

De gauche à droite : Robin Villard, Baptistin Coutance, Yvan Lazard, Quentin Lustig.



INTERVIEW | **KAHUNA** DE LORIENT AU SPITZBERG

Les 4 étudiants en école d'ingénieur ont réussi leur projet fou : rallier le Spitzberg depuis Lorient en voilier en skiant au passage une quarantaine d'itinéraires au-dessus du cercle polaire. Partis de rien ou presque, ils se sont débrouillés à franchir chaque étape et chaque embûche sans rien lâcher. Ils nous racontent les coulisses de leur expédition à travers cette interview.

Comment est née l'idée de ce projet ? Comment s'est constitué l'équipe ?

Nous sommes tous les 4 étudiants en école d'ingénieur à CentraleSupélec (Paris) où nous nous sommes rencontrés et liés d'amitié. Nous avons la chance d'avoir au sein de notre cursus la possibilité de suspendre nos études durant un an afin de réaliser une "année de césure" au cours de laquelle nous devons réaliser divers projets professionnels ou personnels. Yvan, qui a depuis l'enfance évolué dans les milieux de la voile et de la montagne, souhaitait allier ces deux disciplines qui lui sont chers au sein d'un unique projet. Il lui fallait donc trouver un bateau, un équipage et un itinéraire qui permette de concilier ski de randonnée et voile. C'est ainsi que Baptistin (alpiniste confirmé), Quentin (skieur), et Robin (snowboarder), ont intégré l'équipe.

Si le projet s'orientait initialement vers une expédition au Groenland, la coque en plastique du bateau dont nous disposions et la présence tardive des glaces n'auraient pas été compatibles. C'est alors, en réfléchissant à nos options de reconfiguration, que Quentin a pointé sur google maps l'île la plus au nord de la Norvège en disant : "C'est quoi cet endroit ? Pourquoi on n'irait pas là-bas ?". Et c'est ainsi qu'on a décidé que l'expédition Kahuna irait jusqu'au Svalbard.

Comment avez-vous financé le projet ?

Financer un tel projet n'est pas évident, notamment en vue de l'ampleur et de la durée de l'itinéraire prévu. Notre budget prévisionnel était de 54k€, une somme très élevée pour des étudiants sans revenu stable. Notre rémunération pendant notre stage de

première partie de césure a participé à la réussite financière du projet, mais elle était loin de suffire à couvrir la totalité des frais. Nous avons donc consacré une large partie de notre temps durant l'année qui a précédé l'expédition à rechercher des soutiens financiers à travers du sponsoring, des appels à projets et du crowdfunding. Malgré notre motivation, il nous a été difficile de trouver des sources de sponsoring à la hauteur de nos ambitions budgétaires. Il est vrai que miser sur des étudiants sans nom ni expérience dans le milieu de l'expédition sur la simple lecture d'une plaquette de présentation est un pari risqué, voire irraisonnable pour la plupart des gens contactés. Nous avons cependant observé un véritable changement dans les réponses reçues (déjà parce que nous recevions des réponses !) à partir de la mise en ligne de notre vidéo de présentation qui, bien que courte, témoignait de notre sérieux et de notre détermination à partir. Les gens commençaient à y croire ! C'est pourtant à seulement quelques semaines du départ que nous avons conclu notre plus gros partenariat avec notre sponsor principal, assurant définitivement la pérennité financière du projet et nous enlevant par la même occasion une grosse épine du pied.

Comment avez-vous trouvé le bateau ?

Les contraintes budgétaires étaient étroitement liées à la recherche du voilier qui allait nous accueillir plusieurs mois durant. Il allait déterminer une large part de notre budget et nous le voulions suffisamment robuste afin de pouvoir subvenir aux contraintes du grand Nord. Plusieurs scénarios possibles ont été élaborés dans nos prospections, tel que convoyer d'un bateau de propriétaire ou bien l'achat d'un bateau d'occasion qui serait revendue à la suite de l'expédition. La chance a finalement tourné en notre faveur puisque des proches d'Yvan, en passe d'acheter un voilier, ont consenti à nous louer leur bateau tout juste sorti du chantier à un prix avantageux sur toute la durée du voyage. Les dépenses en location et assurance s'élevaient néanmoins à environ la moitié du budget total. Bien qu'avantageuse, cette offre apportait de nouvelles interrogations sur la faisabilité du projet. Le voilier est un JPK 45 FC issu d'un chantier réputé pour la qualité de leur bateau, mais qui sortait quelque peu du cahier des charges propre aux bateaux d'expéditions du grand Nord. Premièrement, sa coque est faite de plastique là où il est d'usage de partir à bord de bateaux en aluminium ou en acier afin de résister aux "grollers", ces blocs de glace flottant en eaux froides, voire même de faire office de brise-glace lorsque cela devient nécessaire. Ensuite, sa motorisation est électrique, une technologie qui ne constitue qu'une infime partie des bateaux de ce monde et qui n'avait pas encore été éprouvée dans les conditions météorologiques auxquelles nous devons être confrontés. Enfin, le voilier devait sortir du chantier juste avant notre départ. Nous devions donc nous apprêter à "tester" Kahuna en seulement quelques jours et essayer toutes

les casses matérielles inhérentes à tout nouveau bateau.

Nous nous sommes finalement dirigés vers cette solution qui nous a cependant forcé à changer notre destination. La côte Est du Groenland étant prise dans les glaces une grande partie de l'année dont la période où nous envisagions d'y aller, nous avons finalement opté pour le Svalbard, certes plus au Nord, mais dont la côte ouest se libère à partir de fin mai grâce aux courants chauds du Gulf Stream.

Un tel périple ne s'improvise pas. Comment vous-êtes-vous préparé ? Avez-vous l'expérience nécessaire avant de partir ?

Nous avons commencé à préparer cette expédition plus d'un an auparavant. D'abord en école, puis en stage, nous avons peu à peu augmenté le temps que nous consacrons à l'élaboration de ce périple jusqu'à finir à plein temps les deux mois précédant le départ.

Il est certain que nous manquions de compétences et d'expérience. Parmi nous 4, seul Yvan savait naviguer. Bien que titulaire du Yacht Master, un diplôme permettant de pratiquer l'activité de skipper professionnellement, il allait avoir sous sa responsabilité un équipage quasiment novice sur un bateau plus grand et plus puissant que ceux qu'il avait jusqu'alors skippés, et surtout un bateau neuf ! Nous avons, pour combler un tant soit peu cette inexpérience et vérifier les aptitudes marines de chacun, effectué une traversée Toulon-Corse ainsi qu'une régates étudiante l'année qui a précédé le périple. Quentin, Baptistin et Robin ont également passé le permis bateau et le CRR (Certificat Restreint de Radiotéléphoniste) afin de se former aux codes de la navigation.

Outre l'aspect voiles, seuls Baptistin et Yvan étaient avertis à la pratique du ski de randonnée et du ski-alpinisme. Bien que Quentin



Navigation en Norvège.

et Robin étaient d'ores et déjà des skieurs expérimentés, ils ont dû se former aux bonnes pratiques et mœurs de la montagne. Nous nous sommes ainsi entraînés dans les Alpes dès que nous en avons la possibilité afin de nous préparer techniquement, physiquement,

peut paraître surprenant, mais l'est beaucoup moins lorsqu'on apprend que le Svalbard est habité par plus d'ours polaire que d'êtres humains. La législation locale impose le port d'une arme - et donc le permis qui va avec - dès lors que l'on quitte l'unique ville de l'archipel, finalement, à cela s'est ajoutée la préparation logistique, l'achat de matériel de voiles et de montagnes adaptés, la recherche de fonds, la formation autodidacte au matériel audiovisuel (pilotage du drone, réglages des caméras) et enfin la communication. Autant dire qu'on ne s'est pas ennuyé !

« **PARMI NOUS 4, SEUL YVAN SAVAIT NAVIGUER.** »

mais aussi mentalement, puisque la cohésion et la connaissance de l'équipe sont des composantes indispensables à la réussite de ce genre de projet.

Pour compléter nos lacunes, nous avons par ailleurs passé des formations en réparation de moteurs, médecine en mer ou encore passé le permis de chasse. Ce dernier point

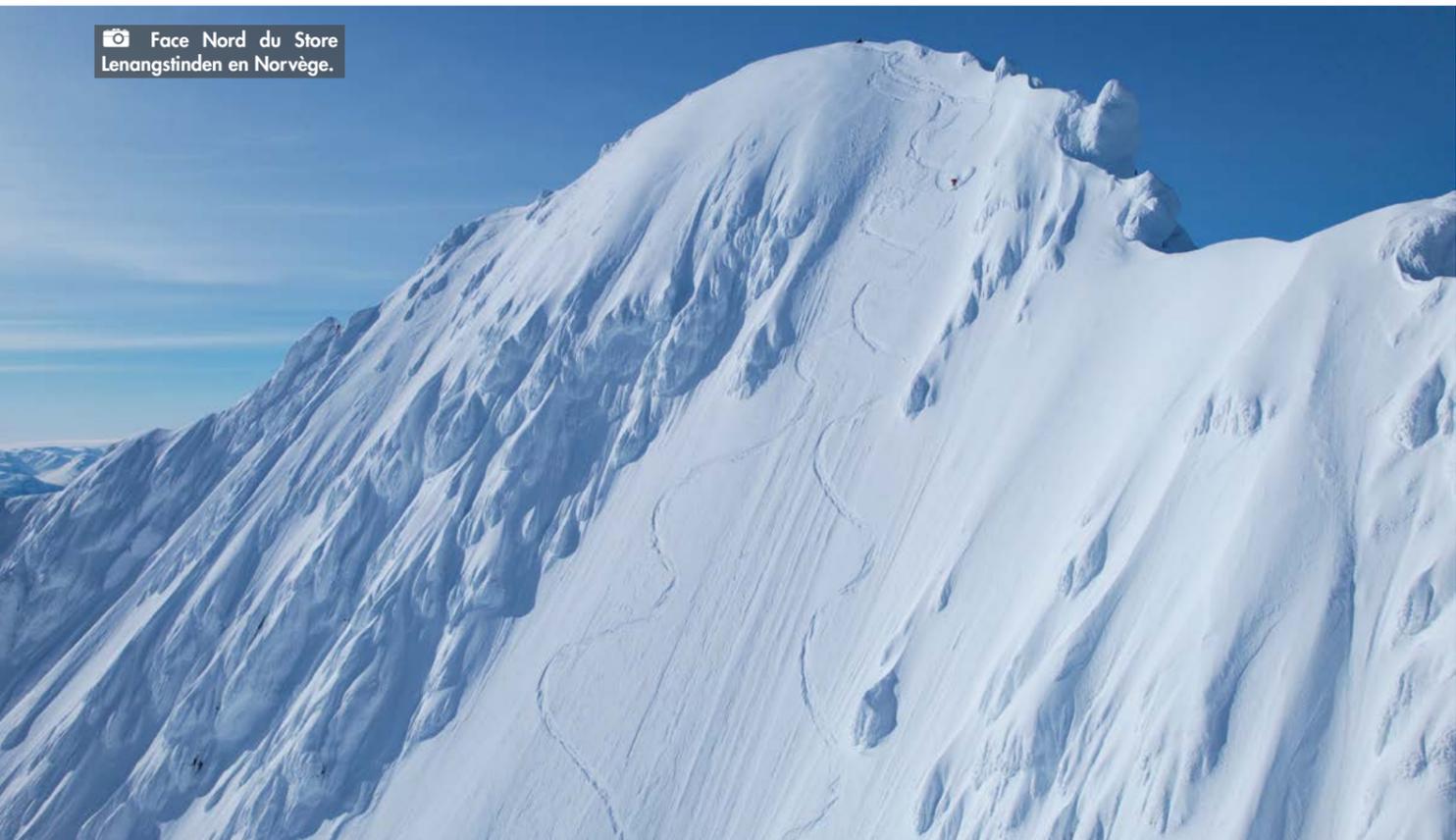
Comment s'est déroulée la première traversée de Lorient à la Norvège ?

Nous sommes partis le 6 mars 2022 de Lorient après seulement une sortie "test" avec le bateau, et en l'absence de plusieurs papiers administratifs nécessaires à la navigation en haute mer. Mais l'appel de l'aventure était



Vue plongeante sur le glacier de Strupbreen en Norvège.

Face Nord du Store Lenangstinden en Norvège.



trop fort pour reporter le départ ; si on attend d'être prêt pour partir, on ne part jamais ! La remontée de la Manche s'est plutôt bien déroulée, le vent nous a rapidement mené jusqu'à Dunkerque où nous avons reçu les derniers papiers manquants et avons pu finir de préparer le bateau pour la traversée de la Mer du Nord. 36h plus tard, nous repartions en direction de Trondheim.

La traversée fut plutôt sportive avec les cargos, les plateformes pétrolières, les haut-fond et les éoliennes qui peuplent cette mer toujours agitée. Mais notre moral était bon, nous avions hâte de rejoindre notre destination. Chacun prenait ses marques, s'amarinait et apprenait à dormir au rythme des tours de quart. Malheureusement, le dernier jour avant d'arriver, sur un empannage pourtant contrôlé et anticipé mais dans un vent fort et une mer agitée notre bôme a cassé ! Ce fut un réel coup dur pour l'équipe car nous voyions nos chances de réussir l'expédition grandement amoindries. C'était pourtant une manœuvre classique que nous avons déjà faite.

Enfin bon, nous décidons de continuer notre route avec seulement les voiles d'avant et il nous faudra attendre un mois pour récupérer une nouvelle pièce à Tromsø.

Qu'avez-vous fait en Norvège ?

Nous avons posé les pieds sur le sol Norvégien à la mi-mars, la saison locale ayant déjà bien débuté. Notre objectif était de monter en latitude au rythme des saisons, c'est pourquoi nous avons sans attendre mis cap en direction de Bodø. Moins connus que les célèbres îles Lofoten, les alentours de cette ville n'ont pourtant rien à leur envier en den-

sité de belles lignes ! Nous avons ensuite mis le cap sur le Geitgallien (sommet mythique du Nord des Lofoten) que nous avons exploré sous toutes ses coutures. Nous avons notamment pu nous attaquer à un sublime couloir en forme de S inversé situé sur un de ses contreforts Est, une merveilleuse descente de 800m avec une vue imprenable sur le Fjord en contrebas. Arrivé au bateau à midi, nous voilà déjà repartis vers le Nord en direction de Tromsø.

Notre idée était simple et pourtant terriblement efficace : remonter les côtes au sein des fjords et nous arrêter dès qu'une belle ligne apparaissait à travers les lentilles de nos jumelles. Les opportunités ne manquaient

« SI ON ATTEND D'ÊTRE PRÊT POUR PARTIR, ON NE PART JAMAIS ! »

pas, le plus dur était de choisir sans regret la face que nous allions remonter. Arrivé à Tromsø, qui est alors devenu notre ville de ravitaillement, nous avons passé un mois entier à sinuer entre les îles de la côte Nord, naviguant de Fjord en Fjord et enchaînant couloir sur couloir. Alpes de Lyngen, Kågen, Arnøya, Kvænangen, nous avons découvert des lieux paradisiaques pour tout passionné de ski de randonnée, quel que soit son niveau. Attention toutefois à la qualité de la neige qui peut parfois surprendre par sa lourdeur et son aspect humide en basse altitude du fait de la

proximité avec la mer.

Nos pérégrinations dans les Alpes de Lyngen nous ont notamment menés au sommet du Storelenanstinden, point culminant de la partie Nord du massif. Notre objectif initial était de redescendre par la voie "classique", un couloir Sud aussi majestueux qu'encaissé avec une pente de 40 degrés de moyenne. Mais les récentes chutes de neige et les tests de stabilité du manteau neigeux nous ont fait douter. Nous lui avons donc préféré sa face Nord, repérée rapidement au drone et semblant skier tout du long à condition de contourner des énormes barres rocheuses en son milieu. Bien que plus pentu, le manteau y était, semblerait-il, bien plus stable. Nous voilà donc partie à l'aventure dans une descente d'anthologie alliant pente raide, glacier, séracs et descente en rappel ou ski sur glace vive pour les plus téméraires. Une fois revenus au bateau à force d'improvisation et en ayant totalement explosé l'horaire, une question simple s'est alors imposée à nous. Qui donc aurait eu l'idée de passer par là ? Impossible d'y accéder par la route et difficilement repérable sans drone, nous avons questionné les skieurs locaux qui nous ont confirmé avoir eu l'idée, mais ne jamais avoir entendu parler d'une quelconque réalisation ces dernières années. Notre dernière sortie sur le sol norvégien nous aurait-elle permis de réaliser une première ?

Vous avez ensuite mis le cap sur le Svalbard. Comment s'est passée la traversée de la mer de Barents et qu'avez-vous fait une fois sur place ?

La traversée vers le Svalbard s'est avérée moins éprouvante que celle de la mer du

Nord. Déjà, nous étions partis plus prêts et plus reposés. La météo s'est également montrée clémente sur le début, nous permettant de soutenir une bonne allure et de nous réamarrer après plus d'un mois dans les fjords. Le jour polaire était également une source de confort, facilitant la veille des bateaux, de toute façon bien peu présents dans ces eaux.

Heureusement cependant que l'équipage était désormais rôdé et en pleine possession de ses moyens, car la dernière journée de la traversée a été des plus éprouvantes. A proximité du Svalbard, les vents s'accéléraient par effet Venturi en s'engouffrant dans les Fjords glacés et rendaient les conditions changeantes et la mer hachée. C'est finalement au près dans plus de 35kts de vent que se sont déroulées les dernières heures de la remontée d'Isfjorden, fort heureusement totalement libéré de ses glaces comme les prévisions l'indiquaient. Ereintés par ces dernières heures de navigation, c'est à 4h du matin dans une douce clarté de soleil de minuit que nous avons eu la joie d'apercevoir les bâtiments colorés de Longyearbyen en arrivant au port. Nous avons alors éprouvé un vrai sentiment de victoire et de soulagement, car après toutes les casses et imprévus que nous avons dû essuyer, nous doutions d'être capables d'arriver jusqu'à de telles latitudes. Mais l'expédition était loin d'être finie ! Nous avons passé un mois à explorer l'archipel et à skier sur toute sa côte ouest. Le Svalbard présente un profil bien plus érodé que la Norvège et des montagnes à l'aspect de pyramides aux nombreuses lignes parallèles. Nos rares tentatives de grimpe nous ont conduits sur un caillou très instable et effrité. Les glaciers sont en revanche terriblement impressionnants. Nous avons été ébahis à la vue de ces murailles de plusieurs kilomètres de large coupant la ligne d'horizon au fond des fjords. Les conditions étaient différentes de la Norvège, plus printanières, plus sauvages, plus engagées, car loin de toutes vies et sans réseau ni cartographie digne de ce nom, mais aussi plus sportives puisque nous devions, en plus de notre chargement habituel, remonter les couloirs en portant un fusil de 8kg sur le dos. Malgré ces contraintes, nous avons pu lâcher les chevaux dans les innombrables couloirs se jetant dans la mer, profitant d'une moquette de printemps très agréable à skier et de notre entraînement norvégien. Sensation et dépaysement garantis !

Nous avons par ailleurs eu l'occasion d'observer une nature préservée et sa faune riche et emblématique : sternes, macareux, phoques, rennes, morses, mais surtout ours polaires. Rassurés de ne pas les avoir rencontrés les skis aux pieds, nous avons eu la chance de pouvoir admirer trois d'entre eux, jouant sur une plage, bien en sécurité à bord Kahuna.

Fin juin, nous venons de passer les 80°N - nous sommes à ce titre le premier voilier à propulsion électrique à avoir atteint cette latitude - et de skier notre dernière ligne de l'expédition lorsqu'une violente tempête nous



A l'assaut de la banquise.



Calculs d'itinéraire à l'ancienne.



Démarrage musclé.



Ours polaire au Svalbard.

a forcé à rentrer à Longyearbyen. Une fois les dégâts réparés, satisfaits de notre périple au Svalbard, nous avons remis le cap au sud en laissant sans regrets derrière nous une neige devenue lourde et coulante avec l'arrivée de l'été.

Le retour à Lorient a dû être long après tous ces mois d'expédition ?

Après avoir quitté le Svalbard fin juin, nous avons mis un peu moins d'un mois afin de rallier les côtes bretonnes. Contrairement au voyage aller, nous avons préféré faire un détour de quelques jours par le canal calédonien et la mer d'Irlande plutôt que de traverser la mer du Nord directement en direction de Dunkerque. Nous avons notamment eu la chance de naviguer sur le très célèbre Loch Ness sous un soleil radieux, ou encore de randonner sur le Ben Nevis, plus haut sommet des Highlands écossais.

Un convoi quasi sans arrêt d'une petite trentaine de jours n'est pas chose aisée pour nous, marin depuis peu pour la plupart. Mais après des mois à vivre dans le froid et la clarté propre au jour permanent, nous avons redécouvert les plaisirs de naviguer par vents chauds, de se baigner dans des eaux relativement chaudes (i.e supérieur à 5 degrés), de sentir les odeurs de la verdure estivale ou encore de profiter de sublimes couchers de soleil. Ces petits plaisirs redynamisaient notre envie d'aller vers le sud et de retrouver nos amis et familles.

140 jours à 4 sur un petit bateau, ça ne doit pas être simple tous les jours. Comment vous êtes-vous entendu ?

La vie à 4 sur le bateau fut une expérience de plus dans cette aventure. Il se trouve que nous étions colocataires l'année précédente le voyage, nous avons donc l'habitude de vivre ensemble. L'ambiance dans le bateau était très bonne, notamment grâce à notre frénésie commune de vouloir toujours trouver de plus de lignes à skier, ce qui ne laissait aucune place à la monotonie du quotidien. De nombreux amis nous ont également rejoints au cours du voyage et apportaient de

la fraîcheur à l'équipe.

Cependant, il faut aussi avouer que vivre 5 mois sans espace personnel, dans le froid et l'humidité, fut parfois difficile psychologiquement. Mais même dans les moments plus difficiles, il suffisait de lever les yeux et d'être témoin d'une nature magnifique afin de retrouver le sourire.

Quels sont les avantages et les inconvénients du "ski & sail" ?

Le ski & sail nous offre la possibilité de descendre des faces beaucoup plus sauvages et solitaires qui nous auraient autrement été inaccessibles. Nous nous sommes rendu compte du confort que cette méthode procu-

« LE "SKI AND SAIL" POSE EN REVANCHE DES CONTRAINTES LOGISTIQUES »

rait les rares fois où nous avons emprunté des itinéraires accessibles depuis la route et où nous avons dû partager la trace avec des dizaines d'autres skieurs. C'est une liberté folle que de pouvoir accéder à n'importe quelle montagne que l'on voit dans notre champ de vision. En parcourant les Fjords, on peut observer en détail les itinéraires et les conditions à la jumelle, et dès lors choisir notre sortie du jour. Si l'on n'est pas satisfait, il est très facile de changer de spot ou de contourner pour attaquer par un autre fjord. En plus de proposer une vue originale des montagnes, i.e depuis la mer, nous avons pu mettre en relation deux pratiques épanouissantes que sont la voile et la montagne, rendant les trajets entre les journées de ski tout aussi excitant. Le "ski and sail" pose en revanche des contraintes logistiques. Si tout le monde skie à bord, il faut s'assurer de laisser le bateau sur un ponton ou un mouillage sûr. Lorsqu'on mouille, on est peu confiant de laisser le bateau seul longtemps et on évite les sorties sur plusieurs jours. Aussi, l'environnement

du bateau, même s'il est confortable, reste humide et plutôt froid, rendant le sommeil et le stockage de matériel difficile. Il requiert en outre une attention constante, on ne relâche jamais vraiment l'attention. Enfin, il faut bien s'organiser pour l'annexe (petit bateau permettant de débarquer), parfois exigüe, en prenant des bottes pour débarquer sans remplir ses chaussures d'eau de mer, et en la hissant bien haut sur la grève pour ne pas la voir repartir avec la prochaine marée.

Quelles sont les rencontres les plus marquantes que vous avez faites ?

Nous avons eu la chance de côtoyer les milieux de la montagne et de la voile en Norvège et au Svalbard pendant plusieurs mois et nous avons rencontré de nombreuses personnes tout bonnement formidables. Tous les skippers des bateaux voisins nous ont accueillis, conseillés et invités à bord avec une hospitalité débordante, malgré notre jeune âge et notre inexpérience. Leur parcours de vie, tous très différents, sont remarquablement inspirants.

Nous avons aussi pu échanger et discuter avec certains skieurs pros, comme Nikolai Schirmer pour n'en citer qu'un, qui se sont montrés très simples et encourageants. On a eu du mal à réaliser ce qu'il se passait lorsqu'on se retrouvait à boire des coups avec des gens qui nous ont tant inspirés dans ce projet. Et comment ne pas citer Mike Horn qui nous avait envoyé ses encouragements avant notre départ et avec qui nous avons pu discuter alors qu'il venait d'arriver au Svalbard, la veille de notre départ.

Il nous faut bien sûr mentionner et remercier du fond du cœur tous les gens qui nous ont aidés dans notre préparation comme dans la réalisation de l'expédition, que ce soit pour nous aider dans nos formations, nos problèmes administratifs, ou encore pour récupérer tout notre matériel, etc. Sans eux, le projet n'aurait tout simplement jamais pu voir le jour !

Mais la rencontre qui restera pour nous la plus émouvante de l'expédition est celle avec les ours polaires. Les voir de si près, à 4h du matin, jouer et vivre en famille, a été un moment magique, tout simplement hors du temps.

Comment répartissez-vous les tâches à bord ?

La cohabitation dans un voilier, avec un tas de matériels de montagne à stocker, nécessite une certaine rigueur d'organisation pour 4 étudiants en école. Il faut dire que la gîte fréquente n'avait de cesse de déranger nos affaires si bien pliées.

Les tâches domestiques se répartissaient assez naturellement : entre la cuisine, le ménage, le bricolage, le routage et l'entretien du matériel, tout le monde y trouvait son compte. De façon générale, il faut toujours essayer de faire un peu plus que la part qu'on se donne pour maintenir Kahuna en bon état.

Quels étaient les menus phares à bord du bateau ?

Nous sommes partis en comptant se nourrir principalement du fruit de notre pêche, inspirés par les récits d'autres navigateurs qui nous vantaient la facilité de l'exercice dans les fjords poissonneux. Hélas, il a rapidement fallu se rendre à l'évidence, si certains repas ont pu être égayés de poissons frais, crabes ou bulots, ils sont loin d'avoir représenté notre ordinaire.

Par le rythme de passage de nos invités et amis à bord, nous étions toutes les deux semaines dans une ville, et ainsi avons pu manger des aliments frais tout au long du voyage. Nous avons également emporté une grande quantité de conserve de France dont celles qui ont constitué nos repas de fêtes dans un élan de chauvinisme : des confits de canard du Sud-Ouest. Malheureusement, nous avons dû nous rationner en plaisir du pays puisque la grande majorité des repas se constituait principalement de féculents pour compenser la forte dépense calorifique du sport dans le froid.

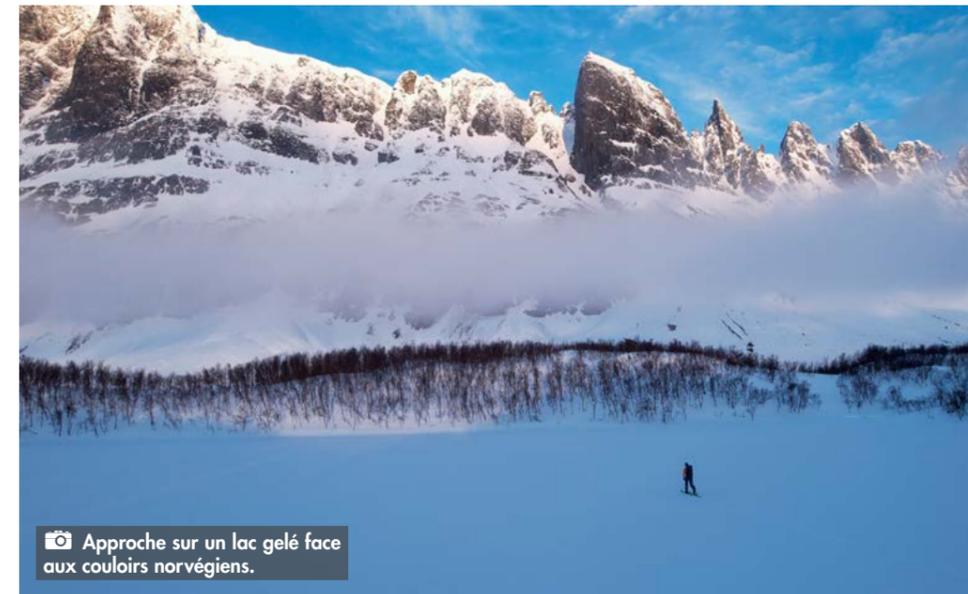
Comment occupiez-vous les journées de mauvais temps ?

Notre emploi du temps était très chargé, si bien que nous étions parfois contents qu'il y ait des jours de mauvais temps pour nous cloûer dans le bateau ! Cela permettait de nous concentrer sur les projets annexes que nous menions. Il y avait tout d'abord la rédaction du journal de bord hebdomadaire que nos proches, nos amis ainsi que des classes de primaires et de collègues lisaient. Parallèlement, nous positions sur nos réseaux et envoyons à nos sponsors des photos et vidéos pour partager ces paysages hors du commun. De plus, nous faisons fréquemment des réparations de casses d'usures et des tests énergétiques sur les appareils à bord. Il fallait choyer notre propulsion électrique si nous voulions rapporter des résultats scientifiques à propos de cette nouvelle technologie. Il nous arrivait enfin de nous poser pour lire ou faire des jeux de société, notamment au Svalbard où le réseau est inexistant sur la majeure partie du territoire, même si cela était assez rare.

Qu'allez-vous faire du bateau maintenant ? Avez-vous d'autres projets ?

Nous avons rendu le bateau à ses propriétaires fin juillet et il vogue désormais dans des eaux plus chaudes, ayant fini l'été aux Canaries et avec une transat et un tour des Amériques prévu dans les prochaines années. De notre côté, nous sommes retournés à CentraleSupélec pour la dernière année de nos études. Le projet Kahuna est pourtant loin d'être clos, il reste encore beaucoup à montrer et à faire, sur l'étude scientifique des données recueillies, mais surtout pour le film de l'expédition. Actuellement en montage, il symbolise la synthèse de tout le projet et de ce que nous avons vu et vécu durant ces 5 mois. Nous espérons le projeter dans un maximum de festivals de montagne, de mer et d'aventure, avec déjà une première date le 15 octobre à Vallons en Montagnes.

■ Plus d'infos sur l'expédition Kahuna sur www.kahuna-adventure.fr



Approche sur un lac gelé face aux couloirs norvégiens.



Pyramiden, l'ancien campement soviétique, résiste au temps et aux glaces.



RETROUVEZ LE FILM DE L'EXPÉ SUR SKIRANDOMAG.COM/KAHUNA À PARTIR DE DÉCEMBRE