

lundi 5 aout

déposé Allan et Betty après avoir révisé le démarreur relai qui ne donnait pas de signe de vie ... quelques minutes de bricolage sous l'oeil inquiet de Allan et on franchit les derniers 3,7 Nm pour le mouillage de Upernavik

ils finissent leurs paquets ( 2 grosses valises (+ 1 restée à l'hôtel), une petite, un sac à dos, 2 sacs à main) et on va faire les courses

énormément de bateaux arrivant, supermarché plein de monde mais aucune promo et un peu vide 15:00 débarquement final , rangement, aménagement des cabines ... matchs de foot inter villages du Nord expliquant le monde

manœuvre jusqu'au quai de GO mais pas de diesel

sms de Harry : vol delayed pour cause de brume remis à mercredi ....

2 jours !! alors qu'ici les petits passages brumeux matinaux disparaissent totalement laissant un grand soleil

mardi 6 aout

plein de GO :

- on a dû commander un camion car la pompe automatique inaugurée cette année ne fonctionne pas
- rempli proprement par la même équipe que l'an passé 953 L dont 360 L en bidon (8\*25L + 5\*20L + 60L (bidon rouge donné par Patrick à saint martin))

- petite fuite sur le réservoir arrière tribord, stoppée en faisant tomber la pression ...

retour au mouillage, plus calme ( en ville livraison du cargo de l'Atlantic Line de 3h à 8h et matchs de foot à 200m du bateau avec arrivée et départ des nafonds)

visite au « Upernavik Cafe » très chouette

Allan et betty, en attente ainsi que des kayakistes suisses pour leur avion

mercredi 7 aout

plein (complément ) d'eau dans la rivière pour être au maxi, soit environ 1200 L

séchage et rangement des lessives, des cabines, refaire du pain et un gâteau pour l'arrivée des équipiers prévu à 17h05

apparition de grands Cirrus , arrivée du vent du sud, baro toujours aussi stable

on quitte le mouillage ensoleillé et bien tranquille pour être sûrs de ne pas avoir à stresser avec le démarreur ou autre, et bien nous en prend car il y a un brouillard à couper au couteau côté mer 17:00 on entend un avion se poser, on se trouve une place au ponton surchargé mais aucun signe de nos équipiers

on demande confirmation par sms à Harry de leur position car pas moyen de connecter l'iridium pour contrôler les mails : ils sont à l'aéroport mais toujours celui d'

Ilulissat en attente de l'avion vol reporté, deuxième

normalement décollage 19:10 arrivée 20:20

l'avion doit être celui que l'on vient d'entendre décoller... l'attente est longue, la patience est un des points clefs de notre réussite mais tout de même !

Et LE sms Air Grrrrland 3em : « shit happens » Vol reporté à SAMEDI .... 3 jours !!

Jeudi 8 aout: ATTENTE

\* branchement de l'antenne dédiée à l'AIS pour quand il arrivera avec Marie

\* préparation d'un support pour les phares à LED pouvant percer la nuit, pour apercevoir la glace sur la route car le soleil de minuit finit dans 2 jours et le Passage du NO est plus sud en latitude donc fini les nuits de jour !

\* courriers et épiluchages des blogs et autres infos pour se rassurer qu'il sera encore temps de tenter en fin de semaine.

les cartes des glaces montrent un passage qui s'ouvre par Peel Sound

le fichier météo Grib donne plutôt du bon pour nous

\* ATTENTE sous une belle lumière, à regarder les glaçons passer.

### **Vendredi 9 aout premier départ**

Frédo a trouvé une bonne occupation : mettre enfin la lampe de lecture dans le pilote house : il faut démonter dans le pilote house mais aussi dans la cabine arrière, ça occupe envoi du mail de News à Océane et là ... réception mail de Harry, ils pourraient être sur le vol au départ à 15h35

ils croisent les doigts et nous on passe en apnée

le ciel est bleu, il fait chaud et il y a un petit vent qui devrait éviter à la brume de se lever

attente de l'avion en faisant les dernières emplettes

pas d'avion à 16h46 mais en fait décollage d'Ilulissat 15h55, petit stress inutile, atterrissage 17h07  
PRECISE

2 équipiers récupérés : équipage au complet RADIEUX

**17:20 moteur au milieu des icebergs** jusqu'à notre petit mouillage d'Aapalitoq à 15 Nm pour une nuit sans interruption

récompense du soir : un bébé phoque tout essoufflé montant sur un glaçon pour se reposer

### **samedi 10 Aout : Jour J**

village d'**Aappalittoq**, plein d'essence pour l'annexe et visite du village qui est juste à l'entrée de l'isfjord

quelques courses au Pilersuisoq pour finir le cash

patron bien sympa et jovial

**11:40 locale moteur 6769h (13:40 Utc)**

départ en longeant des icebergs aussi gros que ceux d'Ilulissat bien que moins nombreux qui sortent de l'isfjord

en route pour la traversée du détroit de Baffin vers le Lancaster Sound – Nunavut : ENFIN

17:00 UTC    73°00.5 056°N - 14.5W    ciel bleu - soleil – vent nul - gros icebergs

nouveau pavillon français, nouveau MMSI pour AIS 227 935 580

nav de mise en route au moteur bien agréable, pour éviter les derniers gros icebergs

l'écran de l'ordinateur qui commençait à clignoter ces dernières semaines nous lâche définitivement

Frédo sue quelques minutes (heures) pour chercher ce qui beugue

On, est obligés de remplacer par un ordi neuf mais cela demande un peu de patience pour

reparamétrer les ports USB alors disparus

tout cela fait ... test de la connexion iridium

réception d'un fichier trop lourd qui bloque par connexion trop lente

mail du JRCC contrôle maritime danois pour que l'on reporte notre position toutes les 6 h... jusque 200 Nm de la côte

prise de quart 2h chacun c'est tranquille même s'il faut surveiller constamment le pilote et le mettre en manuel (FU) de temps en temps à cause de la faiblesse du champ magnétique dans ces hautes latitudes.

Grand Voile et Génois à 21:00 arrêt moteur jusqu'à 11:00 le lendemain  
vent 8 nds, vitesse 5 – 6 nds au près

### **dimanche 11 Aout**

**Jour 1** à 13:40 UTC

moteur

**73°N26.1 - 62°W21.0**

mer plate – ciel couvert – se confond avec la mer - vent 0 – glace 0

la Méditerranée sans la chaleur : T° ext 11° eau 10°C

on donne un petit cours de manœuvre à Marie : termes indispensables : manivelle - winch - drosse d'enrouleur – allez encore 150 tours - bloqueur

elle enroule en 2 temps car on essaie de laisser le génois à moitié pour aider le pilote mais inefficace, on laisse la GV et rentre au chaud surveiller le pilote qui est correct  
beaucoup de mergules nains mais pas de lumière pour les photos.

Afin de ne pas faire le même quart chaque jour on fait sauter le tour de 13h

Un peu compliqué à comprendre pour Frédo on fait un tableau excel : c'est l'avantage notoire d'un vrai ordinateur pour la navigation : on n'est plus obligés de jongler avec les différents ordis du bord pour faire du texte , du mail ou du tableur ...

### **lundi 12 Aout**

03:05 parcouru 202 Nm depuis Upernavik : dernier mail au JRCC Final Report

Pond Inlet à 190 Nm au Sud Est

le mail au Canadian Coast Guard attendra Dundas Harbor dans le Lancaster

le soleil doit repasser l'horizon car le gris s'éclaircit mais T° 5°C les photos de mergules attendront

### **Jour2**

position 73°51.9N 070°14 W

moteur - vit. 5.8 Nds (petit courant porteur puis dans pif : 4.9Nds ... à voir si cela vient de la marée)

Cog 280° ± 10°+ suivant l'humeur de SimSim –

263 Nm parcourus

pétole molle – arc en ciel blanc dans la brume – visibilité un peu meilleure on peut stopper le radar quelques guillemots en plus des mergules nain mais trop peureux pour les photos

T° ext 12°5C Marie au soleil une vingtaine de minute pour lecture d'un africain au Groenland

Avisé Nordreg Canadian border de notre entrée en eau canadienne : 1 an anniversaire de notre entrée à Pond Inlet.

beaucoup de messages de soutien sur FcB relayé par Océane : cela fait du bien

### **mardi 13 aout**

on jongle toujours un peu avec le pilote entre l'Auto et le Manuel FU mais tout se passe bien

01:00 bel iceberg par le travers à 6Nm position 74°06.8N - 74°24W

03:30 un autre à 3 Nm, pilote Auto OK

05:00 des petits glaçons pendant le quart de Fred

08:30 plusiers bergs pendant le quart de Harry

évitage sous pilote OK

réglages du Radar OK

Omble chevalier décongelé en espérant en pêcher prochainement

### **Jour 3 aout**

13:40 UTC position 74°15.7N 77°31W  
Cog 284° vit. 5.6Nds parcouru 387 Nm  
moteur – mer et ciel confondus gris – brouillasse humide

21:00 quelques zizags du pilote mais aussi pour éviter les growlers

à 2h du Cap Warrender : brouillard

22:00 vent portant , on envoi le génois on gagne 1 Nd

relevé la quille et ouvert la voile pour pouvoir laisser le pilote en Auto, pris un fichier météo qui promet du vent portant

encore quelques bergs

la brume s'élève pour entrer dans le Lancaster Sound

c'est toujours aussi magique mais aussi long d'arriver !

Cap sur Dundas Harbour, entrée dans le fjord plus longue de 4 Nm mais on est sûrs d'être abrités de la houle

### **mercredi 14 Aout**

01:55 locale 03:55 UTC

il va falloir reculer les montres demain avant de reprendre la route et de reprendre les quarts

**Dundas Harbour 74°31.9N 82°24.5W** mouillé dans 10m d'eau près de la côte qui ne correspond pas tout à fait à la carte mais à vrai dire on ne voit pas grand-chose, il pourrait y avoir des bœufs musqués qu'on ne les verrait même pas  
parcouru 471 Nm en 86h15mn avec 75h de moteur

il va être dur de dormir sans moteur : c'est un peu trop calme !

après une nuit juste bercé comme il faut

réveil sous un soleil radieux, ciel bleu sans un seul nuage, juste une petite brume le long des falaises à l'ombre, des bandes de phoques chassent

bien fait de reculer avant de mouiller, plus que 6m d'eau à marée basse

promenade à terre pour visiter les bâtisses de l'ancien camp de la police montée et son cimetière à 2 tombes

remontée de l'ancre sans trop de vase mais Frédo nettoie au jet le pont avant qui n'a pas été fait depuis un bon bout de temps

pendant que Marie barre et Fed attaque le repas de midi

on reprend les quarts où on les avait laissés , aujourd'hui c'est Marie qui est punie pour le lunch et le dîner

essai de génois en fin d'aprem mais pas concluant, trop vent arrière et faible par contre bon courant porteur de 1Nd, petite houle parfois déstabilisante

petite vie tranquille à prendre des photos

réception de la carte des glaces Approches de Resolute : il n'y a plus que des zones vertes

La carte de la zone Reine Maud n'est pas encore mise à jour mais l'entrée du Peel Sond semble s'éclaircir plus que Prince Regent pour le détroit de Bellot

encore 2 jours avant de se décider

pour ceux qui aimeraient « suivre »

<https://www.canada.ca/en/environnement-climate-change/services/ice-forecasts-observations/latest-conditions.html>

23:00 mouillage **Hobhouse Inlet** **74°30,2N – 87°01,3W** (parcoursu 78 Nm )

entrée étroite , fond de baie profond mais mieux orientée pour le vent (rafales de 7 Nds)  
mouillage arctique beaucoup plus agréable que la description du RCC guide  
le point de Tooluka qui doit dater des anciens GPS est carrément faux de 18Nm, il peut écrire  
« Hobhouse definitely wasn't a good anchorage »  
45m de chaîne dans 23m , cul dans 15m devant le cône de la rivière  
à l'ombre du soleil couchant mais plus rapidement au soleil le matin

### **Jeudi 15 Aout**

8:00 avec les rayons du soleil il fait plus chaud qu'hier soir 5°C

plein de bidons d'eau en annexe à la rivière de la cascade sous le névé, à l'ouest de la baie  
fond parfait pour l'annexe qui pose son nez sur la grève et dans laquelle on peut laisser les bidons  
dans lesquels on met le tuyau ( les 3 raboutés : 50m)  
200L d'eau, plein du réservoir en charge de Gas Oil pour libérer les bidons afin de bidonner au  
prochain stop où il y aura de quoi en acheter

11:00 reprise des quarts par Harry

voilier en vue, AIS ok après branchement débranchement... connexion déconnexion ... mais rien  
puis N° MMSI 205377630 Call Sign OP3776 mais pas le nom du bateau qui est rentré dans Blantyre  
Bay

navigation en longeant les falaises et glaciers du sud de l'île de Devon  
comme indiqué sur la carte des glaces d'hier quelques glaçons le long de la côte à partir de Graham  
Harbour  
banquise éparpillée au large, et du coup phoques curieux nageant en troupeau

traversée d'une bande de banquise pas très serrée

essai du génois infructueux puis au second essai on opte pour le gennaker  
la vitesse au moteur de 6,5 Nds tombe à 4,2 Nds c'est tellement calme que l'on pense remettre le  
moteur mais la pensée que chaque mille gagné est 1 litre de Gas Oil économisé nous fait patienter  
cela fera 4 à 5 h de navigation supplémentaire mais on n'a pas de rendez vous  
le temps de faire la vaisselle et d'écrire ces quelques lignes , pendant que Fred fait une mousse au  
chocolat pour la Ste Marie 15 août car on a fini la tarte au citron ce midi ..... moteur !!

mouillage Beechey Island prévu à : 00:40 locale 04:40 UTC 06:40 Paris

quelques altocumulus ... cachant le soleil au dessus du Cap Liddon 74°36.7N 91°07W :  
Gorgeous !!

10aines / 100aine de Pétrels Fulmars jeunes et quelques Guillemots à miroir

### **Vendredi 16 Aout**

AIS : on croise un MMSI pavillon Ca 316050000 vit. 12,9Nds route Ouest Est ( cargo?)

00:40 **Erebus & terror Bay Beechey Island** **74°42,5N 91°48,1W** (parcoursu 82 Nm )

ce devrait être notre point le plus nord cette année

25m de chaîne dans 7,7m d'eau GRAND calme

matinée promenade de la Toussaint

Grand soleil , pas de vent , pas de bruit, baro stable à 1013 cohérent avec le fichier Grib

difficile d'imaginer l'hivernage et la mort des marins de l'expédition Franklin et autres dont les tombes parsèment la baie  
réception des cartes des glaces : cela se précise pour un passage libre dans le Peel Sound en longeant l'île de Somerset  
même Amundsen et Beaufort semblent se dégager  
11:15 moteur pour le village de Resolute  
un peu de vent tribord on déroule le génois ... efficace 30mn puis les phoques nous regardent passer en se demandant bien pourquoi on a sorti la voile si ce n'est pour faire de l'ombre  
route plein Ouest.

Arrivée en vue de Resolute 5 ou 6 avions qui décollent et atterrissent ... ? vendredi soir la ville se vide ? 220 habitants !

Mouillage devant le village en suivant les alignements  
mini d'eau 8,50m

**Mouillage Resolute City 74°41,4N 94°50,9W** 45 m de chaînes dans 13m (17 m) au milieu des plaques de banquises semblant bien calmes (parcours 52 Nm )

### **Samedi 17 Aout**

02:20 plaque frôlant la coque , mais passe tranquillement sous la pleine lune bien visible malgré la clarté de la nuit (le soleil de minuit vient de finir il y a 2 jours)

08:30 on remouille plus près de la plage pour débarquer sans être mouillés par houle entrante et vent 15/20 Nds

ville bien calme ! Quelques voitures et chiens (220 habitants encore endormis .. pourtant déjà un avion First Air qui a décollé)

on demande confirmation de l'heure et ouverture du Co-op à un « local » en tenue de travail il nous dit que le magasin n'ouvre qu'à 13h (et qu'effectivement il n'est que 8h15 ) mais qu'on peut prendre un petit déjeuner ou avoir un café dans les locaux dont il sort

l'hôtesse doit même pouvoir appeler les gens de la Police Montée : RCMP Royale Canadienne Montée Police

effectivement Chantal tout sourire nous dit qu'elle appelle et que l'on peut patienter en utilisant l'ordinateur connecté dans le salon d'accueil, en nous donnant également le code pour l'ipad de Harry et notre téléphone

les mobiles ne prennent pas le réseau téléphonique du Nunavut mais avec le Wifi on récupère les cartes des glaces et on communique en coup de vent avec les filles puisque Loïc doit être en train de courir du côté de Québec

2 policiers très sympathiques arrivent au bout de 10 mn en remplacement des douaniers en week end ou inexistantes, et nous tamponnent les passeports en nous disant que ce sont des collecteurs car bien rares sont les bateaux s'arrêtant ici

Par contre ne sachant pas si il y a quelque chose à payer ou déclarer de plus pour le fusil dont on a le formulaire de déclaration de l'an passé

pour bonne conscience ils le prennent en photo

on discute un bon moment de leur fonction et de voyages au soleil

petite visite du village, la porte côté livraison du Co-op étant ouverte et un jeune y rangeant nous lui demandons confirmation de l'heure d'ouverture

et comme on lui dit que l'on sera partis pour profiter du vent et de la marée

il nous laisse entrer et une dame tout sourire nous laisse acheter notre fromage couic couic, la sauce et des frites pour une POUTINE

visite de la mini église avec ses paquets de mouchoirs en papier en libre service ( 2 à 3 par rangée .. ) pas gais les sermons ou le chauffage en panne ?  
école assez grande avec une expo photos que nous ne pouvons malheureusement regarder qu'à travers les vitres

c'est reparti mais ce coup ci avec les voiles pour toute la traversée du Lancaster Sound vers l' **Ile de Somerset**

ça marche bien avec une petite houle de travers , vent au 80° puis 120°

Simsim ne tient pas et trop compliqué en manuel, on passe donc 1h chacun à la barre

on RECULE les montres, téléphones et appareils photos de 1 h

12:00 Frédo barre, Cog 195° Pilote 15° Cap Compas ext 145°

13:00 Marie Cap145° / œil gauche au soleil

14:00 Fred barre à 1 main

15:00 Harry à l'ombre totale de la Grand Voile

on slalome 2 fois entre des plaques de banquise

la seconde on affale la GV en urgence et on commence à enrrouler le génois mais ça passe juste et c'est bien de ralentir car on a le temps de voir 2 ours sur les plaques bâbord

un peu loin pour les photos mais on n'est pas là pour faire du tourisme animalier et on espère bien en voir d'autres ... les cartes des glaces montrant encore pas mal de banquise dans le Sound pour demain et + si affinité

16:00 Frédo ça ce calme Fred renvoie un peu de génois

17:00 Marie œil droit au soleil

18:00 Fred RAS

19:00 Harry lâché le second ris puis moteur

entrée du Peel Sound plus de vent , moteur qui permettra de réchauffer l'intérieur où température tombée à 14°C ( 4° à l'ext bien frette avec le vent)

22:30 cap sur le mouillage

2 ours en vue sur la pointe du Cap Whitehead

ils disparaissent ... ils nagent vers les glaces , un plus jeune mi curieux mi peureux se rapproche du plus gros sa mère qui tourne la tête en tout sens

on continue vers le fond de la baie sous l'œil inquisiteur de gros phoques

moins de 10m de profondeur puis en reprenant du nord dans le cap on retrouve 24 à 30m

mouillage derrière un petit éperon caillouteux blanchi par les mouettes

23:04 **Mac Clure Bay 73°37,5N - 95°39,9W** (parcours 68 Nm )

## **dimanche 18 Aout**

06:00 moteur

mer d'huile incroyable

journée estivale avec quelques bancs de banquise et quelques ourses avec leur petit

on se détourne pour la première qui mange un phoque sur un glaçon en limite de flottabilité

la seconde est trop loin sur la banquise plus compacte à l'Est du Sound

beaucoup de gros phoques aussi mais qui se mettent le plus souvent à l'eau hors de portée du 600 mm (zoom photo du sony)

barre à la main 1h00 chacun, c'est moins pénible que de tourner le bouton du pilote en manuel

le bateau va pratiquement tout droit, seul et on peut même manger sa mousse au chocolat avec son café en barrant : quel confort

des Nouvelles de la mer de Bering par Muktuk, bel été là bas aussi : pourvu que cela dure !!

un gros phoque attend le dernier moment pour plonger, il faut dire qu'en fin de journée le fond de l'air est frais et l'eau aussi

20:30 **Hurditch Peninsula 72°27,9N 95°07,3W** 13m d'eau quelques growlers en terre (parcouru 76 Nm )

une plaque avec de morceaux carrés qui passe pour aller à la plage

Fred a préparé le dîner en prévision ... c'est bien de finir tôt

on peut poser le filet , grand beau temps, soleil descendant tout doucement pour passer l'horizon de 23h à 4h environ

traces de loup (semble t'il ) sur la plage , traces assez grosses avec 2 3 griffes visibles, regroupées 2 par 2 , aller retour

### **lundi 19 aout**

06:00 rien dans le filet , belle brume matinale

T° extérieure 0°C eau à 3,5°C

06:35 moteur

en s'éloignant du bord, on retrouve pas mal de brouillard mais visibilité suffisante pour barrer de l'intérieur au sec et chaud.

T° remonte un peu mais le chauffage peine à mettre le bateau à 20°C sans le soleil on perd facilement 10°C.

Une petite tentative pour le génois.

L' eau et le Gas Oil des bidons sont mis au fur et à mesure dans les réservoirs pour refaire le plein quand c'est possible.

Dans l'aprem, de la banquise à négocier, Frédo à la barre cherche le passage aux jumelles, ça brille bizarrement... elle met le moteur au point mort et dit à Marie sortie sur le signal : débrayage moteur égale quelque chose à voir, d'appeler les 2 hommes juste partis à la sieste.

Des dizaines de phoques ... des centaines ... au bout du compte des milliers ... sur les plaques de banquise.

Ils se mettent à l'eau et parfois nagent parallèlement à la coque en regardant ce que l'on fait

Arrivés au mouillage après une Poutine correcte : 1ère pour Harry,

**Tasmania Island 71°14,4N 96°30,6W** par le Shortland Channel (parcouru 84 Nm )

plus de 50m de profondeur à l'entrée, alors que noté 20m sur la carte puis 20/15m devant la plage sans trop de glaçons.

Pose du filet devant une rivière qui vient d'un lac où se cachent quelques jeunes oies, les adultes volent en brailant.

Sécurité anti ours on prend le fusil, des fusées de détresse et la trompette

Beau ciel de coucher de soleil, avec un avion dont on entend les réacteurs après l'avoir repéré par sa trace en direction de l'Alaska ...

### **Mardi 20 aout**

06:00 Température 2,2°C , eau 1,60 °C

Filet poussé par le vent vers la plage mais on arrive à le remonter assez rapidement.

Une fois échoués on trouve un omble aussi échoué dans le filet : belle surprise de 4,8 kg

06:20 moteur , courant dans la passe vitesse jusque 8,8 Nds

direction **Ile du roi William** en passant devant le **détroit de Larsen** , longue étape mais qui devrait nous permettre d'être en eau libre dans 2 jours et de passer à Cambridge Bay rapidement

le chargement de la carte des glaces de la veille prend 2h ... l'iridium se connecte puis raccroche sans charger, il envoi 1 mail mais ne prend pas le temps de recevoir ...

at last on l'a et on confirme la route par le **Victoria Sound** plus direct



07:00 Marie barre à l'intérieur, plus chaud  
08:20 Fred pilote « FU chiant » à régler tous les 10 sec  
09:00 Harry barre dehors, Cap 247°,5  
10:00 Frédo idem  
11:00 Marie et Frédo aux jumelles sur le pilot house  
11:20 position **70°49'9 N 97°3'35 W** entrée dans la banquise (1 à 3 /10 )  
12:00 Fred, Frédo aux jumelles puis seul  
**70°46'54 N -97°07'54 W** banquise avec chenaux (4 à 6 /10 )  
12:50 Harry **70°43,028 N 97°12,98W** espacement de la banquise ( 1 à 3 /10)  
14:00 Frédo **70°37,51 N 97°21,41 W** mer libre  
pas vu de phoques ni ours ni morses ou autres mammifères , quelques oiseaux rapides à déterminer (pas des sternes)  
grand soleil, baro stable 1025  
essai du génois mais vent trop arrière et inférieur à 5Nds, on doit remballer

Les quarts d'1 heure se succèdent, un peu long quand il n'y rien à éviter ni photographe ...

**Clarence Island** visibles bien que extra plates à 15 Nds

Banquise à tribord à quelques nautiques comme indiqué sur la carte des glaces **70°00.9N 98°04.6W**  
vent d'Est 11 Nds à 90° on met le génois avec Marie  
puis à vent à 60° et 30° venant de la terre, on le remballer

### Mercredi 21 Aout

Depuis 23h il fait presque nuit (soleil se couchant vers 21h30)

On fait l'essai des phares à Led pour éclairer la mer mais la prise allume cigare a un fusible trop faible ... et le jour s'éclaircit déjà

02:40 mouillage **69°35.2N 98°19.5W** Baie au Sud du **Cap Jane Franklin** 9m d'eau fond rocailleux, on verra demain à s'approcher.

09:50 baro 1018 vent Sud 13 Nds , du coup le pont est sec et température ext de 9°9 C pour 17° à l'intérieur, Eau à 8.7°C

ciel gris mais le soleil arrive à percer

Terre plate confirmant la théorie des Platistes : on arrive au bout du bout du monde

journée repos

Pose du filet et promenade à terre pour des photos d'oiseaux

Canards indéterminés, plongeon en vol, un labbe arctique, des oies des neiges avec leurs petits au loin, de nombreux bécasseaux (violet)

Repos ... enfin presque : montage à 8 mains de l'Electro Scan en prévision des USA

baro 1015 vent 15 Nds au 240°

Récupération du filet échoué à marée basse, sans rien et l'eau douce venant de terre étant plutôt saumâtre ... on va dire qu'on ré essaiera plus loin près des rivières.

Voilier alu français qui vient mouiller sur notre babord, à 22h00, met son feu de mouillage !

Envoi des mails news et récupération du fichier météo Grib qui annonce un FORT flux d'Ouest pour vendredi.

### Jeudi 22 aout

réveillés à 03h00 par l'absence de vent et le jour qui pointe

03:25 moteur , quelques gouttes de pluie.

03:48 touché à 2.7 m , quille remontée 10''

04:00 - 04:35 Frédo pilote en FU, Ok

envoyé les voiles, on prend la barre dehors bien habillés 7°C même pas froid  
05:00 GV à 1 ris + Génois , Marie à la barre vent de travers 90°- 80° du vent, Cog 235° vit. 7.4 Nds  
06:00 Fred , changement de Cap pour Victoria Island en place de Jenny Lind car on n'a pas envie de finir avec 25/30 Nds de vent et plus au prés serré  
10:20 Génois à 1 Ris, 22Nds de vent App au 85° Cog 245° Cap au compas extérieur 260°

11:05 2 ris dans GV Vent 25Nds mini, Vit 7.5 Nds

Trinquette en place du génois qui fait un gros sac à 2ris

Harry à la barre met en vent arrière pour enrrouler : facile ...

baro 1000

12:00 Frédo , le vent faiblit la barre est toute molle, on remet du génois mais trop tard ... le vent remonte, on ré enrroule

bon lunch avec les restes d'artic char et du riz aux asperges (le moins dangereux à faire cuire à cette allure)

13:00 baro 997 Marie mouline à la barre mais Ok même après une 1ère vague (photo!) qui essaie de l'inonder

puis 2de vague : bien trempée mais Frédo n'est pas là pour la photo ...

15:00 changement de quart , enrroulé trinquette mis le génois à 2 ris, la vitesse remonte à 7.5Nds

15:10 moteur ; on remballe pour l'entrée dans la baie avec 9 – 6 m d'eau et moins

remontée de la quille de 20''

le fond reste stable à 6.3m 6.6m, les points sont notés sur la carte pour la sortie

16:53 Mouillage au fond de la baie bien abrité par les terres basses dans 3,50m d'eau

Cela ressemble fort à ce matin pourtant on a parcouru 85.7 Nm avec 10h10 de voile et passé la latitude 100°W

température restée correcte 9°C extérieur, 17°C interieur à l'arrivée avec 1 heure de moteur

**Taylor Island - Est de Victoria Island 69°07.1 N 101°39.1W**

vent S SE 15Nds ancre tordue (depuis?hier?) dans 3.30m

juste à l'heure pour le goûter

### **vendredi 23 aout**

on a bien avancé jusqu'à aujourd'hui mais fin de semaine que l'on aurait préférée un tout petit peu plus calme

longue journée d'attente dans un coup de vent d'ouest

on se met (Fred et Harry) à la connexion électrique de l'Eletro Scan, cela occupe bien même les filles qui doivent déménager pour laisser attraper les outils, fils électriques et autres sous les lits, la table ...

le baro remonte enfin ! mais le vent est plus nord que prévu et les vagues commencent à nous agiter , faisant toucher la quille à un caillou mal placé

rafales encore à 38 – 40 Nds, plus fortes que données par la météo ...il faut dire que le baromètre remonte un peu plus rapidement qu'il n'est descendu alors normal que le vent soit plus fort raté pour les photos à terre et il pleut !

Le Journal de bord se résume :

01:30 baro 992

03:30 baro 993 vent tourné W

07:00 baro 994

10:00 passage d'un grain humide le vent monte à 30 Nds mouillage Ok

préparation des pâtes à pizzas et pain pendant que l'on sort le fichier pour le montage de l'Electro Scan et qu'on re - démonte la salle de bain avant pour passer les fils électriques, faire les trous adhoc...

16:50 baro 991 40 Nds de vent, pluie, bruit de caillou pas loin de la quille remontée encore de 25''

18:15 second bong, remonté quille 20'' supl.

18:30 baro 995, des oies blanches picorent sur la plage

18:40 les câbles électriques sont en place, il faut encore coller et étancher les tuyaux avant l'essai !

Essais à l'eau propre, tout semble bon, petite fuite sur le boîtier, à corriger demain ou plus tard.

20:30 c'est quand même l'heure du repas

Prendre ou pas une nouvelle météo ? Patience pour le moment le fichier Grib est cohérent

### **samedi 24 aout**

météo toujours cohérente

bricolage avant le départ puisque le vent est Sud Ouest dans le pif pour encore quelques heures

on remet du téflon sur le raccord qui fuit, essais ok. Y a plus qu'à faire un essai pour de vrai.

baro 1007 mouillage 2.90 m au sondeur extérieur, celui de l'intérieur boude depuis hier

le vent baisse

petite promenade à terre, quelques oies et des traces de renard

13:00 moteur

vent de 20 Nds

3.50 m de fond on descend la quille 30'' puis 6m 20''

sortie délicate avec jusque 2.10 m, il faut remonter la quille !!

vent 18 Nds à 60° CoG 192°

quelques minutes avec le génois, mais pas très puissant et vent trop dans le pif

croisé Icebraker, vu à l'oeil puis à l'AIS le Terry Fox

à la barre puis au pilote, c'est plus chaud

03:00 relève de Harry qui suit la côte au radar en restant au Cap 301°

toujours vent dans le pif, vit. 4 Nds

04:55 mouillage **Anderson Bay** **68°55.8 N 104°26.2 W**

parcours 77.5 Nm

le fond remonte vite à 5 m alors que l'on est encore à 0,5 Nm du bord, on mouille 45 m au moins ça tient dès qu'on tire sur la chaîne, vent de 10 Nds

10:00 balade à terre, pose du filet pendant la balade, pris 7 arctics chars, laissé repartir le plus petit encore vaillant

au retour, préparation, cuisson ou congélation

2 cuits les plus gros 40 mn encore trop, un peu sec ...

2 débités en filets congelés sous vide bien sûr

2 entiers aussi congelés

farniente

### **lundi 26 aout**

quart de lune, ciel clair

00:00 moteur en espérant ne pas avoir trop de vent dans le pif ; c'est raté pour les premiers nautiques mais à

04:00 on peut mettre le génois qui nous fait gagner plus de 1,5 Nds

Il faut alors barrer à l'extérieur mais de toute façon avec 18 Nds de vent dans le pif cela devenait galère de tenir le pilote en FU avec la molette  $\pm 1^\circ$  voir  $2^\circ$  droite gauche toutes les 15'' et en arrivant, il faut suivre les alignements avec le soleil dans l'oeil mais on ne va pas se plaindre de sa présence.

Navigation sans problème, toutes les bouées sont à la bonne place, rouge à tribord et verte à babord (signalisation Nord Amérique).

08:30 arrivée **Cambridge Bay**, amarrage au quai **69°06.8 N 105° 03.5 W**

Frédo surveille les amarres et les marins du yacht Sherpa qui font les zazous avec des quads loués pour leurs passagers à qui on apporte des VTT pour qu'ils aillent se défouler en tenue de cycliste flambant neuves.

Sherpa (Iles Caïmans), Méga yacht\* mouillé dans la rade, de 76 m enlaidi par une véranda sous une plateforme pour hélicoptère et des superstructures de radars, antennes ... à ne plus finir.

ah oui l'AIS fonctionne !!

\*et non Super Yacht jusq 50 m

09:00 les ateliers ouvrent à peine : on a encore passé un fuseau horaire, il n'est que 08h00 ici ... ON RECULE d'1 heure soit TU - 6h (merci à Google pour les calculs horaires locaux)

Il faut téléphoner pour obtenir le camion de Gas Oil qui doit venir dans l'heure.

En patientant, on remplit tous les bidons pour ne remplir avec le camion que les réservoirs, ça évite d'en avoir partout quand Fred, tout en faisant le plein soit 917 L, discute avec les voisins venant de Paimboeuf.

2 voiliers à quai : Mirabelle (FR) Via 42 retapé à Paimboeuf donc !

Mandragore (US) avec 1 ou 2 argentins amis de ceux de l'Ovni coulé l'an dernier mais on n'en saura pas plus.

Au mouillage ; Möli (US) avec 1 seul skipper à bord.

Renseignements pris auprès de Vincent de Alioth (B) au mouillage dans l'anse Ouest en attente d'une pièce de transmission (voilier dont on avait aperçu l'AIS dans le Lancaster Sound).

Les 5 réservoirs et les 400 L en bidons pleins, on espère avoir assez jusque Nome ( 2 400 L)

On va au mouillage pour ne pas se frotter plus que nécessaire au quai, le vent se levant tous les jours assez fort dans l'aprem d'après les « locaux ».

Courses et visite de la bibliothèque / musée superbe, moderne dans le bâtiment de la High School on rencontre / discute avec de nombreux « locaux » qui semblent avoir besoin de communiquer mais malheureusement on est pressés par la météo ( ce qu'ils confirment... ne traînez pas si vous ne voulez pas hiverner! ).

Harry recherche activement internet mais tarif prohibitif (Bruce Peterson le dépannera tout de même dans ses bureaux Inukshuk Enterprises (construction maintenance)).

Ce dernier voulait nous garder pour que Fred enseigne la cuisine française à sa fille (1 des 4 filles) qui a ouvert un restaurant, Les Saxifrages où il voulait nous faire entrer pour manger.

Grâce à la gentillesse de la bibliothécaire, on peut tout de même voir les cartes des glaces et windity on visite son musée jusqu'à la sirène municipale de 12:00 indiquant l'heure du lunch et la sortie des classes par une volée de moineaux de jeunes de 12 à 16 ans qui soulèvent un nuage de poussière

Poussière présente partout même à l'intérieur des magasins Co-op et Northern

Le café où on aurait pu trouver internet est fermé le lundi.

Il est possible de prendre une douche et faire la lessive dans le centre associatif avec les alcooliques anonymes : tout un programme ... mais ils sont ouverts de 8:30 à 17:00 : raté pour cette fois ci.

AIS fonctionne donc à vue : vérifier si les sites internet sont updatés maintenant que l'on a croisé de nombreux bateaux et sommes passés à LA Ville !

D'après un ami de Harry on serait à Nuuk où nous ne sommes pas passés cette année, mais ne savons pas sur quel site ou Appli il a regardé.

## mardi 27 aout

fichier Grib pris avec l'iridium que l'on essaie de corréliser avec les photos de windytv prises à la bibliothèque ...

route avec du vent de 20 Nds dans le pif jusqu'au Cap Bathurst ... 520 Nm ... ça va être long !  
En espérant du vent d'Est après.

05 :00 Un Vieux grément Tecla (Hol) est venu mouiller à côté durant la nuit

06:00 moteur, Baro redescendu , stable à 1007

Nouvel essai du wc avec l'Electro Scan mais les câbles de 16 mm<sup>2</sup> sont trop faibles, il faudrait du 20/25 mm<sup>2</sup> (alarme tension faible) à suivre... à Nome.

Vent encore à 18 – 20 Nds dans le pif... la vitesse de 5,2 Nds sans clapot tombe vite à 4,3 Nds ... puis beaucoup moins.

Premier alignement 137° au pilote

Second alignement 195 ° Fred à la barre

Troisième alignement Marie à la barre au frais Cap 275 ½°

Fred connecte la barre hydraulique pour barrer de l'intérieur

Cela fait faire plus de tour de barre qu'avec celle de l'extérieur mais avec un peu de pratique on arrive à la tenir d'une seule main et on reprend les tours de quarts... au chaud.

**Ile Victoria** sur Tribord, Cap 258° / 260 °

13:00 Cap 259° vent dans le pif, on essaie de gagner 10° pour moins perdre de vitesse quand le gros Fredoya tape dans la vague et qu'on stagne à 2,6 Nds

sinon vit 3,3 Nds vent à 18 Nds Cap au 252° parcouru 38 Nm en 9h !! quelle moyenne.

15:30 on finit par changer de route en visant la côte du **Kent Peninsula – au sud de Coronation Strait** pour ensuite la raser , avec le **Mont George** en repère, c'est aussi plus facile

la vitesse remonte à 4 Nds

On galère 3 mn pour trouver les sondes des cartes ENC sur l'ordi de nav ... ça occupe

21:00 Fdo Cap 255° vent 14Nds Vit. 4,1 Nds **Mont George** par le travers

horizon rosé sous les nuages

22:00 Cargo croisant sur tribord ... l' AIS rentre en interaction avec le GPS du programme de nav alors on laisse tomber 5 mn avant d'avoir mal à tête

Cargo est en fait un remorqueur qui tire 3 barges avec voitures, camions, containers, tracto-pelle ... matériel qui doit avoir fini la saison estivale à démanteler 1 des 42 stations de la DEW line

l' AIS finit par donner son identité : Henry Christoffersen, Navire grande longueur remorquant, 9.1 Nds de vitesse (ne pas passer devant n'est pas précisé) destination Cambridge Bay

23:00 Harry Cap 255° à 50° du vent apparent prévient

Fred qui met le génois et donne son cours de tenue à la barre debout 1 main sur le dessus pour un débattement maximal sans lâcher cette barre pour ne pas faire d'embardées.

00:00 Frédo nuit NOIRE vent 22 Nds vitesse jusque 5,8 Nds

01:00 Marie, le vent adonne, Frédo remballé le génois

## mercredi 28 aout

05:00 début du jour, très nuageux.

Difficile de lâcher la barre pour écrire le journal, alors encore plus difficile de se relire ...

Le vent tombe en dessous de 12 Nds, la vitesse remonte à 5 Nds et le cap est beaucoup plus facile à tenir, la trace est plus lisse et plus rectiligne sur l'enregistrement du programme de navigation

On met le gas oil des bidons dans le réservoir en charge ... y'a déjà largement de la place pour les 2 bidons ayant perdu leur bouchon arraché par l'écoute de génois la nuit dernière. Avec ce vent on a déjà brûlé 100 L de carburant.

09:30 on déconnecte l'hydraulique pour repasser sur le pilote en manuel en FU  
L'automatique ne prend toujours pas mais c'est peut être dû à un besoin de reparamétrage ...  
On avait branché une nouvelle antenne pour la télécommande reçue en SAV mais cela ne fonctionne pas mieux que la précédente ( incompatibilité d'humeur ... peut être qu'en la virant on arrivera à quelque chose quand le temps sera propice à une manœuvre de paramétrage et que le champ magnétique sera plus puissant, nous sommes toujours très près du pôle magnétique).

Vent de 9 Nds, le pilote en manuel FU travaille bien sans trop de variation.

12:00 on saute un tour pour ne pas faire les mêmes horaires chaque jour

c'est celui de Fred et cela tombe bien puisqu'il est de POUTINE

Hier soir Frédo a dû faire la cuisine ... mais personne ne s'est plaint ( elle a suivi à la lettre les instructions de Fred qui était à la barre et Marie et Harry sont polis!)

On traverse le **détroit de Dease** sans en avoir l'air mais cela implique que l'on ne fera pas le détour par Kuglutuk.

12:40 passage entre **l'île Edingurgh** et **l'île Murray** sous une pluie qui ne donne pas envie de s'arrêter aujourd'hui même si on avait le temps, pourtant TRES joli, quelques hauteurs qui changent du reste très plat.

Le baro remonte 1009.

On passe l'aprem à dérouler et enrouler le génois, en gardant 1 ris

à chaque fois on gagne 2 Nds ou plus mais jamais longtemps.

On hésite pour la Grand Voile mais trop de boulot pour le court temps

Baro 1012 Pluie qui ne paraît pas très drue mais va réussir à tremper le drap de lit de la cabine des Freds.

On repasse sur la barre hydraulique pour soulager le pilote qui travaille beaucoup

On rentre un peu plus en terre

La mer est atténuée mais le vent toujours fort , on vise un mouillage avant la pointe de Lady Franklin

En s'approchant on capte l'AIS de Mandragore qui est au mouillage à la place que l'on a repérée, on mouille sur son tribord. Plan d'eau calme malgré les 20 Nds de vent.

23:00 Mouillage **Oterkvik point 68°29.9 N 112°36.2 W**

dernier quart d'heure bien long et froid avec une sonde de 25m incroyablement stable pour enfin trouver 13 m quasi à toucher la plage.

Grâce au radar on a pu approcher facilement car sur la carte on est échoués depuis un moment.

Mis 45 m de chaîne, vite au lit ( après avoir changé le drap)

parcouru 182 Nm, encore une petite centaine on sera à la moitié du parcours distance (pour le temps cela reste un grand mystère) mais on ne désespère pas de se débarrasser de nos 2 équipiers à Nome et ce avant le 20 septembre ;-)

## **jeudi 29 aout**

06:00 moteur 2°C extérieur, frisquet ... pas le temps de faire des photos de la côte toute proche, toute plate, toute en cailloux.

Mandragore est déjà parti mais on le découvre à l'AIS au mouillage dans la dernière baie abritée avant le **Cap Lady Franklin** marquant la sortie du **détroit de Dease** et l'entrée dans **Dolphin et Union Strait**

Möli mouillé dans la seconde baie démarre, ce qui nous conforte dans les horaires de courant de marée que l'on espère portant.

Ce dernier prend la route Sud par **Lambert Sound**, n'étant pas plus royaliste que nos rois on le suit et bien nous en prend l'option est correcte

Direction **Bernard Harbour** dernier abris avant d'attaquer la mer de Beaufort et peut être rencontrer de la glace redescendue avec ce vent du Nord !

9:30 Marie découvre son premier grain neigeux ... on l'avait bien dit qu'il pouvait neiger !  
Le vent monte jusque 20 Nds vitesse de 4 Nds, heureusement à l'arrivée il monte entre 2 grains bien chargés de grésille à 25 – 30 Nds mais on est protégés par l'**île Chantry** et les hauts fonds et sans clapot on arrive à faire du 4,4 Nds  
Entrée par la passe Sud bien cartographiée sans alignement mais sans surprise

Möli en moyenne à 1,5 Nm devant, on s'est rapprochés à 0,5 Nm puis il a mis le turbot à l'arrivée et mouille dans Bernard Harbour vers l'alignement de la passe Nord  
nous avons choisi la baie au sud derrière la **pointe Fuller** protégeant très bien

Vols d'oies se dirigeant vers le sud ainsi que des cygnes, guillemots et eiders encore trop jeunes pour voler  
19:25 **mouillage 68°45.9 N 114°44.5 W** avec le soleil bien agréable bien que le vent à 3°C renvoie chacun à l'intérieur  
parcours 58 Nm ( en 13h30 ... 4,3Nds de moyenne!!)

dîner au chaud du poêle  
La nuit tombe vers 21h  
On prend une nouvelle météo : elle n'a pas beaucoup évolué ... le vent d'Est n'arrivera que dimanche  
On décide d'attendre ici 1 jour 1/2 car la prochaine étape de 185 Nm n'est pas rentable avec 15 à 20 Nds dans le pif  
on rattrapera le retard avec du vent portant et en consommant moins de Gas Oil

### **vendredi 30 : attente J1**

matinée au chaud  
en début d'après-midi sortie pour marcher un peu et faire quelques photos  
pose du filet devant le bateau dans la zone calme

Möli toujours au mouillage  
aperçu 2 mats derrière l'île Chantry  
L' AIS donne Möli et le Super yacht\* (49m) à voile Kamaxitha aperçu l'an dernier à Cury Island et cette année à Upernavik  
\* information instructive de Coralie : suite au journal de bord mentionnant Sherpa 76m : c'est un Mega Yacht ... Super yacht de 25 à 60m Mega plus de 60 ... son stage de Master chez Nautal lui permet d'étaler la confiture ;-p

passages pluvio neigeux  
lecture et sauvegarde des ordis

### **samedi 31 août: attente J2**

Le baro atteint tranquillement 1023 (1024 serait le point de changement de vent)  
remontée du filet et pose de l'autre côté de la baie.

En regardant le spectacle ... Frédo trouve qu'un caillou a la forme étrange d'un phoque : c'est un petit phoque qui n'a pas envie d'aller se baigner mais bien obligé quand les garçons partent s'occuper du filet.

2 petites morues décevantes mais mortes donc à cuire : lunch aïoli avec seulement pommes de terre et betterave rouge, pas pire.

Les 2 autres voiliers sont toujours au mouillage dans la Baie Nord

Extraction des cartes US téléchargées sur le site gouvernemental NOAA , gratuit : ça change du SHOM hors de prix.

Il semble qu'il y ait quelques erreurs de nomination mais cela se fait plutôt bien , au calme.

Remis le wc SFA de l'avant en mode évacuation directe

Reprise d'un fichier météo et réception des avis de vent de Victor qui ne nous servent pas à grand-chose mais confirment que l'on a eu un peu plus de vent que prévu, et nous apprend que Bernard Randall est mouillé pas loin ( ce doit être Möli) mais trop la flemme de faire les 1,5 Nm en annexe pour aller le voir.

La promenade pour aller rechercher le filet suffit à nous rafraîchir.

La marée est basse et le filet est moitié au sec sans poisson, on galère un peu

Frédo porte Marie sur son dos pour descendre de l'annexe mais au retour s'enfoncé trop dans la vasouille et n'arrive pas à faire 1/2 tour la botte en succion, heureusement elle pose ses fesses et Marie sur une partie en-cailloutée plus sèche, plus de rire que de salissure.

Un quad est hiverné près de la maison sur terre qui est entretenue et doit servir, quelques matelas, de quoi cuisiner, du PQ, de la limonade en poudre, des skis dans une housse.

Un spermophile se cache sous la maison et siffle mais n'est pas très craintif, il ne doit pas servir de cible aux chasseurs de caribous dont il y a de nombreux restes partout ainsi que des tas de bidons pour entraînement au tir .

La maison sur l'Îlot est plus délabrée mais il y a des barques avec des traces de quad, un filet neuf.

Aspiré l'eau du poste arrière (une quinzaine de litres) , sur bâbord cette fois ci suite à la gîte de la navigation , rien à tribord malgré la gîte naturelle du bateau.

Douche, total consommation d'eau eau 430 L

Rangement et « plongeon » dans le placard pour trouver la bouteille de Bushmills apportée l'an passé par Harry pour le Yukon (allez on y croit!)

## **Dimanche 1<sup>er</sup> Septembre**

06:30 petit dej , rangement

07:35 moteur , Frédo nettoie les 2 derniers mètres de chaîne du mouillage au seau car les tuyaux sont rangés, mais ça fait frais plus longtemps .

Pendant ce temps les 3 acolytes paramètrent le pilote, essai calibration compas en échec.

On sort de la baie sans encombre, Möli toujours là , on met la VHF mais n'osons pas le réveiller le bateau se réchauffe moins vite qu'avec le poêle ... t° ext 1,5°C encore des giboulées neigeuse.

En passant Waldron island on ne voit que la première balise puis la plus haute sur terre éclairée par le soleil, c'est bien.

Le ciel s'éclaircit par le Nord Ouest

Sim Sim en pilotage Auto « sim to work », les GPS oscillent pas mal mais lui avec angle de barre à 1° bab pour le trim, il tient bien la route.



Quand il y a un grain on met 1° bab ou trib sinon 1h de quart sans y toucher , c'est bon pour le moral.

On doit être suffisamment loin du pôle magnétique pour que le compas retrouve son cap.

Quelques réglages pour garder le Cap mais bien cool après le réglage en manuel des derniers jours.

Le vent met du temps à faiblir , la vitesse stagne à 4,1 Nds

Puis 5 Nds à 14:30 ça aussi c'est bon pour le moral même si, la houle n'étant pas tombée, ça tape de temps en temps et nous ralentit.

Petit lunch lentilles au jambon frais fumé danois, chou, reste de polenta : excellent.

Cap Bexley sous le soleil

17:00 au niveau du Cap Hope 69°07.9 N 116°08.2 W parcouru 41 Nm

baro revenu à 1023 , le vent a pris 10° de nord pas assez encore pour un bout de génois

prise de quart en pouvant lire c'est tout de même bien agréable

la nuit à peu près claire permet de voir les premières aurores boréales pour les quarts de minuit et 1h, puis entre 2 giboulées neigeuses quelques traînées grisâtres

la mer s'atténue mais toujours du vent et du courant dans le pif vit. 4,5

## **lundi 2 Septembre**

05:00 jour assez clair , nuageux vit. 5,5Nds

le bateau roule mais ne tape plus, la moyenne est meilleure

07:00 soleil ,nuageux à l'horizon

**J1 : point journalier 8:00**

baro stable 1019

**69°33 N 119°W**

parcouru 114,6 Nm

on longe la côte un peu plus montagneuse et avec une légère couverture neigeuse fraîche

11:00 essai du génois on gagne 1 Nd mais pas longtemps

au moment de changer pour le Gennaker, le relai du démarreur nous fait un petit coup de « je n'ai pas envie »

on fait le branchement direct et cela démarre, ne pas oublier la fois suivante de rebrancher les fils !

On met le poêle en route avant que le circuit ne soit froid : no problem

apparemment à cette allure tranquille il veut bien fonctionner sous voile : quel confort !

21:45 coucher du soleil , ciel rouge splendide

baro 1018

23:00 Aurore boréale malgré un ciel encore bien clair

il restera toute la nuit une lueur orangée au Nord, on est à plus de 70°Nord

Frédo réveille Marie 1h avant son quart pour ne rater cela, mais elle en aura une pratiquement tout son quart de 00:00 à 01:00

Longs filaments ressemblant aux traînées des avions, grisâtre qui passent au verdâtre puis formant une pluie autour du mat ou en arrière du bateau ... avec les extrémités virant au rose : magique !!

il ne gèle pas mais on ne reste pas trop dehors tout de même, quelques degrés au dessus de zero.

## **mardi 3 Septembre**

02:40 12 Nds de vent apparent : on remballe le gennaker et on met le génois même si on doit perdre un peu en vitesse , c'est plus rapide à enruler si besoin et plus costaud en cas d'empennage.  
Vent arrière vit. 5,6 Nds (ça décoiffe!)  
03:20 quart de Harry : petits glaçons, toujours des aurores.  
70°05.03 N 13°07.4 W

04:00 Frédo nuit très claire et RAS

05:10 Fred 3 glaçons en vue , le jour se lève

08:00 Frédo glaçons bien éclairés, assez nombreux à éviter, les plus petits pouvant être cachés par la mer hachée avec quelques sommets de vaguelettes blancs.

**J2 70°15.5 N 124°03.8 W**

parcouru 220 Nm ( 105,4 /jour)

baro stable à 1015

Passé **Cap Parry** avec son monument de la DEW Line

Passage de langues de banquise correspondant à la carte des glaces d'il y a 2 jours

Des morceaux suffisamment gros pour se dire que de nuit se serait moins chouette, ils doivent avoir 2 ou 3 ans pour certains et des plaques qui se sont superposées lors de tempêtes.

Le temps de se poser la question de demander une nouvelle carte ... c'est passé

On prend la barre 1 ou 2 fois à l'extérieur pour assurer mais ça passe bien , c'est plus par plaisir et à cette vitesse faramineuse de 4 Nds ce n'est pas stressant, il fait bon avec le soleil, 7 °C

16:00 fin de la glace pour l'instant, Cap vers le Cap Bathurst en direct au 170° du vent.

Au lieu de la sieste, démontage de la pompe du frigo qui ne refroidit plus ...

une petite heure pour démonter la pompe ,le filtre, nettoyer, réamorcer ... et s'est reparti c'est l'heure du goûter / thé

Le rendez vous chez le coiffeur pour Fred est repoussé à 18:00 (Fred de quart de 17 :00 à 18 :00)

Fichier météo de ce matin annonce des petits retours du vent d'ouest mais gérables et on espère être arrivés avant à l'île Herschel ( dernier mouillage canadien 69°37.1 N 139°07.6 W ) pour un petit stop avant les derniers 1 000 Nm en eaux américaine jusque Nome.

20:00 après un diner

22:00 coucher de soleil et apparition de plaques de banquises

23:00 quart de Frédo , beaucoup de glace Fred et Harry aux jumelles et pilote, Frédo à la barre de plus en plus souvent.

Et aussi parce que c'est superbe et même pas froid (bien habillée) 0,5 °C

On voit de moins en moins bien avec la nuit mais la glace diminue

On repère ce qui semble être un dernier morceau multi-annuel assez gros

On navigue encore 1 Nm puis 15 minutes et on stoppe tout

On voit encore de la glace sur tribord avec le reste de soleil en arrière plan mais à gauche ? ?

On n'éteint pas le poêle avant la manœuvre : ERREUR

Quand on se retrouve à la Cape babord amure, le vent tape dans la bôme et empêche la fumée de sortir DONC elle rentre et étouffe le poêle et ressort par les trous d'aération.

Cela faisait longtemps

Dans l'espoir de le rallumer, on met tribord amure mais pas glop pour la houle (venant de terre?) qui tape fort sur la jupe

on l'éteint et on remet le moteur pour faire faire 1/2 tour au bateau et revenir babord.

Nuit de 7h en attendant le lever du jour, pas très calme mais y'a pire

tee shirt qui sent bon la fumée du gasoil au lever

c'est reparti sous gennaker babord amure

vitesse 0,8Nds

### **Mercredi 4 Septembre**

05:00 RAS vit. 1,2 Nds

06:00 ... pas assez jour

06:50 jour ok, sonde à 115 m on va bientôt pouvoir mouiller ce qui serait dommage ... parcouru 9,1 Nm pendant la nuit, pile sur la route.

07:00 moteur

07:20 Marie, pilote ok , déroulé gennaker babord amure vit. 5,3Nds Cog 263°

distance à Herschel island 235 Nm

allumage du poele , un petit hoquet mais ok, ça chauffe, 11°C dans le bateau, dehors 1°C

on passe le **Cap Bathurst** dans la brume et trop bas ur l'eau pour l'apercevoir

**J3 : 70°42.8 N 128°10.8W**

parcouru 311 Nm

baro 1014 t°int 11°C exter. 1,5° pilot. 9°C

ciel beau

08:00 Fred de quart le bateau s'en va ... il faut prendre la barre extérieure , bien habillé fait pas trop froid 1,8°C

on entre tranquillement dans la **mer de Beaufort**

une nuit qui se résume à regarder les aurores boréales

et

une journée qui se résume à lire, faire du pain et intervenir quand le compas du pilote décide de prendre 10 ou 15 ° à Droite ou à gauche !

1 moustique énorme venu faire coucou

Affalé le pavillon du Nunavut

22:00 couché du soleil

### **Jeudi 5 septembre**

7:00 lever du soleil

Temps gris, tiédasse sauf quand il bruine

des nuages tout blanc faisant croire à la banquise à la sortie du fleuve Mackenzie

mer juste assez houleuse pour ne pas pouvoir prendre des photos en pause

plateforme de forage éclairée en vue toute la nuit

quelques phoques

08:00 J4

**70°04.4 N 134°24 W**

Cap 250° vit. 5,5 – 6 Nds

parcouru 443 Nm

vitesse se maintient jsuqu'à 21:00

courant dans le pif faisant chuter la vitesse à 4.5 puis 4 Nds : plus on s'approche plus on arrive tard !!

à 12 Nm on aperçoit au radar le Beacon de la point Sud Est de l'île mais ça ne fait pas avancer plus vite ..

00:10 3.5 Nds !! restent 9 Nm

01:20 retour des 5 Nds

### **vendredi 6 septembre**

02:52 mouillage Herschel Island – Pauline Bay

**69°34.3 N 138°56.0 W**

parcoursu 544.5 Nm

dodo

Lever dans la brume, brouillard, Mirabelle absente de l'AIS, ils ont du partir.

Pose du filet près d'une coulée d'eau trop boueuse pour faire l'eau.

Le filet accroché à terre sur un tronc flotté et dévidé de son bac par Harry et Marie, Fred et Frédo dans l'annexe n'ont pas le temps de lâcher le bout de l'ancre qu'il commence à y avoir un éclair.

On récupère une belle prise à la main, un saumon et on rejoint les 2 apprentis

Aussi vite que l'on ait récupéré le sac et le fusil, ça saute partout...

On re-débarque et on sort 2 superbes saumons, 2 ou 3 autres s'échappent et on relâche un hareng, tellement gros que l'on ne détermine que c'en est un.

Résultat le premier à plus de 6 kgs (trop lourd pour le petit peson) puis 5kg5 et 4kg2

Visite du village / musée guidé par Shane, le second gardien Danny est en train de préparer le lunch. La saison dure de mi avril à mi – fin septembre

Très intéressant, avec une partie tenue par des chercheurs durant l'été...

De nombreuses familles viennent aussi camper ou occuper une ou deux maisons aménagées, de temps à autre ainsi que les 5 enfants de Shane.

Ils habitent Inuvik à 8h de bateau sur le fleuve Mackenzie mais à priori font les rotations en hélicoptère tous les 15 jours avec ravitaillement si besoin.

En début d'après-midi Kamaxitha le Super yacht arrive, le pilote (australien parlant français) et 1 marin viennent nous dire bonjour.

On retourne à terre visiter le frigo naturel dans le permafrost, abandonné car il n'est plus assez froid et la zone marécageuse du cimetière.

Il fait un temps estival, un gros phoque se prélassait sur la langue de sable près du village.

Les 2 rangers fument leurs poissons et ils rangent en prévision de la fin de saison qui se terminera dès le passage des 2 croisières du Ponant (l'Austral et le Soleal).

Le sauna est nettoyé, mais nous n'avons pas nos maillots.

### **Samedi 7 septembre**

Au revoir à Shane et Danny, auprès desquels on souscrit une licence de pêche, mieux vaut tard...

On fait le plein d'eau dans la rivière repérée hier, avec les yeux grands ouverts vers la lande car un ours est passé renifler les poissons des rangers au fumage cette nuit.

Ce n'est pas le bois qui manque ici pour le fumage, des troncs avec racines ou non innombrables

Peu de chance qu'il ne revienne après les coups de semonces de Shane mais il peut y en avoir un ou une autre.

Remontée de la chaîne bien limoneuse nettoyée au jet d'eau, puis nettoyage l'annexe.

On fait le tour de l'île par le nord car par le Sud, pas vraiment d'eau malgré les alignements

et on espère voir les bœufs musqués sur la côte ouest ( mais que nenni de capridés)  
une queue de baleine, de nombreux oiseaux...

On mouille **69°33.7 N 139°18.6 W** à l'abri de la pointe de Welles à la sortie de la lagune et pas dans la lagune comme prévu car mieux abrités de ce côté des 15 Nds de vent d'Est.

On change l'hélice du hors bord pour la neuve stockée depuis 4 ans car elle tourne dans le vide quand on accélère.

On part en Annexe mais la passe aperçue semble bien loin.

On rebrousse chemin et pose pieds à terre dans les empreintes d'ourses et ourson ...

reconnaissance aux jumelles ... peut être tout là bas ... bien loin mais il y a le grizzly donc on reprend la route.

Et effectivement 2 mères et leur petit sont là , une s'enfuit assez vite la seconde reste plus confiante l'ours brun dort la tête appuyée sur un coussin d'herbe , se relève, s'assoit et se recouche.

Un autre ours seul arrive à la nage, reste un moment dans l'eau sans réellement bouger puis se rapproche doucement en se cachant derrière le brun.

Assez de photos, on rentre, heureusement on arrive à déjauger et la vitesse passe de 2.8 Nds à 13 Nds ... 1 heure de navigation aurait semblé long bien que moins rafraîchissante.

Soirée au chaud sans avoir le courage de profiter du petit vent qui tombe en début de soirée un gros phoque viendrait bien se reposer sur la jupe mais il s'enfuit bruyamment en voyant Frédo sortir du poste arrière.

### **Dimanche 8 septembre**

Moteur le long de la côte dans 7m d'eau boueuse jusqu'à la passe aux ours

Impossible de s'approcher à moins de 0.5 Nm avec Fredoya, on s'échoue plusieurs fois (sable).

On met l'annexe à l'eau mais le grizzly s'en va en courant, ainsi qu'un plus gros qui traverse à la nage vers l'ilot Ouest

2 blancs sales, jeunes demeurent sur les restes de carcasse apparemment plus ou moins enterrée.

Un des 2 part nager et faire des apnées au même endroit que celui d'hier.

Il semble attraper quelque chose au fond mais on n'ose pas s'approcher trop près pour bien voir ce ne semble pas être des algues ; nous qui imaginions avoir découvert le premier ours polaire végan, c'est raté.

Après trop de photos, on reprend la route le long des British Mountains puis des Franklin Mountains, majestueuses, enneigées sur les sommets.

Frontière Canada / USA passée sans encombre , montée des pavillons, jaune : quarantaine tant que l'on n'aura pas fait l'entrée, USA et Alaska.

On range le Canadien pour quelques mois.

Pour fêter cela, Narval d'Upernavik grillé et dernière bouteille de rouge des Açores

ça change de l'arctique char et du saumon. Mousse au citron.

Nuit tranquille, pas mal d'aurores boréales avec quelques bordures roses, lumières du village de **Kaktovik**

### **lundi 9 septembre**

11:40 J1 Herschel to Nome : ( J 30 depuis Upernavik )

au moteur : **70°27.9 N 144°58.8 W**

vit. 5.9 Nds Cog 294° parcouru 130 Nm ( moins 4.8 Nm du mouillage de la nuit à celui du matin pour dire au revoir aux ours).

14:14 vit . 6.2 Nds ... mieux que les 4 Nds de ce matin (quart de Fred pas noté) pendant combien de temps ?? mais on trouvera en décortiquant la trace.

Temps couvert, mer d'huile, une cinquantaine de mètre de profondeur , petite houle de sud ouest. Textos messengers encourageants, vivement l'arrivée que l'on puisse s'offrir des connexions live et envoyer les photos.

Des phoques nagent en banc, en rond pas loin du bateau que Frédo ralentit, cela a pour effet immédiat de faire monter tout l'équipage dans le pilot house mais pas pour admirer ... juste en panique : « qu'est ce qu'on va faire si le moteur nous lâche ? » désolée ... surtout que les phoques sont partis ! Apeurés par le stop du moteur peut être ?

Bois flotté manufacturé mais pas l'ombre d'une queue de baleine !

- - - - -

### **Mardi 10 septembre**

Courriers, prise de météo,

Gennaker quelques heures

Le moteur au démarrage ne tient pas le ralenti , on lunche sous voile au calme même si pas bien rapide,

Changement du filtre à GO , c'était bien lui qui devait être un peu engorgé

Le vent « forcé » un peu, la vitesse monte à 4 Nds mais donne du Sud et on empanne ce qui nous met pile sur le Cap mais la vitesse chute trop avec le vent qui baisse.

Moteur s'arrête quand mis au ralenti

ON RECOULE D'UNE HEURE

**10:40 J2 71°13.3 N 151°09.9 W**

parcouru 259 Nm

Pour s'occuper, petite couture sur la gaine du bout d'enrouleur du gennaker celle ci s'étant désolidarisée de l'âme .. il a fallu enrouler à la main avec 3 – 4 Nds de vent ce n'est pas trop dur, heureusement.

22:30 vitesse en chute libre sous 2 Nd

mise à la Cape 71°26.8 N 153°17.6 W

### **Mercredi 11 septembre**

07:55 position 71°30.5 N 153°45.7 W

Parcourus 9,5 Nm à la dérive durant la nuit

Cela commence à s'agiter

On prépare le petit dej et allume le poêle mais la cheminée refoule

doux parfum au GO pour le réveil de Marie.

On tourne le bateau et on retire la rallonge de la cheminée : ok, ça ne fume plus.

Quand la vitesse est stabilisée on remet la rallonge mais il faudra la retirer quand on voudra rallumer !!

On envoi le gennaker pour gagner en stabilité et petit déjeuner plus agréable, pendant lequel on peut se parler sans hausser le ton au dessus du bruit du moteur.

parcourus 327 Nm soit 68 Nm hier !

Baro 1008 ciel plombé, un peu de pluie, vent 130° / 120° bâbord vit. 5,4 Nds (minimum!!)

le vent monte, on enroule le gennaker à l'abri du génois.

Le génois plus lourd ne craint pas les embardées dues à la houle ou aux variations du vent

Le moteur démarre sans problème, le ralenti serait un peu bas quand le moteur est chaud ?

Un bel arc en ciel annonçant de la pluie et un peu plus de vent.

La mer est un peu creusée, ça roule mais bientôt le **Cap Barrow** puis route AU SUD

embardée , le pilote a du mal à répondre quand vitesse trop faible

Entrée d'un waypoint pour voir si Sim Sim tient le cap dans la houle, sinon il faudra sortir barrer, pas très envie même si aux dires de Harry la température extérieure est tropicale : 10°C

## Jeudi 12

la vitesse plafonne à 4,4 Nds mais c'est confortable

la lune se lève presque pleine ( -1 jour) et rousse par notre travers gauche

on se fait doubler par l'Austral ( Cie du Ponant) en route pour Petit Diomède à 8 Nm sur tribord, à une vitesse de 15Nds il a vite fait de passer

ainsi qu'un pétrolier High Navigator (Pa) sur bâbord à seulement 8 Nds

à 4:00 Fred n'arrive pas à rallumer le poêle, on se rendort mal en se demandant si GO pourri ou poêle encrassé ou juste mouvements du flotteur du système goutte à goutte qui fait ch...

T° int tombe à 13°C mais acclimatés «c'est pas pire », pilote house 14,5°C

pour son quart de 8:00 le jour est encore faiblard, Frédo tente d'y voir avec l'appareil photo en mode éclairage led pour regarder à l'intérieur du poele

tout semble ok : il démarre et ne fait qu'un pouf

il fonctionne normalement , toujours sans la rallonge de cheminée extérieure, jusqu'à ce que le bateau ne remonte trop au vent lors d'une embardée

pour le quart de midi de Marie le compas du pilote beugue 5 mn alors on met la barre intérieure elle trouve une position intermédiaire entre debout et assise pour pouvoir voir à l'extérieur afin d'avoir un repère visuel et garder le vent à 150°

les 3 autres mangent tranquillement à table

à 13 :00 pour Fred le compas semble calmé et c'est ok pour Sim Sim

enroulé le génois à 1 ris , mer assez forte qui pousse bien

du courant dans le pif jusqu'à 2,5 Nds jusque midi

cela fait chuter la moyenne mais dans l'après on reprend de la vitesse avec un Cap constant correct ça soulage, surtout que l'on planifie arrivée à Nome lundi 16 pour départ de H&M mercredi 18

(malgré ce qu'il peut en paraître on est très connectés

les valeurs de vitesse de vent sur l'anémomètre électronique en haut du mât deviennent cohérentes avec celles du petit portable qui lui donnait des valeurs 10 Nds supérieures et conformes au fichier météo ainsi qu'à l'état de la mer

**J4 71°03.4 N 159°25 W Chukchi Sea : Mer des Tchouktches**

parcouru 440 Nm Journalier 113 Nm : on remonte la moyenne  
temps couvert plombé, mer noire passant au vert émeraude si un rayon de soleil l'atteint , formée  
belle houle avec des vaguelettes blanches  
T° eau 8,8°C

groupe électrogène pour faire la cuisine en même temps que le poêle fait s'éteindre ce dernier puis  
le groupe cale ...

Fred va purger et donner un petit coup de poire pour réamorcer ... ça repart et c'est bon de savoir  
faire on recharge 1 h les batteries

**Vendredi 13**

on aurait dû se méfier cela partait bien pour un vendredi 13 ...

8:00 nuit noire, on met le groupe pour charger les batteries et préparer le thé du petit dej et on en  
profite pour mettre un radiateur électrique 1 h cela remonte la température de 14 à 17°C  
puis Frédo s'attelle au poêle qui démarre du premier coup, fait un pouf mais étant à 20° n'enfume  
pas trop et repart sous surveillance contrôle d'entrée d'air avec la porte plus ou moins fermée  
puis à 40°C ronfle bien , trop bien ... elle essaie de d'augmenter un peu le débit de GO car paraît  
faiblard

trop fort ou pas assez .... s'étouffe ... en envoyant des allume poêle dans la fumée en évitant les  
retours de flamme , ça repart mais le vent et les mouvements du bateau sont trop instables  
au deuxième enfumage , yeux qui piquent et ouverture des panneaux pour laisser sortir la fumée et  
donc la chaleur : on coupe tout  
les radiateurs sont chauds, c'est déjà ça !

le pilote a du mal à revenir si on rate son aulofée

on prend la barre une ou deux fois pour le remettre sur le bon Cap, puis la barre intérieure le temps  
que le compas du pilote semble stable

Fred refait le paramétrage : plus de gain et de contre rudder

il (le pilote) bipe un coup et on doit sortir en vitesse prendre la barre mais il ne fait pas si froid

on essaie la trinquette mais pas assez de vent pour la force des vagues

on remet le génois à 2 ris, juste à la limite de la décousure de la laise N°6 (au niveau de la barre de  
flèche comme d'hab, le fil en frottement n'a pas tenu : couture et protection du bout des barre de  
flèche à faire à Nome )

puis on trouve le réglage

cul à la houle puis on revient avec le vent qui se stabilise à 130° du vent apparent on est  
pratiquement sur le Cap prévu

**J5 10 :40 locale (17:00 utc) 69°55.6 N 165°58.7 W**

parcouru 582 Nm (journalier 142 Nm)

baro 1010 , temps bâché, me forte

temp carré 15°5°C

ON RECULE encore de UNE HEURE : UTC -8h

soit 10h de moins qu'à Paris (dur dur pour les 13:13)

3h de moins qu'à Montréal

11h La Turquie , 8h Le Sénégal

les ordinateurs et le tel e sont pas d'accord mais ça doit être ça



mis la trinquette à la place du génois quand le vent atteint 30 Nds mais a tendance à baisser ... peut être ...

### **samedi 14 septembre**

Après une nuit de misère à la barre intérieure heureusement enjolivée par la pleine lune, le jour se lève vers 07:30

Le soleil apparaît sur l'horizon à 08:05

mise en place du génois mais il ne tient pas longtemps avec la houle.

houle : mouvement de l'eau formant des vagues plus ou moins hautes :

aujourd'hui estimées à 50 cm pour Fred

1m50 pour Frédo

10m en ressenti pour Marie , Harry ne se prononce pas.

En tout cas elles poussent bien à certains moments, même le pilote rechigne en Auto, on le passe en manuel FU et Cap au 180° : LE SUD

Le vent baisse mais moins vite que la houle, on finit par mettre le moteur pour économiser le génois qui claque et s'est bien décousu.

L'occasion de se réchauffer et de prendre une douche.

### **09 :40 locale J6 : 68°11.8 N 168°30 W**

moteur 7152 heures (53 depuis départ d'Herschel)

parcours 709 Nm (journalier 127 nm)

Passé Point Hope

baro 1011 , météo conforme au fichier Grib

Le soleil étant sur notre gauche on n'aperçoit pas les De Long Mountains mais peut être en soirée Grand ciel bleu sans nuage, eau émeraude,

et on a déjà presque oublié qu'hier soir on a eu du mal à finir notre bol de beef, flageolets et que Marie a même pas mangé sa mousse au citron ...

Entrée dans le Kotzebue Sound

Des souffles de baleine au travers tribord relativement loin mais un jet très gros et haut ...

Une queue mais prise en photo à la volée, sans zoomer ... ce sera juste « une preuve »... on n'a pas tous le talent d'Océane.

Puis 15:30 entrée dans la brume, en espérant qu'il n'y en aura pas demain pour le détroit de Bering que l'on puisse apercevoir les îles Diomède ou le Cap du Prince of Wales voir les 2 qui ne sont espacés que de 20 Nm.

la houle diminue de plus en plus

on tente une calibration du Pilote en faisant un beau rond de 400°

mer quasi plate avec une grande houle, vent 0

20:45 reprise de la route au Pilote Auto qui semble apprécier et tenir la route au 180°

22:00 coucher de soleil derrière une bande nuageuse épaisse mais le ciel rougeoit tout de même

22:40 la nuit s'épaissit, le pilote fonctionne bien, vit. 5.1 Nd

04:00 lune pas visible, le cercle polaire à 8 Nm parcouru 800 Nm

05:50 vent arrière 10 nœuds mais génois trop décousu pour le dérouler, on reste au moteur.

Courant portant à l'Ouest vers la Russie, dans le pif de 2 Nds, vit. 4,4 Nds

la houle nous ballote un peu mais rien de pire comparé à il y a 2 nuits.

05:54 Passage du Cercle polaire 66° 34N pendant le quart de Marie qui n'a pas aperçu les panneaux

...

Nuit Noire.

07:40 le courant diminue sans devenir porteur pour autant, pousse à l'Est vers l'Alaska

Le vent monte pile arrière gênant les oiseaux se posant sur le winch ou la filière.  
Il ne fait pas encore assez jour pour les photos  
08:10 vent assez fort pour réveiller Fred  
montée de la Grand Voile vent arrière en s'aidant des ris  
On garde 1 ris pour le confort et le moteur pour la vitesse.

### **Dimanche 15 Septembre**

09:40 J 7 (une semaine de mer... en plus du cercle polaire , ça en fait des choses à fêter avec une bonne bière à l'arrivée)  
66°15.7 N 168°32.6 W Seward Peninsula  
moteur et GV à 1 Ris vit. 5,5 Nds ( gain de 1,2Nds)  
parcours 827 Nm (journalier 118 Nm)  
grain humide vit. 6,2 Nds , baro 1006

Fred et Harry jouent 30 mn avec la trinquette, tangon pas tangon, tangon ... car à 150° du vent, la trinquette est dans le flux du vent ne portant pas énormément.

Remontée de la quille pour moins rouler.

On finit tangonné en gardant le moteur pour passer au plus tôt les Diomèdes car le vent doit forcer et faire monter la mer dû aux faibles profondeurs inférieurs à 100m depuis 2 jours et moins de 50 m de plus en plus souvent. En plus du rétrécissement du détroit de Bering provoquant le courant , pas facile la nav !

On est tellement sud que Frédo a cru voir une frégate (l'oiseau) mais ce n'était qu'un labbe pomarin tentant avec 2 autres de ses congénères de piquer un poisson à une mouette...

**Lundi 16 septembre** 09:40 local 17:40 utc 13:40 Montréal 19:40 Paris / Grenoble

**J 8 64°27.2 N 165°58 W**

vit. 5 Nds en baisse mais arrivée en accélération  
GV 2 Ris + trinquette, vent de travers  
parcours 966 Nm journalier 139 Nm  
pas de record mais arrivée estimée à 13:00 locale  
contacts pris avec l'harbormaster et les customs  
asap on aura fait les papiers on sera autorisés à descendre à terre chercher une connexion wifi

AIS fonctionne bien, Mirabelle s'en va, on croise Alioth dans l'entrée du port, Mandragore est au ponton

on attaque la manœuvre pour faire un créneau devant Mandragore mais la place est trop courte demi tour sur place

Frédo et Harry à l'avant donne la distance mais Fred nous dit qu'il ne peut plus reculer... ni avancer

..

La manette des gaz extérieure est cassée !!!

Fred envoie Marie à la commande de gaz intérieure et ils ressortent de la place sans rien toucher

Pablo étant seul Frédo pose Harry en annexe pour l'aider à déplacer Mandragore

Un beau rond dans l'avant port plus tard

Marie toujours au commande de gaz, Fred à la barre, Frédo aux amarres, Harry en infraction sur le ponton territoire américain

**12:50 (20:20 Utc) amarré moteur stoppé 64°30 N 165°25.2 W**

Si on considère le départ d' Aapalitoq le 10 Aout à 13:40 Utc ou de Upernavik le 9 Aout à 17:20 (20:40 utc)

soit 37 à 38 jours suivant les qui calcule !!

parcouru un total de 3056 Nmsur la trace OpenCpn depuis Upernavik, 3020 Nm par le calcul sur le livre de bord

413h de moteur depuis AApalitoq

L'officier des douanes Elmer Johnson très sympathique est occupé par Tecla dont 12 passagers sur 15 n'ont pas de Visa B1/B2 mais seulement un ESTA !! 500\$ de PV (par pers.)

Il arrive néanmoins rapidement et repart avec le fusil car notre formulaire d'importation n'est pas contre signé par le bureau des armes tabacs et alcool... et datant d'un an est obsolète

bref on ira le récupérer après avoir obtenu ce form 6NIA ... plus tard

Très heureux que nous ayons nos visas ok il emporte tous les papiers au bureau mai on est autorisés à descendre le pavillon jaune Q et descendre du bateau

Lucas harbormaster est surbooké avec le bateau de croisière National Géographique Orion 2, on le verra demain pour payer la facture ( malgré un beau discount pour plus de 3 jours aussi cher qu'aux Canarie sans électricité ni Wifi: No comment pour l'instant)

on part visiter Nome chercher un câble morse de rechange et une bière IPA et une connexion internet, bien sûr.

RECORD : on est le dernier voilier à passer cette année semble t'il

mercredi 18 : Le Boreal de la Cie du Ponant dernier cruise ship de la saison

les vents sont assez trop forts sur les Aléoutiennes dans 2 et 3 jours pour ne pas nous donner envie d'y arriver à ce moment là

on attend donc la fin de semaine en profitant des rencontres locales et de faire les petites réparations et entretien nécessaires

A SUIVRE ... les Freds comme trop souvent en vieux couple abandonné