

Suditude



Récit d'une petite descente encore plus au Sud

*

Eté austral 2014-2015

Après un tour de l'Amérique du Sud en 2009-2010 et l'hiver austral 2012 passé en Terre de Feu/Falklands, il était temps d'aller encore plus au sud. Pour cela, **Suditudo** a remplacé **Drisar**.



Invariants :

- Gréement de cotre avec enrouleur de trinquette et de génois
- Coque aluminium
- Skipper qui aime les contrées sud

Nouveautés :

- Isolation thermique poussée
- Réservoirs de fuel conséquents (1500 litres)
- Moteur puissant (115 CV)
- Vitesse d'un 53 pieds
- Quille fixe (TE 2,35)
- Salon de pont

Une nouveauté qui va opérer magistralement.

Malgré les expériences des deux précédentes descentes, ce 11 décembre, *Suditudo* a été laissé libre sur son ancre dans une petite baie de Navarino (Santa Rosa), juste en face d'Ushuaia, à 25 milles à l'ouest de Puerto Williams. Le matin du 12 décembre, des rafales à 66 nœuds alors que le vent est établi à 55 nœuds, ont raison de la tenue de la Spade et le voilier est à la côte. C'est l'hélico qui vient nous chercher. Après une semaine de travail collectif avec différents équipages de voiliers amarrés au Micalvi (marina de Puerto Williams), par traction sur des cordages portés à terre, *Suditudo* flotte à nouveau.

Miracle du quillard, aucun dégât, la quille s'est simplement plantée dans la vase, empêchant le voilier de se retrouver dans les cailloux du rivage.

Voyez plutôt !



Le 11 janvier 2015, juste un mois après l'échouage, changement de décor. C'est l'archipel Melchior, porte d'entrée en Antarctique qui nous accueille.



Un Drake bienveillant a livré un passage très agréable, légers vents poussant les deux premiers jours, calme et risée Nanni pour le reste des 290 milles sur les 650 milles de traversée depuis Puerto Williams.

Trois jours et demi, la vitesse a permis de trouver facilement une fenêtre météo convenable.

Le premier iceberg ne se rencontrera qu'une quarantaine de milles avant l'atterrissage.

Seul un froid pénétrant, 5 degrés dans le voilier signalera le passage



de la zone de convergence antarctique. *Suditude* ne dispose que d'un Refleks (chauffage à alimentation de fuel par gravitation) qui doit être éteint en navigation.

Les îles Melchior sont encadrées à l'est par l'île Brabant, à l'ouest par l'île Anvers (Ambers sur certaines cartes), toutes deux hérissées de hauts sommets, des protections bienvenues sauf par vents forts du nord qui s'en trouvent accélérés.

Difficile de croire ses yeux tant l'environnement a changé. Regardez le panorama qui s'est offert à nous lors de la première excursion sur les îles basses de cet archipel.



Nous prenons une des passes qui conduit au mouillage entre Omega et Beta. Le paysage donne le ton féérique des navigations dans les parages.



Après Melchior, nous nous engageons dans le détroit de Gerlache, large bras de mer séparant les grandes îles subantarctiques au continent lui-même, et hop nous voilà dans Dorian Bay.

Magnifique mouillage, très bien protégé. Pour entrer, il faut raser la paroi neigeuse.

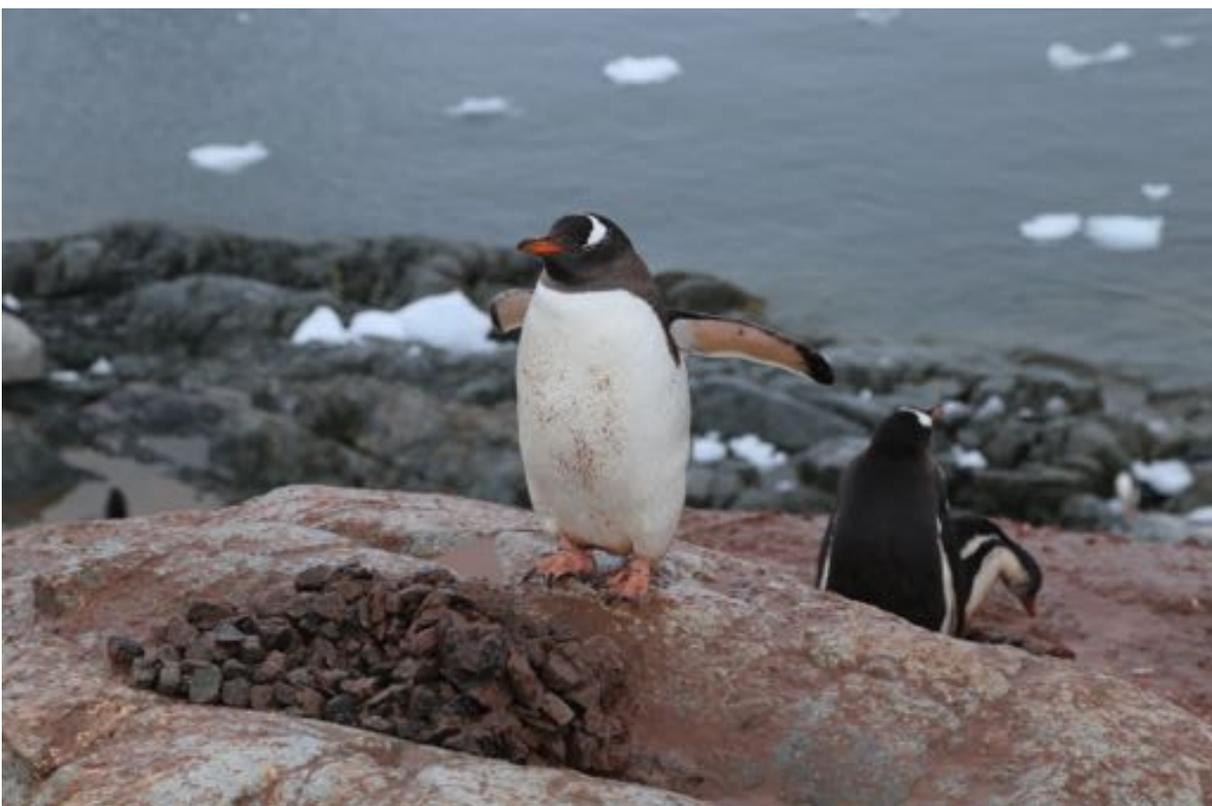
On l'aura prise quelques mètres trop à l'extérieur, la quille n'a pas voulu passer du premier coup.



Des milliers de manchots papou y nichent, désopilant de les observer. Avant de les voir, on les sent et on les entend. Pas étonnant la contribution de ces deux sens dans une aire aussi dégagée des activités humaines.



Les rookeries (colonies) sont disposées sur les crêtes, à une trentaine de mètres d'altitude.



Les nids sont de simples amas de petits cailloux.



Entre parents, on se partage la garde des petits.



On appelle fréquemment celui qui s'est absenté.



On est toujours sur le qui-vive, les labbes rôdent.

Une petite heure de marche en raquettes, nous arrivons sur une hauteur avec vue plongeante sur Port Lockroy, haut-lieu du tourisme antarctique. Les paquebots s'y arrêtent et il y a un bureau de poste avec du courrier acheminé via les Falklands chaque semaine.

Les bateaux qui transportent moins de 100 passagers sont autorisés à les débarquer pour qu'ils pénètrent dans le petit musée. Ceux qui en embarquent plus, doivent se contenter d'une visite à bord de l'équipe du British Arctic Survey avec films à l'appui.

Les voiliers charters y viennent aussi. Nous restons à l'ancre. La baie est bien protégée mais cernée par un glacier qui vèle. La veille aux icebergs 24h sur 24h est impérative.

Tout au sud-ouest se trouve Alice Cove, bien protégée des incursions de la glace, mais il faut placer le voilier au centre d'une toile d'araignée de bouts pas toujours faciles à accrocher autour de pierres polies par la glace.



Port Lockroy avec trois voiliers au mouillage ainsi qu'un paquebot ancré hors de la baie. Alice Cove, lieu exempt d'icebergs, se voit bien : c'est la petite échancrure nichée au sein de la partie aux roches dégagées de couverture neigeuse.

Après avoir passé quelques jours dans ces lieux, *Suditude* s'est déplacé plus au sud. Il a fallu alors traverser des champs de glace. Il s'agit de débris accompagnants des icebergs qui fondent.

Très impressionnants alors qu'ils sont à quelques milles jusqu'à quelques centaines de mètres, on trouve ensuite assez facilement sa route en évitant les collisions, seuls quelques passages demandent le point mort pour éviter les chocs trop importants ou que l'hélice ne heurte un bloc.





Encore plus impressionnant de se retrouver face à des icebergs de la taille de villas. Il faut alors se faufiler dans des passes qui paraissent très étroites entre des murs de glace qui interrogent sur leur stabilité.



Ce fut le cas lorsqu'il a fallu traverser la Salpêtrière, lieu ainsi nommé par Charcot, tout près de son lieu d'hivernage, une aire remplie d'immenses icebergs.





Une vue de cette Salpêtrière prise du sommet de l'île Florence, 10 milles au sud donne une idée de la zone traversée..



Puis c'est le mouillage superbe de Pléneau, entre les îles Florence et Hovegaard.

Mouillage typique antarctique : l'ancre utilisée juste comme immobilisation momentanée pendant

laquelle on tire les amarres sur des points d'accrochage pas toujours faciles à trouver : seule la zone littorale est découverte et les cailloux ont tendance à offrir de belles rondeurs.

J'avais à bord des élingues en câble de gros diamètres, lourds donc sans risque d'être soulevés par le cordage flottant et des câbles de diamètre plus fin pour parvenir à le coincer dans des interstices. La mise en place est coûteuse en temps et énergie. La longueur des amarres autorise un diamètre modeste : 14 mm pour les 20 tonnes du voilier ont tenu sans problème.

Nous sommes restés 10 jours liés sur 4 points , même 5 durant un coup de vent. La profondeur à l'entrée est de moins de 10 mètres et la chicane que constituent quelques petits îlots retiennent les plus gros icebergs en-dehors. Un mouillage qui fait un peu exception puisque nous sommes loin de toute falaise glacière.

Parfois cependant, il faut faire un peu de ménage. L'annexe munie d'un 10 CV est très efficace.



Dix jours, cela laisse le temps de goûter aux admirables débuts de journée. On ne peut, en effet, parler de lever de soleil puisqu'il ne se couche pratiquement pas de décembre au début février, un très gros avantage pour la navigation.



A gauche Florence, à droite Hovegaard et au fond, l'île Booth, l'un des côtés du détroit de Lemaire, un resserrement entre de hauts sommets, haut-lieu du tourisme antarctique. Les paquebots y passent pour impressionner les passagers. Au pied des hautes falaises, on se faufile entre des icebergs gigantesques.

Les îles qui ferment notre mouillage sont basses et sont le lieu de vie de nombreux animaux. Tout d'abord, on y rencontre les oiseaux. Pas de rookerie toute proche, mais la visite quotidienne de manchots isolés ou par groupe de deux.

Voici deux manchots d'Adélie qui nous ont accompagnés lors de la vérification de la tenue de nos bouts sur un petit îlot.



Les cormorans et les sternes sont un pur délice à approcher. Nous passons des heures en leur présence. Les cormorans impériaux sont singuliers. Ils sont tout aussi curieux que nous.



On peut approcher de très près, et, lorsqu'il y a des oeufs, les labbes le font clairement savoir .



Nous passons des journées à photographier les sternes.



Au sol se trouvent les phoques dont les voraces léopards.



Et les paisibles phoques crabiers.



Nous laissons passer de nombreux coups de vent d'est. C'est leur dominante car nous sommes au sud des dépressions qui passent dans le Drake.

Essai de rejoindre la base ukrainienne Vernadsky, on y trouve un pub des plus irlandais, mais le pack recouvre encore les mouillages abrités. Donc retour derrière l'île Florence.

Deux coups de vent plus tard, nous prenons la route de retour par la Baie Paradis, bien nommée, qui nous accueille au sein de ses immenses fronts de glaciers. Vraiment très impressionnant !



Deux bases se blottissent sur deux minuscules presqu'îles : Videla la chilienne a été choisie. Il semble que la base argentine, située un peu plus au sud offre pourtant une meilleure protection.



Cette base de l'aéronavale est un relai du MRCC. Les quelques 60.000 personnes qui visitent annuellement cette partie de l'Antarctique ont poussé les gouvernements chiliens et argentins à développer des moyens de secours. Ces deux pays ne cachent pas leurs vues sur ces territoires. A tour de rôle, un remorqueur de chacun des pays patrouille dans Gerlach.

Nous avons été reçus comme des princes et mangé avec les 13 hommes de la base. Cerise sur le gâteau, le mécano a même réparé l'attache du piston de bôme, complètement cristallisé, le couple carbone-inox n'étant pas fait pour durer.

Nous avons repris Gerlach en effectuant quelques détours par de petites baies pour nous installer à Entreprise. Un vieux baleinier y fait office de ponton.



Nous sommes mi-février, les levers de soleil deviennent spectaculaires. La nuit reprend aussi ses droits, c'est le moment de songer à remonter.



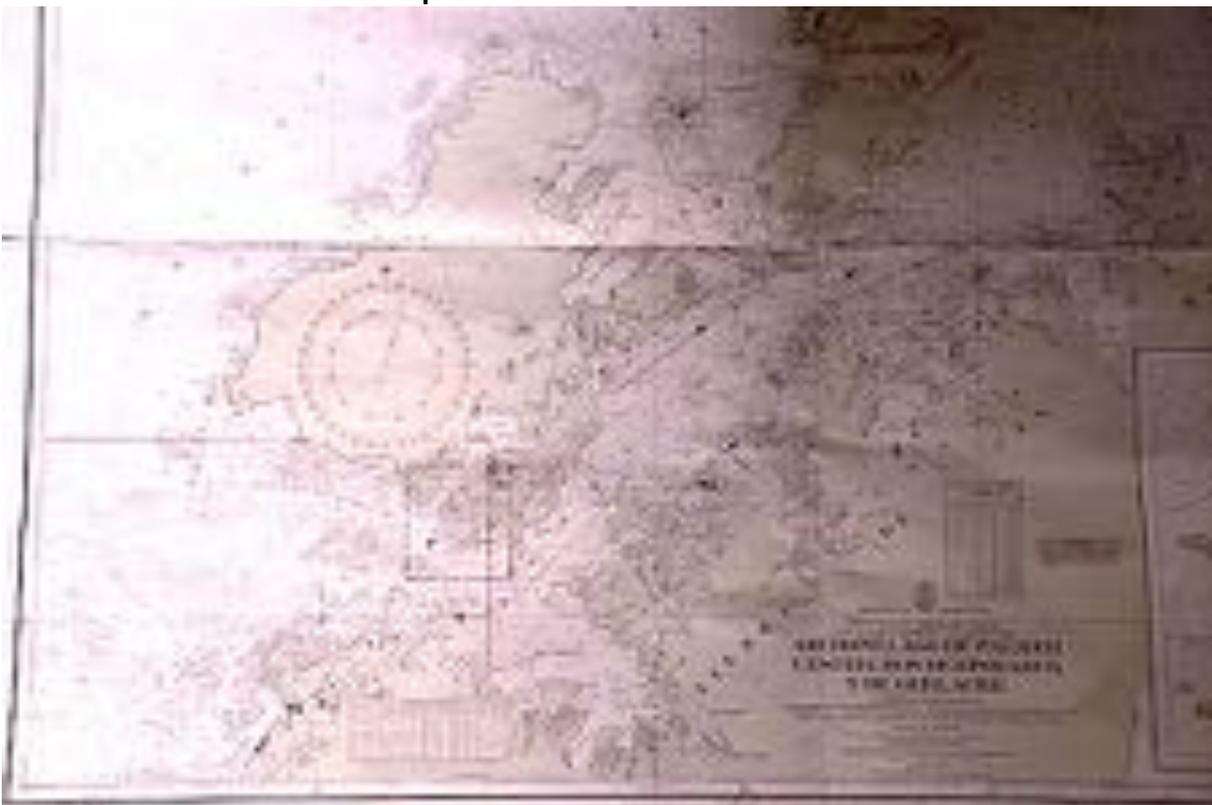
Nous retournons à Melchior où la fonte des glaces a bien changé le décor. Les traces de notre équipée au sommet de l'île ont disparu et font place maintenant à des crevasses béantes. Impressionnant et inquiétant.

Il faudra attendre 4 jours pour avoir une fenêtre météo pour le retour. Après 2 jours de vent contraire très faible, une journée et demie bien musclée, vent dans le nez. Des rafales à plus de 40 nœuds estampilleront comme il se doit le passage du Horn.

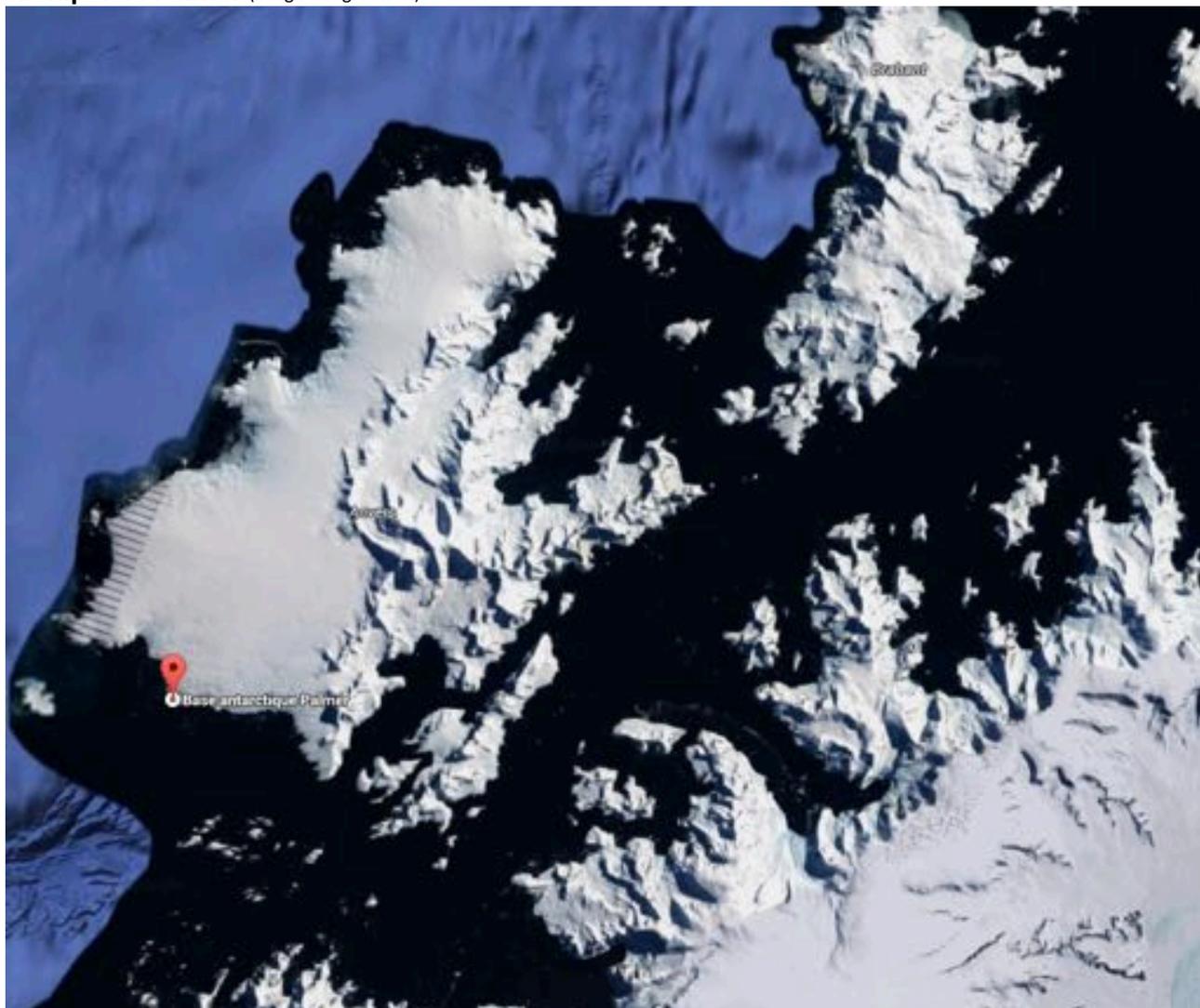
Passage de Drake (image Google map)



Circuit de *Suditude* dans l'archipel de Palmer



Archipel de Palmer (image Google earth)



Nous avons apprécié :

- un voilier bien adapté, nous avons apprécié son confort.
- sa bonne isolation thermique a éloigné les problèmes de condensation.
- son salon de pont a permis de rester en contact visuel avec ces décors grandioses lors des passes de mauvais temps.
- son hard-top stratifié a offert une protection efficace contre le chilling-factory.
- sa carène importante a été gage de meilleure stabilité dans le mer formée.
- ses réservoirs de diesel conséquents ont offert un chauffage sans restriction et un trajet-retour au moteur.
- sa carène de 53 pieds a garanti une vitesse de déplacement indispensable à la traversée du Drake, en raccourcissant les fenêtres météo, on les multiplie.

Nous avons regretté :

- le manque de chauffage en mer. Le Refleks où le fuel arrive par gravitation ne peut pas être allumé en mer ouverte. Un chauffage à air pulsé aurait permis de conserver une température convenable lors des passages du Drake.

- quelques refoulements désagréables du Refleks auraient aussi pu être évité avec le chauffage à air pulsé.

En résumé :

- paradoxalement, l'échouage avec ses manœuvres réussies de remise à flot, nous ont ouvert la voie de l'Antarctique : si nous avons pu nous sortir de ce mauvais pas, on allait bien pouvoir descendre en Antarctique.
- les échanges avec des skippers professionnels qui fréquentent ces eaux ont été très fructueuses.
- la couverture météo a été confiée à un routeur, Michel de SEAROUT (<http://www.searout.fr/>). C'est un très gros allègement.
- la température de l'air avoisine le zéro, celle de l'eau les 2 degrés.
- le vent dominant et les vents forts sont de secteur est, mais il peut y avoir aussi du nord, nord-ouest à nord-est. Devant les fronts glaciaires, le vent se trouve considérablement renforcé.
- nous avons eu des jours de pluie et des jours de neige.
- à mi-janvier, nous avons dû faire face à l'arrivée dans le mouillage de plaques de pack d'une dizaine de centimètres d'épaisseur. Bonheur d'avoir une coque en alu.
- deux navigations se sont effectuées dans du brouillard épais, le radar est indispensable.
- cartographie : plusieurs cartes d'origines différentes, les noms sont aussi différents.
- une petite différence GPS-cartographie pour les terres émergées, par contre, une grande prudence doit être de mise pour contourner les hauts-fonds.
- des croquis des différents mouillages répertoriés circulent, ils sont très utiles.
- mouillages : la glace peut être un problème mais les icebergs de taille comparable au voilier peuvent être poussés avec l'annexe et un moteur hors-bord. Des amarres tendues en travers retiennent des petits icebergs.
- des tourets installés sur le pont pour enrouler les amarres sont bénéfiques. Des amarres flottantes aussi. Leur diamètre n'a pas besoin d'être surdimensionné : 14 mm pour notre voilier de 53 pieds et 20 tonnes était largement suffisant. La longueur favorise l'élasticité et minimise les chocs destructeurs (disposer d'au moins 4 x 100 m).
- la recherche de points d'ancrage à terre pour les amarres est parfois problématique. Nous avons disposé d'élingues de fort diamètre (pour le poids > elles ne sont pas soulevées par la marée) et de câblot de fin diamètre-pour s'engager dans des fissures étroites.
- certaines baies répertoriées ont un fond de vase de très bonne tenue. Ailleurs, c'est plutôt du rocher, l'ancre n'est utilisée que pour immobiliser le voilier avant l'établissement de la toile d'araignée.
- équipage : initialement, nous aurions préféré descendre avec un autre couple mais nous l'avons réalisé à deux. C'était du travail mais c'est tout à fait possible.
- être avec son voilier dans une telle région suppose une pression constante :
 - le froid qui handicape avec des manœuvres exposées comme porter les amarres à terre (s'harnacher pour vaincre le froid, problème des gants, ne pas se mouiller en débarquant).
 - le relatif isolement.
 - le décor, tout à fait inhospitalier et perturbant la perception des distances et de la

- perspective (tout est blanc).
- les détériorations météo, avec un vent froid bien pénétrant.
 - les bancs de glace et d'icebergs qu'il faut franchir.
 - les visites d'icebergs dans certains mouillages.
 - à « terre », un grand soin doit être donné à l'amarrage de l'annexe (nous en avons une seconde dans le voilier au cas où). Nous embarquions avec nous des combinaisons de survie et un équipement de secours.
 - à « terre » il faut veiller à son itinéraire, les crevasses sont nombreuses.

Jean-Claude et sa valeureuse équipière – juin 2015