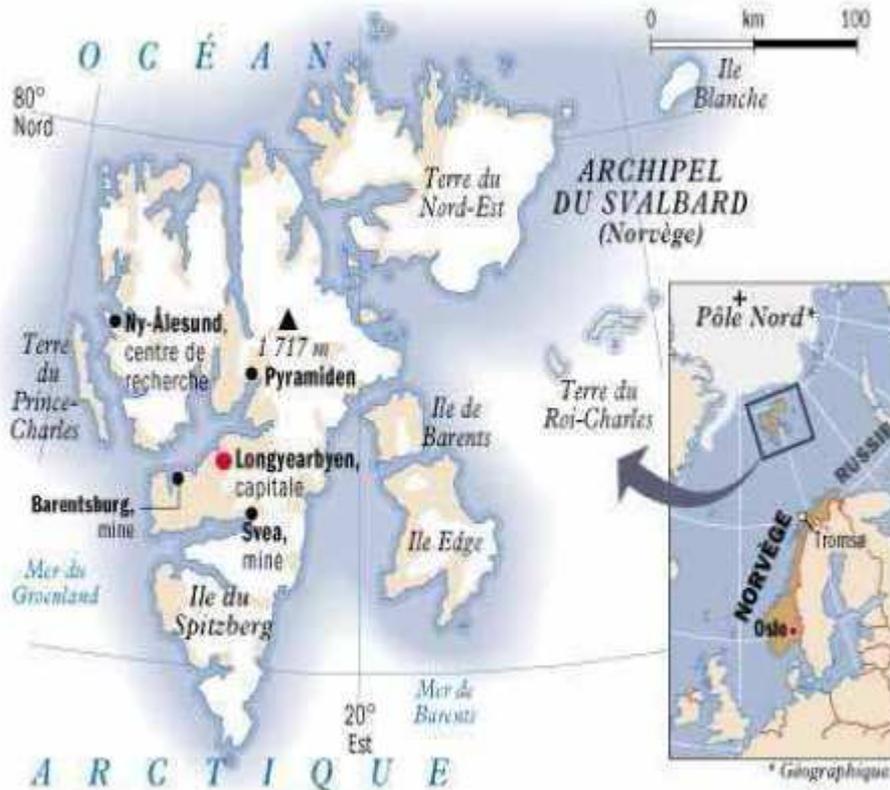


# Croisière GIC au SPITZBERG 2012

Deux équipages se relaient entre Tromsø et Svalbard du 27 juillet au 18 août. François un membre de l'équipage montant nous a fait part de son livre de bord.



Caractères propres au norvégien Å : 0143 å : 0134 Ø : 0157 ø : 0155 œ

Note : les heures sont mentionnées selon la pratique britannique 18:30 et non française 18h 30.

## Panneau Danger Ours

Helle I Svalbard  
(partout dans le Svalbard)

Dont forget, you are no longer  
on the top of the nutrition  
chain in Svalbard



Tromsø - Longyearbyen, 7 - 27/7/2012

## **Artic Flyer, Bavaria 46 Cruiser**

avec dans les rôles principaux :

François Lachaux, chef de bord,

Sylvie Molas, seconde,

Etienne Bourguignon,

Bernard & Marie Demay,

François Giger,

Rémi Oudin.



### **Vendredi 6 juillet 2012 : acheminement de presque tout l'équipage vers Tromsø**

De manière surprenante, les trajets pour se rendre en avion à Tromsø depuis Paris Charles de Gaulle ont été assez variés : avec une escale à Oslo et éventuellement une escale supplémentaire à Copenhague ou via Trondheim. Ainsi, bien que leurs billets aient été achetés en même temps sur internet, Marie et Bernard Demay n'étaient pas sur le même vol de Copenhague à Oslo. Comme François Giger, Bernard ne disposait à Copenhague que de 25 minutes de battement pour réaliser la correspondance avec le vol pour Oslo. Or un retard de 20 minutes au départ de Roissy a rendu cette correspondance impossible ; à l'arrivée à Copenhague l'enregistrement du vol pour Oslo était clos et il fallait se présenter au centre des correspondances, y prendre un ticket d'ordre numéroté ... pour se rendre compte que 50 autres personnes les devançaient dans la liste d'attente. Une heure plus tard environ, le constat a été assez sévère ; le vol suivant, emprunté par une autre partie de l'équipage, était alors parti, le suivant en surréservation, ce qui n'a rien de surprenant l'après-midi d'un premier vendredi de juillet. La première possibilité d'embarquement s'offrait seulement à 18:00. Cette option offrait l'espoir de prendre à Oslo le dernier avion de 20:00 pour Tromsø, permettant finalement d'arriver à destination le jour même, quelques minutes avant à minuit. Il est vérifié que les bagages sont identifiés et pourront être acheminés par les mêmes vols ; l'employé nous précise d'ailleurs que les bagages sont toujours acheminés sur les mêmes vols que les passagers pour des impératifs de sécurité. Il ajoute que, sur la compagnie SAS, aucun bagage ne se perd et rappelle qu'il nous faudra assurer le passage de tous les bagages, y compris ceux de soute, à la douane norvégienne pendant les 35 minutes de la correspondance à Oslo.

Afin de mettre à profit l'attente de quatre heures à Copenhague, Bernard et François se rendent en ville par le métro automatique jusqu'à la station Kongens Nytorv ; Théâtre, Ambassade de France cachée derrière une grande toile peinte pour travaux, Magasin du Nord - en français sur

le fronton -, Nyhavn avec ses vieux gréements, librairie maritime Weilbach, hotel Admiral dans un dock rénové, frégate de la marine allemande en visite, Palais royal, rue piétonnière Strøget, tour au toit en colimaçon, Opéra moderne vu de loin, et retour à l'aéroport pour y dîner dans un restaurant italien. Finalement embarquement à l'heure et départ ponctuel pour Oslo. Le moral reste au beau fixe.

Au tapis à bagages à Oslo, le sac rouge informe de François se fait attendre comme tout bagage encombrant qui se respecte mais le bagage de Marie enregistré par mégarde sur le billet de Bernard tarde à venir. Comme le temps presse, Bernard recommande à François de ne pas l'attendre. Sans téléphone à accès international ni carte bleue fonctionnelle, Bernard a suffisamment d'euros et ses papiers d'identité pour parer à toute éventualité. François passe facilement la douane, fait la queue pour s'enregistrer, se fait refuser son bagage encombrant, doit le déposer à un autre guichet, monte finalement le dernier dans l'avion dont la porte est fermée dans son dos ... et ne retrouve pas Bernard.

Arrivé à l'aéroport de Tromsø, il appelle Marie comme prévu, non pour lui annoncer l'arrivée imminente de Bernard mais au contraire qu'il est perdu de vue et passe très probablement la nuit aux abords de l'aéroport d'Oslo sans pouvoir être joint. De son côté, Marie vient de recevoir un message SMS de SAS selon lequel le fameux bagage, en toile bleue, serait arrivé - par ses propres moyens, si l'on peut dire - à destination. A la deuxième tentative sur un bagage bleu ayant fait plus d'un tour de manège, François peut donc récupérer sur le tapis à bagages celui étiqueté au nom de Marie, qu'il traîne vers la sortie en plus de son sac rouge informe pour tout charger sur le bus assurant la liaison avec la ville.

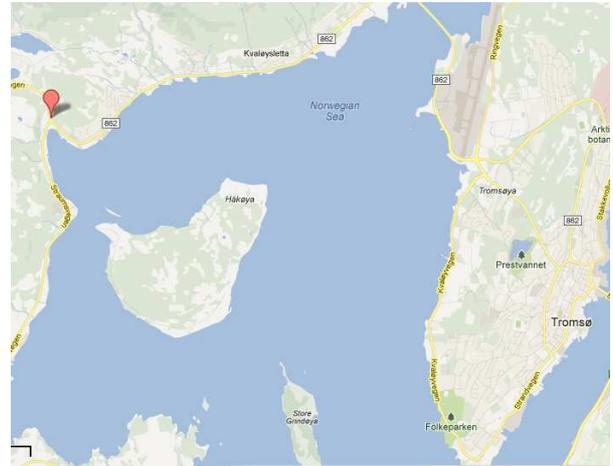
Quant à Bernard qui a attendu en vain le bagage à Oslo, il n'a pas pu prendre le vol en correspondance et a passé la nuit sur place après une nouvelle attente d'une heure et demie au centre de correspondances. Il est de ce fait arrivé à Tromsø le lendemain matin.



### **Samedi 7 juillet 2012 : découverte du bateau et approvisionnement**

Le propriétaire du bateau, Per Thor, et son épouse viennent récupérer notre équipage et les bagages à Tromsø avec un minibus et une estafette. Le bateau loué, Artic Flyer, un Bavaria 46, est amarré dans le petit port d'Eidkjogen à une dizaine de kilomètres au nord de Tromsø. A proximité se trouve un supermarché ouvert le samedi jusqu'à 22:00 dans lequel nous faisons le ravitaillement. Compte tenu de la quantité achetée, nous obtenons de nous faire livrer au bout du ponton (cf photo des sacs). Rien que la noria à organiser pour transporter tous les sacs sur une

cinquantaine de mètres jusqu'au bateau est impressionnante et nous prend une bonne heure. Il faut ensuite tout caser à l'intérieur.



Le loueur nous relate les difficultés rencontrées pour dédouaner les deux colis envoyés par Marc Givry, le chef de bord du trajet de retour, depuis la France ; comme les colis étaient adressés au loueur, la douane norvégienne lui a demandé de prouver pour l'un d'eux qu'il ne s'agissait pas de matériel neuf acheté par correspondance. La liste d'inventaire fournie ne précisait pas s'il s'agissait de matériel usagé. Après une attente de plusieurs heures dans les bureaux de la douane, les colis ont pu être retirés mais la question n'était pas encore réglée et une taxe de 25% de la valeur estimée pourrait être réclamée.

Le propriétaire apporte son fusil, un pistolet d'alarme et des fumigènes, équipement nécessaire pour se rendre au Spitzberg en cas de rencontre avec les ours polaires. La première recommandation est de toujours se déplacer en groupe à terre en inspectant du regard les irrégularités du terrain où pourrait se cacher les ours. En cas de rencontre, il est recommandé de s'écarter en marchant à reculons et en faisant de grands gestes si l'ours fait mine de s'approcher. Il ne faut pas tourner les talons pour ne pas donner l'impression de fuir. Ensuite, si cela ne suffit pas pour prendre de la distance, il est recommandé de faire du bruit avec le pistolet d'alarme et tirant les fusées en direction de l'animal. Enfin, seulement si ces manœuvres d'intimidation ne suffisent pas, l'usage du fusil peut s'avérer nécessaire. Le propriétaire nous montre donc le maniement du fusil ; il s'agit d'une arme à cinq coups. Pour s'en servir, il faut manœuvrer le levier de sécurité vers la gauche, armer et tirer sur la gâchette. Afin de pouvoir manœuvrer rapidement et en sécurité, le propriétaire nous recommande de charger quatre cartouches dans le magasin et d'armer l'arme sans cartouche dans la culasse. En manœuvrant comme pour tirer un premier coup, il ne se passe rien mais on engage la première cartouche du magasin dans la culasse et le fusil est alors prêt à tirer.

#### **Dimanche 8 juillet : derniers préparatifs et appareillage :**

Après avoir constaté que les fruits et légumes tombaient dans les fonds quand on soulevait les panneaux du sol pour chercher des canettes de bière, Etienne scie quelques planches pour doter les casiers de rangement de planchers. Il « extorque » également quelques compléments d'équipement du loueur venu nous apporter le dernier bulletin météo chargé sur internet ( pinoches, nappe pour la table du carré, deux manilles de rechange ).

Appareillage de Eidkjosen/Tromsø par un temps ensoleillé/couvert, vent NW 2-3, température de l'eau à 9°C. Le principal souci concerne les deux seules manivelles de winch du bateau pour lesquelles aucun fourreau de rangement n'est disponible dans le cockpit ; il faut à tout prix éviter d'en laisser partir une par-dessus bord. Le Bavaria 46 Cruiser se révèle assez fin et agréable à la barre mais la voile est très creuse.

Le bras de mer que nous empruntons passe sous le pont au tirant d'air imposant reliant l'aéroport à l'île de Trom (où se trouve Tromsø). En longeant la côte dans l'axe de l'aéroport, notre attention est attirée par les phares d'un avion qui fonce sur nous à l'horizontale bien au-delà du bout de la piste avant de s'élever peu avant de nous survoler.

Déjeuner : riz au saumon.

Mouillage pour la nuit dans la baie de Elgoy Fjorden.

Rémi et François Giger essayent une tenue de survie rouge en « immersion » XXL ; bibendum ou casimir ?

Repas du soir : saucisses de porc avec pommes de terre.

**Lundi 9 juillet : vers la haute mer :**

Départ matinal de la charmante petite baie de Elgoy Fjorden et navigation entre les îles puis vers la haute mer après être passé devant le port de Torsvåg.

Torsvåg harbour



Torsvåg harbour



Repas du midi (??)

Bernard Demay installe sa canne à pêche sur un montant du balcon arrière bâbord et commence à pêcher à la traîne, sans succès car le bateau avance trop vite et, dans cette zone, les poissons seraient plus souvent au fond.

Dîner : pâtes à la sauce tomate.

Le vent force en fin de journée à 4-5, ce qui permet de bien avancer sans moteur.

**Mardi 10 juillet : première rencontre avec les dauphins et les baleines**

Le vent tombe à nouveau dans la matinée.

Repas du midi très léger, amuse-gueules, saucissons, fromage, pris en ordre dispersé par ceux qui le souhaitent, les estomacs n'étant pas encore tous parfaitement amarins.

Cinq dauphins viennent à plusieurs reprises entourer le bateau et l'accompagner quelque temps.

La crécelle de la ligne de Bernard résonne ; une prise ? Non, une malheureuse mouette a son aile prise dans la ligne. Heureusement pour elle, son aile est seulement entortillée dans le fil et elle ne s'est pas accrochée dans les hameçons. Elle se laisse faire et Bernard peut la remettre en liberté sans difficulté.

Le vent et la houle étant successivement tombées, François Lachaux, le chef de bord suggère de profiter du calme pour préparer un bon dîner, ce qu'entreprennent Bernard et Etienne : sauté de bœuf aux pommes de terre.

Lors du quart de 21:00, Rémi voit, à quelques miles sur bâbord à contre-jour en direction du soleil, des petits traits gris verticaux, qui se transforment en panache avant de se dissiper au bout d'une vingtaine de secondes ; il s'agit de baleines.



### **Mercredi 11 juillet : la première morue prise devant Bjørnøya, l'île à l'ours**

Vers 2:30, alors que le soleil est visible en direction du nord magnétique, Etienne voit apparaître à l'horizon une île, Bernard en voit deux, puis trois et finalement quatre îles, là où ils n'en cherchaient qu'une ! Lorsqu'ils reprennent leur quart, à 9:00, l'île de Bjørnøya montre fièrement ses quatre principaux sommets.



A l'arrivée à la ligne de sonde des 40 m, Bernard prépare une ligne de fond avec une masse de 250 g et un chapelet de trois leurres qui représentent des crevettes.

Il demande l'arrêt complet du navire et descend 40 m de ligne. Une minute et demie après que le bateau a complètement cassé son erre, la ligne se tend et Bernard commence à remonter la ligne rapidement car une lourde prise est accrochée ; il s'agit d'une morue de 5 kg.

Cuite au court bouillon, elle fera notre déjeuner avec du riz suivie d'une salade.



Pour prendre le repas tranquille, nous mouillons dans la baie de Sørahamna (74°22,152 N 019°09,545 E) au sud-est de l'île à l'ours, Bjørnøya.

L'après-midi est consacrée à des réparations sur le bateau et à d'autres préparatifs :

- couture du fond du gousset de la grand-voile déchiré par Sylvie et Etienne,
- remplacement d'un œillet de grand-voile fendu par Sylvie et Etienne,
- couture par Marie du pantalon en velours marron qu'Etienne a déchiré en descendant d'une bannette,
- mise à l'eau de l'annexe, montage et essai du moteur hors-bord par Etienne et Sylvie,
- lubrification du capot de descente pour en éviter le couinement à la manœuvre ; un premier essai avec du silicone s'avère peu concluant, d'où l'usage d'huile d'olive ... qui donne de bons résultats.

L'annexe étant à l'eau, l'équipage en profite pour aller à terre sur la plage la plus proche, les deux François restant sur le bateau. Toutefois, les falaises qui surplombent la baie d'une quarantaine de mètres confinent leur progression à l'arpentage de la plage de sable fin et rose. Ils en rapportent une écope bleue à fond plat et une boule orange de mouillage de filet de pêche.

Au dîner, émincé de poulet aux carottes et choux préparés avec soin par Bernard et Etienne :  
émincé de poulet macéré dans la sauce soja, lampée de Porto blanc, raisins secs, oignons, sauter le blanc de poulet à l'huile d'olive,  
cuire les carottes coupées en rondelles cuites avec du sirop d'érable et un zeste d'orange, ébouillanter un choux mi-cuit à la tisane de cardamome.

Appareillage le ventre plein vers 21:30 pour Svalbard sous un petit crachin.

Alerte sur l'indication de baisse du niveau d'eau du réservoir avant, où il ne resterait plus qu'un quart de la capacité. Il faut économiser l'eau autant que possible ; le manque d'eau pourrait nous obliger à nous rendre à Longyearbyen plus tôt que prévu pour y refaire le plein d'eau.

#### **Jeudi 12 juillet : au moteur vers Svalbard**

Aux premières heures, le vent et le plafond nuageux tombent jusqu'à que ce dernier nous enveloppe de brume ; l'île à l'ours, Bjørnøya, se trouve au confluent du Gulf Stream aux environs de 8°C et du courant froid venant de Sibérie aux environs de 4°C. A un moment où la

température de l'eau est remontée vers 6-7°C avant de redescendre, Bernard a constaté une forte activité de pêche des oiseaux. Le phénomène s'explique par une bataille ; plus forte concentration de poissons généralement rassemblés par d'autres poissons prédateurs plus gros qui tournent autour d'eux dans l'intention de les capturer. Les oiseaux repèrent ces épisodes de chasse marine pour profiter de l'aubaine. Parfois ce rassemblement de petits poissons constitue à l'inverse une manœuvre de défense des petits poissons face à certains prédateurs pour lesquels il est malaisé de viser un poisson au milieu d'une masse dont il ne parvient pas à localiser avec précision chaque membre.



Déjeuner : melon blanc puis côtelettes de porc légèrement fumées revenues à la poêle et pommes de terre bouillies, fromage norvégien.

Dans l'après-midi, après avoir vérifié qu'il n'y avait aucun navire sur l'eau aux alentours, l'équipage a procédé à l'entraînement au fusil requis par les règlements mis en œuvre par le Sysselmann, c'est-à-dire le gouverneur du Svalbard ; à tour de rôle, chaque équipier a chargé lui-même le fusil avec quatre cartouches à blanc, a armé la culasse en appuyant d'un doigt sur le magasin pour éviter d'engager la première cartouche dans le fusil, a appuyé sur la gâchette une première fois pour pouvoir ensuite charger la première cartouche, a épaulé puis a tiré dans l'eau. En fin d'exercice, le fusil a été nettoyé, graissé et rangé dans son étui imperméable et le nombre de cartouches tirées - 7 - porté sur le carnet de bord.

Une demi-douzaine de jeunes dauphins a joué à une centaine de mètres puis, pendant une demi-heure, des baleines ont accompagné le bateau.



## Vendredi 13 juillet : rencontre de l'ours du Hornsund

A l'entrée du premier fjord, Hornsund, nous mouillons dans la baie de Gåshamna, réputée être le meilleur abri de la région. Au bout de deux heures, nous repartons au moteur pour nous enfoncer dans le fjord. Des glaçons tombés des fronts des glaciers qui bordent le fjord flottent au milieu du fjord ; leur taille va du mètre à la demi-douzaine de mètres et leurs formes sont parfois très chantournées. La plupart sont blancs à cause des bulles d'air incluses dans la glace. Toutefois quelques uns sont partiellement transparents et bleutés ; il s'agit de glace, généralement plus ancienne ou du moins qui a subi de plus fortes compressions et que les bulles d'air ont quittée.

Afin de faciliter l'évaluation de la longueur de chaîne mouillée, le besoin de la marquer tous les dix mètres s'est fait ressentir. Plusieurs procédés ont été débattus par l'équipage ; surliure avec de la garcette fine, ruban adhésif jaune ou colliers de serrage en plastique. Les critères de choix relevés ont été la visibilité, la tenue à l'immersion et la résistance au passage dans la poulie du guindeau. Le choix a été de fixer du ruban adhésif jaune enroulé en plusieurs épaisseurs et de mettre autour un collier de serrage ; une marque pour dix mètres, deux pour 20 mètres, trois pour 30 mètres, quatre pour 40 et, finalement, une marque bleue à deux mètres de l'extrémité de la chaîne pour marquer la position à ne pas dépasser.



Nous mouillons à nouveau à midi par 13 m de fond dans la baie de Samarinvøgen (76°56' N 016°14' E) à 80 m d'un front de glacier pour ménager une distance de sécurité. Sans périodicité régulière, mais néanmoins une à plusieurs fois par heure, des blocs de glace de quelques centaines de kg à plusieurs tonnes chutent du front du glacier avec des bruits sourds de détonation. Ces blocs de glace s'écartent ensuite perpendiculairement au front du glacier et nous les retrouverons dans l'après-midi alignés sur une bande de plus d'un mile de long et d'une centaine de mètres de large seulement.

Déjeuner : salade de tomate et fêta, pâtes au saumon fumé et aneth, le tout ponctué par les craquements du glacier en fond sonore.

Dans l'après-midi, débarquement avec annexe sur la rive ouest de la baie en deux équipes ; l'équipe à terre emporte radio VHF, feux d'alerte, pistolet d'alarme et fusil d'autant plus que la présence habituelle d'ours est indiquée par les guides dans cette région. Excursion sur les bancs de moraine des glaciers Chomjakovbreen et Mendeleevbreen. François Giger prélève quelques spécimens de roche dans les dépôts morainiques dont les couleurs varient du beige à l'ocre et au

rouge brun ainsi que selon des dégradés de gris, avec présence de minces filets de calcite blanche. Par endroits, on voit l'attaque du gel sur des roches beige qui se fracturent selon un réseau de plans orthogonaux très rapprochés à intervalles centimétriques donnant l'impression d'un effet d'explosion de grenade.



En revenant de la baie Samarinvågen, nous évitons de nombreux glaçons. Sur l'un d'eux se prélassait un petit phoque qui semble apprécier le beau temps et l'absence de vent. Plus loin nous voyons au ras de l'eau près de la berge nord un museau noir sur une face brune suivis à moins d'un mètre par une bosse brune ; c'est la rencontre avec notre premier ours. Tout en nageant de façon très régulière, il tourne régulièrement sa tête vers nous pour surveiller notre manœuvre d'approche. Toutefois, nous ne dépassons pas la ligne des 10 m de fond tant pour éviter les écueils que pour maintenir une distance raisonnable avec l'ours.



Dîner au mouillage à Gåshamna : pour fêter la veillée précédant le 14 juillet, nous ouvrons la boîte de foie gras apportée par François Lachaux, accompagné d'un Porto blanc. En plat principal, petit salé aux lentilles agrémentées de rondelles de carottes et d'oignons et arrosé d'un Bordeaux 2009.

Bon repos à l'ancre très apprécié par l'équipage.

### **Samedi 14 juillet : Panne de réveil pour la fête nationale**

Alors que l'heure de lever était prévue à partir de 8:00, au choix de chacun, les premiers mouvements dans le bateau ne se font entendre que vers 10:00. Par la suite un débat s'instaure pendant le petit déjeuner sur l'interprétation à accorder à ce délai inattendu de deux heures. Est-ce l'indice d'une fatigue accumulée les jours précédents, notamment du fait des roulements de quart pendant les traversées ? A six coéquipiers en quart, trois binômes ont été constitués. Chaque quart est de trois heures, ce qui laisse un temps libre théorique de six heures en hors-quart. Compte tenu notamment des temps de réveil, d'habillage-déshabillage, de passage de

consignes, il ne reste au plus que cinq heures, voire quatre heures trente minutes disponibles pour le repos effectif toutes les neuf heures. Le roulement le plus apprécié est celui qui comporte un quart du soir entre 21:00 et 24:00 et permet de se reposer jusqu'à 6:00, début du quart du matin. A l'inverse les quarts qui démarrent à minuit et à 3:00 sont plus fatigants car ils brisent le rythme du sommeil. Le délai constaté serait donc le symptôme d'un manque de sommeil auquel il conviendrait d'être très attentif car des troubles de vigilance pourraient en découler.

Une autre hypothèse a été avancée en référence aux expériences de vie hors du temps menées par le spéléologue Michel Siffre : descendu et installé pour un long séjour dans une grotte sans montre ni aucune information sur le rythme diurne des terriens vivant en surface, son cycle nycthéméral s'est progressivement calé sur une quarantaine d'heures ; l'hypothèse suggérée est que l'absence de nuit et le rythme induit par le roulement par quarts pourraient induire dans le comportement de l'équipage des similitudes avec les expériences de vie hors du temps. Quant à une troisième hypothèse qui aurait trouvé sa source dans le Porto et le Bordeaux, le simple fait qu'elle ne soit venue à l'esprit de personne montre bien qu'elle n'était pas pertinente. Quoiqu'il en soit, la conclusion de l'échange a été de limiter le nombre des traversées de nuit à venir à un nombre acceptable par l'ensemble de l'équipage, à savoir deux ou trois.

En raison de l'absence de couverture locale en téléphonie sans fil, François Lachaux utilise le téléphone satellitaire Iridium pour charger les fichiers Grib de prévisions météorologiques pour notre zone de navigation. Prévisions de situation assez calme avec des vents faibles ou nuls pour les jours à venir.

#### **Dimanche 15 juillet : la baraque Bansebu**

Mouillage à Bourbonhamna dans la baie Van Keulenfjorden (77°33,7 N, 15°02 E) vers 9:00.

Descente à terre sur une langue de terre utilisée par des chasseurs ou des pêcheurs, comme le prouvent un treuil en bois à axe vertical et des cordages sur la plage. Sur la plage suivante, nous trouvons plusieurs amas d'os. Nous essayons d'identifier les animaux à partir des restes de carcasses, en particuliers des boîtes crâniennes. Les museaux sont très allongés. Oiseaux ou mammifères marins ? Probablement des phoques. A deux cents mètres une cabane bien entretenue montre que cet emplacement est encore fréquenté. Le nom Bansebu est gravé sur le montant de la porte. A proximité, plusieurs embarcations construites à clins ont été échouées. Leur arrière est effilé comme la proue mais se termine au-dessus de la ligne de flottaison en une sorte de plateforme de la largeur de l'embarcation. Est-ce un plancher pour un harponneur ? Ne serait-ce pas alors en fait la proue ? Les barques sont plus ou moins détériorées. Un abri a été constitué de l'une d'elles renversée et partiellement recouverte de terre. On y voit des clous forgés, qui trahissent une construction remontant peut-être à un siècle, ce qui est assez émouvant.



Sur le chemin de retour vers le bateau, nous rencontrons des rennes, souvent par deux, la mère et son petit. Ils sont peu sauvages et certains d'entre eux passent à une dizaine de mètres de nous. L'un s'arrête et nous regarde longuement. Se demande-t-il ce que sont ces curieux bipèdes dont les livrées criardes, rouge, jaune, bleue dénotent une absence de synchronisme dans leurs mues ? Nul ne saurait l'affirmer.



Plus loin, nous devons traverser une zone marécageuse où la végétation de mousses et de petites fleurs jaunes et bleues forme des monticules hémisphériques de 15 à 30 centimètres de diamètre. En les tâtant du pied, on sent leur structure spongieuse.

18:00 levée d'ancre et navigation en remontant au nord au fond du Bellsund, pour nous engager dans le fjord Van Mijenfjorden. Ce fjord est presque totalement fermé par une longue île basse, Akseløya, orientée presque nord-sud, que nous contourrons par la passe principale au nord, Akselsundet. Cette île n'est pas de nature morainique comme nous le croyions initialement mais est constituée de roches en place, des alternances de bancs gréseux et de roches d'aspect schistosé avec un pendage de l'ordre de 30° dont nous retrouvons le prolongement sur la paroi du massif qui prolonge la rive nord du fjord. Plus compétents que les roches environnantes, ces bancs gréseux ont dû résister à l'érosion du glacier qui a creusé en amont l'auge glacière du fjord. Ensuite nous entrons et mouillons dans la baie Fridtjovhamna (77°45,684 N, 14°36,571 E) au pied du glacier Fridtjovbreen. Cette baie, très fermée, a été constituée comme beaucoup d'autres que nous visiterons ultérieurement du fait de l'érosion de la moraine du glacier par l'eau s'écoulant à son pied. Très bien abritée, elle nous a permis de profiter d'un bon repos à l'ancre.



### Lundi 16 juillet : sur le glacier de Fridtjovbreen

Débarquement de Marie, Sylvie, Etienne et François Lachaux puis de Bernard et Rémi. Les quatre premiers font une longue marche d'approche sur la moraine puis montent sur le glacier mais la présence de grands séracs limite néanmoins leur progression.

Bernard et Rémi descendent à leur tour et parcourent les vestiges de dépôts morainiques qui ferment la baie où nous sommes ancrés.



Diner puis appareillage avec un vent force 4 vers l'Isfjorden pour rejoindre Longyearbyen. Le vent nous aide bien à remonter le courant qui nous est contraire dans la passe nord mais nous gardons le moteur pour plus de sécurité dans la passe.

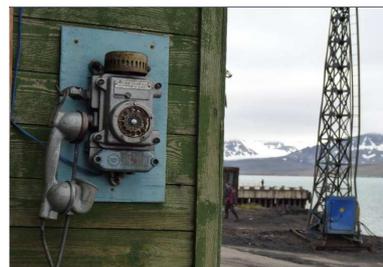
Le plafond nuageux descend progressivement et le vent mollit ce qui nous oblige à garder le moteur en complément de la voilure. Le système de pilote automatique émet des alertes de profondeur que nous n'arrivons pas à désactiver. Il est donc nécessaire de les acquitter à chaque fois qu'elles retentissent, ce qui commence à devenir fastidieux.

### **Mardi 17 juillet : relâche à Longyearbyen**

Au petit matin, à l'entrée dans l'Isfjorden, le système de navigation à la barre cesse de fournir l'affichage des cartes de détail.

Arrivée à Longyearbyen à 9:00. Un paquebot de croisière, le Costa Artiana, est à quai et le capitaine du port nous demande d'accoster au ponton fioul jusqu'à midi ; c'est l'occasion de refaire le plein du réservoir ainsi que de remplir les six réservoirs supplémentaires en plastique de 20 litres amarrés sur le tableau arrière, pendant que ceux qui ne sont pas requis par les manœuvres rendent tour à tour visite aux installations de douche du port. L'équipage profite de la couverture par réseau téléphonique cellulaire pour consulter ses messages ou envoyer des SMS vers le monde prétendument civilisé.





A midi pile, le paquebot largue les amarres et nous permet d'accoster perpendiculairement au ponton entre deux autres voiliers. Les emplacements sont délimités par de grosses bouées orange en plastique rigide. Il est nécessaire d'éviter d'abîmer notre coque en plastique par frottement contre ces bouées. Comme les défenses ne peuvent pas être tenues en place, Rémi tente d'abord d'interposer un paquet de cordes suspendu au liston et maintenu longitudinalement depuis la poupe et la proue par une garcette en guise de garde. Cela s'avère efficace mais un doute persiste quant à la stabilité du dispositif en cas de déplacement relatif significatif de la coque par rapport à la bouée. Etienne installe alors deux planches suspendues horizontalement le long de la coque par un dispositif de gardes apte à supporter de grands déplacements relatifs de la bouée par rapport à la coque.

Réparation d'un taquet de caisson arrière. Le cylindre coulissant est bloqué avec un désalignement de 20°. Au démontage, il apparaît que la vis retenant en butée le cylindre coulissant dans le tube creux du loquet a été complètement tordue. Aucune vis de ce type n'étant disponible dans le matériel de réparation, il a fallu redresser cette vis en prenant bien soin de ne pas blesser son filetage. Toutefois, après redressement, la vis s'écarte encore de sa forme originelle par un coude légèrement perceptible de quelques degrés mais néanmoins difficile à localiser. Après graissage à l'huile d'olive et remontage, le loquet fonctionne à nouveau. Du fait des avanies subies, la vis présente probablement des points de faiblesse.

Visite du musée de l'exploration du grand nord, cible tour à tour de tentatives de circumnavigation, de l'appétit des Européens pour ses ressources animales et minérales : massacre des cétacés pour l'huile à une époque où le pétrole n'était pas encore - ou plus - exploité et des phoques pour les fourrures, prospection de ressources minérales et exploitation de mines de charbon, expression de volonté de puissance de la part des Néerlandais, des Anglais, des Suédois, des Danois, des Russes, des Américains, des Allemands, des Norvégiens et des Français, sans oublier les Italiens envoyés par le Duce pour une expédition qui se termina en un fiasco complet. Des équipes internationales comptant plus de mille hommes ont été mobilisées à la rescousse, plusieurs sauveteurs y ont laissé leur vie et les auteurs de la tentative avortée sont rentrés sains et saufs. Il est intéressant de noter qu'après avoir dépendu du ministère en charge des mines, l'échelon administratif de la capitale provinciale qu'est Longyearbyen est maintenant directement rattaché au ministère norvégien de l'environnement. Parmi les 2000 habitants, on est surpris de trouver une communauté de plusieurs centaines de Thaïs

Complément de ravitaillement dans le magasin de moyenne surface de la localité de Longyearbyen. Le choix est encore plus limité que sur le continent. A noter que la section des boissons alcoolisées, le Nordpolet, n'est ouvert que de 10:00 à 18:00. Il est bien précisé que la vente de boissons - hors taxe par application du traité de Paris (Sèvres) de 1925 - est interdite aux passagers de croisières, de bateaux océanographiques et des personnels des missions scientifiques. Ne relevant d'aucune de ces catégories, nous tenterons notre chance le lendemain, en apportant pour plus de précautions des passeports et billets de retour en avion.

L'alphabet norvégien comprend quelques caractères propres aux langues nordiques qui ne sont disponibles qu'en codification ASCII très étendue. François Giger se les fait envoyer par son fils via la messagerie électronique :

å : Alt 134

Å : Alt 143

ø : Alt 155

Ø : Alt 157

Comme les commandes ne sont pas acceptées par la version du logiciel de traitement de texte disponible, même en ajoutant un 0 avant les nombres à trois chiffres, il sera nécessaire de faire du copier-coller depuis le message électronique reçu ou à partir de la table des caractères du logiciel.

### **Mercredi 18 juillet : cap au nord**

Déjeuner : tranches de bœuf poêlé aux échalotes et petits oignons avec spaghetti à la sauce pesto, huile d'olive et, en option sans supplément de prix, fromage râpé.

Appareillage vers 16:00 après avoir réalisé le plein d'eau et apporté les derniers déchets à terre dans les conteneurs, à tri sélectif comme il se doit, prévus à cet effet. Sortie de l'Isfjorden avec très peu de vent, ce qui oblige à garder le moteur en fonctionnement. Passage au large de l'implantation russe de Barentsburg, seulement discernable à cette distance par le nuage noir de pollution qui l'enveloppe, puis virement sur tribord et cap au nord.

Dîner : pain Wasa avec caviar de poisson ou pâte de crevettes en tubes, pommes de terres bouillies agrémentées au choix de morceaux de fromage, tranches de saucisson de renne, harengs au curry ou assaisonnés à d'autres préparations nordiques,

### **Jeudi 19 juillet : deux oisillons pour tout déjeuner**

En remontant vers le nord, il est possible de naviguer en empruntant le canal Forlandsundet à l'abri de l'île du Prince Charles (Prins Karls Forland). Le temps est très doux au point qu'il est possible de rester sur le pont à 3:00 du matin sans mettre de gants et même de taper sur le clavier de l'ordinateur. Cette température se révèle aussi bien agréable pour pianoter sur les boutons du système de navigation Raymarine de la console face à la barre, afin de rechercher un moyen d'obtenir l'affichage des cartes du secteur qui ne sont pas accessibles. Las, après l'exploration systématique de toute l'arborescence du système, plusieurs essais d'arrêt-redémarrage et, en désespoir de cause, de remise en configuration initiale d'usine, les cartes n'apparaissent pas à l'écran. Et pourtant la carte mémoire Navionics, testée sur un autre ordinateur comporte l'ensemble des fichiers de la zone. Nous devons donc nous résoudre à devoir continuer notre navigation en nous passant de cette aide de navigation à la barre.

L'issue nord du canal Forlandsundet, Forlandsrevet, est un peu délicat, avec des fonds remontant à 5 m au plus profond entre des dangers presque affleurant.



Sous un ciel couvert nous nous enfonçons alors dans un paysage triste de dégradés de gris sans aucune couleur. D'aucuns se plaignent que la télévision en couleurs soit détraquée et ne fonctionne plus qu'en noir et blanc. Nous leur laissons la responsabilité de leur appréciation.

Déjeuner : saumon surgelé dans sa sauce à la crème et à la ciboulette accompagné de riz.

Le soleil perce à nouveau les nuages et les couleurs reviennent avec une douceur printanière.

Arrêt sur des fonds de 40 mètres pour pêcher dans la baie de la Madeleine (Magdalenebåen, 79°35 N, 10°50 E) mais sans prise notable exceptée une algue laminaire d'une dizaine de mètres de long.

Nous remarquons un bateau en aluminium, un Ovni, qui fait le tour de la baie en suivant de très près le rivage. Un phoque montre sa tête à quelques encablures mais s'écarte assez rapidement. L'Ovni s'arrête à une dizaine de mètres de la berge. Nous nous approchons (79°37,16 N 10°53,16) et voyons un ours beige tout proche qui marche lentement à flanc de talus derrière la plage de Renseldroliøyøya. A une quinzaine de mètres de lui des oies font un véritable vacarme tout en battant des ailes et en reculant. Par deux fois, l'ours porte sa patte à la gueule et engloutit une petite masse sombre ; deux oisillons pour tout déjeuner. Les oies redoublent leur vacarme mais n'en peuvent mais et l'ours continue sa promenade, nullement impressionné.



Nous passons ensuite le long de glaciers dont l'un d'eux velle ; le plan d'eau est parsemé de blocs de glace qui nous obligent à baisser la vitesse pour les contourner en zigzagant. Les couleurs sont très belles et le soleil est de la partie, ce qui oblige à troquer les bonnets pour des casquettes.

Dîner : émincé de poulet à la Thaïlandaise, coriandre, champignons noirs, nioc mam, cubes de pommes et riz.

Passage étroit de la porte des Suédois, Svenkegattet, 79°50 N 11° 00 E , entre les îles Norskøya avec des fonds remontant à 6 mètres et quelques dangers isolés affleurant et sortie du fjord vers le nord puis cap à l'est.

#### **Vendredi 20 juillet : d'autres baleines**

Peu après minuit, le quart voit deux baleines par l'arrière, malheureusement trop loin pour les prendre en photo. A 1:40, il atteint le point le plus septentrional de notre périple, 79°55,250 N et 13°43,737 E. Une heure plus tard, une baleine noire apparaît au loin.

Mouillage à 6:45 par 10 m de fond à Hornbækpollen 79°36,285 N, 12°38,753 E à l'intérieur d'une petite anse très abritée. Un autre voilier est déjà mouillé. A l'intérieur de cette anse, il s'agit de trouver un fond sur lequel l'ancre tienne en évitant les zones envasées.

Descente à terre en deux équipes pour grimper sur la moraine.

Dîner: filet de bœuf cuit en tranches à la poêle et pommes de terre.

Après le dîner, nous repartons au moteur vers le fond du Liefdefjorden. En remontant l'ancre, nous constatons avec plaisir que la chaîne et l'ancre sont très propres ; c'est l'indice que le fond n'est pas vaseux à cet endroit et comme le mouillage a bien tenu, c'est donc à cet endroit précis que nous reviendrons mouiller.

La couverture nuageuse s'est levée et nous profitons d'une très belle lumière avec un soleil plus bas sur l'horizon. A mi parcours, il faut réduire la vitesse et slalomer entre les morceaux de glace libérés par le veltage des glaciers dont le front est au bord de l'eau. Nous nous arrêtons une demi-heure au fond du fjord, au milieu des glaçons et entourés de trois fronts glaciaires ; Monacobreen, Emmabreen et Idabreen. Le spectacle est assez majestueux. Des trouées dans les nuages permettent au soleil d'éclairer directement des parties du plan d'eau. Ainsi mis en valeur, les morceaux de glace montrent toute la variété de leurs formes, parfois massives avec des

marques d'empilement résultant des compressions subies dans le glacier et parfois avec des formes très effilées, jusqu'à évoquer des cols de cygne. Leurs couleurs présentent des dégradés du blanc au bleu pâle avec de rares parties d'une clarté cristalline, là où la glace est très pure. Ensuite nous retournons mouiller à notre précédent point de mouillage, à Hornbækpollen 79°36,263 N 12°38,630 E.

### **Samedi 21 juillet : les grès rouges du Dévonien**

Après une période calme de repos au mouillage à l'ancre, départ à 10:00 pour Vulkanhamna, dont le nom évoque la présence de cheminées volcaniques. A la sortie de l'anse où nous avons passé la nuit, nous voyons un bateau de croisière d'une cinquantaine de mètres de long à l'ancre. Des embarcations sont à terre et y ont déposé une vingtaine de touristes.



Nous contourons le massif imposant de grès rouge du Roosfjella qui culmine à 738 mètres. La solidité des dépôts de grès de l'étage géologique du Dévonien, dont l'épaisseur atteint jusqu'à 8 000 mètres dans cette région, donnent leur forme massive aux reliefs qui enserrant les fjords. Avec la rotation du soleil et quelques passages nuageux, nous verrons la couleur du grès varier entre le rouge brique et le marron sombre.



Vers 14 :00, mouillage face au glacier Jotunkjedelne 79°24,867 N 13°11,838 E par 9 mètres de fond avec un très beau temps ensoleillé.

Déjeuner : melon, pâtes à la sauce tomate.

Descente à terre d'une première équipe pour aller voir deux résurgences d'eau tiède qui forment des dépôts de sulfates (?) sur 500 m<sup>2</sup> environ. Il se forme des sortes de croûtes blanchâtres fragiles sur lesquelles il est interdit de marcher. Des filets d'eau circulent sous certaines d'entre elles. En dessous ou non loin de ces résurgences, de la matière organique se dépose dans des zones encaissées avec éventuellement de l'eau stagnante. On y trouve une végétation très verte, constituée principalement de mousses et de petites fleurs, qui contraste avec l'aridité et la pauvreté de la région. Autre corollaire moins plaisant, la rencontre pour la première fois de notre croisière de mouches et d'un nuage de petits moucheron.

A sa descente, la deuxième équipe grimpe sur le glacier Friedrichbreen et le remonte sur un kilomètre.

Dîner : tomates et cœurs de palmier, saumon fumé avec sauce à la crème et à l'aneth, riz au curry.

Appareillage au moteur vers 22:30.

### **Dimanche 22 juillet : le phoque barbu**

Mouillage à 1:40 dans l'anse de Krovvika 79°41,66 N 13°42,211 E par 4 mètres de fond. Sur les cartes marines, les profondeurs indiquées se situent entre 1 et 2 mètres mais le guide Norwegian Cruising Guide fait mention de cette évaluation pessimiste.

A 9:30, nous voyons à une trentaine de mètres un animal qui joue avec un morceau de bois flottant. C'est un phoque barbu qui s'approche ensuite du bateau, en fait le tour plonge, refait surface et accepte de se faire photographier et filmer pendant un bon quart d'heure.



Nous appareillons ensuite. Alors que le baromètre était resté stable à 1015 mb ou au dessus depuis quatre jours, il est descendu à 1007 mb ce qui confirme le petit espoir d'avoir du vent, nourri après une interprétation un peu optimiste des fichiers météo GRIB captés avec le téléphone satellitaire. Un léger vent se lève effectivement en fin de matinée et nous permet d'avancer à la voile sur le long bord plein ouest longeant la côte nord du Svalbard à la latitude de 79°54. Nous ne voyons pas de baleine mais croisons un navire océanographique à deux mâts avec un poste de vigie sur le mât principal et un hélicoptère sur une plate-forme surélevée à l'arrière.

Mouillage à Sallyhamna 79°48,929 N 11°35,862 E à 19:00, du nom d'une des premières femmes à avoir hiverné à cette latitude.

Un phoque vient nous rendre visite. Sylvie et Bernard sortent leurs hameçons et Sylvie remonte deux poissons de roche semblables aux rascasses mais les rejette à l'eau en raison de leur trop petite taille.

Dîner : émincés de blanc de poulet, semoule et ratatouille.

## Lundi 23 juillet : les vestiges des expéditions polaires

Au petit matin, levé le premier, Bernard pêche une douzaine de grondins, malheureusement trop petits pour être mangés et donc promptement rejetés à l'eau.

Appareillage à 9:00 pour Virgohamna. A la remontée du mouillage, la chaîne entraîne des laminaires et des herbes à grondin.

En route, l'enrouleur de foc se coince car la drisse fait des surépaisseurs sur le tambour à l'intérieur du carter. Il est nécessaire de rouler le génois à la main pour dégager la drisse et l'enrouler convenablement sur sept tours.

Pendant la manœuvre de mouillage devant Virgohamna 79°43,302 N 10°54,542 E le cabestan s'est bloqué car trop de chaîne avait été largué. La manœuvre a consisté à reprendre la tension du mouillage sur des haussières puis à décoincer les chaînes qui s'étaient bloqués.

Versement de deux bidons de 20 litres de fioul dans le réservoir du moteur.

Déjeuner : salade de semoule et tomates, penne au saumon

Marie, Sylvie, Rémi et Bernard débarquent pour aller voir les restes des préparatifs des expéditions en ballon vers le pôle nord, suivis d'Etienne et des François dans un deuxième tour. Une plaque commémorative des expéditions en ballon parties de cet emplacement vers le pôle nord, notamment de celle de l'explorateur suédois Andrée dont le ballon gonflé à l'hydrogène tomba sur la banquise entraîné par le givre et se disloqua. Au bout d'un périple de quelques mois sur la glace, il perdit la vie avec son équipage. Avant eux, des chasseurs de baleines néerlandais avaient fréquenté les lieux et trois d'entre eux y ont leurs tombes.



[http://transpolair.free.fr/explorateurs/andree/res\\_24071897.htm](http://transpolair.free.fr/explorateurs/andree/res_24071897.htm)

Une demi-douzaine de phoques se montre dans les parages. Bien que sauvages, ils ne sont absolument pas peureux et l'un d'eux accompagne les mouvements de l'annexe à une quinzaine de mètres.

Un autre prend la pause sur un rocher affleurant au bord de la plage où nous faisons les manœuvres de débarquement et réembarquement.

Au relevage du mouillage, une grande quantité d'algues remonte à nouveau avec la chaîne. Repartis vers le sud à 17:00, nous croisons une heure et demi après un voilier qui remonte et nous appelle à la radio pour nous prévenir de la présence de quelques glaçons dans la baie Magdalena, justement celle où nous comptons mouiller pour passer la nuit.

Mouillage à 20:00 à Trinityhamna dans la baie Magdalena 79°33,509 N 11°01,907 E.

Une embarcation rouge et noire équipée d'un gros moteur hors-bord portant le marquage Sysselmannen avec à son bord deux jeunes policiers en tenue de mer orange se trouve à côté de l'Ovni que nous avons rencontré les jours précédents. Les policiers viennent ensuite auprès de nous. Ils nous demandent l'attestation d'assurance nécessaire pour venir naviguer dans cette zone. François Lachaux leur indique que notre club le GIC-Voiles a le statut de tour opérateur pour l'administration norvégienne comme il l'a appris en se rendant au bureau du Sysselmann à Longyearbyen ; les policiers se satisfont de cette réponse qui exonère de la présentation du certificat d'assurance. Ensuite, ils se prêtent à une longue conversation sur les prévisions météorologiques, la probabilité de voir des glaçons obstruer la sortie de notre zone de mouillage, les endroits propices à la pêche, la présence de la baleine bleue au nord etc. Toutefois, malgré leur abord très sympathique et toute leur bonne volonté, leur manque d'expérience de navigation à la voile et de pêche nous conduit à relativiser la valeur opérationnelle des informations qu'ils nous fournissent.

Dîner : rôti de rennes sauce grand veneur (confiture d'airelles rouges, vin rouge), riz, poires en boîtes nappées de sauce au chocolat.

Repartant à 21:30, nous constatons que le fjord est maintenant parsemé de glaçons vellés par le glacier Magdalenabreen, ce qui nous incite à manœuvrer lentement en direction de la sortie. Nous passons aux abords du Störtebeckersundet, nommé en référence au pirate hambourgeois Klaus Störtebecker, fameux pour avoir fait quelques pas afin de passer en revue une partie de son équipage après avoir eu la tête tranchée en raison de ses forfaits. La légende du nord de l'Allemagne précise que les onze marins devant lesquels il a eu la force de passer devaient être graciés. Bel exemple à méditer par les skippers ! Nous nous orientons plein sud et passons notamment devant la baie Hamburgbukta qui confirme que ces lieux ont été fréquentés par les Hambourgeois.



Absence totale de vent mais assombrissement résultant de la descente du plafond nuageux jusqu'au niveau de la mer accompagnée d'une bruine froide. Ce soir, le soleil de minuit ne sera pas au rendez-vous. A se demander s'il ne s'agirait pas d'une promesse publicitaire mensongère !

Apparition furtive d'un morse.

Mouillage à 23:30 à Rekvedbukta 79°30,145 N 10°46,375 E le long d'une grève orientée plein ouest un peu en retrait des pointes. La remontée des fonds très lente donne à penser qu'il s'agit d'un fond sableux où l'ancre tiendra bien ainsi que les guides le laisse espérer. Il n'y a plus qu'à espérer que la houle venant du large ne s'amplifiera pas pendant la nuit.

### **Mardi 24 juillet : un bon coin de pêche devant le cap Mitra**

Appareillage à 9:30 après une nuit légèrement bercée par une petite houle pendant laquelle le mouillage a très bien tenu. Pas de vase ni d'algues sur l'ancre à la remontée. Toujours pas de vent mais quelques glaçons provenant d'un glacier situé un peu plus au sud.

Navigation au moteur dans le froid et la brume et donc par mauvaise visibilité, conditions attendues depuis le début de la croisière car assez représentatives de la zone, mais qui oserait se plaindre de ne pas les avoir rencontrées plus tôt ? Le plafond nuageux se lève en fin de matinée, la visibilité s'améliore et la douceur s'installe à nouveau.

Déjeuner : salade composée d'un reste de semoule agrémenté de tranches de tomates et concombre. Omelette au fromage.

Pêche au large du cap Mitra 79°05 N 11°15 E. A la tombée du fond, le long de la ligne des 30 mètres, à chaque lancer de ligne, un, deux et parfois trois poissons mordent dans la minute qui suit ; lieux noirs et morues. Ceux qui sont trop petits sont renvoyés à la mer et il nous reste quatre poissons de taille raisonnable pour les prochains repas.

Mouillage à 17:20 dans une petite anse face à l'extrémité sud du glacier Fortiende Julibreen (glacier du 14 juillet) 79°06,925 N 11°50,064 E ainsi dénommée par le Prince de Monaco Albert 1 qui avait financé une campagne de reconnaissance de son navire océanographique. L'approche s'est faite entre des glaçons vellés par le glacier et par des fonds de moins de 10 mètres le plus souvent puis après passage à toute petite allure d'une barre délimitant l'extrémité est de l'anse qui ne laisse guère plus d'un mètre sous la quille. Nous sommes à marée haute, ce qui laisse quelques marges par rapport aux indications assez éparées disponibles sur cette zone mal cartographiée. Mouillage par 4 mètres de fond. Marie, Sylvie et Etienne descendent à terre en annexe, conduite par Rémi, mais le glacier est trop éloigné pour être atteint pendant la durée de l'escale.



Appareillage à 19:45 pour Ny-Ålesund, par un beau temps mais toujours sans vent. Quelques algues remontées avec la chaîne du mouillage. Sortie de l'anse par le même trajet qu'à l'arrivée mais avec des hauteurs d'eau plus faibles d'un mètre environ car nous approchons maintenant de la mi-marée. Pêche à la tombée des fonds à mi-chemin du cap ( ? ) .

Entrée à 23:00 dans le petit port de Ny-Ålesund 78°55,5 N 12°57 E et amarrage à un quai. Il s'agit d'un ancien site minier permettant d'héberger jusqu'à 250 personnes en été, des scientifiques d'une douzaine d'institutions pour l'essentiel. Quelques dizaines de personnes hivernent chaque année. Dans le port quelques embarcations de travail ; une en acier, deux en aluminium et une dizaine en caoutchouc. Un café, un magasin, un hôtel, un musée qui tous sont présentés comme étant « le plus au nord de la planète ». On y voit aussi les vestiges d'un petit chemin de fer en voie étroite avec une locomotive à vapeur et des wagonnets de mine. Les bâtiments sont alignés de part et d'autre de la voie principale et des travaux de viabilisation et de renforcement de l'adduction d'eau sont en cours.



### **Mercredi 25 juillet : mais où sont les morses ?**

Au petit matin des bruits de courant d'eau se font entendre, puis vers 8:00 des mouvements induits par la houle d'ouest. Le vent s'est enfin levé, apportant l'espoir de naviguer enfin à la voile.

Douches à Ny-Ålesund et emplettes de souvenirs et cartes postales dans le magasin qui ouvre de 11:00 à 12:00.

Déjeuner : pâtes carbonara

Appareillage à 14:30 en quittant le quai avec vent à contre.

#### **Jeudi 26 juillet : Barentsburg**



Amarrage à couple du voilier *Apostol Andrei*, de construction en acier extrêmement solide, et dont l'équipage a traversé les passages du nord-est et du nord ouest et s'est également rendu en Antarctique.

Ville minière russe à la gloire de la marche vers le communisme, où la statue de Lénine est toujours en place, peuplée d'Ukrainiens et devenue presque fantôme.

Embarquement comme passager d'un excursionniste né au Luxembourg, équipé d'un fusil civil pesant 4,3 kilogrammes, le 308, dérivé d'un modèle militaire.

**THE YACHT "APOSTOL ANDREY"  
IS GOING TO CIRCUMNAVIGATE THE  
ANTARCTICA**



[http://www.shparo.com/yacht\\_2004\\_2005/yacht\\_2004-2005\\_main.htm](http://www.shparo.com/yacht_2004_2005/yacht_2004-2005_main.htm)

#### **Vendredi 27 juillet : ménage, décapage, vidage, lavage, ravaudage, collage**

Nettoyage du bateau, évacuation des provisions entamées, réparations, lavages des housses de couchettes, pleins de fioul et d'eau.

Dîner au restaurant partagé par les deux bords.

#### **Samedi 28 juillet : remise du bateau au bord descendant**

Le changement d'équipage entre le bord montant et le bord descendant s'effectue le samedi matin.

Charroi des bagages entre le bateau et l'hôtel.

Excursion de Marie et François Giger avec l'excursionniste sur le Nordenskiöldfjellet qui culmine à 1025 mètres au dessus de Longyearbyen.



Visite des musées.

Dîner  
à la cafétaria  
du restaurant Huset

<http://www.huset.com/>



**Dimanche 29 juillet : retour à Paris du bord montant**

The end,  
mais à suivre avec le bord descendant ...

Pour découvrir un peu plus le SVALBARD <http://svalbard.fr/>