



La motoneige et moi

Une expérience en Antarctique

Originaire d'Espagne, Alex réside en Finlande où il travaille comme guide de montagne et spécialiste en logistique. Il est l'auteur de l'ouvrage «*The Snowmobile Bible, progressive safety over dangerous terrain*» et il participe actuellement à une nouvelle expédition en Antarctique.



J'avais sept ans et, pour des raisons qui m'échappent, j'avais toujours voulu aller à la montagne. Ma mère m'a donc inscrit à un groupe de boy-scouts et à l'âge de 15 ans, j'ai commencé à faire de l'escalade. La montagne est alors devenue pour moi le seul sujet de discussion. Un an plus tard, je faisais ma première escalade en solitaire.

Peu à peu, ma passion est devenue une façon de vivre. Toutes mes activités professionnelles avaient un rapport avec la montagne ou l'escalade. Je travaillais sans cesse afin de gagner de l'argent pour pouvoir faire de l'escalade. Ce sport est profondément lié aux voyages. Grâce à l'escalade, on découvre les coins les plus merveilleux de la planète et on peut savourer les charmes de la nature.



Plus tard, j'ai été recruté en tant que professeur par l'École Catalane de Haute Montagne et j'ai pu approfondir mes connaissances des techniques de sécurité, car l'escalade, ce n'est pas seulement grimper. Il faut aussi pouvoir descendre et surtout savoir quoi faire en cas de tempête ou d'autre incident.

À la fin de l'année 2000, à l'âge de 40 ans, j'étais membre de l'Unité de Technologie Marine (UTM) du Conseil Supérieur des Recherches Scientifiques (CSIC) du gouvernement espagnol. L'UTM est responsable de la logistique de la Base Antarctique Espagnole Juan Carlos I, dépendant du ministère de l'Enseignement et des Sciences. J'étais directeur technique des guides de montagne. Nous accompagnions les scientifiques qui étudiaient les glaciers voisins de la Base Antarctique et nous utilisions les motoneiges pour 95 % de nos déplacements.

La Base Antarctique espagnole Juan Carlos I est située sur l'île de Livingston, dans l'archipel des Shetland du Sud. Le climat est plus tropical qu'on ne pourrait le croire sur le continent gelé. On peut arriver à l'île par avion, mais les logisticiens et les scientifiques espagnols utilisent les ports d'Ushuaia (Argentine) ou de Punta Arenas (Chili) pour s'y rendre sur des bateaux de l'armée espagnole. Pendant les premières heures de la traversée, on navigue sur des canaux, mais quand on atteint la pleine mer, les vagues font tout bouger...

Le détroit de Drake est le bras de mer qui sépare la Terre de Feu de la péninsule

antarctique. Il s'agit de la distance la plus courte par la mer vers le continent glacé. Ce détroit qui rend honneur à Sir Francis Drake, pirate pour les uns, corsaire et héros pour les autres, est ténébreux, craint et respecté, et met à l'épreuve les marins les plus expérimentés.

Enfermé dans ma cabine, allongé sur le lit, je me levais seulement pour aller aux toilettes et vomir. Le pire moment de mes six expéditions, le prix à payer pour pouvoir jouir des paysages glacés de l'Antarctide, a toujours été pour moi cette traversée.

Les premiers jours sur l'île ont été très excitants. Dès que le bateau a jeté l'ancre dans la baie Sud, mes collègues et moi avons commencé à travailler. Après la traversée mouvementée et sans même avoir eu le temps de me reposer, j'étais sur la plage, en combinaison de survie, me mouillant jusqu'à la ceinture pour décharger les ballots que les embarcations pneumatiques apportaient.

Nous transportions aussi trois nouvelles motoneiges et leur déchargement sur la plage pleine de pierres a été assez difficile. En attendant la prochaine embarcation, je regardais autour de moi... je m'endormais... je ne savais plus où j'étais... et parfois, je ne comprenais rien du tout. Mon mal de cœur continuait... J'ai dormi à peine dix heures les cinq premiers jours. Après le dîner, je passais mon temps à me promener sur la plage afin de tout observer et j'essayais de mémoriser chaque coin comme si j'étais dans un rêve et que je ne voulais pas me réveiller.

Je n'avais jamais conduit de motoneige jusqu'alors. On m'avait recruté en raison de mon expérience en matière de sécurité, de progression sur les glaciers et de logistique. Une motoneige n'est pas difficile à conduire et avancer sur un glacier ou sur un lac glacé revient au même. La seule différence réside dans les dangers des glaciers : les crevasses. Mon premier contact avec la motoneige s'est mal passé. Nous devions nous rendre au refuge où se trouvait tout le matériel de montagne. Ma motoneige n'avait pas encore de GPS et nous roulions sans casques et sans cordes, en plein *white out*. Mes collègues ont pris de l'avance et ont disparu. J'étais seul dans l'immensité du brouillard avec pour uniques repères les traces de leurs motoneiges. La distance de six kilomètres est devenue interminable. Je n'ai pas dépassé les 20 km/h parce qu'il s'agissait de ma première fois.

De plus, à mon grand désespoir, les traces se sont divisées en deux... Ignorant la cause de cette séparation, j'ai suivi la trace de droite pour finalement tomber sur l'un de mes collègues. J'ai alors fait demi-tour et je me suis de nouveau retrouvé seul. Après quelques instants, j'ai rencontré mes deux collègues, je leur ai demandé de continuer tous ensemble et nous avons enfin atteint le refuge.

Plus tard, une fois le travail fini et avant de prendre le chemin du retour, mes collègues m'ont dit que je devais suivre leurs traces pour les retrouver. Je me suis ainsi rendu compte très tôt que là-bas, la sécurité ne tenait pas à grand-chose.



Les jours passaient... « Le vent n'arrête pas de souffler et il semble très lourd... Il faut y ajouter un index d'humidité très élevé et une sensation thermique en hausse. Même si aujourd'hui nous avons vu le soleil, il faisait froid. »

Nous alternions les sorties sur le glacier et la préparation d'une excursion suivant la ligne médiane de l'île afin de mesurer l'épaisseur de la masse de glace qui en recouvrait la plus grande partie.

Sur l'île, on note une différence de 6 à 8 degrés Celsius par rapport à la côte. Là-bas, on porte tous les vêtements qu'on a. Les risques sont très élevés et survivre devient impossible dans de mauvaises conditions. Par conséquent, on doit parer à toute éventualité. Nous devions travailler pendant cinq jours et nous avions prévu de la nourriture pour quinze jours en plus d'apporter du carburant supplémentaire.

Nous avons fait une première sortie de reconnaissance pour baliser le chemin avec des pieux et des dépôts de carburants. Nous avons également installé une antenne de radio à Casanovas Peak et nous avons laissé une tente là où nous passerions la première nuit.

Il faisait beau quand nous sommes partis...

Le travail, qui devait prendre au moins cinq jours, a été accompli en trois jours. Tous les appareils fonctionnaient à la perfection. Nous pensions donc revenir

le troisième jour, mais une tempête s'est déchaînée et nous sommes restés deux jours dans les tentes. Pendant que nos collègues nous attendaient à la base, nous passions le temps en jouant aux échecs, en buvant des tisanes et en racontant des histoires... L'expérience a été formidable et même s'il faisait froid par moments, le paysage était merveilleux.

Lorsque la pression atmosphérique a augmenté, nous avons décidé de partir. Le brouillard nous entourait et le vent avait modelé de petits sastrugis. Nous avançons tout doucement à l'aide du GPS. La traversée de Burdick Pass a été difficile à cause du vent, toujours très fort.

Quelques jours plus tard, nous reprenions le travail, cette fois vers Gleaner Heights, un parcours où une nouvelle aventure nous attendait, mais cela est une autre histoire...

Notes :

- http://fr.wikipedia.org/wiki/Île_Livingston
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Livingston-Greenwich-map.jpg>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Casanovas_Peak

- 1 Effet du brouillard sur les paysages enneigés entraînant une perte des références géographiques.
- 2 Extrait de mon journal, 2000.
- 3 Les sastrugis sont des vagues de glace formées par les vents qui hérissent la surface de la calotte glaciaire.

