

WINGS OVER GREENLAND 2



Après une première traversée du Groenland en 2008 (racontée dans CA #18), l'Allemand Cornelius Strohm et le Français Michael Charavin ont réalisé au printemps 2014 une immense circumnavigation sur la calotte glaciaire groenlandaise en kite-ski. Pendant près de deux mois, en autonomie totale, ils ont parcouru 87 km par jour en moyenne dans des conditions souvent très difficiles. Dans quel objectif ? Pour le « goût du dépassement, le plaisir futile de l'expérience rare »...

TEXTES ET PHOTOS : M. CHARAVIN ET C. STROHM / WWW.WINGSOVERGREENLAND.COM

2 6 avril 2014, 62° de latitude nord. Sept jours déjà que nous avons quitté la côte du fjord Qaleraligd, à l'extrême sud du Groenland. Et nous avons parcouru seulement 182 km sur les 5 000 projetés...

Dans l'après-midi, le vent est presque nul. Du moins sur cette partie de la calotte. Aussi sommes-nous quotidiennement contraints à une pause plus ou moins longue entre l'essoufflement du catabatique* précédent et l'arrivée du nouveau. Un break qui a lieu aux heures les moins hostiles de la journée, mais comme nous ne souhaitons pas nous offrir le luxe de monter la tente pour une durée toujours incertaine, cette pause – qui parfois s'éternise – se fait « au grand air », adossés à nos pulkas...

À cette période de l'année persiste encore une véritable nuit : certes courte (environ 4 à 5 heures), mais totalement noire, marquée par un rafraîchissement des températures et une influence incontestable sur l'aérogologie des lieux : le refroidissement nocturne

génère un écoulement plus consistant de l'air à la surface de la calotte, cela dès 19 heures, et jusqu'à 10 heures le lendemain. Les fameux vents catabatiques.

Expérimentés, nous sommes conscients de la nécessité de mettre en œuvre des solutions inédites afin de grappiller de précieux kilomètres sur cette partie la moins ventée de la calotte. Nous sommes donc équipés de puissantes lampes frontales. Nous ne multiplierons pourtant pas les sessions par nuit d'encre. Nous n'en ferons que deux, dont une dans des giboulées de neige, propulsées à l'horizontale dans le faisceau lumineux de nos frontales. Ambiance... Sur les plans de la gestion de la concentration, du risque, de la régulation thermique, ce sont tout de même des aspects compliqués.

Nous sommes donc pour le moment dans un entre-deux,

avec les inconvénients que cela génère : une progression nulle ou poussive les après-midi, des créneaux plus efficaces mais resserrés en soirées, une tension grandissante quand arrive l'obscurité... Dans ces circonstances, trouver un rythme n'a rien d'évident. Et à cette vitesse-là, il nous faudra 200 jours pour boucler la boucle ! Nous rongeons notre frein... Mais nous savons que ces premières centaines de kilomètres sont précisément les plus difficiles à gagner.

RIDING ON THE STORM !

29 avril 2014, jour 11, latitude 65° N, km 505.

Marc, notre routeur météo, nous prévient depuis quelques jours de l'arrivée imminente d'un fort coup de vent. Ce matin, son message – que nous recevons via le modem du téléphone satellite – ne souffre aucune ambiguïté : « Faites votre journée le plus tôt possible, pendant que les vents sont modérés, et soyez prêts, tente bien arrimée, lorsque le blizzard fondra sur vous en fin de journée. »

Bien sûr, nous prenons son conseil très au sérieux. Mais nous savons précisément ce que nos voiles « tempête » nous autorisent et nous permettent : progresser rapidement dans le gros temps ! Aussi, prenons-nous l'option inverse : attendre délibérément que les vents se renforcent pour démonter le camp et nous lancer dans un run musclé...

Nous progressons rapidement de 55 km sous voile Beringer 8, par 50 km/h de vent établi. À la troisième heure, les conditions se durcissent encore pour devenir dantesques : alors que nous venons d'ajouter 15 nouveaux kilomètres à notre compteur tout en ayant pris soin de réduire d'un tiers la « toilure », se pose brusquement, sous des rafales atteignant maintenant 70 km/h, la question de la préservation du matériel : du fait du poids tracté (180 kg de matériel cha-

11 juin, une heure du matin. Progressant à nouveau en deçà du cercle polaire arctique, nous faisons cap sur une lune pleine, qui remplace désormais le soleil de minuit.

cun, auquel s'additionnent les 80 kg du skieur) et de la forte friction des pulkas sur la neige, les suspentes de nos voiles absorbent un pourcentage important de l'énergie éolienne et encaissent des forces colossales. Le risque de déchirure n'est plus négligeable.

Un autre paramètre nous préoccupe également : nous savons que plus nous repoussons le montage du camp, plus il deviendra délicat. Et en effet, le « combat » commence véritablement dès lors que nous prenons la décision de stopper notre progression. Nous bataillons durant une heure et demie avant de pouvoir nous réfugier sous la tente...

« CONFIANCE, PATIENCE, PRUDENCE ET DÉTERMINATION »

30 avril 2014, jour 12. Ce sont les mots que nous adresse Sylvie [la compagne de Mika, ndlr]. Ceux-ci n'ont pas tous une valeur identique dans notre contexte.

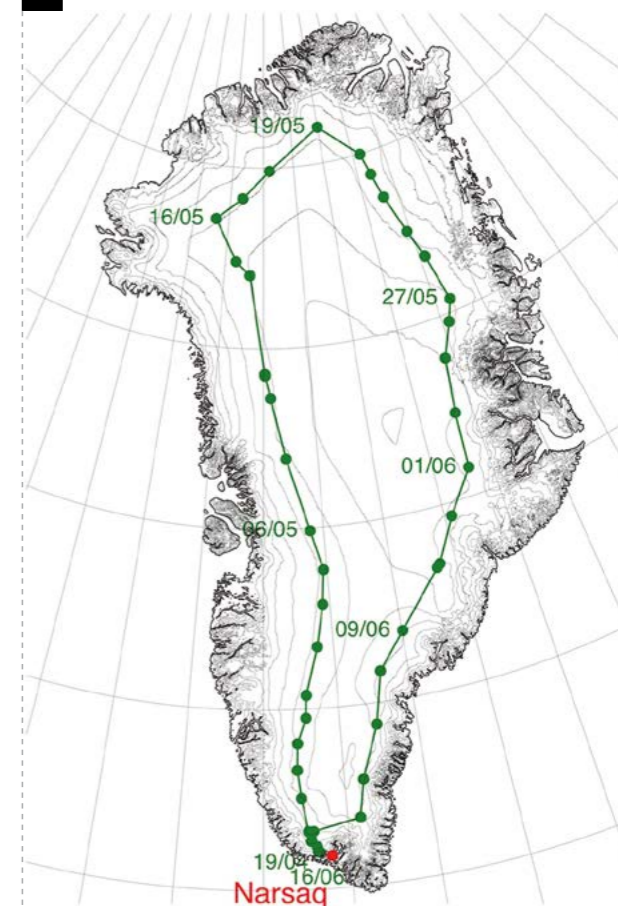
La détermination est la pierre angulaire d'une expédition longue et ambitieuse. Avoir pour objectif de progresser de plus de 100 km tous les jours, quelles que soient les conditions, exige d'être opiniâtre, constant, résolu, voire acharné. Pour, tous les jours, sortir du duvet et se mettre en ordre de marche – ce qui prend un temps fou, au-delà de ce qu'on peut bien s'imaginer. Pour grappiller des kilomètres supplémentaires alors que l'on a déjà sa dose d'efforts quotidiens, de contraintes de toutes sortes, les pieds en bouillie et que l'on n'aspire plus qu'à se reposer à l'abri sous la tente.

Dans notre contexte, la prudence est probablement la notion la plus ambiguë. Il est évident que nous devons l'être. Et nous le sommes, dans le sens où nous mesurons assez préci-

ITINÉRAIRE

NOTRE PARCOURS

- > Expédition réalisée du 19 avril au 16 juin 2014
- > 5 067 km parcourus en 58 jours « pleins »
- > En autonomie totale de la mer à la mer



sément les incidences de chacun de nos comportements, de nos décisions. Mais pour autant, la prise de risque (le corollaire de la prudence) est aussi une appréciation très personnelle. Et qui, par conséquent, diffère souvent entre nous... Notre « home sweet home » est aujourd'hui bousculé par le maelström furieux qui se répand sur l'inlandsis. Pourtant, la question de lever le camp nous taraude régulièrement. Impatience... ou mauvaise conscience ? Dès que l'un de nous commence à formuler cette vague opportunité, nos corps se rebiffent immédiatement : l'énergie nécessaire à déployer pour lever un camp dans la tempête a raison de nos volontés surmenées. Dommage ? Pas sûr, car en cette fin de journée, le vent dépasse encore les 60 km/h en rafales, la visibilité est nulle, l'air humide nous aurait rapidement transformés en glaçons...

TRAVAILLEURS DE NUIT

Nuit du 5 au 6 mai 2014, jour 18, latitude 70° N, km 1 025. Les jours passant – et les nuits disparaissant, nous ajustons toujours plus notre rythme de progression sur les heures crépusculaires : à cette latitude, le soleil n'en finit plus de raser l'horizon, avant de disparaître dans un ultime flamboiement. Au large* dans un catabatique naissant, nous filons bon train, dépassant parfois les 50 km/h. Sentiments mêlés de vitesse, de puissance, de concentration, de vulnérabilité... Il n'y a désormais plus besoin des frontales, même aux heures les plus sombres. Mais la luminosité reste limite. Le vent, lui, en ces heures froides, augmente progressivement et soulève des panaches de neige de plus en plus épais. Nos masques de ski se couvrent de givre, le champ de vision se restreint, les détails s'estompent, nous progressons désormais dans un univers flou et embué. 103, 104, 105... Débute le compte à rebours des kilomètres qui nous séparent de la fin de l'étape. Combien en faut-il encore pour cela ? Le compagnon aura-t-il la même appréciation des choses ? À l'arrière, l'esprit se réfugie dans la torpeur des songes... À l'avant, en position d'ouvreur, pas d'autres choix que de kiter masque de ski relevé, pour pouvoir lire cap et relèvement sur les écrans de nos GPS : le vent glacial nous brûle les yeux. Nous tentons de nous protéger en ramenant les capuches de nos vestes au plus près de nos visages, pourtant déjà emmitouflés sous les couches superposées des cagoules intégrales. 117, 118, 119... Progresser, encore... Trois heures du matin, kilomètre 127, la réapparition du disque solaire sur l'horizon nord-nord-est signe la fin de la session. Nous montons le camp dans un vent de 40 km/h, il fait -30 °C, la température ressentie est de -47 °C...

LE PLUS AU NORD

18-19 mai 2014, jours 30-31, latitude 81° N, km 2 479. Nous sommes entrés aujourd'hui dans l'immense parc national du nord-est du Groenland – sa superficie avoisine celle de l'Égypte ! Parvenus à la position N 81° W 40°, nous avons atteint le point le plus au nord de notre expédition et parcouru près de 20 degrés de latitude depuis le départ ; seulement 1 005 km nous séparent du pôle nord. Situés à



Par des températures proches de -30°C, avec 40 km/h de vent, il est impératif de s'isoler du mieux possible. Chaque jour, avant chaque étape, l'habillement est un rite qui nous occupe un certain temps. Une fois en progression, nous devons nous habituer à une liberté de mouvements et un champ de vision passablement réduits...



55^{ème} jour. Terre du Roi Frederik VI, montagnes des Skimers Berge. Combien de ces sommets ont déjà été escaladés ou skiés ? En traversant le bassin de drainage du glacier Heimdal, nous apercevons de grandes crevasses dans l'axe de notre trajectoire...

près de 120 km de l'extrémité nord de l'inlandsis, nous pensions pouvoir distinguer les reliefs des Terres de Peary, de Freuchen ou de Wulff sur notre horizon nord. Malheureusement, le vent soulève trop de neige autour de nous pour permettre une visibilité suffisante.

SASTRUGIS VERTIGO

25 mai, jour 37, latitude 77° N, km 3 017.

Déjà plus de 500 km parcourus sans trêve sur ce terrain cabossé : ce sera finalement là la plus grande zone de sastrugis* rencontrée, plus de 900 km ininterrompus sur cette « tôle ondulée » des hautes latitudes. Un paroxysme en la matière, en nombre, en hauteur, en formes...

C'est avec nos plus grandes voiles que nous pourfendons cette armée de trolls. Bien toilés, nous progressons voiles calées, déboulant à près de 25 km/h durant des heures sur ces obstacles que nous prenons par le travers. Les spatules fracassent les trains de vagues gelées, les carres tranchent dans le vif, les cuisses et les genoux encaissent, les pieds déroutent, les pulkas jaillissent à tout instant. C'est la guerre !

Tout l'équipement embarqué est ainsi soumis à l'épreuve du frottement mille fois répété. C'est bien simple, nous n'avons jamais eu autant de dégâts dans notre matériel qu'ici ! Les premiers temps, on s'empresse de reboucher le moindre trou. Avec les semaines, on ne peut que faire le constat que nous ne gagnerons pas cette bataille-là. En effet, ceux-ci sont partout : les plus petits – mais les plus pervers – font leur nid dans les dosettes de chocolat en poudre du petit-déjeuner. Ce dernier en profite pour quitter l'emballage dans lequel il est confiné depuis trop longtemps pour rejoindre le reste des aliments, qu'il enrobe alors délicatement ; cela fait, il contamine le reste des sacs qui n'ont plus d'étanche que le nom, puis le fond des pulkas. Un bonheur... Les trous de taille moyenne prolifèrent aussi sur tous les sacs et quelques-uns d'entre eux ont même entrepris d'attaquer nos

ASTRO™ AIR LITE 20R



- poids plume (405 g)
- confortable (épaisseur 8 cm)
- compact (dimensions repliées 20 x 8 cm)
- existe aussi en version 4 saisons (Astro Insulated Lite 20 R, avec doublure isolante en PrimaLoft®)



Volume optimisé



Retrouvez la gamme des matelas, tentes et duvets sur

www.aventurenordique.com

info@aventurenordique.com

Tel : 04.76.39.79.67

www.nemoequipment.com



18^{ème} jour. Il n'y a désormais plus besoin des frontales, même aux heures les plus sombres. Mais la luminosité reste limitée. En ces heures froides, le vent se renforce systématiquement et soulève des panaches de neige.

voiles ! Les plus gros aèrent assez efficacement les sacs pourtant ultra-résistants de nos pulkas. Bref, tous les objets durs creusent dans plus mou qu'eux...

Face à cette irrémédiable dégradation, on apprend à relativiser et à se détacher : une partie du matériel doit être considérée comme consommable et ne pourra resservir. On est davantage inquiet pour l'électronique (même si nous avons pris soin de la protéger efficacement) et le réchaud restant. À tel point que le matériel indispensable a pris place dans un sac à dos, le temps que le terrain retrouve un aspect moins chaotique...

Les organismes ne sont pas non plus vraiment à la fête avec ce régime « shaker ». Même s'il se combine à une usure progressive et irrémédiable après plus de 30 jours de progression et à une exposition aux températures froides depuis plus de deux semaines, un signe est révélateur : nous mangeons et dormons davantage depuis quelques jours, alors même que nos distances quotidiennes se sont réduites. Quant à ces dernières, nous aimerions faire mieux, mais force est de constater que nous n'y parvenons pas : c'est l'état de surface du sol qui définit les règles du jeu...

À EN PERDRE NOTRE LATIN...

27 mai, jour 39, latitude 75° N, km 3 174.

Nombre de jours de progression, nombre de camps, date du jour... Tout cela est parfois un peu confus dans nos esprits. Nous sommes bien incapables de dire quel jour nous sommes puisque cela n'a aucune incidence sur notre emploi du temps. Mais, plus étonnant, nous perdons aussi progressivement les repères temporels au sein même de la journée.

Notre rythme quotidien s'étire sur 28 ou 30 heures environ. Sans être un choix parfaitement calculé ou décidé, il semblerait que ce soit tout simplement le meilleur compromis efficacité/repos. Une étape (la phase de progression proprement dite), surtout si elle est longue, occupe entre un tiers et une moitié de journée normale (de 24 heures). Les phases intermédiaires sont également chronophages : celles de montage et surtout de démontage du camp, mais également les repas pris sous tente – classiquement, les dîners et petits-déjeuners ; mais ces derniers temps, dans le tiers nord du Groenland, parce que l'exposition aux températures basses est une épreuve réelle pour les organismes, nous prenons également le déjeuner sous tente, avant le démontage du camp, et nous nous limitons

alors à des pauses très courtes pendant la progression. Le reste du cycle est dévolu au sommeil, au repos et à la communication.

Les premières semaines, il est envisageable de réduire un peu les temps de sommeil et de repos pour réinvestir ce temps ailleurs, notamment dans la progression, ou tout simplement pour parvenir à rester dans un rythme de 24 heures. Après un mois d'effort, cela devient beaucoup plus complexe : les phases de récupération ne sont plus facultatives... Dans ces conditions, 24 heures ne suffisent plus pour assurer un équilibre entre les différentes phases, et c'est donc très naturellement que la durée de la journée s'allonge. Cela est évidemment grandement facilité par l'absence de nuit. Nous ne sommes toutefois pas totalement libérés des contingences temporelles car l'aéologie continue de donner son tempo. Cette dernière est à la fois périodique (les vents catabatiques, essentiels à notre progression, restent plus forts aux heures les plus froides) et imprévisible (les vents d'origine météorologique suivent des rythmes plus aléatoires et complexes, indépendants du rythme circadien).

Notre rythme de plus de 24 heures nous fait ainsi perdre régulièrement de bons créneaux de vents catabatiques car nous ne parvenons pas à nous calquer systématiquement dessus... Mais la force et la direction du vent restent de toute façon des phénomènes complexes que l'on a bien souvent du mal à appréhender avec justesse, en dépit des infos précises que nous envoie chaque jour notre routeur. Bref, nos rythmes physiologiques diffèrent suffisamment du tempo propre à l'environnement dans lequel nous évoluons pour rendre illusoire toute tentative d'instaurer



LES RAQUETTES LES PLUS LÉGERES
AU MONDE



A partir de 790 g la paire...

RETROUVEZ NORTHERN LITES
ET D'AUTRES MARQUES CHEZ :

High Mobility Gear
HMG

HMGear, davantage de légèreté
pour plus de plaisir

www.highmobilitygear.com

info@highmobilitygear.com

Tel : 06.52.84.28.56





Lever le camp chaque jour est une opération longue, répétitive et fastidieuse. En particulier lorsque souffle un vent soutenu. Ici, après 36 heures de tempête...

EN CHIFFRES

RECORD BATTU !

Avec une distance parcourue de 5 067 km, WOG II devient la plus longue expédition jamais réalisée à ski en autonomie. Le précédent record était détenu par Dixie Dansercoer et Sam Deltour : ils avaient réalisé un parcours de 5 013 km en Antarctique en 2012. Nous sommes curieux de savoir quel sera le prochain grand challenge polaire, en particulier en kite. Au Groenland, il y a encore moyen de rallonger la boucle, mais il faudra pour cela progresser à des altitudes inférieures à notre itinéraire et donc sur des terrains plus difficiles (sastrugis, crevasses, lacs de fonte). En Antarctique, des distances supérieures à 7 000 km sont envisageables. Notre record tombera prochainement, c'est une évidence. 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.

À noter que l'équipe constituée par Dixie Dansercoer et Eric Mc Nair a bouclé la circumnavigation du Groenland dix jours avant nous ! Mais avec 4 045 km parcourus, elle englobe seulement 34 % de la calotte glaciaire. Notre boucle englobe 51 % de l'inlandsis, elle est donc clairement la circumnavigation la plus complète à ce jour.

Nous pensons également avoir relevé un autre défi majeur au cours de cette expédition : celui de la sobriété logistique (façonner un projet ambitieux tout en minimisant les coûts). 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. Enfin, volontairement dépourvue de toute caution morale (environnementale, sociale, etc.), l'expédition WOG II s'est contentée d'être ce pour quoi elle a été créée : le goût du dépassement, le plaisir futile de l'expérience rare...

un timing stable. Et, plus que de progresser aux heures les plus froides (la « nuit ») ou de nous coucher en milieu de « journée », le plus déroutant est finalement d'être constamment décalés de quelques heures par rapport au jour précédent ; surtout si, opportunité aérologique oblige, le décalage a lieu dans le sens inverse du décalage systématique habituel...

On finit vraiment par en perdre notre latin, au point qu'il devient difficile de se souvenir à quelle heure nous avons débuté ou fini l'étape ou notre « nuit » de sommeil !

PLAISIRS, CONTRAINTES & ENJEUX

5 juin 2014, jour 48, latitude 68° N, km 4 013

Ce soir, dans un courriel reçu par satellite, ce message : « A-t-on du plaisir dans une pareille expédition ? »

Éléments de réponse... Les semaines passant, les kilomètres s'accumulant, nos esprits sont naturellement toujours plus tendus vers notre objectif, fixé il y a quelques années déjà. Aux dépens, parfois, d'une capacité à apprécier chaque instant ou à prendre du recul sur notre propre situation.

Le défi est de toute évidence le moteur de l'expédition : une telle aventure est indissociable d'un certain esprit de performance et de compétition. Et dans un tel contexte, les sources de satisfactions immédiates sont bien souvent éclipsées par d'autres contingences : la gestion permanente de contraintes fortes, de certains risques. L'expérience des types de terrains traversés et des techniques employées n'y changent pas grand-chose : nous composons au quotidien avec une tension diffuse, mais de toute évidence omniprésente. Les enjeux d'une telle expédition, bien que personnels, très subjectifs et, en définitive, insignifiants une fois sortis de leur contexte, génèrent également un stress irréfutable qui va, c'est certain, à l'encontre du plaisir immédiat.

Mais pour saisir les raisons à cela, il faut se figurer l'état d'es-

prit dans lequel nous nous trouvons :

- > Il s'agit d'une entreprise encore jamais réalisée jusque-là. Et en cela, elle comporte ses propres incertitudes.
- > Au-delà de la circumnavigation proprement dite, nous nous sommes – discrètement – fixé comme objectif de tenter de réaliser le plus long voyage jamais entrepris à ski en totale autonomie.
- > Enfin, nous nous retrouvons, de façon plus ou moins consciente et assumée, dans une forme de compétition plus affirmée qu'à l'accoutumée, puisque nous sommes trois équipes différentes à tenter ce challenge en même temps.

Une chose est certaine cependant : si l'ampleur du défi nous place plus souvent dans un mode « combattant » que contemplatif, nous continuons heureusement à nous émerveiller des lumières uniques, du chant du vent sur la glace et de l'apparition, même lointaine, de montagnes inconnues ; à nous étourdir d'espaces, de vide, d'absolu... Et c'est bien ce qu'il restera, profondément ancré en nous, à l'issue de ce voyage hors du monde des hommes.

FINISH ROCK'N'ROLL !

15 juin 2014, jour 58, latitude 61° N, km 5 067.

Il est 4 h 30 ce matin lorsque nous montons le camp après une étape de plus de 11 heures de progression quasi ininterrompue. Enfin sous la tente, nous lisons la dernière prévision météo : Marc nous annonce sans détour qu'il faut tenter d'en terminer dans les prochaines 20 heures, sous peine de nous voir « englué » dans une pétole de plusieurs jours. Au lieu de nous glisser dans nos sacs de couchage que nous venons tout juste de déballer, nous prenons la décision de boire un café, de démonter le camp et de repartir sur le champ.

Des lacs de fonte d'un magnifique bleu outremer se sont formés dans les cuvettes. Nous sommes arrivés à une altitude critique où tout le manteau neigeux est en train de fondre à grande vitesse, la neige est littéralement « pourrie ». Plus nous avançons, et plus nous avons le sentiment qu'il faut forcer le passage, ne surtout pas s'arrêter. Car les difficultés pour nous sortir de cette chausse-trappe par nos propres moyens deviendraient alors vraiment réelles.

Plus bas encore, le manteau neigeux a déjà en partie disparu et laisse deviner les crevasses sous chaque pont de neige restant. Nous zigaguons autant que possible sur les bandes de glace grises que nous savons saines, et quand il n'y a plus d'autres issues, nous envoyons des loops d'ailer vigoureux dans le but de franchir les ponts de neige le plus rapidement possible... C'est finalement avec soulagement que nous nous dirigeons vers une cuvette où de l'eau de fonte s'accumule en piscines bleu lagon : nous y faisons littéralement du ski nautique. Environnement déconcertant, mais le seul risque ici serait de s'étaler dans une flaque...

Un peu plus loin, le vent tombe et nous plions une dernière fois nos voiles. Nous ne sommes plus qu'à 8 km de la côte. Nous tractons maintenant nos pulkas à pied ou à ski sur une glace rugueuse et bosselée, tantôt en les tirant comme des forcenés, tantôt en courant devant pour ne pas se faire écraser par ces engins encore pesants...

Une nouvelle descente un peu raide en rive droite du glacier nous amène au seul endroit où il est possible d'en sortir avant qu'il ne termine sa course au niveau d'un abrupt front glaciaire. Il est 19 h 30, nous nous sommes reposés seulement 6 heures sur les 26 dernières. Nous bivouaquons là, à la belle étoile, sur les cailloux de la moraine, ne trouvant aucun emplacement pour poser notre tente. Le temps est menaçant, le coin triste et sordide ; nous essayons trois petites averses durant la nuit, mais rien qui ne nous empêche vraiment de dormir...

Le 16 juin au matin, nous enchaînons les allers-retours dans les éboulis de la moraine. À 11 heures, tout le matériel est enfin sur la rive du fjord Qaleraligd, à quelques encablures de l'endroit où nous l'avions quitté 58 jours plus tôt. Le ciel s'assombrit à nouveau, il pleut déjà quelques gouttes lorsqu'arrive une grosse barque équipée d'un moteur hors-bord. L'expédition Wings over Greenland II vient de prendre fin...

> Pour plus d'informations techniques sur les expéditions en milieu froid, lisez CA #26 (Techniques d'expé en milieu froid) et CA #34 (La grande itinérance à ski-pulka).

> **Remerciements** à nos partenaires : Snowsled Polar, Flysurfer. ●

Michael Charavin www.latitudes-nord.fr

Guide-accompagnateur
spécialiste des régions polaires,
Moniteur de snowkite

(encadrement en collaboration avec un guide de haute montagne et une école de snowkite, séjours revendus par des opérateurs de tourisme agréés)

- **Raid ski pulka**
Montagnes du Sørlandet
Norvège (février-mars 2015)

- **Snowkite**
Massif du Skarvheimen, Norvège
Péninsule des Trolls, Islande
(mars & avril 2015)

- **Ski rando - exploration**
Massif du Schweizerland
Groenland (avril 2015)