

loisirs
nautiques
magazine

www.loisirsnautiques.com

n° 429/Sept. 07 "Parce que la mer est ronde"

J'y vais, j'y vais pas !

Piraterie, cyclones, mers dangereuses et autres zones interdites

Test nouveautés

- **Phil 43**
Un bau maximum
- **Kouign Amann**
Un régal dans la baston

**Baleines,
dauphins**
Où les trouver
à coup sûr ?



interview
Francis Joyon,
le menhir des
mers du Sud



SPÉCIAL ESSAIS

**15 voiliers 100 % alu
bouffeurs de milles**

M 01999 - 429 - F : 5,00 €



N° 429 - SEPTEMBRE 2007 ANTILLES, RÉUNION, ST PIERRE : 5,85 € -
MAYOTTE : 8,30 € - BELGIQUE : 5,60 € , SUISSE : 10 FS - CANADA : 9,25 \$ CAN

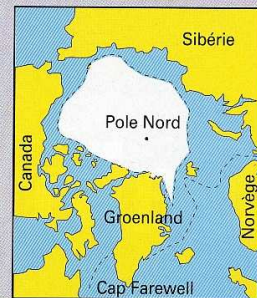
Nav' interdit

Il y a les cyclones, la glace et la (grosse) mer. Mais pas seulement. La piraterie qui n'est pas un mal moderne, ne semble pas pour autant disparaître de la surface des océans. Voici une série de reportages pour nous rappeler que toute la technologie du monde, GPS, Argos et autres hélicoptères, ne remplacera jamais le jugement d'un skipper lorsqu'il faudra tracer sa route sur la carte du monde.

PAR GILLES RUFFET

es

Le printemps venu, la calotte glaciaire fond et essaime ces morceaux de glace qu'on appelle growlers jusqu'au cap Farewell, pointe sud du Groenland. Là, cette mer à demi-solide se conjugue avec des tempêtes aussi dures que glacées. Bonne nav'.



Cap Farewell entre tempêtes et growlers

Un coup d'œil sur les incontournables Pilot Charts indique des pourcentages record de coups de vent. S'ils sont « seulement » de 3 à 4 % en juillet, ils montent à 7 % en août, 10 % en septembre, pour grimper jusqu'à 17 % en octobre et novembre, et culminer à plus de 20 % en décembre. C'est-à-dire que 24 heures sur 96, le vent souffle à plus de force 8. La mer, elle, ne mollit pas! Le cap Farewell, qui marque la pointe sud du Groenland, est probablement l'un des coins les plus mal pavés de la planète. Le courant polaire descend le long de la côte est du Groenland par le fameux détroit du Danemark (entre Islande et Groenland), en charriant avec lui la glace de l'océan Arctique. Dans les parages du cap Farewell, il porte à l'ouest et atteint 3 nœuds, emportant quelquefois, paraît-il, avec lui un ours polaire, perdu sur un growler, escorté par une cohorte de phoques qui lui servent de garde-manger. Un bateau venant de l'est (a fortiori du nord-est) et se dirigeant sur la côte ouest, doit donner un large tour au

cap, jusqu'à 60 milles dans le sud, même si ces glaces peuvent s'étendre jusqu'à 120 milles. D'où la nécessité d'une veille attentive. En cas de rencontre avec la glace, il faut la maintenir à main droite, de façon à ne pas se faire enfermer. Quand ce courant s'oppose aux forts vents d'ouest qui balayent la région, générés par les dépressions atlantiques, ou aux vents catabatiques, dus aux écarts de température, la mer peut y devenir très grosse, voire énorme. Mais en été, les conditions peuvent parfois s'avérer clémentes. Il faut cependant tenir compte de la mauvaise visibilité: les différences de température entre la mer, rarement supérieure à 3°, et la terre, à une dizaine de degrés en été, génèrent un brouillard quasi constant, rendant la veille difficile... et donnant ainsi au radar une importance toute particulière. En été, la bande de glace qui longe la côte est du Groenland se réduit, rendant accessibles certains villages comme Ammassalik. Le problème étant qu'il est toujours possible de se faire bloquer par les glaces.

« LES INFORMATIONS NE CORRESPONDAIENT PAS DU TOUT À LA RÉALITÉ EN MER »



Dominique Simonneau était chef de l'expédition « Diagonale Groenland » qui, à l'été 2006, a conduit *Baloum Gwen*, un solide voilier en acier de 15 mètres, de Bretagne au nord-ouest du Groenland, en passant par l'Islande et le cap Farewell. Au départ d'Islande, l'équipage de trois personnes bénéficie de beau temps, naviguant même au portant. Jusqu'à ce que les problèmes commencent: d'abord, le radar donne des signes de faiblesse. Suite à une défaillance du magnétron, son image se fait imprécise. Puis le pilote automatique tombe en panne,

ce qui impose de longues heures de barre. Ou'importe... jusqu'à ce que survienne une avarie beaucoup plus sérieuse: « Au milieu de la mer du Groenland, un bruit violent est suivi de deux « boum » accompagnés de secousses: la dérive venait de se faire la belle, gisant au fond de l'océan. Paix à son âme », raconte avec humour Dominique. *Baloum Gwen* est un dériveur intégral et sans sa dérive lestée (500 kg), il ne peut plus naviguer au près. Dès que le vent souffle dans le mauvais sens (et dans ces régions, les vents dominants sont plutôt d'ouest), il faut utiliser le moteur. Mais ils continuent. Alors qu'ils ont pourtant donné un large tour, par 58°52'N, à 60 milles environ au sud du cap, une ligne blanche marque l'horizon et la glace apparaît au loin. Le temps est brumeux, les couleurs blafardées. La ligne se rapproche,

suite page 28 ►

▷ suite de la page 21



ils tentent de s'en éloigner, mais pas suffisamment. « On était en contact Iridium avec le centre de surveillance des glaces », précise Dominique, « mais les informations ne correspondaient pas à la réalité. On s'est fait coincer par la glace deux fois, mais la troisième, on s'est fait prendre. Peut-être aurait-on dû faire route au sud. » Heureusement, il n'y a pas de vent, peu de houle, aplatie par les plaques de glace qui semblent respirer en de lents mouvements. Il est 1 heure du matin, en ce

7 juillet 2006, la nuit n'est plus totale. Plus de gazole. Il faut demander assistance, pour se dégager, et trouver du carburant. L'équipage se met à la recherche d'un chalutier, mais ils finissent par apercevoir un immense navire de guerre danois cherchant à se frayer un passage dans la glace. Par VHF, le commandant propose de les évacuer, ce qu'ils n'ont nullement l'intention de faire. « On a alors mis le moteur en route, avant de venir à couple de la frégate. Puis, alourdis de 200 litres de gazole, on a suivi son sillage, à une centaine de mètres, sur 2 milles environ, le temps de retrouver des eaux libres. » L'immobilisation aura duré une

dizaine d'heures. Un peu plus tard, le voilier est de nouveau menacé par la ligne blanche de la glace, « mais cette fois-ci, on ne s'est pas laissés enfermer. »

Douze jours après le départ de Akureyri, ils arrivent à Qaortoq; moins de 36 heures sont nécessaires pour sortir le bateau de l'eau, mesurer et dessiner les plans d'une dérive, la fabriquer, la remettre en place. Puis le bateau repart vers Thulé, à l'extrême nord, après avoir récupéré en baie de Disko les deux skieurs de l'expédition terrestre, qui venaient de traverser la calotte glaciaire, 650 km sur 43 jours en totale autonomie, à 2500 mètres d'altitude.