependant pas négliger le fait que les vents et les courants peuvent transporter sur plusieurs centaines de kilomètres comme le montre l'animation ci-dessous.

Les vents

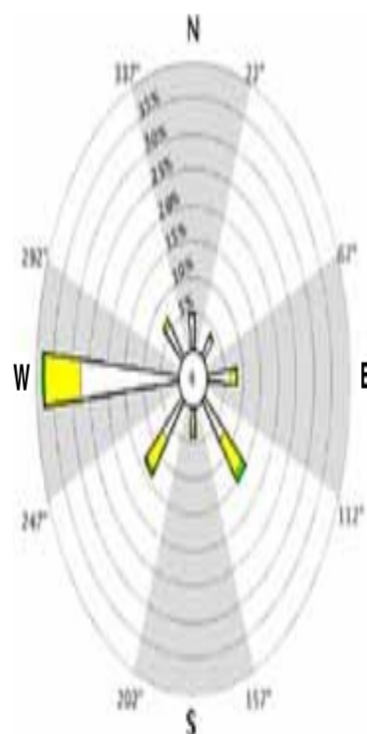
Les vents dans les fjords sont au mois d'août plutôt légers et les tempêtes plutôt rares.

LONGYEARBYEN (1971-2000)

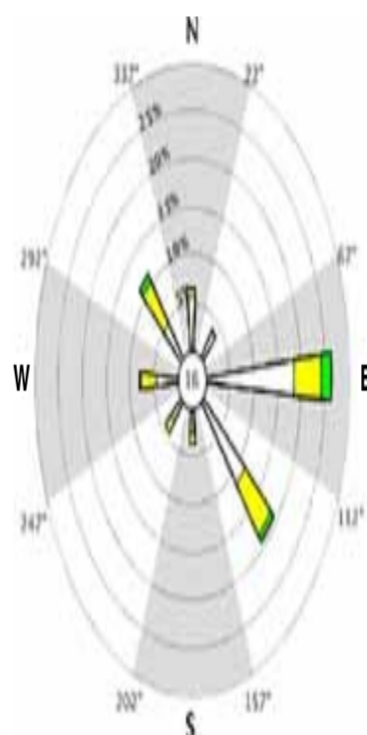
4 obs/day	Beaufort												%
Sekt.	≤1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	sum
N	2,7	1,6	1,3	0,8	0,3	.	.	.	.	.	.	.	6,7
NE	2,2	1,6	0,9	0,4	0,1	.	.	.	.	.	.	.	5,2
E	1,2	1,1	1,0	0,4	0,1	0,0	.	.	.	.	.	.	3,8
SE	2,5	2,2	2,1	1,4	0,4	0,2	0,1	.	.	.	.	.	8,8
S	1,4	2,1	4,3	5,3	1,7	0,7	0,2	.	.	.	.	.	15,7
SW	1,1	0,7	1,4	0,8	0,4	0,1	.	.	.	.	.	.	4,5
W	1,4	2,2	3,6	4,4	1,5	0,3	0,1	.	.	.	.	.	13,5
NW	5,1	11,0	11,6	8,2	1,7	0,4	.	.	.	.	.	.	37,9
Calm	3,9												3,9
Sum	21,5	22,5	26,2	21,7	6,2	1,7	0,4	.	.	.	.	.	100,0

NY-ÅLESUND (1971-2000)

4 obs/day	Beaufort												%
Sekt.	≤1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	sum
N	1,9	2,5	3,5	2,8	0,6	0,1	0,0	.	.	.	.	.	11,3
NE	3,5	2,4	0,7	0,2	0,0	.	.	.	.	.	.	.	6,7
E	3,1	0,5	0,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,6
SE	12,1	7,1	3,7	2,2	1,3	0,4	0,2	0,0	.	.	.	.	27,1
S	5,3	6,2	4,9	2,5	0,5	0,2	0,1	.	.	.	.	.	19,7
SW	1,8	1,0	0,9	0,3	0,0	.	.	.	.	.	.	.	4,0
W	0,9	1,7	1,0	0,4	.	0,0	.	.	.	.	.	.	4,1
NW	2,1	2,4	2,5	1,1	0,1	.	.	.	.	.	.	.	8,2
Calm	15,3												15,3
Sum	44,1	21,3	13,8	6,7	1,9	0,6	0,3	0,0	.	.	.	.	100,0



④: Calm (%)



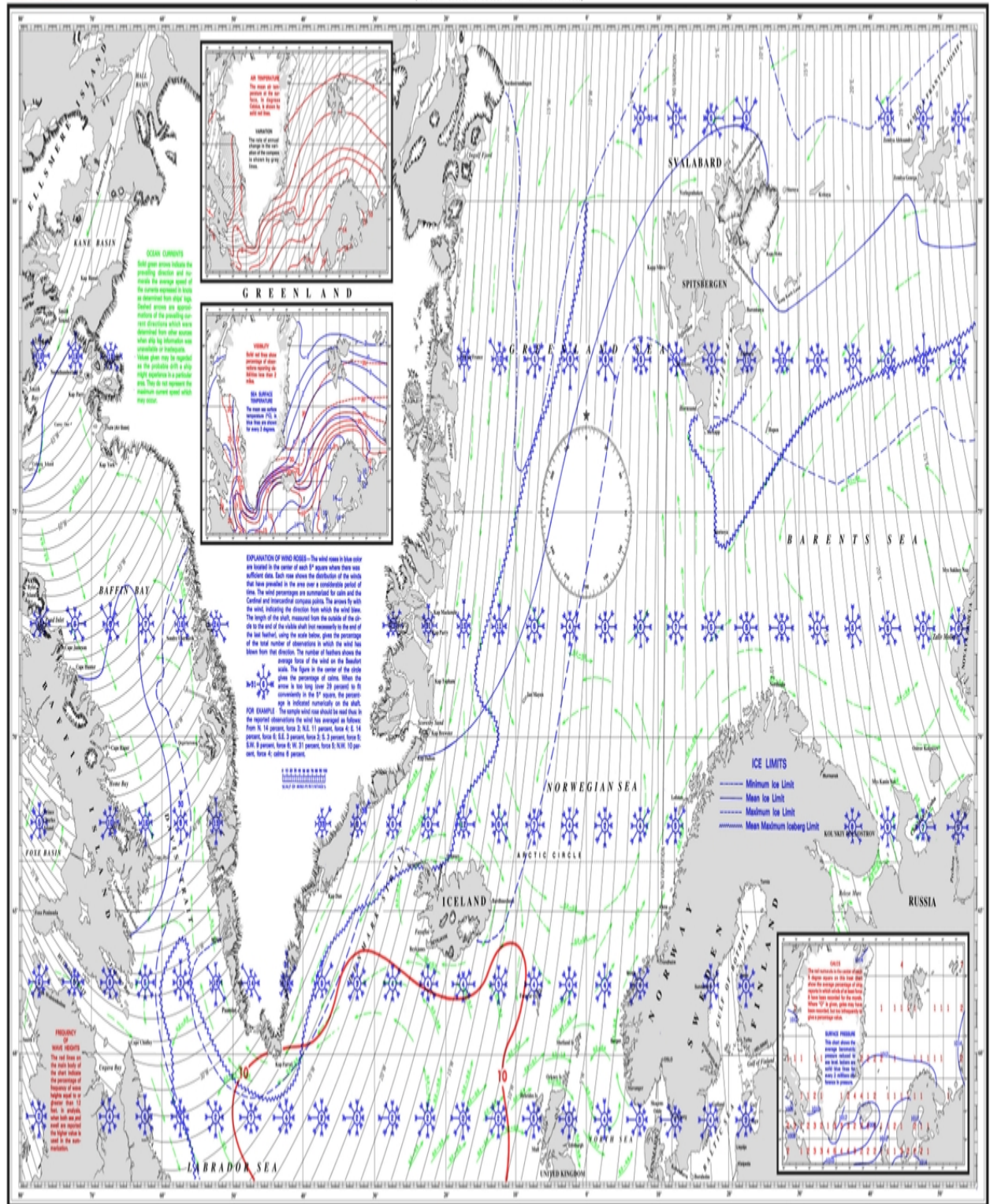
⑩: Calm (%)

Moyenne des vents en août sur la base des données recueillies entre 1971 et 2000

Les vents dominants sur la mer de Barents durant le mois d'août sont de secteur E-NE de l'ordre de 10 à 20 nœuds.

PILOT CHART OF THE NORTHERN NORTH ATLANTIC OCEAN

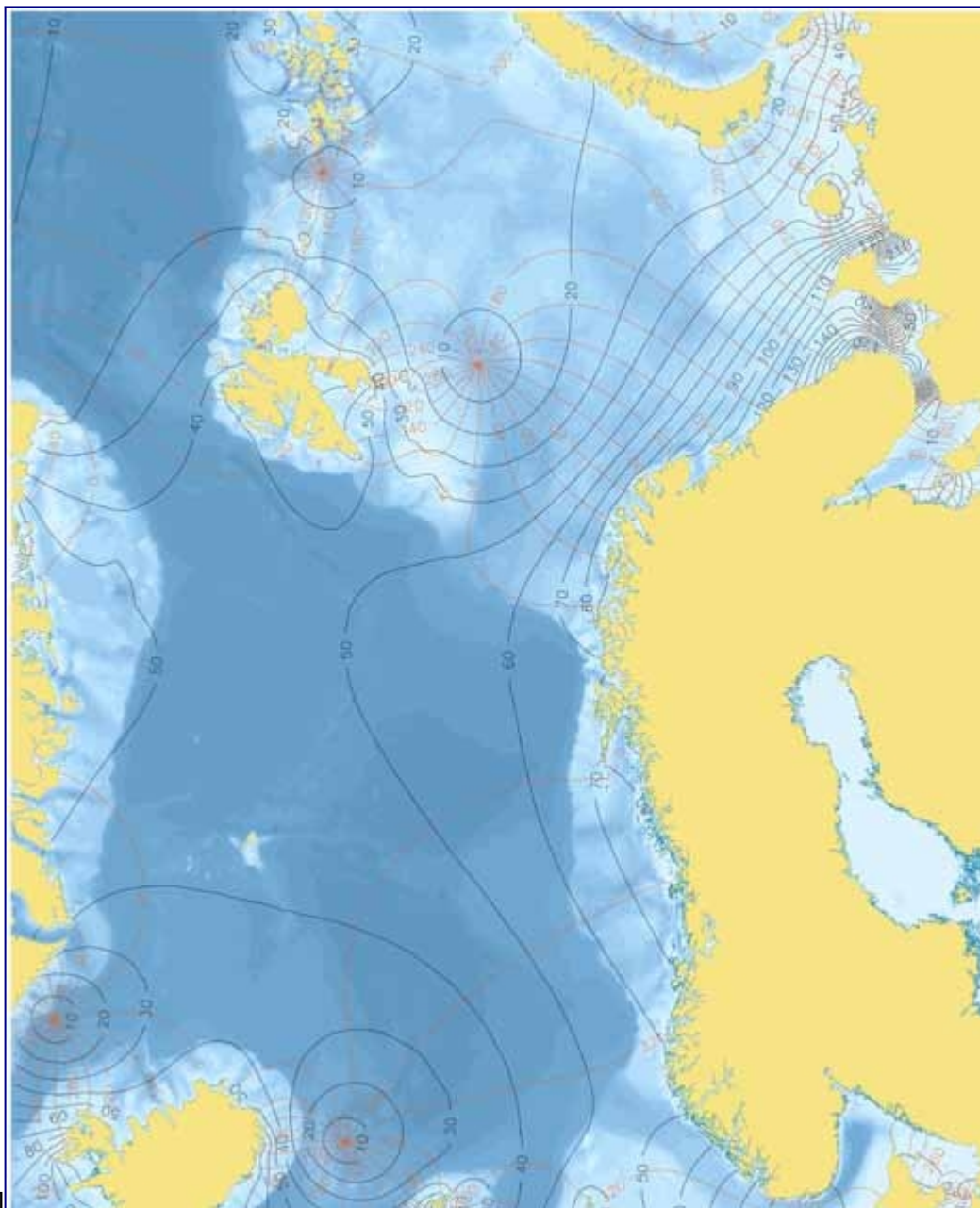
(THIS CHART SHOULD NOT BE USED FOR NAVIGATIONAL PURPOSES)



Document complet (Source : <http://www.offshoreblue.com/navigation/pilot-charts.php>)

Les marées et les courants

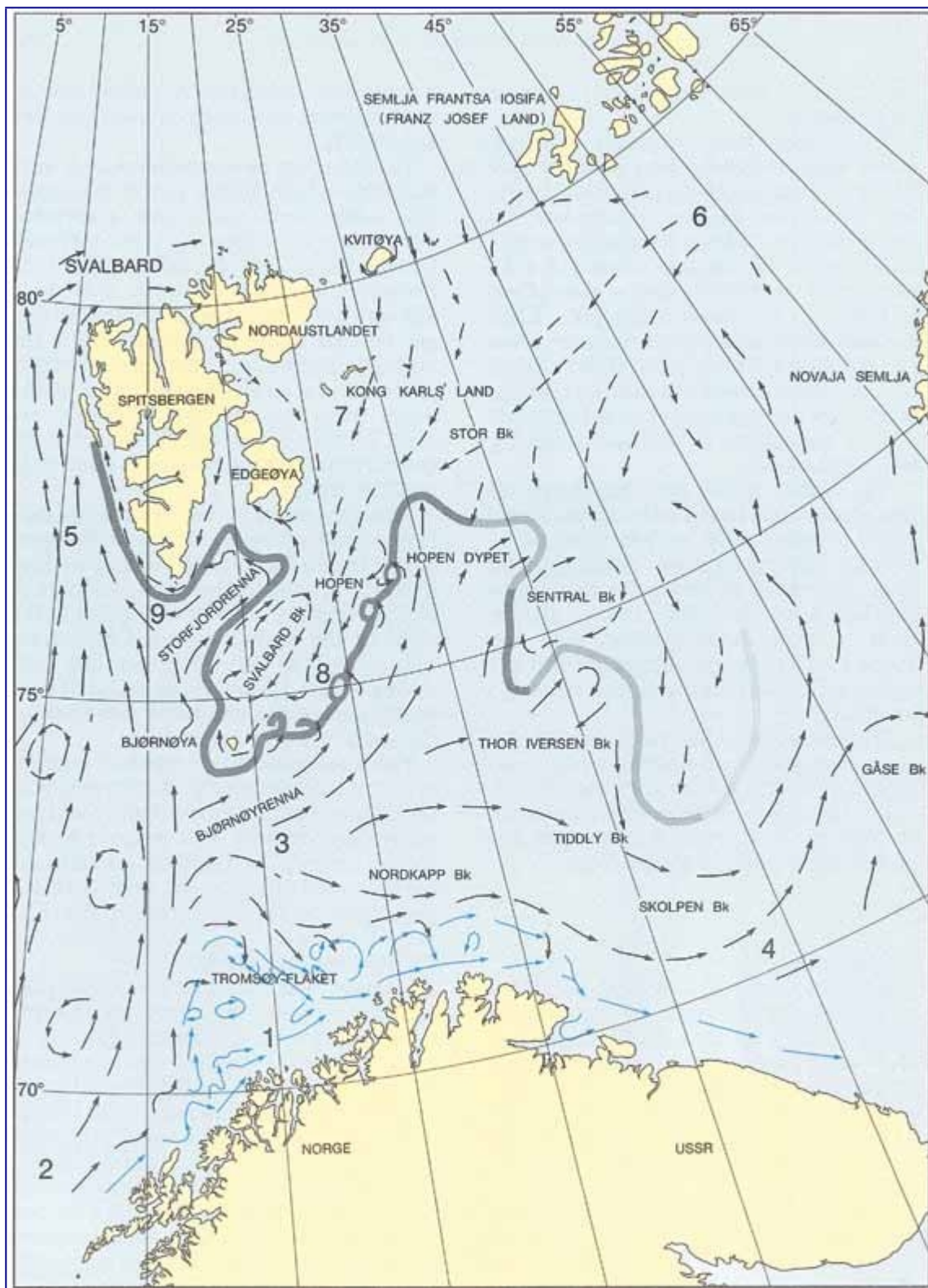
Les marées sont modérées et en général inférieures à 100cm dans l'archipel du Svalbard.



Phase (en violet) et amplitude (en rouge) des marées semi-diurnes sont principalement liées à l'influence lunaire. Une différence de phase de 20° correspond à environ 41 minutes. L'amplitude est exprimée en centimètres. (Les données sur les marées proviennent d'un modèle marin préparé par l'Institut météorologique norvégien.)

Il est nécessaire de prendre en considération les courants dont les vitesses relatives par rapport à la vitesse du bateau sont importantes.

Le courant de surface est influencé par le vent et représente 2% à 4% de la vitesse du vent. Par vents forts, le sens du courant peut s'inverser. Sur la côte ouest du Spitzberg, le courant de base est de l'ordre de 2 nœuds vers le Nord.



Les courants de surface de la mer de Barrents. Les flèches montrent la direction.

1. Courant côtier norvégien
2. Courant atlantique norvégien
3. Courant du Cap nord
4. Courant Murmansk
5. Courant Spitzberg ouest
6. Courant Persey
7. Courant Spitzberg est
8. Courant Bjørnøy
9. Courant Sørkapp

Prévisions météorologiques

Si l'analyse du climat sur des bases statistiques permet certes de préparer l'expédition, il ne suffit pas. Il est nécessaire d'analyser attentivement les données et les prévisions météorologiques pour adapter en conséquence son parcours.

Le document préparé par la [commission sécurité en haute mer](#), composée de [membres](#) dotés d'une longue expérience de la mer et/ou de compétences professionnelles, de l'[association Sail the World](#), qui regroupe principalement des navigateurs au long cours décrit les [bonnes pratiques du routage météo en haute mer](#). Il est accompagné de nombreuses annexes facilitant la mise en œuvre de ces bonnes pratiques. Si le document vise en particulier les traversées et permet de diminuer d'un facteur 10 à 20 le risque de se retrouver au milieu d'un phénomène météorologique dangereux pour la navigation, les recommandations sont également pertinentes en navigation côtière sur lesquelles il n'y a pas autant de facilité d'accès aux prévisions météorologiques.

[YR](#) est le service conjoint de l'[institut météorologique norvégien](#) et de la [société de diffusion norvégienne](#). Il permet d'accéder aux prévisions de la région. Pour vous faire une idée des conditions météorologiques de l'instant présent, jetez un oeil à cette [carte des prévisions](#).

Tout ceci, n'exclut évidemment pas de préparer soigneusement le bateau et l'équipage à faire face au gros temps s'il n'a pu être évité.

Dominique Hausser à Genève, dimanche 11 décembre 2016.

3 Préparation de l'expédition

La préparation d'une navigation dans l'archipel du Svalbard prend du temps et est nettement plus complexe que ce que l'on pourrait imaginer au premier coup d'oeil.

Certes les choses depuis les premières expéditions ont évolué. Les matériaux sont plus résistants, plus légers, ... ce qui rend le bateau plus confortable, plus maniable. Les moyens de communications permettent un accès facilité aux informations comme les données météorologiques et climatologiques. La météorologie a fait des progrès considérables et il est ainsi possible de prévoir ce qu'il va se passer 3 à 5 jours à l'avance pour ne pas se jeter dans la "gueule du loup" et se prendre un mauvais coup de chien. La protection individuelle contre le froid et l'humidité est facile avec les équipements actuels. Être à même d'avoir sous un volume relativement réduit de la nourriture pour plusieurs semaines qui reste consommable est quasiment facile de par la diversité de l'offre. Le dessalinisateur permet d'avoir suffisamment d'eau douce en tout temps. L'énergie nécessaire peut être facilement produite par divers moyens (moteur, panneaux solaires, éolienne, hydrogénérateur).

Ce sont d'ailleurs des milliers de bateaux de plaisance qui de nos jours sillonnent les océans de la planète ([source : La conquête plaisancière de la haute mer](#)).

Mais... si le cadre est bien défini, les moyens accessibles, il reste indispensable de prendre en considération sa propre expédition, ses propres contraintes et les questions administratives, qui elles se sont un peu complexifiées en particulier pour protéger l'environnement; car le nombre de visiteurs cette dernière décennie a littéralement explosé, avec actuellement environ 30'000 touristes par an concentrés pendant les quelques mois de l'été.

Les éléments de préparations suivants vont être évoqués : les démarches administratives, la sécurité à bord et à terre y compris les aspects de santé de l'équipage, le programme de navigation, l'énergie y compris les questions de carburant, l'alimentation et l'eau, les déchets, la communication et la dynamique d'équipe.

Les démarches administratives

Pour se rendre dans l'archipel des Svalbard en bateau de plaisance privé, il est nécessaire d'obtenir une autorisation de naviguer et de démontrer que la couverture d'assurance pour la recherche et le sauvetage en cas de problème est suffisante (<http://sysselmannen.no/en/Visitors/Planning-a-trip>).

Comme l'expédition du CCS comprend 3 équipages (dont 2 changements à Longyearbyen), elle n'était plus considérée comme privée, mais comme un tour organisé. Plusieurs échanges ont été nécessaires pour trouver un terrain d'entente.

Il a fallu présenter le programme de navigation puisque en dehors de la région 10 (approximativement le fjord de Longyearbyen); les déplacements doivent être autorisés et ne seront autorisés que pour le programme proposé (voir [le projet de programme](#)).

La sécurité à bord et à terre y compris les aspects de santé de l'équipage

La sécurité à bord est bien sûr la même que pour toute navigation. Il importe cependant de se rappeler que dans ce cas, les aides extérieures sont très limitées, il faudra donc se débrouiller par soi-même pendant une période qui peut être longue. Aussi la prudence pour limiter les risques tant humain que matériel doit être renforcée. Pour faire simple :

- Au niveau humain, il est interdit de se blesser et de passer par dessus bord (MOB) !!!
- Au niveau matériel, on répare au moindre signe de faiblesse, on n'attend pas le lendemain.

Au niveau de la préparation, il importe d'avoir une pharmacie permettant d'assurer les soins minimaux pour le maintien en vie et le meilleur confort possible en attendant l'arrivée d'une aide

extérieure ou pour les problèmes "mineurs" ne mettant en danger la vie d'assurer des soins minimaux jusqu'à l'arrivée dans un port permettant une prise en charge médicale complète. Et bien sûr d'avoir un équipier qui soit capable de prodiguer des soins de bases. Pour cette expédition, la pharmacie et la mise en place d'un protocole de contact pour une assistance médicale à distance : En allemand, avec [German Telemedical Maritime Assistance Service TMAS Germany - Medico Cuxhaven](#) et en français avec le [Centre de consultation médicale maritime \(CCMM\)](#).

De même, il faut être sûr d'avoir un bateau en bon état, le matériel essentiel et les outils pour d'éventuelles réparations. L'armement des bateaux du CCS est tel, qu'il faut plutôt imaginer ce que l'on va enlever pour avoir de la place pour les éléments essentiels comme la nourriture, le carburant et le stockage des déchets !!!

La sécurité à terre est l'autre élément important de cette expédition. Notre but étant de découvrir à voile une région. Région sauvage et habitée entre autre par les ours polaires. L'autorité de Svalbard souhaite que le touriste soit le plus discret possible et ne laisse aucune trace de son passage (<http://sysselmannen.no/en/Visitors/Planning-a-trip/Traces-in-the-nature>). Il faut donc prévoir de quoi ramener tous, vraiment tous, ses déchets.

De plus le port d'un fusil et d'un pistolet d'alarme est obligatoire pour se protéger d'une attaque d'ours polaire. Pour cette expédition, avec 3 équipages, le premier débutant à Trondheim et n'arrivant pas immédiatement à Longyearbyen, le deuxième navigant uniquement au Spitzberg et le troisième retournant à Trondheim après avoir passer quelques temps au Spitzberg, sans pour autant repasser à Longyearbyen avant la traversée de retour, impossible de louer les armes, il faut les acheter à Trondheim au départ et les revendre à l'arrivée. Et pour acquérir une arme, il faut être au bénéfice d'un permis d'acquisition obtenu auprès de l'autorité cantonale (nous vivons en Suisse), qui devra être traduite en anglais à la demande des autorités norvégienne et de Svalbard.

Il ne faut pas oublier non plus, VHF, GPS et cartes terrestres ; la région étant largement inhabitée, il n'y a pas vraiment de panneau indicateur, ni même de route ou chemin.

Le programme de navigation

Trois semaines d'autarcie ou presque, implique un calcul précis de la consommation de carburant, surtout que les vents au Spitzberg pendant les mois d'été sont généralement faibles et que la navigation dans les fjords se fait principalement au moteur. Il n'est possible de faire le plein qu'à Longyearbyen et la traversée du sud du Spitzberg à Trondheim est d'environ 900 NM.

Le parcours doit être optimisé. Il a fallu prévoir après une ballade dans le Nord un deuxième passage à Longyearbyen pour refaire le plein.

Ensuite, même si trois semaines semblent une longue période, il n'est pas possible de visiter tous le Spitzberg, ni même toute sa côte ouest pour être à même de traverser jusqu'à Trondheim et de transmettre à temps le bateau au prochain équipage. Une discussion a eu lieu pour définir les lieux à visiter absolument et permettra ainsi d'avoir un programme plus précis que la [première ébauche](#).

Le plan de navigation prévoit également des ports refuges en cas de difficultés pendant la traversée entre le Spitzberg et Trondheim : Tromsø, Narvik, Bodø, Rorvik.

L'énergie y compris les questions de carburant

De l'énergie est nécessaire pour se déplacer au moteur, ce qui sera relativement fréquent le long de la côte du Spitzberg. De l'énergie est nécessaire pour produire de l'eau douce. De l'énergie est nécessaire pour faire fonctionner l'électronique du bord composée des instruments de navigation, des instruments de mesure du vent, des appareils de communication (VHF, BLU, Iridium), du PC de bord nécessaire en particulier pour la lecture et l'analyse des données météo.

Les sources disponibles à bord sont :

- le carburant (les réservoirs contiennent 400 litres) pour faire tourner le moteur comprenant en plus de l'hélice de propulsion du bateaux, deux alternateurs pour recharger les batteries; il devra tourner entre 2 et 4 heures par jour pour produire l'électricité requise;
- une éolienne relativement efficace pour autant qu'il y ait suffisamment de vent apparent (elle est plus efficace au près qu'au portant); la production d'électricité par l'éolienne est

importante pour limiter au maximum la consommation de carburant.

Une gestion parcimonieuse du carburant sera nécessaire pour ne pas se retrouver en difficulté. C'est d'ailleurs un des problèmes principaux de cette expédition.

L'alimentation et l'eau

La consommation d'eau quotidienne est estimée à environ 10 litres par personne, soit 70 litres par jour. Les réservoirs contiennent 600 litres, soit une autonomie de 8 jours environ. Le dessalinisateur installé à bord du bateau permet selon la fiche technique du fournisseur de produire 90 litres par heure. La prudence est de considérer un rendement d'environ 60 litres d'eau douce à l'heure. Une à deux heures de fonctionnement quotidien devrait suffire à couvrir la consommation quotidienne.

Les déchets

La prévention de la pollution par les ordures des navires est définie dans l'[annexe V de MARPOL](#). Celle-ci interdit de manière générale le rejet à la mer de toutes les ordures, sauf disposition expresse contraire des règles 4, 5 et 6 de ladite Annexe concernant les déchets alimentaires, les résidus de cargaison, les agents et les additifs de nettoyage et les carcasses d'animaux. Un résumé des règles est disponible [ici](#).

La région visitée ne comprend pas de zone spéciale, ce qui n'empêche pas le rejet des déchets alimentaires non concassés. Cependant tous les plastiques et autres déchets non alimentaires devront être gardés à bord pendant toute la durée de la croisière. La place est limitée ; difficile de stocker les poubelles à l'intérieur du bateau à cause de la place et des odeurs ; les coffres extérieurs sont déjà pleins du matériel de navigation, il n'y a qu'une place limitée à l'intérieur de ceux-ci. On peut envisager d'installer un filet à l'arrière du bateau pour contenir les sacs d'ordures ; ce qui reste une solution moyennement pratique tant que la navigation se déroule au Spitzberg et que l'annexe sera quotidiennement utilisée pour se rendre à terre.

Il importe de limiter les produits générateurs de déchets non bio-dégradables et de réfléchir aux contenants de l'alimentation en particulier qui seront embarqués pour ne pas se retrouver envahi !

La communication

Au temps de la communication quotidienne, même pendant le Vendée Globe ; difficile d'envisager de rien raconter pendant toute la durée d'une expédition hors du commun. Le "mediaman" à bord est quasiment incontournable. Son rôle est de coordonner et de produire du matériel audio, visuel et textuel pendant toute l'expédition, d'envoyer des nouvelles à un rythme régulier en tenant compte des moyens de communications à disposition. L'iridium ou la BLU ne permettent que de la transmission à bas débits et le coût de la communication satellitaire est très élevé. Aussi il n'y aura pas tous les jours des images qui viendront illustrer les nouvelles publiées automatiquement en ligne.

Une postproduction est également sous forme d'articles, de vidéo, de diaporama qui pourront servir de support à des conférences.

La dynamique d'équipe

Partir 3 semaines en quasi autarcie nécessite une équipe solidaire, une confiance absolue dans les autres équipiers, un travail en commun. La construction de la dynamique d'une équipe qui ne se connaît pas se prépare longtemps avant le départ. Il ne suffit pas de se rencontrer quelques heures une seule fois avant de partir.

Ce n'est certes pas facile de réunir des personnes qui sont dispersés en Europe et qui sont pris par leurs activités professionnelles et personnelles. Mais sans un important engagement dès la décision prise à participer à ce type de projet, il y a un risque d'échouer et de transformer ce qui aurait dû être un bonheur en un enfer. La préparation de l'expédition est un excellent moyen pour réussir à avoir une équipe soudée.

Comment notre équipe s'y est-elle prise ?

Contrairement à d'autres situations, l'équipage n'a pas été préalablement constitué. Si le skipper a été désigné par le groupe directeur du Cruising club Suisse (CCS), les places du second et des équipiers ont été proposées comme pour n'importe quelle autre croisière organisée par le CCS ([croisière 04/2017/31](#)). L'acceptation de l'inscription liée à l'approbation du skipper a permis une première prise de contact et déjà une premier filtre pour assurer une bonne cohésion.

Une première rencontre sur 24 heures entre le skipper et le second ont permis de se mettre d'accord sur un cadre général et l'esprit qui devait piloter cette expédition. Cela a également permis d'évoquer les points importants qu'ils seraient nécessaires d'affiner pendant la phase de préparation (voir la liste des points évoqués dans cette nouvelle).

Une rencontre d'équipage a déjà eu lieu, alors que l'expédition ne démarre qu'à la fin juillet. 24 heures pour faire connaissance les uns et les autres, détailler le programme, réfléchir collectivement à quelques uns des points importants pour la réussite de notre expédition et définir le processus de préparation de l'expédition compte tenu des contraintes des uns et des autres. Chacun est reparti avec une ou plusieurs tâches à effectuer.

A ce stade, c'est bien parti. N'hésitez pas à suivre notre aventure pour vous en convaincre.

Dominique Hausser à Genève, dimanche 5 mars 2017.

L'expédition

4 Bonjour Longyearbyen

Après avoir lutté pour tout emballer en respectant - à peu près les poids maxima des deux bagages mis en soute, eh oui une partie de l'avitaillement a été fait par chacun des équipiers "chez soi", car même si on peut tout trouver à Longyearbyen, les prix ne sont pas les mêmes - un vol sans histoire - avec quelques longues attentes entre 2 avions - Stéphane et Dominique ont posé le pied sur la plus grande île de l'archipel de Svalbard. Il était environ 0100 TU+2; ils n'ont hélas pas vu le soleil caché par une importante couverture nuageuse.

Les bagages sont récupérés sans problème. Un bus navette attend les passagers qui ne sont pas directement récupérés par une agence, dont nos deux compères et les transporte pour rejoindre leur lit à [Gjestehuset 102](#). Comme annoncé la clé de la chambre se trouve dans la boîte aux lettres devant la porte d'entrée. Ne manquez pas de prendre connaissance de [l'histoire de cette pension](#).

Découverte de Longyearbyen

Après un sommeil réparateur - il va être un peu compliqué de parler de nuit - départ à la découverte de Longyearbyen (c'est assez petit pour en faire le tour en très peu de temps).

Une visite à l'autorité nous permet de récupérer l'autorisation de déplacement dans l'archipel de Svalbard.

De même, nous prenons contact avec le supermarché pour organiser l'avitaillement. Nous allons leur fournir une liste et vérifier avec eux les produits qu'ils prépareront pour nous les livrer samedi matin à bord.

Un excellent début prometteur pour la suite de notre aventure.

Dominique Hausser à Longyearbyen, mardi 25 juillet 2017.

5 Longyearbyen : un peu d'histoire

Après avoir validé la liste des courses au supermarché, Bertrand, qui est arrivé au tout début de la journée, Stéphane et Dominique ont profité du temps clément et des percées du soleil au travers d'une couche de nuages moins épaisse que le jour précédent pour une ballade dans Longyear City.

Un peu d'histoire s'impose pour comprendre l'évolution de cette ville (city en anglais, by en norvégien, en signifiant la); vous allez tout de suite comprendre pourquoi, Longyearbyen, la ville de Longyear s'appelle ainsi.

[John Munro Longyear](#) (1850-1922) est un riche homme d'affaire étasunien intéressés par les activités minières, les chemins de fer, l'exploitation forestière et du bois de construction, l'immobilier et le secteur bancaire. En 1901, il participe à une croisière avec sa femme et ses enfants à bord du SS Augusta Victoria qui relâche sur l'archipel de Svalbard, au point de l'avent (Advent Point) plus tard renommé Hotellneset. Deux ans plus, il y retourne, collecte des échantillons de charbon qu'il fait analyser à son retour aux États-Unis. La qualité des échantillons l'incite à investir. En février 1906, il crée la "Artic Coal Company" qui va commencer à exploiter le charbon dans le fjord Advent. La compagnie crée la "ville" qui va héberger les mineurs et autres travailleurs nécessaires au bon fonctionnement de l'exploitation. La ville s'appellera Longyear City.

En 1916, la Store Norske Spitsbergen Kulkompani (SNSK) rachète la Artic Coal Company, John Longyear reste jusqu'à sa mort actionnaire de la compagnie norvégienne. La ville change alors de nom, prend le nom norvégien de Longyearbyen, la ville de Longyear.

Jusqu'en 1989, la ville tout entière appartient à la SNSK, lorsque celle-ci décide de se séparer de tout ce qui ne relève pas directement de l'exploitation minière du charbon. Des services 'municipaux' se mettent progressivement en place. Un système complet de démocratie locale est finalement réalisé en 2002 avec un conseil de communauté (community council) de 15 membres élus sur le même modèle que dans les communes de la Norvège continentale.

La ville est d'abord construite sur la rive gauche de la rivière Longyear, qui se jette dans le fjord Advent; puis parce que de nouvelles mines sont exploitées sur les montagnes de la rive droite de la rivière, la ville change progressivement de côté; il faut que les mineurs soient le plus près possible de leur lieu de travail.

Il importe de mentionner le [traité concernant le Spitzberg](#) signé le 9 février 1920 qui reconnaît la souveraineté de la Norvège, déclare toutes les îles zone démilitarisée et affirme que les citoyens de divers pays ont le droit d'exploiter les ressources naturelles « sur un pied d'égalité absolu » - à ce jour, seules la Norvège et la Russie utilise ce droit. Les norvégiens parlent du "Svalbardtraktaten", mais ce terme n'existe pas dans le traité lui-même.

Pour des informations complémentaires, voir la page de Wikipédia [en anglais](#), la partie histoire de la page [en français](#) est vraiment trop sommaire.

Aujourd'hui, Longyearbyen possède encore de nombreuses caractéristiques de la ville de la compagnie minière. L'ensemble des bâtiments sont encore la propriété des employeurs que sont le gouvernement norvégien, le conseil de communauté ou les compagnies importantes implantées dans la région. L'architecture des bâtiments sont typiquement des bâtisses minière à caractère temporaire sans clôture ni aménagement extérieur. Actuellement, quelques 2200 personnes résident à Longyearbyen; le renouvellement de la population est d'environ 25% chaque année, la durée moyenne de résidence est de 7 ans. Le tourisme (près de 30000 visiteurs chaque année est la principale source de revenus de la région.

Dominique Hausser à Longyearbyen, mercredi 26 juillet 2017.

6 Du grand départ à la ville fantôme de Pyramiden

« 15 h 25 messieurs, nous sommes partis ! »

Partis oui... partis pour deux semaines à sillonner par la mer l'une des terres les plus au Nord de notre planète (Longyearbyen se situe aux alentours du 78° parallèle), avant de rejoindre Trondheim au terme d'une traversée d'une semaine. Ce sont donc par ces quelques mots que Dominique a officiellement lancé cette aventure attendue pour certains depuis de très longs mois. 15 h 25, l'heure à laquelle Cruising Swiss V a quitté le port de Longyearbyen.

Mais avant de vous entretenir des premières aventures de nos 7 nordistes, il me faut tout de même revenir sur quelques événements importants de ce samedi. Après les arrivées successives de Dominique, Stéphane, Bertrand, Jean-Paul et Pierre tout au long de la semaine, ne manquaient plus qu'Hervé et Léo, arrivés dans la nuit de vendredi à samedi. Pendant que le second goûtait aux joies d'une nuit en camping au pied de l'aéroport, le premier allait subir un imprévu de taille en ce début d'expédition : l'une de ses deux valises, contenant 12 kilos de charcuterie, n'est jamais parvenue à destination... Petit couac des ultimes instants qui forcera notre équipée à des réajustements de dernières minutes. Retour au grand supermarché locale où la taulière des lieux, une certaine Karin, petit bout de femme pleine d'énergie et experte en avitaillement, s'est vue dévaliser ses dernières tranches de jambon ainsi que sa crème solaire (Nota Bene : malgré le froid permanent, le soleil lui ne se couche jamais et ne laisse pas votre peau au repos sur l'eau. 50+ obligatoire). C'est donc sur cette ultime péripétie sans gravité (mais sans qu'Hervé ne sache ou et quand il allait retrouver sa capricieuse valise et ses 12 kilos de charcuterie égarés dans les airs scandinaves), et après le traditionnel check-up sécurité effectué par Jean-Paul, que le bateau quittait le port : « 15 h 25 messieurs, nous sommes partis ».

Et quel départ ! Grand voile haute et génois déroulé seulement quelques minutes après la sortie du port de Longyearbyen, gennaker envoyé moins d'une heure plus tard... plutôt pas mal pour un archipel parfois réputé avare en bon vent. Entre 10 et 15 nœuds à l'anémomètre, presque 7 nœuds de vitesse pour CCS5 : « Champagne sailing », diraient nos amis anglophones, direction Pyramiden, ancienne ville minière russe nichée au cœur du Billefjorden. Après une première navigation de 35 miles couverts en 7 h 30 et terminés au moteur, les effets de site se faisant particulièrement ressentir au milieu des montagnes svalbardiennes, la première étape de ces trois semaines était bouclée.

Avant de continuer, je me permet cette petite parenthèse ornithologique. Force fût de constater durant cette traversée et ces premiers jours à terre que l'île regorge d'une belle diversité d'oiseaux. L'un d'entre eux, le macareux-moine, a particulièrement retenu notre attention. Ce petit oiseau, cousin éloigné du manchot, au corps de pingouin et à la tête de toucan (avec un bec bien moins long je vous rassure), est réputé discret dans les guides touristiques de la région. Hasard de notre calendrier ou coup de chance géographique, nous n'avons eu de cesse d'en croiser pendant cette navigation. Loin d'être un esthète du vol en haute altitude, ses petits battements d'ailes, entre mignonnerie et grotesque, nous ont beaucoup diverti. Fin de la parenthèse.

Notre première soirée à bord s'est donc déroulée dans « l'immense port » - un ponton flottant relativement neuf d'une vingtaine de mètres et un autre en vieux bois plein de clous rouillés - de Pyramiden. Aaaaaahhhh Pyramiden, tout le charme de l'Union Soviétique à l'état brut. Cette ancienne cité minière russe compta au plus fort de son activité près de 1 000 habitants mais fût abandonnée en 1998. Ce qu'il en reste aujourd'hui ? Environ 5 habitants à l'année, un hôtel... une vingtaine de maisons, immeubles et entrepôts abandonnés et des kilomètres d'anciens systèmes d'acheminement du charbon grouillant sur le flanc de la montagne la plus proche. En résumé : Pyramiden n'est pas un village en ruine, mais bien une ville fantôme. Le plus beau symbole de ce retour à la nature ? Les trois rennes croisés au cœur de cette ville de bois, de brique, de métal et de charbon, broutant joyeusement leur herbe fraîche dans un sol vaseux et à peine dérangés par la curiosité de notre groupe Franco-Suisse. Pyramiden est clairement un « must see » du Spitzberg, que nous sommes justement allés voir en ce dimanche ensoleillé, pour son ambiance si particulière et pour sa vue imprenable sur le glacier qui lui fait fasse : le Nordenskiöld. Tout

Pyramiden étant, nous ne nous sommes pas attardés dans cet ancien fleuron du charbon d'ex URSS, bien décidés à aller voir de plus près ce Nordenskiöld (à seulement 6 miles de notre position), un glacier approchable très facilement en bateau, et surtout par l'information donnée par un local : trois ours polaires auraient été aperçus dans le secteur. Ni une ni deux, à 12 h 30 ce dimanche nous étions de nouveau sur l'eau. Concernant les ours polaires : choux blanc. Pour le reste, le spectacle du glacier à largement compensé le déplacement. Entre le chant des glaçons, crépitants et craquants à la fonte du soleil, le grondement de plus gros morceaux, se détachant du glacier, et la majesté de cette glace, prisonnière de la mer et des montagnes : quel spectacle !

En un mot, qui sera celui de la fin prononcé par Hervé à notre skipper Dominique : "Merci".

Léo Lecomte depuis Cruising Swiss V, dimanche 30 juillet 2017.

7 Mystérieuse Prince Karl Forland

Nous nous étions quittés ce dimanche au doux son des glaçons craquants au pied du glacier Nordenskiöld, autour du Cruising Swiss 5 et de son équipage, profitant fièrement de ce magnifique spectacle. Nous nous retrouvons 48h plus tard, quelques miles plus au nord-ouest, sur l'île Prince Karl Forland, longue langue de terre qui borde la côte ouest du Spitzberg et qui forme un couloir de navigation, passage obligatoire pour tout navire voulant rejoindre Ny-Ålesund, ville la "plus polaire du monde" selon les locaux. Mais avant de vous parler de cette rencontre avec cette terre inhabitée, petite note d'information complémentaire sur les quelques anecdotes intermédiaires.

Si Longyearbyen n'était à priori plus au programme de notre équipée, le triste sort du bagage perdu et empli de charcuterie de Hervé (voir l'épisode précédent) méritait une dernière tentative de sauvetage et donc un petit crochet vers la capitale svalbardienne. Je ne ferais pas durer le suspense plus longtemps : Oui elle a été retrouvée et la charcuterie avec ! Petit plaisir de courte durée mais qui mérite également d'être raconté sans que nous gardions jalousement cet instant pour nous, la rencontre avec une baleine entre Pyramiden et Longyearbyen. Instant éphémère, comme souvent avec les cétacés par ailleurs, mais qui nous aura permis de sourire à la vision des ces quelques jets projetés à la surface, et du dos de l'animal, sortant épisodiquement sa silhouette en sens inverse de notre destination. À peine deux minutes en sa compagnie mais des minutes toujours précieuses en mer.

Lundi 31 juillet, en route pour Prince Karl Forland et la baie de Selvagen. Une navigation de près de 20 heures, marquée par des premières "péripéties" maritimes. Avec un vent au près régulièrement au dessus des 22 noeuds : Prise de ris obligatoire, affalage du génois et envoi de la trinquette, rupture de l'écoute de génois tribord, rapidement remplacée en navigation. Bref... le tout venant du marin mais toujours à noter lorsque ces manoeuvres sont effectuées pour la première fois. Voici ce qu'il en était pour ce court - pas si court - résumé de notre dimanche soir et lundi.

Nous voici enfin arrivés au sujet d'intérêt dont il était question au départ de cet article : "La mystérieuse" île Prince Karl Forland. Car avec ce bout de terre décroché par l'ouest de sa mère nourricière, le Spitzberg, c'est bien de mystère qu'il aura été question en ce mardi 1er août, jour de fête nationale en Suisse que nous nous apprêtons d'ailleurs à célébrer dans quelques minutes autour d'une fondue au moment où ces lignes sont écrites. Nous vous parlions d'une navigation entre lundi et mardi de 20 heures avec un vent à 22 noeuds. Les 22 noeuds furent effectivement présents lors des 10 premières heures et la sortie de l'Isfjorden. Mais, à peine le corridor de navigation marqué par l'Est du Spitzberg et la pointe sud de l'île était entamé, qu'une chape de nuages et de brouillard se déversaient sur l'Archipel, emmenant avec eux un soleil omniprésent sur ces premières 72 heures d'expédition et faisant également taire le sifflement d'Eole. De l'île Prince Karl Forland, nous ne verrons sur ces 10 nouvelles heures de navigation, qu'esquisse de côte, ébauches de glaciers et pieds de montagnes.

Le débarquement sur la "plage" de la baie de Selvagen allait nous maintenir dans cette brume (littéralement) de mystère. Réputée pour sa faune diversifiée et riche, l'île montagneuse préférerait garder pour elles ses joyaux. Ni phoques, ni renards polaires, ni oiseaux remarquables pour nous tenir compagnie. Qu'à cela ne tienne, cette excursion sur terre n'en valait pas moins le détour. Si le diable se cache dans les détails, alors cette île est diabolique. Désertique et uniforme de loin, le lieu regorge de dégradés de couleurs dans sa roche, sa flore (qui a d'ailleurs richement abreuvé l'appareil photo de Bertrand), sa terre. Cette terre justement, qui a cette fâcheuse tendance à se dérober sous vos pieds lorsque vous escaladez les monts, ou qui s'enfonce sous vos pas. La faute à un mélange de pierre friables (pour le dérobé) et de mousses verte et terre noire qui, elles, absorbent en quantité la fonte des glaciers, rendant votre progression pareille à une marche sur un tapis d'éponges.

Pour finir de dépeindre ce tableau, saupoudrez d'une bruine tenace, ajoutez l'image de cette unique cabane de baleinier en rondins de bois abandonnée au temps en bord de plage et au pied de la montagne, dont la seule preuve que ce lieu ait pu avoir un locataire un jour est ce réchaud sur lequel trône une théière, tous deux dévorés par la rouille. Dernier assaisonnement, les

ossements de rennes (crânes, mâchoires, bassins) trouvés ça et là sur notre route et vous obtiendrez l'ambiance si particulière que je n'ai pas pu qualifier autrement que... la mystérieuse Prince Karl Forland.

Léo Lecomte depuis Cruising Swiss V, mardi 1er août 2017.

8 La magie des glaces

Depuis 4 jours que nous avons commencé notre escapade, nous sommes passés par plusieurs états face aux différents paysages qui ont pu nous entourer. L'interrogation, la surprise, la joie, la perplexité, l'émerveillement... mais pas encore la contemplation. Car aujourd'hui, en ce mercredi 2 août, lendemain de fête nationale suisse et de fondue, c'est bien dans cet état que nous avons été plongé : contemplatif.

À la brume, la bruine et le brouillard du 1er août a succédé un odieux beau temps. Sans vent certes, mais également sans un seul nuage à l'horizon. L'île de Prince Karl Forland où nous avons mouillé pour la nuit et si mystérieuse la veille, nous révélait d'un seul coup toutes ses beautés. Mais trop tard pour elle. La veille au soir, Hervé, Jean-Paul et Dominique avaient repéré quelques glaciers en face, côté Spitzberg. Décision était donc prise d'aller les observer de plus près avant de se rendre quelques miles plus au sud pour mouiller à Farmhamna. Si le glacier Nordenskiöld, longé quelques jours plus tôt nous avait déjà offert un magnifique spectacle, les trois observés ce jour nous ont littéralement laissé sans voix.

Le premier d'entre eux, Dahlbreen, visible depuis la mer, a déjà fait un bel effet à l'ensemble de l'équipage. Durant toute la phase d'approche, plus personne ne pipait mot, tous tournés vers ce monstre de glace, prolongement d'une longue piste de neige verglacée, coincée entre plusieurs monts et terminant sa course dans la mer. Phase contemplative acte 1 ! Plus nous approchions de ce géant de glace, et plus la tâche floue à son pied prenait corps. Il s'agissait d'un champ, oui d'un champ de glaçons et de growlers qui s'étendait sur plusieurs centaines de mètres, conséquence et résidu de la fonte du glacier. Grâce à la coque solide et en aluminium du bateau, lancé à vitesse réduite dans ce champ glacé, nous nous retrouvions en quelques minutes, 7 minuscules êtres humains sur une coque d'alu, au coeur des glaces du grand nord, dominé de toute sa stature par le glacier Dahlbreen. Nouveau silence à bord. Phase de contemplation acte 2 ! Petit aparté pour louer les qualités de pilote de drone de l'ami Dominique qui a fait décoller et atterrir l'engin depuis et sur le pont sans aucune inquiétude pour des images qui s'annoncent magnifiques.

Loin d'être rassasiés de glace, il fallait bien prolonger les plaisirs au cœur du St Johns fjorden en partant cette fois-ci à la découverte du Konowbreen et de l'Osbornebreen. Si un jour quelqu'un vous affirme que rien ne ressemble plus à de la glace que de la glace, riez lui au nez. Après le chant des glaçons du Nordenskiöld, le champ de glaces du Dahlbreen, place au slalom entre les icebergs des Konowbreen et Osbornebreen (petit point de précision, on parle la plus d'apprentis icebergs que d'icebergs type Titanic). Il est donc invraisemblable de voir à quel point ces centaines de glaçons, growlers et icebergs peuvent prendre comme formes différentes. Certains des meilleurs sculpteurs sur glace pourraient s'y essayer qu'ils n'y parviendraient jamais. Au jeu des ressemblances pour les formes les plus équivoques, voici ce qui a été entendu à bord : canard, cygne, lapin, oiseau en vol, monstre du Lochness, tente de trappeur, hippopotame sur le flanc, phoque barbu.... ah non ! Erreur de ma part, pour le dernier c'était un vrai. J'y reviens... pour ce qui est du reste, phase de contemplation dernier acte.

Le phoque barbu donc. Au milieu de cette magie glacière, et outre les nombreux oiseaux que nous avons pris l'habitude de côtoyer, cet animal. Dans l'un des guides sur le Svalbard que nous avons à bord, voici comment ce dernier est décrit : "D'une taille nettement plus grande que celle du phoque annelé, environ 2,50m pour 350 kg, le phoque barbu se reconnaît aussi à ses grosses vibrisses. C'est un solitaire dont la population s'élève à quelques milliers. Étant peu chassé, il est très peu craintif. L'été, il est facile à observer et à approcher de très près lorsqu'il se prélassait sur un bloc de glace au soleil." Ne cherchez pas plus loin. Voici trait pour trait la situation dans laquelle nous avons rencontré ce très sympathique animal qui levait la tête courtoisement dans notre direction quand le bruit de la glace contre la coque rompait le silence. Avec toutes ces aventures, nous en étions de nouveau quite pour une journée de 13 heures sur l'eau, au moteur malheureusement faute de vent (quelques miles à la voile en fin de parcours).

Je profite de ces quelques dernières lignes pour partager avec vous ce sentiment qui naît au regard de ces glaciers. Si le spectacle du grondement des glaciers qui s'effondrent dans la mer, et

des craquements des glaçons au soleil reste fascinant, il n'en reste pas moins qu'ils fondent. Les plus cartésien m'avanceront qu'il est normal que la glace fonde l'été. Il n'empêche. Jean-Paul a finalement traduit tout haut ce que beaucoup pensaient certainement tout bas : "On se demande combien de temps encore ils vont tenir face au réchauffement climatique ?" Sur ce je vous laisse à vos méditations.

Léo Lecomte à bord de Cruising Swiss V, mercredi 2 août 2017.

9 Le pays du matin calme

Voici déjà 6 jours depuis notre premier départ de Longyearbyen et il est temps pour moi de m'arrêter sur quelques considérations météorologiques maritimes. Clairement, l'indice mis dans le titre a dû déjà vous mettre la puce à l'oreille. Mais laissez moi tout de même le plaisir de vous expliquer.

Sur l'archipel du Svalbard, les mêmes causes semblent avoir les mêmes conséquences. La première, un baromètre terriblement amorphe. Depuis le départ, ce dernier stagne aux alentours d'une fourchette de 1008 hPa à 1012 hPa (les amateurs de météo marine apprécieront). Mais passons ce sujet. Ce que nous observons depuis plusieurs jours se découpe de la manière suivante : Le matin, un vent qui se hisse péniblement à deux nœuds et une navigation forcée au moteur. L'après-midi, alors que l'équipage se résigne à passer une journée au doux bruit du ronronnement des entrailles de Cruising Swiss 5, un petit rafraîchissement se fait ressentir au creux de la nuque, signe annonciateur que les voiles vont bientôt pouvoir faire taire le moteur. De 2 à 4 nœuds, le vent passe très rapidement à 8 / 10 nœuds pour s'établir en à peine 15 minutes autour de 15 nœuds (plus de 20 lundi après-midi). Que ce soit sur toutes nos navigations depuis le début de l'aventure, chacune a commencé puis terminé de la même manière. Matin calme, après-midi agitée.

Aujourd'hui encore, jeudi 3 août, alors que notre départ du mouillage s'est effectué toutes voiles affalées et que, sur les premières heures pour rejoindre la ville russe de Barentsburg, l'équipage a semblé plus enclin à la sieste, bercé par ce bon vieux moteur, qu'à l'observation du paysage et de ses éternelles montagnes désertiques bariolées de ses couleurs fétiches (marron, gris, noir, blanc), le vent s'est de nouveau levé. Bien cramponné derrière la barre, Pierre nous a offert une traversée de l'Isfjorden record en 1h30 avec un bateau régulier autour des 7 nœuds... thermiques mon amour (là encore les habitués de météo marine apprécieront). Conclusion facile de cette analyse : au Svalbard, naviguez l'après-midi.

Mais, comme il faut toujours un modérateur aux propos d'un seul, je me propose ici d'être mon propre modérateur (pas très démocratique cette affaire...). Il m'est facile de rapporter ici les observations faites sur une courte période (6 jours), et dans un secteur géographique relativement réduit puisque, après tout, notre équipage a principalement exploré l'ouest du Spitzberg avant de débiter dès demain sa plongée vers le sud. Mais cette simple corrélation des événements me semblait ici amusante à rapporter. Il existe une explication bien plus rationnelle à ces épisodes de matins calmes et elle porte un nom : Effets de site.

Vous aurez désormais bien compris le caractère montagneux de ce charmant endroit nommé Spitzberg. Et, chaque matin, Cruising Swiss 5 se trouvait, soit bien à l'abri au cœur d'un fjord, soit dans une baie protégée par la désormais célèbre île, Prince Karl Forland. Impitoyables, les montagnes ont parfaitement joué leur rôle de brise vent. Au contraire, et à une exception près, toutes nos après-midi venteuses ont eu lieu dans l'Isfjorden, grande baie profonde, relativement épargnée par ces effets de site lorsque le vent souffle d'ouest / sud-ouest. Dernier exemple en date de ces effets de site ce midi. Après avoir mouillé et mangé au pied du glacier Esmarkbreen, nous sortons du fjord répondant au nom gracieux d'Ymerbukta, à la voile. En l'espace d'à peine 1 mile, le vent est passé de plein vent arrière et une dizaine de nœuds (effet glacier) à 2 nœuds vent tournant (effet montagne) pour enfin s'établir à 15 nœuds près-travers (effet Isfjorden).

Voici donc pour ces quelques tribulations météorologiques de première semaine. L'avenir et le sud du Spitzberg nous diront très prochainement si le Svalbard continuera d'être le pays du matin calme ou si l'archipel nous offrira enfin une matinée de voile plus alléchante.

Léo Lecomte à bord de Cruising Swiss V, jeudi 3 août 2017.

10 Barentsburg. Comment vous dire...

Il est parfois très difficile de mettre des mots sur ce que l'on voit ou vit. La charmante bourgade de Barentsburg est de ces endroits dont vous aurez beau raconter et retourner le problème dans tous les sens, il sera bien compliqué de faire ressentir à l'autre l'atmosphère qui s'y dégageait lorsque vous y étiez. Malgré cette constatation, c'est la mission que je me donne aujourd'hui. Mettre des mots pour vous faire vivre l'incomparable Barentsburg.

Avant toute chose, petite re-contextualisation. Barentsburg est l'une des trois villes actives du Svalbard avec Longyearbyen et Ny-Ålesund. Quand je parle de ville, cassez tous les codes et images que votre cerveau associera au concept de ville. À la fois mégalopole et village de campagne croisés à une cité industrielle, le schéma de ville svalbardienne est certainement unique au monde. Barentsburg donc. Au contraire des cousines Ny-Ålesund et Longyearbyen qui battent pavillon norvégien, Barentsburg est le centre névralgique de l'activité minière russe et de sa société Trust Arcticugol (La même société qui autrefois fit vivre Pyramiden et qui tente désormais de faire de cette ville fantôme un rendez-vous touristique). Barentsburg était une halte nécessaire à notre expédition, puisque dernier lieu où nous pouvions faire le plein de fuel en anticipation des deux prochaines semaines et surtout de la traversée vers Trondheim. Certainement pleins de préjugés sur ce que peut-être une cité minière russe, nous ne nous attendions pas spécialement à une soirée touristique passionnante. Et pourtant... début du récit d'une soirée à ne pas oublier.

Cruising Swiss 5 a donc terminé sa phase d'approche de la ville jeudi soir vers 18h. Vue de la mer, les premières impressions viennent confirmer nos préjugés initiaux. Ville cubique, faite de taule et de hangars, agrémentée des quelques cheminées d'usines fumantes, le tout déposé sur une montagne particulièrement noire puisque riche en charbon. Pas franchement funky. Le bateau amarré au port (un port constitué d'un ponton de 20 mètres pour la plaisance et d'un débarcadère), je profite, comme la plupart de mes camarades, d'un rare réseau téléphonique pour passer un coup de téléphone à ma chère et tendre. Voici mes premiers mots : "coucou, je suis dans la ville la plus moche du monde"... toujours tourner sa langue 7 fois... vous connaissez la suite. Répétant ces mêmes paroles à mes compagnons de bord, certains, sûrement plus à même d'appréhender l'architecture russo-svalbardienne, mettent déjà le holà à mes propos : "moi je trouve qu'il y a quelque chose ici" appuie Bertrand.

Ce "quelque chose" justement, va s'offrir à nous à l'occasion d'une visite nocturne. Enfin nocturne... n'oublions pas que nous n'avons pas une minute de nuit à cette latitude. Il s'agit donc d'une visite post 22h30. Descriptif de cette découverte mètre après mètre. Tout d'abord, la ville est juchée à flanc de mont. Depuis le port, il nous faut donc emprunter un grand escalier de bois serpentant au cœur des anciens bâtiments, aujourd'hui abandonnés. Première constatation, comme la terre ou les montagnes, on peut mesurer l'âge de Barentsburg à ses strates. En bas, vieilles baraques de bois aux fenêtres brisées ou condamnées. Au milieu, du plus récent mais tout de même un peu vieillot, comme l'école, au style soviétique prononcé, construite de briques et décorée de dessins enfantins. Ou le "souvenir shop", maison carrée et à la peinture ancienne mais qui s'est tout de même permis de peindre un ours blanc faisant semblant de regarder par la fenêtre. Enfin, la dernière strate, la ville nouvelle. Sur la gauche, les deux immeubles des locaux. Peintures neuves, l'un fait de carrés blancs, bleus, verts, l'autre orange, jaune et blanc. Au centre, le bâtiment administratif de la Trust Arcticugol, d'un rouge vif. Sur la droite, un hôtel aux airs flamboyants neufs et qui offre même le luxe d'un sauna ! Bref, voici au global la vision qui s'offre à nous une fois débarqués. Autant dire que les amoureux de la photographie, des contrastes de couleurs, de matériaux ou de vieux et de nouveau, trouvent ici un terrain de jeux quasi infini.

Montons donc ces marches qui nous permettent de progresser dans Barentsburg. Laissons derrière nous la vieille ville et ses maisons abandonnées aux souvenirs centenaires. Prenons tout de même le temps d'observer quelques détails insolites comme les panneaux de parking, non pas pour voitures, mais pour scooters des neiges. Apprécions également une grande terrasse de bois d'environ 100m², jonchée de trois bancs et offrant une vue magnifique sur la baie. So romantic !

Nous voici enfin arrivés en haut de ces marches, là où le neuf prend progressivement le pas sur l'ancien. Nous sommes au centre de la ville. Nouvelle terre de contraste ! Ici cohabitent, d'un côté un palais des sports neuf, offrant aux locaux une salle de fitness, de l'autre une église : tour de bois sur deux étages, entourée de remparts de bois et quadrillés de 4 tourelles croulants sous le poids de l'âge. En contre-bas du lieu de culte, un terrain de foot creusé dans la terre. 4 buts sans filets et une surface de jeu charbonneuse !

Le centre passé, nous voici désormais dans la partie récente du lieu. Je ne vous cacherai pas qu'outre l'attrait touristique, notre sortie du soir avait également pour objectif de rallier le bar de l'hôtel. Mais voici qu'apparaît à notre droite, le futur théâtre du point culminant de l'improbable. Ce qui ressemble à une grande maison de bois rouge porte les inscriptions suivantes : Krasniy Medved / bar, local brewery. Sincèrement, mettez-vous à notre place. Comment résister à une bière brassée à Barentsburg ? Une bière de latitude 78 Nord (l'abus d'alcool est dangereux pour la santé etc etc) ! Nous pénétrons donc dans le lieu. Changement total d'ambiance ! Modernité complète, une architecture d'intérieur franchement pas dégueu et un petit bar d'exposition. La véritable salle est à l'étage supérieur. Nouvelle surprise. Anti-chambre du bar, une salle faisant penser à un local à ski : les clients sont priés de laisser leurs chaussures ici et d'enfiler les claquettes mises à disposition ou d'entrer en chaussettes.

"Bonjour, je suis Sasha, je suis de service ce soir et je m'occupe de vous", nous accueille une jeune russe d'environ 25 ans et seule serveuse en poste à 23h dans un bar qui ferme à 2h. La salle du bar est une grande pièce, parquet ciré, mur fraîchement repeint en bleu et blanc, tringles à rideaux faites de skis de fond et, au milieu de la pièce, une statue d'un ours rouge, du nom de la bière locale : "la Red Bear". Tradition à remplir, sur les poutres blanches, dessiner au feutre son bateau, date et noms. C'est Dominique qui s'y colle. Voici Cruising Swiss 5 et son équipage qui passe à la postérité de Barentsburg.

Arrêtons nous quelques instants sur l'ambiance. Arrivés sur place à 23h, la foule ne se bousculait pas au portillon. Non pas que le Barentsburgois soit un couche tôt bien au contraire, ces derniers ont justement commencé à arriver à partir de 23h ! Petite remarque au passage, le client du bar branché de Barentsburg n'est pas beaucoup plus différent que ceux du reste du monde. En témoigne un jeune russe, plutôt en délicatesse en position verticale et éconduit de manière très professionnelle par Sasha. Sur ce dernier point je vous renvoie quelques lignes plus en amont (l'abus d'alcool est dangereux pour la santé etc, etc). Après deux heures passées autour du breuvage local, et d'un bon jus de pomme pour Bertrand, à discuter et rire de l'incongruité de la ville, derniers instants d'irrationalité. Au cœur de ce bar, vous tournez la tête quelques instants pour regarder par la fenêtre. Au premier plan, enchevêtrement de tôles colorées en tous genres. Deuxième plan, la mer, lisse et scintillante. En troisième rideau, les montagnes et neiges qui font face à la ville, le tout baigné d'un soleil radieux. Coup d'oeil à sa montre, il est 1h du matin. Tableau impossible à rêver.

12 h 30 le vendredi 4 août. Cruising Swiss V largue les amarres de ce qui s'avère être le dernier port avant Trondheim (mouillage pour les 6 prochains jours). Direction le sud du Spitzberg. Ultime petit coup d'oeil en arrière vers Barentsburg. D'un seul coup, la cité grise de la veille est devenue radieuse.

Léo Lecomte à bord de Cruising Suisse V, vendredi 4 août 2017.

11 C'est l'histoire des hommes qui ont vu l'ours

Je m'en allais vous conter une romance. La douce histoire de deux gentils, beaux et gros morses. Tous deux élégants, posés sur un bout de plage du côté de Mariasundet, fin corridor de mer d'une centaine de mètres marquant l'entrée et la sortie sud du Van Mijenfjorden. Une femelle de quelques centaines de kilos, la tête posée sur le ventre de son mâle (sûrement cent kilos de plus), apathiques, pas dérangés le moins du monde par 7 voyeurs sur un bateau. Un équipage il faut le dire, presque tout aussi apathique, lassé par deux journées sans vent et particulièrement fraîches. Oui. j'aurais pu vous raconter l'histoire de ces deux sympathiques morses. Les deux premiers que nous observions. Pourtant, je vais vous en raconter une autre...

"Éh..." Voilà le son qu'il faudra retenir. C'est bête un Éh...un bête son lâché par Pierre ce samedi 5 août à 18h02. Oui mais voilà, ce petit Éh, sorti de la bouche de quelqu'un qui, l'espace d'une seconde, doutait certainement qu'il voyait bien ce que nous espérions tous voir depuis que nous avons posé une botte sur le territoire du Svalbard, représente quelque chose de grand : nous voyons un ours blanc ! La rencontre, dans un premier temps, fût brève. L'équipage de Cruising Swiss 5, après avoir mouillé à Fleur de Lys hamna, petite anse protégée au bien joli nom, profitait d'une bonne promenade sur les rives du Van Keulenfjorden.

Un fjord envoûtant, aux crêtes acérées, aux pics s'élevant à 1 200 mètres dont les pieds se terminent en pentes douces et verdoyantes de mousses. Un endroit évoquant le passé baleinier de l'archipel avec des vieilles barques de bois, anciennes possessions des chasseurs, abandonnées sur la côte.

Près d'une heure a passé sur cette terre et notre petit groupe s'est donné comme objectif, plus loin dans la baie, deux grandes cabanes abandonnées, entourées de ces barques de baleiniers. Petite pause sur le contrefort d'un vallon pour que les adeptes de la marche, un peu plus rapides, attendent les photographes, plus flâneurs. L'équipe est regroupée et Pierre le voit : "Éh..." un kilomètre en contre-bas environ, se dirigeant justement vers les deux cabanes que nous nous étions donnés pour objectif. Chacun s'arrête. Je vous l'ai dit, cette première est courte. Le vent est pour nous et nous sommes postés sur les hauteurs. Nous passons 5 minutes à l'observer, tous risques immédiats étant écartés, puisque l'animal n'avance pas dans notre direction. Jumelles pour certains, zooms des appareils pour d'autres, nous détaillons à loisir la bête. Démarche puissante, mais pourtant aérienne, un long cou, une grosse tête, un gros corps et un pelage tout juste sali au niveau des pattes. Mâle ou femelle ? Vous excuserez mon ignorance en oursologie mais nous avons là un sacré beau spécimen.

Avec l'envie de voir cet ours blanc de plus près, sans pour autant nous mettre en danger, décision est prise de regagner Cruising Swiss V pour le suivre par la mer en toute sécurité. Nous abandonnons notre ami pour un instant. En une bonne 40 minutes, le bateau quitte son mouillage et tente de le retrouver. Il n'est que quelques centaines de mètres après les cabanes abandonnées. Le ou la gaillard(e) nous a gracieusement attendu en profitant d'une petite sieste. La rencontre sera ici plus longue mais la sieste de courte durée pour l'ours. Réveillé pour notre moteur, il poursuit sa route par la plage (un instant nous pensions qu'il nous ferait l'amabilité de venir piquer une tête dans l'eau). Près de 20 minutes sont passées à ses côtés avant de le laisser vaquer à ses occupations et, pour nous, de retourner à notre mouillage.

Passé la rencontre, la joie et le privilège d'avoir pu observer cet animal presque mythique dans son habitat naturel et dans un décors de rêve, je retiens deux citations. L'une de Dominique, après la première rencontre : "bon et bien c'est vrai, il y a bien des ours blancs au Svalbard". La seconde, de Stéphane, avant de débarquer à Fleur de Lyshamna et donc avant la découverte de notre champion : "S'il y a des oies ici, il n'y aura pas d'ours".

Léo Lecomte à bord de Cruising Swiss V, samedi 5 août 2017.

12 Transition et gigantisme

Depuis le début de notre aventure, difficile de dire que nous avons été lésés en découvertes et rencontres en tous genres, aussi surprenantes fussent-elles (coucou Barentsburg). Si les joyaux du Svalbard ont pu, parfois, se faire mystérieux ou désirables, à chaque jour valait sa peine. Mais, sur une croisière de 3 semaines, existe forcément une inévitable journée (ou plusieurs selon contexte) que nous qualifierons de transitoire.

Notre dernière étape pré-traversée a été établie depuis toujours dans la baie d'Hornsund. Baie que nous devons rejoindre dans la journée de mardi pour une étape mammoth de 70 miles en route directe, presque 100 dans les faits. Au vu des dernières journées pauvres en vent, Dominique décidait d'avancer cette longue étape de 24 heures grâce à une petite fenêtre météo favorable permettant de préserver le moteur et, surtout, faire avancer un bateau à voile à la voile. Dimanche 6, la longue descente qui allait nous mener sous la latitude du 77 Nord pouvait commencer. Se met alors en place le fameux système des "quarts" que tout marin ayant déjà pratiqué les longues distances connaît. Explications.

En tant que skipper, Dominique est en dehors de ce roulement. Pour les autres, trois équipes de deux : Jean Paul - Pierre ; Bertrand - Hervé ; Stéphane - Léo. Du franco-suisse à tous les étages, pas de jaloux. Les journées se divisent en deux tranches de 6 heures et 3 de 4 heures. À chaque équipe, une fonction qui tourne à chaque roulement. Tâche numéro 1 : sur le pont, s'occuper de faire avancer et diriger le bateau. Tâche numéro 2 : standby, ou, pour être plus explicite, traitement du tout venant. Nettoyage du bateau, cuisine, soutien de l'équipe sur le pont en cas de nécessité. Tâche numéro 3 : les pieds au chaud dans le duvet, pas besoin de dessin. Ce roulement sera d'ailleurs le modèle utilisé pour notre traversée. Le tableau vous semble clair ? Pas de questions subsidiaires ?

De transitoire, cette navigation va vite se transformer en transi de froid. Un archipel situé si haut sur notre planète ne pouvait ternir sa réputation polaire sans nous offrir une bonne grosse journée nordique. Je précise : 21 heures sur l'eau, du brouillard, de la bruine devenue même pluie pour certains quarts. Une terre totalement invisible à l'oeil, empêtrée dans une nasse grise de nuages, il ferait presque nuit au Svalbard, c'est vous dire. Et du froid ! Du très froid même... de celui qui vous piquote les membres, vous fait greloter et attendre avec impatience la quille. De celui qui incite les équipes en standby à rester bien calfeutrées à l'intérieur, laissant seuls à leur langueur les hommes de pont. Mais, même dans ces longs instants de plaisance glaciale, le lieu sait vous offrir du baume au coeur. 3h30 du matin lundi, Stephen et Léo sont sur le pont. Au loin, des jets d'eau. Trois rorquals sont sur le même chemin que nous. À bonne distance, ils nous accompagnent 30 minutes, émergents des eaux par intervalles réguliers pour respirer. 9h du matin - Cruising Swiss 5 jette l'ancre au lieu dit "Treskelbukta". Fin de transition. Petit déjeuner et sieste pour tout le monde.

Et le gigantisme dans tout ça ? J'y viens. L'air de rien, le jour du départ pour la Norvège approche. Dominique a déjà fixé le jeudi 10, minuit, pour le coup de clairon de la grande traversée. Réveil de sieste vers 13 heures. Décision est prise d'explorer plus en profondeur ce fjord d'Hornsund et de profiter encore une fois du spectacle des glaciers. Après quelques minutes seulement, voici ce qui nous entoure, pêle-mêle : Samarinbreen, Chomjakusbreen, Mendelevbreen, Svalisbreen, Stornbreen et, roi des rois, gigantesque langue blanche s'étalant sur plusieurs kilomètres, liant les côtes ouest et est du Spitzberg, l'Hornbreen.

Accumulation de 6 glaciers nous offrant un panorama de presque 360 degrés. Gigantesque ! Dernier détails et non des moindres, l'énorme quantité de glace déversée dans cette baie par la fonte de ces géants blancs. Slalom de Cruising Swiss 5 au milieu des grawlers et icebergs. Paysage apocalyptique et merveilleux à la fois que ces morceaux, détachés de leur mère, aux formes improbables et acérées. Paysage servit par une lumière nouvelle, le retour du soleil au milieu de la grisaille qui fut notre compagne ces derniers jours. Contemplation acte 4.

Léo Lecomte à bord de Cruising Swiss V, lundi 7 août 2017.

13 Réveil polaire

« Léo passe-moi ta caméra ! »

Regard embué vers Dominique. Je suis encore dans ma couchette et me demande bien pourquoi notre skipper me réveille l'air aussi surexcité. Premier réflexe forcément : "Un ours ?" En posant la question, je jette un oeil morne et toujours ensommeillé à ma montre, il est 2H55 du matin et, dehors, la pluie semble tomber de manière plutôt soutenue. "On est dans un champ de mines" me répond Dominique. Un champ de mines ? D'un coup les connexions se font. Ce n'est pas la pluie qui se répercute sur le pont et les hublots du bateau mais les crépitements typiques des glaçons, growlers et icebergs fondant au contact du soleil et de la surface de l'eau.

Coup d'œil à l'extérieur. La petite anse dans laquelle nous mouillons pour cette nuit du lundi 7 août au mardi 8, la veille si paisible, ornée de deux-trois bouts de glace en fin de vie, est devenue blanche. Cruisnig Swiss 5 est cerné. Jusqu'à aujourd'hui, nous étions toujours partis sciemment à la rencontre de ces "champs de mines" polaires. Celui-ci nous a surpris en plein sommeil. Le glacier voisin de notre anse, Hansbreen, a craqué durant la nuit, déversant sur nous ce flot blanc. Pas d'inquiétudes à avoir, le bateau est bien ancré et ne sera pas dérangé, la surprise est simplement de taille, le réveil, polaire !

Au matin, inutile de vous dire que les 7 à bord y vont de leurs commentaires et surtout photos pour immortaliser ce moment de surprise. Analyse intéressante de Dominique qui parvient à une comparaison pas loin de la réalité sur les crépitements de la glace : "en me réveillant j'ai cru que j'étais au milieu d'une rivière avec ce bruit autour du bateau." Cependant, un léger problème se pose tout de même. Nous sommes censés passer deux jours dans cette anse avant notre départ pour Trondheim. Si cette glace n'est pas dangereuse pour Cruising Swiss 5, elle est plus inquiétante pour notre petite annexe gonflable qui nous permet de rejoindre la terre. Batterie de suggestions à bord. Pierre : "on fait comme les phoques barbus, on se laisse dériver sur une belle plateforme." Bertrand : "On cale le moteur de l'annexe sur un glaçon". Stéphane : "Éh messieurs, ce sont des glaçons pas des ours, ils ne vont pas nous sauter dessus il suffit de slalomer entre eux". Inutile de vous préciser laquelle de ces trois solutions sera retenue...

Après une séance de slalom entre les glaçons, nos 7 sont à terre face à Hornsund, station scientifique polonaise qui se résume à un grand bâtiment pour loger scientifiques et personnel chargé de l'entretien du lieu, deux hangars, une batterie de 20 scooters des neiges, un tracteur et deux "tanks amphibies" pour le moins assez indescritibles. Avant la traversée durant laquelle nous ne mètrons plus pied à terre durant une semaine, nous profitons de ces derniers instants de promenade svalbaridienne et approchons au plus près le glacier qui, dans la nuit, nous a offert ce joli cadeau. Longues minutes de recueillement devant ce spectacle dont nous ne nous lassons pas. Le silence, est juste brisé par le grondement des blocs de glace qui continuent de se détacher de l'Hansbreen. Les scientifiques polonais nous ont appris que depuis leur installation sur place il y a une soixantaine d'années, le glacier a reculé de 4 kilomètres.

Je terminerais mon propos ici en m'attardant quelques instants sur cette station scientifique. Au retour de notre escapade, nous discutons brièvement avec une scientifique et deux travailleurs qui nous dressent les grandes lignes du lieu. La station est exploitée par les Polonais. On y trouve ici géologues, météorologues, océanographes, climatologues... le lieu fonctionne en "missions" d'une année et celle de nos interlocuteurs, arrivés il y a un mois, est la quarantième du genre. La base peut accueillir 25 personnes l'été et fonctionne en comité restreint de 10 têtes l'hiver. Faute de place, les scientifiques se relaient entre ici et Longyearbyen sur des périodes courant d'une semaine à un mois. La plupart des travailleurs chargés de l'entretien du lieu sont des saisonniers qui ouvrent majoritairement l'été. Nous n'en saurons pas beaucoup plus sur les travaux effectués sur place. Voici donc, après les enclaves russes de Pyramiden et Barentsburg, la capitale norvégienne Longyearbyen, ce tout petit bout de Pologne, niché au cœur du Svalbard, si loin de la mère patrie.

Léo Lecomte à bord de Cruising Swiss 5 - Mardi 8 août 2017

14 Derniers instants au Svalbard

Il y avait hier soir, autour de la table au moment du dîner, comme un air de dernier jour de vacances. De ces instants où les souvenirs du temps écoulé se rappellent à vous alors qu'il fait partie d'un passé pas si lointain. Mais le paradoxe est bien là, en ce sens où cette soirée ne marque en rien la fin de l'aventure. Au contraire même, rejoindre Trondheim revêt peut-être du plus gros défi de ces trois semaines. Il n'empêche, une page se tourne, celle du Svalbard. Ce grand archipel désertique, montagneux, glaciaire... ce bout de terre égaré par ses grands frères en pleine dérive des continents et qui s'est échoué ici, entre les 75 et 80e parallèle nord. En ce jeudi matin, à l'heure où j'écris ces lignes, nous laissons disparaître doucement derrière nous ce lieu qui nous aura laissé maintes fois sans mots, par la seule expression de sa simplicité.

Mais avant cet élan de nostalgie, nous restait une dernière journée à écouler. Mercredi matin donc : la anse de nos amis polonais d'Hornsund est devenue bien trop inhospitalière. Si la veille, le déversement de glace de l'Hansbreen était largement supportable, le nouveau lâché de grawlers et icebergs du glacier voisin commençait à mettre notre cher Cruising Swiss 5 un peu à l'étroit. Levé d'ancre matinal et traversée de la baie pour nous établir dans une anse bien plus accueillante, la dernière de nos pérégrinations du grand nord : Gashamna. Avant d'envisager une dernière escapade, relooking complet du bateau qui nous portera ces 6 prochains jours sur la mer de Norvège.

Liste non-exhaustive des tâches effectuées : check complet du pont, resserrage des vis, réajustement des noeuds d'écoutes, assurer les manilles, monter dans le mât, réparer moteur d'annexe, poubelle et chandelier branlant, vérification du filtre à eau et du moteur principal... check-up complet de Cruising Swiss 5 et examen brillamment passé par notre fier destrier prêt à nous porter vers des latitudes plus clémentes. Succession de petits devoirs envers notre bateau qui nous aura tout de même occupé 5 heures de notre temps.

Il est 18 heures et nous sommes 4, Jean-Paul, Pierre, Hervé et Léo, à profiter d'un dernier moment à terre. Comme à chaque fois, ces instants vont nous surprendre. De sa monotonie apparente, ce morceau de Svalbard va de nouveau nous offrir des sensations différentes. Habités aux crêtes et aux vallons, nous avons ici un long bout de plaine, vestige certains d'un glacier disparu, nous offrant une vue panoramique imprenable sur les montagnes, l'anse de Gashamna et la baie d'Hornsund. Sous nos pieds, des kilomètres de mousse et de différentes fleurs polaires qui font le bonheur d'un grand renne, le plus beau qu'il nous ait été donné de rencontrer, broutant sans trop s'offusquer de notre curiosité mais nous gardant néanmoins à distance respectable.

Dernière "visite" également d'un vestige du passé, décidément nombreux au Svalbard, avec les restes des fondations d'une ancienne expédition russe du 19e siècle, et d'une vieille cabane de trappeur, désertée par ses occupants et hantée par quelques vieux souvenirs : casseroles, poêles, gobelets, pièges à renards... contemplation acte 5. Rideau et applaudissements. Fin de représentation pour l'Archipel du Svalbard et sa côte ouest, sillonné pendant 12 jours par Cruising Swiss V et son équipage.

Léo Lecomte à bord de Cruising Swiss V, jeudi 10 août 2017.

15 Retour dans le monde des dépressions

Pendant tout notre séjour le long de la côte ouest du Spitzberg, nous sommes resté sous la domination d'un régime anticyclonique et même pour être plus proche de la réalité dans un marais; la pression a varié d'un ou deux millibars à la hausse ou à la baisse. Si pendant cette période, nous avons pu presque chaque jour naviguer à la voile avec des vents de 12 à 18 noeuds, c'est grâce aux nombreux glaciers et à la différence de température avec l'environnement sans glace. En bref des vents catabatiques.

Au départ de l'île, pas de vent et quelques heures de moteur avant de rencontrer les premiers souffles. Puis le vent a progressivement forcé pour atteindre un maximum de 30 noeuds en rafale. Il diminue à nouveau alors que nous atteignons un thalweg, qui s'est constitué à partir d'une dépression assez creuse située au large des côtes sud de la Norvège et les deux dépressions qui nous barraient la route vers le sud.

Après le moteur, le gennaker et de jolies pointes à plus de 8 noeuds sur une mer plate qui progressivement s'est creusée (vagues de 2 à 3 mètres); le gennaker a été remplacé par le génois puis la trinquette et la grand voile est arriérée (2 ris).

Toujours aux allures portantes, le bateau roule un peu - ce qui n'est pas du goût de tous les estomacs, mais avance à bonne allure vers le sud pour rejoindre Trondheim.

Cependant la partie n'est pas encore terminée : il nous faut encore passer à l'est de la prochaine dépression tout en évitant d'aller trop à l'est pour ne pas se retrouver dans des vents un peu trop forts pour que notre Cruising Swiss jouisse pleinement des conditions de vent.

Pour conclure, dire aussi qu'avec les dépressions, la pluie et la brume sont aussi de retour. Mais comme tout le monde sait, après la pluie, le beau temps.

Dominique Hausser à bord de Cruising Swiss V, vendredi 11 août 2017.

16 Quand cela ne se passe pas comme prévu

Il y a 2 jours, je vous parlais de slalom entre les dépressions pour éviter les vents forts ... j'y croyais encore au vu des fichiers météo que je charge chaque jour depuis le service "saildocs" par communication satellitaire à bas débit, de qualité de service assez médiocre, ce qui limite sérieusement la taille des fichiers que l'on peut échanger.

Puis tout à coup, le nouveau fichier montre une seule grosse dépression qui a bouffé toutes les autres, qui se creuse, qui ne se déplace presque plus. Un barrage que je me demande bien comment traverser. Il y a un trou qui passe par le centre de ce monstre et qui permettrait de passer.

Aussitôt la route est modifiée; on s'écarte de la route vers Trondheim, mais on pourra passer.

C'est sans compter que la coquine a placé son centre 25 nM à l'ouest de ce que prévoyait le modèle GFS; au lieu de passer tout droit, c'est 35 à 45 noeuds de face qui nous attendent.

On fait quoi, demande l'équipage. Après un petit moment de réflexion, c'est une mise à la cape pour reposer l'équipage, skipper compris, et attendre le nouveau fichier pour avoir un nouveau plan pour sortir de la nasse.

Le passage existe toujours, mais 25 nM plus à l'ouest et cette dépression occupe toute la mer de Norvège, reste désespérément stationnaire sans vraiment se résorber.

Du sport au moins pour les prochaines 24 heures.

PS: l'équipage et le bateau se portent bien et depuis ce matin nous faisons route vers moins de vent et le sud.

Dominique Hausser à bord de Cruising Swiss V, dimanche 13 août 2017.

17 Fin de veille

5, 4, 3, 2, 1 ! Ça y est ! Le décompte vient d'être donné par Dominique bien ancré sa table carte. L'équipage se réunit autour d'un breuvage de circonstance. Même les endormis se lèvent spécialement pour l'occasion. Et quelle occasion... ce mardi 15 août, Cruising Swiss 5 et ses 7 hommes d'équipage viennent de passer sous la latitude du Cercle Polaire. Retour dans le grand sud ! Outre la symbolique, le moment loin d'être cérémonieux, résonne un peu différemment dans nos têtes, il évoque le sentiment d'une fin de veille, d'avoir enfin laissé derrière nous les moments difficiles, parfois sportifs, de cette traversée de la mer de Norvège. Attention, nous respecterons bien l'adage voulant que relâche ne sera fait qu'une fois le bateau amarré Trondheim. Pour autant, il me faut revenir un peu plus dans les détails de ces 5 derniers jours, en complément des informations qu'a pu vous livrer Dominique dans ses deux dernières publications.

Jeudi 10 août. Rien ne pouvait être plus différent de ce que nous allions vivre. Après tout, difficile de reprocher l'Archipel du Svalbard de se résoudre à laisser repartir 7 sympathiques gentlemen comme nous. Ambiance : 6 premières heures sur une mer d'huile, grand soleil et une vitesse moyenne du vent autour d'1 nœud, 1 nœud 5. Mais ça, Dominique vous l'a déjà raconté. La suite ? Svalbard disparaît dans les nuages, l'horizon avec lui. ce moment, nous ne nous imaginons pas que nous ne reverrions un vrai ciel bleu est dégagé que lundi en fin de soirée, soit 4 jours et demi plus tard. Les choses sérieuses commencent ds l'après-midi avec une première dépression traversée sans soucis, mais avec des vents forçant et s'établissant jusqu' 30 nœuds. Conséquence directe et état de fait, une mer trs agitée, des oreilles internes encore balbutiantes avec l'équilibre marin et des hommes qui tombent comme des mouches. Entre malades et barbouillés, trois gaillards restent debout (aucun nom ne serra donné par soucis d'équité).

La suite des affaires ne s'annonce guère plus glorieuse. Encore une fois, pour bien comprendre les phénomènes météo que nous avons traversé, je vous invite relire les news de Dominique "Retour dans le monde des dépressions" et "Quand cela ne se passe pas comme prévu". Et pour ne pas se passer comme prévu ! Samedi soir, nous sommes sensés passer au cœur de la dépression pour éviter du méchant. Elle est malheureusement trop l'Ouest de 25 miles. Le vent forçit d'un coup et ordre est donné de prendre le troisième ris. Le temps de la manœuvre, Cruising Swiss 5 subit les assauts du vent 40 nœuds et plus. Affalage de la grand-voile et virement de bord sous trinquette pour se sortir de cette zone de vent fort. Je souligne ici le grand sang froid de Dominique, hors concours bord en terme d'expérience dans les tempêtes, qui décide rapidement de tout affaler et mettre le bateau la cap pour plusieurs heures afin de laisser le capitaine et ses hommes se reposer et trouver une échappatoire viable. Petit aparté pour ceux qui n'auraient pas eu manœuvrer par 45 nœuds de vent. Vous avez beau être fort d'une solide expérience dans un voilier, des manœuvres aussi basiques qu'affaler une grand voile ou effectuer un virement de bord deviennent d'un seul coup une montagne jamais gravie !

8 heures. Nous allons passer 8 heures ainsi, recroquevillés dans notre coque d'aluminium, ballottés par la mer déformée, écoutant le vent sifflant son fiel et l'observant faisant fumer la mer. Relais toutes les heures en extérieur pour qu'un homme soit toujours dans le cockpit et s'assurer que le bateau n'ait pas de soucis dehors. Longs moments de solitude observer les creux, la lumière du jour ensevelit dans la grisaille, l'anémomètre qui ne descend plus sous 40 nœuds. Record d'observation pour Pierre avec une rafale 53 nœuds, lui qui nous confiait en début de croisière : "mon pire cauchemar sur un voilier, me retrouver dans des vents plus de 40 nœuds et dans des creux de 10 mètres." Pour le vent c'est désormais fait. Pour les creux, vous m'excuserez de ne pas avoir sorti mon double décimètre mais c'était gros ! Après ces huit heures la cape, le moteur est mis en marche. Appuyé par la trinquette et une GV trois ris, l'équipage gagne le centre de la dépression pour trouver des vents plus raisonnables 30 nœuds. Dimanche midi, le gros est derrière nous. Petit tour de table bord sur ceux qui ont déjà navigué avec un tel vent - Léo : "Non" - Jean Paul : "Non" - Hervé : "Non" - Pierre : "Non"... bizutage en règle.

Et quand vous pensez que le plus dur est passé... les systèmes dépressionnaires sont censés être derrière nous. Un nouveau petit se forme plus au sud mais il sera parti notre arrivée. Oui ! Sauf

que, ironie de la voile, il faut parfois apprendre ralentir. Cruising Swiss 5 a navigué trop vite et se retrouve de nouveau dans des forts vents. 35 nœuds établis, moins violents que la veille, mais une mer toujours toujours formée. 5 h 30 du matin lundi, une déferlante se brise sur le flanc du bateau. L'action ne doit pas durer plus de 5 secondes mais il y a de quoi en parler pendant des heures. Dehors, CS5 se couche. Photo publicitaire pour les harnais de sécurité dans le cockpit avec Stéphane, Dominique et Léo, dehors ce moment, qui pendouillent leur sangle respective en attendant que le bateau se redresse. Dedans, Jean-Paul et Pierre qui dormaient sont soulevés de leur couchette sans bien comprendre ce qui leur arrive. Bertrand reçoit une volée de verres en plastiques et Hervé récupère des paquets d'eau dans le visage avec la vague scélérate qui s'est immiscée à l'intérieur. Cruising Swiss 5 repart, mais la capote qui protège les hommes dans le cockpit du vent et de la pluie est arrachée, des instruments bord ont pris l'eau et baromètre et Iridium permettant de récupérer les données météo ne fonctionnent plus. Dernier souvenir de l'incident, un pot d'herbes de Provence venus s'écraser sur le mur bâbord du bateau offrant un magnifique "Picasso culinaire" pour la fin de la traversée.

Lundi vers 15 heures. Après presque 48 heures, le vent retombe sous les 25 nœuds et le ciel se dégage. Du soleil ! Les tourments de ces 4 derniers jours touchent leur fin, offrant même une journée totale de répit l'équipage, en ce mardi 15 août, qui profite des conditions enfin clémentes pour transformer le cockpit en salon de séchoir, certains ayant des difficultés trouver un dernier petit vêtement sec. La vie du marin est ainsi faite. Parfois, rarement, elle vous offre des traversées calmes, sans histoire. D'autres fois, elle vous met les nerfs en pelote, le mental à rude épreuve. Mais, même dans ces conditions, la mer sait toujours vous offrir de merveilleux cadeaux. Baleines croisées à volonté en début de week-end, dauphins qui viennent jouer avec l'étrave du bateau, ce soir, au moment d'écrire ces lignes, un coucher de soleil aux couleurs splendides (oui, nous avons retrouvé la nuit depuis lundi). Et surtout, au plus fort de la tourmente, quelques instants avant la déferlante, une famille d'orques croisée dans la brume moins de 20 mètres du bateau !

23 heures ce mardi, il ne restait plus que 150 miles avant l'entrée du chenal pour Trondheim, puis, encore une soixantaine avant le port. Derniers jeux météorologiques pour l'équipage qui n'a plus craindre le coup de grisou d'une nouvelle dépression. Simplement faire avec les bascules de vent, tantôt adonnantes, tantôt refusantes, mais toujours au près, au mieux de travers, pour approcher dans les meilleures conditions de Trondheim. Les quarts se font désormais plus sereins, moins angoissants, de nuit lorsqu'il est censé faire nuit (une peu de normalité que diable !), fin de veille pour l'équipage de Cruising Swiss V.

Léo Lecomte bord de Cruising Swiss V, mardi 15 août 2017.

Pour conclure

18 Retour sur une expédition inoubliable

Dans la liste de mes rêves, on trouve la visite à 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.

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 pleins les yeux et les capteurs, ces derniers, nous les partageons avec vous dans un [album photos en ligne](#).

Juste l'envie de reprendre au plus vite la mer.

Bref retour sur la genèse de ce projet

Comme le rappelle [Jean-Marc Ritzenthaler](#), vice-commodore en charge des croisières dans le [numéro de juillet-août](#) (disponible en ligne dès la publication du prochain numéro, [pour les membres CCS uniquement c'est ici](#)) du bulletin du [CCS](#), l'idée a été proposée au groupe directeur par [Patrick Weibel](#), proposition qui a été acceptée sous la forme de 3 croisières, la première skippee par [Patrick Weibel](#), [de Trondheim à Longyearbyen](#) du 24 juin au 15 juillet 2017, la deuxième [au Spitzberg](#) du 15 juillet au 29 juillet 2017 skippee par [Christoph Hofer](#), la troisième [de Longyearbyen à Trondheim](#) du 29 juillet au 19 août 2017 skippee par [Dominique Hausser](#).

L'ensemble des skippers 1 ont été sollicités pour conduire l'une ou l'autre de ces 3 croisières au printemps 2016 déjà. L'annonce que ma candidature était retenue m'a été annoncée vers la fin juin 2016 quelques heures avant que je quitte New York sur LMAX Exchange pour la [course 12](#) de la 10e édition de la [Clipper 2015-2016 round the World Yacht Race](#) qui devait nous emmener victorieux de la course à Derry-Londonderry.

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

Quelques semaines après l'ouverture du programme des croisières 2017, l'équipage de "ma" croisière était au complet, quelques candidats malheureux n'ont pas été retenus, la majorité pour s'être inscrit trop tardivement.

La préparation

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

- Dominique Hausser, skipper, en charge de la navigation, de la météo, de la sécurité de l'équipage
- Jean-Paul Mugnier, second, en charge de la recherche des étapes, des lieux à visiter sur l'archipel
- Bertrand Andrès, vice-commodore CCS, en charge du bon fonctionnement des armes et du moteur
- Stéphane Beaud, en charge de l'avitaillement
- Hervé Dupont, en charge de la caisse de bord
- Pierre Blanc, en charge du bon état du bateau
- Léo Lecomte, en charge 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 2e bagage.

Pour plus de détails sur la préparation, je vous renvoie à l'[article publié avant le départ](#); il en est de même pour les [questions météorologie et climatologie](#) dans l'archipel du Svalbard.

De même, je vous invite à relire les [publications régulièrement envoyées depuis le bateau](#) pour revivre comme nous en direct ou presque l'émerveillement de nos découvertes au jour le jour.

L'arrivée à Longyearbyen

Avec Stéphane, j'atterris vers minuit et demi 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 - environ 3 km à l'ouest du centre, 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 de Cruising Swiss 5. 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 faire le tour de Longyearbyen, car nous ne sommes pas autorisés à quitter le périmètre de la ville sans arme - et celles-ci sont à bord du bateau, utilisées par la précédente équipe.

Nous en profitons pour récupérer l'autorisation de circuler dans l'archipel qui nous est délivrée par les services du [gouverneur de l'archipel de Svalbard](#). De même, nous prenons contact avec la coopérative pour leur transmettre la liste des achats que nous souhaitons effectuer. La livraison sera effectuée directement sur le bateau le samedi matin.

Des jours de gagnés sur le périple que nous envisageons, sachant qu'au plus tard le 10 août, il nous faudra faire route vers Trondheim (environ 850 nM depuis le sud de l'île du Spitzberg).

La découverte des sites du Spitzberg

Longyearbyen, quelques 2500 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 quelques 30000 visiteurs chaque année.

En dehors de Longyearbyen, Pyramiden, Barentsburg, Isbjornhamna sont les 3 lieux que nous visiterons qui sont 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 "refuge" 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 tente également de développer des activités touristiques.
- Isbjorhamna, 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 entre 30 et 150 personnes selon les saisons; il habrite aujourd'hui une communauté scientifique. Nous ne visiterons pas non plus Sveagruva, une mine qui se situe au fond du fjord Bellsung et 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, rénovées 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, une faune résistante à ces rudes climats.

Et nous serons gâtés:

- Sevtgen, notre premier mouillage sur Prins Karl 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 grawler
- Ymerbukta et son glacier en face du fjord de Barentsburg
- Fridttjovhamna dans l'entrée nord du fjord Van Mijen, une petite baie avec encore un glacier
- le sud de Akseloya, et notre rencontre avec un couple de morse
- Fleurdelyshamna et Bourbonhamna dans lesquels nous verrons le seul ours polaire de notre périple
- Gashamna, que nous avons rejoint le 9 août au matin, délogé par les nombreux grawlers et icebergs déboulant du glacier voisin, entourant et cognant le bateau au mouillage à Isbjornhamna

444 nM parcourus, dont 186 nM à la voile et 258 nM au moteur en 12 jours avec une pression très stable., oscillant entre 1010 hPa et 1014 hPa, pratiquement pas une goutte de pluie et des vents générés par les différences de température entre l'eau de mer et les glaciers.

La traversée du fjord Hornsund à Trondheim

Changement de décor. C'est une traversée d'une semaine qui se prépare. 24 heures sur 24 à faire marcher le bateau pour arriver entier et dans les délais à Trondheim pour être à même de remettre le bateau prêt à naviguer à la prochaine équipe. Une aventure qu'aucun membre de mon équipage n'a encore vécu, 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 ces 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 importante, même si a priori on ne devrait pas avoir de trop mauvaises surprises.

Le mât est contrôlé, tout le gréement dormant et courant est passé à la loupe - les nœuds et les manilles sont sécurisées, les filières sont vérifiées, les becs de canard sont scotchés pour éviter une ouverture spontanée; le moteur et le dessalinisateur sont également soumis à un contrôle minutieux.

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 6 jours et demi en route d'abord vers le SSW puis une fois la première dépression contournée directement, une route S sur l'entrée du chenal à l'intérieur de milliers d'îlots situés au large de 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 - qui ressemble plus à un gennaker. Durant la deuxième partie de la journée, le vent se renforce jusqu'à 25 nœuds, nous amenant à prendre 1 puis 2 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 du tout. Au lieu des 2 dépressions dont l'évolution est décrite ci-dessus, il n'y en a plus qu'une seule, dont le centre se trouve un peu à l'ouest de notre route et qui nous barre complètement la route. 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 (sans vent) et de plonger ensuite plein sud dans un couloir avec des vents de 20 à 30 nœuds, à lieu de poursuivre la route initialement envisagée et de traverser pendant de nombreuses heures des zones de vents aux alentours de 35 nœuds, nous laissant imaginer des

rafales plus élevées que cela.

Le vent est à nouveau du secteur est, ne correspondant pas exactement aux vents prédits par le modèle et situant la dépression réelle plus à l'ouest. Nous passons la journée à faire route au SW avec un vent se renforçant jusqu'à 25 nœuds puis au fur et à mesure que nous nous approchons du centre de la dépression diminuant 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 SSW établi à 40 nœuds avec des rafales régulièrement à 45 nœuds, la rafale la plus forte enregistrée sera de 53 nœuds.

Une goupille de la tête de la grand-voile ne trouve rien de mieux à faire que de se faire la malle. Il faut affaler. Fatigués par la navigation des dernières 48 heures, nous mettons à la cape sèche quelques heures, histoire de se reposer et de repartir de plus belle.

Le nouveau fichier nous montre que la dépression est en fait 25 nM plus à l'ouest que ce qu'annonçait le fichier précédent; nous voyons également qu'elle se déplace de moins en moins vite, pour ne pas dire qu'elle fait du sur place, qu'elle ne se résorbe pas, au contraire elle semble même se creuser un peu plus...

Au petit matin, nous réparons la tête, nous sortons le tourmentin orange de son coffre et nous reprenons la route vers l'ouest et le centre de la dépression. Le vent diminue régulièrement et ne souffle plus qu'à 30 nœuds. La trinquette reprend sa place, il a toujours 3 ris dans la grand-voile.

La déferlante

Au petit matin du 14 août, 3 orques nagent quelques minutes à proximité du bateau. Splendide spectacle. Le vent semble vraiment se calmer; nous sortons de ces 48 heures de chahut. 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 3 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 et ne pas ressortir lorsque le bateau se redressera. Heureusement la bôme n'entrera même pas dans l'eau et le pilote automatique réagit de manière incroyable et permet au bateau de reprendre sa route.

Personne n'est blessé, mais bonjour le chantier. Sur le pont, Stéphane qui s'est retrouvé propulsé dans la filière et Léo coincé entre les arceaux de la capote et le roof assurent les arceaux sur le pont. Je me démène avec mon gilet pour tenter de le dégonfler car il est impossible de bouger avec un gilet 275 Newton gonflé. A l'intérieur, l'eau de mer a fait quelques dégâts sur bâbord, papiers mouillés. Les condiments stockés derrière la cuisinière volent à travers le bateau et on retrouvera du persil séché dans tous les coins. Quelques instruments électroniques HS, comme le NAVTEX, le barographe et le connecteur USB de l'Iridium permettant de recevoir des data, donc les mails avec les fichiers grib. L'émetteur Yellow Brick refusera de fonctionner quelques heures et redémarrera sans que l'on sache vraiment ce qui s'est passé. On trouvera un connecteur nous permettant en bricolant de récupérer les mails et la météo.

Le vent se calme progressivement, nous sommes enfin dans le sud de la dépression. Nous remettons de la toile et nous faisons route directe sur Trondheim. L'humidité à l'intérieur diminue et le bateau commence à sécher. 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.

Le 16 août, la terre est à nouveau visible et nous nous enfilons 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 7 jours 1 heure et 40 minutes, soit une moyenne de 5.86 nœuds, dont 866 nM à la voile et 129 nM au moteur (dont 3h pour quitter le Spitzberg et 12h à l'intérieur des terres pour rejoindre Trondheim).

Le grand nettoyage

Bien entendu, l'équipage fête son atterrissage après une belle traversée. Le samedi matin, un nouvel équipage prendra possession du bateau, il n'y a pas de temps à perdre pour nettoyer de

fond en comble le bateau, le sécher, rincer les voiles, les drisses, les écoutes, les gilets et de réparer ce qui doit l'être, en particulier la capote. Avec efficacité, toute l'équipe arrive à redonner l'aspect qui donne envie d'embarquer et de prendre la mer avant la passation qui se déroule le vendredi en fin de journée.

Dominique Hausser, Genève, lundi 28 août 2017.