



5 000 KM AU GROENLAND LE DERNIER DÉFI POLAIRE

> Quand Cornelius Strohm et Michael Charavin ont préparé l'un des derniers défis polaires jamais réalisés, ils étaient loin d'imaginer que deux autres équipes lanceraient le même projet : le tour du Groenland en snowkite. Héritière des batailles acharnées pour atteindre les pôles, cette compétition a donné des ailes à leur expédition, Wings over Greenland II, qui réalise un exploit en signant le nouveau record absolu de la plus longue distance à ski - 5 067 kilomètres.



Narsaq, située sur la pointe sud du Groenland, est le point de départ et d'arrivée de l'expé.

GENÈSE D'UN PROJET

Depuis une dizaine d'années, une nouvelle discipline, le snowkite, vient chambouler la pratique traditionnelle des expéditions polaires à ski. Modifiant le champ des possibles, en particulier sur les calottes glaciaires, la voile de traction implique néanmoins de s'approprier des compétences particulières, au nombre desquelles la compréhension des systèmes météorologiques. Car les objectifs les plus ambitieux se bâtissent désormais sur le potentiel aérologique d'une région, d'un itinéraire. Dès les années 1990, quelques réalisations

land, 2 300 km) à bord d'un attelage singulier tracté par des cerfs-volants de grande dimension et ne répondant qu'à la seule logique des vents catabatiques. Quelques années plus tard, des Norvégiens confirmaient, en battant tous les records de vitesse, au Groenland et en Antarctique, l'intérêt de cette approche. Durant l'été austral 2011-2012, un duo belge poussait le bouchon un peu plus loin et tentait la première circumnavigation de la partie orientale du continent Antarctique, exploitant là encore les seuls vents catabatiques. Après 74 jours de progression, il établissait un nouveau record

première traversée longitudinale sud-nord de l'inlandsis groenlandais, nous avions nous-mêmes évoqué cet objectif. Trois années plus tard, il refit brutalement surface (à l'occasion d'une invitation à rejoindre le pôle Sud en kite que je n'ai pu honorer), avec une injonction évidente : les années passaient, nous nous étions suffisamment vautrés dans la commodité de nos existences, il était plus que temps de remettre le couvert !

LE GROENLAND, CLIMAT & VENTS CATABATIQUES

Le Groenland est la plus grande île du monde. L'inlandsis (terme d'origine danoise signifiant « glace de l'intérieur du pays ») couvre une superficie de 1 726 000 km², soit l'équivalent de la France, de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Espagne et de la Suisse réunies. Ses dimensions – 2 400 kilomètres du nord au sud, 1 000 kilomètres d'est en ouest, une altitude moyenne de 2 135 mètres et une épaisseur de glace qui peut atteindre 3 000 mètres au centre de l'inlandsis –, en font la deuxième plus grande masse de glace sur Terre après la calotte antarctique. Le climat extrême de l'inlandsis, particulièrement dans sa partie centre-nord, est régi par des hautes pressions, bousculées de temps à autre par le passage de cellules dépressionnaires. La présence de cet anticyclone pelliculaire génère un bilan radiatif négatif matérialisé par une forte inversion thermique de surface. Ces lames d'air froid et dense,

LES OBJECTIFS LES PLUS AMBITIEUX SE BÂTISSENT SUR LE POTENTIEL AÉROLOGIQUE D'UNE RÉGION.

marquantes doivent leur succès à l'emploi des voiles de traction. Au début de la décennie suivante, un duo espagnol ouvrait une ère nouvelle en accomplissant pour la première fois, une expédition polaire de grande ampleur (la première traversée longitudinale du Groen-

mondial de distance parcourue en snowkite : 5 013 km. Sur la base de principes aérologiques identiques, l'idée d'une première circumnavigation de la calotte glaciaire groenlandaise finit par s'imposer au sein de la petite communauté des « kiteurs polaires ». Dès 2008, date de notre

Vent catabatique : du grec katabatikos qui veut dire descendant la pente. Sur les hauteurs du Groenland où règne toute l'année un froid extrême, cet air déborde et s'écoule dans le sens de la pente. Dévalant vers la côte à des vitesses pouvant dépasser 200 km/h, ces vents servent de propulsion aux snowkiteurs.

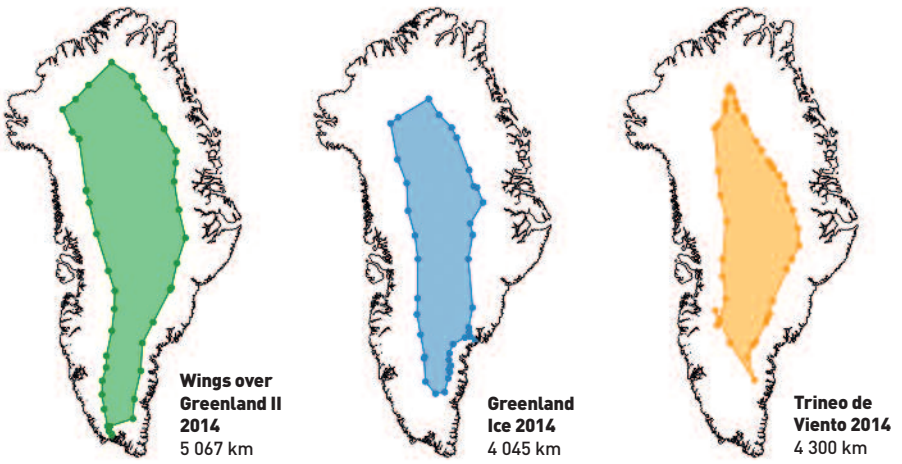


formées au contact de la glace et appelées vents catabatiques, s'écoulent par gravité. Prenant naissance sur les hauteurs de la calotte, elles constituent un ensemble de flux divergents se propageant vers les côtes, suivant dans un premier temps la ligne de plus grande pente, avant d'être progressivement déviés sur les bordures, dans un sens horaire, en raison de la force de Coriolis. L'orientation et la force de ces vents de surface dépendent étroitement de la topographie générale de l'inlandsis et de la topographie locale des vallées du pourtour (qui canalisent le flux). Mais quoi qu'il en soit, ils restent avant tout caractérisés par la constance de leur direction, leur périodicité marquée, une intensité moyenne à faible. Si ce n'est ce dernier paramètre – modérément favorable –, la constance des catabatiques crée donc un contexte propice à la réalisation d'expéditions aéro-tractées sur de très longues distances.

UN OBJECTIF, TROIS ÉQUIPES

Sont-ce nos déclarations qui, dès la fin de l'année 2012 et bien qu'encore très discrètement affichées, déclenchent le processus ? Toujours est-il qu'un an plus tard, ce n'est pas une, mais bien trois équipes qui annoncent leur intention de réaliser la première circumnavigation de l'inlandsis groenlandais !

Les trois expéditions du printemps 2014



Décembre 2013, la déclaration inattendue du célèbre vétéran belge Dixie Dansercoer et du jeune mais expérimenté canadien Eric McNair-Landry place d'entrée de jeu l'expédition Greenland Ice sur le devant de la scène. La découverte de cette sévère concurrence, qui plus est servie par une communication rodée, nous incite à garder une certaine discrétion et

à endosser le rôle d'outsider... Mais parce qu'ils vont progresser en kiteski, comme nous, et afficher clairement leurs ambitions, nous identifions immédiatement le duo comme nos concurrents directs. Au tout début de l'année 2014, nous apprenons l'entrée en lice d'une troisième expédition. Le projet Trineo de Viento, mené par le « vieux loup des glaces » ►►

Sastrugi : irrégularité tranchante sur une surface de neige résultant de l'érosion causée par le vent, de la saltation de particules de neige et de leur dépôt dans les régions polaires. Ils représentent un danger pour les snowkiteurs.



qu'est Ramon Larramendi, accompagné d'Hugo Svensson, Karin Moe Bojsen, Manuel Olivera et Eusebio Beamonte. L'équipe joue dans une catégorie relativement différente : elle progressera sur une structure-plateforme composée de deux gros traîneaux, tractée par des voiles de type Nasawing de très grande dimension, pilotées à tour de rôle, permettant une progression continue H24 lorsque les conditions de vent seront favorables.

STRATÉGIES & RÉALISATIONS

« Sur le papier », les objectifs annoncés par chaque équipe sont très comparables : être les premiers à réaliser la circumnavigation de la plus grande calotte glaciaire de l'hémisphère nord. Tout en couvrant une distance de plus de 5 000 km. Cependant, si toutes savent qu'elles auront pour cela à se confronter à l'inconnu, des approches particulières sont clairement identifiées dès les phases préparatoires : le mode de progression de l'équipe espagnole et, dans une moindre mesure, les choix des équipements adoptés par les deux expéditions à ski diffèrent. Mais plus encore, les points de départ de chaque expédition et les moyens logistiques pour prendre pied sur l'inlandsis divergent radicalement : le duo belgo-canadien opte pour une dépose et une reprise hélicoptérées sur la bordure orientale de l'inlandsis, sur une zone connue pour être un

point de départ ou d'arrivée traditionnellement utilisés lors des traversées est-ouest de la calotte : Greenspeed Ridge, situé à 1 600 m d'altitude, dans la région d'Ammassalik. La tonne et demie que pèse le projet Trineo de Viento est aéroportée sur la façade ouest de l'inlandsis, également à 1 600 m d'altitude, dans la région de Kangerlussuaq. De notre côté, nous mettons un point d'honneur à minimiser les moyens logistiques mis en œuvre : nous considérons, pour des raisons éthiques et financières, qu'il est préférable d'éviter une débauche importante de moyens. En outre, il nous semble inconcevable de débiter et de terminer l'expédition ailleurs qu'au niveau de la mer. Pour la valeur symbolique. Nous opterons donc pour une dépose/reprise par petits bateaux, depuis le village de Narsaq et le fond du fjord Qaleraligd, à l'extrémité sud de l'inlandsis. Sur la glace, les choix stratégiques vont aussi s'avérer différents, qu'ils soient mûrement réfléchis ou adoptés en fonction des circonstances du moment... Après un début d'expédition laborieux, Dansercoer et McNair-Landry vont totalement se focaliser sur leur objectif annoncé de « première ». Ils ont d'ailleurs sollicité et obtenu une dérogation exceptionnelle auprès des autorités groenlandaises pour bénéficier d'un accord de départ anticipé sur la date officielle d'accès à l'inlandsis. Après

55 jours d'expédition, ils sont effectivement les premiers à boucler une circumnavigation longue de 4 045 km. Treize jours plus tard, après 58 jours d'expédition et 5 067 km au compteur, Wings Over Groenland II devient la plus longue expédition (en termes de distance) jamais réalisée à ski en totale autonomie. L'équipage groenlandico-hispanico-norvégien de Trineo de Viento, parti un peu plus tard en saison, est le troisième à réaliser, en 49 jours, une circumnavigation longue de 4 300 km avec une moyenne quotidienne de 88 km (contre 87 km pour WOG II et 72 km pour Greenland Ice), ils s'avèreront finalement les plus rapides. Ils mettront également à leur actif la plus longue étape parcourue : 427 km couverts en 24 heures non-stop (309 km en 15 heures pour WOG II et 300 km pour Greenland Ice). En dépit de départs décalés dans l'espace et le temps, cette présence concomitante de trois équipes pour un seul objectif va évidemment générer une forte rivalité et un réel esprit de compétition. Cette dernière va devenir – parfois à notre corps défendant – le *leitmotiv* de notre expédition. Elle va occuper nos esprits 58 jours durant, déterminer fortement certaines décisions et ajouter à l'enjeu de cette réalisation. Une chose est certaine, on va se tenir quotidiennement informé de l'avancée des deux autres teams. Et l'on ne s'imaginer pas un instant que ces derniers aient pu agir autre-

NOTRE ITINÉRAIRE A SUIVI DE PRÈS LES MARGES DU PLATEAU GLACIAIRE.

ment ! Ce contexte très particulier va clairement participer à notre sentiment de vivre une grande course au large comme peut l'être le Vendée Globe. À l'instar des bulletins de prévisions aérologiques, la vérification quotidienne des positions adverses devient une information de première importance ; l'analyse des conditions météo s'étend aux zones où progressent nos concurrents ; les choix stratégiques de progression s'affinent... Détail amusant : nous partageons le même routeur météo professionnel avec nos plus directs concurrents. Il est incontestable que ce mano à mano à distance (au plus près, nous avons été à 300 km de l'équipe belgo-canadienne) fut un facteur de tension supplémentaire au sein de notre propre équipe, mais il ajouta une dimension incontestable à ce périple. A-t-il pu, au moins par certains égards, rappeler la rivalité

historique entre le Norvégien Amundsen et l'Anglais Scott lors de la conquête du pôle Sud, en 1911 ? Ce fut en tout cas une des plus longues courses modernes qui se soient jouées dans les régions polaires...

WINGS OVER GREENLAND II NE PREND PAS LES RACCOURCIS !

Que signifie concrètement la circumnavigation d'une calotte glaciaire ? Il n'existe, pour le moment, aucune définition de ce que peut ou doit sous-entendre une telle réalisation. Les critères d'évaluation restent donc à l'appréciation de chacun. En ce qui nous concerne, les paramètres retenus pour définir notre giration étaient simples : aussi large que possible, dans la mesure de contraintes bien déterminées. Nous avons établi notre itinéraire de façon à nous tenir sur les marges du

plateau glaciaire. C'est-à-dire au plus près de la « rupture de pente » qui délimite le plateau central des grands glaciers qui s'en écoulent. Du moins, partout où cette limite est relativement marquée. Cela tout en maintenant une distance de sécurité vis-à-vis : - des bassins d'alimentation potentiellement crevassés des très grands glaciers côtiers, en particulier le Jakobshavn Isbrae sur la façade ouest de l'inlandsis, - des nombreux lacs de fonte qui se forment dès la fin du printemps sur les zones planes de la calotte, en deçà de 2 000 m d'altitude (essentiellement sur la façade ouest de l'inlandsis), - des zones montagneuses sur lesquelles le plateau glaciaire vient directement s'appuyer, en particulier sur les façades est et sud-est de l'inlandsis. En décidant de démarrer l'expédition depuis l'extrémité sud de l'inlandsis, au fond du fjord Qaleraligd, dans la région de Narsaq, le point le plus méridional de notre itinéraire se positionne environ 200 km plus au sud que ceux atteints par les deux autres expéditions. Concernant les points sud des circumnavigations concurrentes : l'expédition Trineo de Viento semble être passée au nord du Dôme sud de l'inlandsis ; Greenland Ice, tout juste à son point culminant. Nous avons couvert près de 20 ►►



Quelques chiffres

5 067 km
distance totale effectuée sur la calotte glaciaire, record mondial à ski.

58 jours
durée de l'expédition.

309 km
distance maximale effectuée en une seule journée.

3 900 km
l'altitude maximum atteinte.



degrés de latitude pour atteindre le point le plus nord de notre itinéraire, à la « confluence » du parallèle 81 N et du méridien 40 W. Ce point s’avérera être environ 150 km plus au nord que les points nord atteints par les équipes concurrentes. En atteignant la station météorologique automatique Humboldt-Glacier au 27^e jour de notre progression, puis en se rapprochant des régions montagneuses de la côte orientale au 39^e jour, nous avons été assez nettement plus loin à l’ouest et à l’est que les autres équipes. Avec un pourcentage d’environ 51 % de la surface de l’inlandsis englobée par notre route (contre 34 % pour Greenland Ice et 30 % pour Trineo de Viento), Wings over Greenland II peut très clairement revendiquer la circumnavigation la plus complète à ce jour.

LA PLUS LONGUE DISTANCE JAMAIS COUVERTE À SKI

Le 6 juin 2014, alors que nos amis Dixie Dansercoer et Eric MacNair-Landry célèbrent, une chope de bière à la main, la première circumnavigation de l’inlandsis groenlandais, nous avons déjà couvert plus de 4 000 km... À cet instant, le millier de kilomètres qu’il nous reste encore à parcourir pour atteindre notre objectif nous laisse quelques raisons de penser que nous pouvons battre le record de distance couverte à ski en totale autonomie. Un record détenu par Sam Deltour et un certain... Dixie Dansercoer ! Le 16 juin au matin, après un

Les trois expéditions 2014 en chiffres			
	WINGS OVER GREENLAND	GREENLAND ICE	TRINEO DE VIENTO
Date de début	19/04/2014	10/04/2014	05/05/2014
Nb de jours	58 jours	56 jours	49 jours
Logistique	bateau	hélicoptère	avion
Farthest south	61.019 N 46.732 W	63.274 N 44.819 W	63.917 N 43.417 W
Farthest north	81.001 N 39.993 W	79.003 N 39.455 W	79.640 N 41.120 W
Farthest west	78.528 N 56.840 W	77.867 N 51.299 W	67.502 N 48.100 W
Farthest east	75.354 N 28.291 W	74.713 N 33.175 W	72.210 N 32.110 W
Distance totale	5 067 km	4 045 km	4 300 km
Surface englobée	51 %	34 %	30 %
Progression	87 km / jour	72 km / jour	88 km / jour



Remerciements à nos partenaires :
Snowsled Polar et Flysurfer.

Infos :
Le site de l’expédition : www.wingsovergreenland.com
Pour contacter Michael Charavin, guide-accompagnateur
spécialiste des régions polaires : www.latitudes-nord.fr

WOG II SE SINGULARISE PAR UN BUDGET MODESTE, LE CHOIX D’UNE LOGISTIQUE MINIMALISTE.

ultime effort dans de raides éboulis moraines, nos 200 kg de matériel (nous en avions 360 au départ de l’expédition !) retrouvent enfin la rive du fjord Qaleraligd, à quelque 200 mètres de l’endroit où nous l’avions quitté 58 jours plus tôt. L’expédition Wings over Greenland II vient de prendre fin. Le désir de réaliser en totale autonomie, de la mer à la mer, la plus complète des circumnavigations de l’inlandsis groenlandais en fondant notre progression sur les seuls vents catabatiques est devenue réalité...

L’AVENIR

Nous sommes très curieux de savoir quel sera le prochain grand challenge polaire en snowkite. Au Groenland, il y a encore moyen de rallonger la boucle, mais il faudra pour cela progresser à des altitudes inférieures à notre itinéraire. Cela pourrait s’envisager sur les façades ouest, nord-ouest et nord-est de

l’inlandsis, où nous nous sommes tenus à une distance respectable des reliefs ou de la côte. Mais alors les risques de devoir progresser sur des surfaces de neige encore plus structurées par les catabatiques (les fameux sastrugil), de se rapprocher des reliefs (comme nous l’avons fait dans l’est, le sud-est et le sud de l’inlandsis) et de pénétrer les régions crevassees de la bordure de la calotte seront accrus... En Antarctique, des distances supérieures à 7 000 km sont envisageables. C’est ce qu’avait projeté Dixie Dansercoer dans sa tentative de circumnavigation de l’est du continent. Notre record tombera prochainement, c’est certain. Cependant, notre expérience nous laisse à penser qu’il existe un palier (peut-être 7 000 km) au-delà duquel les prétendants à la très longue distance devront développer des adaptations techniques et matérielles très spécifiques, ainsi que des stratégies de gestion

du capital physique. Il est probable que ce sera alors le fait d’équipes déjà expérimentées.

CONVICTIONS

Nous avons également relevé un autre défi majeur au cours de cette expédition : celui de la sobriété logistique. Ou comment façonner un projet ambitieux tout en minimisant les coûts ! Une approche qui anticipe ce qui pourrait bien devenir la norme dans un futur proche. En effet, WOG II se singularise par un budget modeste, le choix d’une logistique minimaliste (autonomie totale, dépose et reprise en bateau), un autofinancement, une planification en très petit comité, des partenariats limités, ciblés, en accord avec nos opinions et nos exigences. Enfin, volontairement dépouillée de toutes revendications environnementales, sociales ou scientifiques (des cautions aujourd’hui systématiquement affichées, et trop souvent sans réels fondements, par la quasi-totalité des expéditions), WOG II espère s’être fait le témoin des valeurs qui sont les nôtres : le goût du dépassement, le plaisir futile de l’expérience rare. Des convictions fortes, que nous « payons au prix fort » puisque peu compatibles avec la médiatisation et le business traditionnels de l’aventure. Mais qui garantissent l’authenticité de nos réalisations. 

