



Interdit aux débutants

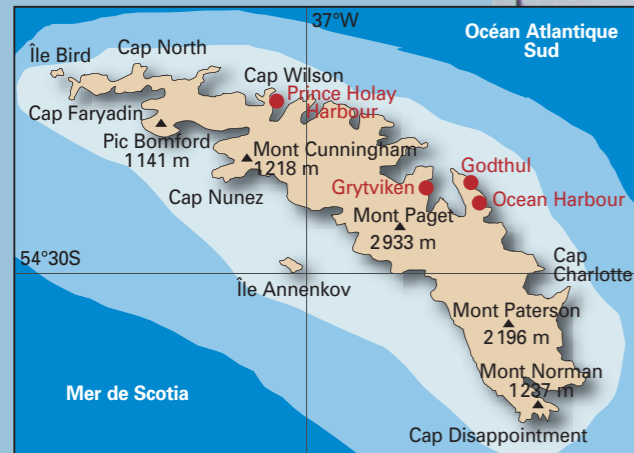
Il est des mers qui ne font pas de cadeau, exigent un bateau coffre-fort et une connaissance aigüe des pièges qu'elles s'acharnent à nous tendre. Ces eaux extrêmes ne sont pas que lointaines : Tasmanie, Géorgie du Sud, mais aussi Antilles et Écosse sont cruelles avec tout marin hésitant. Pas de chance, ces zones à risques sont parmi les plus beaux coins de la planète... Alors, chiche ? PAR JULIE CLERC

- **Géorgie du Sud**
Collision entre une île et la gigantesque houle des 50^{es} Hurlants.
- **Mers d'Irlande et d'Écosse**
Courants, tourbillons et dépressions creuses. Des eaux en ébullition.
- **Islande**
Savoir naviguer avec le « meilleur » coup de vent.
- **Antilles**
L'été, saison de tous les dangers. Au choix, pirates vénézuéliens ou cyclones.
- **Passage du Nord-Ouest**
Banquise, aléas météo et courants violents. Réservé aux experts.
- **Tasmanie**
Retour sur la Sydney - Hobart 1998, l'une des plus meurtrières courses au large.



Malgré le recul de la banquise, le Passage du Nord-Ouest demeure une campagne polaire. Alors n'attendez pas d'Olivier Pitras, qui l'a affronté deux fois en dix ans, qu'il fournisse des conseils de navigation. C'est impraticable pour tout néophyte. À bord, pas moins de dix membres d'équipage sont nécessaires pour scruter une mer minée par la glace.

D. VINE MARATTE



Une semaine de mer depuis l'Amérique du Sud, une météo très changeante, des vagues monumentales près de l'île et des mouillages incertains: pour se risquer en Géorgie du Sud, il faut être fou... ou très expérimenté.

Par 55° Sud, sur le parallèle même du cap Horn, le principal élément à soupeser avant de faire cap sur la Géorgie du Sud est le fait qu'ici, aucune assistance n'est envisageable. Glacial est l'adjectif clé dans les parages – l'air saisit, mais aussi l'eau, qui oscille entre -1°C et +1°C: nous sommes sous l'influence de la convergence antarctique. La « limite de vie », où renaîtra le krill, est plus au nord. On n'a donc pas droit à l'erreur. Passer par-dessus bord serait dramatique, chaque manœuvre est difficile – voire douloureuse. Les marins du Vendée Globe en témoignent: les faibles températures distordent les perceptions, le vent et la mer semblent plus forts. « Il faut prendre en compte une météo extrêmement changeante, rappelle Igor Bely, qui a rallié l'île à six reprises sur un Damien de 19 mètres en acier. Les dépressions déboulent régulièrement, poussées par les vents d'ouest dominants. Et comme au cap Horn, le plateau qui borde la Géorgie du Sud, où les fonds passent de 3000 mètres à 300, est le plus dangereux. La grande houle qui court sur 1000 milles depuis l'Amérique du Sud peut paraître gentille au large. Mais elle déferle brutalement lorsqu'elle parvient au niveau du plateau: c'est vite catastrophique pour un bateau. Par mauvais temps, le risque de partir en tonneaux, submergé par les vagues, est évident. Nous avons plusieurs fois préféré nous mettre à la cape, même à 30 milles d'un mouillage. »

ANNEXES ET CANOTS DE SAUVETAGE ARRACHÉS

Autre difficulté: les prévisions météo. Si elles sont fiables, elles expirent en trois jours. Gênant lorsqu'on a, au bas mot, une semaine de mer et 700 milles à courir depuis Ushuaia, et au mieux cinq à six jours de navigation depuis les Falkland. Car infailliblement, quatre jours après le départ, les possibilités de



Dans l'un des endroits les plus inhospitaliers de la planète, le marin se console avec les facéties du soleil: entre novembre et février (saison « conseillée »), il bénéficie de 22 heures de jour.



CARACTERISTIQUES KOTIC	
Type	Damien construit en amateur
Architecte	Oleg Bely
Matériau	acier
Année de construction	1990
Longueur	19,00 m
Largeur	5,50 m
Tirant d'eau	1,20/4,00 m
Déplacement	40,00 à 45,00 t
Motorisation	John Deere 175 Ch
Gréement	ketch
Surface de voile	180,00 m ²



Nous avons découvert Igor Bely lorsqu'il traversait le Pacifique sur un cata de sport (lire LNM 447). Fil de navigateurs au long cours, il rejoint chaque année le bord du grand voilier familial, *Kotic*, pour des campagnes en Antarctique et Géorgie du Sud.

Géorgie du Sud

« Je ne sais pas quelle fut sa puissance maxi, mais l'anémomètre s'est envolé jusqu'à 79 nœuds. »

baston existent. « Le mauvais temps n'est pas systématique, mais il est souvent très fort, c'est plutôt ça le problème, précise Igor. Nous avons une fois connu un coup de vent d'est, pourtant exceptionnel dans le secteur, en repartant de Géorgie. Je ne sais pas quelle fut sa puissance maxi, mais l'anémomètre s'est envolé jusqu'à 79 nœuds. La mer est restée blanche pendant douze heures. Comme souvent, c'est sur la fin que le coup de vent est pernicieux, au moment où l'on hésite à renvoyer de la toile: une grosse vague pyramidale est littéralement tombée sur le voilier, balayant tout sur le pont. GV affalée, annexe et deux canots de sauvetage boulonnés ont été arrachés. Il y a eu un choc énorme contre le bateau, tout s'est mis en lévi-

tation à l'intérieur, y compris ma petite sœur de 10 ans. Heureusement, nous étions au-delà du plateau... » La glace tend aussi ses pièges: rappelons-le, dans ces eaux de convergence antarctique, il est probable qu'un iceberg vaste comme la Géorgie – 200 x 30 km – erre dans les parages. Si sa position est connue, le danger est réel. S'il s'échoue et libère des millions de clones de toutes tailles, la situation se corse encore. « Dans ce cas, la navigation est tout simplement impossible, y compris avec un navire en acier. Là encore, nous mettons à la cape, rivés au radar pour détecter les plus gros morceaux – bien que la glace renvoie un écho faible. Les plus dangereux sont donc les petits, repérables seulement à l'œil. La

règle: passer au vent de l'iceberg principal afin d'éviter les autres, qui dérivent. Analyser la surface pour déceler un courant particulier, et garder à l'esprit que les 4/5^{es} de l'iceberg sont sous l'eau. Il faut mettre quelqu'un dehors si la météo l'autorise, et réduire l'allure. La configuration la plus délicate: un iceberg échoué qui libère des blocs n'évoluant pas comme lui. Nous avons percuté un glaçon une seule fois, par calme plat, par inattention. Le Damien en garde une jolie bosse. » Alors, pourquoi s'entêter à côtoyer des eaux si mal famées? « Parce que la Géorgie du Sud est certainement le plus bel endroit du monde. Ici, la vie animale est hors du commun. Et puis, rallier cette île si difficile d'accès, c'est une véritable victoire. » JC

MOUILLAGES TITANESQUES ET COQUE ACIER CONSEILLÉS

Mouillages: les vents catabatiques sont nombreux. Ils peuvent s'abattre sur un abri après une variation du secteur du vent minime. Le kelp, algues géantes longues de 40 mètres, sont un handicap majeur: on peut en remonter plusieurs tonnes avec l'ancre. Attention aux câbles au fond de certaines baies, la Géorgie du Sud fut une base baleinière hyperactive jusque dans les années 1960. Ne pas lésiner car on mouille souvent par 40 mètres de fond. 130 mètres de chaîne de 14, une chaîne de 100 kg et un bon guindeau électrique sont à bord du Damien.

Enfin, un moteur puissant est obligatoire. **Bateau:** acier recommandé vu les chances de percuter de la glace. Pour sa stabilité, une unité de grande taille est appréciée. Le dériveur lesté est un atout: avec 1,20 mètre de tirant d'eau quille relevée, *Kotic* entre dans des criques étroites où la glace ne s'introduit pas faute de fond. Autre avantage du DL dans une zone où jeter l'ancre n'est pas toujours possible: s'échouer sur une plage et planter la quille dans le sol. Sécurité absolue. Bonne isolation – 10 cm de Styrodur pour *Kotic* – et chauffage sont indispensables.

LA TRAGÉDIE DU FASTNET 1979



La nuit du 13 au 14 août 1979, la course du Fastnet tourne au drame. Un centre dépressionnaire, pressenti plus au nord par les prévisionnistes, passe au milieu de la mer d'Irlande. Dans du 10 Beaufort, l'arrière de la flotte est décimé. Créées par l'action combinée de la force du vent et de la remontée du plateau continental (400 à 80 m), des lames déferlantes provoquent démantèges et chavirages. Au total, 15 morts et 28 bateaux abandonnés, dont 5 ne sont jamais retrouvés. Dix-neuf ans plus tard, le 13 juin, c'est Éric Tabarly qui trouve la mort en mer d'Irlande. Victime d'un violent coup de houle, il est expulsé du bord en pleine nuit.

© DRI/ROYAL NAVY

Mers d'Irlande et d'Écosse se

“Le sondeur peut annoncer 100 m alors que nous naviguons tout près du liseré pierreux.”

À bord de leur Contest 32, Michel et Jannik (ci-contre) parcourent pendant onze mois les mers d'Irlande et d'Écosse. Ils n'en ont pas connu les colères, mais côtoyé leur redoutable complexité.



© DECONINCK-ROOSENS



Meilleure saison : mai et juin. Les vents dominants sont d'ouest, nord en période anticyclonique. Courants et cailloux sont des dangers majeurs.

L'espace de navigation entre Irlande et Écosse est prodigieux, mais les guides nautiques le répètent : le manque de précision sur la direction et la force des courants est terrible pour les navigateurs. Si le vent s'avise de remonter le courant souvent violent, la mer devient grosse à énorme près des caps, même par temps calme. Savoir quand partir et où atterrir est donc un véritable casse-tête. Démonstration.

Un matin, tôt, nous nous présentons devant le Lough Strangford en Ulster, face à un courant de 6 nœuds. Nous stoppons donc pour attendre la renverse, et entrons avec un courant de début de marée. Eh bien, même avec cette précaution, Jannik à la barre n'en mène pas large en enfilant le détroit à près de 10 nœuds, moteur au ralenti pour éviter les impressionnants tourbillons. Véritables spirales d'eau de mer, ils creusent l'eau en son centre et déportent durement le bateau. En mer d'Écosse, entre le dédale d'îles, ces tourbillons, nés de la remontée des fonds sous-marins percutes par les forts courants, sont

légion. Le sondeur peut annoncer plus de 100 mètres alors que nous naviguons à quelques mètres du liseré pierreux. Et, quand quelques mètres plus loin, le sol se relève brusquement en une digue sous-marine naturelle, le flot serré se déchaîne, se retourne, se soulève, s'agite, toupille et se tord. Il nous arrive de nous retrouver perpendiculaires à notre route, emportés par un de ces tourbillons rageurs et spectaculaires. Pourtant, nous avons choisi avec précaution l'étable et le vent portant, pour éviter ces phénomènes capables de lever des murs d'eau de 7 mètres à mi-marée – c'est-à-dire au moment où le courant est maximal – par vent de sud ou d'ouest. Nous sommes prudents, très prudents, un peu exaltés aussi de vivre ce phénomène unique. Notre recette pour naviguer dans ces eaux bouillonnantes : de l'audace, beaucoup de vigilance et de bon sens, de bonnes notions de navigation, un capitaine et un équipage expérimentés, du sang-froid et de la patience. Et le délice sera de taille. » M. et J. Deconinck-Roosens, voilier Aquarellia

DES CÔTES MOINS BALISÉES QU'EN FRANCE

En Écosse, on n'est pas encore dans l'Atlantique Nord : la grosse houle se cantonne à l'ouest des Hébrides extérieures. À l'abri des îles et dans les sounds, on rencontre du clapot court et agressif quand le vent se lève, avec des raz dans les passages étroits. À l'exception de Corryvreckan, ces raz ne sont pas pires qu'en Bretagne. Néanmoins, les côtes aux reliefs parfois élevés génèrent d'importantes variations du vent. Le contournement de certains caps, tel que Mull of Kintyre, peut donc réserver des surprises lorsqu'on atteint le côté au vent. Les côtes très découpées bénéficient d'un balisage bien moins dense qu'en France – elles sont souvent débordées par des cailloux non balisés. Si l'on ajoute des rochers non cartographiés, mieux vaut éviter de serrer la terre. Attention au trafic : les sounds sont fréquentés par ferries et cargos. JC



© BRUNO D'HALLUIN

Dès août, la succession des dépressions en Atlantique Nord oblige à choisir ses coups de vent pour rallier l'Écosse (650 milles).

MER D'ISLANDE

“Pour partir, il faut choisir entre petite ou grosse dépression.”

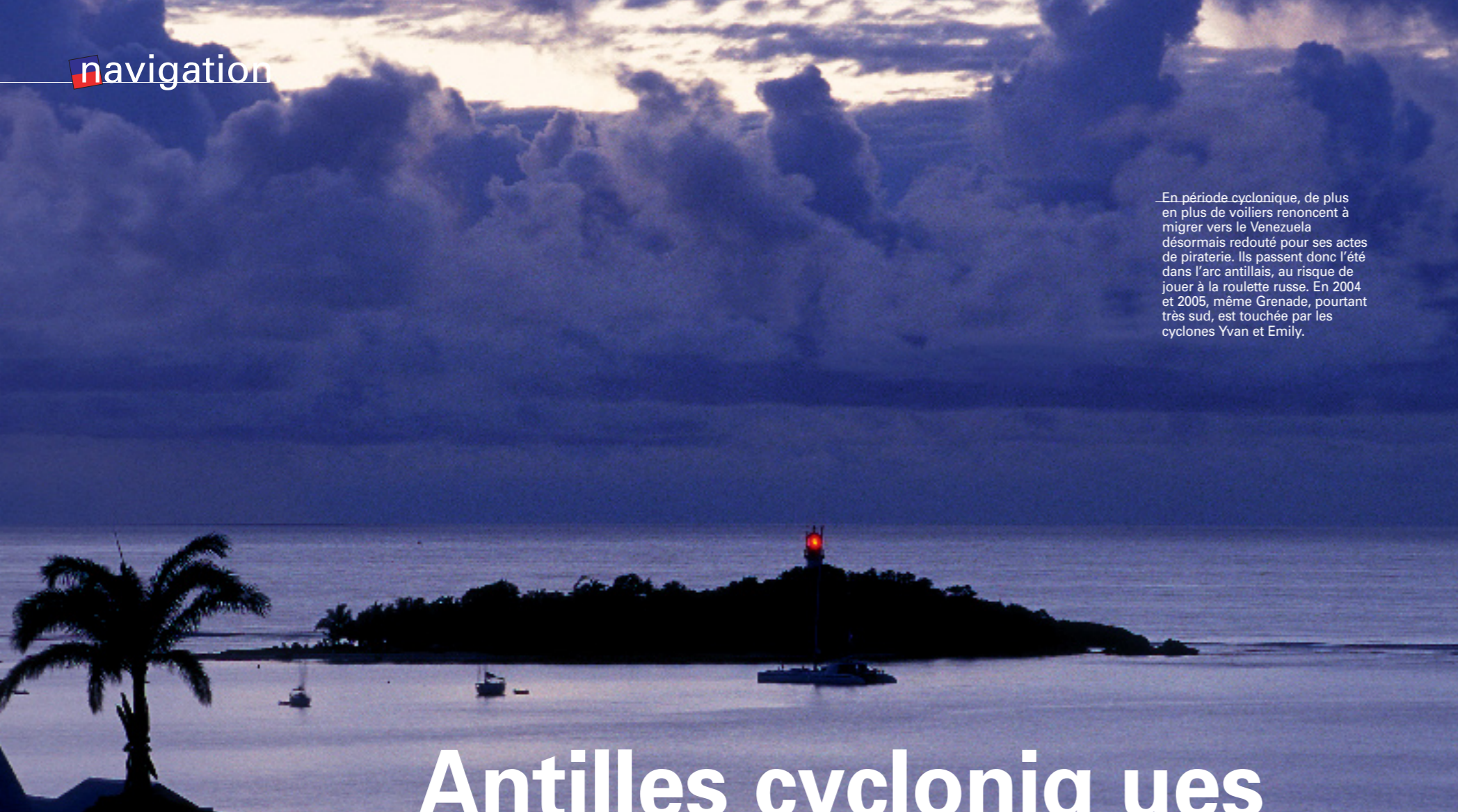
Les Vestmann, sud de l'Islande, le 12 août. « Après un tour d'Islande en un mois et demi, il est temps de rentrer à Nantes. Bigre ! Les cartes météo font froid dans le dos : les dépressions balaient déjà l'Atlantique Nord avec assiduité. À l'aller, au mois de juin, c'était plus calme. Je suis un peu déconcerté. Pour ce retour, nous projetons de rallier l'Irlande de l'Ouest, ce qui doit faire 7 à 8 jours de mer. Nous voguons sur *La Volta II*, un robuste Romanée. J'ai passé le Horn en 1997, alors ce ne sont pas quelques dépressions qui vont m'arrêter, sans blague ! Mais je ne suis pas à l'aise. L'Atlantique Nord est « piègeux », avec des remontées de fonds importantes en plein océan et des solutions de repli aléatoires : les îles Féroé et l'Écosse sont enserrées par de furieux courants de marée, pouvant interdire un atterrissage par gros temps. Bon, la prochaine dépression amène du force 7, pas de quoi s'affoler ; à 23 heures, nous larguons les amarres. 24 heures plus tard, je guette les cartes reçues par fax BLU. La dépression qui nous attend apparaît peu à peu sur l'écran, plus creuse que prévue. Les météorologues ne maîtrisent donc pas son comportement. Je décide de faire demi-tour. Nous rejoignons le port des Vestmann sous deux ris et trinquette. Dans ma tête, c'est un peu marée basse. Fébrile, je consulte à nouveau la météo sur Internet : les dépressions se succè-

dent et l'ex-cyclone Irène remonte vers le nord. Toutes les hypothèses sont discutées à bord : retour par courtes étapes (via les îles Féroé), ou hivernage du bateau en Islande. Cependant, l'option de rallier l'Écosse se précise dans mon esprit. Mais avec 5 jours de mer à parcourir, il va falloir choisir une dépression pas trop menaçante, en espérant arriver avant la suivante. La prochaine est celle issue d'Irène, heureusement assagie : force 7 annoncé. Je suis sur mes gardes : les coups de chien issus d'anciens ouragans tropicaux sont particulièrement nerveux et imprévisibles. Si je décide d'attendre un peu pour voir comment ça évolue, je sais aussi qu'il ne faut pas tergiverser trop longtemps : plus la saison avance, plus nous risquons de rencontrer un vrai gros temps. Mon inquiétude devient appréhension et je décide de faire appel à un routeur. Il se contente de me livrer ses prévisions météo, mais conclut par un inquiétant « *Once at sea, go as fast as you can!* » Je décide donc de faire voile vers l'Écosse et de larguer les amarres très vite. Et après un peu plus de 5 jours de mer et une quinzaine d'heures au près dans du force 7, nous atteignons Stornoway, en Écosse... seulement 24 heures avant le passage d'une tempête de force 11 ! » Bruno d'Halluin

ISLANDE - ÉCOSSE : DE JUIN À AOÛT, C'EST TOUT

La meilleure période pour traverser de l'Islande à l'Écosse (550 milles environ) va de juin à août, avec des vents a priori favorables (direction dominante W ou SW). Depuis l'Islande, il est possible de passer au nord des Hébrides et d'utiliser l'abri procuré par le détroit de Minch pour rejoindre les destinations situées en Écosse ou en Angleterre. JC





En période cyclonique, de plus en plus de voiliers renoncent à migrer vers le Venezuela désormais redouté pour ses actes de piraterie. Ils passent donc l'été dans l'arc antillais, au risque de jouer à la roulette russe. En 2004 et 2005, même Grenade, pourtant très sud, est touchée par les cyclones Yvan et Emily.



CARACTÉRISTIQUES ÉTOILE DE LUNE	
Type	Passoa 43
Architectes	Mortain/Mavrikios
Chantier	Garcia
Matériau	aluminium
Longueur	13,35 m
Largeur	4,18 m
Tirant d'eau	1,05/2,60 m
Déplacement	12,4 t
Surface de voile	95,00 m ²
Motorisation	50 Ch
Capacité carburant	600 + 150 l
Capacité eau	2 x 450 l

BALADE ENTRE PIRATES ET CYCLONES

Il y a dix ans, la vie aux Antilles était simple. Les équipages passaient la saison des alizés dans l'arc antillais et la saison cyclonique au Venezuela. Mais aujourd'hui, ce pays subit une vague de piratage sans précédent. Et les Antilles subissent le passage de cyclones de plus en plus violents et fréquents. Il reste néanmoins des solutions pour passer six mois d'été agréables :

Rester dans l'extrême sud de l'arc antillais et surveiller la météo. À la moindre alerte, des flottilles se forment et partent sur Mochima ou Laguna Grande, au Venezuela, qu'elles rallient en moins de 24 heures (contact via radio VHF et HF).

Passer l'été au Venezuela en évitant la bordure continentale et la péninsule de Paria, très dangereuses. Préférer les îles Tortuga, Roques et Aves, qui ne souffrent pas du piratage et sont au sud de la ceinture cyclonique. Curaçao peut aussi être une bonne option. À la suite d'Emily, nous avons installé une BLU à bord. Elle offre trois outils simples pour suivre le phénomène cyclonique : cartes d'alerte de la NOAA (téléchargées sur le PC) et deux bulletins spécifiques à la région en français (Réseau du Capitaine sur le 14 118 kHz à 7h00, heure locale, et vacation météo depuis la Martinique sur le 3700 kHz à 20h00). *Nat et Dom*

Antilles cycloniques

"Avec 90 nœuds et 115 en rafales, la mer se reforme et lève des aiguilles d'écume fluorescentes. Merci pour ces vacances !"

L 3 juillet 6h35, Port Egmond, île de Grenade. Neuf mois auparavant, l'île a déjà été sévèrement éprouvée par Ivan, cyclone de catégorie 4. Mais ce matin, c'est Emily qui rôde. À la radio, un prêcheur répète sur du Gospel « *be prepared and no fear* », et donne la liste des abris. Je craque. Nos copains fuient vers le Venezuela. Nous ne pouvons les suivre, notre chienne est malade et sous perfusion, elle ne peut supporter une navigation. Les prévisions indiquent que le cyclone doit passer très au nord de Grenade, entre Guadeloupe et Saint Vincent. Mais nous préparons le bateau, au cas où. Nous sommes seuls dans Port Egmond. Dom a confiance dans sa méthode de mouillage, trois ancres de 25 kg sur la chaîne principale de 90 mètres. Nous nous plaçons à l'abri d'un îlot, vérifions l'aire d'évitement par rapport à la mangrove, puis ôtons tout le fardage. Travailler me fait du bien. Je me rassure. Après tout, nous sommes dans le meilleur abri anticyclonique de la région. 14h00. Emily est par 11°3N 59°W, à tout juste 150 milles de nous. Le ciel est bleu, il n'y a pas un souffle d'air, il fait très chaud. En quelques heures, 40 bateaux arrivent et s'attachent dans

la mangrove, six voiliers sont à l'ancre. La tension monte entre les équipages qui défendent leur aire d'évitement. 19h30. La radio émet l'ultime bulletin avant la nuit. L'alerte cyclonique est levée. Nous n'aurons « qu'une » tempête de 1003 hPa. Dom va se reposer, en attendant le gros des vents prévus vers 23 heures. Nous installons Lune, la chienne, dans la salle de bains. 20h00. Dans les collines environnantes, nous entendons les habitants clouer avec véhémence les tôles de leur toit. Ont-ils eu d'autres informations que nous ? Que savent-ils que nous ne savons pas ? 21h00, 1009 hPa. Premiers éclairs, le vent monte et atteint 35 nœuds. Pas de quoi réveiller le capitaine, ça ressemble à un gros grain. 00h00, 1004 hPa. Un mayday est lancé sur la VHF. Par qui ? Les collines sont noires d'encre, l'électricité est coupée. Nous perdons tout repère visuel. Les lignes électriques sifflent, les tôles se tordent dans un vacarme lugubre. La pluie cogne, la mer gronde hors du mouillage, mais elle ne peut pénétrer dans la baie protégée par un couloir en S. 1h00. 989 hPa. La pluie s'intensifie et le baromètre franchit le seuil fatidique. Tout bascule. 2h00. Trop de

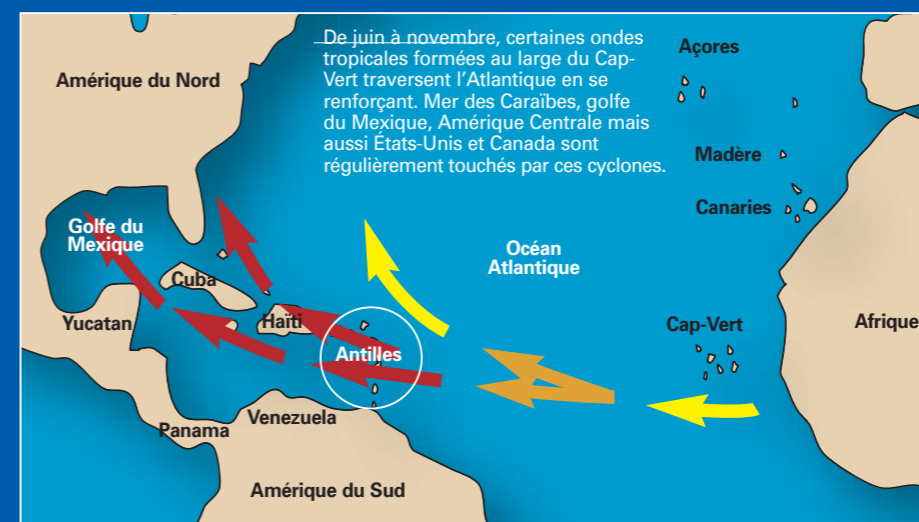
choses à gérer ! Les vents tourbillonnent. Les conditions n'ont plus rien à voir avec ce que nous connaissons. Un catamaran décroche, fonce sur nous et ses ancres l'arrêtent à quelques mètres de notre étrave. Le capitaine est seul et âgé : c'est à nous d'évacuer ! À ce moment-là, nous sommes dans l'œil d'Emily, qui laisse passer un rayon de lune. Dom avance au moteur sur les trois ancres pour les faire déraiper.

LE VENT ENTRAÎNE ÉTOILE VERS LE PONT QUI FERME LE MOUILLAGE

Le vent se remet à souffler avant que nous ayons à nouveau mouillé. Je suis à l'avant, au guindeau, et ne tiens plus debout face au vent, la pluie me fusille de milliards d'épingles. Le vent entraîne *Étoile* vers le pont qui ferme le mouillage au nord. On ne voit plus rien. Le moteur ne peut plus rien : le vent est trop fort, on va s'encastrer ! Les derniers mètres de chaîne partent d'un coup. Je cherche, affolée, un repère, une lueur sur la colline. Je la fixe, *Étoile* s'arrête à une trentaine de mètres du pont ! Je reviens groggy dans le cockpit. 3h00. Dom reste cramponné à la barre, dardé par la pluie et le vent. Il soulage le mouillage au

moteur. Vaine tentative. Avec 90 nœuds et 115 en rafales, la mer, malgré un fetch court, se reforme et lève des aiguilles d'écume fluorescentes. Il fait froid, notre peau se déforme sous les trombes d'eau. 5h00. L'eau se charge de trop de débris, il faut couper le moteur, nous risquons de boucher l'arrivée d'eau de refroidissement. 14 juillet. 10h40, 1013 hPa. C'est

fini. Nous mettons plus d'une heure à nous réchauffer. Finalement, nous tombons de fatigue sur nos bannettes. L'œil d'Emily, ouragan de catégorie 3, est passé à 2 heures du matin sur 12°N 61°50W, nous étions par 12°N 61°43W. Nous nous en sortons avec une antenne radio arrachée. » *Nat et Dom, voilier Étoile de Lune*



De juin à novembre, certaines ondes tropicales formées au large du Cap-Vert traversent l'Atlantique en se renforçant. Mer des Caraïbes, golfe du Mexique, Amérique Centrale mais aussi États-Unis et Canada sont régulièrement touchés par ces cyclones.



En juillet 2005, le cyclone Emily s'abat sur Grenade : 110 nœuds en rafales.



Après la tempête, les ruptures en eau potable imposent de récupérer l'eau de pluie pour remplir les réservoirs.



Compression de la banquise, glaces dérivantes, aléas météo et courants violents: trois personnes ne sont pas de trop pour établir la meilleure route... et garder les idées claires.

Passage du Nord-Ouest

“L'ouverture du passage en août-septembre oblige à naviguer en pleine mauvaise saison.”

Olivier Pitras n'est certes pas un navigateur tombé de la dernière pluie. Skipper, chef d'expédition et guide de haute mer dans les coins les plus reculés de la planète, il est aussi le premier navigateur français à avoir traversé l'océan Glacial Arctique à la voile en 1999. Aujourd'hui, ce marin installé en Norvège, au nord du cercle polaire arctique, ne totalise pas moins de huit campagnes polaires. Alors, expert du Passage du Nord-Ouest, oui, mais de là à se dire confiant, il ne se risque pas. « Des conseils à donner à un débutant? Aucun! Il ne doit tout simplement pas y aller. Il ne pourrait qu'être passif et tout prendre dans la gueule », avertit le skipper. Et pour cause, le Passage du Nord-Ouest, qui relie l'Atlantique au Pacifique via les îles arctiques du grand Nord canadien, est à plus d'un titre... exceptionnel. Facile, à l'image du compas, d'y perdre le sens commun. Des preuves? « En soi, y aller est déjà un piège. Nous sommes dans une région polaire,

par 70° Nord, et l'ouverture du passage, entre août et mi-septembre, oblige à croiser dans des eaux tempérées – golfe d'Alaska et mer de Béring – en pleine mauvaise saison, voire pendant les tempêtes d'équinoxe du 21 septembre. On s'expose à des coups de chien quasi systématiques, force 10 minimum », explique le navigateur. Autre élément à prendre en compte: une hydrographie incomplète et d'innombrables hauts-fonds dus à un plateau continental très plat. Dans le détroit Mackenzie, on navigue dans 2,50 à 3,00 mètres d'eau sur des dizaines de milles, un œil en permanence sur le sondeur. Mais ça n'est pas tout. « La proximité du pôle magnétique crée des anomalies magnétiques dans une large partie de l'archipel canadien, précise le marin. Nous nous sommes orientés uniquement au GPS pendant deux semaines. Ce qui implique de prévoir une solution de rechange, comme un astrocompas, en cas de défaillance des GPS du bord. Or c'est un appareil très complexe: là encore, un néophyte per-

draît pied. » La logistique, aussi, est épineuse: obtenir des pièces détachées étant presque impossible à l'échelle, la débrouille est reine à bord. « L'équipage doit savoir rebondir sur le moindre problème technique », insiste le skipper. Faire une réparation de fortune sur un hauban ne doit pas faire peur. »

DANS 40 NŒUDS DE VENT, L'ICEBERG POUVAIT SE RETOURNER Mais parlons aussi du froid. L'hypothermie est ici une menace permanente car elle est liée à l'émotif. Le stress créé par la présence d'icebergs et de glace fait facilement oublier la nécessité d'être correctement vêtu. « Ça m'est arrivé en 1999, à la sortie du Lancaster Sound. Le passage menant à Pond Inlet était obstrué par un iceberg immergé. Pendant trois quarts d'heure, dans 40 nœuds de vent, nous avons avancé sur l'eau turquoise qui le recouvrait, conscients qu'il pouvait se retourner n'importe quand. Appelé en urgence par l'équipier de quart, je suis resté à l'extérieur

pendant tout ce temps, sans gants. Je me suis cramé les mains, et j'aurais pu finir avec plusieurs doigts gelés », se souvient-il. À savoir également: la glace est omniprésente. Si des cartes existent donnant la concentration et l'état de la glace, seul l'art de lire un champ de glaçons permet de tirer son épingle du jeu. « L'expérience est le maître mot ici: il faut reconnaître une banquise qui se comprime ou s'ouvre, analyser sa position par rapport à la côte, et choisir son cap après avoir fait la synthèse de la météo, de l'hydrographie et des courants. Je dois admettre – et j'en fais le constat avec tristesse – que cette année, le Passage était aux deux tiers complètement libre de glace. En 1999, il s'agissait encore d'une expédition polaire. Aujourd'hui, la glace a fondu. Nous avons ici le constat simple et terrifiant du réchauffement climatique. Mais malgré tout, je conseille de ne jamais sous-estimer l'adversité du Passage. Apprentis navigateurs, abstenez-vous. » JC

200 PASSAGES DONT 20 VOILIERS SEULEMENT

Depuis le premier transit réussi du Passage du Nord-Ouest en 1906, moins de 200 traversées ont été effectuées à ce jour. Parmi elles, 20 équipages de voiliers, dont Olivier Pitras en 1999 et 2008, Éric Brossier et France Pinczon du Sel en 2003, et Michèle Demay en 2001. Matérialisation de l'évolution du climat et de la sensibilité de l'Arctique à ces bouleversements, la fonte estivale de la banquise – diminution de son épaisseur mais aussi de sa surface – va probablement modifier cette situation et induire un développement de la navigation dans l'Arctique. À ce titre, le fait qu'une bataille juridique fasse rage depuis plus de 20 ans sur le statut du futur éventuel passage (passage international ou voie d'eau appartenant au Canada) n'est pas anodin.



Southern Star est un dériveur lesté en aluminium dessiné par William Tripp. Longueur: 23,70 m - Largeur: 5,60 m Surface de voile: 340,00 m² - Motorisation: GM 165 Ch - Eau douce: 2000 l - Gazole: 2000 l

Tout, ici, est cornélien: naviguer, s'orienter, réparer. Jusqu'aux approvisionnements en eau et gazole, qui se font par fûts (aucune structure n'existe pour les voiliers) et réquisitionnent, pour leur transport à bord, 5 personnes pendant une journée.

En 1998, la 54^e édition de la course Sydney - Hobart est meurtrière : 7 navires abandonnés, 3 détruits, 6 morts, une cinquantaine de marins sauvés en mer. La passe qui sépare l'Australie de la Tasmanie réserve souvent des surprises. Le temps change en quelques heures, les courants s'opposent à l'avancée des bateaux (ici *ASM Brindabella* dans la toute dernière édition).



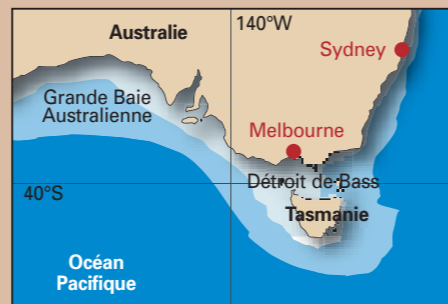
© DR/ROLEX/CARLO BORLENGHI

Tasmanie

“Dans ces vagues, barrer sans faire d’erreur ne suffit plus.”

« Jamais Richard Winning n’avait vu une vague aussi colossale. « Il était un tout petit peu plus de 17 heures, à peu de choses près l’heure à laquelle chavira *Sword of Orion*, et il voyait se dresser devant lui une véritable montagne d’eau à la crête bombée, qui lui parut deux fois plus haute que celles qui l’avaient précédée. Winning estima qu’elle devait faire au moins 24 ou 25 mètres, mais ce qui l’inquiéta par-dessus tout c’était sa forme. Jusque-là, toutes les lames qui étaient venues frapper le *Winston Churchill* avaient été raides et musclées. Mais, à présent, debout derrière sa barre, il avait l’impression de foncer vers une version monumentale d’un de ces rouleaux qu’on voit sur les plages, au moment où il va se briser. Où se cacher? Winning serra la barre de toutes ses forces, non seulement pour diriger le bateau, mais aussi pour tâcher de rester tant bien que mal sur ses pieds. Détournant la tête, pour éviter de prendre en pleine figure le vent de près de 50 nœuds, il s’efforça de conserver un tant soit peu de visibilité au milieu des paquets d’eau de mer qui volaient dans tous les coins. Winning étaient de ceux qui croient qu’il y a en toutes circonstances une marche à suivre – il n’avait qu’à la suivre. Néanmoins, le voilier n’était encore qu’à mi-hauteur de la vague et déjà la paroi à escalader paraissait

d’une inabordable verticalité; Winning comprit soudain qu’il ne lui suffirait peut-être pas de barrer sans faire la moindre erreur. La vague commença à se briser bien avant que le yacht n’eût atteint la crête. Les premières masses d’eau blanche et bouillonnante s’abattirent sur le pont. Le bateau cessa d’avancer, fit une embardée vers l’arrière, puis le déferlement d’eau le fit tourner sur lui-même et le mit parallèle à la vague. Pris dans les monstrueux remous, le voilier fut violemment couché sur le flanc, si loin que le mât se retrouva à l’horizontale, tandis qu’il glissait irrésistiblement à la surface de la vague. L’eau et l’écume englutirent le pont et le bateau se coucha encore un peu plus. Il avait désormais dépassé les 90 degrés de gîte et le mât à son tour s’enfonça sous l’eau. Winning s’efforça désespérément de se cramponner à la barre, mais au moment où le *Churchill* atteignit le fond du creux, il comprit qu’il n’était plus à bord. L’eau qui martelait son corps lui paraissait venir de partout. Au début, les mouvements et le vacarme noyèrent complètement ses cinq sens, mais presque aussitôt il sentit le coup d’arrêt de son équipement de sécurité. Si celui-ci cédait, il était fichu, il le savait. »
Extrait de *La mer ne ment jamais, Sydney - Hobart 1998, 115 voiliers au cœur de la tourmente*. Éditions JC Lattès.



DES DÉFERLANTES GONFLÉES DEPUIS DES CENTAINES DE KM

Les eaux du détroit de Bass, bras de mer large de 225 km qui sépare l’Australie de la Tasmanie, sont parmi les plus turbulentes du monde. L’île et le continent étaient jadis attachés, le détroit est donc beaucoup moins profond que les deux océans situés de part et d’autre. Aussi, quand les déferlantes qui se gonflent depuis des centaines de kilomètres franchissent ces hauts-fonds, elles ont tendance à se briser comme elles le feraient à l’approche du rivage. En matière de voile, la course Sydney - Hobart, qui prend son départ tous les 7 ans depuis 1945, est loin d’être la plus longue course au large: elle ne couvre que 630 milles. Mais bien qu’elle se déroule en plein été austral (décembre), elle a la réputation d’être des plus traîtresses.