



Rodolphe André Sébastien Roubinet Vincent Berthet

La voie du pôle

2011 - 2013

Durant les étés 2011 et 2013, le navigateur Sébastien Roubinet a tenté à deux reprises un projet incroyable : traverser l'Océan Arctique à la voile, de la côte septentrionale de l'Alaska aux Spitzberg en passant par le pôle Nord. Ses atouts pour oser cette aventure hors du commun ? Une solide expérience de la navigation polaire, un mental d'acier ainsi qu'une préparation minutieuse de six années. Sans oublier ses deux mini-catamarans hybrides de sa conception, se déplaçant aussi bien sur l'eau que sur la glace. A travers cet ouvrage, nous découvrons les moments forts des deux expéditions menées successivement avec Rodolphe André puis Vincent Berthet. Ethique, engagement, gestion des risques, cheminement personnel et humain, ou encore états d'âmes inhérents à ce genre d'expériences démesurées ; nous plongeons directement et passionnément dans la vie de cette aventure audacieuse grâce aux récits et réflexions des trois protagonistes. Sébastien nous dévoile aussi des aspects plus techniques tels que le montage des deux expéditions, la conception et la réalisation des prototypes, les aléas de la météo arctique, l'expérience d'un sauvetage dans une des zones les plus isolées du globe, et l'indispensable communication autour d'un tel projet. Bienvenue dans l'intimité d'aventuriers-navigateurs du XXIe siècle !



Pour moi, le bon co-équipier n'est pas celui qui possède le plus beau CV. Il s'agit plutôt d'une histoire de complémentarité, attendu qu'on ne peut pas être bon dans tous les domaines, il est préférable de mélanger les compétences plutôt que de les doubler. Ce qui permet aussi d'éviter toute propension à la compétition. Par ailleurs, on doit être capable de garder le sens de l'humour en toute circonstance, dans toutes les conditions ; il est certain que lorsqu'on est trempé, qu'on tombe dans l'eau gelée dix fois par jour, ça se passe toujours mieux en rigolant qu'en râlant.

Sur une longue expédition, il est aussi très important de pouvoir partager ses émotions, les bons moments ou les coups durs avec quelqu'un qui ne soit pas simplement une machine de guerre.

Outre le fait qu'il faut savoir bannir les risques inutiles, il faut aussi savoir rester constamment attentif à l'autre comme à soi ; on traverse tous des épisodes de relâchement et de fatigue, or, trop forcer dans ces moments-là pourrait être fatal.

Et surtout, dernier point mais pas des moindres, la personne qui part avec moi doit pouvoir me supporter lorsque je râle à propos d'une manœuvre ratée mais aussi lorsque je laisse trainer mes chaussettes.

Babouchka une grand-mère aux mensurations de rêve

Des matériaux modernes : innegra basalte et sandwich carbone pour rester légère

Des coques de six mètres de long pour sauter de plaque en plaque

2 m 40 de large pour se faufiler entre les blocs

Un poids plume de 150 kg qui en porte 300

60 m² de voile pour frémir à la moindre bise

Un Tourmentin de 4 m² quand ça devient chaud

Un ventre rebondi lui permettant de loger ses amis

Accastillage neuf car elle est coquette

Une belle lignée «Babouche – Ti-babouche»

De la science car elle aime bien s'instruire

Un GPS pour garder le Nord

Un téléphone satellite pour communiquer

Des étoiles sur le nez, toujours bien maquillée





Le premier prototype est un vieux Hobie Cat 16 équipé de skis de kilomètres lancés. Bateau très fun avec lequel nous avons tiré des bords sur les sommets enneigés des Pyrénées.



Le deuxième prototype est le premier bateau de la lignée avec des coques gonflables en kevlar, des ailerons «porte-ski», une poutre-nacelle habitable et enfin un mât auto-porteur.



Sur Ti-babouche les ailerons ont été remplacés par des dérives latérales et des skis amovibles et suspendus. La poutre/nacelle a été un petit peu agrandie. Le tout est construit en carbone, mousse PVC et innegra/verre ce qui donne un bon bateau d'expédition.



Babouchka est la version la plus aboutie. Suppression des pièces mobiles (dérives et skis) nous glisserons désormais directement sur le fond de la coque. Coques beaucoup plus élancées et plus longues ; rouf agrandi et enfin plate-forme rigide à l'arrière plutôt qu'un filet. Gréement optimisé grâce à un mât aile, un bout-dehors fixe.

2011



PNI* : PÔLE NORD D'INACCESSIBILITÉ

2013



PNI* : PÔLE NORD D'INACCESSIBILITÉ



Nous déchantons vite : la rivière n'est pas profonde et Ti-Babouche reste posé sur les galets. On pousse, on tire, on traverse même la toundra au risque d'abîmer les skis sous les coques. Il faut trouver coûte que coûte le bras de rivière qui nous mènera à l'eau libre. Au bout de trois jours d'efforts de Titans, nous arrivons enfin à l'Océan, point de départ de l'expédition. Il faut voir le visage de Seb : la pure expression de l'Homme heureux ! Des années de préparation et voici enfin la récompense. L'eau, la glace : nous sommes sur notre terrain de jeu.

D'après la dernière carte des glaces, la banquise est encore à la côte, toujours pas d'option évidente. Mais il faut y aller, l'été est court ! Nous nous accordons alors pour monter plein nord, il n'y a pas de terrain plus favorable dans d'autres directions, et c'est de toute façon là que nous allons ! La décision est prise, trop hâtivement peut être... Nous faisons nos adieux à Philippe et au Manguier puis c'est parti ! Nous tirons des bords entre le pack et la côte et après sept milles parvenons à la pointe Barrow, le point le plus au nord de l'Alaska et des Etats-Unis (71°23N). La banquise est partout, au nord, à l'est, à l'ouest, collée à la plage, aucun passage. Nous montons finalement dessus et après une heure de progression, y établissons notre premier camp dans une ambiance magique. Le jour est permanent, la glace est tellement attractive, qu'elle soit blanche, marron, fine ou chaotique. Elle confirme notre désir d'être là !

6 juillet

2011

2013





Aujourd'hui, tout est gris, du gris clair, foncé, il y a du noir et du blanc aussi. Le ciel se confond avec l'horizon gelé. Dépêchons-nous ! Dans quelques semaines, nous n'aurons plus de luminosité et il fera plus froid et l'hiver polaire s'installera.

Nous arrivons à slalomer entre les blocs de glace. Toutes les vingt secondes, virements, empannages, sauts à l'avant du bateau pour pousser la glace puis on hisse Ti-babouche sur les plaques. Nous pouvons alors marcher un peu, c'est agréable, puis nous nous remettons à l'eau, pour quelques mètres seulement car déjà il faut remonter sur la glace...

Les jours suivants, la météo reste de mise puis c'est un coup de vent qui nous force à l'arrêt. Nous reculons de 12 milles vers le sud-est dans la nuit.

Depuis notre départ, nous avons avancé quotidiennement de six milles en route directe dans le nord au lieu des vingt nécessaires pour réaliser la traversée en trois mois. Pourtant notre vitesse moyenne est suffisante, mais les détours nous coûtent chers.

23 juillet

2011

2013





De retour, le compte-rendu !

Il n'est pas facile d'expliquer notre ressenti sur l'expédition, car elle a un petit goût d'inachevé. Ce fut quand même une sacrée aventure, un peu courte, c'est vrai (1 mois et demi), mais très complète et enrichissante. Elle nous a beaucoup appris sur le plan humain et technique. Depuis 4 ans et jusqu'à aujourd'hui encore, nous avons reçu beaucoup d'aide de la part des personnes qui se sont attachées à notre histoire, pour finalement beaucoup nous apporter. La décision de faire demi-tour a été extrêmement difficile à prendre, car nous avons déjà parcouru presque 400 miles (1/4 du parcours), et faire autant dans l'autre sens n'était pas gagné d'avance. Nous nous exposions à une dérive négative et à un chemin chaotique comme à l'aller. Mais nous savions que c'était la bonne décision, la suite nous l'a prouvé car la batterie a cessé de fonctionner définitivement au bout de 12 jours. Sachez que, depuis, nous pensons sans cesse à repartir ... Et donc à améliorer l'équipement. Nous sommes convaincus que ce bateau hybride est capable de traverser ce magnifique océan car nous avons réussi à bien le faire progresser sur l'eau et la glace. Et ces 750 miles nautiques auront été le meilleur des entraînements. Soyez-en sûr, cette équipe soudée et déterminée est prête à repartir avec une meilleure connaissance des lieux, de la navigation et du matériel à emporter. Un mois et demi c'est bien, mais il nous aura manqué la satisfaction d'aller au pôle géographique et au point tellement attendue, le Spitzberg.

La voie du Pôle c'est aussi : la rencontre avec 13 ours polaires, un grizzli, une baleine boréale, des caribous, des oiseaux, des crevettes, des belugas, des méduses, des poissons.

Un long chemin de 750 miles nautiques (le tout aurait fait 1750 miles)

Un soleil permanent. La lune, le dernier jour. Peu d'engueulades et plein de fous rires. Et enfin, des pieds douloureux à l'arrivée.

Le 4 septembre, à 3h30 du matin, l'Amiral Makarov est en vue. Tout l'équipage est sur le pont et les flashes des appareils photo crépitent. On nous envoie une cage pour nous monter à bord, puis l'équipage décide de gruter Babouchka. Ça nous fait chaud au cœur de ne pas abandonner notre troisième coéquipier sur la banquise. À bord, nous recevons un accueil des plus chaleureux. Chacun nous invitant dans sa cabine pour prendre un café, déguster des plats russes, et partager nos expériences de glace. Le soir, équipage, officiers et rescapés se retrouvent



au sauna où nous nous laissons fouetter avec des branches de bouleau.

Qui aurait imaginé que l'aventure se termine ainsi ? Tout s'est passé si vite... Catapultés en quelques heures de la détresse solitaire à l'amitié d'un équipage de 67 personnes, nous sommes profondément émus de bénéficier d'une solidarité maritime qui s'exerce au-delà des frontières.

Ce soir, le soleil se couche pour la première fois de l'été sur le 82°N et le rideau tombe sur la voie du pôle.