



RENCONTRE AVEC...

Yvan Lazard, de retour de l'expédition Kahuna

Yvan, Castanéen de 23 ans, est rentré fin juillet d'un périple de 5 mois qui l'a conduit de Lorient au Svalbard, archipel norvégien. C'est en compagnie de 3 amis, élèves ingénieurs à CentraleSupélec comme lui, qu'il a mené Kahuna, le bateau et l'expédition du même nom, à bon port. Projet d'une année de césure, la réalisation de cette expédition relève de prouesses aussi bien administratives que physiques et humaines, pour ces 4 jeunes hommes qui avaient à cœur de prouver à tous que cette aventure n'était pas des vacances...

Une expédition à but scientifique et sportif

Dans le cursus de l'école, l'année de césure consiste souvent en deux stages de 6 mois. Avec Baptistin on voulait faire quelque chose de différent, l'idée de l'expédition est née de l'envie d'allier deux disciplines: la voile et la montagne. En juillet 2021 l'équipe était complète: Quentin, skieur chevronné motivé pour réaliser le film du voyage, et Robin qui est celui qui sait un peu tout faire, nous ont rejoints. Définir l'itinéraire, trouver des sponsors, lister le matériel, s'entraîner en montagne, et deux mois avant le départ travail à temps plein sur le projet, c'était très intense!

Partir de bord d'un voilier tous les quatre, direction le nord pour faire du ski de randonnée et expérimenter une vie en bateau électrique avec sobriété, de façon plus responsable: réticente au début, l'école au fur et à mesure de l'évolution du projet, de notre implication et notre sérieux, a finalement dit oui.

Une destination qui se mérite

Nous sommes tous les quatre des montagnards mais j'étais le seul à naviguer. C'était une responsabilité et un challenge, les premières semaines de navigation ont été très physiques, mes 3 coéquipiers ont beaucoup appris sur le tas. J'ai enseigné 5 ans la voile en

Bretagne et pour conforter la sécurité du voyage j'ai passé un diplôme de skipper l'an dernier.

Les trois mois de voyage en Norvège avant de partir pour le Svalbard ont permis de tester, valider ou remplacer du matériel en panne sur le bateau. Heureusement, car une fois sur place il faut être en capacité de se débrouiller tout seuls.

Le Svalbard c'est une région hostile où il y a plus d'ours blancs que d'humains. Nous avons dû passer le permis de chasse car il faut s'y déplacer en étant armé. Tout gèle en permanence et il y a peu d'infrastructures.

Des embûches à surmonter...

Il y a eu quelques peurs en mer et en montagne, mais aussi beaucoup de frayeurs administratives! À chaque fois c'était le jour du départ que les choses se débloquaient, comme l'autorisation pour louer les armes. Au fil du voyage, on ne savait plus où on allait être surpris mais on savait qu'on allait l'être! Le bateau s'est arrêté une fois, pris dans un casier de pêche, au sud des îles Lofoten. Il a fallu plonger dans de l'eau à 4° pour se libérer car cela devenait critique...

En mer les quarts ça déphase, les nuits sont de 3h; en montagne il faut être tous au même rythme avec de très

“
Gagner en patience,
en maîtrise de soi...
en solidarité et
entraide...”

longues journées, parfois 15h. Ce sont des rythmes complètement différents, il est souvent arrivé que l'un des quatre soit fatigué, un peu à la traîne. Il faut être solidaire et s'aider. Une équipe de 4 super soudée!

... Et des rencontres en récompense

Une multitude d'espèces d'oiseaux, baleines, orques, dauphins, ours blancs... La rencontre avec les morses a été pour nous une découverte exceptionnelle!

Un emploi du temps dicté par la météo

Le concept de journée est très particulier. Dès la moitié de l'expédition le jour était permanent et au Svalbard il n'y avait

même plus de différence de luminosité entre le jour et la nuit. On a vécu au rythme de la météo, s'il faisait beau entre minuit et 5h du matin, on allait skier! Et parfois on dormait pendant 15h; on a aussi passé des journées entières sur ordinateur pour travailler et rendre compte de l'expédition. Nos organismes étaient très impactés, les cycles à rallonge et le quotidien complètement déstructuré.

Gagner en maturité

Tous les 4 on se connaît bien, on a fait beaucoup de montagne ensemble. Il fallait bien s'entendre, dans moins de 20 m², avec l'encombrement du matériel, l'inconfort... Il faut se faire violence parfois pour rester vivable! Ça nous a permis de gagner en patience, en maîtrise de soi, en calme face à la peur ou à l'imprévu, en solidarité et entraide. Oui c'est une vraie évolution. C'était aussi le but de gagner en maturité! Tout le monde savait qu'on allait prendre des risques mais que normalement on en reviendrait grands! Quand on est parti une question se posait pour tous, y compris pour nous, à savoir « est-ce qu'on va y arriver ou rentrer au bout d'un mois en avion, le bateau cassé en deux... ». À l'arrivée le 23 juillet toute la pression s'est relâchée et plus personne ne doutait de la faisabilité de l'expédition!

Un film à l'automne

Quentin est le spécialiste vidéo, mais on a tous filmé, il nous a guidés et donné des conseils d'expert. Actuellement on met toute notre énergie à la promotion de ce film. On est en train de le monter, difficile de faire rentrer ces 5 mois dans un scénario! On aimerait pouvoir le diffuser en cinéma à partir de novembre, notamment au ciné113 de la MJC, sous forme de soirée projection/échanges avec peut-être l'accès à des festivals de films d'aventures. On veut que l'expédition continue de vivre à travers ce film et partager notre expérience et notre ressenti avec le plus grand nombre! C'est notre prochain objectif!

Le rapport scientifique de l'expédition

Combien de jours par an faut-il utiliser le bateau électrique pour que toute l'addition de systèmes qu'on y empile soit économiquement et écologiquement

rentable? L'analyse de nos données est en cours. Mais une partie des résultats est déjà connue: en travaillant sur la sobriété notamment sur la température de chauffage dans le bateau (c'était la guerre pour savoir qui craquerait le premier...) et sur les vitesses de navigation sur la totalité de l'expédition la consommation de fuel est de 590 litres, c'est la consommation d'un voilier commercial sur le même trajet pour deux semaines... La navigation moteur a représenté seulement 12 % sur le voyage. Cela a demandé des efforts, sortir les voiles même quand on est fatigué... Être contraint par peu d'autonomie et avoir envie d'être le plus responsable possible va amener à la sobriété. On a essayé pendant ces 5 mois de faire que notre vie soit la plus « vertueuse » possible. Kahuna c'est le seul bateau de ce type qui soit électrique, ce n'est pas optimisé industriellement, il faut mettre beaucoup de sa personne pour que ce soit rentable écologiquement. Le rapport va faire état également de tout cet aspect mental.

Le laboratoire industriel de l'école a supervisé cette partie scientifique. Le but c'est de faire de la vulgarisation le plus possible, de l'aide à la décision pour quelqu'un qui voudrait avoir un voilier. Ces informations ne valent pas pour donner des bons ou des mauvais points, il faut pouvoir continuer à vivre et voyager. Le pire c'est de ne pas avoir les informations.

Et après ?

Les cours reprennent. On est quand même content de retourner nous asseoir sur un banc et écouter un professeur! 8 mois d'école, 6 mois de stage, le diplôme et puis l'entrée dans la vie professionnelle. Je suis spécialisé en énergie et construction, c'est-à-dire toutes les applications à la transition énergétique, panneaux solaires, éoliennes, géothermie...

Mais nous allons continuer voile et montagne bien sûr. On a envie de repartir tous les quatre. Certains sponsors ont déjà lancé l'idée sans qu'il y ait encore de destination. Le plus difficile sera de trouver le moment pour le faire... #

<https://kahuna-adventure.fr>