

Vagabond Répétition pour le

Vagabond part le 12 mai pour tenter de franchir le passage du Nord-Est. Aucun voilier n'a encore réussi – à la différence du Nord-Ouest où le bateau, alors mené par Kurbiel, avait inscrit son nom – à franchir ce passage mythique sans hiverner. Au départ de Mourmansk pour ressortir côté Japon, cette demi-circumnavigation polaire est le point d'orgue de près de trois ans de vie à bord pour Eric Brossier et France Pinczon, les skippers. Embarquée l'an dernier pour une expédition au Groenland, la journaliste américaine Kathy Mansfield nous raconte la magie de ces navigations tortueuses où le temps et les lumières campent plus qu'une ambiance, une autre dimension.

*Textes et photos KATHY MANSFIELD
Traduction et adaptation JEAN-YVES POIRIER*

générale Nord-Est

Au-dessus de la falaise séparant les glaciers de Knud Rasmussen et de Karale, le ciel de minuit, zébré de rose et d'orange, présentait encore des teintes dorées qui plongeaient dans le gris glacé de la mer et le blanc des plages. La pénombre bistre de l'escarpement qui nous dominait nous empêcha de voir un floe aux trois quarts submergé devant notre étrave. Des fragments d'iceberg bien plus grands qu'une maison dérivèrent derrière nous dans le fjord de Sermiligaq et nous offraient un paysage tout à fait différent du pack. Les multiples facettes des glaciers et les prodigieux couchers du soleil nous fascinaient. *Vagabond* grimpa soudain sur le floe invisible, roulant et tanguant brutalement sur les nids-de-poule de son sommet. Une longue minute plus tard,

nous retrouvâmes l'équilibre et l'élément liquide. Un équipier lança en grimaçant : « *C'est la première fois que je fais du 4X4 en mer !* » Tout le monde éclata de rire.

Dans les semaines qui précédèrent le départ de *Vagabond* pour le Groenland, j'eus déjà un avant-goût d'aventure au moment où France et Eric accueillirent leurs passagers en charter. Durant le vol entre l'Islande et l'île montagneuse de Kulusuk, sur la côte orientale du Groenland, les passagers purent voir la mer virer du bleu cobalt au blanc, au fur et à mesure que la banquise enserrait la côte à la façon d'une ceinture d'étoiles de plus en plus denses. Grâce au courant qui s'étire depuis la Sibérie via le détroit de Fram, ce cordon de glaces dérive vers le sud jusqu'à

ERIC BROSSIER ET FRANCE PINCZON ONT ACQUIS UNE BONNE EXPÉRIENCE DES NAVIGATIONS POLAIRES ET PARTENT POUR UNE AVENTURE INÉDITE : LE PASSAGE DU NORD-EST.





PERCHÉ DANS SON NID DE PIE, LE VEILLEUR
ANNONCE LES INFORMATIONS PAR VHF
PORTABLE AU BARREUR INSTALLÉ
DANS LA TIMONERIE.

arrondir le cap Farewell. Plus tard, nous avons appris que *Vagabond* était prisonnier de cette masse en mouvement qui se déplaçait à 2 nœuds environ. Kulusuk semblait se résumer à une piste gravillonneuse bordée d'une station radar américaine fermée depuis dix ans. Un hélicoptère nous emmena ensuite jusqu'à la ville d'Ammassalik (Tasiilaq en inuit) où le centre de communications était en contact avec *Vagabond*. « Vous trouverez Søren en bas de la rue. Passez la maison rouge et la suivante qui doit être bleue. Cherchez le bateau en acier posé dans le jardin de la maison verte »... Conçu par les Nations

Unies pour les postes isolés de l'Arctique, l'embarcation avait un moteur Lister refroidi par air. « *Il chauffe suffisamment fort pour pouvoir griller des saucisses et m'envoie un courant d'air chaud dans le dos lorsque je suis à la barre !* » nous lance Søren dès que nous le trouvons.

Reconnaissance

Le lendemain, il décida de nous envoyer en haut de la montagne avec une VHF afin de repérer *Vagabond* et d'aider *Kista Artica* – le premier navire ravitailleur de l'année – à le localiser et à le ramener à bon port. La ville célébra l'arrivée du bateau par trois coups de canon tandis qu'essoufflés par la montée, nous assurions la veille. Derrière la grande coque rouge propulsée par 8 000 CV, on pouvait voir un autre navire de la même couleur, mais bien plus petit. A coup sûr, c'était *Vagabond*. Trop impatiente pour attendre l'annexe, je demandai à des pêcheurs inuit de m'emmener à bord. Eric et son équipage étaient aussi émus que moi car ils touchaient enfin au but après des mois de préparatifs longs et difficiles. Tous mes compagnons étaient là : Eric Brossier et France Pinczon du Sel, responsables du bateau, Christophe Erades, skipper originaire du sud de la France et architecte de son état, trois passagers, Michel Millet-Guy et François Loisy, avocats, ainsi que Christine Euvrard, ancienne employée d'IBM. L'intérieur sentait le pain frais. Un ragoût aux lentilles mijotait sur le réchaud pendant que France coupait des tranches de saucisson à l'ail. Malgré mon mauvais français, j'étais heureuse d'être là jusqu'à ce qu'un morceau de glace emporté par le courant vienne frapper le bordé et nous rappeler à la réalité.

Avec 1 600 habitants seulement, Ammassalik est la plus grande ville de la côte est du Groenland. Ses maisons colorées en bois, accrochées aux collines abruptes, ses Inuits au visage épaté et ses quelques Danois amicaux et souriants nous plongeaient au cœur des pages d'un numéro de *Géo* magazine. Ici, l'hiver est dur, la seule source de lumière naturelle venant de la lune, des étoiles et des aurores boréales. La chasse et la pêche sont les activités essentielles du peuple inuit pour subsister, avec un peu d'artisanat, d'informatique et de tourisme. Pour les transports, ils utilisent des chiens huskies et des traîneaux qu'ils mettent à sécher sur des râteliers, tout près des kayaks (qajaqs) utilisés pour la chasse au phoque. Plus grand, l'umiak sert aux femmes d'embarcation collective. De nombreux canots en stratifié sont mouillés dans le port. Les autochtones les ont baptisés, non sans humour, *pujortulearaq*, ce qui veut dire « fume un peu » !

Comme le havre de King Oscar était fermé par la banquise, nous avons pris la direction du nord pour randonner en montagne, explorer les chutes d'eau, admirer la flore arctique et les glaces. Tout un univers entièrement nouveau pour nous...

Les icebergs sont des créations mythiques qui nous font remonter le temps sur des milliers d'années. 85 % de la surface du Groenland est recouverte d'une couche de glace si épaisse que, si elle fondait entièrement, le niveau général des mers s'élèverait de plus de 6 mètres ! Les côtes sont entourées d'un chaos de glaces composées de cristaux originaux, ordonnés en anneaux comme la cosmologie de Dante. Pour les Inuits, l'enfer n'est pas chaud mais froid.

Une terminologie glaciale !

En gelant, l'eau de mer change successivement d'état : frasil, sorbet, gadoue, shuga, nilas, et jeune glace. La glace en crêpe (pancake ice) est composée de morceaux de 0,3 à 3 mètres de diamètre, les glaçons relativement plats mesurent jusqu'à 20 mètres, dimension au-delà de laquelle on les appelle des floes, les géants pouvant atteindre plus de 10 km de long. Les hummocks sont des monticules de glace brisée soulevés par la pression. Les glaces d'eau douce, bourguignons (growlers), fragments d'iceberg (bergy bits) et icebergs sont les meilleures pour rafraîchir les boissons. Certaines sont blanches ou vertes, les plus anciennes et les plus denses ont une teinte bleue absolument stupéfiante. Nous avons appris à charger et à lire les cartes Egg de la région pour connaître la concentration des glaces et la taille des floes. Piloter depuis le poste de vigie permet de trouver le passage dans la banquise. Les icebergs qui se retournent brutalement sont un réel danger pour la navigation en raison des fortes vagues qu'ils engendrent : expérience vécue ! Nos cartes danoises couvrent mieux la topographie des

montagnes que celles des fonds et précisent que « *les lignes de sonde doivent être reconnues sur place.* » Avant compensation, le GPS était décalé d'un bon mille et le compas de 40° en raison de la très forte variation magnétique des hautes latitudes : nous étions alors par 66°36' nord.

Søren s'était débrouillé pour nous fournir la table des marées d'Ammassalik et, à minuit, nous sortîmes du fjord avec le courant, dans l'espoir de faire le tour d'un grand chenal du nord-est. Les jours suivants, nous prîmes l'habitude d'écouter les bruits de la glace et de nous servir des débordoirs rangés de part et d'autre de l'étau. De temps en temps, nous heurtions brutalement un growler à demi submergé. A cet instant, j'étais heureuse d'avoir croché mon harnais dans le balcon du poste de vigie... Nous nous sommes servi des capacités de brise-glace de *Vagabond* en cassant la croûte peu épaisse, en dégageant l'étrave d'une courte marche arrière puis en écartant la brèche ouverte en marche avant afin d'ouvrir son propre chenal, autant de manœuvres essentielles pour aborder la banquise au nord de la Sibérie.



LES KAYAKS SÈCHENT EN ATTENDANT UNE NOUVELLE CHASSE AU PHOQUE.



AMMASSALIK, POINT DE RENDEZ-VOUS COLORÉ AVANT UN DÉPART POUR LE GRAND BLANC.



SUR CE DÉRIVEUR INTÉGRAL
À L'IMPRESSONNANT FARDAGE,
L'USAGE DES VOILES SE LIMITE
SURTOUT AUX ALLURES PORTANTES.

Compte tenu du réchauffement global de la planète et de celui des relations Est/Ouest, Eric considère le passage du Nord-Est comme une nouvelle voie maritime importante, pour le commerce comme pour les loisirs. Plus courte que la route Sud de 5 000 milles environ, elle diminue le temps du trajet, son coût, et ouvre des potentialités économiques pour la Sibérie, qui devra cependant veiller à conserver un équilibre prudent entre les nécessités du commerce et celles de l'environnement. En 2001 et 2002, Eric a passé ses trois mois d'hiver à travailler dans ces régions comme géophysicien consultant. Cette expérience lui a per-

mis, avec sa rigueur et sa concentration habituelles, de mieux connaître le pays et ses habitants en le traversant à la recherche des routes de transhumance des rennes et en collectant de nombreuses informations techniques, économiques et juridiques concernant la navigation le long de la route du Nord. Il espère démontrer qu'une traversée de 3 000 milles peut se faire en une seule saison et sans brise-glace, grâce aux plus récents moyens matériels et aux communications modernes. A la fois démonstration et aventure, ce voyage pourrait attirer l'attention sur les régions arctiques, leurs besoins et leurs forces. Pour

ROUTE COMMERCIALE FRÉQUENTÉE
MAIS VÉRITABLE DÉFI HISTORIQUE À LA
NAVIGATION À VOILE, LE NORD-EST
SERPENTE SUR 5 000 MILLES
AU NORD DE L'EX-URSS.



Le programme 2002

- > 12 mai : départ de St Quay pour Mourmansk via les Lofoten.
- > 10 juin : arrivée à Mourmansk. Finalisation de l'équipage et procédures administratives.
- > 1^{er} juillet : départ vers l'Est.
- > Mi-septembre : limite ultime pour sortir par le détroit de Béring.

ce faire, *Vagabond* enverra des informations quotidiennes à tous les partenaires, sponsors, amis, médias et écoles, qui voudront le suivre. Un film, un livre et des conférences sont aussi en préparation, mais ces chapitres restent à écrire...

Une histoire semée d'embûches

Une croisière dans les eaux sibériennes ne doit pas être prise à la légère. Peu de navigateurs ont osé suivre la route tracée dès 1878-79 par le baron d'origine finlandaise, Adolf E. Nordenskjöld, à bord du vapeur à voiles *Véga* qui échoua à la suivre en une saison et fut bloqué par la banquise à une semaine de voile seulement de sa destination. Plus tard, l'explorateur norvégien Fridjof Hansen espéra que la forte dérive des glaces aiderait à la progression de son

indispensables avec les administrations concernées et s'est préparé du mieux possible. Si les conditions l'exigent, tout est prévu pour hiverner à bord.

Eric a aussi une forte personnalité : né à Nagoya d'un père universitaire invité par le gouvernement japonais, il survola l'Arctique lors de son retour mais n'est jamais retourné. Si, depuis, Eric rêve de refaire ce voyage en voilier, il a toutefois d'autres projets en tête. Je lui ai demandé où *Vagabond* pourrait pointer son étrave après le Japon et sa réponse fut énigmatique : « *On verra bien, mais le passage du Nord-Ouest serait formidable à faire et compléterait une circumnavigation de l'Arctique. Et qui sait si Vagabond ne se sentirait pas à l'aise sur les hauts fonds de l'Amazone ?* »

Pour France et Eric, cette étape au Groenland n'a



Fram mais il dut abandonner au bout de trois ans. Il fallut attendre 1917, avec Roald Amundsen et sa réplique du Fram, pour voir la route vaincue, juste avant sa fermeture pour soixante-quatorze ans, révolution soviétique oblige. Depuis 1991, seuls deux yachts russes et quelques autres l'ont à nouveau empruntée. Eric ne se fait aucune illusion sur les difficultés qui l'attendent. Il a pris tous les contacts

représenté qu'un entraînement, alors que pour certains d'entre nous, ce fut l'aventure d'une vie. Nous avons eu la chance de revoir Kulusuk envahie par les glaces. Il était temps de quitter la ville en faisant attention aux lignes de sonde et en utilisant les débordoirs. Nous avons passé la dernière journée sur une base militaire abandonnée depuis la dernière guerre mondiale, pleine de rouille et de déchets dans un environnement immaculé - les Etats Unis ayant débarqué au Groenland quelques mois après Pearl Harbour. La dernière nuit fut animée par des vents de 34 nœuds et par des glaçons courant le long des bordés avec le bruit d'un caillou sur une boîte de conserve. A 1 mille de là, la banquise devenait infranchissable. Eric et son équipage se préparaient à dériver avec elle durant les longues semaines à venir mais leur moral et leur gaieté restaient inébranlables. En souvenir de tous ces moments, c'est le coucher de soleil de minuit qui m'apparaît, rose et rouge, spectaculaire et hors du monde, la brume mauve, la glace blanche devant un paysage encore intact de montagnes noires. Conformément aux promesses d'Eric avant le départ, le grand Nord est magique et terriblement séduisant.

SCÈNE DE VIE A BORD. EXPÉRIENCE ET COMPRÉHENSION MUTUELLE SONT LES MAÎTRES MOTS A BORD DE VAGABOND.



préparation

Une question de démarche

Le 12 mai, jour de la fête du nautisme, ils seront nombreux à agiter leurs mouchoirs sur les pontons de Saint Quay-Portrieux d'où Vagabond s'élancera pour rejoindre les glaces. Mais c'est quelques semaines plus tard, à Mourmansk – ouverture officielle du passage du Nord-Est –, que le signal du départ sera donné.

A moins que l'aventure n'ait déjà commencé depuis longtemps.

Par PIERRE-MARIE BOURGUINAT



SUR LA CALE DU CHANTIER DE L'ESCLAIN A NANTES POUR UN DERNIER CHECK. L'ESSENTIEL DE LA PRÉPARATION S'EST FAIT EN ACCUMULANT DE L'EXPÉRIENCE LORS DES PRÉCÉDENTS VOYAGES.

La base était saine si l'on en juge par le bilan que fait aujourd'hui Eric Brossier de la préparation de *Vagabond*. Installé dans le carré de son studio polaire, check-list en main, le skipper paraît serein. Conçu très exactement pour le voyage qu'il entreprend aujourd'hui par Janusz Kurbiel, *Vagabond* n'a subi depuis trois ans que de petites modifications, des rajouts plus que des transformations. Il faut dire que le bateau avait eu droit à un sacré lifting lors de son refit réalisé par Jean-Yves Mahé, de Marine Atlantique au Croisic (voir LN 319).

Depuis, avec deux voyages au Groenland en guise de galop d'essai, seul un problème de safran a nécessité une intervention en profondeur. « *Le nouveau, fabriqué au chantier de l'Esclain, s'exclame Eric, fait 40 kg de plus ! Ça ne devrait pas lâcher.* » Un appendice à l'image du navire qui peut accuser en pleine charge un

déplacement de 30 tonnes pour seulement 15 mètres de long, selon Gilbert Caroff, l'architecte. Le bateau tourne actuellement autour de 23. « *On devrait finir à 27 le jour du départ* », explique Eric.

Des chiffres qui montrent bien que la préparation d'une telle aventure nécessite de voir bien plus grand que les 7 000 milles que représente le voyage (de Saint Quay jusqu'aux côtes japonaises). Il y a en fait deux scénarios : soit *Vagabond* est le premier voilier à réussir l'entreprise dans le court été des hautes latitudes et alors, les soutes seront encore bien pleines en arrivant au Japon. Soit les glaces ferment la porte et là, il faudra hiverner. « *Nous partons à six pour le Nord-Est, mais si on se fait bloquer, nous resterons à deux, en couple avec Eric, raconte France. On peut toujours tabler sur la chasse et la pêche pour améliorer le quotidien,*



SEUL LE SAFRAN, ÉCRASÉ PAR LE PACK, A NÉCESSITÉ D'ÊTRE RENFORCÉ SÉRIEUSEMENT.

mais nous essaierons surtout de choisir un endroit le moins isolé possible. » Une notion toute relative en Sibérie, même si de nombreux villages de pêcheurs émaillent la côte et quelques vraies villes, précisément repérées sur la carte du bord pour les ravitaillements, en particulier en gasoil.

Passage ou hivernage ?

Car le carburant est une des données essentielles de la réussite de la traversée. Avec ses 4 500 litres (alimentant les deux moteurs, le groupe pour faire du 220 V, et le chauffage), aidé aussi de ses voiles, *Vagabond* peut prétendre à une réelle autonomie sur plus de 5 000 milles. Mais il est hors de question de se trouver bloqué en fin de parcours et en fond de cuves pour affronter les - 40°C qui sont le quotidien de la Sibérie Orientale durant le long hiver. Plusieurs ravitaillements sont donc prévus et une très soignée préparation des moteurs confiée à un diéséliste a été menée. France et Eric ont d'autre part appris à leurs dépens que la qualité du carburant est elle aussi essentielle. Un événement mal positionné sur le pont avait entraîné à la longue un mélange eau de mer/gasoil dans l'un des trois réservoirs et endommagé un des moteurs. « *Le changement des pièces et le nettoyage des cuves nous ont coûté pas loin de 50 000 francs. On ne s'y laissera plus prendre.* » Le reste de la préparation semble s'être fait de manière presque naturelle, c'est-à-dire en naviguant ! C'est là, dans ces conditions difficiles, quand on n'a de cesse de passer d'avant en arrière pour se frayer un chemin, se rend compte par exemple qu'il manque entre l'inverseur et le presse-étoupe un accouplement semi-rigide et qu'il faut des câbles de plus grosse section. C'est là aussi qu'on trouve une solution pour improviser des doubles vitrages plutôt que de changer la multitude de capots du bord : 3M vend des films spéciaux que l'on tend au sèche-cheveux sur l'encadrement des capots et qui laissent une pellicule d'air bien emprisonnée pour éviter la condensation.

Un impératif : communiquer

Une importante partie du travail a surtout consisté à emmagasiner de l'information sur ces régions. De nombreux classeurs plastifiés, bien rangés dans la bibliothèque, semblent contenir une mine, tels l'ensemble des fréquences et les heures en TU pour recevoir les cartes de glace. Une donnée indispensable, qui justifie tout à fait le petit investissement que représente le logiciel JV Com 32 permettant de retranscrire sur l'écran de l'ordinateur portable du bord le signal reçu par la BLU sous forme de

carte. A cette traditionnelle radio, s'ajoute un standard C, très utile pour la météo et la communication. Les autorités russes n'ont d'ailleurs pas l'habitude de laisser traîner des bateaux dans ces eaux stratégiques sans leur demander de nouvelles régulières par télex. Un encadrement administratif rigoureux qui avait valu à Olivier Pitras, il y a deux ans, de se faire



ERIC DEVANT SES MOTEURS.
IL FAUDRA COMPTER SUR LEUR
FIABILITÉ POUR PASSER.

claquer la porte au nez. Les étroits contacts noués par Eric Brossier dans le cadre de ses activités de géophysicien avec les autorités de Mourmansk laisse présager un bon accueil à *Vagabond*.

Comme une partie de la Sibérie échappe à la couverture croisée des satellites géostationnaires d'Inmarsat, il ne sera cependant pas toujours facile de rester au contact par standard C. Là encore, la BLU sera d'un précieux secours, de même que la présence dans l'équipage de deux équipiers parlant couramment la langue officielle. Un équipage à la hauteur des ambitions de cette aventure, composé plus souvent de scientifiques que de marins de souche, dont la majorité a déjà passé du temps à bord. La culture professionnelle d'Eric, qui n'en est plus à son galop d'essai en matière de gestion d'équipe, a largement influé sur ces choix. Voyant dans ce parcours un enrichissement plus qu'une simple chasse au record, il souhaite pouvoir en ramener un contenu à la hauteur des mystères physiques et climatiques qui enveloppent cette partie du globe. « *Nous avons aussi souhaité un équipage international, expliquait le skipper. Nous partons pour une longue immersion collective et le fait de ne pas tous parler la même langue permet d'aller à l'essentiel dans notre communication, donc de garder pour soi ses petites mesquineries...* »

VAGABOND EN CHIFFRES

Longueur	15,20 m
Bau	4,30 m
Tirant d'eau	1,20 m
Déplacement (selon chargement)	20 à 30 t
Matériau	acier à résilience E. 36
Motorisation	2 x 120 CV
Groupe	10 kVA
Électricité	5 x 143 Ah
Gasoil	4 500 l
Eau	1 000 l
Nourriture (denrées de base au départ)	1 t
Gaz	5 x 13 kg