

d'ordre : ne pas se « lâcher d'une semelle » pour éviter toute perte de contact visuel entre nous, alors que la visibilité se réduit bientôt à moins de 50 mètres... En treize heures, nous venons de parcourir 158 kilomètres.

**Contre la prolifération des requins**

« Signez la pétition contre la prolifération des requins sur la calotte groenlandaise ! » Tel est le message envoyé le 24 mai à notre QG, en France. Les requins, déferlantes, ou encore râpe à fromages sont les sobriquets donnés aux milliers

de sastrugis qui rendent notre progression infernale. À perte de vue, la calotte ressemble à un labour sans fin... Ce jour-là, ce sont les pires que nous ayons rencontrés ! Vers le nord, il n'y a aucun espoir d'amélioration à venir.

Pour éviter les reliefs les plus chaotiques, nous nous efforçons de franchir les portes d'un slalom géant imaginaire. En permanence, il faut surveiller la position de son aile dans la fenêtre de vol, anticiper sur les cent mètres de sastrugis à venir en choisissant la meilleure trajectoire possible, sans cesse vérifier où l'on

???

???

???



met ses spatules pour ne pas risquer « d'enfourcher » un relief de neige trop prononcé. Il faut aussi skier jambes bien fléchies pour encaisser une succession sans fin de chocs, se retourner régulièrement pour s'assurer que les coéquipiers suivent et que les pulkas ne sont pas en train de se démanteler à chaque réception de saut. Sans omettre, pour l'homme de tête, de vérifier constamment son cap sur le GPS...

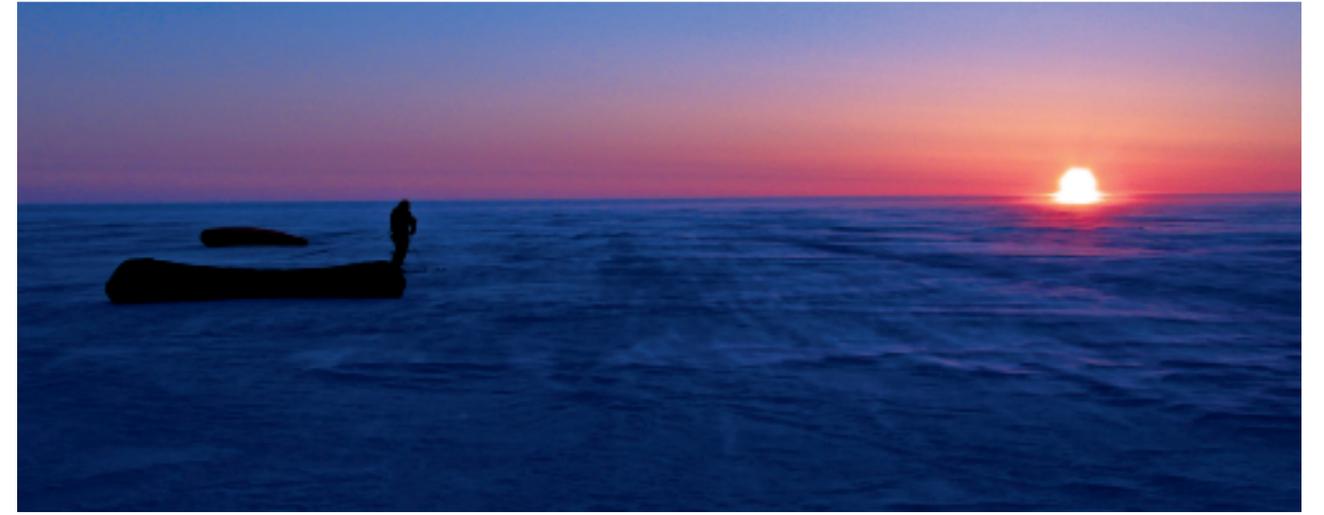
Nous utilisons au mieux les vents catabatiques, ces brises descendant les calottes glacées et caractéristiques des régions polaires. Pour

progresser rapidement sans trop s'exposer, nous avons choisi d'accepter de naviguer surtoilé, de skier « agressif », d'attaquer pour ne pas trop subir. Les risques ? Un catabatique un peu fort, une petite erreur de pilotage... il n'en faut guère davantage pour se faire « satelliser » par sa voile. Réceptions parfois féroces ! Nous finissons cette journée de onze heures en ayant parcouru 134 kilomètres.

**Le bord parfait**

Nos plus belles heures de cerf-volant sont

à venir. En ce vingt-huitième jour d'expé, la surface de la calotte est de nouveau plane. Un catabatique puissant souffle. Les volutes grises s'étirent au-dessus de l'inlandsis, un vent de sud-sud-est qui nous propulse vigoureusement. Mais peu importe son origine ! Il est bien là et c'est l'extase, le nirvana du cerf-voliste ! Ma voile totalement bordée, je dois la trimer à fond, abaisser au maximum le bord d'attaque pour parvenir à tenir le cap. En suspension dans le boudrier, bras, tronc et jambes se contractent et font bloc pour maintenir la barre



**L'esprit du voyage**

Sous ces hautes latitudes, le cerf-volant est au carrefour d'univers souvent divergents : les sports de glisse, les expéditions polaires, la navigation hauturière... Comme outil de traction, il a prouvé son intérêt tant en vitesse pure sur l'eau (record de vitesse à la voile avec 50,26 nœuds soit 93 km/h en octobre 2008) que pour parcourir de longues distances sur neige. En 2005, trois jeunes Norvégiens ont ouvert la voie en réalisant cette traversée sud-nord en seulement 21 jours, avec un record de 443 kilomètres en moins de 24 heures. Nous étions la seconde équipe à rééditer ce parcours. Depuis, quatre expéditions nous ont emboîté le pas. Une telle expé conduit à affronter un univers glacial, presque plat, bien que situé à plus de 2 000 mètres d'altitude sur l'essentiel du parcours, uniformément blanc, absolument désertique ! Il nous a fallu également un an et demi de préparation, dont 40 jours d'essais pratiques en Norvège. Nous avons tous une pratique régulière du ski et de nombreuses expériences de raids ou d'expés. Mais le cerf-volant polaire ne puise-t-il pas sa raison d'être ailleurs ? Nous avons appris à faire corps, de façon permanente et durable, avec un paramètre immatériel, pur, omniprésent et omnipotent : le vent. Un peu à la manière d'un Michel Desjoyeaux sur le Vendée Globe.



### légendessssss

et appuyer de tout le poids du corps sur les carres des skis. 50, 55, 57 km/h... il n'est pas question de se prendre les pieds dans le tapis à cette vitesse-là !

Chasse-neige, ciel déchiré, volutes éthérées. Des nuages sombres barrent l'horizon vers lequel nous fonçons à une vitesse jamais atteinte jusqu'ici. L'ambiance est tout simplement incroyable, le moment, inoubliable. On se prend à rêver de boucler la traversée en une poignée d'heures grisantes. Mais le vent mollit, il nous faudra encore trois jours pour rejoindre la côte au fjord Bowdoin puis, sous la pluie, le village de Qaanaaq par le fjord Inglefield.

Nous venons de parcourir 2 245 kilomètres en totale autonomie, en 29 jours et cinq heures d'une côte à l'autre, soit une moyenne quotidienne de 76,4 km.

TEXTES ET PHOTOS : MICHAEL CHARAVIN.

### Nos moyens logistiques

#### Accès

→ Aller Copenhague (Danemark) - Narsarsuaq (sud Groenland) en avion (compagnie Air Greenland), puis dépose en bateau dans le fjord Qaleragdliit, (bordure sud de l'inlandsis, sud-ouest de Narsaaq).  
Retour Qaanaaq (nord-ouest Groenland) - Copenhague via Illulisat et Kangerlussuaq en avion (compagnie Air Greenland).

#### Formalités

→ Toute expédition sur l'inlandsis est soumise à autorisation administrative ([www.dpc.dk](http://www.dpc.dk)).

#### Préparation

→ Tout a été conditionné en France et envoyé par fret à Narsarsuaq. Nous avons prévu une autonomie totale de 45 jours et du matériel de rechange pour tout ce qui est essentiel (skis, fixations, pulkas, chargeur solaire, lignes de kite, réchaud essence, tente, etc.)

#### Équipement

→ 4 voiles chacun : 2 kites Ozone Access 6 et 10 m<sup>2</sup>, un kite Ozone Yakuza 12 (pilotage sur poignées très pointu, assez radical. Un engin clairement taillé pour la performance), un parawing Beringer 8 (aile presque plate, constituée de très nombreux caissons, directement suspendue sur une barre).  
→ Ski de randonnée avec fixations et chaussures légères.  
→ 4 pulkas chacun.  
→ Sécurité et communication : téléphone satellite, balise Sarsat ; 3 radios VHF pour communication interne.  
→ Électronique : un GPS poignée chacun, panneau et chargeurs solaires, batterie.  
→ Vêtements polaires : veste, salopette et moufles en duvet...

Le site de l'expédition :

<http://kitegreenland.canalblog.com/>