

# *Escales*

*Autour du monde*

*A bord de Michka VI*

*1981 -1989*

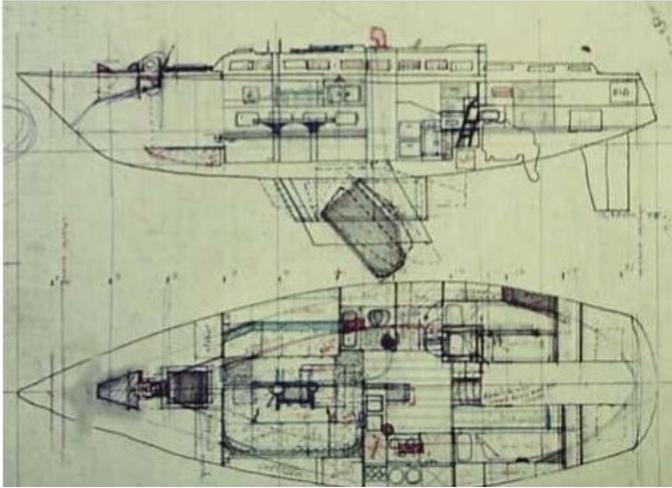
*Bernard et Michel Labbé*





*Un goût de pleine mer  
qu'on ne peut plus oublier,  
une fois qu'on l'a goûté.  
Saint Exupéry.*

*La mer est un miroir  
où tu contemple ton âme.  
Baudelaire*



*1<sup>ère</sup> sortie en mer le 15 mai 1978*



## *A la poursuite d'un rêve*

Bernard nous avait téléphoné un jour d'automne 1977 pour nous demander de passer, il avait une nouvelle importante à nous faire partager.

Très vite annoncée, la nouvelle était la commande d'un nouveau bateau. Devant la cheminée où crépitaient des bûches, les plans étalés sur le tapis, il nous les commentait : bateau en AG4 sur plan Joubert, 37 pieds, dériveur lesté gréé en sloop. La construction se ferait à Bavent, le chantier ayant la commande de la coque nue avec le moteur et le grément, il se réservait les aménagements intérieurs et autres travaux tel que pose de l'accastillage. La mise à l'eau était prévue pour le printemps 1978, le nom serait « Michka VI » 6<sup>ème</sup> de ses bateaux.

Quel était en fin de compte le but recherché. Je me souviens lui avoir demandé si ce n'était pas l'accomplissement d'un de ses rêves d'enfance, un tour du monde en solitaire à la manière de Joshua Slocum, ou bien de Marcel Bardiaux, ou autres circumnavigateurs dont les récits avaient enchantés nos jeunes années. Il n'avait pas voulu répondre mais je pense que j'avais deviné un peu trop tôt.

L'hiver est passé à faire des allers et retours Bavent – Paris pendant le weekend pour suivre la construction et commencer la préparation des équipements intérieurs. La mise à l'eau à Ouistreham de Michka VI et sa première sortie en mer après le passage des écluses d'Ouistreham pour fêter la pose de la première cloison ont lieu au printemps 1978.

Quelle est l'origine de cette passion pour la Voile qui a tant aminée Bernard. La famille Labbé, les Parents et les fils ont tous été pris par le virus d'être sur l'eau à bord d'un engin propulsé par le vent.



*1947 – Hirondelle Papa et Bernard à bord*



*1949– essai maquette de Monelle*



*1951 - Monelle – les parents*



*1951 - Monelle Bernard équipier*

Dès que cela nous a été possible Bernard et moi, Michel, nous avons mis les pieds sur un bateau, Bernard, lui privilège de l'âge : barreur, et moi équipier car plus jeune. Nous avons rapidement ressenti le besoin d'être sur l'eau le milieu maritime est devenu notre second espace de vie.

Dès notre adolescence nous avons été animés par la recherche de l'aventure, le besoin de découvrir de nouveaux horizons, de nouveaux bateaux, de nouvelles expériences sur la mer.

Assez rapidement nos routes se sont séparées, chacun sur des bateaux différents souvent concurrents, mais nous reprenions la cohabitation sur un de ses bateaux pour des événements particuliers.

La voile est entrée dans la famille en 1947 lorsque notre père achète d'occasion un monotype « Hironnelle » et commence quelques timides bords, avec Bernard à bord, dans l'avant-port de Courseulles-sur-Mer encore encombré par les épaves du débarquement.

L'Hironnelle est revendue dans l'année et les envies de navigation sont mises en sommeil. Pas totalement car en 1949 un canoë à voile arrive dans le garage de la villa « Monique » à Riva Bella. Quelques sorties en bordure de plage, le plus souvent à la pagaïe avec Bernard et Michel. En même temps notre père embarque, équipier, sur les « Requins » des membres de la Société des Régates de Caen Ouistreham, la SRCO.

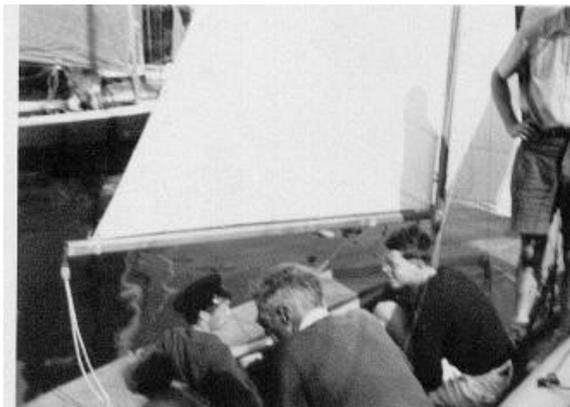
Le besoin d'avoir son bateau à soi se fait à nouveau sentir et en 1950 notre père achète, toujours d'occasion, un monotype « Aile », voilier plus fait pour naviguer sur la Seine à Meulan qu'en mer à Ouistreham. Bernard est souvent équipier, mais les envies de prendre son indépendance commencent à se faire sentir.

Avec un camarade, Bernard Biraud, dont le père avait fait construire par un menuisier d'Ouistreham, M Lenabourg, un dériveur anglais en contreplaqué, le « Cadet », il fait ses premiers pas en dériveur.

Été 1952, je n'avais pas été convié aux tractations, Bernard est revenu à la maison de Riva Bella en poussant le fameux « Cadet », notre mère avait ouvert les cordons de sa bourse.



*1952 – futur Michka I*



*1956 – briefing sur l'apportement entre le père, Michel et Bernard*



*1954 - réglages*



*1954 – Départ de la plage Riva Bella*



*1954 – en mer*



*1954 – Arrivée des Cadets cale de Lion sur Mer*

Le nom de baptême que Bernard choisi pour cette première unité est « Michka I », petit ours en russe, nom qu'il reprit pour tous ses bateaux en changeant le millésime.

1953, souhaitant se mesurer aux « Requins » dont la flotte de la SRCO était la plus importante de Baie de Seine, Papa achète une unité d'occasion au Havre qu'il baptiste « Daggoo » nom du troisième harponneur du roman « Moby Dick ». Il amarre « Daggoo » à l'appontement de la SRCO à Ouistreham.

« Daggoo » participe aux régates organisées par les Clubs dont le port offre un bassin à flot ou un avant-port accessible à toutes les heures de la marée, ce sont Le Havre, Deauville et Ouistreham.

Bernard est équipier sur le « Requin » paternel, il tient bien sa place et moi, parfois embraqué, je débute doucement.

Le dériveur reste cependant la principale activité de Bernard, il se familiarise avec « Michka I ». C'est le début de notre participation aux régates pour dériveurs organisées par les stations balnéaires de la côte de Nacre.

Ce sont : Hermanville sur mer, Lion sur Mer, Luc sur Mer, Saint Aubin sur Mer, en finissant par Ouistreham-Riva Bella. Les bateaux sont remontés sur la plage pour la nuit, et remis à l'eau le lendemain pour la régate. S'il restait un peu de temps nous naviguions vers la plage suivante pour la régate du lendemain ou du surlendemain. La flotte des « Cadets » déjà importante s'étoffe les années suivantes pour atteindre le nombre de dix. Les résultats sont excellents et terminons les premières années toujours à la première place. Le niveau s'améliore et cette première place devient de plus en plus difficile à conquérir. Petite cérémonie pour la remise des prix présidée par Monsieur le Maire et dans les lots il y avait toujours quelques flacons de « Bénédictine » apportés par Monsieur Legrand propriétaire de la distillerie à Fécamp, l'été la famille était à Hermanville, et les garçons plus âgés que nous régataient sur « Caneton ».

Lorsque le vent était trop fort, ou les horaires de marées pas favorables, nous sortions sur le canal de Ouistreham à Caen jusqu'à Bénouville.



*1953 – l'écluse, le club SRCO, les appontements et la régates sur le canal*



*1956 - En régates, Daggio n°120*



*1954 - A la barre de Daggio*



*1957 – Championnat de France à Ouistreham*



Cette longue partie d'eau douce orientée nord/sud se termine au célèbre pont du « Pégasus Bridge ». C'est là où nous avons fait nos premières armes et appris les manœuvres et que se disputaient quelques régates de dériveurs.

Dans toutes ces activités maritimes il y a eu quelques fois des imprudences. Un jour de printemps 1955, Bernard sort en solitaire de conserve avec un autre dériveur plus grand, un « Caneton ».

Le temps n'est pas très beau, temps à grains avec fort clapot. Ils tirent quelques bords en face de Merville-Franceville. Une rafale, le bateau se couche les voiles sur l'eau, aussitôt « Michka I » se remplit, impossible de le redresser en sautant sur la dérive. Avec l'équipage de l'autre bateau, Bernard démâte, embarque le gréement dans le « Caneton » et ils tentent de le remorquer, trop lourd, trop risqué, ils décident de mouiller une ancre. Le câblot bien séré sur le taquet avant de Michka I », ils rentrent à Ouistreham. Le lendemain, repapé et réchauffé Bernard se rend à l'Inscription Maritime pour déclarer l'objet flottant en Baie de l'Orne. Quelques jours après l'employé contacté par son collègue de Trouville lui signale que son bateau l'attend sur le quai à Trouville, une chaloupe l'ayant trouvé, le pêcheur tient l'épave à sa disposition moyennant une petite récompense. Négociations et marché conclu, le bateau revient à Riva Bella par la route. Bernard a droit à un bon savon de la part des parents qui exigent que nous portions un gilet de sauvetage, gilets que Bernard se procure dans un surplus américain. Nous ressemblons à deux bibendums et à chaque virement de bord il faut lever la bôme pour passer de l'autre côté, pas pratique et les gilets non portés finissent sous le passe-avant prêts à être enfilés.

Réparations faites, le taquet avant renforcé nous avons repris nos distractions sur la grande bleue. Nous jouissions d'une grande liberté, il fallait dire le matin son programme de la journée, rarement non autorisé, et nous partions naviguer avec malgré tout une certaine surveillance discrète d'adultes de connaissance se trouvant dans le coin.

Entre temps Bernard à Deauville se fait connaître, il est sollicité. L'importante flotte des « Dragons » du DYC est emmenée par Monsieur Mantout, propriétaire de « Rumba ».



*1956- Rumba – De Ganay Cup - Cowes*



*1957 – Les jetées de  
Ouistreham – Michka I*

*1958 – Régates de Dragons*

Monsieur Mantout, ancien pharmacien à Chambéry, inventeur d'un spray buccal pour la prévention du rhume des foins, spray qui lancé par une bonne campagne publicitaire lui permis de faire fortune. M Mantout dépensait sans compter pour développer l'activité des « Dragons ». C'est un quillard, monotype très semblable au « Requin » avec quelques légères différences de carène et de surface de voilure.

1955 Bernard déserte le « Daggoo » paternel, me laisse la place d'équipier, il embarque sur « Rumba » pour la saison.

Lorsque le programme Deauvillais le permet, il reste barreur de son « Michka I » pour les régates de dériveurs.

Notre programme de l'été était très chargé et ne laissait pas de place aux bains de soleil.

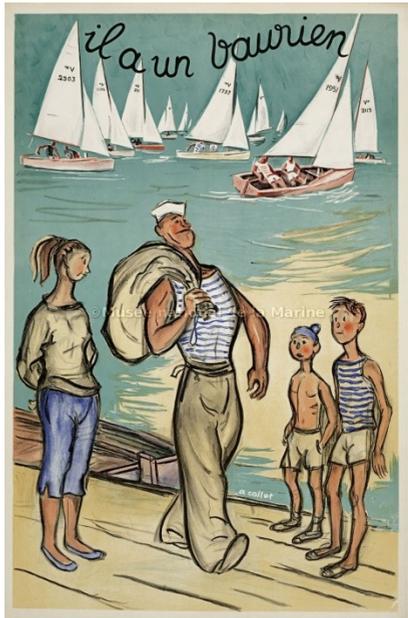
La flotte des requins s'agrandie avec l'arrivée de nouvelles unités basées à Ouistreham et à Deauville un équipage féminin sur « Cyrrus » barré par Madame Révillon avec ses deux filles équipières tient une bonne place. C'était de la famille « Parfums et fourrures Révillon ». Elle avait une grande propriété sur les hauteurs de la « Côte de Grace », où nous étions parfois invités, ses filles étaient de mon âge.

L'année suivante, 1956, est l'année de la consécration pour les « Dragons » du DYC. La coupe « Etienne de Ganay » courue sur « Dragon » ayant été gagnée par les Anglais en 1953, il fallait aller la reconquérir en Angleterre. Cette coupe avait été instituée en souvenir de Etienne de Ganay, Marquis, mécène, navigateur et découvreur, Président du Yatch Club de France de 1945 à 1950, elle se courait entre la France et L'Angleterre dans le pays vainqueur. Monsieur Mantout se passionna pour ce Projet et organisa dès 1955 le Challenge Français.

Il lança le défi pour le DYC au Royal Yatch Squadron, il aida financièrement ceux qui avaient des difficultés, il obtint, grâce à ses relations dans les Ministères, que la Marine Nationale mette à disposition un dragueur de mines pour remorquer les 7 bateaux sélectionnés à travers la Manche, transport aller gratuit et un exercice pour la Marine. Bernard fait partie de l'équipée, il est équipier sur « Rumba ».



1957 – Michka II sur le canal



1957 – dessin paru dans «Bateaux»



1957 – Cadet Week  
Burham on Crouch



Il fait le voyage, ayant moins de 21 ans, majorité à l'époque, notre père avait dû signer une autorisation de sortie du territoire.

Départ en fin d'après-midi de Deauville, le dragueur de mine laissant trainer une amarre avec des flotteurs sur lesquels s'attachent les bateaux.

Très beau temps et mer calme. La difficulté majeure qui apparaît très vite est que cet engin militaire n'est pas gouvernable avec une vitesse inférieure à 8 nœuds, vitesse qui est trop importante en continu pour un « Dragon ». La nuit se passe en démarrages-arrêts du dragueur, et au petit matin en vus de la côte anglaise les bateaux terminent à la voile.

Les résultats des courses ne sont pas au rendez-vous, les anglais dans leurs eaux n'ont laissé aucunes chances aux français.

Bernard raconte que les équipages ont au moins vécu l'ambiance de Cowes et le rythme des réceptions officielles, diner au « Royal Yatch Squadron » et cocktail offert par la Reine et le Prince Philip sur le « Britannia ».

Le retour plus prosaïquement se fait sur un cargo de la Société Navale Caennaise, armement Lamy dont un membre était au Conseil de la SRCO.

Automne 1956, encore grâce aux finances maternelles, Bernard passe commande d'un « Vaurien » à un menuisier de la Maladrerie à Caen.

C'est un dériveur en double dessiné par Herbulot, série qui sera appelé à un prestigieux succès. « Michka II » porte le numéro de série 1216.

Le bateau est livré à notre villa de Riva Bella. Bernard étant à Paris pour poursuivre ses études supérieures, c'est le père et le frère qui en prennent livraison.

Je suis maintenant propriétaire du « Cadet » dont je ne change pas le nom. Mon jeune frère Dominique commence avec moi en équipier. Je continue, dans les moments importants, équipier sur « Daggoo » ou sur « Michka II ». Je participe, deux années de suite, en Angleterre, à Burham on Crouch, au championnat mondial des « Cadets ». C'est la Cadet Week première compétition de dériveurs alignant 130 bateaux aux départs.

Mes résultats ne sont pas mauvais, au classement général 27<sup>ème</sup>, le bateau est un bateau de club manquant un peu de tonus et surtout de bonnes voiles.

Sur « Michka II » avec son équipier attiré, extérieur à la famille, Bernard participe aux régates de la côte et termine assez souvent premier. Il reste cependant fidèle aux « Dragons » Deauvillais.

Les années suivantes, régates dériveurs, régates sur quillards, et puis il faut innover.

Un jour de juillet il convainc 4 autres « vauriens » de faire une croisière de deux jours Ouistreham – Deauville. Le jour dit, équipages fin prêts, beau temps, départ le matin. Echouage à marée basse sur le banc de sable à l'embouchure de la Dives pour le pic-nic, arrivée dans le bassin à flot de Deauville en fin d'après-midi. Recherche d'un hôtel avec demi-pension, dîner et au lit. Le lendemain départ, à la sortie des jetées, très épais brouillard sans vent, c'est un peu la panique chez les autres. Nous décidons de laisser à la traîne le câblot de l'ancre, chaque bateau s'amarre dessus, c'est le cordon ombilical. Bernard s'était muni d'un compas il suivait imperturbablement son cap à l'est. Moins de visibilité, les équipages se comptent et chantent pour garder le contact. Enfin le soleil fait surface et la flottille apparait bien sagement alignée comme une petite famille de canards. Retour sur Ouistreham avec beau temps. Pendant longtemps les équipages en ont parlé avec une certaine nostalgie.

Lorsque le vent de Nord Est s'installait pour plusieurs jours, sur la côte Normande vent fort plus de 25 nœuds l'après-midi, le but de promenade était la descente jusqu'au café du « Pégasus Bridge ». Descente vent arrière, les bateaux le nez dans la berge, une douzaine d'adolescents prenaient possession, des chaises et tables. Commande du sandwich invariablement constitué d'une épaisse tranche de pain de campagne chapeauté d'une aussi épaisse tranche de pâté maison avec un demi-pression pour faire passer. Le service en terrasse assuré par les filles « Gondrée » dont les parents Georges et Thérèse siégeaient au fond. Ces deux héros de la nuit du 6 juin 1944 racontaient en quelques phrases brèves leur vécu du fameux D Day. Réveillé la nuit par du tapage, Thérèse ouvre ses volets pour demander aux Allemands familiers du fait de se taire elle entend parler Anglais, le débarquement vient de commencer.

Bien lestés par le sandwich, c'était le retour au près vers les appointements, rappel à l'extérieur obligatoire, les abdominaux souffraient.

1958 marque un changement important pour nous deux. Nous faisons un début de saison normal avec le Championnat de France des « Vauriens » à Saint Pierre de Quiberon, 90 bateaux au départ, une première en France, classement 10<sup>ème</sup> au général.

Bernard se voit proposer un embarquement sur « Striana » qui est transformé en voilier école pour la Course des Grands Voiliers, départ Brest arrivée Las Palmas, archipel des Canaries.

A moi il est proposé un embarquement de Saint Malo à Brest sur « Saint François » pour assister au départ. C'est le début pour nous de la navigation au large.

« Striana » voilier de légende, mis à l'eau en 1955, 18,50 mètres de long, dessiné par E Cornu, de la classe des « 12 mètres Cruiser Racer », au palmarès déjà bien rempli. C'est le principal adversaire des Anglais dans les courses du RORC en Manche, Mer du Nord et Mer d'Irlande.

Le propriétaire le Docteur Jacques Auclair est le Président de la Fédération Française du Yachting à Voiles.

L'équipage pour cette course est au nombre de quinze, avec dix jeunes dont neuf en provenance des Clubs de la Seine, seul Bernard a la connaissance de la navigation en mer.

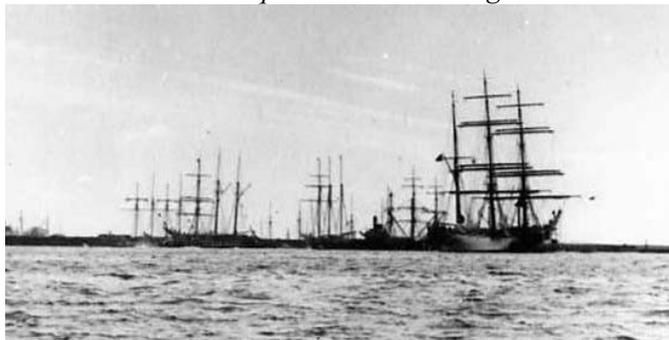
Les participants à cette course vont du voilier moderne aux trois mâts anciens : « Sagres, Americo Vespucio, Simon Bolivar, Mercator, Flying Clipper », et vieux gréements : thoniers, terre-neuvas,...quelques voiliers français : « Aile Noire » à Virginie Hériot, « Frawell II », « Sereine » de l'Association des Glénans. Départ de Brest sous la pluie, un peu de vent pour le Golfe de Gascogne, et passer le Portugal vent portant avec pour l'équipage apprentissage des manœuvres ce qui ne va pas sans quelques déchirures des spinnakers. Apprentissage de la réparation en poussant l'aiguille pendant les quarts, dans la bonne ambiance et sous le soleil.



1958 « Striana » L'Amiral débarque



Sagrès III sous voiles



1958 – le mouillage en rade de Brest



1958 – Rêve de quart de nuit



1958 – Sagrès III vers les Canaries

« Striana » pointe premier au passage de Madère devant le grand yawl « Fortuna » de la Marine Argentine et fini second à Ténériffe mais premier en temps compensé.

Réceptions grandioses au Real Club Nautico de Las Palmas, puis petite régata local jusqu'à Santa Cruz de Ténériffe polluée par le fuel vidangé par les paquebots de croisière.

Il faut penser au retour. Après avoir mis dans l'avion retour France tous les jeunes et complété son équipage par quelques équipiers confirmés de Ouistreham arrivant par le même avion, Bernard restant à bord, c'est le retour au près dans les alizés de 35 à 40 nœuds vers Casablanca, Gibraltar et Porquerolles pour hivernage et ensuite deux saison en Méditerranée.

« Saint François » dessiné par E Cornu, de la classe des « 9 mètres Cruiser Racer », 14 mètres de long, mis à l'eau en 1956. Le propriétaire est dentiste caennais. Son épouse est de la famille des chantiers Labbé de Saint Malo qui ont construit le bateau.

Il faut croire que nos prestations à tous les deux avaient été bonnes pour qu'en 1959 nous soit proposé d'embarquer sur « Saint François » pour participer à la deuxième édition de l'Admiral Cup. Ce trophée institué par les Anglais en 1957 regroupe trois bateaux par nation sur le classement de tous dans deux courses la Channel Race et le Fastnet, et deux régates dans le Solent, tous les départs sont donnés de Cowes où les bateaux sont amarrés par paquets de 4 à 6 sur des coffres avant et arrière.

C'est au mouillage de Cowes que nous avons la visite de Marin Marie qui est venu mettre son bateau en couple du « Saint François ». A notre bord il y a Gabriel Lessard qui connaît bien Marin Marie. Tous les deux nous font une soirée d'anthologie se racontant leur démêlées avec les Anglais pendant les régates de « Bisquines » à Cancale où la hache à couper les haubans était prête pour éliminer l'Anglais.

Ils se remémorent leurs débarquements sur les Minquiers et ou les Ecréhous pour amener l'union Jack et hisser à la place les trois couleurs républicaines créant l'incident diplomatique entre Londres et Paris.



1957 – Striana dans le Solent



1958 - Fortuna



1959 – Saint François Cowes - Dinard



1959 – Admiral Cup régates du Solent : 1<sup>er</sup> plan Marie Christine, 3<sup>ème</sup> plan Saint François



Plage avant de Saint François à Cowes - 1959  
Bernard et Michel



Le Fastnet  
1963

Une première mise en jambe avec Cowes – Dinard mi-juillet qui rassemble dans le cockpit le père et ses deux fils. Bien que la course se déroule par petit temps, condition où le bateau est le plus performant, notre place à l'arrivée n'est pas bonne.

Nous nous rendons compte que le bateau est mal préparé, l'accastillage sous dimensionné, et que les excellentes performances du bateau par petit temps se dégradent très vite dès que la force du vent atteint les 15 nœuds.

Les courses de l'Admiral Cup se déroulent fin juillet, début août par beau temps, vent faible à moyen.

Trois nations sont inscrites : Angleterre, Hollande, France. L'équipe Française alignait : « Éloïse » et « Marie Christine III » bateaux « sistership » de l'Architecte Hervé rochelais, et « Saint François ».

Channel Race, nous sommes dans le peloton au passage du bateau feu du « Royal Sovereign » en face de Newhaven. Une grossière erreur de navigation pour la traversée de la Manche nous positionne très mal au passage du bateau feu du Havre, et à l'arrivée nous sommes dans les dernières places.

Première régata dans le Solent, classement pas brillant, deuxième régata la New York Yacht Club Race manœuvre parfaite nous finissons sur le podium à la première place. L'espoir revient dans l'équipe France.

La grande course du Fastnet, qui emmène les concurrents à travers la mer d'Irlande pour virer le rocher du phare du Fastnet, puis retour vers Plumouth en virant les îles Scilly. Le petit temps au début nous propulse aux premières places au passage des Needles et aussi premier au passage de Portland Bill.

La suite est moins brillante, multiples incidents d'accastillage, toujours des erreurs de navigation, nous obligent à abandonner au milieu de la mer d'Irlande et à faire escale technique à Sainte Mary, îles Scilly.

La France termine à la dernière place loin derrière les Anglais vainqueurs et des Hollandais. Les résultats de « Saint François » sont décevants, les deux autres bateaux de l'équipe sont bien placés.



*1957 – Saint François dans le Solent*



*1960 – Striana en Manche*



*1966 – Striana Photo Beken & Son*



*1963 – Fastnet Striana au vent*



*1960 – Bernard sur Michka III - Photos prises depuis Dago*



La saison s'achève avec Plymouth La Rochelle, passage premier à la bouée d'Armen et arrivé encore dans les derniers à La Rochelle.

Désespérant, nous rentrons Bernard et moi par le train à Riva Bella un peu déçus de ces compétitions dont nous attendions beaucoup.

Bernard vend Michka II à son équipier attiré et fait construire toujours par le même menuisier de la Maladrerie, l'hiver 59 – 60, un dériveur solitaire la « Yole OK », bateau qui porte dans la série des « Michka » le millésime III et le numéro de série 26.

Il navigue peu avec « Michka III » l'été 1960, il rencontre Isabelle. Il n'y a pas d'autres yoles OK sur la côte Normande donc pas de compétitions. Il fait peu de sorties en mer car le solitaire est plus contraignant que le dériveur en double.

Le cadet « Michka I » passe aux frères suivants avec Dominique à la barre. Patrice abandonne rapidement car il est plus passionné par les belles voitures et la mécanique que par la voile.

Les résultats de Dominique aux régates sont excellents, sur le « Cadet » puis sur « 420 », tant sur la côte Normande que d'autres plans d'eau.

Je deviens propriétaire de la « Yole OK », Bernard et notre mère s'étant mis d'accord financièrement. Sur la côte nous sommes trois, donc quelques régates. Pendant l'hiver 62 -63 un ami transporte la « Yole » à Choisy le Roi sur le bassin nautique, ancienne carrière, où je m'entraîne avec quelques « finns » et « yoles ». Je la vends au printemps 1964.

Bernard et Isabelle se marie au printemps 1962. Bernard accompli ses deux années de service militaire puis c'est le temps de s'installer dans la vie active, ingénieur statisticien, il commence à la SCEMA, et dans sa vie familiale. Il navigue quelques saisons sur les bateaux des autres en équipier.

Pour ma part je continue mon chemin en dehors du cercle familial et trouve facilement des embarquements pour les courses du RORC dont quatre Fastnet.

Il y a aussi les croisières plus lointaines : Vigo, Bergen, Copenhague, principalement sur « Corsen », propriétaires Jean Michel Barrault, écrivain journaliste, et sa femme Dany. J'avais fait leur connaissance sur « Striana ».

C'est en 1962 que je rencontre deux fois Éric Tabarly inconnu à cette époque. Une première fois à Cowes, il avait amarré son « Pen Duic I » en couple de « Striana ». Il connaissait Jacques Auclair qui soutenait son projet de participer à la Transat en solitaire sur un déplacement léger qui restait à construire nous avons bien discuté sur la plage avant de manœuvre, d'accastillage, de futurs voiliers. La deuxième fois nous nous sommes rencontré à Ouistreham sur le bord du sas de sortie des bateaux pour les régates. Le Lieutenant de Vaisseau était sur un des bâtiments représentant la Marine, il cherchait un embarquement mais tous était déjà complet ou en surnombre.

Été 1963 en Bretagne sud je fais la connaissance d'Annie Van De Wiele et de son marin de mari Louis, tous métiers et accessoirement architecte naval. Ils avaient fait dans les années 1950 un tour du monde sur leur voilier « Homoo », périple qu'Annie, première femme à le faire, raconte dans un livre « Pénélope était du voyage » qui eut un très beau tirage. Annie était petite par la taille mais vive et pétulante, il était difficile de résister à son charme.

Diplôme de l'ESTP en poche et obligations militaires accomplies je mets en recherche d'employeur à l'automne de 1966.

J'avais fait la connaissance, sur les pontons de Cowes, du propriétaire d'un gros classe I Français. Il m'intéressait beaucoup, car il était aussi propriétaire d'une Entreprise de TP de la région parisienne.

Je prends rendez-vous, il me reçoit dans ses bureaux à Rueil Malmaison. Après quelques salutations il me dit tout de go : « Je sais pourquoi tu es venu, je n'ai pas d'embauche pour toi, ici nous faisons des TP pas de compétitions voiles. Tu as un bon diplôme, tu trouveras facilement un emploi et tu pourras t'acheter le voilier de tes rêves, garde la voile comme un violon d'Ingres, la compétition voiles ne nourrit pas encore son homme ».

J'ai eu du mal à digérer mais j'ai retenu la leçon, et j'ai commencé une longue carrière dans les Travaux Publics secteur du Génie Maritimes, et lorsque c'était possible j'ai fait de la voile pour le plaisir, équipier ou sur mes bateaux.

Lui-même applique à la lettre ce principe, propriétaire de « Grand Louis » 3<sup>ème</sup> à la Witebread 1973-74 il réussit la compétition voile pour son plaisir et reste Entrepreneur TP.

Nous faisons la connaissance en 1964 à Ouistreham de Jean Marc Fontaine, nouveau propriétaire d'un « Corsaire JOG » avec lequel nous participons aux courses du GCL, départ-arrivée au Havre. Bernard navigue à son bord et apprécie le Croiseur Côtier malgré son inconfort dû au manque de confort intérieur il permet d'envisager de passer une ou deux nuits en mer et donc d'augmenter le rayon d'action, et ceci avec un budget modeste.

Bernard n'y tenant plus, commande toujours au même menuisier un « Muscadet », quillard en contreplaqué sur plans Philippe Harlé de 6.50 mètres, dont il prend livraison **printemps 1965**, et qui porte le nom de « Michka IV ». Il participe aux régates de la côte et fait de petites croisières en restant en baie de Seine.

Pour le Fastnet 1967 Fastnet, Bernard me propose d'aller voir l'arrivée à Plymouth. Deux à bord du « Muscadet » pas de problème pour les manœuvres.

Par contre pour la barre il faut se relayer, conservateurs d'allure, pilotes électrique,... n'existent pas encore et pour tenir la barre nous en étions à la bloquer avec bouts et sandows, les heures de sommeil étaient précieuses.

Navigation sans problèmes, arrivée de nuit entre les jetées d'entrée des bassins à flots de Plymouth, pas beaucoup de lumière, nous nous amarrons à l'extrémité pur attendre l'ouverture imminentes des portes.

Grande animation sur le quai, acclamations, fusées et feux fumigènes pour nous... ! Amarrage provisoire en attendant l'ouverture des portes, Des têtes se penchent et semble déçues par la taille de notre « Muscadet ». Moins de cinq minutes après, nouvelles manifestation, mêmes feux,... et nous voyons passer « Pen Duick III » qui vient de remporter en temps réel et compensé le Fastnet, ses supporters avaient confondus deux bateaux noirs... !



1967 – Corsaire JOG

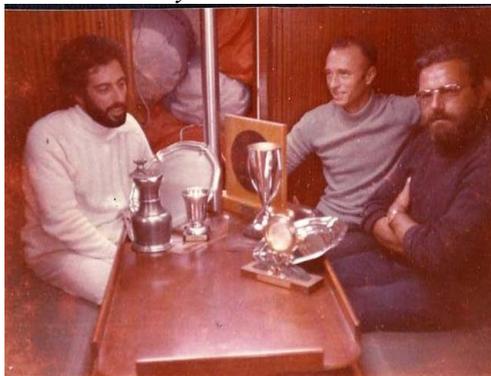


1967 – vers Plymouth Michka IV



Le Caennais Bernard Labbé, chef de flotte des Croiseurs côtiers, reçoit la coupe des mains de son père

1972 – remise de la Coupe Tiré



*Le carré de Michka V*  
*Les trophées de la saison 1972*  
*Equipage droite à gauche :*  
*Didier Bertelin, Jacques Lenabourg,*  
*Bernard Labbé.*



*Michka V - en solitaire*



*Michka V – vers pour Cowes*

Ils n'avaient pas remarqué la différence de taille et d'allure entre les deux. Bernard aimait bien raconter cette histoire, un peu fier d'avoir été pris pour Éric Tabarly.

Le « Muscadet » ne l'intéresse plus, il le trouve trop petit pour les croisières, il recherche la hauteur sous barreaux et quelques performances en Courses Croisières. Bernard vend « Michka IV » et achète en 1969 un « Arpège » neuf qu'il baptise « Michka V ».

C'est un quillard de 9.25 mètres sur plan Michel Dufour, série lancée en 1967 avec beaucoup de succès.

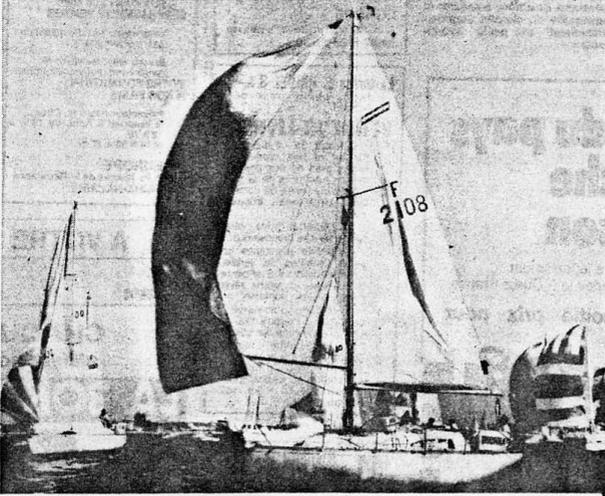
Il reprend les compétitions avec la participation au championnat de Manche des « Arpèges » en 1970, et les autres courses de croiseurs côtiers de Baie de Seine.

Il gagne en 1972 la coupe Tiré qui lui est remise par son père sur la terrasse de la SRCO, course à laquelle je participais avec Jean Marc Fontaine, nous finissons cinquième.

Septembre 1973, il me propose d'aller voir le départ à Portsmouth de la première Witebread, course autour du monde en équipage avec escales, la première étant Le Cap. Tabarly est là avec son « Pen Duick V », il est favori avec de sérieux concurrents. La traversée est sans problème, Bernard a installé un conservateur d'allure Athom, c'est maintenant plus facile, moins d'heure de barre, il faut cependant toujours une présence dans le cockpit avec un œil sur les cargos qui sont maintenant plus nombreux en Manche.

Southampton départ donné à 12h anglaises, très beau temps et vent faible de nord-est, cohue avec un nombre impressionnant de bateaux spectateurs qui encombre la ligne de départ. Le temps est beau et le vent de nord-est faible. Saloon entre tout ce qui flotte sur l'eau et qui tente de les accompagner jusqu'au fort de Bembridge. Notre vitesse voiles plus moteur est insuffisante pour se maintenir à leur hauteur, nous reprenons la route vers Oustreham les yeux remplis de belles images.

## L'Aurore 1976



Le « MICHKA » de Bernard LABBÉ coupait le premier la ligne de départ



Ouest-France (Caen) 3 septembre  
**RECEPTION A LA S.R.C.O.**

L'aurore 21-22 Août  
**DISCRETION ET GENTILLESSE :**  
**Labbé fait des miracles...**

### Bateaux

2.11 - octobre 76 -

Ce qu'il faut penser  
des hommes

Guy Cornou : il est le premier  
à remporter deux fois de suite

Bernard Labbé : tranquille-  
ment, modestement, Bernard  
Labbé, sans entrainement spé-  
cial, finit quinzisième sur un  
Arpège, voilier cependant plus  
ancien que les Impensable,  
Delph 28 et autres Golden  
Shamrock. Il donne une leçon  
à ceux qui mettent en cause  
sans cesse le matériel.

### Voiles et voiliers (n°68 - octobre 76)

par Jean-Pierre Migeon  
photos Jean-Claude Brugeron et Gerard Marche

3. Le timonier Bernard Labbé obtint de bons résultats sur son vieil Arpège.

C'est à l'automne 1975 qu'il s'inscrit à la solitaire de l'Aurore, appellation qui sera repris par le Figaro. A l'époque la condition pour participer était d'être seul sur un monocoque de moins de 10 mètres, de la jauge des « Half Ton », le classement était en temps réel sur quatre étapes : La Baule, Perros-Guirec, Falmouth, Kinsale en virant le Fastnet, Le Crouesty. Il y a 27 concurrents, au total 993 miles de course en solitaire. Guy Cornou est vainqueur pour la deuxième fois.

Bernard Paillard arrivé premier au Crouesty déclare : »je n'ai jamais vu une épreuve aussi acharnée. Pour pouvoir profiter d'un rien il faut être continuellement être à la barre car la plus minime erreur coûte cher et si vous avez le malheur de vous assoupir trop longtemps c'en est fini pour vous ».

Départ le 4 août 1976 sous spi, vent faible, Bernard crée l'événement en passant la bouée de dégagement en tête. Petit à petit, malgré une navigation parfaite il perd du terrain par rapport à ces bateaux plus récents et construits spécialement pour la compétition. Arrivée à Perros-Guirec en queue de peloton il est bien déçu, mais s'accroche. Il débarque une bonne partie du matériel qu'il juge superflu et l'entrepose dans un réduit prêté par des plaisanciers. Bateau plus léger les résultats s'améliorent.

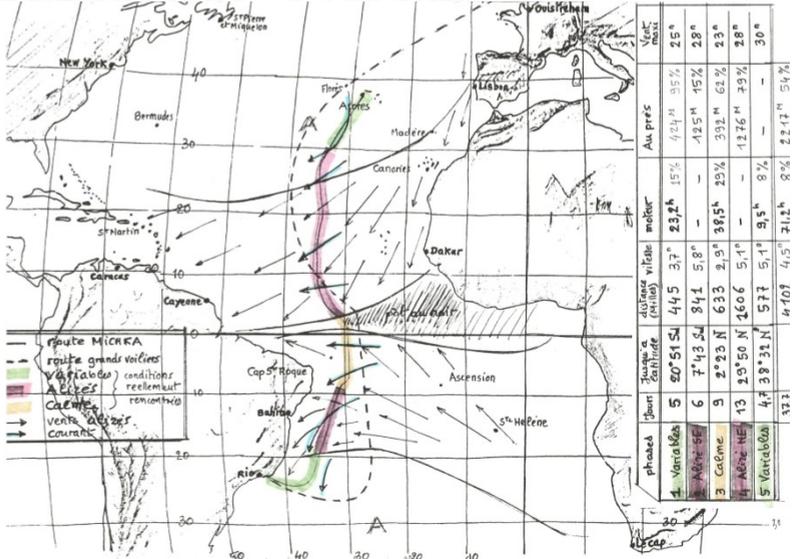
Toutes les étapes se déroulent par petit temps, et la dernière particulièrement éprouvante, car sur plus de trois jours dans les calmes. L'arrivée au Crouesty est de nuit, Bernard est 10<sup>ème</sup>, nous sommes là pour l'ovationner.

Au classement général il est 18 heures derrière le premier dont le temps total est de 217 heures. Il est à la 15<sup>ème</sup> place, le quatorzième le devance de 11 minutes et le suivant est à 7 minutes derrière. La presse salue cette performance car ainsi que l'écrit Neptune Nautisme « *Le timide Bernard Labbé tranquille, modeste, sans entraînement spécial fini 15<sup>ème</sup> sur un Arpège de série, voilier plus ancien que ces nouvelles générations conçues pour la course* ».

C'est les premières années du professionnalisme, adieu la plaisance que nous avons connue.

	arrivé au plus tard	date exacte	clé (hauteur)	ville (hauteur)	clé (jours)	départ au plus tôt	observations
Ouistreham	5 juillet	5	-	-	-	-	
Brest (Amaret)	15 juillet	1	270	30	9	-	
Lisbonne	1 Août	5	550	50	11	15 juillet	préparation à la 5 juillet programme terre jusqu'à Puerto Montt - milieu temps au début. (navigation côtière ou zone très fréquente de 400 km)
Casablanca	10 Août	2	400	50	8	-	
Canaries	25 Août	2	650	50	13	-	
DAKAR	15 Sept	12	900	100	9	10 Sept	Journaux Cap Vert ? Maximum entre Juin et Octobre - max Am Suez (Portada tropical) à partir au plus tard pour Puerto Montt - école plus longue à la plus de Rio ?
Salvador	10 oct.	5	1400	70	20	-	
Rio	4 Nov.	14	800	80	10	15 oct.	
Montevideo	22 Nov.	3	1000	70	15	-	
Buenos Aires	4 déc.	10*	100	50	2	15 NOV	ESTRABEGE * école à l'air si possible.
Puerto Deseado	27 déc.	3	1000	50	20	-	
Punta Arenas	24 jan.	14	400	30	13	10 Jan.	
Puerto Montt	1. Avril	3	1000	16	62	15 Mars	Au plus tard : augmentation de la beaucoup de temps de 2000 en Avril Mai. c → (tourisme terrestre ou pour pour autre Pacifique) → marge 30/40j (Penna ?)
Valparaiso	10 Mai	20*	600	30	20	15 Avril	
Pitcairn-Gambier	8 juillet	20	3000	80	38	-	
Papeete	21 Sept.	60	1200	90	13	15 Juin	
Pora Pora	27 Sept.	5	-	-	-	-	
Samoas	20 oct.	10	1200	90	13	-	
Fidji (Nallu Fulu)	3 Dec.	30	1000	80	13	-	départ au plus tard (tempêtes tropicales Dec à A
Auckland	20 Avril	120	1200	70	17	2 Dec.	20 Dec. - 12 jusqu'à 20 Avril sans être passer par Puerto Montt (Compass Dica Av. ESTRABEGE (général))
Kiritimati	5	-	-	-	-	-	
Naumea	10 juin	20	1100	60	19	20 Mai	
Port Moresby	5 juillet	10	1300	80	16	10 juin	
Darwin	5 Août	15	1000	70	15	-	
Coco Keeling	6 Sept.	9	1200	100	22	-	
reunion	1 Nov.	30	2500	100	25	15 oct.	cyclones Nofa Mai concrète Influence minimale temps de Veste en Janvier
Durban	20 Dec.	30	1900	100	19	20 Dec.	
Port Elizabeth	27 Dec.	2	400	80	5	-	
Cape town	10 Fév.	30	500	40	13	10 Jan.	- data
St Helene	10 Mars	10	2000	400	20	-	
Alexandrie	25 Mars	5	800	30	9	-	
Barbade	2 Mai	5	3000	90	33	-	
Martinique	19 Mai	15	100	50	2	15 Avril	option Belem, CCS ? (peu de marge).
Guaadeloupe	1 Juin	10	50	15	2	-	
iles vierges	10 Juin	5	250	50	5	-	
Bermude	1 juillet	6	1000	70	14	1 Juin	cyclones antilles : Juin à Novembre Bermude : max Am 20 Sept.
Nieuport	15 juillet	15	800	80	10	1 juillet	
St Pierre	1 Sept.	25	300	80	14	15 Août	
Falmouth	3	-	-	-	-	-	
à la carte	1	-	-	-	-	-	

## Une préparation minutieuse Mars 1981



Durant l'été 1977 il vend son « Michka V » à son fidèle équipier. Place au suivant « Michka VI » avec lequel il réalise son rêve de tour du monde en solitaire de 1981 à 1984.

Le plan Joubert est fortement inspiré du « Gin Fizz » dont plusieurs exemplaires naviguent. Bernard a demandé à l'architecte la modification du plan pour le transformer en dériveur lesté au lieu de quillard, et un gréement en tête de mât car il pense qu'ainsi le bateau sera moins sensible aux mouvements pendulaires importants sur les alizés. Pour les voiles d'avant il a préféré des focs pour différentes forces du vent, 3 génois, 2 focs n°1, 1 foc n°2, ... à l'époque l'enrouleur ne foc n'est pas trop fiable, sa technologie n'est pas encore entièrement maîtrisée. Cette option l'obligera à de fréquents changements de voiles d'avant, manœuvres fatigantes et risquées.

Durant les quatre premières années, Il y a la prise en main du bateau en même temps que la réalisation des aménagements qu'il fait lui-même. Aménagements à base de contreplaqué vernis ce qui donnent une ambiance très cosy, cela va être sa maison pendant trois ans il faut la rendre agréable en séparant bien le coin navigation et cuisine du reste habitable et devant rester sec même lorsque les conditions de navigation son dures.

Cette connaissance de son bateau se fait en équipage et en solitaire, en Manche et en croisière plus éloignées tel que la Norvège.

Voici le récit de sa belle aventure racontée d'après ses journaux de bord, les lettres à sa famille et nos souvenirs, les articles de presse des pays visités et les textes des conférences qu'il donna à son retour.

C'est une navigation que certains maintenant qualifient de « navigation à l'ancienne » car une fois sortie de la Manche c'est une estime précise et continue, le point au sextant, avec comme aide : des cartes pour certaines assez imprécises, des Pilots Charts majoritairement anglaises, quelques phares, des balisages et radio phares de faible portée installés aux caps importants et entrées de ports.

## Membre de la S.R.C.O., Bernard Labbé part pour un tour du monde



*Ouest France – samedi 4 juillet 1981*

Son bateau « Michka VI » un A.C.G.B. 37 de 11 mètres, en aluminium, étant fin prêt, tout comme lui depuis quelques mois, il ne lui manquait plus qu'un accord pour l'obtenir d'un congé exceptionnel de trois ans. Bernard Labbé part donc pour un tour du monde en solitaire, rêve de tous, qui pour lui devient réalité.

Navigateur d'expérience, en ef-

fet, puisqu'inscrit au club depuis 1946, Bernard Labbé a commencé son apprentissage en compétitions locales sur dériveurs : différentes étapes de son évolution au sein du club ont fait qu'il en est maintenant à son sixième bateau. Bateaux précédents, sur lesquels il a participé à d'importantes régates, entre autres, la course de l'Aurore en 77. Il s'accorde donc

trois ans pour effectuer son tour du monde, un programme qui va l'emmener en Amérique-du-Sud, en Polynésie en 82, Nouvelle-Calédonie en 83, Antilles, Bermudes et en 84, année de retour. Samedi, à la Société des Régates de Caen-Ouistreham, les membres du club, en présence de M. Laclavière, maire de Ouistreham, lui réservait une petite réunion amicale à l'occasion de son départ.

Gabriel Laurent, Gaby pour les plaisanciers d'Ouistreham, s'était passionné pour le projet de Bernard et à partir de cartes achetées dans les librairies de Caen il avait réalisé un développé du globe affiché dans la grande salle du club. A chaque escale Bernard lui envoyait une carte postale avec le résumé de sa navigation. Gaby indiquait avec des punaises de couleur le lieu et écrivait le nom et la date de l'escale. Ce diaporama a été déménagé dans le bureau pendant la circumnavigation.

Nous sommes encore loin du GPS, cartes électroniques.... qui ont relégués aux antiquités nos bons vieux instruments de navigation avec lesquels il fallait une certaine dextérité pour leur faire afficher un chiffre.

Bernard emportait à bord des dizaines de kilos de cartes du monde, d'instructions nautiques en diverses langues. Il était aussi équipé de la VHF et de la BLU, moyens radio qui lui ont permis d'entrée en contact avec les principales stations de surveillance des côtes.

C'est un tour du monde auquel il n'a pas laissé place à l'imprévu, tout est calculé et prévu avant le départ pour rester dans le délai des 3 années de congés sabbatiques négocié avec son employeur, la RATP. Il fait un tour du monde vers l'ouest, le plus long car le régime des vents oblige à des escales longues pour attendre la fin des saisons cyclones et mauvais temps, difficultés que l'on rencontre moins en tournant dans l'autre sens avec plus de vents portants.

La logistique est minutieusement étudiée. En fonction des renseignements tirés des Pilots Charts et autres documents il prévoit dates et durées d'escales pour l'envoi des courriers familiaux et amis, et informer son banquier pour les contacts avec les banques correspondants, de bonnes finances étant nécessaires pour ce projet sur trois ans.

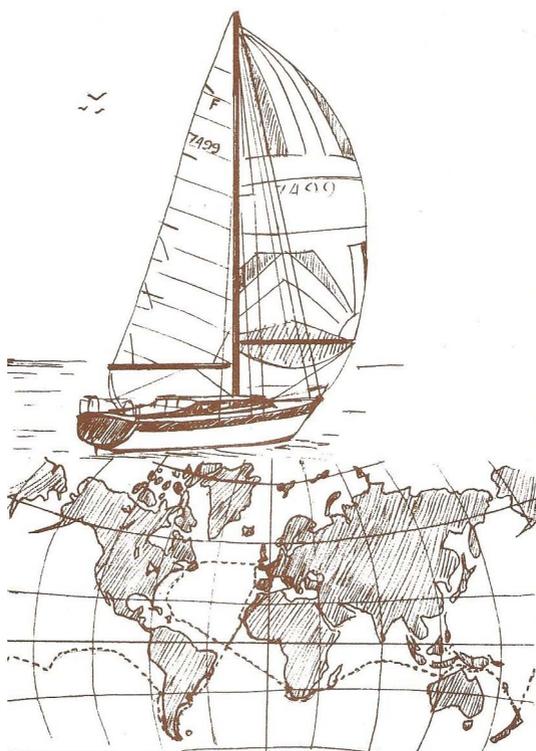
Enfin le jour est arrivé, son programme réservait de la marge pour la mise en route, et la sortie de Manche en solitaire. Mais après le rythme effréné des préparatifs dans les dernières semaines, il trouve au départ une énergie et un plaisir tels qu'il faudrait du bien mauvais temps pour l'arrêter.

Une réception à l'occasion de son départ est organisée à la SRCO par son Président Monsieur Gabriel Laurent, réception en présence de Monsieur Laclavière, Maire de Ouistreham, et de nombreux membres du club.

Maintenant larguons les amarres, cap à l'ouest. Laissons place au récit de Bernard.

Michel Labbé – 2021.





## ***Autour du monde pendant trois ans***

*Ouistreham – Cambados – Lisbonne – Porto Santo – Funchal – Las Palmas – Dakar – Salvador de Bahia – Rio de Janeiro – Montevideo – Bueno Aires – Mar del Plata – Puerto Madryn – Punta Arenas – Bahias, Caletas, Puertos des Canaux de Patagonie – Puerto Eden – Puerto Montt – Valdivia – Talcabuano – Algarrobo – îles Marquises – Îles Touanoutou – Tahiti – Moorea – îles sous le vent – archipel des Samoa – Wallis – îles Fidji – Auckland & nord de Nouvelle Zélande – Nouméa – Bundaberg – La Grande Barrière – Darwin – Christmas Island – Cocos Island – île Maurice – île de la Réunion – Durban – Port Elisabeth – Captown – Sainte Hélène – Cayenne – Porto Spain – Saint Georges – Puerto La Cruz – Tort de France – Pointe à Pitre – Les Saintes – Philipsburg – Ouistreham.*



*Départ*

## Ouistreham – Dakar

*Passage des écluses le 8 juillet à 13h15 accompagné par plusieurs bateaux dont mon ancien « Michka V ».*

*Vent NE 10 à 15 nœuds, visibilité 2 à 3 miles avec brume, c'est au petit largue cap au 330 vers Barfleur que l'aventure commence. A 15h20 le dernier bateau accompagnateur vire de bord, retour vers Ouistreham, au revoir, bonne navigation. Maintenant je suis seul pour de nombreuses nuits et jours. J'installe « Ursule » surnom donné à mon conservateur d'allure, le conservateur de cap, pilote électrique, porte lui un autre surnom « Zéphirin ».*

*Je descends préparer la soupe chaude pour mon diner et un thermos de café pour cette nuit qui sera sans sommeil, bien que l'ayant fait un nombre incalculable de fois c'est toujours avec prudence que l'on aborde ce passage du raz de Barfleur où les courants sont forts et portent sur les cailloux.*

*Le vent mollit, mise route du moteur, à 22h » à par le travers de Barfleur, trop près je remonte cap au nord. Le phare à éclats rouge du cap Levi est par le travers à minuit, je rentre dans la rade de Cherbourg plus calme.*

*« Zéphirin » me donne quelques soucis, ainsi que toute l'électronique. En cherchant longtemps je fini pas découvrir que c'est le frigo, branché sur le circuit 12 volts, qui lorsqu'il est en route perturbe tous les appareils. Il va falloir me passer de frigo pour l'instant.*

*Temps orageux mais carré de ciel clair au-dessus de moi et sillage phosphorescent, en route sous voile vers le deuxième raz du Cotentin le raz Blanchard.*

*Toujours orages, vent très instable, pluie continue, le courant pas encore renversé dans le raz, je décide de passer à l'ouest d'Aurigny dans le petit Russel passage plus calme.*

*A 11h au sud de la pointe Saint Martin de l'île d'Aurigny, enfin sorti de ce passage, sous voiles au petit largue. Mise en route du moteur «Zéphirin» au travail, je descends pour manger rapidement quelque chose et ensuite dodo. Pas longtemps car au réveil je vois que le bateau à tourner en rond, la drosse de «Zéphirin» à casser, pas moyen de dormir tranquille ! En fin de journée le soleil apparait et sous voiles cap au 240 avec «Ursule» je m'offre la couchette avec le duvet. A 22h de ma table où je prends un dîner chaud j'aperçois par le hublot l'île aux Moines et le phare des Triagoz, les sept îles Perros Guirec, il fait froid et la mer est agitée.*

*Le matin suivant à 7h45 je suis dans le nord du Stiff, le phare d'Ouessant, et à 9h30 je passe l'alignement du phare de Créach, je prends le cap au 200 vers l'Espagne.*

Bernard n'a pas eu beaucoup de chance pour sortir de Manche au mois de juillet les conditions de navigation devraient être meilleures. La traversée du Golfe de Gascogne n'a pas été facile non plus, vent très variable en direction et force, grosse houles, alternances de soleil et pluies, au moteur et sous voiles. C'est au troisième jour qu'il reconnaît la terre, les îles «Sisargas», près de La Corogne. Passage du cap Finistère dans la brume et un vent très variable. En route vers la Baie «d'Arousa» où il doit retrouver notre cousin germain Francis dont la famille de sa femme Marianne possède une maison.

## **Cambados**

*Rentrée dans la baie au petit matin sous grand-voile à un ris et moteur en tirant des bords contre le vent de Nord Est et grosse mer. Je reconnais facilement la maison de Francis mais le mouillage au vent de la côte est impossible. Les volets sont fermés et personne sur le terrain, je ne peux pas rester, mouillage trop inconfortable. Je vais chercher le calme de «Cambados» en zigzagant à travers les nombreux bouchots à moules. Je fini par trouver un emplacement ou mouiller la pioche par 1,40 mètres d'eau et assez loin de la terre mais abrité car le vent dehors souffle à plus de 30 nœuds. Petit déjeuner et au lit.*

*Cambados est un petit village de pêcheurs charmant avec un marché pittoresque sur le quai. Je visite l'après-midi le bourg bien fleuri. Un moment de calme, depuis ces dix jours où j'ai eu sous les pieds un plancher très mouvant. Je n'ai pas vu l'ombre d'un douanier Espagnol, je repars sans faire les formalités d'entrée en Espagne.*

*Le jeudi 16 juillet départ de bonne heure, vent faible qui rapidement forcit à 30 nœuds, à la tourelle d' « Arousa ». En route vers Lisbonne, vent arrière sous grand-voile seule. Ce régime de vent appelé les Alizés Portugais de Nord à Nord-Est soufflent l'été mais cette année ils sont plus Nord que les statistiques l'annoncent. Il faut s'éloigner de la côte pour rencontrer un vent moins fort.*

*Entre le saucisson et le plat de résistance coup d'œil dehors pour vérifier la présence d'éventuel bateau. Je suis trop proche des cailloux de « Farilhao » qui sont par le travers, il faut prendre le large, mes points sextants étaient mauvais ! Tous mes calculs revus, les droites de hauteur sont bonnes mais j'avais corrigé dans la deuxième droite avec la réfraction étoiles au lieu de celle du soleil. Les hautes montagnes derrière le cap Roca se précisent dans la brume, j'arriverai à Lisbonne la nuit.*

*Le vent revient du Nord-Ouest et monte rapidement jusqu'à 30 nœuds avec rafales à 40/ 50. Je passe la pointe « Guia », grand-voile à 2 ris et moteur, passé devant la tour « Belém » aperçue dans l'obscurité.*

*Je rentre dans le deuxième bassin de plaisance et je m'amarre à couple d'un bateau Portugais dont le propriétaire, charmant me fournit beaucoup de renseignements.*

## **Lisbonne**

Bernard reste dix jours à Lisbonne attendant le courrier envoyé poste restante, dont sa Carte Bleue. Il connaît un peu la ville car il était sur « Striana » qui y avait fait escale lors de son trajet Porquerolles Ouistreham en 1961. Les promenades dans la ville sont toujours aussi agréables mais depuis les dernières déclarations du gouvernement Français sur les immigrés, il est préférable de parler anglais



*Escale à Lisbonne*



*La grosse houle désordonnée et vicieuse*



*Porto Santo*



*Funchal*

C'est une des raisons pour laquelle il n'a aucun contact avec les autres bateaux du bassin de Belém. Ce sera la principale difficulté rencontrée pendant tout son périple, le fait de ne pas parler la langue du pays et de ne pas être « fluent in english », sa connaissance seulement de l'anglais « business » limite beaucoup les relations avec les autochtones. Dans ses buts de promenades il n'a pas oublié de faire un tour dans le métro de Lisbonne la RATP n'ayant pas œuvré sur celui-ci il veut se faire une idée, le métier est toujours là. Malgré un temps splendide, la solitude lui pèse et il est heureux d'appareiller après une semaine à attendre le courrier. La prochaine destination est Dakar en faisant escales dans les archipels de Madère et des Canaries qu'il souhaite revoir car il en avait fait connaissance en 1958 équipier de « Striana » pour la Course des Grands Voiliers, son initiation au grand large.

*Appareillage vendredi 24 juillet à 19h, vent d'Est toujours fort avec de bonnes rafales. La descente du « Tage » se fait sous grand-voile à deux ris et foc n°2. A la sortie mer forte et désordonnée avec déferlantes pyramidales et crêtes vicieuses, les vagues claquent le bordé en envahissent le pont et le cockpit. Vers 23h je passe la ligne des cargos descendants, impression de Champs Elysées avec mouvements anarchiques. Le matin le soleil revient mais cette mer n'a un peu barbouillé, pas de petit déjeuner. Le vent semble mollir un peu mais la mer est toujours la même, une vague inonde la couchette de quart bien que tout soit fermé. Le lendemain les conditions de mer sont identiques, mais le vent continu à faiblir. Les mouvements du bateau sont désordonnés dans les trois dimensions, les déplacements à l'intérieurs se font à quatre pattes, les repas, uniquement du solide, assis sur le plancher, la vaisselle peut attendre. La nuit suivante, baromètre en baisse, ciel bas et gris, humidité poisseuse et température douce, conditions typiquement bretonnes, je remets de la toile et comme le vent passe au Nord-Est je tangone le foc et mets «Zéphirin» au travail. La méridienne me met à 50 miles du phare de «Ilheu de Cima» de Porto Santo.*

### ***Archipel de Madère (Porto Santo)***

*C'est à 21h que la terre est enfin en vue dans beaucoup de brume.*

*Le mouillage est pris à 23h, à 100 mètres de la plage face au manège d'auto-tamponneuses.*

*Mardi 28 juillet grand soleil au réveil, un Romané « Ile d'Elle » de Morlaix parti en même temps que moi de Lisbonne, arrive pour prendre un mouillage. Je prends l'annexe pour inviter l'équipage à prendre l'apéro à bord. Ensuite descente à terre et je commence la visite du village. Le douanier me renvoi à bord chercher les papiers et m'emmène au bureau pour les tamponner.*

*Porto-Santo, trop petite pour arrêter les nuages d'alizé, est quasiment désertique. Les promenades à pieds me font reprendre goût au paysage terrestre et montagneux. Depuis mon précédent passage il y a 23 ans un gros effort de développement a été fait à Porto Santo. Malgré tout en quelques heures de marche j'ai l'impression d'avoir tout vu. Le mouillage en revanche, très calme et peu fréquentée est bien agréable.*

*Mercredi 29 juillet déradage à 14h départ sous voiles cap vers Funchal capitale de Madère. Très beau temps à attraper des coups de soleil, vent faible à nul. Arrivée à 22h dans le port, je m'amarre en couple de «Ilyade» pavillon français Beaufort 14 qui est amarré en couple de la goélette Allemande «Outlaw». Gérard m'invite pour le digestif.*

*Madère à moins de 15 kilomètres de Porto Santo bénéficie d'une végétation très variée. Depuis le passage avec «Striana» il y a 23 ans, je trouve quelques changements. Je parts à la redécouverte de la ville à pieds. Pendant mes absences l'équipage de «Outlaw» constitué de justiciable en réhabilitation veille sur «Michka VI».*

*Le cadre de la baie est magnifique, et la ville s'étage en gradins au-dessus du port. Les rues sont très escarpées le centre taillé en escalier, permettent de prendre rapidement de l'altitude. Et au fur et à mesure que l'on s'élève la forêt remplace la vigne et les vergers. Il faudrait rester plus longtemps pour apprécier pleinement tous les aspects de l'île. Le port est très houleux et inconfortable, l'escale est précaire.*

*Après 2 jours de roulis continu, atteignant parfois 20 degrés de chaque bord, l'appareillage est un soulagement.*

## *Archipel des îles Canaris (Palma)*

*Samedi 1<sup>er</sup> août à midi largage des amarres cap sur les Canaries. Dans l'après-midi j'accroche le régime des alizés. Le train est en route, si c'est le régime qui m'attend, l'alizé c'est formidable.*

*Il fait très beau mais le bateau roule vraiment beaucoup, jusqu'à 15° de chaque bord, le conservateur d'allure s'en sort pas trop mal.*

*Dans la nuit du 3 août je vois bien les lumières de la ville mais pas un phare, je réduis l'allure pour arriver de jour. Le mouillage est pris dans le port de « Palma » à 9 heures, temps gris et humide, l'endroit choisi n'est pas génial. J'ai choisi de m'arrêter à Palma car c'est l'île la plus à l'ouest donc sur la ligne directe de ma route vers Dakar et puis elle n'est pas fréquentée par les «Atlanticos» bourrés de touristes bon marché. Je suis le seul yacht de passage, j'y suis au calme et fait une agréable visite de Santa Cruz qui avait été le point final de la Course des Grands Voiliers, ville coloniale Espagnole aux habitations et monuments typique du XVIIème .Cependant c'est un port houleux et l'approvisionnement en nourriture est quasiment inexistant.*

## *Santa Cruz - Dakar*

*Je repars de Palma à midi le 4 août, le vent est fort de secteur nord, rafales à 35 nœuds. Le bateau roule beaucoup mais il faut ranger, le mouillage, l'annexe, et « Ursule » me donne des soucis, il faut changer la pale qui entrait en contact avec la barre. Le vent change de direction et mollit et dans la nuit réveillé par les mouvements du bateau je le trouve faisant de la marche arrière contre le vent, il faut amener les voiles et marcher au moteur.*

*Remis le tangon pour le génois, le vent passe son temps à jouer en force et direction et quand il faiblit la mer secoue le bateau et les voiles de façon insupportable, et oblige à des manœuvres incessantes qui deviennent très fatigantes. Si ça continu comme cela je vends le bateau à Dakar et rentre par avion... ! Mes points sextants sont relativement corrects et il faut cependant rectifier légèrement l'estime. La distance moyenne journalière est bonne, j'approche de Dakar. Les dauphins me rendent visite.*



*Les fidèles accompagnateurs*



*La baie de Hann*

*Je n'ai rien à leur donner à manger, pas de poissons volants sur le pont. Beaucoup de difficultés pour régler le conservateur d'allure « Ursule » qui n'arrive pas à maintenir la route du bateau, je ne s'explique pas ce dysfonctionnement, je tente des modifications sans résultats. Je branche le conservateur de cap « Zéphirin » mais pas trop longtemps par économie d'énergie. La terre est en vue le 10 août dans l'après-midi. Débordé l'île de « Goré » par bâbord, reconnu la bouée rouge « Tacona », entré dans le chenal du port de Dakar, il est 17h45 le lundi 10 août.*

## *Dakar*

*Temporairement je m'amarre en couple d'un vieux chalutier au fond du port. Le lendemain formalités douanières le matin sans problèmes, poste restantes où du courrier m'attends et essai de joindre par VHF la Capitainerie pour savoir où me mettre. Pas de réponse sauf que quelqu'un intervient « répondez on vous appelle ! » réponse « on n'est pas là ! ». Très chaud, 37° à l'intérieur, humide, sans air et assaut des moustiques, ce n'est pas le bon endroit et rempli de mazout. Il faut trouver un autre endroit.*

*Une partie du bassin de l'arsenal est encore concédée à la marine nationale française, le capitaine de frégate responsable auquel je rends visite de courtoisie, me donne une heure pour quitter le port.*

*Furieux je décide de partir maintenant pour Salvator de Bahia. Appareillage rapide, Dakar quelle désillusion... !*

*Après une heure sous voiles, le calme revenu je pense que le mieux serait de chercher un autre endroit pour rester à Dakar. Je prends le cap sur la baie de « Hann » où se trouve le CVD, Club Voiles de Dakar, que mes parents avaient connus en 1956. Ils avaient fait le voyage pour participer aux championnats de France des « Requins », bateau prêté propriétaire équipier. J'essaie cette entrée en matière sans résultats, on m'explique gentiment mais fermement que le temps des « Requins » est révolu, et qu'on n'accepte pas les bateaux de passage. En outre c'est la période des tornades et le mouillage est souvent agité et précaire. Décidément l'escale à Dakar se présente mal.*

*Enfin à l'Union des Plaisanciers de Dakar, un autre club moins fermé, je trouve Philippe qui s'intéresse aux voiliers visiteurs.*



*Bernard restera jusqu'au début septembre à Dakar suivant son programme attendant que les alizés soient plus établis pour faire la traversée.*

*Il fait la connaissance d'autres équipages, les apéritifs et dîners s'échangent entre les bords, ce sont des moments gais et arrosés. Philippe et Michèle lui font connaître des Dakarois figures du club, le propriétaire d'un «Chatam» construit aux ACBG même chantier que «Michka VI».*

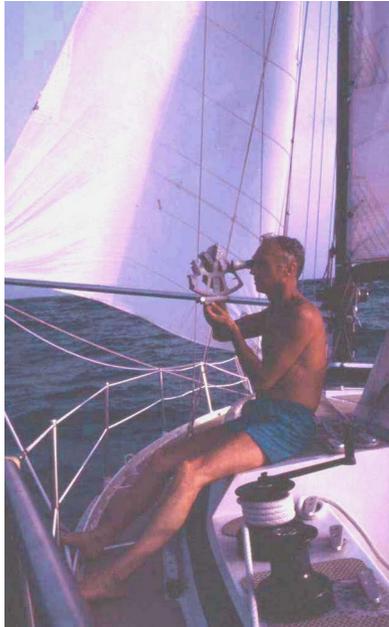
*L'escale est aussi mise à profit pour réviser tout ce qui a présenté un problème sur cette première partie du voyage, «Ursule» et circuit électrique. Il faut aussi faire l'approvisionnement, pour l'eau le tuyau étant trop court il faut échouer le bateau sur la plage.*

*Le temps est de plus en plus chaud et humide, une tornade un soir, il faut larguer au maximum la chaîne du mouillage qui tient.*

*Le moment du départ approche, Philippe Delmas, avec un grand sourire m'offre, en prévision de mon passage dans cette contrée du sud, le livre de Jean Raspail « Moi, Antoine de Tounens, roi de Patagonie », et il me glisse malicieusement dans le creux de l'oreille qu'un de ses amis vient de faire une traversée rapide en 20 jours. C'est le piège ! Inconsciemment je vais essayer de faire mieux !*



*La méridienne*



*L'alizé d'Atlantique*

## **Dakar – Buenos Aires**

### ***Dakar – Salvador de Bahia***

*L'île de «Goré» à tribord, sous voiles au près, il est 18 heures le samedi 5 septembre, sur la route pour la traversée de l'Atlantique.*

*La distance de Dakar à Salvador de Bahia est peu importante : 2100 milles en route directe. Mais il faut traverser le pot au noir avant de trouver l'alizé de Sud Est. Le passage de «Michka » a lieu en septembre, au moment où la zone intertropicale de convergence est la plus large, et la plus Nord. Cette zone est prolongée près des côtes d'Afrique par la mousson de SW qui était sur Dakar.*

*Pour se dégager de cette mousson, j'ai pendant les trois premiers jours, suivi une route un peu plus ouest que la ligne droite. Après une petite tornade, le vent de SW jusque-là modéré, est devenu très irrégulier avec de longues périodes de calme, et des risées faibles de courte durée. Quelques orages, grains fréquents mais courts, longues périodes de ciel couvert, avec de belles éclaircies Je prends la route plein sud pour atteindre le plus vite possible l'alizé, les manœuvres sont fréquemment pour tirer parti des moindres souffles. Le sixième jour Je trouve le vent de sud, stable, par 6°N et 22°W c'est l'alizé bien établi, avec alternances de périodes agréables 15-20 nœuds de vent, et des passages plus sportifs avec 25-30 nœuds. Il faut plusieurs jours pour que le vent adonne très lentement vers le SE, et l'allure passe du près au petit large. «Michka» fonce et parcourt 1181 milles en 7 jours sur la route directe avec 7 jours à 7 nœuds de moyenne, un record. Ensuite le vent molli, devient plus irrégulier et hale Nord Est. L'allure s'en ressent.*

*Le lundi 21 septembre à 4 heures un cargo en vue à tribord, il doit descendre en longeant la côte et derrière lui on aperçoit des lumières de ville. C'est l'Amérique, j'aperçois la côte de Bahia à 9 heures.*



*Arrivée à Salvador de Bahia*



*Fort San Marcello*



## *Salvador de Bahía – Aratu – Rio Paraguaçu*

*Mouillé au Sud Est du fort San Marcello de Bahia à 16 heures, la traversée a été faite en un peu moins de 16 jours.*

*Je suis parti de Dakar sous une saison des pluies commençante, j'arrive au Brésil sous une mousson débutante. A Dakar il faisait trop chaud pour faire quoique ce soit, à Bahia on est bien à ne rien faire. Le bruit des coquillages qui poussent sous la coque est surprenant et même inquiétant au début car on a l'impression qu'il pleut sous le bateau.*

*Le mouillage au fort Santo Marcello étant dans la zone militaire, les militaires acceptent que les voiliers stationnent. De temps à autre, pour d'obscures raisons, une petite crise d'autorité qui obligent tous les bateaux à déménager pendant quelques heures, puis remouillage au même endroit. Antoine, chanteur à succès et navigateur solitaire le notait déjà en 1974.*

*L'endroit est pratique car proche du centre-ville, relativement calme, peu encombrée avec seulement une dizaine de yachts étrangers. Il faut l'éviter pendant la période du carnaval car l'ambiance qui règne au sein de la trop nombreuse flotte rassemblée pour l'occasion est invivable.*

*A peine arrivé, je suis convié à dîner sur une grosse goélette noire genre ancien bateau de commerce. L'ambiance à bord est pour le moins originale. L'équipage du moment va bien avec l'atmosphère enfumée par les joints. Le carré genre boucanier, le plafond est constitué d'énormes barreaux de bois massif mal équarris, la table burinée sur laquelle se renouvelle sans cesse un grand récipient de « caéperinha ». Une fille a apporté à bord une chatte qui allaite ses 3 chattons et un bébé tigre. Jean, le skipper actuel, écologiste plus ou moins rattaché à Greenpeace, aime son bateau avec lequel il se pose en défenseur des traditions de la marine en bois.*

*Gros contraste avec « Michka », mais les choses sont claires et les relations entre nous beaucoup simples et franches qu'avec de nombreux bateaux de plaisance.*

*Il faut faire connaissance avec ce nouveau pays. Je reste quelques jours à Bahia et commence à me faire une idée.*



*Mouillage à l'entrée du rio Paragaçu*



*Léon Coppi*



*Un Saveiro*

*Le Brésilien est braillard à tel point que l'on attrape mal aux oreilles. Il est au premier abord très accueillant, disponible pour rendre service à tout moment, jour et nuit, au pied levé sans restriction. Cela correspond à une tradition, un comportement général et quasi naturel d'hospitalité et d'accueil sans intérêt particulier pour la personne concernée.*

*Cinq jours après je décide d'aller dans un endroit hors de la ville et je mets le cap à la voile sur « Aratu » que j'atteins avec des vents variables.*

*Le mouillage du Yacht club, dans la baie d' «Aratu», est plus tranquille. Je m'y fais de bons amis sur d'autres bateaux français.*

*Il y a Pierre Blondel, un autre solitaire sur un bateau de 8m, qui a fait le tour du monde à pied avant de se mettre à la voile. Il connaît surtout l'hémisphère Nord. Très bien dans sa peau il a une façon de vivre peu banale. Il ne cherche pas comme les autres à minimiser les dépenses, quand le niveau de la caisse diminue il rentre travailler en France. Il passe de moins en moins par une maison d'intérim, ses anciens employeurs temporaires sont tous prêts à le reprendre. Venu de Dakar à Bahia pour le carnaval, il remontera ensuite par Cayenne et les Antilles, puis laissera le bateau aux Etats Unis. Je le rencontre à nouveau début 1983 lors de mon passage à Paris, il était dans une phase travail.*

*Ensuite il a fait avec son bateau tous les canaux intérieurs de la côte Ouest jusqu'à New York, et fait un retour rapide dans les dépressions de l'Atlantique Nord. Je le retrouve en 1984 à mon retour avec un nouveau travail à Paris, habitant sur son bateau au bassin de l'Arsenal.*

*Il y a aussi deux équipages français et avec lesquels j'entreprends une croisière dans la «Bahia de Todos los Santos» et dans le rio «Parragaçu» que nous remontons jusqu'à «Maragogipe». Un soir les trois bateaux sont mouillés devant une magnifique plage de sable blanc sur la rive droite du rio «Paragaçu».*

*Nous dinons tous à bord du Kirk, et passons une agréable soirée, il y a bien quelques épisodes remuants dus au clapôt de vent contre-courant. A minuit en sortant sur le pont pour rejoindre nos bateaux respectifs. Il faut quelques instants pour s'habituer à l'obscurité.*

*Je crois me tromper en scrutant la nuit noire dans la direction présumée de « Michka ». Mais il n'y a pas d'erreur, il est bien couché au milieu d'une zone de brisants, mât à l'horizontale. A marée basse un banc de roches émerge sous lui, je suis à peine à 50 m des autres bateaux, qui eux flottent sans problèmes. L'angoisse ne durera pas trop longtemps une fois découvert que, par une chance inouïe, le creux de la coque soulage dans une flaque d'eau, et que seul l'aileron de gouvernail tape à chaque vague, Après la stupeur grande activité, les copains m'aident à porter des ancres dans toutes les directions, apportent le café et veillent avec moi jusqu'à ce que le bateau flotte à nouveau et que je mouille en eau profonde. Aucune trace, même pas une éraflure de peinture, mais une leçon profitable pour les prochains mouillages. Cela ne se reproduira plus.*

*Dans les équipages sympathiques il y a Léon Coppi, franco-brésilien qui me fait cette réflexion très réaliste : « ton bateau est léger, rapide et nerveux, par rapport au mien, c'est une Ferrari... ! ». C'est bien mon problème de vouloir faire le tour du monde avec une Ferrari... !*

*Une grande partie du commerce dans la région, se fait encore avec les « Saveiro », qui sont des voiliers remarquables. Sans moteur, à la voile ils sont toujours manœuvrant par petit temps. Leur mat souple, non haubané, leur permet cependant de saluer sans dommages les grains très soudains qui caractérisent la baie. L'équipage des « Saveiro », limité à 1 ou 2 personnes, est capable de régater en tirant parti des risées et contre courants, au point que malgré des virements de bord impeccables, il m'a été impossible d'en doubler un en descendant le rio « Paragaçu ».*

*Il faut reprendre ma route, prochaine escale « Rio de Janeiro » où Léon m'a promis de me réceptionner. Je quitte « Aratu » le lundi 5 octobre à midi.*

Ce premier contact de Bernard avec le continent sud-américain est encourageant. Il espère que la suite lui fera connaître beaucoup de gens, le contact est plus facile qu'à Dakar où malgré tout l'atmosphère était plus guindée et, à part quelques « voileux », les gens donnaient plus l'impression qu'ils ne souhaitent pas voir des étrangers dans leur petite sphère.

## *Salvador de Bahai - Rio de Janeiro*

*Sous voiles au près bon plein je passe la bouée rouge de San Antonio cap au 200°, « Ursule à la barre », c'est la descente vers Rio.*

*Tout va bien sur le pont mais à l'intérieur c'est l'état de siège car j'ai un passager clandestin : le moustique, vorace et résistant. Les produits soit disant efficaces doivent le faire rigoler, moi ils me rendent un peu malade. Finalement il décède 3 jours après, son cadavre passe par-dessus bord avec les poussières du ménage journalier.*

*Le temps est beau, le vent faible. Le 6 octobre le loch enregistre 10 000 miles distance depuis la mise à l'eau de « Michka VI », ce qui donne 5 074 miles depuis le départ de Ouistreham. Le lendemain cargo en vue, il suit apparemment la route directe vers San Roque, c'est aussi ma route. A part cette rencontre la mer est déserte.*

*Le temps se gâte, quelques grains avec vents forts, puis calme. Je dors un quart d'heure et retrouve le bateau cap à l'est avec 5 nœuds de vent de Sud-Est. Je vire de bord, règle les voiles et « Ursule », à peine fini le vent passe à l'Est 25 nœuds, réglé à nouveau, cela semble se calmer, le grain passe. Je retourne dans ma couchette pour 3 heures, enfin.*

*La route me fait passer dans une grande zone pétrolière, plateforme NEMROD laissée à bâbord, d'autres sont en vue. Je fais cap au Sud Est pour ne dégager de la zone avant la nuit.*

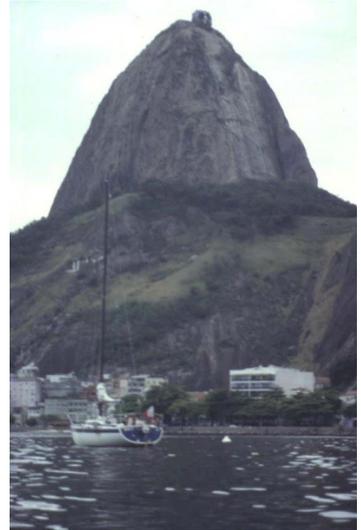
*C'est la route dans un temps humide, seulement 22° à l'intérieur, le vent est faible et variable en direction, le moteur est mis à contribution.*

*Pendant la nuit de plus en plus de cargos sont en vue. Le courant assez fort de Sud-Est, je l'ai dans le nez. Ce courant qui n'est pas mentionné par les Pilots Charts, ce que Marcel Bardiaux avait déjà noté, me ralentit beaucoup et m'oblige à revoir l'estime constamment.*

*Vent arrière, pluie et peu de visibilité, je mets le cap sur l'entrée de la baie le 11 octobre à midi. Le vent passe plus Sud, c'est sous voiles au large à 7 nœuds que je commence à apercevoir le relief de la côte, il me faut maintenant tâcher de mettre un nom sur tous ces pics qui se profilent.*



*L'entrée de la baie de Rio de Janeiro*



*La tarte aux pommes réservée aux invités de marque*



*La tarte aux abricots et le pain fait bateau*

*A 19 heures passé les îles «Maricas», il n'y a aucun phare dessus, le site de la baie semble grandiose mais le Christ garde la tête dans les nuages. Le temps s'améliore, moins de pluie et bonne visibilité, le dernier mile se fait au moteur, avec la lune le spectacle est magnifique. C'est à 23 heures que je laisse filer l'ancre devant la maison rose «libre pratique» trouvée sans problème.*

## **Rio de Janeiro**

*Réveil le lendemain à 6heures 15 par le représentant de la Santé, sympathique qui accepte que je reste le temps de finir les formalités et de trouver une autre place. Il faut débarquer à terre avec l'annexe pour la douane, j'en profite pour faire un tour en métro et des achats au Super Marché du coin. C'est à 11 heures que je relève l'ancre et me dirige au moteur vers la Marina Gloria, ou je trouve la place libre de Léon à côté de «Sélénia» bateau ami. Sous prétexte de quelques difficultés passées, le Yacht club de Rio n'accepte pas les bateaux étrangers. Cela exclu une des rares zones de mouillage pratiques. Heureusement Léon avait prévenu le Yacht Club, cela n'a pas empêché que je paie les droits pour la durée du séjour.*

*Léon me rejoint dans la journée, me prend en charge et me fait connaître un de ses amis, Sergio, propriétaire d'un Motel, d'usine de charcuterie,...*

*L'escale d'une semaine est bien remplie, non seulement par des visites touristiques classiques (Pain de Sucre, Copacabana,...) mais aussi d'occasions bien plus originales grâce aux relations de Léon. Le 17 octobre, sortie à la voile dans la baie « Guanabara » avec la fille de Sergio et son petit ami, Coppi et moi. Pour finir la journée Irène et Marius m'invitent à la soirée annuelle de l'association des ingénieurs et architectes, au cours de laquelle je suis invité à la table du futur gouverneur de l'état de Rio. Le chansonnier qui fait le spectacle après le diner met en boîte les ingénieurs en général et à la demande du « Président » il chante le passage du navigateur solitaire français qui reste trop peu de temps pour apprécier les jolies filles de Rio, ceci à ma grande confusion.*

## *Rio de Janeiro - Montevideo*

*L'escale à Rio de Janeiro prend fin le 19 octobre à 8 heures, cap sur «Montevideo».*

*Je longe la plage de Copacabana, sous voiles à 10 heures au petit largue, beau temps qui ne dure pas. Le vent se lève, ciel couvert avec pluie, froid. Le baromètre descend, le vent de nord force progressivement, «Ursule» a un peu de mal à tenir la route.*

*Dans la nuit, coup de vent avec pluie diluvienne, le baromètre baisse encore, sous foc n°2, 37 nœuds de vent. Au matin, brusquement il tombe complètement et la pluie cesse. La mer qui était agitée mais régulière, devient grosse et complètement désordonnée, secouant le bateau de façon démente. J'essaye plusieurs solutions et finalement amène les voiles, mets le moteur et prends la barre pour éviter de tout casser. Une heure après le baromètre amorçe sa remontée, le vent saute au SE, et monte en quelques minutes à 50 nœuds, avec des pointes à plus de 60. La mer est complètement blanche et l'écume vole. Michka se comporte bien, «Ursule» à la barre, grand' voile à 2 ris rien sur l'avant, à la cape, tout fermé, assis dans la descente à l'abri de la capote, je surveille le temps et le grément, espérant bien ne pas avoir à sortir sur le pont couvert en permanence par les embruns, et je souhaite que ces conditions ne durent pas longtemps car le vent de Sud Est me pousse vers la côte. Il n'y aura pas indéfiniment de la marge sous le vent. A 16 heures l'embellie s'annonce, je remets progressivement de la toile.*

*La nuit est magnifique, les étoiles ont beaucoup d'éclat, les planètes se reflètent dans l'eau. La journée du 23 est belle, sous voiles au petit largue sur mer plate. La méridienne donne une avance de 20 miles sur mon estime grâce au courant favorable. C'est l'heure du déjeuner, tout est en ordre sur le pont, je descends au piano de la cuisinière.*

Profitons de ces quelques moments de calme pour faire un tour dans la cambuse de « Michka VI ». Comment Bernard se nourrit 'il ? Aux escales pas de problème, le frigo tourne c'est comme à la maison.

En mer le frigo ne tourne pas pour économiser les batteries. Le frais est stocké dans des boîtes étanches posées sous les planchers sur la coque à la température de la mer, température fraîche variant peu au large

Puis ce sont les boîtes de conserve, il en a embarqué une grande quantité au départ d'Ouistreham, la dernière « Cassoulet Hénaff » sera ouverte pour le déjeuner du dernier jour en face de Ouistreham. Les étiquettes ont été enlevées pour éviter qu'elles bouchent la pompe de cale si elles se détachent sous l'action de l'eau qui peut arriver dans les fonds. Elles ont reçues un code couleur correspondant au contenu, l'inventaire est tenu sur un cahier dans la cuisine. Il fait son pain, pâte malaxée et cuite dans le four. La cuisinière est au butagaz, les bouteilles stockées dans l'arrière. La recharge des bouteilles aux escales n'a pas toujours été facile. C'est donc une cuisine simple, avec quelques spécialités qu'il sort régulièrement à ses invités aux escales. Des poissons volants de temps en temps, ils sont pleins d'arrêtes, la pêche à la ligne très peu car le bateau va trop vite. Pour la boisson la cave de « Michka VI » est bien achalandée. Les bouteilles sont bien rangées dans les fonds principalement à l'avant, il y a de la place, bien calées elles ne risquent rien. L'apéritif lui est dans le casier de la table et les casiers du carré. Les apéritifs et les dîners à bord sont nombreux aux escales, il doit réapprovisionner souvent.

Reprenons le récit de Bernard, suite du journal de bord.

*C'est le même type de temps les jours suivants, beau et régime de vents un peu léger. Un tel coup de vent à peine sorti de la zone tropicale me préoccupe, que vais-je trouver dans le sud.*

*Je fais pas mal d'heures de moteur, sondeur en surveillance continue pour rester par des fonds de 30 à 35 mètres, la côte est basse et les bancs se prolongent très au large, par endroit 5 mètres d'eau à 15 miles au large, c'est là où Josuha Slocum s'est échoué.*

*Dans la soirée du 26 octobre, pendant mon diner que passant la tête par le capot j'aperçois plein de lumières. Une fois identifié les phares, mon estime est bonne, je suis en vue de Montevideo où, le lendemain à midi je prends un corps mort dans le port de plaisance «Del Bucco» après m'être échoué au milieu de l'entrée.*

## *Montevideo*

*Les formalités d'arrivée au «Paraguay» sont rapidement expédiées avec l'aide du Club et d'un français Yves. Il y a deux bateaux français dans le port, un Flot 18 «Botteled in Léon» et un ROC 129 «On the rock». Les équipages Nicole, Yves et Gilles font rapidement connaissance avec «Michka VI», outre les apéritifs et repas bien arrosés, il y a échange de documents, surtout les Instructions nautiques du sud, ma bibliothèque est bien incomplète à ce sujet.*

*Je fais quelques visites dans le centre-ville, en bus car il est bien éloigné du port de plaisance. Le centre n'est pas très ancien et n'offre pas beaucoup d'intérêts, je suis surtout à la recherche d'une banque qui veuille bien changer mes francs, transaction difficile.*

*Le temps pendant cette courte escale est beau et chaud, sauf un soir un pseudo Pampéro avec 30 nœuds de vent et fortes pluies.*

*N'ayant plus rien à faire à «Montevideo», je large la bouée de mouillage à midi le 1<sup>er</sup> novembre, cap sur «Buenos Aires» distant de seulement de 105 miles.*

*Traversée en 30 heures, à la voile, vent faible à nul et au moteur. Au départ visibilité très mauvaise avec pluie, cela s'améliore ensuite, les bouées chenal et épaves sont à leur place. Je crains ce passage à travers le «Rio de la Plata» à cause des nombreux bancs de sable et de vase qui se déplacent et dont le balisage a une mauvaise réputation. Dans la matinée suivante les grattes ciels de la ville sortent petit à petit de l'horizon sous le soleil.*

## *Buenos Aires*

*Arrivé la nuit déjà tombée je prends une bouée au «YC Argentino», c'est le plus proche de la ville et d'accès facile. La lancha du Club arrive, le marin est très aimable mais ne parle que l'Espagnol, il vérifie mon amarrage et ne laisse la bouée à disposition pour la nuit.*

*Le lendemain je déménage pour la Marina de «San Isidro» plus conviviale.*

*Navigation de 9 miles sous voiles avec une visibilité médiocre qui m'oblige à réduire la voilure.*

*Je fini par reconnaître une bouée et une tourelle de chenal et le nombre de bateaux : pousseur, vedettes, remorqueurs ne confirme que je suis dans le bon chemin. Trois heure après je m'amarre dans la Marina. Elle est constituée de petits bassins et de nombreuses ramifications creusées dans un parc, on mouille sous les arbres le nez dans le gazon.*

*En face de moi est amarré «Gwalarn», il me semble l'avoir vu quelque part, en forçant un peu la mémoire c'était l'an dernier à Bergen. Bernard et Nicole faisait alors une croisière d'essai sur leur «Trismus» en alu. Ils sont sur la route du sud comme moi, après le Horn et les canaux de Patagonie ils projettent d'aller en Alaska puis de vendre le bateau au Canada. Rentrés en France pour la construction de leur nouveau «Passion» ils seront dans les premiers à m'accueillir à Ouistreham.*

*Je m'installe à «San Isidro» pour quatre semaines. Je voudrai faire réparer les voiles qui commencent à souffrir avec les coups de vent endurés.*

*Les voisins, Avocat, me font un accueil qui dépasse les meilleurs bouquins, une invitation à diner à terre le jour de l'arrivée avec un retour au bateau assez tard dans la nuit d'ambiance dans la Marina*

*Je fais la connaissance de Daniel Dupin, figure emblématique de l'escale Buenos Aires. Il accueille depuis toujours les navigateurs. Il a un mauvais souvenir de Marcel Bardiaux, est très copains avec Max Graveleau, Willy van de Ross, Jérôme Poncet, le Russe qui dératise, les japonais du Cap Horn, Bernard de «Gwalarn» et beaucoup d'autres encore.*

*Daniel Dupin est chimiste de formation, il a monté un laboratoire pharmaceutique qu'il a laissé tomber et il s'occupe maintenant d'une grande Hacienda.*

*Les formalités d'entrée en Argentine prennent beaucoup de temps et je remplis nombreux papiers dont on peut se demander s'ils servent à quelques choses. Les Argentins très volubiles à l'arrivée se montrent plus inexistants pour rendre service et ce n'est que 5 jours après que je parviens à me rendre au centre-ville n'arrivant pas à changer des francs, Daniel Dupin fini par me prêter quelques Escudos pour prendre le bus vers Buenos Aires. La ville est à la fois très Européenne et Américaine. Cette fois je ne suis pas dépaysé, petites rues comme à Paris, grandes avenues avec ses immeubles Haussmanniens, beaucoup de verdure, rues très animées. Les Argentins sont en grande majorité bien habillés, les femmes avec beaucoup de couleurs.*



*Le mouillage de San Isidoro*



*Gwalarn*



*A la table à cartes*



*Carénage*



*La sortie du weekend avec les amis*



*Je m'assois aux terrasses des cafés pour regarder ce spectacle de rue en constant changement qui me rappelle la France.*

*Le temps est beau et chaud avec quelques averses cependant en fin de journée. J'ai un exemple de ce qui m'attendait dans le sud avec un coup de pampero, les bateaux prenaient des coups de gite sous les rafales et roulaient au mouillage car le niveau du rio était monté de plusieurs mètres et l'eau couvrait les pelouses et créant des zones de brisants entre les arbres.*

*L'ambiance dans la Marina est très festive, souvent des groupes de jeunes jouent de la musique et chantent sur les bateaux. Un soir des amis Argentins accompagnés d'un guitariste Japonais viennent à bord alors que « Michka VI » est béquillé, sorti de l'eau sur le terre-plein.*

*Le côté déplaisant des Argentins c'est qu'ils sont très adeptes du «mañana per la mañana» qui n'est jamais traduit par demain matin mais par peut être un jour mais surement pas demain. Ils ne refusent jamais une invitation à un repas où ils ne viennent jamais sans décommander J'en ai marre de préparer des repas pour plusieurs que je fini par manger froid longtemps après avoir vainement attendu.*

*Il y a aussi des sorties à la journée à plusieurs bateaux, le weekend avec les familles ambiance festive garantie.*

*Daniel Dupin emmène dans son sillage une cour pléthorique, beaucoup d'Argentins de tous milieux et des français, équipages des bateaux de passage et aussi des français et françaises permanents à Buenos Aires, environnement de l'Alliance Français. Jeanine s'impose à bord et nous nous voyons assez souvent.*

*Daniel m'invite avec Bernard et Nicole de « Gwalarn » à venir passer deux jours dans son estancia située à 100 kilomètres au sud-est C'est une petite exploitation de 2500 hectares. La splendide maison de style coloniale est située dans un grand parc arboré.*



*Hacienda Denis Dupin*



*La maîtresse de maison, Suzanne bretonne du Finistère nord nous reçoit simplement et le soir nous passons une soirée agréable dans le grand salon avec quelques histoires de gauchos.*

*Maintenant c'est le moment de faire un début d'approvisionnement conséquent car après «Mar del Plata» les ressources dans le sud seront limitées. Un dernier diner à bord de «Gwalarn», je pars de la Marina de San Isidro le 26 novembre pour la Marina du «YC Argentino» où je reste une nuit. Dans la soirée je fais la connaissance de l'équipage de «Sari», français très sympathique qui descend lui aussi dans le sud.*

### ***Buenos Aires – Mar del Plata***

*Départ tôt de «Buenos Aires» le 27 novembre, temps couvert, humide et vent d'est qui oblige à tirer des bords pour sortir. Nuit de veille pour une navigation en slalom entre les bouées et les cargos, le vent forcé monte à 25–30 nœuds, les embruns couvrent le pont d'eau boueuse. La journée suivante est belle, soleil, mer calme vent faible toujours au près.*

*C'est le 29 novembre à 10 heures que «Michka VI» entre dans le bassin de Mar del Plata où mes amarres pour l'avant sont prises par Yves et Nicole de «Botteled in Léon» qui n'ont devancés, pendant que le mouillage arrière est installé par le Président du Club. Je déjeune au Club avec un militaire à la retraite et sa femme, il était en 1979 équipier sur «Fortuna II».*

*Le rituel à chaque escale passe par la poste restante, l'achat des cartes postales pour la famille et les amis, la banque, et l'approvisionnement en vivre. Cette fois il me faut faire un recensement complet des conserves et compléter au super marché.*

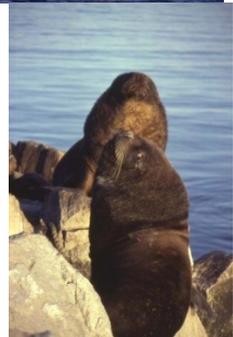
*La ville de «Mar del Plata» n'offre pas beaucoup d'intérêt, rues tracées en quadrilatères sans réel centre ancien.*

*Je pars du ponton le 5 décembre début d'après-midi, passé les jetées à la voile au près bon plein. Cap sur «Puerto Madryn», c'est le début de la descente vers le sud.*



*Nuage de mouettes à la pointe Delgada*

*Puerto Madryn  
Michka VI et Sari*



## *Mar del Plata – Puerto Madryn*

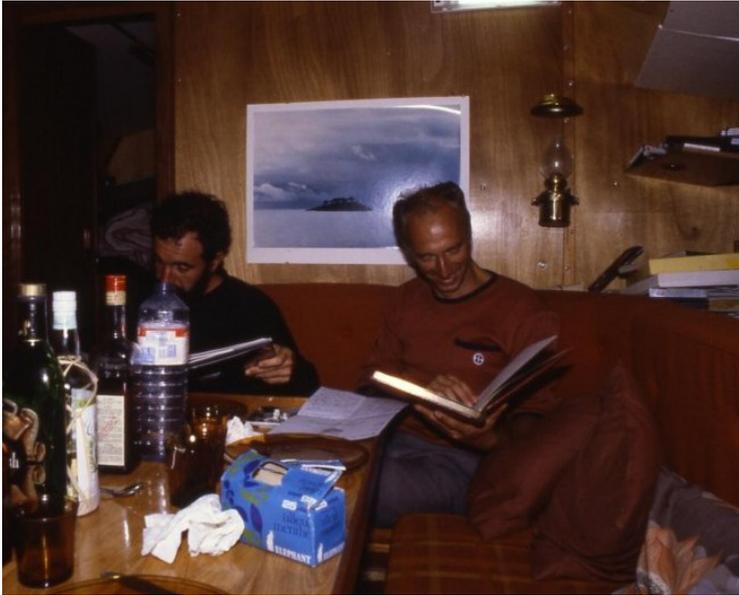
*Le temps le plus typique rencontré au sud du rio de la Plata est la succession de fronts froids remontant de façon autonome sous le vent de la cordillère des Andes. Le vent vire au NE et molli juste avant l'arrivée d'une barre nuageuse qui le fait sauter brutalement au SW. Le vent atteint en quelques minutes sa force maximum, puis décroît lentement avant d'amorcer sa rotation par l'ouest.*

*De «Mar del Plata» à «Puerto Madryn» il y a eu trois fronts avec une longue période de NW entre le deuxième et le troisième au cours de laquelle j'ai parcouru 180 milles en 24 heures. Le dernier, très orageux a été le plus brutal et le plus long. J'ai dû tirer des bords pendant une dizaine d'heures par 35-45 nœuds de vent, au voisinage de la péninsule de Valdès. C'est une région réputée pour la force des courants de marée, et les mauvaises conditions de mer qui en résultent, un peu comme les fameux raz de la manche. «MichkaVI» a été bien secoué. Au près serré, vitesse 5 nœuds sous foc2 et deux ris, les chocs impressionnants dans les vagues m'ont amenés à réduire la voilure en descendant le foc jusqu'à l'entrée du golfe. Le bateau a bien supporté l'épreuve, et à part le ridoir de faux étai et 2 verres cassés dans l'évier, le matériel a tenu bon.*

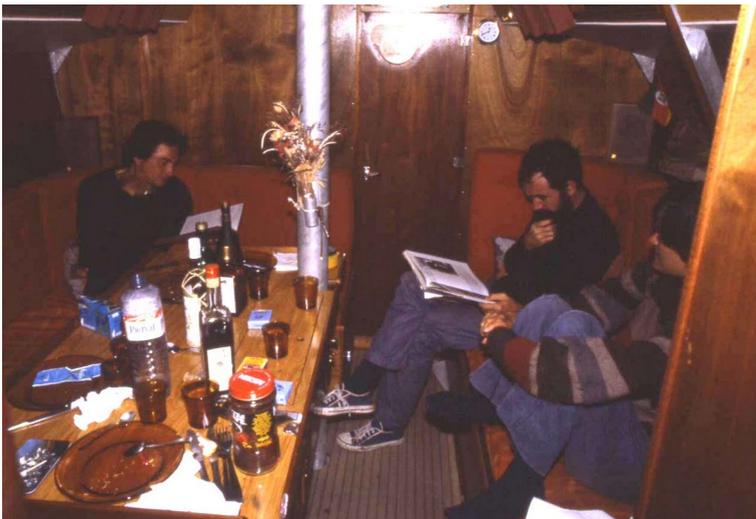
*C'est avec soulagement que je passe entre les deux pointes qui marque l'entrée du «Golfo Nuevo». Le soleil apparait et j'aperçois sur bâbord le monument du «Tehuelche», le premier indigène vu par les équipages de Magellan auquel ils trouvèrent de grands pieds et lui attribuèrent ce nom qui déformé donna «Patagon». Magellan resta quelques temps dans le «Golfo Nuevo» pour hiverner en 1520, une mutinerie l'obligea à lever l'ancre pour finir l'hiver dans la région de «Comodoro Rivadavia».*

*Je mouille l'ancre près de la jetée de «Puerto Madryn» dans 3.5 mètres d'eau à marée basse à 13 heures.*

*A «Puerto Madryn» pendant une semaine il fait un temps splendide, chaud et ensoleillé, avec une petite brise d'est agréable. La petite ville offre peu de ressources, très peu de magasins. Elle ressemble à une bourgade de pionniers, les maisons sont basses et bien séparées, les rues sont à angle droit.*



*Dernière veillée d'arme à bord de « MichkaVI » avant l'appareillage vers Magellan. Le skipper de sari écrit dans le livre d'or « Et la prochaine fois que tu auras 2 ris dans la GV sans rien sur l'avant, courage, chaque degré qui passe te rapproche du Sud. Bientôt le Cap des Vierges ».*



*Le chef de l'attachement naval consacre un après-midi à me faire visiter les environs. Il me conduit en voiture à l'endroit où les phoques à fourrure viennent traditionnellement constituer leurs harems. Le «Golfo Nuevo», magnifique réserve naturelle, est en effet un lieu stratégique de reproduction des mammifères marins. Malheureusement les baleines sont reparties vers le sud la semaine dernière.*

*«Sari», arrive le lendemain soir. Parti 2 heures avant moi de Mar del Plata il a donc mis 36 heures de plus, ce qui montre que «Michka» n'a pas trop mal marché dans cette traversée délicate.*

*Le débarquement par la plage est peu pratique. L'équipage de «Sari» a pris l'habitude de passer par la jetée. Ils font ainsi connaissance de 2 chalutiers en couple desquels ils laissent leur annexe. Un des équipages japonais nous invite le dernier jour à déjeuner. C'est un vrai repas de fête. Le second n'apparaît qu'épisodiquement pour demander des conseils au capitaine. Il est en train de me préparer un cadeau à emporter, un énorme bocal de calamars à la japonaise. Pour terminer il faut encore trouver la force de faire honneur au Christmas Cake accompagné de champagne. Après cela tourne à la catastrophe, car l'équipage du deuxième chalutier ne veut pas être en reste, et tient absolument à nous recevoir à son tour en faisant encore mieux ! Nous picorons lamentablement, le temps qui se gâte vient à notre secours : les bateaux doivent changer de côté et la manœuvre délicate accapare tout le monde. Avant de rentrer à bord nous faisons les formalités de départ à la «Gobernacion Maritima».*

*«Sari» appareille ce 14 décembre, moi j'ai prévu de partir demain matin, je souhaite passer encore une nuit tranquille au mouillage. Juste avant la tombée de la nuit, «Sari» récupère son ancre au beau milieu d'un grain d'ouest 35-40 nœuds. Je salue son départ d'un coup de trompe, mais constate alors que «Michka» part lui aussi en traînant son mouillage en travers des rafales. Le temps de tout récupérer, je suis à un bon mille de la jetée, et je décide de continuer, un peu marri tout de même de m'être fait forcer la main, et fait voler une dernière nuit au port.*

## *Puerto Madryn – Punta Arenas*

*C'est le départ sous grand-voile à 2 ris, vent arrière avec 35 nœuds de vent sous la pluie. A 3heures du matin c'est le passage de la sortie de «Golfo Nuevo», route vers le sud, nuit splendide mais fraîche au près bon plein. Malgré tout ce qu'on raconte sur la côte Argentine de Patagonie, la progression à 20-30 milles au large, en coupant, l'extérieur du golfe St Georges, s'est bien passée. C'est toujours une succession de fronts froids, mais de moins en moins marqués.*

*Le cinquième jour, dans le NW de Rio Gallegos, je prends des bains de soleil, torse nu dans le cockpit, pendant que Michka marche au moteur sur une mer d'huile.*

*Le lendemain matin, l'approche de Magellan se fait par un temps plus normal un ciel de fin du monde, et le vent de sud-ouest qui force de plus en plus, avec des rafales d'autant plus sèches que je serre la côte. La bosse du deuxième ris casse alors que je prends le troisième.*

*Un peu inquiet sur les conditions qui m'attendent à l'entrée du détroit de Magellan je vire le cap «Virgenes» comme une bouée de régates, en serrant au maximum. Un petit coup de barre pour arrondir un paquet d'algues, un autre pour retrouver six mètres au sondeur. Le 20 décembre à 13 heures, c'est passé je suis dans le SW du cap des vierges. Le vent est plus régulier, 25-30 nœuds, je progresse bien en tirant des petits bords avec «Ursule» et il y a du vin au déjeuner pour fêter l'événement. Cependant ce n'est pas fini car le risque d'être rejeté au large par un bon coup de vent d'ouest, risque que beaucoup des navigateurs ont connu dans le passé, ne sera vraiment écarté qu'après le premier goulet.*

*Effectivement, en arrivant le soir au milieu de «Bahia Possession» les conditions se gâtent à nouveau. Le vent remonte. 40-45nœuds et contre le courant lève une mer très courte. La visibilité est médiocre, j'aperçois le cap «possession» et une plateforme de forage pas indiquée sur ma carte. Je n'y vois rien, je ne suis pas sûr de ma position, j'hésite sur l'entrée du goulet.*

*Un cargo suit une route bizarre, j'entends le pilote qui vient à sa rencontre lui crier à la VHF de stopper immédiatement ! Mon calcul de marée est visiblement faux, et le courant favorable sera probablement renversé avant d'arriver, il me faut donc attendre. Et comme il est exclu de mouiller, tant le fond de la baie est exposé, je mets à la cape.*

*En rentrant le foc2 je me rends compte que j'ai sous-estimé l'état de la mer. Le bateau tombe dans un trou plus vite que moi, je fais un splendide vol plané et très heureusement un bras passé autour du balcon me ramène heureusement sur le pont, qui remonte avec la vague suivante. L'atterrissage est brutal et je rentre illico dans le cockpit reprendre mes esprits.*

Dans tous les documents laissés par Bernard il n'est jamais fait mention qu'il portait un harnais de sécurité avec une longe sur le pont, et pourtant les manœuvres à l'avant étaient très fréquentes et risquées, peut être le faisait' il, ce devait être très rare et il semble bien que cette fois il n'était pas attaché... !

*Le foc n°2 restera sur le pont. En cape courante au près, avec trois ris, le bateau se maintient bien, et entre deux virements de bord, qui réussissent souvent contre le vent, je me fais un diner chaud pour récupérer mais il n'est pas question de dormir avec la proximité de la terre, de la plateforme, et de deux remorqueurs qui tournent également en attente.*

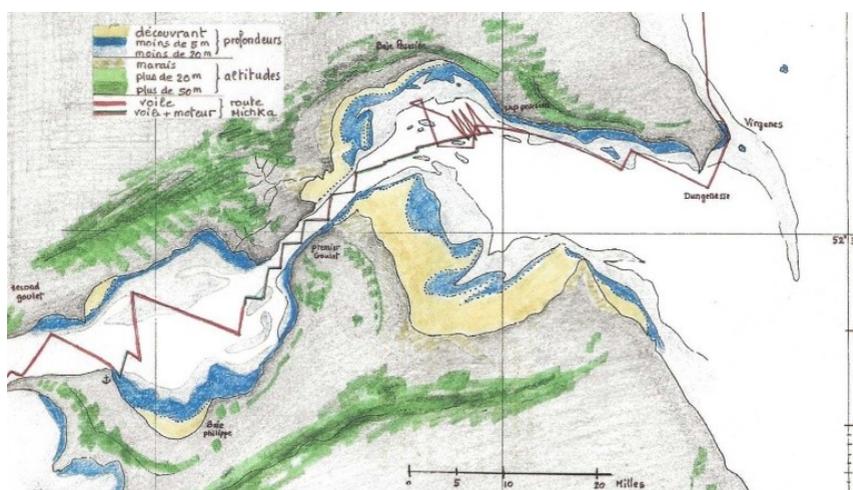
*J'en profite pour appeler, la station radio «Punta Delgada» qui contrôle l'entrée du détroit. Cela permettra d'être en règle avec la police maritime Chilienne en signalant mon arrivée. Mais l'opérateur n'a pas l'habitude des voiliers et me traite comme un cargo avec un questionnaire pour les navires marchands.*

*A la fin quand je demande l'heure de la pleine mer il m'est répondu : pilote dans une heure. Je n'ai pas intention d'accepter un pilote et de payer les droits correspondants. Comme mon correspondant ne veut rien savoir, je fini par couper la radio.*

*En fonction des observations de courant faites depuis le cap «Virgenes» je remets en route à 1 heure du matin, avec le moteur 1800 tours au lieu du foc. Cela me permet de garder le cap est de tenir l'estime plus facilement.*

Rivé à la barre, je cherche en permanence le meilleur compromis cap vitesse en fonction de la mer et des fortes risées. Après neuf heures de ce régime le goulet est passé, je reprends la navigation à voile, grand-voile à 2 ris et foc n° 2 sous pilote «Zéphirin» par un temps splendide. Vent W 25-30 nœuds, soleil, température 13° à l'intérieur. Il me faudra encore mouiller 5 heures côté de la Terre de Feu pour attendre la renverse dans le deuxième goulet.

Ensuite encore tirer des bords, et enfin l'ancre fait plouf, le 22 décembre à 5 heures 30, devant une myriade de lumières qui scintillent. L'air est vif et frais, tout est calme.



Avant d'arriver à Punta Arenas, la baie de Possession et les deux goulets, c'est une navigation difficile avec vent de face.

## Punta Arenas

La montagne grise et imposante se détache sur les premières lueurs du jour. Le décor est féérique, ce n'est plus un rêve, «Michka VI» est à «Punta Arenas». Il est temps de dormir un bon coup après ces 40 heures à batailler pour franchir le détroit de Magellan.

*Ce sera malheureusement de courte durée, la lanca du port accoste un peu brutalement, un chandelier est tordu. Très correct, ils veulent voir mes papiers. Début d'après-midi je remonte l'ancre, déplace le bateau pour accoster à la jetée en couple de la barge citerne. A la « Capitania del Puerto » j'ai droit à un sérieux savon car je n'avais pas de pavillon Chilien au passage de «Punta Delgada», et je n'avais pas signalé mon arrivée par VHF, gentils mais casse-pieds !*

*La capitale des territoires du sud Chili a pour tout équipement portuaire qu'une jetée perpendiculaire à la côte sur laquelle vient s'amarrer, des deux côtés tout le trafic : à l'enracinement c'est les petits bateaux de pêche car il n'y a pas d'eau à marée basse, puis c'est en vrac les remorqueurs d'assistance des plateformes offshore, les barges de servitudes, les cargos marchands qui lorsqu'ils arrivent font dégager une bonne partie des bateaux, les chalutiers, ...et accessoirement « Michka VI ».*

*Les manœuvres sont fréquentes car tout ce petit monde est sujet à des programmes très variables, départ imminent mais toujours amarré 10 heures après ou bien pas de départ cette nuit et branle-bas de combat à 2 heures du matin. Les équipages sont sympathiques et m'invitent à leur bord à charge de revanche les visiteurs sont nombreux à mon bord.*

*Pendant ces 25 jours d'escale Punta Arenas il m'a fallu plusieurs fois larguer les amarres rapidement, la baie est très exposée au vent de secteur sud, la mer devient rapidement dure et rester sur la jetée est dangereux. Il faut déplacer le bateau de quelques milles pour le mouillage de « Tres Puentes ».*

*Par deux fois « Michka VI » passe à la télévision locale, et la presse est aussi de mise. Les commentaires qui me sont traduits sont élogieux.*

*Dès les premiers jours un libraire local s'introduit à bord, il est le seul propriétaire d'un voilier, il me présente toute sa famille, et chacun rivalise pour me faire visiter la ville et les environs en voiture. Le centre-ville est joli avec des bâtiments anciens, j'y vois le musée de la Patagonie, le jardin Japonais.*



*Amarrage à la jetée*



*La famille Champetier de Ribes*



*Au mouillage*

*Je fais la connaissance du chef de la mission Schlumberger, Philippe Champetier de Ribes qui m'invite à passer Noël chez lui. La soirée familiale est bien agréable, comme en France, et fait oublier Punta Arenas quelques heures. Pour la veillée du nouvel an, il m'invite à nouveau, mais vers 8h du soir, le vent vire au sud et la jetée devient intenable. Il faut appareiller en catastrophe et aller mouiller à «Tres-Puentes», où je ne peux laisser le bateau seul. La soirée solitaire improvisée va se terminer à minuit quand éclate une clameur et un feu d'artifice. C'est l'équipage d'un RO-RO échoué sur la plage qui fête le début de 1982.*

*Nous ferons connaissance le lendemain, et le capitaine et son second embarqueront sur Michka pour le trajet de retour à la jetée.*

*Pour les remercier j'invite Philippe, Geneviève et les enfants à une petite sortie de l'après-midi. Commencée par très beau temps et calme plat la ballade se termine avec 2 ris et foc n° 2, équipage pas très à l'aise.*

*L'officier en second de Marigopar (Gobernacion Maritima de Punta Arenas), le seul à parler anglais, est chargé des relations avec Michka. Il doit vérifier en particulier que je suis apte, et suffisamment préparé pour la suite du voyage dans les eaux chiliennes. Il vient un soir voir mes cartes et me donner quelques conseils. L'air de rien il me recommande de ne pas quitter les canaux commerciaux, de me signaler par VHF aux navires, il s'étonne que je n'aie pas d'arme pour me défendre contre les lions de Patagonie ! Tout cela dans une ambiance très cordiale, suivie d'un débarquement périlleux car la bouteille de « Glenfidish » a été vidée.*

*Un jour particulièrement humide, sur la jetée je rencontre l'Ambassadeur de Nouvelle Zélande en attente d'embarquement sur le World Discovery.*

*Il s'intéresse à mon bateau, je l'invite à prendre un verre à bord. A Santiago en allant chercher mon visa à l'Ambassade il m'invitera à prendre un thé dans son bureau.*



*La rade de Tres Puentes – coup de vent*



*Paysage, au fond Punta Arenas*

*Les épaves qui jonchent la côte*



*Quelques jours avant de quitter Punta Arenas, en revenant d'un énième séjour à «Tres Puentes», j'ai la surprise de trouver Sari à la jetée. Nous avons beaucoup de choses à nous raconter, les apéritifs et repas permettent d'échanger les nouvelles. Ils ont retrouvé «Gwalarn» en Terre de Feu, et tous deux ont eu de gros problèmes pour passer le cap Horn. Sari a abandonné, mais «Gwalarn» s'entête. Ce n'est pas une question de mauvais temps, mais un problème de réglementation Argentine. Il faut obligatoirement une radio VHF pour rendre compte régulièrement aux autorités Argentines à «Puerto William». Les Chiliens pleins de bonne volonté ont essayé d'installer un poste sur le «Trismus» mais ils n'arrivent pas à le faire fonctionner. Bernard et Nicole attendent une réponse en haut lieu à leur demande de dérogation spéciale*

*Quant à moi je n'ai pas de nouvelles de ma demande d'autorisation de naviguer en solitaire dans les canaux car la réglementation Chilienne qui stipule que l'équipage minimum doit être de 2 personnes. J'ai déposé une demande manuscrite en français aux bureaux de la «Marigopar» depuis plusieurs jours, mais pas de réponse.*

*Je décide de partir, par VHF j'informe le port, l'opérateur me donne l'ordre de passer immédiatement aux bureaux. Je n'apprécie pas la manière mais m'y rend et je trouve mon Officier en second goguenard qui me tamponne ma demande, signe tous les papiers de sortie et me souhaite très gentiment bonne navigation.*

*C'est le cœur léger que je largue les amarres le 17 janvier à 9 heures, au moteur pour déborder de la jetée, puis à la voile vers l'ouest.*

*Dans le passage des goulets de Magellan «Zéphirin» qui donnait déjà des signes de faiblesse m'avait lâché définitivement, je n'ai plus que le conservateur d'allure qui fonctionne bien lorsque le vent est bien établi en force et direction. Ce sont les conditions que je n'aurai pas dans les canaux de Patagonie, la navigation ne va pas être facile, je ne pourrai pas beaucoup compter sur «Ursule». Reste la solution pour les allures près du vent de tenir la barre avec un bout au vent et un élastique sous le vent.*

*Ici la nature revêt l'aspect le plus rude, le plus désolé, le plus rocailleux que l'on puisse imaginer.*

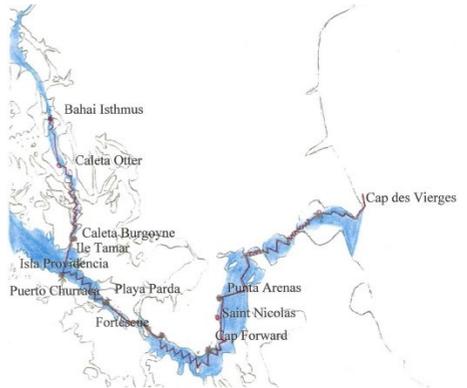
*Amiral John Byron.*

*Naborough frappé par cet horrible aspect, nomma cette partie « La désolation du Sud », ainsi ne saurait-on rien imaginer de plus affreux.*

*Louis Antoine de Bougainville.*



*Playa Parda*



*Puerto Arenas – San Nicolas – Fortescue – Playa Parda – Churruca – Burgoygne – Otter - Isthmus – Colombine – Maurisque – Mayne – Bueno – Wide – Hugh – Dock – Grau - Puerto Eden – Tribune – Connor – Van der Meulen – Island – Refugio – Balladares – Harchy – Sepulcro – Americano – Ballenas – Melinka – Quellon – Tutil – Castro-Tenaun – Puerto Montt*

## *Passage au sud du continent Américain - canaux de Patagonie*

C'est une voie navigable qui relie l'Atlantique au Pacifique en évitant le « Cap Horn ». On nomme ce passage les «Canaux de Patagonie» et «détroit de Magellan» Ils font passer entre la terre de Feu et le sud du Chili. C'est une longue série de passages entre le continent et les îles, certains passages ne font pas plus de 50 mètres de large.

La navigation est à vue, de jour, avec une bonne visibilité. Les documents nautiques utilisables sont Anglais et Américains, le balisage est bon et bien entretenu, balises, bouées, phares sont toujours peints et à leur place. Bernard s'est aussi beaucoup appuyé sur les récits de ses prédécesseurs solitaires: John Slocum, Marcel Bardiaux, Louis Bernicot, David Lewis,....

Au compteur c'est un parcours de 1300 miles nautiques, soit 2400 kilomètres de Punta Arenas à Puerto Montt et à part les 130 miles de la traversée en mer ouverte du «Golfo de Pena », c'est une route maritime qui serpente entre les montagnes couvertes de neige en empruntant une succession de fjords anciennes vallées glacières inondées. Toute cette région n'est praticable que par la mer, elle n'est plus habitée depuis la quasi-disparition des indiens « lakaluf », ramasseurs de coquillages, cueilleurs, pêcheurs et un peu chasseurs qui vivaient dans leur pirogues.

C'est le royaume des Williwaws, rafales de vent et de la pluie. La plupart du temps il faut tirer des bords avec une visibilité si mauvaise que l'on ne voit pas les sommets des montagnes environnantes. Il faut pointer sur la carte la progression en permanence sous peine de ne pouvoir identifier les mouillages car rien ne ressemble plus à un trou utilisable entre les montagnes qu'un trou non utilisable.

Les mouillages sont généralement calmes, c'est la récompense après dix heures de bagarre au près sous voilure réduite.

« Michka VI » a fait ce trajet de 32 étapes en 50 jours. Bernard est un des rares solitaires, ou peut être le premier à cette époque, à avoir fait la totalité des Canaux de Patagonie.

Il a pris beaucoup de photos, son équipement « Canon » avec tous les objectifs sont des plus performants. Les films sont argentiques diapositives Fujicolor, Extachrome, Kodakcolor. Lorsqu'il les donne à développer à Santiago il apprend, après les avoir déposés, que les laboratoires Chilien sont pas très bons et qu'il préférable d'envoyer les pellicules en Argentine. Il a un énorme coup de «blues» : Cette navigation dans les canaux était la partie majeure de son tour du monde, s'il ne reste rien c'est écœurant... ! Heureusement tout n'est pas mauvais, les tirages sont en grande partie sur exposés et couleur tirant sur le violet et bleu qui en gêne la qualité Cependant les paysages sont grandioses, c'est des vues des passages étroit entre les falaises verticales, de montagnes enneigées et de glaciers jusque dans la mer, de mouillages tranquilles près des arbres avec cascades en arrière-plan.

Son journal de bord écrit sur des grands cahiers, format A4, se présente toujours de la même façon : page de droite c'est la navigation, les points particuliers, changement de voilure, virements de bord, cap, loch, conditions météo,... et page de gauche pour les escales : les rencontres, description de l'endroit, de la ville,...

Pour ce chapitre des « Canaux de Patagonie » nous avons préservé au mieux ses impressions et avons repris, en condensant, ces 36 pages, format A4 écrites d'une écriture fine, sans interlignes, le cahier laissé sur la table à carte certaines pages ayant prises quelques embruns sont devenues presque illisibles.

## ***17 janvier Punta Arenas – Bahia Nicolas 54 miles***

*La matinée est relativement calme, vent variable secteur Est, humide, sous voiles. Passage de «Fuerte Bulnes» le premier comptoir installé avant Punta Arenas. Les conditions météo se dégradent rapidement l'après-midi avec l'apparition des premiers «Williwaws», tourbillons de vent qui élèvent des volutes d'eau pulvérisée. A l'approche de la baie de «Nodales» les rafales atteignent plus de 40 nœuds, c'est au moteur que je vais mouiller l'ancre à la limite des algues par 8 mètres d'eau, il est 19 heures 30. Je n'ai vu de la journée qu'un bateau de pêche. Les violentes rafales de vent dans la nuit ne n'ont pas empêchées de bien dormir.*

## ***18 janvier Bahia Nicolas – Bahia Fortescue 74 miles***

*Vent en général Ouest, beau temps avec du soleil, il force petit à petit dans le canal entre les montagnes, je réduis la voilure. Passage à 10 heures du cap «Forward» point le plus Sud du continent Américain par 53°57'S, je vire de bord en face de l'île Clarence coté Terre de Feu.*

*C'est le passage du «Cap Holland» à 16 heures sous les rafales de vent, grand-voile et moteur. Temps très brumeux, «Williwaws» dépassent les 40 nœuds à l'entrée de la baie de «Fortescue», je mouille dans le fond de «Port Galland» à 20 heures 45 au ras des algues à 30 mètres de la terre, très bel arc en ciel. La soirée et la nuit sont calmes*

## ***19 janvier Bahia Fortescue – Playa Parda 45 miles***

*La « Baie de Fortescue » est bien abritée, j'avais prévu d'y rester un peu mais le temps au réveil est beau, calme, baromètre stable, ma décision est prise d'en profiter en continuant.*

*A 10 heures passage d'une zone de remous, serait-ce la renverse du courant mais dans quel sens ? Toujours au moteur et grand-voile bordée au centre j'attaque le «Paso Ingles» le long de l'île «Carlos III», j'y aperçois deux bateaux de pêche.*



*Passage cap Forward*



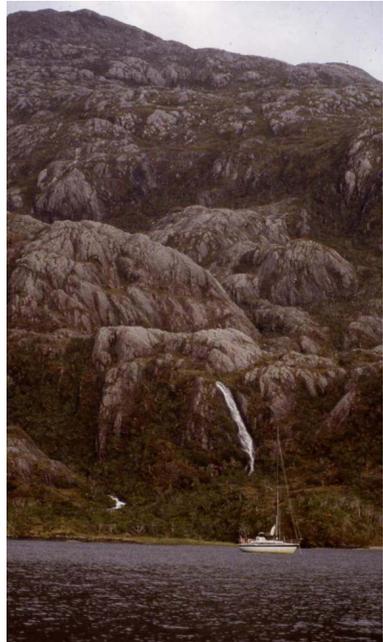
*Baiha Fortecue*



*Baiha Fortecue*



*Paso Field*



*Playa Prada*

*Vent toujours absent, la pluie arrive au passage du «Cap Quod», j'envoie le foc n°1 et coupe le moteur. La montagne est vieille, usée, un peu de neige et très peu de verdure, des cascades partout, beaucoup d'oiseaux, pingouins, otaries, loutres de mer, ... A 15 heures passage de l' «anse Field» et de son glacier, vent arrière sous grand-voile seule. Je laisse descendre l'ancre à 15 heures 45 au milieu de la baie.*

## **19 – 22 janvier Escale à Playa Parda**

*La baie est parfaitement tranquille, j'y reste trois jours car il y a beaucoup de travail à faire sur le bateau : nettoyage domestique, reprendre les haubans très détendus, réparer la bôme dont le pontet de grande écoute passe à travers.*

*J'ai bien envie de faire une sieste, le temps s'améliorant je trouve assez d'énergie pour gonfler l'annexe et débarquer côté cascade. D'abord franchir la bande de végétation touffue qui borde le rivage, les arbustes sont tellement enchevêtrés que le chemin devient impossible après quelques mètres. Au-delà l'escalade devient plus facile sur les roches granitiques recouvertes par de rares lichens. Il faut éviter les vallons abrités du vent qui sont envahis par un amas inextricable de bois mort et de buissons. Je grimpe un peu pour prendre la photo du mouillage, photo qui n'est pas prise car la pluie s'est à nouveau invitée. Je vais à la cascade pour faire de l'eau douce, retour au bateau. La pluie s'arrête, je repars pour faire la photo, et re-pluie, encore provision d'eau et le retour au bateau sous les rafales de vent s'avère sportif.*

*Bon diner et très belle soirée ensoleillée. La nuit mon sommeil est bercé par le bruit des cascades.*

*Dans la nuit avec les «Williwaws» l'ancre a dérapée, « Michka VI » est au fond de la baie, dans les algues par 2 mètres d'eau. Le matin après l'opération remouillage, je continue l'approvisionnement en eau douce et tente une nouvelle prise de photo toujours contrecarrée par la pluie.*

*Le soir en chausson dans le carré je n'ai pas chaud, le thermomètre intérieur affiche 9° et la grêle tombe drue dehors.*



*Goulet Peninula Munoz Gramero*



*Passage île Tamar*



*Epave*

*Mouillage à Colombine*

*Je mets en route le générateur d'air chaud quelques temps et je suspends dans le carré tous ces vêtements trempés.*

*Le lendemain, malgré la pluie c'est les travaux sur le pont, travaux qui se terminent bien avec un timide soleil. L'après-midi c'est la réussite de la tentative photo.*

## **22 janvier Playa Parda – Puerto Churruca 63 miles**

*Largue pour passer «l'île Shelton» puis près serré pour le «Paso Largo». Grand-voile à 2 ris et foc n°2, trop voilé car le vent monte, puis redescend rapidement. Toujours au près dans l'axe du chenal, je peux voir les deux cotés à la fois mais pas les sommets embrumés par la pluie.*

*A 10 heures j'arrive au cap «Monday» qui donne sur le Pacifique, au près dans 20 nœuds de vent avec houle, clapot, courant, pluie, brouillard et froid,.... j'en ai ras le bol de ce temps pourri et suis pas loin de la crise de nerfs ! A midi la «Peninsula Munoz Gramero», j'aperçois dans le fond l' «île Tamar». Le vent reprend dans l'après-midi et c'est de l'eau salée qui tombe dans le cockpit à la place d'eau douce ! Grand-voile à deux ris et foc n° 2, je passe la baie de «Roughwater» de l' «île Providencia».*

*Je suis dépassé par un très joli cargo blanc ressemblant à un bananier, un remorqueur passe dans le fond pour rentrer dans « Magellan ». A 17 heures en vue de «Puerto Churruca», passé le goulet, je mouille l'ancre dans «Fond Oldfield». Il a personne au mouillage, les châteaux en Espagne de fuel, courrier, douche s'évaporent je comptais bien trouver ici quelques ressources.*

## **23 janvier Puerto Churruca – Caleta Burgoyne 37 miles**

*Le matin après le copieux petit déjeuner c'est la remontée de 10 à 30 mètres de câblot de 25 plus 10 à 15 mètres de chaîne de 14 et l'ancre CQR de 20 kilo très souvent enrobée de paquets de vase ou d'algues de même poids.*

*Bernard Moitessier que j'ai rencontré à Paris s'étonnait que je n'utilise pas de guindeau.*

*Je lui répondais que je faisais ma culture physique, il est vrai que j'ai acquis une bonne musculature avec ces remontées de mouillage et avec les changements fréquents de voiles pendant ces nombreuses traversées autour du monde.*

*Le baromètre est stable, le ciel légèrement couvert en altitude, il fait froid et le vent faible de Sud-Est. J'envoie le spinnaker pour longer l'île Tamar. Plus de trafic ici, croisé par le cargo «Unisol de Calao» qui prévient par VHF le poste de «Bahai Felix» et le poste du phare de «Farway». Tout le monde communique sur le canal 16, il me faut répondre et manœuvrer en même temps. La température remonte à 15° à l'intérieur, tous les capots sont ouverts pour sécher. A 15 heures 30 je passe à 100 mètres du phare de «Faraway», le gardien sort et me souhaite par VHF « bon voyage » en français.*

*Toujours sous spinnaker je m'engage dans les véritables « Canaux de Patagonie », partie la plus aventureuse de ce trajet.*

*A 17 heures 45 je laisse tomber l'ancre. Enfin une journée où je n'ai pas eu à batailler contre les éléments. Bon dîner et dodo.*

## **24 janvier Caleta Burgoyne – Caleta Otter 33 miles**

*Le temps est maussade, petite pluie par intermittence, vent moyen de secteur Ouest. Après les îlots «Evans» c'est un passage étroit négocié au près serré, ça passe les doigts dans le nez sur un seul bord. Je fais quelques photos de l'épave. Je décide de m'arrêter à la «Caleta Otter».*

*Je n'ai pas fini de mouiller l'ancre qu'un pêcheur vient se mettre à couple de « Michka VI », il m'avait suivi depuis quelques temps. Embarquent à bord trois compères très typiques avec des têtes de flibustiers, vêtements informes, rapiécés et une odeur compacte de fuel, de poissons et de sueur rance. Ils s'installent dans le carré et malgré ma pratique assez mauvaise de l'Espagnol nous discutons autour d'un, plusieurs whiskies. Ils posent beaucoup de questions sur le bateau et sur ma navigation. Ils me donnent du corail, un demi-mouton et du poisson à nourrir un régiment.*

*Après leur départ, tous les capots ouverts pour un grand courant d'air, la température intérieure descend à 15°. La nuit est calme.*

## **25 janvier Caleta Otter – Bahia Isthmus 20 miles**

### **Bahia Isthmus – Anse Colombine (Isle Newton) 43 miles**

*Beau temps pour démarrer, belle vue sur la montagne enneigée, je passe d'un bord entre les îles « Summer » et « Larga ». Le temps se dégrade très rapidement et c'est sous la pluie que je mouille au fond de « Bahia Isthmus » en fin de matinée. Je ne garde pas les poissons et mets à cuire le gigot, une tarte aux poires avec le pain. La végétation est déjà moins austère que dans le détroit de Magellan, arbres plus grands et variés, un peu de gazon.*

*Il y a beaucoup de vent, la chaîne rague sur les cailloux et je suis envahi par les mouches. Je décide de changer de coin et je vais essayer d'atteindre le mouillage d' « Isla Newton » indiqué sur les cartes anglaises. Vent très pointu et pluie continue, des dauphins gris et très gros me tiennent compagnie. Après le « Paso Victoria » dont je suis bien sorti en coupant un peu, j'ai une liaison VHF avec le RO-RO « Comodal 1 » de Rio de Janeiro qui me croise en sens inverse. Cette partie du Canal est très jolie, belles montagnes. Mouillage dans l' « Anse Colombine » de l'île Newton à 22 heures, environnement agréable, beaucoup d'oiseaux.*

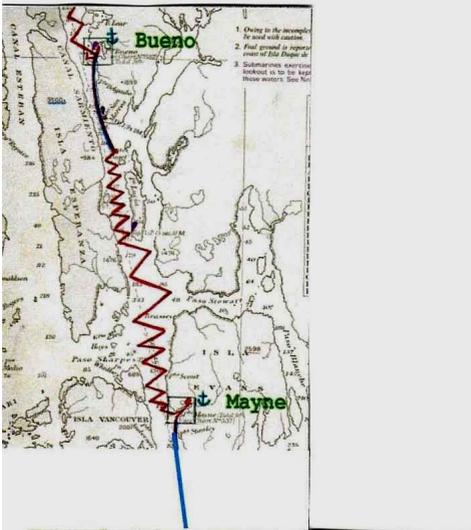
## **26 janvier Anse Colombine – Caleta Manriques (Isla Piazzì) 40 miles**

*Navigation difficile, vent 10 à 20 nœuds avec fortes rafales à 45 sous une pluie quasiment continue. Je fais au total 26 virements de bords.*

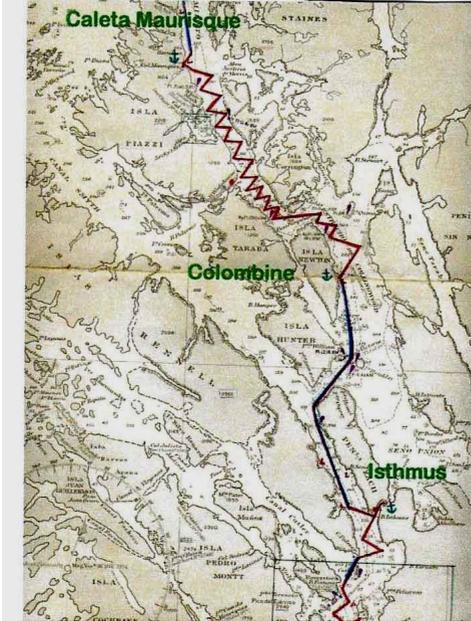
*La baie de « Lewis » de l'île « Piazzì » est difficile à trouver, après le phare de « White Mark » deux échancrures bien nettes, la deuxième correspond bien à la « Caleta Mauriques ».*

*David Lewis a décrit un mouillage agréable, ne figurant pas sur ses cartes, c'est ce qui m'avait donné envie d'y aller.*





*Puerto Bueno*



*Puerto Magne*



*Vers Colombine*



*Bahai Isthmus*

*Calle Maurisque*



*Tout au fond c'est calme, à l'entrée 50 mètres en avant je vois passer la forte houle et les « Williwaws ». Le thé bien chaud, en écoutant la pluie qui tambourine sur le pont je mets le chauffage en route et dine avec le gigot, le reste de tarte aux poires arrosé d'un bon vin, couché de bonne heure.*

*Le lendemain je m'accorde une journée d'escale, pluie et vent toute la journée sauf une courte éclaircie dans l'après-midi, je fais une petite excursion en annexe, le retour à bord est très sportif le vent s'étant levé.*

## **28 janvier Caleta Mauriques – Puerto Mayne (Isla Evans) 24 miles**

*Journée calme, peu de vent, un peu de voiles et beaucoup de moteur, cela me permet de souffler un peu. La pluie arrive en début d'après-midi, de plus en plus forte et visibilité réduite. Malgré tout l'entrée de « Puerto Mayne » est très belle avec tous ces îlots couverts d'arbres et des fleurs au milieu du lagon, cela fait penser à un jardin Japonais.*

## **29 janvier Puerto Mayne – Puerto Bueno 40 miles**

*Le vent d'est revenu au Nord. Journée passée à tirer des bords dans un vent changeant de 10 à 45 nœuds ce qui m'oblige à des changements fréquents de voiles avant et de prises de ris dans la grand-voile. Pluie et grêle en plus rendent la progression difficile avec en plus le courant sur le nez.*

*Je rentre à tâtons dans « Puerto Bueno ». La préparation du mouillage sur le pont se fait par épisodes le vent chassant le bateau d'un côté à l'autre sur les cailloux. Les manœuvres sont longues, j'ai les mains engourdis et gelées par le froid et l'eau. Enfin l'ancre au fond avec 25 mètres de chaîne, j'en ai rarement autant bavé pour un mouillage. Le paysage est beau, je suis au milieu de gazon avec les chants d'oiseaux.*

*Cette navigation dans les canaux est très fatigante, « Williwaws » violent qui descendent des montagnes, ou se trouvent au passage des étroits goulets, et avec la direction du vent majoritairement Nord qui me fait tirer des bords.*



*Sous Spi vers Bahai Hugh*

*Bahai Hugh*



*Bahai Hugh*

*Estero Dock*



*Depuis le Cap des Vierges, entrée de « Magellan » j'ai dû faire plus d'une centaine de virements de bord. Je fini par regretter le passage par «Panama» avec la route des Alizés, autoroute de la Plaisance. Et dire que nous sommes en plein été Austral.*

*Je prends une journée d'escale. Matinée à trainer, après-midi petite excursion en annexe toujours sous la pluie et pas chaud.*

### ***31 janvier Puerto Bueno – Bahia Wide (Isla Chattam)***

***27 miles***

*Ce sont toujours les mêmes conditions climatiques : pluie, vent de face, grêle,... la progression n'est pas rapide. Passage des îles «Bouduca, Sombrero Ladeado, Göschen, ...» en passant l'entrée de la «Caleta Soludad» il fait froid, il pleut, il grêle, le vent tombe, j'ai bien failli m'arrêter le site à l'air splendide mai il faut progresser pour sortir rapidement de ce coin pourri. A la voile jusqu'à l'entrée de «Bahia Wide», je tourne longtemps au moteur pour trouver des petits fonds pour mouiller, ayant confondu les «Fathoms» de la carte Anglaise avec les mètres je fini par laisser filer l'ancre par 15 mètre de fond.*

*Pendant le diner le contenu de plusieurs barriques d'eau tombe sur le pont, ce qui correspond bien aux descriptions de Van God et Bardiaux sur l'intensité des pluies dans ce coin.*

### ***1<sup>er</sup> février Bahai Wide – Bahia Hugh (Isla Figueroa)***

***22 miles***

*Journée sous spinnaker, vent faible du sud sans pluie, il fait bon dehors. Au début de l'après-midi, je rentre dans «Bahai Hugh» toujours sous spi que j'amène à 50 mètres des cailloux. Je suis accompagné par une bande de marsouins qui m'indique deux petites anses. Leur technique de guidage est la suivante : bonds en oblique de l'étrave vers la direction à suivre, puis plonger après tonneau sur l'emplacement où il faut déposer l'ancre. Cependant ils me laissent choisir entre les deux mouillages.*

*Petite expédition en annexe et ramassage de moules pour le diner, elles seront accompagnées par la dernière bouteille de Muscadet. La journée sans ciré, ce n'est pas normal.*

*Il y a plein d'animaux terrestres et marins, perroquets, otaries, canards, ... Le soir le bateau se met à rouler doucement, la houle du Pacifique rentre à marée haute, berceuse pour la nuit.*

## **2 février Bahia Hugh – Estero Dock (Canal Wide) 36 miles**

*Encore du vent arrière, sous spinnaker ou génois tangoné, «Ursule» à la barre qui se débrouille très bien, le soleil fait des apparitions, il commence à chauffer.*

*David Lewis est le meilleur pour le choix du mouillage. Il y a bien quelques courants d'air dans la soirée mais la nuit est d'un calme parfait.*

*Le lendemain journée de repos dans ce joli cadre farniente sur le bateau : rangements, toilette, petites réparations sur les voiles. Lewis avait annoncé des glaçons, ils apparaissent dans l'après-midi de plus en plus nombreux, la carte Anglaise indique qu'ils peuvent bloquer la baie, ce ne sera pas le cas.*

## **4 février Estero Dock – Caleta Grau 70 miles**

*Nouvelle journée pénible, vent fort de face ainsi que le courant sur le nez, j'enregistre 70 miles au loch pour 40 miles sur la carte. Il fait froid, 11° à l'intérieur, mains gelées, plus de force dans les doigts. Il me semble me souvenir que Lewis aurait dit que le «Seno Eyre» se vide vers le sud donc que j'ai le courant de face, alors que par «Abissmo» c'est l'inverse, je change de direction vers «Abissmo». Des indiens en barque me font signe de venir sur la plage où il y a un grand feu, je ne m'arrête pas.*

*Pluie diluvienne, pas d'endroit pour mouiller, il faut continuer toujours tirant des bords. Le temps s'améliore un peu, je décide de passer la nuit au fond de la «Caleta Grau», mouillage par 19 mètres d'eau, ce n'est pas génial.*

## *5 février Caleta Grau – Puerto Eden 16 miles*

*La nuit a été calme et j'ai dormi très profondément. Depuis hier soir j'ai l'impression d'être en altitude, peut-être la remontée de l' «Abissmo» qui était un peu comme un torrent pour arriver dans un lac de montagne.*

*Au près sur un bord avec un peu de moteur, l'éclaircie ne dure pas et c'est sous une petite pluie fine que je passe l'entrée sud de Puerto Eden et que je m'approche de l'appontement, des carabiniers me prennent les amarres.*

### *Puerto Eden*

*Je fais une escale de trois jours dans cette petite bourgade, la plus sud du Chili, au centre du territoire des indiens «Alakaluffs», elle est reliée au pays seulement par voies maritimes, aucunes routes n'existent.*

*Je suis les carabiniers, jusqu'au bureau pour des formalités rapidement exécutées. Ils viennent ensuite prendre un verre dans le carré, la pluie ne s'est pas arrêtée.*

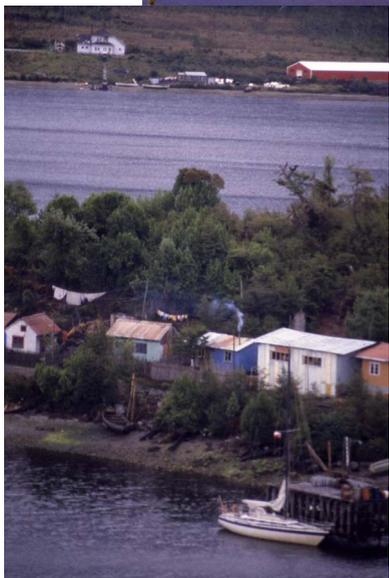
*Une barque se maintient discrètement à petits coups de rames précis, tout près du bateau. C'est une indienne que les carabiniers me présentent comme la doyenne des «Alakaluffs», et qui accoste parfaitement. Elle est plus à l'aise qu'eux dans le carré, fume des cigarettes blondes, boit du thé, et sa conversation montre qu'elle a l'habitude de jouer l'ambassadrice des indiens auprès des touristes. Elle se souviendrait du passage de Van God. Je troque la petite pirogue traditionnelle contre un bocal d'olives, et un panier d'herbes tressées contre 4 piles pour transistor.*

*Il n'y a pas d'argent à Puerto Eden. Tous les paiements se font sur la base du troc en nature, ou bien avec une unité de valeur locale : le paquet de «cholgas», c'est le sachet unitaire de production, contenant des moules fumées enfilées sur des bâtonnets. Le nombre de paquets pour un moteur hors-bord est astronomique, ce qui explique qu'on en voit encore peu remplacer les rames sur les barques des indiens.*

*C'est la période des vacances scolaires. J'ai un peu de mal à mettre tout ce petit monde dehors pour déjeuner.*



*Puerto Eden*



*Sortie de Puerto Eden*

*Goulet André  
Vers Bahai Tribune*



*Les écoliers sur le bord de l'appontement regardent « Michka VI », partagés entre l'envie d'en voir plus et la crainte d'approcher.*

*Je les invite à venir à bord. Ils sont une dizaine assis bras croisés, dans le carré, à écouter mes explications.*

*Je leur montre des images de France dans un almanach Schlumberger, les instruments de navigation, le sextant... et je pense que la maitresse a bien de la chance s'ils sont aussi sages et attentifs pendant la classe.*

*Les carabiniers sont très accueillants, mais ne peuvent rien pour mon approvisionnement en fuel, il faudra m'adresser directement aux cargos de passage, qui ne sont fréquents. Le soir Ils m'invitent à prendre le café dans leur baraque, ils me font cadeau d'un énorme morceau de viande, de revues et de photos. Nous bavardons longuement à propos du Chili, de Puerto Eden et des indiens. Ils me prêtent des cassettes de musique typique à copier et me raccompagnent aux environs de minuit.*

*Arrivés près du bateau, l'un d'eux me demande si j'ai des bidons pour le fuel, un autre éteint l'éclairage public, et le troisième trouve un bout de tuyau pour siphonner des bidons de 200 litres qui attendent un bateau du génie maritime. Ni vu ni connu, je suis dépanné de 40 litres de fuel.*

*Le lendemain matin je fais une petite promenade photo de la baie en profitant d'une éclaircie de courte durée. Dans l'après-midi arrivée de « Sari ». Invité à leur bord nous échangeons nos impressions autour d'un diner de gala. « Sari » qui a un moteur plus gros que Michka, a besoin de 200 litres de fuel. Bernard et Claire troquent un fût contre une caisse de whisky. Mais après transvasement, Bernard trouve que le fût ne devait pas être très plein.*

## **8 & 9 février - Puerto Eden – Bahai Tribune – Seno Iceberg – Caleta Connor (Isla Farquhar) 78 miles**

*Je dérade de « Puerto Eden » le 8 février à midi après avoir fait tamponner tous les papiers par les carabiniers qui regrettent mon départ, je leur avais apporté un peu de distraction.*



*Entrée dans Seno Iceberg*



*Seno Iceberg*



*Caleta Connor*



*Estero Van der Meulen*

*Sous grand-voile et génois je sors par la passe nord, le vent est faible et le soleil brille. Le vent force dans l'après-midi, c'est au près sous voilure réduite que je prends le mouillage pour la nuit à «Bahai Tribune».*

*Le lendemain réveil à 6 heures 30, le programme de la journée est d'aller voir un glacier finissant dans la mer.*

*Remontée au moteur du «Seno Iceberg» sous la pluie, vent d'est faible et courant dans le nez. Je m'arrête à 1 mile du front, les glaçons sont trop nombreux et des pans entiers du front tombent en permanence. Ils créent des déplacements d'eau, certaines vagues sont hautes. Le coin n'est pas très sain, après la série de photos je m'éloigne rapidement toujours au moteur.*

*Succession de calmes, puis de «Willawaws» à 40 nœuds qui me font passer du moteur à voilure réduite, avec des grains de pluie entrecoupés de soleil. Arrêt pour la nuit dans la «Caleta Conno», très belle soirée ensoleillée.*

*Journée de repos, je reste à bord, pas de tourisme à terre.*

## ***11 février Caleta Connor – Estero Van der Meulen – Puerto Island 46 miles***

*Au départ de «caleta Connor», le temps est médiocre, il ne va pas s'améliorer par la suite. En fin de matinée je peux encore espérer progresser avec foc2 et 2 ris, mais en dépensant beaucoup d'énergie pour quelques milles et en fatiguant le matériel dans les creux courts et les rafales violentes. Pour la première fois la décision est prise de battre en retraite. L'«estero Van der Meulen» qui se trouve à environ 1,5 milles derrière devrait bien permettre de se mettre à l'abri. Sous GV seule, vent arrière, je vise l'entrée en serrant la côte pour tourner le coin au plus juste.*

*Au moment d'y arriver un nuage d'eau pulvérisée s'élève devant. J'aurais dû, comme d'habitude surveiller les «Williwaws», mais il est trop tard pour l'éviter et je fonce dedans. J'ai la sensation qu'une main de géant empoigne le bateau. Tout est tendu à craquer haubans, voiles, écoutes ne vibrent même plus, c'est un sifflement suraigu. Le loch est bloqué à 10 nœuds, l'anémomètre bloqué à 60 nœuds.*

*Passant sur sa barre »Michka VI « part au lof et pique sur la falaise toute proche. Je n'ai pas le temps d'avoir peur. La rafale s'arrête aussi vite qu'elle a commencé, un coup de moteur à fond permet de redresser la route à 50m des cailloux.*

*Le plus fort est passé. Les rafales et tourbillons d'eau des «Williwaws» courent sur l'eau du «seno» mais ils sont devenus trop brefs pour être vraiment gênants. Je gagne sur la côte nord une anfractuosité qui pourrait être un abri. Mais pour trouver un mouillage il faut quasiment rentrer dans les arbres,  10/15m tres de la paroi rocheuse, qui s'élève très rapidement, l'essentiel des «Williwaws» passe au-dessus du mat avec un grondement de tonnerre, néanmoins ce qu'il en reste m'empêche de tenir debout sur le pont.*

*Dans la petite section de canal visible du mouillage, les éléments sont déchainés : la plupart du temps la surface de l'eau disparaît, écrasée dans un nuage d'écume et d'embruns. C'est seulement pendant les brefs r p ts entre les surventes qu'apparaissent des creux d ferlants impressionnants. C'est l'heure du déjeuner, mais cette premi.re fuite m'a coupé l'appétit et j'essaye une petite sieste, d'un seul œil, les branches que j'aperçois par les hublots ne me plaisent guère.*

*Deux heures plus tard, il tombe des feuilles dans le cockpit. La tempête est passée. Ce coup de vent sortait de l'ordinaire. Quelques renvois de vent en sens contraire poussent le bateau dans les arbres, il faut partir.*

*Le vent maintenant en travers du canal, est presque complètement masqué et le trajet jusqu'  «Puerto Island» se termine au moteur.*

*Beau mouillage, une anse au fond quasi circulaire offre un abri parfait.*

## **12 & 13 février Puerto Island – Golfo de Penas**

### **Puerto Refugio (Bahai Anna Pink) 201 miles**

*Après le petit déjeuner, j'h s te entre navigation et journée de repos, quand j'aperçois «Sari» passant dans le canal. Appareillage express et un peu de moteur permettent de le rattraper. On reste de conserve le temps de bavarder, et de fixer rendez-vous pour le soir.*

*Le temps instable, avec grains de vent contraire fini par s'améliorer, les deux bateaux hissent les voiles.*

*A l'approche de l'île «San Pedro» dans l'après-midi, je décide d'attaquer la traversée du golfe dans la foulée, et prévient la station radio. J'ai rapidement distancé «Sari» qui s'estombe à l'horizon.*

*Le «Golfo de Penas» n'a pas bonne réputation, grand ouvert à l'ouest, il laisse entrer la houle du Pacifique et il est très exposé aux vents des dépressions qui remontent du sud.*

*Je progresse bien sous voiles au large dans la grande et longue houle du Pacifique, «Ursule» à la barre. Grand soleil, visibilité exceptionnelle car je vois très bien l'autre côté du golfe.*

*Je saisis à la VHF une discussion entre un cargo et «Gibsy», cote Danois qui était à Puerto Eden en même temps que moi. Il échange sur le coup de vent d'hier. Le capitaine du cargo a pris le plus gros en face des îles «Chonos» et n'en est pas encore remis.*

*«Gipsy» qui était au mouillage du côté de «San Pedro», a été couché les mâts dans l'eau, difficile d'imaginer car le bateau est une ancienne grosse barque de pêche de la mer du nord.*

*Au fur et à mesure de la nuit le vent tourne à l'ouest et fraichi, le courant porte à l'est, il faut faire du près serré. A minuit éclats du phare «Rapier» est visible, c'est la sortie du golfe. Le vent tombe, je continue au moteur, à 4 heures du matin le phare est par le travers, très forte vagues, «Ursule» à la barre ne peut rien faire, je reprends.*

*Le vent de nord s'installe. La cote manquant de points remarquable il est difficile de faire le point. Je réalise que je suis trop près de l'île «Usborne», il faut partir au large.*

*La journée se passe au près à tirer des bords, de moins en moins bons, et à réduire la voilure jusqu'au foc 2 et grand-voile à 2 ris. Il me faut passer «Isla Icherna» au plus tard à 20 heures pour arriver le soir dans la baie «Anna Pink». Je décide de mettre le moteur en plus des voiles et prends la barre car la perspective de passer une nouvelle nuit en mer ne me réjouit pas, il pleut et il fait froid.*



*Sari sortie de Puerto Island*



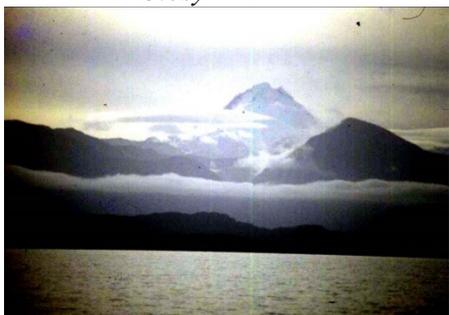
*Michka VI attaque le Golfo de Penas*



*Gibsy*



*Puerto Americano*



*Volcan Maca 3 300 mètres*



*Cordillere des Andes*

*Je tire une série de bords au ras des cailloux, et franchis dans la pénombre, l'entrée de «Caleta Refugio».*

*La prise de mouillage se fait dans la nuit noire, sous une pluie diluvienne avec des rafales brutales de toutes les directions. Soupir de soulagement le mauvais «Golfo de Penas» est passé. Après une remise en ordre sommaire sur le pont, je peux enfin me décontracter.*

### ***14 février Puerto Refugio – Estero Balladares 28 miles (Isla Rivero, Canal Pulluche)***

*C'est une journée de navigation aux allures portantes entre vent arrière et largue, grand soleil sauf un petit grain dans l'après-midi,*

*Passage entre de nombreuses îles «Bracey, Redonda, Guerrero, Ricardo», le canal «Pulluche» découpé entre deux muraille, je fini par laisser tomber l'ancre au fond de l' Estero Balladares» devant la fontaine dans des fonds de 15 mètres.*

### ***15 février Estero Balladares – Puerto Harchy 21 miles (Isla Humos, Canal Charabuco)***

*Après un début de journée pluvieux, le soleil apparait au début d'après-midi. Encore une journée aux allures portantes, je passe la barre à «Ursule» qui se débrouille bien. Le mouillage est pris près d'une petite plage avec une cascade et une maison en cours de construction. Aujourd'hui j'ai passé les 1 000 miles depuis Punta Arenas.*

### ***16 février Puerto Harchy – Puertos Lagunas 30 miles (Isla Melchor, Canal Moraleda)***

*Toujours vents portant, sous la pluie entrecoupée de brefs passages ensoleillés. Au passage du phare de l'île «Diego» j'aperçois dans le fond une petite voile, ce doit être «Sari».*

*Déjeuner copieux, c'est fou ce que je mange depuis que j'ai arrêté de fumer. A 13 heures j'arrive devant la plage de «Puerto Lagunas», 2 maisons habitées, au moteur gagné la «Caleta Sepulcro», pas confortable pour la soirée, je décide de partir pour trouver un autre abri.*

## **Caleta Sepulcro – Puerto Americano 16 miles (Isla Tanghac)**

*Vers 20 heures prise du mouillage sous l'œil étonné des riverains. Le paysage est splendide, dans la lumière du soir la plage dorée et la petite barque bleue tirée sur le sable, la cabane au bout de la pointe avec la cheminée qui fume, l'herbe verte qui ressemble au gazon anglais où broutent des vaches qui semblent être normandes. Les dauphins sont là ainsi que les canards et autres volatils. Un vieux me regarde manœuvrer, « Michka VI » est vraiment trop sale pour un tel décor.*

*Je reste la journée suivante dans ce bel endroit, journée de soleil la première depuis longtemps. J'en profite pour mettre à sécher tout l'intérieur dont la penderie où les tenues un peu habillées pour les escales ont une forte odeur de moisi.*

*Après-midi petit tour à terre en annexe, j'engage la conversation avec le fils du vieux que j'ai aperçu la veille, il vient à bord. Pêcheur il connaît tous les canaux, il me confirme que le port que j'ai vu hier avant de rentrer à «Puerto Américano» est bien «Puerto Aguirre» le plus grand port de la région, voilà ce que c'est de naviguer sans documents.*

*Il me dit avoir vu passer il y a deux jours une grande goélette blanche, pavillon français, descendant vers le sud. Ce n'est plus le désert comme ces dernières semaines, il y a du monde sur l'eau.*

## **17 au 20 février Puerto Ballenas –Melinka – Quellon - Tutil 149 miles**

*A «Puerto Ballenas» je mouille à 50 mètres de «Gibsy». Dans la nuit le vent se sud est se lève, le port est parfaitement ouvert à cette direction, la houle rentre, c'est le plus mauvais endroit où j'ai mis ma pioche*

*«Puerto Melinka », «Sari» est déjà arrivé. Claire me rend visite, elle me raconte leur trajet. Ils sont arrivés à «Puerto Refugio» une journée après moi, les deux nuits en mer ont été difficiles, puis ont été à «Isla Tanghac» en même temps que moi mais de l'autre côté de l'île.*

*Je descends à terre pour trouver la Capitainerie du Port fermée, vacances du Capitaine, direction les bureaux des Carabiniers qui visent mon rôle. Dans le village en passant devant l'un des bistrots Bernard et Claire m'invitent pour boire des verres.*

*La traversée vers l'île «Chiloë» s'effectue dans le Pacifique, la houle est grosse amplifiée par le courant, elle est dure à négocier, vent quasiment absent, «Ursule» barre très mal je le remplace souvent. En arrivant près de l'île le vent arrive de l'ouest, je termine à la voile en compagnie d'une barque à voile.*

*Au port de «Quelon» je mouille le plus près de la jetée, je compte bien reprendre contact avec la civilisation. Après le déjeuner pris dans le cockpit, soleil et chaud, une reconnaissance en ville m'incite à considérer le contact comme plus modeste. La bourgade est du style «Puerto Eden» en un peu plus grand.*

*De retour à bord pour le courrier, je suis appelé à la VHF par le Commandant du port qui me passe une personne s'exprimant très bien en français, il s'appelle Joseph de La Taille et il m'invite, de la part de ses parents à venir mouiller demain devant la maison familiale dans l'anse «Tutil», mouillage très calme et bien protégée de tous temps au fond de la baie de «Puerto Carmen».*

*Le lendemain à la mi-journée, cap à la voile vers «Tutil», vent de sud modéré. Trois heures après l'ancre croche dans les fonds de cette petite anse en face de la grande maison.*

*Carmen et Timoléon se sont connus pendant une escale de la «Jeanne» à «Valparaiso». Carmen grande famille chilienne apporta l'appui de sa famille à Timoléon pour son projet d'exploitation forestière à «Chiloë».*



*La baie de Tutil – Joseph de La Taille cuisson du chevreau*



*La grande Maison et le repas sur l'herbe*



*Sortie avec les enfants de La Taille*



*Michka VI au mouillage*

*Sa Société est maintenant propriétaire de plus de la moitié de l'île et il a donné le nom de sa femme au port construit pour charger les différentes essences de bois à destination du monde.*

*Timoléon étant à Santiago pour affaire, Carmen a tout organisé, je suis l'invité permanent et j'aurai bien du mal à repartir 10 jours plus tard. Les enfants, Jacqueline et Joseph sont très attentionnés avec moi, c'est un plaisir d'être avec eux, personnes intelligentes, cultivées ce sont de très bons moments passés avec eux.*

*Après un mois et demi de navigation solitaire dans les Canaux, dormir dans un lit, prendre des repas à table, faire de grandes promenades dans la campagne et la forêt, se baigner dans les lacs, bavarder au coin de la cheminée le soir pendant que «Michka VI» tire doucement sur sa chaîne en bas de l'escalier, c'est tout simplement merveilleux.*

*Il me faut prendre congé, échanges de photos souvenirs, et adieux prolongés avec Carmen, Jacqueline et Joseph ses enfants qui ont été très gentils avec moi, calmes, intelligents et raisonnés leur compagnie était très agréable.*

## ***1<sup>er</sup> au 7 mars Tutil – Castro – Tenau – Puerto Montt***

*Journée de lèche cote, en partie au moteur le vent est faible, mer plate.*

*La petite ville de «Castro» est depuis peu la capitale de la province de «Chiloé». Je mouille plutôt que d'aller à quai, la Lancha, navire amiral de l'administration de la province vient à couple pour les formalités, j'offre l'apéritif. Le Gouverneur de la «Gobernación Marítima», militaire le Commandant Briceno qui vient de prendre ses fonctions est très aimable, le lendemain il met à ma disposition une voiture avec chauffeur pour me conduire en ville chez un ophtalmologiste, j'ai l'œil gauche douloureux après une griffure de branche lors d'une promenade en forêt à «Tutil», la visite et les médicaments sont gratuits.*

*Je fais le plein de gas-oil et d'eau et fais tour en ville, j'appareille, mais Joseph arrive, je remets les amarres. Le Commandant arrive lui aussi, Joseph ne le connaît pas encore mais ils étaient en classe en même temps.*



*Puerto Montt*



*Tenaun*



*Tutil*



*Barque de Chiloë*



*Les retrouvailles se passent à l'heure de l'apéritif à bord de «Michka VI» toujours amarré au ponton du Gouverneur.*

*Le Pastis a beaucoup de succès, le Commandant avait fait un stage de l'Administration maritime en France. Il aurait voulu nous recevoir à diner chez lui, mais son aménagement est en cours. Après réflexion, il lui vient l'idée de m'inviter à mon bord... ! Quelques appels à la VHF, et le cuisinier de la base arrive avec un cageot de victuailles Il prend possession de la cuisine du bord qu'il trouve à son goût, une bonne odeur envahit le bateau, c'est un diner de gala, servi en uniforme de marin, accompagné d'excellents vins chiliens.*

*Le lendemain matin l'appareillage est un peu laborieux. Je ne peux pas saluer le Commandant il n'est pas arrivé à la capitainerie. Plus tard il m'appelle sur la VHF, avec le pastis d'hier soir son français a pris l'accent marseillais.*

*C'est une belle journée, peu ou pas de vent, voiles et moteur pour slalomer entre les îles Je m'arrête pour la nuit à la plage de «Tenaun».*

*Départ de bonne heure pour Puerto Montt car il faut faire les 60 miles dans la journée, l'arrivée avec la lumière du jour est nécessaire car je n'ai pas de carte de détail ni d'instructions nautiques.*

*Mêmes conditions météorologiques que la veille, surtout moteur jusqu'à l'entrée du golfe où le vent de nord se lève juste dans le nez.*

*Je fini par laisser tomber l'ancre dans la faible lumière restante en face de l'unique quai.*

Puerto Montt est situé sur le 40<sup>ème</sup> parallèle sud tout comme Puerto Madryn dont Bernard était parti 2 mois plutôt pour descendre, puis il est remonté par les Canaux de Patagonie où il a quelques fois souffert de la solitude. Il a affronté des conditions météorologiques difficiles avec des changements continus de voiles mettant le matériel à rude épreuve et le solitaire à la limite de la résistance physique.

Maintenant cette aventure exceptionnelle est derrière et il est assez fier de l'avoir faite car très peu, ou pas de solitaire l'on fait avant lui.

Llego en su yate Michka VI

# Navegante solitario francés en Talcahuano



El navegante francés que viaja solo en su yate Michka VI, Bernard Armand Labbé, aparece junto a su embarcación a su arribo a Talcahuano.

seguirá, pero prefiere hablar en francés. De sus experiencias por los canales del Sur, se refirió en términos que el Gallo de Pluma, lo atravieso con tiempo regular y a vela. "Para mí, dice, lo más apasionante es la provincia de Chilo".

Llevo tomadas más de 500 fotografías y escribiré mi librito con todo lo que le acontece en el viaje. No sabe si publicará un libro con sus experiencias, en todo caso se confiesa como mal escritor, pero bien cocinero. También reconoce que sus viajes chilenos, aun tan buenos e mejores que los franceses; aquí ha probado solamente los honores.

El navegante solitario zarpa mañana rumbo a Valparaiso y de ahí a Isla de Pascua.

El navegante en su profesión ingenua y tesa a su cargo uno de los departamentos técnicos del Metro de París. Aprovechando sus vacaciones de tres años -sin goce de sueldo- salió a recorrer el mundo en su yate construido por el mismo en El Havre, de donde salió en julio de 1981. Promete recorrer el mundo y regresar a su patria en el mes de octubre de 1984, fecha en que se le terminan las vacaciones. Hasta ahora ha visitado Látos, Dakar, Rio de Janeiro, Buenos Aires y Punta Arenas. En Talcahuano sigue viaje a Valparaiso, después Isla de Tierra, Papeete, Auckland, Noumea, New Port, Estados Unidos y finalmente, París, Francia, el 15 de octubre de 1984.

"Lo más interesante para mí han sido los canales del sur de Chile. Mucha más hermosa que los fiordos de Noruega, que también conocí", señala a este diario Bernard Armand Labbé. Para realizar el viaje debió ahorrar durante tres años. Su yate lo avasala en 8 mil dólares. Dice que viaja solo, porque "no me gusta sin tripulación". No ha viajado detalles sobre su familia; prefiere no hacer el tema. "Simplément viaje solo", se confiesa católico, pero muy introvertido, posiblemente por el clima. Dejó también que entienda más a través el



## TALCAHUANO

Cet article du journal de Talcahuano, et celui de la page suivante du quotidien "EL SUR" de Concepción, résultent d'une conférence de presse organisée par le gouverneur maritime de la région de Michka avec une demi douzaine de journalistes et photographes de presse.



Les pêcheries à Talcahuano

# La presse à Talcahuano

Ultima Noticia - viernes 26 de marzo 1982

16 de Talcahuano region el sur  
23 de marzo 1982

## Navegante solitario: Le Dio un "Puntapié a la Ciudad" y se Lanzó a Navegar

TALCAHUANO.- La odisea del navegante solitario Francés Chloé de Francia, que viajó solo en su yate Michka VI, se abrió en Talcahuano. Para él, se afirma que en momentos de la llegada al puerto en su zona turística, se le dio un puntapié a la ciudad por el periodista local. El francés, que se embarcó en la ciudad el día de ayer, se encuentra en la zona de la ciudad y se encuentra en la zona de la ciudad y se encuentra en la zona de la ciudad.

PERMISO POR TRES AÑOS  
Francés del "viej" de aguas de Francia que viajó solo en su yate "Michka VI" de París, abrió el día de ayer un puntapié a la ciudad por el periodista local. El francés, que se embarcó en la ciudad el día de ayer, se encuentra en la zona de la ciudad y se encuentra en la zona de la ciudad.

IMPRESIÓN POR EL SUR DE CHILE  
A pesar de que la tripulación no es grande, se pudo sentir la impresión de la ciudad de Chile. "Hasta hoy me he quedado en el mundo todo gracias a Chile", afirma el francés, quien se embarcó en la ciudad el día de ayer, se encuentra en la zona de la ciudad y se encuentra en la zona de la ciudad.

El ingeniero francés Bernard Armand Labbé, uno de los creadores del Metro de París, decidió un buen día hacerse a la mar por huir del trabajo de la Gubernación Marítima.

Permaneció tres días en Talcahuano, fondeado en la zona de carga de la Gubernación Marítima.

CHILE Y FRANCIA: BUENOS VINCULOS  
Para el ingeniero francés Bernard Armand Labbé, uno de los creadores del Metro de París, decidió un buen día hacerse a la mar por huir del trabajo de la Gubernación Marítima.



Aquí zarpa para otros navegantes el yate de Francia la noche del día de hoy, para ir a la zona de la ciudad.



La misión RATP Algarrobo

## **Puerto Montt – Valdivia – Talcabuano – Algarrobo (Santiago)**

*Les formalités d'entrée à «Puerto Montt» sont rapidement expédiées grâce à la recommandation du Commandant Briceno, le Lieutenant, marin de service tamponne mon document avec empressement.*

*La ville me semble grande, elle est très animé, beaucoup de jeunes scolaires en uniforme, cela me change des petits villages et bourgades où je me suis arrêté depuis quelques temps. D'après Claire de «Sari» qui est déjà arrivé, «Puerto Montt» est beaucoup mieux que «Puerto Madryn» et que «Puenta Arenas». «Sari » repart le lendemain, nos routes se séparent ici.*

*Cette escale est surtout pour l'approvisionnement en gas-oil et faire remplir mes bouteilles de gaz, opération difficiles car il faut aller loin et le mélange n'est pas sûr.*

*Dans le cockpit je passe longtemps à regarder évoluer les barques à voiles de Chiloë ». Elles sont de construction en bois, très légères et survoilées, manœuvrées à un ou deux, elles démarrent au moindre souffle de vent et se faufilent entre les bateaux au mouillage pour finir doucement s'échouer sur la plage. Le 12 mars j'ai prévu de partir de bonne heure pour avoir le courant avec moi dans le détroit entre « Chiloë » et le continent. Malheureusement le militaire de service est de terre, la recommandation du Commandant me l'intéresse pas, il prend un malin plaisir à me faire tourner en rond les trois quart de la journée avec un formulaire à retirer à la maison du marin, puis une visite de contrôle à bord pendant laquelle il se sert abondamment de la VHF, il me libère à 15 heures. Je pars au moteur me dégager à l'entrée du golfe à «Calbuco» pour la nuit amarré en couple des pêcheurs, nuit agitée.*

*Départ à l'aube, pas de vent, je hisse la grand-voile en secours au cas où le moteur donnerait des problèmes. Beaucoup de brume, la visibilité devient médiocre, je mouille à «Bahia Pragua» devant l'embarcadère du ferry pour «Chiloë» en attendant la renverse de courant.*

*La visibilité s'améliore, j'attaque le passage du détroit entre l'île et le continent, grandes plaques d'eau tourbillonnantes signent du très fort courant qu'il faut négocier, la côte nord est meilleure, je n'y trouve en même temps qu'un cargo, pas facile. Cela ressemble fort aux raz de la pointe du Cotentin, le Barfleur et le Blanchard, je suis en conditions connues.*

*Mouillage à «Ancud» sur l'île à la sortie du détroit pour la nuit.*

*Je continue ma remontée vers le nord, vers «Santiago» en me conformant à mon programme. Le Pacifique se montre plus clément au fur et à mesure des miles. Le régime des vents est majoritairement de sud et ouest, c'est donc aux allures portantes que la route se déroule.*

*Première escale, «Corral» et la remontée du rio «Valdivia» jusqu'à la ville du même nom. Le paysage du rio est beau et les berges bien entretenues, je termine à l'emplacement d'attente qui m'est indiqué au pied du pont, c'est le centre-ville. Ville assez importante, je n'y trouve pas beaucoup d'approvisionnement. L'officier du Port me fait partir vers le club qui n'a pas de bonne place pour «Michka VI», je suis à l'extérieur de la jetée poussé par le vent d'ouest. Les gens du club me font mouiller une ancre au milieu du chenal pour déborder.*

*Le 15 mars à «Valdivia» c'est le changement d'heure, l'automne est là, la pluie aussi.*

*Je pars le lendemain en route pour la prochaine escale «Talcabano», l'officier de service me souhaite bon voyage de la fenêtre de sa chambre.*

*Il n'y a pas à proprement parler de port à «Talcabano», la baie est large comme trois fois l'embouchure de la Loire avec de nombreux bancs de sable. Le mouillage n'est pas extra, une eau type «Fécamp» à la mauvaise époque, les mouettes en nuages denses qui piaillent.*

*Il y a surtout une odeur d'usine à poissons à couper au couteau, une chaleur lourde et humide, la soirée est plus ensoleillée, je la passe à bronzer dans le cockpit.*

*Le lendemain débarquement en annexe et direction le bureau du port pour faire tamponner mon papier, le planton me dit de repasser le prendre. Promenade en ville, magasins bien achalandés, je m'y retrouve, c'est presque «Punta Arenas». Je repasse par le bureau du port, les militaires sont très accueillants et me pose beaucoup de questions sur mon voyage, puis le planton me dit de le suivre, ouvre la porte d'un bureau, celui du Commandant qui me fait sur le champ deux lettres de recommandation pour l'île de Pâques et me dit qu'il viendra l'après-midi à 14 heures 30 à bord avec des journalistes. Je le remercie, il me répond que c'est le retour de l'excellent accueil qu'il a eu en France lorsqu'il était à l'école des Affaires Maritimes à Marseille, il connaît bien le Commandant de «Castro» qui était en France à la même époque mais à Bordeaux. Il me laisse son chauffeur et voiture demain pour visiter la ville de «Conception».*

*Arrivée un peu brutale de la Lancha du Commandant, les journalistes sont au nombre de sept. Le Commandant sert d'interprète et fait le tri avec ce qu'il faut dire. L'interview est dans le carré et dure bien une heure.*

*Je prends le café matinal avec le Commandant qui me donne les journaux et me laisse entre les mains de son chauffeur. En route vers «Conception», embouteillages et mauvaises chaussées. C'est une grande ville, très animée avec de grandes avenues, une place centrale digne de ce nom, beaucoup de boutiques, l'université est importante. J'invite le chauffeur à un verre dans un bistrot de la place, et nous rentrons pour le déjeuner.*

*Je dérade le 25 mars après un cordial adieu avec le Commandant à l'image de nos relations ces trois derniers jours.*

*Deux cent miles plus aux nord, c'est «San Antonio», port de pêche d'une petite bourgade sans prétention. Spécialisés dans la pêche à l'espadon leurs bateaux sont équipés d'une longue passerelle sur l'avant d'où le harponneur traque le poisson.*

*Réveil brutal dans la nuit par l'abordage sans ménagement d'un pêcheur, décidément les ports de pêche au Chili sont infréquentables, «Michka VI» va finir tout cabossé.*

*Ce n'est pas le bon endroit, je déménage le lendemain pour «Alagarrobo» la marina de «Santiago», distante d'une dizaine de miles.*

### ***Marina de Algarrobo - Santiago***

*A l'entrée de la marina le «Clan» de Steward Creid me guide jusqu'à l'appontement du club, mes amarres sont prises par deux jeunes qui plient mes voiles. Sa femme et sa sœur Eliane sont françaises, ils m'invitent à déjeuner chez eux, très bon accueil avec la prime de la douche chaude. Les Creid repartent en bateau l'après-midi.*

*Je reste à «Alagarrobo» un mois et demi, du 28 mars au 11 mai. C'est une longue escale.*

*Quelques jours après mon arrivée, je prends le bus pour « Santiago », descends dans une bouche du métro et en suivant le fil, du guichetier, puis le chef de station, pour finir dans le bureau de François Sabourin Chef de la mission SOFETUD, département études de la RATP. La SOFRETUD est toujours mon employeur bien qu'étant en congé sans solde.*

*Très bien accueilli par lui et par les français de la mission qui m'invite à dîner chez eux et quelques fois me loge, ils me font un beau programme de visites et me guide dans «Santiago». En contrepartie ils viennent à bord pour les weekends, je leur fais des sorties en mer de la journée.*

*J'ai la surprise d'entendre de l'appontement une forte injonction : Commandant Labbé, c'est Timoléon et Chantale de La Taille, avec Jacques Legoff, le beau-frère de Philippe Champetier, Polytechnicien il accomplit ses obligations militaires dans la coopération Franco-Portugais à bord du « World Discovery », je ne l'avais pas rencontré à Punta Arenas car il était de garde la nuit de Noël. Sa petite amie Chilienne et la fille du Général en Chef de l'aviation.*

*Jacques est passé par «Chiloë» et retournera en France à la fin de son service. Nous prenons un verre à bord, Timolèon m'invite chez eux à «Santiago».*

*Quelques jours plus tard, grand diner chez les de La Taille, beaucoup de monde, dans les invités il y a l'Attaché Naval, nous faisons connaissance, bon repas. A la fin du repas Jacqueline, ma voisine s'éclipse et me fait un signe discret vers la sortie. Je prends congé et sur le palier la porte se referme violemment derrière moi. C'est la deuxième fois, j'ai compris que je ne suis plus le bienvenue pour Carmen, ce sera la fin de ma relation avec la famille.*

*Sur le même appointement est amarré «Gibsy», jusqu'à présent nous avons échangé de loin de grands saluts, ou bien de courtes interventions sur la VHF, cette fois le couple Américano-Danois est venu à bord.*

*Nous échangeons nos impressions sur les canaux de Patagonie. Ils sont passés par les mêmes endroits et ont été très bien reçus par les Commandants. Elle Américaine parfaitement bilingue est très bonne dans le Public relation, ils ont un « press book » étonnamment bien rempli. Ils partent trois jours après en direction de la Californie. Dommage, ils étaient bien, sans problèmes, je leur donne en souvenir un pavillon de la SRCO.*

*Le Directeur de SOFRETUD, Gantois, arrive sur l'appointement un dimanche avec toute la mission, cela fait 7 personnes autour de la table, on se serre un peu pour manger. Ensuite petite sortie en mer avec peu de vent, heureusement le soleil chauffe bien.*

*Dès mon arrivée j'ai essayé de rentrer en contact avec Patrick Eliès, il était concurrent à la Couses de l'Aurore 1976, il avait fini 6<sup>ème</sup> à 10 heures devant moi sur un prototype, nous avons sympathisé. Son bateau, un grand « Swan » est dans la Marina, je pensais pouvoir faire appel à ses services dans mes relations avec la Direction de la Marina. Après nombreuses tentatives nous nous sommes rencontrés, mais il était devenu Chilien... !*

*Pendant mon séjour j'ai pu trier mes diapositives des canaux données à développer. Un premier classement que je propose sur visionneuse aux français de la mission du métro, je me rends compte que pour quelqu'un de non initié l'intérêt est sans doute moyen.*

*Je suis contacté par le bureau Air France de «Santiago», Yves Craipeau et sa femme Murielle arrive le 20 avril pour passer une semaine de vacances à «Algarrobo» à l'hôtel «El Golf». Yves est le fils du propriétaire du « Saint François » sur lequel avec mon frère Michel nous avons fait nos premières armes en Courses Croisières en 1959.*

*Yves occupe un poste de Direction à Paris, le correspondant local d'Air France Philippe Chesnay dont je fais connaissance sera d'une grande aide pour les démarches car il connaît très bien toutes les arcanes du raisonnement Chilien.*

*Yves m'apporte un nouveau «Zéphirin», le précédent était tombé en panne absolue aux cap des Vierges, beaucoup de courrier de France, de la famille, des amis d'Ouistreham. Ils viendront à bord pour des sorties de la journée, le temps moyen c'est le début de l'hiver Austral.*

*En rentrant de l'aéroport je trouve une invitation à dîner chez l'Attaché Naval de France en poste au Chili. Il habite une belle maison très typique, transformée en musée par sa femme qui le suit dans chacune de ses affectations dans le monde et ramène des souvenirs de partout, je passe une soirée agréable avec des gens très sympathiques*

*Il faut que je sorte de l'eau «Michka VI» pour un bon grattage des fonds et les réparations de peinture rendues nécessaires par les accostages dans les ports et les branches des «Estéros» de Patagonie.*

*Philippe négocie pour moi avec le responsables de la Marina, celui que j'appelle l' Adjudant . Il obtient que je ne paye pas le séjour mais que je règle 20 dollars la tonne pour le levage au portique, cela fait beaucoup mais j'accepte. Lors du levage le poids affiché n'est que de 7 tonnes, merci les pesons mal étalonnés.*

*Les derniers jours sont passés à faire de l'approvisionnement, du rangement et nettoyage en vue de la longue traversée.*

*Pour l'escale en Nouvelle Zélande il me faut un visa, je vais à l'ambassade et revoit l'Ambassadeur nous nous étions rencontré à « Punta Arenas » il ne peut m'octroyer qu'un visa touristique de trois mois renouvelable.*

*Problème de dernière minute, il faut faire les formalités de départ. Les ennuis commencent à l'Immigration. Le visa donné à l'entrée à Punta Arenas est touristique valable 3 mois, cela fait plus de cinq mois que je suis au Chili.*

*Je suis isolé plusieurs heures entrecoupées d'interrogatoires serrés, il est question de me faire payer une amende, puis je suis relâché à la nuit tombée avec obligation de revenir le lendemain.*

*En revenant au bateau j'ai l'idée d'essayer la Marine avec laquelle j'ai toujours entretenu de bonnes relations. A la «Gobernacion Maritima» l'officier écoute mes explications, décroche son téléphone. J'attends dehors.*

*Un gradé de l'Immigration arrive une mallette à la main, me fait entrer dans le bureau, ouvre la mallette, sort les précieux tampons et les autorisations de sorties. L'officier me remet les avec un sourire et me tend la main en me souhaitant bon voyage.*

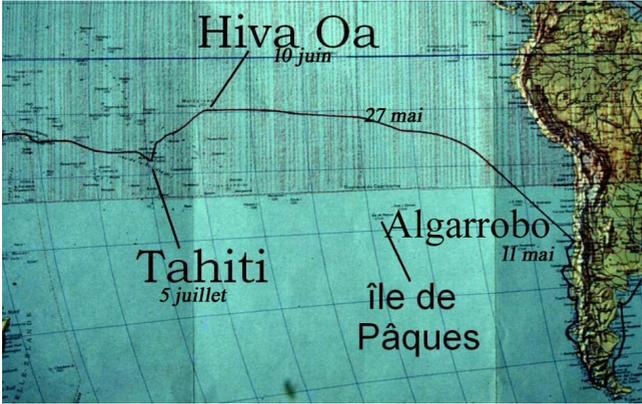
*Le lendemain, le 11 mai, quelques difficultés avec le gardien de la Marina qui finalement après téléphone libère la sortie.*

*Installation des voiles, largué les amarres et au moteur, le nouveau «Zéphirin» à la barre je sors de la passe. Il fait un temps de chien, froid, brumeux bouché avec un bon vent de nord sur le nez, mais je suis content de me retrouver en eaux libres.*

Bernard pour ce séjour au Chili se plaint du manque de contact avec les chiliens, il les trouve fantasques, versatiles, sans paroles et surtout centrés sur eux-mêmes. Il regrette le sud, les indiens, les bons contacts qu'il a eu en Patagonie. A Santiago il est resté dans la sphère des expatriés français, le barrage de la langue y est pour beaucoup. Il n'a pas noué de relations durables.

C'est la guerre des Malouines, Chiliens et Argentins ont enterré la hache de guerre et font cause commune contre l'Anglais. Bernard trouve que la presse française est trop partisane dans sa défense des Argentins qui sont dans cette affaire pas très clairs, il critique la position française « ...pour la Reine d'Angleterre qui nous a déclaré la guerre ».

La route est longue pour l'Océanie, succombera t'il aux charmes de ces îles à la réputation enchantresse.



# **La Polynésie Française des Marquises aux îles sous le vent**

## **Algarrobo – Iles Marquises**

*Dans la passe, au moteur je fume ma dernière cigarette, enfin je l'espère j'avais repris à «Algarrobo».*

*Les deux premiers jours c'est un temps de Manche, vent de secteur nord 20 à 35 nœuds de face, houle courte qui secoue le bateau très fort, brume et pluie. «Zéphirin» refuse tout service, «Ursule» a beaucoup de mal à tenir un cap, finalement barre amarrée, un bout au vent et un sandow de rappel sous le vent le bateau se débrouille bien. Il y a plus de 4000 miles de route dans le Pacifique et plutôt que de prendre l'orthodromie je choisis de faire une route nord-ouest pour rejoindre le plus vite possible les alizés.*

*Quinze jours plus tard, le 27 mai, à 900 kilomètres au nord-est de l'île de Pâques les alizés ne sont toujours pas là. C'est éprouvant physiquement et moralement ce vent qui change en permanence, les changements de voiles trop fréquents qui font passer du près serré au vent arrière en une poignée d'heures. Il n'y a pas de houle mais un clapot désordonné qui secoue le bateau dans tous les sens.*

*En plus je suis malade, le rhume du départ c'est aggravé, fièvre et mal de tête, les antibiotiques font peu d'effets.*

*J'avance toujours vers l'ouest, j'ai déjà retardé les pendules 2 fois et maintenant ma méridienne prise à midi recule de 10 minutes par jour ce qui fait un changement d'heure tous les 6 jours.*

*Je rencontre enfin les alizés à 4 jours de l'arrivée, c'est bien comme dans les livres, beau temps permanent, vent stable, température 27° et 10 heures de lecture par jour.*



*Iva Hoa*

## *Iva Hoa (Les Marquises)*

*J'attendais une crique sauvage, je mets ma pioche au milieu d'une flottille d'une dizaine de voilier vaguement à l'abri d'une digue en construction dans le port de «Taakuku».*

*Nous sommes le 10 juin, j'ai mis 32 jours pour cette traversée du Pacifique à une moyenne journalière de 140 miles malgré des conditions météo pas favorable et la rencontre tardive des alizés.*

*Il fait chaud, 31°. Je descends à terre pour une première reconnaissance. Sur la route, très rapidement une voiture s'arrête, la conductrice me dépose à «Atuona» bourgade capitale de «Hiva Hoa».*

*Passage à la Gendarmerie, pas de problèmes avec mes papiers, mais il y a le problème de la Caution. Le Gendarme est sympathique mais c'est la réglementation, il faut laisser un dépôt équivalent au prix du billet avion retour dans son pays d'origine. Je passe derrière la Gendarmerie, c'est la banque tenue par la femme du gendarme.*

*La Caution doit être laissée en liquide ou Voyager Chèques, je ne dispose pas du montant et le transfert depuis la France prend au mieux trois semaines, versement de la Caution à débattre...*

*Un tour à pieds dans le village, ma première impression, paysages à la Gauguin, des fleurs, la végétation luxuriante, tout cela est magnifique.*

*Belle soirée, ciel dégagé et pas trop de moustique, je me couche de bonne heure, mais la nuit n'est pas bonne, je suis obsédé par cette affaire de Caution, sans doute instituée après le passage de « navigateurs clochards » qui ont eu des comportements incongrus aux escales qui les rend indésirables, ce qui expliqueraient les accueils pas encourageants des autochtones que j'ai eu à Dakar et dans les grands ports du Chili.*

*Le lendemain, descente à terre toujours en annexe, à la banque le problème évolue, il y a la possibilité éventuellement de verse la Caution à Papeete sur la base d'un billet avion pour Los Angeles, j'ai un visa permanent pour les Etats Unis. Le Commandant de la Gendarmerie n'est pas très chaud, mais pas contre cette idée.*



*Dans la soirée un français, René Blondeau vient à bord. Il vient de Toulon avec son bateau l' «Arche». Nous faisons connaissance, il m'emprunte mes cartes de «Nouméa» car il compte y aller.*

*Les jours suivants sont occupés aux nettoyages, rangements et réparations sous une variante d'éclaircies et pluies avec une bonne chaleur à l'intérieur.*

*Beaucoup de mouvement de bateaux, départs et arrivées se succèdent de nationalités diverses, avec prises de mouillages acrobatiques où j'ai plusieurs fois craint d'être obligé de changer de position.*

*René et moi sommes invités à la fête donnée pour le départ à la retraite de l'Institutrice, pour cela il faut se rendre de l'autre côté de l'île. Nous partons de bonne heure, l'atterrage en annexe sur la plage est assez humide avec les rouleaux du mauvais temps de la nuit. Sur la route nous sommes pris par une camionnette qui nous dépose au col après une conduite sportive au bord des précipices dans la gadoue.*

*Descente à pieds dans la vallée d' «Hanaiapa» et arrivée au village noyé dans la verdure et les fleurs. Nous faisons connaissance de l'hôtesse, Régine de Loeus, Comtesse en rupture de ban, vivant localement.*

*En attendant l'heure du diner nous continuons la piste par un chemin côtier vers la vallée d' «Anatekua» pour arriver à la maison des deux jeunes, un Français et une Belge installés depuis quelques mois pour fuir la civilisation. C'est une maison à un étage qu'ils retapent avec les ressources locales. Ils nous reçoivent gentiment avec crêpes à l'huile de coco et thé, «popas» traditionnels d'accueil qu'ils sont les seuls à perpétuer.*

*Retour au village, pour le repas et nuit à la belle étoile sous le toit de la salle des fêtes, nous ne sommes pas seuls, les habitants locaux sont bruyants, écoutent fort la radio, et puis il y a les moustiques... !*

*La fête est réussie, nourriture très abondante à base de poissons, langoustes, porcs et chèvres sauvages cuitent à l'étouffée dans les fours tahitiens ou grillés, boissons non alcoolisées. Les deux curés ne se sont pas déplacés mais sont présents Monsieur le Maire, le Gendarme, le Docteur et leurs épouses, au moins 50 à 60 personnes.*

*A la fin tous disparaissent comme par enchantement, pour la sieste... ! Avec René nous décidons de prendre congé et commençons la route du retour à pieds jusqu'au col où une voiture bien intentionnée nous descend jusqu'au port. Je me couche de bonne heure fatigué et la cheville enflée me l'ayant tordue dans les glissades gadouilleuses.*

*Le lendemain 21 juin, solstice d'hiver, je passe à la gendarmerie récupérer mes papiers, pas d'allusions à la Caution. Nous nous disons adieu avec René et je dérade sous voiles au début d'après-midi.*

*Cap sur «Tahiti» la prochaine escale prévue à 800 miles.*

## ***Iva Hoa – Rangiroa***

*Sorti de la dévente des îles je trouve des conditions très instables, vent plutôt de secteur Est faibles avec mer très agitée, houle croisée qui secoue le bateau comme un prunier, les voiles et écoutes claquent à tout rompre.*

*J'arrive quand même à dormir par courtes séquences pour récupérer de l'expédition de la veille.*

*Le vent vire à l'ouest avec une mauvaise visibilité qui m'oblige à prendre de la marge pour passer au nord de «Hahé».*

*C'est le passage de gros grains bien noirs type Pot au Noir avec calmes et bouffées de 20–30 nœuds de vent accompagnés de violentes pluies.*

*Je parviens dans les éclaircies à faire des droites de hauteur et des méridiennes, le sextant prend quelques bains. Ces points corroborent mon estime à quelques miles près car il existe un courant de surface qui n'est pas indiqué sur mes documents.*

*Avec ce mauvais temps je décide de faire un arrêt à «Rangiora», pour cela il me faut traverser l'«Archipel des Tuamotu», endroit assez mal pavé, les atolls sont bas et peu visibles, la navigation doit être continue et précise. En cherchant le radio phare de «Takapoto» je reçois fort et clair l'indicatif RG. Ce doit être les îles du «Roi Georges» faisant partie de l'archipel, je suis donc trop au nord, il faut vite descendre à l'ouest. Dans la nuit je fini par trouver le radio phare de «Rangiora» devant, il faut garder le cap.*

## *Rangiora (Archipel des Tuamotu)*

*Le beau temps revient et j'embouque, dans la matinée du 26 juin, la passe de «Tiputa» à la voile, sans courant. Je vise un mouillage abrité à «Avoraturu» où se trouvent déjà deux voiliers. Je passe l'amarre sur un corps mort. Les cocotiers sont secoués et le lagon est agité mais le mouillage est relativement calme. Malgré le retour du beau temps je décide de rester quelques jours.*

*Je fais un tour à terre, plage de cocotiers et sable blanc, hôtel paillotes. De terre j'ai la vue sur la passe par la quelle je suis arrivé, étonnement car gros remous, vagues déferlantes occasionnés par la marée descendante, je suis passé au bon moment sans le calculer.*

*J'ai la visite de l'équipage d'«Arrabel», Philippe est professeur aux Arts et Métiers à Bordeaux, elle et à l'éducation nationale, ils font le tour en deux ans, j'avais aperçu leur bateau à «Atuona». Ils connaissent René Blondeau d'un passage précédent.*

*Ils ont fait un détour par «Takaroa», atoll magnifique et par «Nuku Iva» où ils ont eu un excellent accueil traditionnel.*

*«Arrabel» est le sister ship de «Sari» mais beaucoup mieux aménagé et bien fini. Philippe Bazin est professeur aux Arts et métiers de Bordeaux, elle professeur de l'éducation nationale.*

*Philippe fait beaucoup de plongée sous-marine, je l'emmène en annexe pêcher sur le récif à l'entrée de la passe. Le courant de plus en plus fort nous entraine vers les déferlantes, le moteur à fond nous finissons de justesse sur la plage. Il harponne un magnifique mérou que nous dégustons à son bord.*

*Il est mon moniteur pour mon initiation à la plongée, après trois jours de leçons je me lance dans l'inspection de la dérive qui coince trop souvent. Au vu des quantités d'eau avalées je pense devoir faire encore des progrès.*

*Nous faisons connaissance de l'équipe dirigeante de l'hôtel, très sympathique.*



*Rangiora*

*Nous pouvons utiliser la navette de l'hôtel pour aller à «Tiputa» le village le plus important. C'est très coquet, propre et il y a le nécessaire en magasin pour un approvisionnement correct. Nous faisons avec les clients de l'hôtel des promenades en vélo, les buts ne sont pas nombreux, c'est les plages, bungalows des hôtels, l'aéroport en construction.*

*Je profite de cette escale pour faire quelques réparations et vérifier l'état du matériel sur le pont. Au pied de mât je découvre que les soudures de la plaque d'embase sont fissurées, réparation impossible ici. C'est dû aux importantes contraintes provoquées par les nombreux miles parcourus aux allures portantes dans les conditions de mer dure que j'ai rencontrées.*

*«Arrabel» part un jour avant moi, il continue sa route vers «Papeete». Je largue facilement mon corps mort le 5 juillet au matin, sous voiles, suivant l'expression «les mains dans les poches».*

## ***Rangiora – Papeete***

*Sortie par la passe de «Tiputa» au moteur avec un peu de courant descendant, vagues déferlantes et mer agitée.*

*Cap sur «Papeete» en contournant «Rangiora» par le nord, vent portant faible et variable en direction. Il me faut veiller la nuit pour ne pas taper dans l'île de «Makatea» que je passe sans la voir car le courant favorable me fait avancer plus vite que l'estime. Difficile de dormir avec les voiles qui claquent souvent avec ce vent faible. Gros grains de pluie l'après-midi, le coin navigation et la cuisine sont inondés avant que j'ai eu le temps de fermer le capot de descente.*

*Pour essayer de gagner en vitesse, le vent se stabilisant, j'envoie le spi dans la nuit, faible gain d'un nœud. Au matin une grosse masse se détache devant, c'est «Tahiti» qui découpe sa silhouette dans la lumière de l'aube, magnifique et grandiose.*

*Très beau temps en fin de matinée, au moteur je passe le brise lame et vais m'amarrer l'arrière à quai, aidé par des voisins Canadiens pour poser l'ancre à l'avant.*



*14 juillet*



*Départ de mes voisins Canadiens*



*Visite au parc Marea Arahurahu*



*Coucher de soleil au fond Moorea*

## *Papeete*

*Me voici à « Papeete » où je reste jusqu'au 29 juillet, cela fait un an que je suis parti de Ouistreham.*

*Je tombe en plein préparatifs de la fête du 14 juillet, préparatifs qui durent au moins deux semaines. Pour l'occasion je pavoise «Michka VI», avec la marine nationale nous sommes les seuls à respecter la tradition de pavoiser.*

A partir de cette escale, Bernard modifie la présentation de son journal de bord. Si la page de droite est toujours réservée à la navigation : conditions météo, vitesse, cap, changements de voiles,... la page de gauche qui était dévolue aux escales : descriptions du paysage, du mouillage, des gens rencontrés,... et à ses impressions sur le pays, Bernard dorénavant y inscrit ses menus (et même les menus lorsqu'il est invité), les révisions du moteur, les réparations à faire,... plus aucune mention sur les gens qu'il rencontre, description du port, du pays,...A la fin du séjour il laissait libre court à sa plume dans une page intitulée «Impressions de... ». Pour cette partie du voyage en «Polynésie» le titre existe bien «Impressions sur la Polynésie », la suite de la page est blanche. Maintenant il tient un cahier à part sur ses descriptions des escales. Pour compléter il y a les textes de ses vidéo-conférences, les courriers à sa famille.

Faire la synthèse de toutes ces informations, mélangées où l'ordre chronologique n'est pas toujours respecté, tient de la recherche archéologique.

Il y a aussi ses photos, il en a pris beaucoup de bonnes, laissons-nous porter par ces magnifiques paysages dans ces îles de rêve.

Il avait, avant son départ, convenu avec notre mère qu'elle viendrait lui rendre visite à Papeete, il avait trouvé l'idée excellente. Elle fait le voyage en avion avec une nuit à Los Angeles. A son arrivée elle trouve que Bernard est bien nerveux, il a un programme chargé et il disparaît de nombreuses heures en la laissant seule, il revient pour les repas.

Elle comprend rapidement qu'il ne faut pas trop le déranger et qu'il faut éviter de loger à bord.



*Baie de Cook*



*Paysages intérieurs de Moorea*



*Départ de Cook & mouillage à Vaiea*



*Vaiea*

L'embarquement par l'arrière est un peu dangereux, une seule planche pour les deux mètres séparant le quai du bateau. Bernard lui installe un autre planche, en débarquant elle se prend le pied dans une aussière, tombe sur le quai, s'ouvre la jambe, soins aux urgences de l'hôpital.

Avec un pilote d'UTA qui a une voiture ils font le tour touristique de l'île, passage par Marae « Arahurahu » et quelques autres curiosités.

Bernard ne semble pas avoir eu de contact avec les Polynésiens. Au détour des pages il note quelques noms de français détachés et d'équipage de bateaux voisins, pas de relations durables.

*A mon arrivée j'ai la surprise d'entendre que l'enregistrement de mon entrée en Polynésie Française faite aux Marquises ne compte pas, il faut tout recommencer ! le visa permanent Etat Unis ne convient pas, il faut résoudre le problème dans la semaine. Je fais le tour des banques et finalement c'est à la «Banque de Tahiti» que je verse, contraint et forcé, la caution de 122 000 CFP. Je quitte «Papeete» le 29 juillet pour l'île d'en face.*

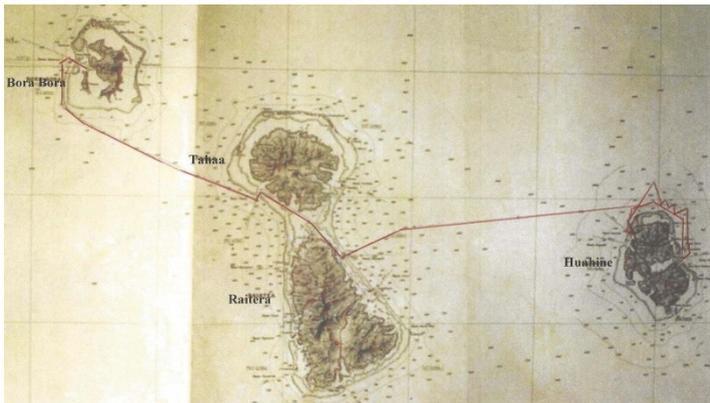
## ***Papeete – Moorea***

*Vent variable et faible, j'avance surtout avec le moteur. Passé la pointe d'«Aroa» je longe la côte sous le vent de «Moorea» au près bon plein à 50 - 100 mètres du récif.*

*Je rentre tranquillement dans cette magnifique baie de Cook par la passe de «Teavaroa» facile et bien balisée, et vais mouiller au début d'après-midi à «Pao Pao» au fond de la baie à l'endroit où il y a déjà beaucoup de bateaux au pied d'un hôtel type paillotte.*

*«Moorea» et plus petite que «Tahiti» mais elle est beaucoup plus intéressante. Je fais beaucoup de promenades à pieds à l'intérieur des terres, les sentiers sillonnent la forêt tropicale qui recouvre les pentes du mont «Tohiewa».*

*Six jours après je change de mouillage, contourne l'île par le nord et me dirige au sud vers la baie de «Vaiere» où je mets la pioche près de l'apponement du village et devant l'hôtel «Kia Ora», hôtel avec toujours les mêmes paillottes.*



*Iles sous le vent*



*Mouillage à Faré*



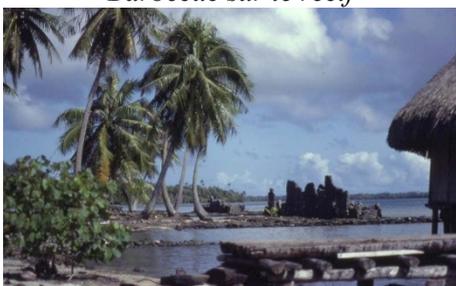
*Maroë Bay*



*Barbecue sur le récif*



*Ambiance pirates*



*Vestige du Royaume de Huahine*



*excursion*

*Ici l'eau est très transparente, je ne l'avais encore jamais vu ainsi, on voit toujours le fond qui semble très proche, appréhension de l'échouage imminent, il faut un peu de temps pour s'y habituer. Il y a ce moment magique, lorsque l'aube pointe, lorsque l'air et l'eau ne semble former qu'un seul élément, lorsqu'aucune microscopique vaguelette ne vient troubler le miroir, lorsque les poissons et les oiseaux semblent évoluer ensemble, instant éphémère et irréel qui tient du rêve.*

*Je fais la connaissance du propriétaire d'«Aquascope» construit à Bavent, sa femme française est originaire de Saint Aubin où elle était lors du débarquement. Il me donne quelques informations sur les commerces de l'île.*

*Je revois aussi «Intrigue» Néozélandais que je reverrai souvent.*

*J'appareille le 8 août matin pour ma prochaine escale prévue, les «Îles sous le vent», distantes d'une centaine de miles. Je pensais y arriver rapidement mais encore une fois les alizés ne sont pas au rendez-vous. Il m'a fallu 26 heures de bagarre au près avec des rafales à 35 nœuds sous un mauvais grain. La pluie est continue après le passage du front froid qui fait sauter le vent de nord-ouest à sud-ouest en baissant très rapidement d'intensité, utilisation du moteur fréquente. Je fini par apercevoir un bout d'île de «Huahine» à bâbord et les brisants de l'extrémité. Je longe le récif à moins de ½ mile pour garder le contact, je rentre par la passe d'«Avamoia» en ciré sous la pluie battante.*

## **Îles sous le vent - Huahine**

*Au pied du village de «Faré», village principal de l'île, je mouille l'ancre sans trop réfléchir au milieu d'un paquet de bateaux et rentre me sécher et me réchauffer à l'intérieur. Je dine le soir à bord d'«Alliance», ketch Amel, appartenant à Claude Cormenier, ex RATP, l'ambiance est très sympathique arrosée d'un excellent beaujolais.*

*Départ matinal, deux jours après, sous quelques grains de pluie, à la voile passage au nord de l'île en tirant des bords, puis descente Sud Est pour embouquer la passe de «Maroe Bay», droite pas très large et longue. Sous la pluie je rentre dans la baie guidé par Yvan et Claude Cormenier qui n'ont devancé.*



*La passe de Teavipiti*



*Alliance*



*Le lagon*



*Baie de Fa'arua*



*La passe de Païpai*

*Je suis invité permanent sur «Alliance», la veille de mon départ, le beau temps revenu, une grande fête avec des polynésiens est organisée avec barbecue sur le récif.*

*Pendant cette escale j'inaugure le vélo acheté à Papeete, la végétation de l'île est très variée et les points de vue nombreux.*

### **Îles sous le vent – Raiatea**

*Je rentre par la passe de «Teavipiti» à l'est «Zéphirin» à la barre. Le repérage est facile car la passe est visible dans son milieu par un motu couvert de cocotiers.*

*Le beau temps revient, préparation des par-battages et des aussières, je m'amarre au quai d' «Uturoa» village principal de «Raiatea».*

*J'en suis délogé le lendemain matin par le «Taporo IV» qui assure les liaisons entre les îles. Je me réfugie en mouillant dans la baie de «Fa'arua», au passage je préviens «Arrabel» qui me rejoint. Le jour d'après avec «Arrabel» nous naviguons de conserve par un calme plat vers la Marina où nous nous amarrons le long du quai. Les jours suivants c'est la baie d' «Haamene» puis retour à «Uturo» où je m'amarre à nouveau au quai à la place de celui qui m'avait délogé.*

*Le 24 août je largue les amarres, passage dans le lagon entre les deux îles au nord du récif central et sorti pas la passe ouest de «Paipai», impressionnante, «Zéphirin» à la barre, moi à l'appareil photo.*

### **Îles sous le vent – Bora Bora**

*Route au moteur, calme plat, et la soleil commence à chauffer, 27° à l'intérieur, je fais route vers la passe de «Teavanui», l'orage menace.*

*Je mouille en premier à proximité du Yacht Club «Bora Bora» dans un paquet de bateaux trop proches. Relevé l'ancre quatre fois en quatre jours, les fonds ne sont pas très bons, trop de bateaux et toujours par 20 à 30 mètres de profondeur. Le dernier est en face du «Club Med».*



*Bora Bora*

*Je prends quelques repas au Yatch Club d'où la vue sur le lagon est très belle, par contre je n'ai pas d'invitation sur les bateaux connus.*

*J'essaie d'entreposer mon vélo au «Club Med», difficile une première fois, impossible la deuxième, c'est donc le Yacht Club avec retour à pieds.*

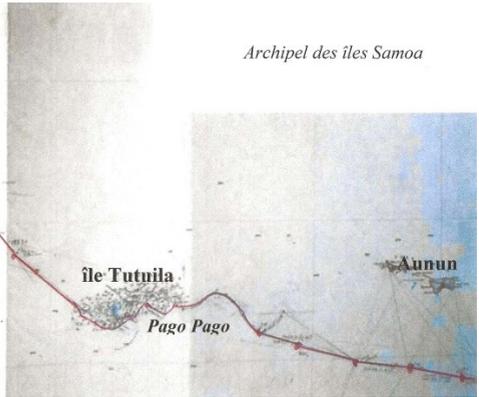
*Sur le quai je rencontre «Jerry Sauzin», mauricien propriétaire de «Vanessa», sa famille représente une bonne partie de l'île, il me donne beaucoup d'informations sur «l'île Maurice» et sur la «Nouvelle Zélande» qu'il connaît bien.*

*Don Flat et Yvonne Eliot d'«Intrigue» me donne rendez-vous dans leur bungalow dans une baie au nord d'«Aukland».*

*Quittant le territoire français, d'après le douanier je peux récupérer ma caution le vendredi après-midi, les banques sont ouvertes le samedi. Effectivement je la récupère en CFP, le change en francs français se fait par une autre opération bancaire payante, j'apprécie peu car il avait fallu changer des francs pour déposer cette caution à «Papeete».*

*Le 6 septembre passage tôt au quai pour faire l'approvisionnement en eau, puis au moteur pris le cap vers la passe de sortie, je suis salué par les équipages rencontrés à Papeete : «Intrigue» ainsi que Jerry auquel se joint depuis l'appontement l'équipage de «Liberty».*

*En route pour l'archipel des «Samoa» à quelques 1100 miles à l'ouest.*



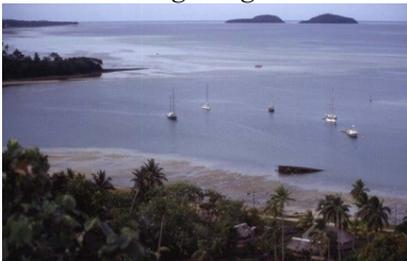
*Archipel des îles Samoa*



*Pago Pago*



*Samoa indépendante  
Famille de Sipili*



*Wallis*



*Echouage plage de Wallis*



*Familles Tellier et Bess*



*Familles Ouais Ouais et autres*

## **Bora Bora – Auckland**

### ***Bora Bora – Archipel des Samoa***

*Les cinq premiers jours les conditions météo sont détestables, grosse pluies quasiment permanente, vent instable passant par tous les points cardinaux plusieurs fois en 24 heures avec pour résultante une mer désordonnée, totalement infernale qui fatigue beaucoup le grément. Une amorce de rupture de la bôme se crée au niveau du hale-bas, ne pourra être réparée qu'en Nouvelle Zélande, en attendant je capelle une retenue en bout de bôme. Le quatrième jour particulièrement mauvais avec un coup de vent de 35 nœuds d'est.*

*Enfin le cinquième jour l'alizé pointe son nez, 25 à 30 nœuds avec une mer hargneuse qui arrose copieusement le cockpit, et la récompense le dernier jour avec un très beau temps, spi et mer calme. Atterrissage de nuit, difficile de trouver le phare de l'île «Aununu» qu'il faut laisser à bâbord pour entrer dans la baie de «Pago Pago» capitale des «Samoa américaines». Je vais mouiller pas loin du quai, le matin du 15 septembre.*

### ***Samoa américaines- Samoa indépendantes***

*Mon visa permanent USA ne facilite les formalités d'entrée. Je visite un peu l'île, pas beaucoup d'intérêt.*

*Je fais connaissance avec un couple américain, Tom Fenwick et Dominique Souyris de «Fair Joanda» qui m'invitent à leur bord. J'apprends que les droits de port sont payables à partir de la deuxième semaine, je décide de partir avant. J'appareille pour l'autre partie des «Samoa», l'indépendante en fin d'après-midi. Nuit ventée allures portantes j'ai un peu de mal à cerner ma position entre l'estime, le courant à apprécier et le phare d'Apia invisible. Enfin au matin la situation se clarifie.*

*Je rentre dans la baie d' «Apia» pour aller m'amarrer provisoirement au quai aidé par l'équipage d'un bateau australien.*

*En fin de matinée je manœuvre pour trouver un mouillage mais en passant trop près de la terre en marche arrière des gens me font signe mais trop tard, cela fait un bruit épouvantable j'espère que ce n'est pas la coque qui a heurté, inspection plus tard, il n'en est rien, c'est l'arrière de la quille, pas de dommages apparents.*

*Je reste 9 jours le temps de visiter un peu l'intérieur, les paysages de l'île de «Upolu» sont variés et beaux. Les habitants sont accueillants, plus facile à aborder que les Polynésiens. Je suis invité à déjeuner plusieurs fois dans la famille de «Sipili» et ils viennent à bord. Invité aussi à bord d' «Aria», je retrouve l'équipage de «Fair Joanda» et déjeuner à bord.*

*Je continue ma route vers l'ouest, prochaine escale « Wallis » à 300 miles. Encore une fois les alizés ne sont pas au rendez-vous, il n'y jamais plus de deux heures de temps agréable. Majoritairement allures portantes, beaucoup de grains et fortes pluies, houles désordonnées et fortes.*

*Le 5 octobre le jour se précise et je devine beaucoup de choses, ma navigation a été bonne. Je suis un peu juste pour la marée et la visibilité s'appauvrit. La passe n'est pas large et l'alignement est invisible, le courant favorable au début et contre ensuite je passe en force au moteur sur l'eau plate.*

## **Wallis**

*Navigation dans le lagon sans alignement visible, pluie battante la carte et moi dégoulinons de flotte, je trouve la passe de «Faïoa», je suis fier de ma navigation j'arrive devant le quai de «Mata Utu». Il y a personne car ce mouillage exposé à l'est est intenable, pas de réponse à mes appels VHF. Je continue vers le fond de la baie de «Matalao» à côté de trois autres bateaux.*

*L'île de Wallis, 1500 habitants, 5000 cochon noirs qui débusquent le coquillage sur la plage à marée basse.*

*Elle se satisfait de son relatif isolement, située à plus de 200 kms de «Futuna» et plus de 1000 de la Nouvelle Calédonie l'arrivée hebdomadaire de l'avion le vendredi en provenance de «Nouméa» donne lieu à une grande fête, le bateau lui ne vient qu'une fois par mois.*

*J'avais prévu de rester seulement une semaine, j'y reste presque un mois, l'ambiance et les habitants y sont pour beaucoup.*

*Au super marché où je demande des citrons verts la caissière me répond : c'est vous le solitaire qui est arrivé hier, mon mari le douanier m'a parlé de vous. Aller dans le jardin de notre maison et servez-vous !*

*Grosse déconvenue qui c'est bien terminée. Je vais au marché en vélo, mon porte-monnaie dans la sacoche arrière. A l'arrivée il a disparu ! Il y avait une bonne somme en francs et dollars. Plainte à la gendarmerie, ils n'ont pas l'air d'être inquiets. J'en faisais mon deuil quand trois jours après ils viennent à mon bord pour me dire que le porte-monnaie est retrouvé avec tous l'argent. Bravo, il semble que le bouche à oreille ait bien fonctionné.*

*Je béquille le bateau sur la plage à marée haute pour faire un rapide carénage, le bateau est bien ralenti par les algues et berniques ramassés pendant ces navigations en eaux chaudes depuis «Santiago». C'est la joie des enfants qui du grattoir, qui de l'éponge m'aide en jouant. Ensuite c'est la récompense, Fanta, Sweepe, ... la fête qui n'en finit pas.*

*Ensuite ce sont les sorties de la journée avec les familles d'expatriés, les enfants qui s'amuse beaucoup et qui profitent de cette nouvelle expérience, il a aussi les locaux et une mystérieuse sœur «Anna» qui a un bon coup de fourchette et qui est très bavarde.*

*C'est le 31 octobre à 8 heures je lève l'ancre, passe au moteur devant la plage pour dire au revoir aux lèves tôt, Yvette et Jean Pierre Martin, Auguste Ruopolo représentant d'UTA, le toubib qui m'a si souvent invité et dépanné, ils sont venus me saluer avec un concert de klaxons et les cornes de brume de bateaux, ce n'est pas la postérité mais c'est de l'amitié qui fait chaud au cœur.*

**Wallis - Fidji**

*Après 36 heures de temps dur et de pluie continue sans possibilité de faire une position astro, l'approche des îles Fidji de nuit par le nord-est s'annonce mal. Sur 200 kilomètres la barrière de récifs à fleur d'eau et d'atolls submergés ne comporte qu'une seule passe balisée par un phare, la côte est trop loin pour faire un atterrissage à vue ou à la gonio, si je ne trouve rien rapidement il me faudra attendre en mettant à la cape. Heureusement un trou dans les nuages me permet d'observer la lune, le résultat confirme mon estime, je m'accorde une heure de route supplémentaire. Les feux d'un cargo devant m'accordent un nouveau sursis, j'aperçois le pinceau du phare.*

*Les 170 miles restants se font en sautant d'îles en îles, de bouée en bouée mais je rate la dernière et je dois refaire l'atterrissage devant «Suva». Le yacht royal «Britannia» qui arrive pour la visite de la Reine me guide vers la passe qui est balisée par l'épave d'un yacht qui a raté la passe hier.*

## **Iles Fidji**

*Le 3 novembre je pose ma pioche devant le Yacht Club, l'équipage d'un bateau canadien m'appelle, je les avais rencontré à «Pago Pago», je vais me mettre en couple en attendant la visite de la santé.*

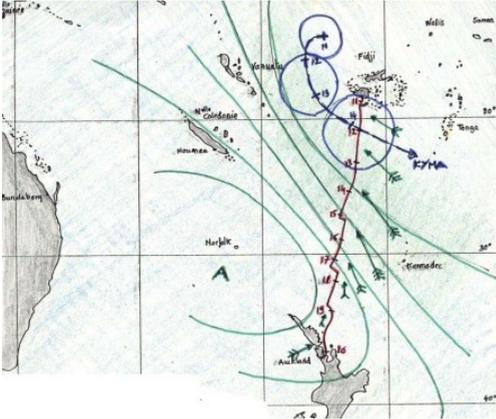
*Je fini par mouiller dans la baie de l'hôtel «Trade Winds» dans 7 mètres d'eau.*

*Je suis légèrement en avance sur mon programme établi avant de partir qui prévoyait un départ des Fidji au plus tard le 3 décembre pour éviter la saison des tempêtes de décembre à avril. Je reste à «Suva» jusqu'au 11 novembre pour me donner une bonne marge sur cette mauvaise saison.*

*La traversée jusqu'à «Auckland» ne présente pas de difficulté, sauf la possibilité de forts vents d'ouest en arrivant sur la Nouvelle Zélande.*

*Quelques heures après le départ, Radio Fidji annonce qu'un cyclone est en cours de formation au nord-ouest de l'archipel, il est en avance d'un mois !*

*Le cyclone «Kyma »se déplace lentement, je n'ai d'autre solution que de foncer vers le sud pour sortir au plus vite de la zone.*



Je suis à l'affut de tous les bulletins de Radio Fidji, puis quand la distance devient trop importante je suis sur les ondes courtes la station spécialisée américaine WWV émetteur de Hawaï difficilement audible mais j'enregistre sur K7 et repasse autant de fois nécessaire pour bien comprendre. Le deuxième jour «Kyma» change de direction, il fait route vers le sud à ma poursuite

. Le resserrement des isobares donne des vents de sud-est 30 nœuds, « Michka » est au près dans une mer dure et pluie continue. Après quatre jours le centre de «Kyma» s'est rapproché à 320 miles.

Le vent monte à plus de 40 nœuds dans une mer de plus en plus dure je souffre avec le bateau et fini par amener le foc et passer la nuit en cap courante. Au matin «Kyma» est rétrogradé au rang de tempête tropicale il s'éloigne vers l'est.

Il m'est possible de reprendre la route avec une grande éclaircie de ciel bleu devant l'étrave.

Encore 24 heures un peu difficile et j'entre dans l'anticyclone. Je profite du soleil en bronzant et en lisant la documentation sur la «Nouvelle Zélande». Le vent faible et variable maintenant oblige à alterner moteur et voiles. Dans le soleil couchant du huitième jour une bande noire barre l'horizon.

Je m'installe à la barre ayant enfilé pull-over et veste de quart car le vent est frais. Balisage reconnu avec la bouée sud-est de «Whangaparaoa» entrée dans cette grande rade d'«Auckland». J'appelle le port sur la VHF, la vedette «Vaitemata» me guide jusqu'au warf de l'Admiralty pour les formalités d'entrées.

Nous sommes le 20 novembre 1982, je suis à nouveau dans un pays au climat tempéré que j'avais quitté 6 mois plus tôt en partant du Chili.



*Condor*



*Marina et belle carène*



*La grande pêche*



*Régate dans le port*

## Nouvelle Zélande

### Auckland

*En fin d'après-midi la capitainerie m'envoie dans le fond du dock commercial «Mardesen Warf». Quelques jours plus tard je peux déplacer «Michka VI» dans une grande marina proche de la ville.*

*Dans les bassins et les chantiers il y a quelques beaux bateaux de course, «Condor» détenteur du record en temps réel du Fastnet 1979, et d'autres belles carènes. La régata du mercredi soir, à partir de 15 heures fin des bureaux, est une institution partout dans le pays, la rade se couvre de voile, le spectacle est très beau sous le soleil.*

*Comme à chaque escale c'est l'occasion de faire de nouvelles connaissances dans la marina, des étrangers et aussi des locaux. Rapidement je suis invité à bord du «Capitaine Cook» cargo mixte français de l'armateur «Sofrana» qui possède d'autres cargos assurant les liaisons avec les îles du Pacifique. Le bateau est en réparation, son Commandant très père de famille me convie à bord où je fais la connaissance de Dominique et Marie France Metivier, français résident à Auckland. Ils m'invitent et je les invite, ils sont bien sympathiques.*

*Je décide de faire un carénage rapide en échouant « Michka » appuyé sur les poteaux, la végétation sous-marine atteint 3 à 5 centimètres, croissance rapide depuis «Wallis». Profitant du mât de charge et de l'appontement je décide de mettre le mât à terre, je fais l'opération seul sans problème. Je reprends les fixations des tubes guides des fils électrique et des fixations du câble VHF et des fils de l'électronique. Je fais l'opération remâtage aussi sans difficulté le tout en un jour et demi, je suis crevé.*

*Ma décision de faire un saut à Paris s'est rapidement prise, une envie de retourner voir la famille et les amis.*



*2 mois de tourisme au nord*



*Kawau - la maison d'Yvonne*



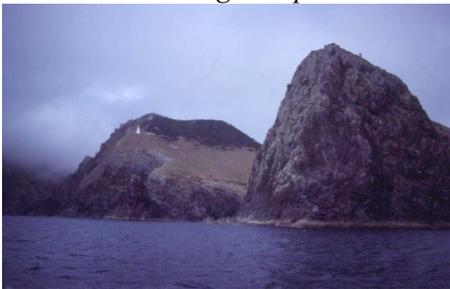
*Whangarei*



*Mouillage à Opuā*



*Opuā - carénage*



*Le cap Pride*



*Marie France & Dominique*

*Dominique et Marie France seront d'une grande aide pour surveiller «Michka VI» pendant mon escapade en France.*

*J'obtiens une place gratuite dans la marina de «West Haven».et je prends l'avion UTA qui me dépose à « Roissy » 38 heures après et 3 escales.*

*Je retrouve ma famille, je fais quelques projections photos, frères, enfants, neveux et nièces sont très intéressés. J'essaie de reprendre contact avec mon employeur, pas facile, les cadres rencontrés ont des réactions très mitigées. Le temps passe vite il faut repartir. Le vol retour UTA est moins agréable qu'à l'aller, la fin sur «Air New Zeland» est nettement meilleure. Je débarque à Auckland le 21 janvier 1983.*

*En été austral toute la partie nord-est de l'île du nord est idéale pour naviguer, prédominance de beau temps, côte pittoresque et découpée.*

*Je décide de faire de la ballade dans cette partie en attendant la fin de la saison des cyclones pour remonter vers Nouméa.*

## ***Kawau - Whangarei - Tutukaka - Opua***

*Je pars d'«Auckland» début février, première escale l'île de «Kawau» où je retrouve Don Flatt et Yvonne Eliott, néozélandais, que j'avais rencontrés à Papeete». Je suis au mouillage à côté de leur bateau «Intrigue» et nous prenons un verre sur la terrasse de la maison d'Yvonne dans la lumière du soleil couchant qui éclaire encore nos bateaux.*

*La ville de «Whangarei» est située au bord d'une rivière qu'il faut remonter sur 20 kilomètres encombrés de bancs de sable. Je remonte à la voile, le balisage est parfait, je fini par m'amarrer sur les poteaux perpendiculaire à la berge après le port de commerce.*

*Je retrouve «Doriana» et nous passons de bonnes soirée ensemble à leur bord. Rares sont les bateaux français en Nouvelle Zélande, je fais connaissance d'Elisabeth et Paul Farge de «Tanea». Je suis approché par un ancien solitaire français venu dans le Pacifique il y a 30 ans dont l'occupation principale actuelle est la préparation d'une réplique d'un galion du XVIIème siècle en vue de tournage de films en Polynésie.*

*En remontant vers le nord la pointe «Green Head» est très pittoresque, je m'arrête derrière dans la baie de «Tutukaka» très joli mouillage. Le lendemain mouillage à «Whangamumu», ensuite je rentre dans la baie d'«Opua» et mouille près du quai.*

*Je prends contact avec le chantier naval «Hellieth's» pour faire quelques travaux dont la reprise de la peinture de la coque. La proposition financière est acceptable et nous prenons rendez-vous pour début mars*

*Je retourne à «Auckland» pour attendre une quinzaine de jours. Je repars pour «Opua» où le bateau est mis sur ber pour ponçage de la coque et peinture œuvre mortes par Karl le peintre du chantier, je me réserve les œuvres vives, grattage et peinture sous-marine.*

*La fin de l'été Austral n'est pas beau, pluie et vent empêche d'avancer rapidement, des journées entières sont sans travaux extérieurs, je me rabats sur le ponçage et vernis de la cuisine et autres coups de pinceau.*

*Vivre dans le bateau sorti de l'eau et en travaux est quasiment impossible, je demande à la postière, à l'épicier, ... si il y aurait la possibilité de loger chez l'habitant, réponse il faut voir. Le vendredi toujours pas de nouvelles, je passe un weekend triste dans le chantier sans voir personne. Lundi matin je croise Pete qui venait m'annoncer qu'il y a une possibilité chez la professeur d'Anglais qui habite à côté. Glynis vient dans la matinée et nous faisons affaire, 30 \$ la semaine, on verra pour les repas. Le soir je fais ma valise et vais m'installer chez Glynis, bavarde impénitente qui raconte des histoires assez peu vraisemblables. Elle pense pouvoir me mettre dans son lit mais je suis venu pour le bateau et non pour la bagatelle. Elle fait la tête pendant plusieurs jours, puis cela passe.*

*Trois semaines à «Opua» d'où je pars le 2 avril avec un équipier, Edouard, qui reste à bord jusqu'à «Auckland».*

*En remerciement pour leur gentillesse j'invite Marie France Metivier à faire une petite croisière de la journée à bord de «Michka VI» jusqu'à «Kawau», c'est un peu un baptême pour eux.*

*Allures portantes avec une bonne vitesse dont des surfs à plus de 9 nœuds qui m'oblige à quelques manœuvres un peu difficiles. C'est une très belle journée où nous croisons beaucoup de bateaux en régates remontant vers «Auckland» au près serré.*

*Je mouille en face de la maison d'Yvonne mais «Intrigue» n'est pas là, ils sont en ballade. Dominique et Marie France me quittent ici.*

*Je retourne à «Auckland» une dernière fois pour faire de l'approvisionnement et prendre le dernier courrier à la poste centrale.*

*L'essentiel de mon courrier arrivait à Paris d'où ma mère me le renvoyait en poste restante au prochain port. A la poste d'«Auckland», après quelques jours, en poussant la porte je voyais la jeune femme du guichet saisir mon paquet de lettres. Pendant mon voyage à Paris elle m'a gardé le courrier un mois et pendant les quatre semaines de carénage à «Opua» elle m'a fait suivre le courrier. Je n'ai pas été le seul à lui offrir la boîte de chocolat car il semble bien que ce traitement elle le faisait pour quelques un des navigateurs de passage.*

*Ces quatre mois d'été austral passés en Nouvelle Zélande ont été bien agréables et j'en garde un excellent souvenir. Le climat y est semblable au nôtre, les Néozélandais sont accueillants, adressant facilement la parole mais aussi un peu sans gêne et sans beaucoup de retenue, ils se laissent vivre avec pas mal d'insouciance et pas beaucoup de soucis financiers. Les bateaux portent facilement un nom français, ils apprennent le français à l'école, bonjour, bonsoir, pas beaucoup plus, peu d'entre eux connaissent le drapeau français. Les français sont bien vu car ils sont peu nombreux à mettre le pied dans le pays. Le Néozélandais ne me semble pas être très bon régatier et en général manœuvre assez mal, il passe devant vous avec de grands bonjours, viennent mouiller à quelques mètres de vous et partent sans soucis de vous gêner, et vous remonter votre ancre et vous aller vous installer plus loin.*

Il est nécessaire de faire ici remarquer que lorsque Bernard était en Nouvelle Zélande nous sommes encore loin du désastreux incident du «Rainbow Warrior» qui rendit le français indésirable pendant plusieurs années.





*Mouillage à Green Head*



*Sous spi*



*Intrigue et Michka VI*



*Carénage à Opua*



*Galion pour film*

Quant à sa remarque sur les capacités de régatiers des Néozélandais, assez mal justifiée en 1983 car l'élite pointait déjà son nez à l'international. C'est vrai que nous sommes encore très éloignés des succès au trophée de la «Coupe de l'America» dont le premier en 1995 avec «Black Magic».

*Le 15 avril tôt le matin livraison du duty free avec contrôle du douanier sur le quai et approvisionnement en fuel, je largue les amarres et sous voiles au près je vais mouiller pour la nuit à la sortie de la rade dans « Calliope Bay ».*





Mouillage baie de la Moselle

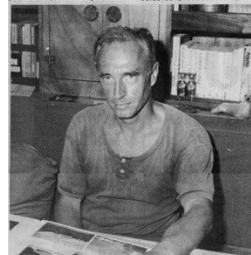
Carte arrivée sur Nouméa

**LA R.A.T.P. AUTOUR DU MONDE**  
**IL A NAVIGUE DANS LES MONTAGNES**

« **M**ONS connus que les foyers de Nouméa, les canaux de Patagonie sont encore plus beaux, raconte Bernard Labbé, cet ingénieur de la R.A.T.P. en vacances pour trois ans et arrive à Nouméa, voici quelques jours, sur le bord du sloop en aluminium Michka VI. L'homme sait de quoi il parle, puisqu'il a embouqué le détroit de Magellan, puis les canaux de Patagonie, sur plus de 2 000 kilomètres, pour ressortir à Puerto Montt. Au prix, face à un vent de Nord souffrant régulièrement à 20 nœuds pendant plus d'un mois et demi. Il a réalisé des moyennes quotidiennes de 30 à 40 miles par jour. Et ce, avec des jours de canion». In soit moins dangereux que la mer, estime Bernard Labbé, mais rendent l'approche des mouillages délicats. En effet, il s'agit relativement réguliers dans la partie centrale des canaux, ces vents forcent au fur et à mesure de l'approche de la terre, pour tomber sur moment à l'intérieur des zones de mouillage.

**APRES BARDIAUX ET SLOCUM**

Ce sont les possibilités de mouillage qui avaient le plus préoccupé le navigateur solitaire avant son départ. Les écrits de Bardiaux et Slocum, célèbres prédecesseurs, ne



Bernard Labbé, ingénieur à la RATP et navigateur solitaire.

20 heures ! Certes, il mouillait chaque soir, pour prendre un repos bien mérité après les nombreuses manœuvres de la journée, consistant essentiellement en changement de voiles, prises de ris et largage, et vêtements de bord. Les canaux naturels coupaient des montagnes de 1 000 mètres de haut (contrepartie de sommets de plus de 4 000 mètres mesurés généralement à l'aide de deux réalisations de largage) les vents, rigides. Jusqu'à Slocum dans son livre, tombent sur les tabourets comme défilés boueux de



Les petits mouillages sont les meilleurs.

**Le trait en gras représente le suivi précis de la navigation dans les canaux de Patagonie.**

Il n'est pas encourageants. Il était donc logique que l'ingénieur de la R.A.T.P. s'ingénierait de toutes les manières. Il faut savoir en effet que les feux d'aide à la navigation dans cette zone sont extrêmement rares ce qui interdit la progression de nuit au bouyage. De très précieux



Un mouillage caractéristique de cette région. On remarque le « Michka VI » sur la gauche. renseignements ont été puisés dans l'ouvrage, traduit en français, de Non-Zélandais David Lewis intitulé : « Les îles du vent » car il les breghem navigu

**DES PAYSAGES FABULEUX**

« Autant la côte Est est sèche, le long de l'Argentine, autant la côte Ouest est mouillée, raconte Bernard Labbé. Le passage change dès le détroit de Magellan. C'est à partir de là que toute vie humaine semble disparaître. Les indiens rencontrés du côté de la base Forster, dont parle Slocum, et contre lesquels il mettait la nuit sur son pont des pointes de tapissier, ont depuis longtemps quitté les lieux. La côte chilienne est maintenant déserte. Les seuls indiens habitant encore la région ont été regroupés à Puerto Eden.

« Eden est un mot évocateur qui est bon de s'approcher à ce modeste village, dit Bernard Labbé, mais c'est tout de même agréable de voir des hommes après plus de 10 jours de solitude ». En fait, le navigateur n'a rencontré des êtres humains qu'une seule fois (dans ce village) en un mois et demi de navigation couvrant 2 000 kilomètres.



« Michka VI », un sloop en aluminium de Michel Joubert.

et certains mouillages sont inaccessibles à l'heure car bloqués par les glaces. Au nord de Ponat, la nature perd un peu de son hostilité. Le climat s'adoucit et l'on commence à voir des fleurs, de la végétation... et des hommes.



La carte de l'Amérique du Sud avec la route du solitaire.

## **Auckland - Nouméa - Bundaberg**

*C'est avec un peu d'appréhension que j'attaque cette remontée vers le nord, Nouméa est à 950 miles, et je vais me retrouver, comme à l'aller, passer dans la zone des tempêtes tropicales où j'avais été poursuivi par le cyclone d'arrière-saison « Kyma ». En théorie la mauvaise saison est passée, j'espère ne pas tomber sur un retardataire.*

*Navigation le premier jour tranquille, vent portant faible, mer belle, ciel couvert, je fais de la route.*

*Le deuxième jour cela se gâte un peu avec du vent plus fort tournant progressivement au nord-est, fini les allures portantes, une mer agitée avec de la houle désordonnée et de la pluie en continue. Je suis accompagné par des albatros, ils me semblent plus gros qu'en Argentine, dessus gris, dessous blanc, planant des heures avec le rond des ailes tombant, un ou deux coup d'aile dans la journée. J'écoute attentivement Radio Hawaï pour la météo, pas d'annonce de cyclone.*

*Troisième et quatrième jour, pluie continue et forte au passage de gros grains qui génèrent des vagues raides venant de toutes les directions, les changements de voiles sont nombreux et fatigants. Au début de la nuit très gros orage avec éclairs partout autour du bateau et enfin au milieu de la nuit éclaircie, pleine lune le mauvais temps s'éloigne.*

*Les conditions s'améliorent lentement, le vent redescend au sud-ouest, je peux reprendre les allures portantes sous un soleil à peine voilé et faire des points atro qui confortent mon estime.*

*Dans la nuit du huitième jour l'approche de la terre est assez délicate.*

*Temps à grains, la lune absente pour un point astro, j'ai beaucoup de mal à repérer le radio phare de «Tontouta». Plein vent arrière je dois changer de panne souvent, je vais trop vite j'amène le foc et fais route sous grand voile seule. En fin de nuit je fini par deviner le pinceau du phare «Amédée» et les halos de la ville. Le vent tourne je vais finir au près. Des cargos s'enfilent avec précaution dans l'alignement de la passe «Boulari», je pense être trop à terre, je reprends le large. Un cargo va moins vite, je le suis. Au lever du jour je vois que je suis encore loin du phare et ne comprends rien à l'alignement que je vois, si c'est le bon. Je fonce grand' voile et moteur et m'arrête à 50 mètres des brisants, je suis dans les récifs «Sournois» et «Toombo». Je repars au large. Finalement je passe le récif à 9 heures et vais mouiller dans la baie de la «Moselle » très fatigué par cette nuit de manœuvres et d'inquiétude.*

## **Nouméa**

*Les paysages coralliens et les lagons sont toujours, les même à peu de chose près. Je préfère rester à l'apportement de la marina de l'«Orphelinat», en ville, et essayer de me faire des amis, que de faire les navigations de mouillage en mouillage comme je l'ai fait en Nouvelle Zélande. Nous sommes le 23 avril, je repartirais le 22 mai.*

*Je fais la connaissance dans la marina d'Angelica et Michel Riboni bateau «Féo», de Roland et Jennifer Chartier bateau «Coruba», de «Ludmaja» Jacques et Madeleine sont en périple sur toutes les mers du globe depuis 15 ans.et autres navigateur locaux, je déjeune et dine à leur bord ou chez eux. L'ambiance est agréable, je n'éprouve cependant pas le besoin de visiter l'île et reste en exploration de «Nouméa».*

*Je retrouve aussi des amis avec lesquels j'avais déjeuné à Paris en janvier. René Blondeau sur son bateau l'«Arche», rencontré aux «Marquises». Nous avons fait la traversée pédestre de l'île et il avait consulté mes cartes sur « Nouméa », il est avec Mirelle et Myriam. Nous passons d'un bord à l'autre pour échanger nos impressions et plusieurs repas.*

*Je retrouve Jean Michel et Dany Barrault, ils font le tour du monde sur leur bateau «Brigantin», équipage familial avec changement aux escales.*

*Jean Michel m'avais consacré une bonne place dans sa chronique «Au mouillage» dans Neptune Nautisme du mois de mars sur ma navigation dans les canaux de Patagonie. Nous passons d'un bateau à l'autre et échangeons nos livres d'or pour la traditionnelle page d'écriture. Leur livre est tenu depuis «Corsen», on y trouve des noms connus tel que : Marin Marie, Jacques Perret, Colot, Jacques Auclair, mon frère Michel, ...*

*J'ai la visite annoncé d'Annick reporter au journal les «Nouvelles», journal qui fait paraître le lendemain un long article sur ma navigation au sud du Chili.*

*J'ai aussi la visite de Bernard Linglet et sa famille, résident en Nouvelle Calédonie. Il a appris par l'article que j'étais au port. Bernard est un de mes très bons amis de l'adolescence, il a été beaucoup mon équipier à bord de « Michka II » à Ouistreham dans les années 50.*

*Pendant mon séjour j'ai essayé de trouver, vainement, des informations pour la suite de ma navigation qui me fait passer par «Port Moresby» de la «Nouvelle Guinée-Papouasie». Les personnes rencontrées me le déconseillent car ce passage est fréquemment l'objet d'actes de piraterie. La meilleure route est de passer par «Bundaberg» où le douanier et le docteur ne sont pas trop regardant pour les formalités d'entrée en Australie, mais l'atterrissage n'est pas facile. Il faut d'abord viser entre l'île Sable et la limite sud de la grande barrière de corail, puis trouver 30 milles à l'ouest l'entrée de la rivière encombrée de bancs et agitée par de violents courants de marée. Je possède qu'une carte française allant des Fidji à l'Australie en passant par la nouvelle Zélande sur laquelle une petite échancrure en bleu figure le passage dans lequel je dois me faufiler, et d'un croquis donné à Nouméa, pour entrer dans la rivière au fond de la baie qui conduit à Bundaberg.*

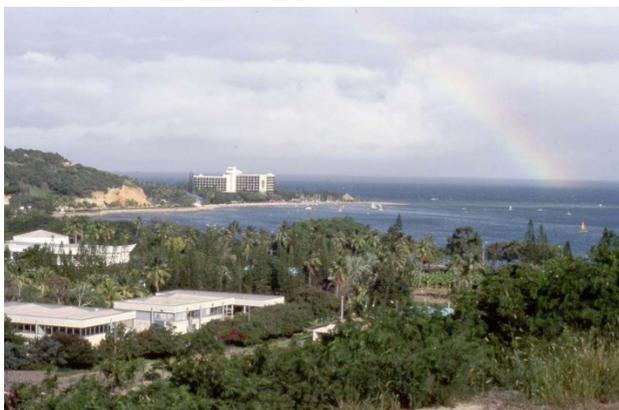
*La traversée pour rejoindre la côte Est de l'Australie devrait être facile et rapide, avec vent portant d'après les pilotes charts. Je change donc de programme.*

## ***Nouméa – Bundaberg***

*Je pars de Nouméa le dimanche 22 mai matin par un temps médiocre.*



*Baie de l'orphelinat*



*Baie de la Moselle*



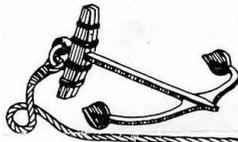
*Marché local*

## AU MOUILLAGE

### UN EXPLOIT

Un navigateur a résolu le problème à sa façon. Bernard Labbé possède la quarantaine timide, l'allure discrète, et il vous parle de sa croisière avec autant de simplicité que s'il était allé de Ouisreham (son port d'attache) à Cherbourg.

Informaticien de métier, Bernard Labbé a obtenu trois ans de congé de son employeur, la R.A.T.P., puis il est parti. Ancien équipier de "Striana", l'amilier des courses en Manche, Bernard a armé un 37 pieds en aluminium, dériveur lesté sur plan Joubert. En juillet 1981, il a appareillé ; ses escales ont été brèves et rares : les Canaries, Dakar, Bahia, Rio, Montevideo, Buenos-Aires. Pour Noël, "Michka IV" était à Punta Arenas, dans le Déroit de Magellan, changeant sans arrêt d'emplacement dans le mouillage fort exposé. Puis Bernard remontait les canaux de Patagonie, toujours au vent obéissant, luttant contre les terribles vents des cinquantièmes et des quarantièmes, stationnant dans les endroits où avaient séjourné Slocum, Bardiaux et surtout Lewis dont le livre « Les filles du vent » s'est révélé aussi précis que des Instructions Nautiques. Après une longue escale à Santiago, "Michka" a traversé le Pacifique en trente jours, à la moyenne de 150 milles par vingt-quatre heures. Le navire est actuellement en Nouvelle-Zélande d'où il va repartir vers l'Océan Indien, Bonne Espérance, les Antilles, Terre-Neuve, le retour en



France étant programmé avec une précision d'ordinateur afin que l'informaticien retrouve, au jour et à l'heure dite, sa place derrière son bureau. A ma connaissance, Bernard Labbé est le premier navigateur, depuis Marcel Bardiaux, à avoir circulé, en solitaire, dans les canaux de Patagonie.



*Marina de Nouméa*

*C'est un vent fort 25-30 nœuds établis avec une mer hargneuse, croisée et inconfortable qui m'ôte le courage de faire marcher le bateau. La traversée de la mer de Corail est inconfortable.*

*Sous voilure réduite, foc 1 et grand 'voile à 1 ris, au portant, la moyenne journalière est de l'ordre de 150 miles.*

*Heureusement quelques éclaircies me permettent de faire le point astro et de tracer une route suivant un grand arc de cercle, route la plus directe en évitant les pâtes de récifs qui encombrant la mer de corail. Au fur et à mesure que l'Australie approche la tension augmente.*

*Le temps devient de plus en plus maussade, les points sextants ou soleil sont impossibles, il ne me reste que l'estime.*

*A 10h du matin une petite éclaircie me permet de faire un point, en même temps le sondeur trouve le fond. Petite visibilité de 3 à 4 miles, pas de bateaux ou cargo en vue, je dois donc faire confiance absolue à l'estime qui finalement me dit que je rentre dans le passage entre l'île et le banc de sable.*

*Changement de cap, je dois trouver le radio phare de Bundaberg, qui sur la ligne directe me fait passer entre les récifs et les bancs de sable en évitant les dérives des courants de marées assez forts. Le radio phare est introuvable, je fais route au sondeur, changement de cap dès que les fonds remontent. A la tombée de la nuit le phare apparait dans la direction prévue je me remets en route vent arrière, vent qui a de nouveau forci et fortes pluies, «Ursule» à la barre. J'arrive à la première paire de bouée indiquant l'entrée du chenal balisé, je reprends la barre qui tourne sans effet, bruits de chocs sur la coque et bruits de câbles à l'arrière.*

*Méfiant j'avais préparé le mouillage, je bondis à l'avant et balance l'ancre à l'eau avant que le fort courant traversier me sorte du chenal.*

*Je me mets tout de suite à la recherche de l'origine du problème. Le gouvernail est libre et vient taper sur ses butées sous l'action des vagues, les câbles de transmission de la barre à roue sont l'un cassé, l'autre débranché. Je cherche la barre franche au fond du coqueron arrière sous multiples choses qui ont fini par l'encombrer, dégager son passage sur le pont est rendu impossible par un panneau solaire posé à Nouméa. Il faut continuer à avancer avant que le courant traversier et les déferlantes ne fassent dérapper l'ancre.*



*Vers Bundaberg - Lever du jour avant le coup de vent*



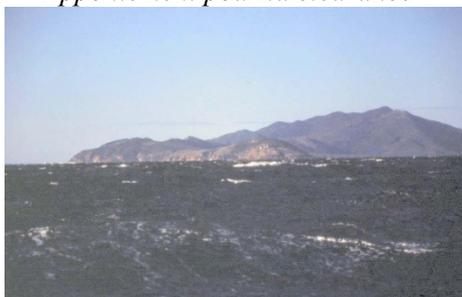
*Bundaberg*



*Appontement pour la clearance*



*Bowen la marina*



*Coup de vent à la sortie de Bowen*



*Magnetic Island*



*Mouillage à Cairns*

## **La Grande Barrière**

### ***Bundaberg - Bowen***

*Une demi-heure après je peux à nouveau gouverner et remonter l'ancre qui dès que décrochée du fond ne retient plus le bateau qui est poussé par le courant hors du chenal. Moteur embrayé, retour au milieu du chenal.*

*La suite est plus facile. Sous une pluie diluvienne et rafales de vent à 30 nœuds je rentre à tâtons dans la rivière et trouve un port parfaitement balisé jusqu'au moment où ne trouvant plus d'alignements je pose l'ancre par 10 mètres de fond le long d'une berge en eau parfaitement calme. Tout terminé sur le pont à 22h30 je rentre à l'intérieur pour me sécher. Sensation de calme et de bien-être qui m'a rappelé certains mouillages des canaux de Patagonie, peu nombreux, où j'avais éprouvé cette sensation de paix.*

*Le lendemain, samedi 28 mai, je fini tranquillement de remonter la rivière contre un fort courant dû aux pluies torrentielles de la veille et d'une ampleur exceptionnelle car ici il ne pleut pratiquement jamais. Pour moi c'est habituel, ces conditions météorologiques anormales m'ont accompagné pendant tout mon passage dans le Pacifique.*

*Les formalités d'entrée en Australie débutent le jour même, elles sont tatillonnes et longues. Douanier, inspection deux heures avec scellés sur le frigo et la réserve d'alcool dans la table, enfin uniquement ce que je lui montre. Le docteur très pressé qui en deux minutes fait le certificat médical de bonne santé, par contre l'accès aux soins médicaux sera très compliquées, il faut mieux ne pas tomber malade en Australie pour un étranger.*

*Je dois attendre lundi le passage du représentant de l'agriculture qui ne doit pas être curieux pour le certificat de dératisation et ensuite aller au bureau des douanes demander le permis de séjour pour 3 mois.*

*Je fais un tour en ville qui présente aucune particularité, elle est industrielle basée sur la canne à sucre, fruits et légumes. Je trouve facilement les documents pour naviguer dans les chenaux de la grande barrière. Je profite de cette escale pour faire une inspection approfondie du bateau et modifier la position du panneau solaire. L'ancre en tapant sur la coque a enlevé une grande plaque d'enduit et peinture sous l'étrave, la belle peinture néozélandaise qui à peine faite est déjà abimée et donne à «Michka VI» l'allure d'un bateau peu entretenu... !*

*.Je ne reste pas et dès le permis de séjour obtenu je largue les amarres, je descends la rivière au moteur pour mouiller juste avant la sortie.*

*Je lève l'ancre tôt le matin du 31 mai pour attaquer la remontée de la Grande Barrière.*

La Grande Barrière est un autre lieu mythique pour les navigateurs. C'est une succession de récifs coralliens de Bundaberg en remontant vers le nord sur 2 300 kilomètres jusqu'à l'île Thursday dans le détroit de «Torrès». Elle forme une mer intérieure avec beaucoup d'îles. Bernard l'aborde pendant l'hiver austral, la bonne saison hors de la période des tempêtes et cyclone de l'été. La température est plus clémente. Voici ses impressions de la partie première jusqu'à Cairns :

*La navigation à l'intérieur de la Grande barrière et relativement facile. Le temps est majoritairement beau, la visibilité bonne à très bonne de jour comme de nuit, le balisage parfait et les phares bien visible se succèdent sans trou. Les courants marins sont forts, il faut prévoir avec. Le vent qui se lève à 8-9 heures force dans la journée et plus faible la nuit. Il est pratiquement toujours dans le quart sud à ouest, il lève une houle sèche et dure.*

*Il y a peu de bons mouillage, d'autant que les installations portuaires des villes sont rapidement saturées, mal conçues et chères, bien qu'il y ait moins de bateaux qu'en Nouvelle Zélande.*

*C'est quand même un cadre merveilleux pour naviguer. Les Australiens semblent l'ignorer car on ne voit presque pas de bateaux de plaisance.*

*On voit plus d'avion de surveillance et de vedette des Douanes dans les ports que de voiliers naviguer.*

*Je mets le cap vers «Bowen», première journée avec peu de vent, la nuit bien guidé par les phares je passe la partie la plus étroite du «Curtiss Channel» en dormant sur ma couchette, «Ursule» à la barre. Le lendemain au passage de «Peaked Island» vent sud très froid, 18° à l'intérieur, c'est encore l'hiver austral. La nuit la bonne visibilité me fait croire que les cailloux sont très proches alors qu'il s'agit des îles à plus de 10 miles au large. La mer est forte, je prends une vague qui claque sur le côté, les embruns inondent l'intérieur, je n'avais pas fermé le capot. La nuit suivante en passant la pointe de «Gloucester Head» sous grand' voile à 1 ris et foc 2 le vent de terre est déjà fort je prends sur le nez des «Williwaws» très corsés dont un à plus de 40 nœuds. Le vent diminue et je fini par mouiller dans la baie de «Gloucester Island», bon mouillage, calme.*

*Sommeil réparateur de quelque heures et je repars en début de matinée pour les 10 miles restant pour aller jusqu'au port de «Bowen», vent d'ouest 25-30 nœuds dans l'axe de l'entrée. Le 3 juin j'entre dans la marina, minuscule et pas une place pour visiteur. Je m'amarre au ponton flottant du club. Pas de place correcte disponible et le pas correct est cher, 3 \$ à l'ancre, 5 \$ en couple d'un autre bateau sur les piquets. Malgré le petit coup de vent en cours je pense que je serai mieux dehors.*

## ***Bowen – Magnetic Island – Cairns***

*Le vent baisse, la nuit est belle, ciel étoilé, je peux enfin faire route tranquillement vent arrière avec une houle modérée traversière qui fait balancer le bateau, cap sur «Bowling Green» dont je suis tiré par le faisceau. Petit toasts grillés et thé au milieu de la nuit et comme «Zéphirin» se comporte bien je m'accorde un peu de sommeil sur ma couchette. Au matin «Magnetic Island» est droit devant dans le soleil levant.*

*Au passage du chenal de «Townsville» l'alizé est musclé, au moins 30 nœuds d'est, il y a du monde.*

*Un cargo se dérouté pour me laisser passer. Je passe dans le nord de «Magnetic Island» et je rentre dans «Horseshoes bay» au moteur et laisse tomber l'ancre dans 2,5 mètres d'eau.*

*La plage est belle, la baie exposée au nord est calme, le village de pêcheur est petit. J'y séjourne deux jours profitant du soleil, de la température agréable et du calme de ce beau mouillage. Je me repose de ces premiers jours un peu durs.*

*Après ces jours farniente je dérouté tranquillement, sorti de la baie je suis accueilli sèchement par la houle, toujours la même désordonnée, courte, elle secoue «Michka VI» qui est pris d'un roulis dingue. Je n'en peux plus d'entendre les voiles battre à chaque coup de roulis. Dans la nuit, le vent d'Est s'est levé. Je passe «Brook Island» et «Barnard Island» Au jour je suis près de la terre, cependant le vent d'est lève ce mauvais clapot qui secoue et compromet l'équilibre dans le bateau. Je passe «Fitroy Island» et «Graftown Island» avec 30 nœuds de vent d'est.*

*Au moteur je remonte le chenal de «Cairns», un chalutier passe à contre bord, le patron ouvre la porte et me salue.*

*Je longe le quai, aucune place disponible, je fini par mouiller par 4,5 mètres d'eau au milieu de bateau déjà là, vent contre-courant, emplacement pas très agréable.*

*Je reste à «Cairns» du 7 au 14 juin. C'est le dernier centre urbain assez important du Queensland, la ville touristique est bien organisée, les filles sont européennes et belles. Je profite de ces quelques jours pour faire un peu d'approvisionnement, le «Wollworth» est bien mieux que le «Prisunic» de «Nouméa». Je visite l'intérieur du pays avec le train touristique qui serpente dans la montagne entre les tunnels, les cascades d'eau, et les points de vue magnifiques.*

La deuxième partie de la Grande Barrière au nord de Cairns est plus sauvage, il n'y a pas de ville, il y a peu d'habitant, ce sont en majorité des « Natives ». Ils forment les équipages, propriétaires de ces petites barques de pêche appelées tawlers, bateaux plus ou moins bien entretenus qui font la pêche sur les récifs pour leur compte et pour la revente.

La navigation est plus difficile, seuls les chenaux sont balisés et ils serpentent beaucoup. Hors chenaux il y a beaucoup d'îles basses sur l'eau qui se signalent par quelques palmiers quand la chance sourie, de récifs au ras de l'eau et de récifs immergés. Sur le continent c'est des falaises, des rochers, peu de baie offrant un mouillage convenable. Les courants de marée sont mal définis, et très influencés par le vent qui peut faire dévier leur direction et leur force dans la journée.

Bernard choisi de naviguer uniquement à la lumière du jour. C'est l'hiver la morte saison, il n'y a pas de tourisme et les bateaux qui font visiter la Grande Barrière sont en hivernage. C'est une lente remontée jusqu'au groupe des îles groupées sous le nom de «Thursday Islan», le nom de la plus petite île, qui délimitent la partie Australienne du détroit de «Torrès» avec la «Papouasie - Nouvelle Guinée». Voici ses impressions :

*J'ai bien aimé cette partie de la Grande Barrière, plus intime, plus sauvage. Les paysages sont beaux. A terre c'est falaises et montagnes, peu de mouillage et de baie praticables, quelques estuaires vaseux envahis par les palétuviers. C'est une très belle région où il faut prendre son temps pour la déguster du moins en hiver car il ne fait pas trop chaud.*

### ***14 juin Cairns – Low Inlets (26 miles)***

*C'est une petite étape avec des vents de force variables au portant, et toujours la houle croisée. Au mouillage un peu abrité au nord de l'île, il y a 2 voiliers et 5 trawlers, je pose l'ancre près d'un grand Yawl Australien. Ce n'est pourtant pas un endroit de tout repos, la houle rentre et ce n'est pas un mouillage à recommander.*

### ***15 juin Low Inlets – Cap Bedford (62 miles)***

*Toujours par vent portant et pas mal de pluie et peu de visibilité. Dans un fort grain la grand' voile n°2 se déchire sur toute sa largeur au niveau de la deuxième latte.*



*Phare de Low Inlets*



*Un Trawler*



*Phare de Hannah*



*Lizard Island – Michka VI & C Start*



*Séance photos Tiga & Michka VI*

*Je prépare l'autre grand' voile mais ne je ne l'envoie pas, je reste sous foc 1 à 7 nœuds passe le cap «Bedford», l'arrondi pour rentrer dans l'anse sous le vent du cap. Il y a déjà un ketch jaune australien, bateau que je reverrai.*

## **16 juin Cap Bedford – Lizard Island (29 miles)**

*Toujours temps pluvieux avec grains de vent, allures portantes, mais ces sacrées vagues ne me lâchent pas.*

*Elles viennent cogner contre la coque, les embruns inondent l'intérieur, les coups de roulis violents vident la bibliothèque au vent sur le plancher.*

*En début d'après-midi après avoir contourné l'île par l'est je viens mouiller dans la très belle baie de «Watson».*

*Un ketch jaune partage la baie avec moi, «Tiga» déjà vu au cap Bedford. Nous faisons connaissance, Théo est suisse naturalisé Australien, sa femme est australien, il a construit lui-même le bateau.*

*A l'autre extrémité de la baie est mouillé un grand Yawl rouge «C Start» australien de Brisbane. Les deux bateaux se connaissent, nous ferons un bout de route ensemble. Je suis invité à leurs bords et nous passons quelques soirées autour de la table du carré de «MICHKA VI».*

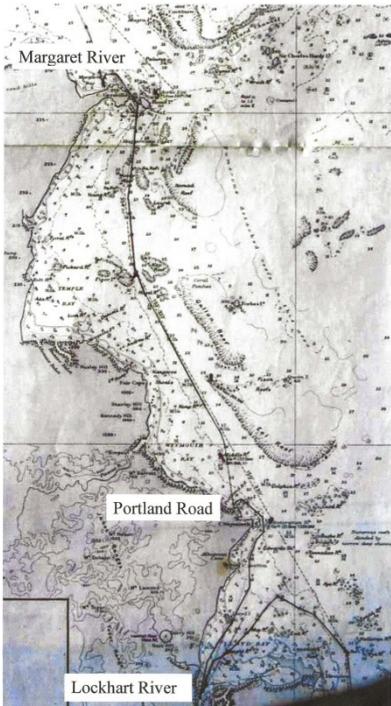
*C'est une petite île, montagneuse, très touristique car il y a un aéroport. J'y reste trois jours, fais quelques ballades à pieds et surtout de l'escalade.*

*La montagne génère des coups de vent que l'on prend de plein fouet, c'est impressionnant et désagréable, heureusement les fonds sont de bonne tenue.*

## **20 juin Flinders – Hannah Island (44 miles)**

*Journée sans beaucoup de vent secteur ESE, je passe mon temps entre navigation à la voile et navigation au moteur, il fait trop chaud, je suis en sueur pour les manœuvres.*

*Au passage de «Warton Reef» il y a des trawlers et encore beaucoup de monde sur le récif.*



*Lockhart River*



*Portland Road Start C & Michka*



*Îles de Margaret Bay*



*Mouillage à Horn Island*



*Réparation grand' voile*

*Je croise sous l'eau une grosse tortue et un crocodile, ce sont de grosses bêtes qu'il ne faut mieux par heurter en pleine vitesse.*

*Cap sur «Hannah», je m'arrête à 300 mètres du phare dans 6 mètres d'eau. Le récif est tellement bas que je le devine à peine. La houle d'est secoue le bateau à marée haute, c'est les vagues des trawlers qui rentrent et qui sortent, mouillage à ne pas recommander pour y rester la nuit.*

## **21 juin Hannah Island – Night Island (44 miles)**

*Le vent est de secteur sud, il fait très beau, le soleil chauffe beaucoup, c'est bronzage dans le cockpit.*

*A l'approche de «Night Island» l'après-midi, dans la baie il y a déjà un Trawler à la bonne place, c'est comme les mouches ces bateaux !*

*C'est un bon mouillage qui remue moins que ceux des jours précédents, l'île est assez grande et haute, près de terre la houle est moins forte.*

## **22 juin Night Island – Lockhart River (41miles)**

*Navigation dans les chenaux à partir d' «Osborne», vent assez faible secteur sud. Derrière «Shenard Reef» il y a trois trawlers. Je croise un cargo «General Roca» de «Manille» et derrière lui il y a une balise qui me fonce dessus au milieu du chenal ... un sous-marin qui passe vite à moins de 20 mètres.*

*A partir de « Direction Cap» je me guide avec les instructions Nautiques qui sont assez exactes et le livre de A Lucas qui s'avère assez faux et périmé. J'essaye de rentrer dans la «Claudie River» vainement, elle est encombrée de banc de vase, je traîne la quille et le gouvernail par deux fois et ressort difficilement au moteur dans un tourbillon de vase.*

*Je mouille à l'extérieur. C'est un endroit très envasé, très abrité et calme, je n'ai pas vu âme qui vive pendant deux jours. Je fais des tentatives de débarquement, c'est dans les palétuviers, le passage vers la terre ferme est difficile C'est un endroit sans intérêt pourtant recommandé par A Lucas.*

## ***Lockhart River – Portland Road (21 miles)***

*La sortie un peu juste bien qu'à marée haute, il y a 2 mètres d'eau, je cale 1,40 mètre sans dérive. Vent secteur sud qui tourne à l'ouest, grand soleil. Je passe près de «Restoration Island» qui avec sa plage de sable et ses trois palmiers donne envie de s'arrêter.*

*Après «Rocky Islet» cap sur la terre vers «Portland Road». Je suis entouré de beaucoup d'oiseaux de mer dont certain que je ne connaissais pas jusqu'à présent. Je pose l'ancre par 6 mètres d'eau entre deux trawlers et un poteau marquant l'ancien quai.*

*Dans l'après-midi «C Start», vient mouiller près de moi.*

## ***25 juin Portland Road – Margaret Bay (37 miles)***

*Après la balise de «Middle Reef» je retrouve «Tiga» qui me passe, avec peut-être un peu de moteur cela aide. Pris au vif je remets de la toile mais ce n'est pas suffisant. On aperçoit derrière un point blanc ce doit être «C Start» au moteur à fond. Après hésitations j'envoie le spi lourd et gagne sur «Tiga» que je passe. Cela donne l'occasion de faire une séance photo entre nous, l'un photographiant l'autre, souriez ! Nous échangerons les films à «Horn Island».*

*L'amenée du spi est ratée il amerrie au lieu du pont, je ne suis pas trop fier car devant témoins ! Pendant le rangement je suis survolé deux fois, comme les jours précédents, par l'avion des rangers, on est bien surveillé ici.*

*Je m'enfile dans le passage entre les îles «Hope», il y a des cormorans qui chassent dans des plongeurs terminés en gerbes d'eau, beau spectacle. Je passe au sud du cap «Greevill » en arrondissant les bancs débordent beaucoup alors que «Tiga» continu tout droit par le passage de A Lucas.*

*Je fais cap vers la plage «Margaret» devant laquelle je mouille avec 2,50 mètres d'eau.*

## ***28 juin Margaret Bay – Adolphus Blackwood bay (89 miles)***

*Je pars au milieu de la nuit, la route est longue. Beaucoup d'étoile, ciel clair avec lune en contre jour qui fausse la visibilité*

. Les deux îles à la sortie «Conical hill» et «Sunday» bien visibles me tirent bien amers remarquables.

Au matin légère brise de SW tournant est dans la journée, grand beau temps, mer plate, sous spi à l'abri des voiles tous hublots ouvert la température à l'intérieur est de 27°. Le vent force un peu, la mer devient nerveuse elle secoue les voiles frénétiquement.

Je navigue avec la carte française du détroit de «Torrés». Je mouille en fin d'après-midi dans la baie devant la plage, l'endroit est calme.

## **29 juin Adolphus – Horn Island (26 miles)**

Vent sud-ouest, «Ursule» à la barre qui se débrouille bien. Il y a deux petites voiles à l'horizon devant, ce seraient bien «C Stars» et «Tiga» que je rejoindrai à «Horn Island».

Il y a trop de visibilité, je vois trop d'îles et je mélange les relèvements, la bouée de «Scott Rock» minuscule marque l'entrée.

Je ne suis pas sûr de mon chemin, je diminue la voilure et fini à la voile ? Mouillage par 6 mètres d'eau près d'un bateau jaune, à la limite du passage du ferry. Les douaniers qui viennent pour une visite de courtoisie ne disent rien, ils sont très aimables.

«C Strat» et «Tiga» sont au mouillage pas très loin. Nous faisons l'échange des films photos à bord de «Tiga» pendant une soirée bien animée. Je fais plus ample connaissance avec Théo et Alison Shub de «C Start», sympathiques, mais ce n'est qu'une rencontre d'escale sans lendemain.

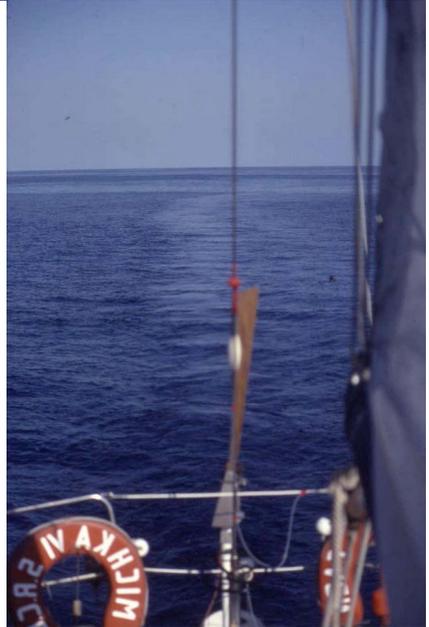
Je profite du beau temps pour faire la réparation de la grand' voile, longue séance de couture avec la paumelle pour pousser l'aiguille triangulaire, aidé en tirant avec une bonne paire de pinces. Les encouragements de «Tiga» m'aident beaucoup.



*Les bateau de pêche Malais  
Transformés en luxueux  
yacht*



*Carénage à Darwin*



*Les calmes de la mer de Timor*

## Mers d'Arafura & de Timor Océan Indien

### *Horn Island – Darwin*

Maintenant une autre traversée délicate attend Bernard pour aller à «Darwin». La mer d' «Arafura» qui est la ligne de séparation avec le «Golfe de Carpentaria» réputé, en été austral, générateur des tempêtes et cyclones, elle n'est cependant pas calme en hiver.

*Au départ du mouillage de «Horn» le temps est instable, mer et vent de l'arrière la navigation reste malgré tout maniable. Ces conditions changent dans la nuit au passage du bateau feu de «Carpenteria». La mer et le vent sont de plus en plus difficiles.*

*Les échanges thermiques entre l'eau très chaude et l'air froid et sec donnent des vents assez forts, en rafales, et donnent surtout des vagues disproportionnées qui se soulèvent et claquent sur la coque en inondant le pont et cockpit. L'eau clapote, saute, elle vie d'une façon très guillerette. Les rafales de vent, appelées «Gusty», et les vagues vont ensemble, ils se signalent par une bande blanche d'écume se déplaçant rapidement. Dès que la rafale est passée la mer devient plus calme.*

*Au troisième jour les conditions empirent, une vague sur trois monte à bord et inonde tous, voilure réduite, grand' voile seule avec des vents de sud jusqu'à 35 nœuds. Faire un point est extrêmement compliqué, je reçois le radio phare de «Gove Cap» avec trop d'imprécision, je tente des droites de hauteur mais la vapeur d'eau d'évaporation rend l'horizon introuvable. Finalement je parviens avec mes deux sextants à faire deux lectures qui se croisent. A la table à cartes la position tracée est incompréhensible.*

*Avant de remonter pour refaire mes visées je jette par hasard un coup d'œil au cartouche de la carte français, elle est en longitudes de Paris... ! Carte achetée en 1981, sans autre commentaires. Je suis à 25 miles au sud de ma route, le courant fort rentrant dans le golfe est indiqué par aucune des Instructions Nautique. Il faut que je fasse du près serré pour sortir du Golfe sous grand' voile à 3 ris et foc n°2.*

*Je passe le cap «Gove» en fin d'après-midi survolé par l'avion des Rangers.*

*Le cinquième jour, dans la nuit, bien que sorti du Golfe de «Carpenteria», la mer reste informe et le vent l'Est fort. Je suis sur la plage avant pour amener le foc 2, revenu au pied du mât j'entends un vacarme de cascade d'eau et sous l'éclairage des feux de barres de flèches je vois un mur d'eau déferlant au-dessus du tableau arrière, assis j'entoure le mât avec mes bras et jambes, «Michka VI» part à l'abatée couché sur l'eau, je pense un instant que le bateau va couler, le monstre passe, le bateau se redresse, groggy je me traine à quatre pattes vers le cockpit, je reprends mes esprits difficilement, le phénomène était dantesque. Fort possible que ce soit une vague de mascaret, les courants de marée sont importants.*

*Au petit matin je m'enfile entre «Melville Island» et la terre. La mer est belle, vent assez faible et soleil chaud, je n'ai plus qu'à longer la côte pour rejoindre «Darwin». La côte est basse sans amers et plusieurs fois je suis perdu confondant les pointes. Le 8 juillet, anniversaire des deux ans depuis le départ d'Ouistreham, je le fête sobrement.*

*Le courant de marée, d'environ 4 nœuds descendant ralenti beaucoup et je mets plus de 24 heures pour arriver à «Fanny Bay», grande plage où mouillent les bateaux de passage.*

*. Le douanier vient à bord. Beaucoup de papiers à remplir, il est plus décontracté que ses collègues du «Queensland». Il était au courant de mon arrivée, il me montre une feuille avec les relevés de mes positions faites par les «Coast guards», la sécurité est bien faite en Australie.*

*Le centre-ville de Darwin est à 4 kilomètres, la ville est moderne, les gens du type européen sont accueillants.*

*Avec le marnage important, de l'ordre de 7 mètres, je vais échouer pour faire un nettoyage de la coque et repeindre la sous-marine, les quatre mois dans les eaux chaudes de la mer de Corail ont entraîné la prolifération des algues qui commençaient à ralentir le bateau.*

*D'anciens bateaux de pêche Malais sont transformés en yacht de plaisance, j'en visite un. L'intérieur est luxueux, beaucoup de bois précieux, l'aménagement confortable, la coque est large et peu profonde, ces bateaux ont peu de tirant d'eau pour rentrer dans les estuaires. Il paraît qu'ils sont rapides à toutes les allures, même près du vent.*

## **Darwin – Christmas Island**

*C'est le 6 août que je lève l'ancre direction de l'île «Christmas». Je choisis la route au nord de la mer de «Timor». Je prends tous mes repas à la table du carré, «Ursule» et «Zéphirin» ce relayant suivant leur possibilité et registre capacitaire.*

*Il y a beaucoup d'oiseaux, pétrels, mouettes, sternes, ... Je passe dans des nuages de cris et plumes dans la journée, au crépuscule ils viennent sur le pont chercher un abri pour la nuit, cette promiscuité ne va pas sans problème, dès que je passe la tête par le capot du cockpit c'est l'envol général, trois tours du bateau en piaillant et retour sur le pont lorsque je disparaiss, nettoyage du pont le matin indispensable.*

*La mer de «Timor» est parcourue de courant assez fort avec peu de rapport avec le vent, nombreuses sont les plaques d'eau dont les bordures bouillonnent signe que la masse d'eau est en mouvement.*

*Je choisis de ne pas trop m'approcher de «Timor» et de «Bali» car l'on rapporte de fréquents actes de piraterie je choisis la sortie de la mer de «Timor» par la seule passe balisée, celle de l'île «Cartier» que je passe de nuit vent arrière. Je dépasse un voilier tous feux allumés qui essaye d'entrer en contact par VHF, je ne réponds pas dans le doute ce peut être un pirate. Il fait la même route, et éteint ses feux Au matin il a disparu derrière.*



*Le port de Christmas Island*



*Mouillage à Christmas Island*



*Le lagon de Coco Islands*



*Mouillage aux Cocos*



*BBQ sur la plage aux Cocos*

*Au treizième jour je rentre dans la baie au nord-ouest de Christmas, le port, seul mouillage possible de l'île. Un français me montre une place à côté de lui car c'est bien encombré.*

*Ce mouillage pourrait être très bien s'il n'y avait pas le terminal de chargement des phosphates, par vent d'est la poussière vole partout.*

*Je fais plus connaissance de Max et Gretty Ritter du Ketch Hollandais «Moana». Au cours du dîner à leur bord ils me racontent leur frayeur de nuit au passage de l'île Cartier, ils ont cru être poursuivi par un pirate qui ne répondait pas à leurs appels VHF et qu'ils étaient sur le pont armés jusqu'aux dents, lorsque je leur réponds tout penaud que c'était moi, les visages s'éclaircissent et l'histoire se termine par un éclat de rire général. «Moana», bateau moins extrême que «Michka VI» est le triomphe de la technologie avec la localisation «Satnav», le pilote dernier cri couplé avec le « Satnav», ... le propriétaire a beaucoup pensé et fait son tour en un an et demi.*

*Je rencontre aussi Georges et Chantal de «Pessoa» voisin de mouillage.*

## **Christmas Island – Cocos Islands (Keeling)**

*Je reste 5 jours et je repars pour les îles « Cocos », une petite traversée de 4 jours. C'est le 18 août que je franchi les 30 000 miles depuis mon départ de Ouistreham deux ans auparavant, belle distance que même à l'échelle terrestre un automobiliste moyen ne fait pas. Beau temps mais pas assez vite pour rentrer dans le lagon à la lumière du jour.*

*Il me faut attendre sous grand' voile seule que l'aurore arrive et que j'aperçoive les cocotiers au-dessus de l'horizon. Je vais mouiller près de terre entre «Moana» et «Pessoa» partis plus tôt de «Christmas».*

*C'est le dernier lagon corallien sur la route, l'ambiance entre les équipages des voiliers étrangers est très bonne et les BBQ sur la plage se succèdent, mais les visages se referment lorsque l'on évoque la suite avec la traversée de l'océan Indien, traversée qui a la réputation d'être dure. Dans cette zone les coups de vent sont fréquents et la mer particulièrement mauvaise d'après les Pilots Charts.*

*Malgré le charme du lagon il me faut partir après deux semaines au calme. Je relève le câblot, la chaîne et l'ancre tranquillement le 26 août matin.*

## **Cocos Islands – île Maurice (Grand Baie)**

*Au départ je dois soigner un abcès dentaire, il me reste 7 jours d'antibiotiques ce qui sera suffisant.*

*Mais c'est surtout l'alizé qui est malade... ! Après deux jours de temps correct, vent arrière, l'alizé disparaît laissant la place à de nombreuses zones de calmes entrecoupées de 5 fronts pluvieux avec quelques heures de vents forts, 30 nœuds, de secteur sud.*

*Après le passage de ces fronts il reste une houle résiduelle qui fait claquer les voiles violemment, je navigue sous foc seul ou grand' voile à 2 ris par moins de 10 nœuds de vent, c'est à devenir enragé. Les inondations par les embruns du cockpit et de l'entrée sont fréquentes, comme d'habitude il faut mieux vivre assis sur le plancher que debout, et le réchaud valse d'un bord sur l'autre, ainsi que tous ce qui n'est pas calé à l'intérieur.*

*Temps de moteur impressionnant, à sec de toile pendant 50 heures au total, j'amène les voiles pour ne pas les déchirer dans ces coups de roulis déments, il me faut 17 jours et demi pour parvenir à l'île Maurice. En comparant avec les autres navigateurs connus je me classe dans les plus mauvais du peloton de queue.*

*J'arrive en vue de «Grand Baie» le 12 septembre sous un grain de pluie et de vent, le temps s'améliore et je rentre dans le port avec le soleil.*



## *Ile Maurice – île de la Réunion (Port aux Galets)*

*Je m'amarre entre un bateau Brésilien et un bateau français dans la marina de «Grand Baie». Je suis un peu en avance sur mon programme ce qui me permet de faire du tourisme dans la partie sud de l'île Maurice guidé par une famille Mauricienne. Je visite le très beau jardin botanique de «Sir Seewoosagur» à Pamplémousse près de Grand Baie.*

*Cette escale bien calme de deux semaines me repose des énervements de cette traversée éprouvante. Je retrouve «Moana», et fait la connaissance d'autres navigants, «Vagabundo» américain, «Lady Patricia» Grand Breton, nous dinons dans l'un ou l'autre bord.*

*C'est au cours de cette escale que l'annonce de la victoire d' «Australia II» à l'America Cup met dans le mouillage une ambiance terrible cette mémorable journée du 21 novembre.*

*Je repars le 27 septembre pour la Réunion petit saut de puce de 110 miles, il me faut 38 heures pour les parcourir dans des conditions qui me font penser au Pot au Noir : quelques bouffées de vent passant de l'est à l'ouest brusquement, les voiles qui claquent et beaucoup de moteur. Le loch est définitivement en panne, il faudra le réparer ou le remplacer.*

*J'arrive de nuit à «Port aux Galets», la carte Française est exacte, je m'amarre en couple d'une grosse barque de pêche à moitié coulée dans la darse «Pêche – Plaisance».*

*Je fais une longue escale de cinq semaines dans l'île de la Réunion. Quelques réparations à faire et surtout la visite programmée de ma mère qui m'avait prévenu dès Papeete qu'elle souhaitait me revoir.*

*Je loue une voiture, nous visitons l'intérieur de l'île, sauvage et à la végétation luxuriante, nous le faisons en plusieurs jours et revenant au bateau tous les soirs. La navigation là aussi n'est pas évidente, les routes et chemins se terminent assez souvent sur des impasses, il faut prendre son temps, c'est très beau.*



*Michka VI à Grand Baie*



*La famille Mauricienne*



*Grand Baie*



*Lady Patricia*



*La réunion mer et montagne*



*Antoinette Labbé à la Réunion*



Antoinette Labbé repart de Saint Denis rassurée, son fils s'est montré très avenant avec elle. Il a toujours été présent, elle a rencontré des équipages amis qui se retrouvent aux escales, certains depuis «Christmas».

*Je retrouve «Vagabondo» et «Pessoa», et puis rencontre des voileux locaux qui m'entraîne dans une régata locale, le «Vire-Vire» de Saint Paul. Dimanche 30 octobre, environ 60 bateaux sur la ligne en deux parcours. Mon équipage est local et se débrouille pas mal, les manœuvres sont bonnes, un peu moins l'après-midi le vin était copieux au déjeuner. Le vent est un peu capricieux mais dès qu'il s'établi un peu «Michka VI» montre ses possibilités. Le classement général 8<sup>ème</sup> n'est pas si ridicule pour un bateau dont les voiles viennent de faire les 3/4 d'un tour du monde.*

*Je largue les amarres du «Catway» de Saint Paul dans l'après-midi du 3 novembre accompagné par mes amis en «Muscadet» et en «First».*

## ***Ile de la Réunion (Saint Paul) – Durban***

*Dès la sortie de l'abri de l'île je retrouve brutalement les conditions de l'océan indien, vent pas stable et houle désordonnée sans rapport avec le vent. Un peu d'amélioration les jours suivants, vent secteur nord-est, beau temps pour descendre jusqu'au banc «Sainte Marie» pointe sud de Madagascar, le radio phare de «Fort Dauphin» est inexistant. Passé bien au large de cette pointe, je prends un cap plus à l'ouest, je suis sorti de l'océan indien et peux espérer mieux.*

*Il va falloir que je veille plus car je ne suis pas loin de la route des supertankers qui ne passant pas par «Suez» contournent l'Afrique par le « Cap de Bonne Espérance ».*

*Le régime des vents change, passe à l'ouest avec des fronts nuageux. Le vent n'est pas plus fort et la mer reste désordonnée, le roulis fait claquer les voiles, c'est l'enfer je deviens fou, quelques fois il est impossible de se tenir debout à l'intérieur, je serai tellement content d'être déjà à Ouistreham... ! Les fronts se succèdent, l'un avec mise en scène d'éclairs continu la nuit, la pluie et le vent de 40 nœuds arrivent en même temps, durent peu, le calme revient.*



*Slipwip  
Du chantier  
pour grattage  
et antifouling*



## FOREIGN YACHTS ESCAPE THE CRUEL SEA Durban's a safe port in a storm

PSW people in Durban realize just how competition the Yacht Club members at this time of year when yachts in the Indian Ocean and have "hot air" in Durban harbor.

There are about 40 foreign yachts and sloops moored at the international, private and inner anchorage at the moment.

Since September, yachts have been racing steadily into Durban. By mid-October there could be as many as 60.

Mr. Bernard Labbe is an engineer on the Paris yacht. Two years ago he was given three years leave which he has so far spent sailing single-handed around the world. His yacht, Mistika II, has taken him from Norway down to the Magellan Straits at the tip of South America where he spent a month working through uninhabited islands until he reached

in their 1250 800 knots. Maxima which has no far taken them across the Atlantic and where they visited where they visited after they arrived. Max had to be taken to hospital for a serious operation.

From South Africa, Cape Town, Durban, the 1000 miles of the island of St. Helena to the Seychelles has come to insurance broker in Johannesburg. The figure is still up and down. Captain has sailed off to the Seychelles. For 10 years he took scientists, naturalists, treasure hunters and television crews to the Indian Ocean islands.



"Masa" Sako, the Japanese yachtsman who came to Durban two years ago for two weeks, but could not hand himself away from the city only this week.



Engineer Bernard Labbe arrived in Durban this week on his single-handed three-year voyage around the world.



Professional lutealist Mr Sam Ulym from Holland, who is battling to earn enough money to complete his solo world cruise.



"But I need some more people to tattoo because I've run out of money. I can't go on like this forever," he said, stroking his beard.

*Amarrage à l'appontement et mouillage*



*Chez les grands fermiers  
Le dimanche*

*Nouvelle rencontre avec un albatros deux ans après l'Argentine. Rencontre moins sympathique, la nuit j'entends le bruit sourd d'un choc, je saute sur le pont et je vois s'éloigner l'aileron d'un grand cétacé. Longue inspection par l'intérieur de la coque avant, je ne vois rien de visible.*

*Dans la nuit du 14 novembre je vois bien les lumières de la terre et le phare de «Cooper». Arrivée le matin au milieu de cargos en attente je rentre dans le port de «Durban», guidé par la vedette du port je vais mouiller face au «Point Yacht Club».*

## **Durban**

*Avant tout les formalités administratives, je dois avoir un petit traitement de faveur, seul bateau français, elles sont rapidement expédiées dans une ambiance aimable, beaucoup de papiers à remplir mais je suis bien aidé, il semble que ce n'ai pas été le même traitement pour les équipages rencontrés.*

*L'accueil au «Yacht Club» est très agréable malgré l'invasion des-tour-du-mondistes, les Sud-Africains essayent de venir dans leur club, il ne reste pas beaucoup de place pour eux. Beaucoup d'équipages étrangers sont en attente de conditions favorables pour passer le «Cap des Aiguilles» et «Bonne Espérance», j'en compte rapidement plus d'une vingtaine.*

*Le club organise des briefings sur le courant des aiguilles descendant nord sud la côte et ces deux caps de mauvaise réputation.*

*Il y a trois possibilités, mouillage par 4 mètres d'eau, sur poteau assez souvent en couple et sur ponton uniquement pour les membres du club. Je profite toujours d'un petit plus, j'ai le droit de venir sur appontement. Accès direct au centre-ville, cependant trop bruyant car les équipages font trop souvent la fête tard, je repars discrètement au mouillage plus calme.*

*J'ai droit à être dans la presse locale, le journaliste m'a pris pour exemple de la diversité des navigateurs en visite entre un japonais et un hollandais, article du 21 novembre.*

*Les membres du club, beaucoup sont des grands fermiers, organisent une fête de la journée dans une des propriétés, ambiance décontractée et très amicale, pour quelques équipages étrangers dont je fais partie.*

*Le club mettant à disposition gratuitement ses installations j'en profite pour sortir «Michka VI» de l'eau afin de vérifier si le contact avec l'orque se solde par des traces. Un léger enfoncement, sans gravité, au trois quart avant tribord seule trace de la collision.*

*Dans les équipages je retrouve mes amis américains de «Vagabundo», nous avons bien sympathisé à «Maurice», d' «Elégance» entre-aperçu à Bundaberg. Nous passons de bons moments à nous raconter nos navigations au cours de repas à bord de l'un ou de l'autre.*

## ***Durban –Port Elisabeth***

*Je pars dans l'après-midi du 19 novembre, formalités de départ accomplies, je vais chercher le courant que je trouve au début de la nuit. Au début de l'été austral le trajet est relativement facile. Il fait chaud et la houle est désordonnée, Vent fort arrière, grand' voile à 2 ris et foc n°2. «Ursule» à la barre se débrouille pas mal et «Michka VI» fait des surfs prolongé à plus de 10 nœuds.*

*Le bulletin météo de «Est London» que je capte difficilement annonce un passage du vent au Suroit sans fixer d'heure, je frémis à chaque variation, pourrai-je atteindre «East London» avant la saute de vent. A 18 heures le vent passe à l'ouest, rapidement Sud-Ouest et se renforce à 40 nœuds. Réduction de voilure et au près sous une douche d'embruns.*

*Le vent tombe progressivement et je passe les jetées de «East London» et m'amarre en couple d'un voilier Australien à 20 heures.*

*Le premier bulletin météo de la matinée annonce la reprise du régime de vent d'est, je large les amarres sous l'œil ébahi du douanier car je n'ai pas fait ni les formalités d'entrée ni de sortie. Dans l'avant-port j'appelle la tour de contrôle à la VHF, toujours aussi aimables ils me souhaitent bonne route et bon Noël.*

*Vent secteur est faible, mer assez calme, je ne progresse pas très vite. Dans l'après-midi le winch de grand-voile se répand sur le pont et dans la mer, impossible à réparer. Je remplace par la drisse de spi passé sur l'arrière du mât, mais la bôme reste sur le pont, il faut au minimum prendre 1 ris, mieux 2 ris, pour décoller la bôme du capot qui en a profité pour rester bloquer ouvert, un galet de roulement cassé, réparation faite rapidement. Orage pas trop violent qui fait basculer le vent au nord, nord-ouest. Dans la nuit le vent molli, génois et grand-voile à 1 ris je n'avance pas, mis le moteur en route. Il fait très beau, ciel étoilé et pleine lune. Le matin, toujours au près, sous voiles, cap sur la terre, je suis plus éloigné que mon estime. Je décide de faire escale à «Port Elisabeth» la météo n'annonçant pas de bascule du vent.*

*La tour de contrôle appelée en VHF me demande de suivre le voilier devant qui m'indiquera mon emplacement au ponton. Je m'amarre en couple de 3 bateaux le 22 décembre à 13 heures.*

## **Port Elisabeth**

*Cet arrêt me permet d'éviter le vent fort de sud-ouest le 23, puis des vents d'est faible le 24 repassant Sud-ouest le 25 qui molli que le 26 jour de ma reprise de la navigation.*

*La journée du 24 et la soirée sont un peu triste, je suis seul, personne dans les bateaux voisins et les rares promeneurs sur le port me font des signes amicaux mais sans plus, il faut vite rentrer pour le réveillon et son plein de cadeaux. Je ne me fais pas de repas de fête.*

*J'ai pu réparer le winch de grand-voile et remettre les drisses dans le bon ordre.*

## **Port Elisabeth – Cap Town**

*Je pars en fin de matinée, après ces fastidieuses formalités, sous voiles avec un vent d'ouest modéré, beau temps, température estivale 25° à l'intérieur. Cette route qui longe la côte expose à des variations permanentes du vent associées à une houle courte, je n'avance pas très vite, il y a beaucoup de cargos dont certains passent près au mépris de toutes règles de prévention des abordages.*



*Port Elisabeth*



*Cap des aiguilles*



*Cap Town*



*Vine House*



*Ambiance à bord*

*Je passe le «Cap des aiguilles» en fin de journée, je suis de retour dans l'Atlantique. Au petit matin sur une mer calme et au large «Michka VI» avance gentiment à 6,5 nœuds. C'est à 13 heures que je passe «Bonne Espérance», le vent force et passe sud, réduction de voilure, je remonte la péninsule du Cap, le paysage est sauvage et accidenté. A l'approche je vois un petit nuage blanc sur la «Table», mauvais signe. Les premiers «Williwaws» au passage de «Hout Bay» plaque «Michka VI» sur l'eau, grand-voile seule à 2 ris. Renvois de vent d'est, je continue au moteur au  $\frac{3}{4}$  couvert d'embruns. C'est encore pire passé les jetées, l'anémomètre est bloqué sur 50 nœuds. Le port m'envoie en assistance un petit remorqueur, la tentative de passage d'une remorque échoue. Finalement accostage à un quai et amarrage avec l'aide de l'équipage du remorqueur. Enfin arrivé, c'était très venté et dangereux, «Cap Town» ne failli pas à sa réputation. Nous sommes le 29 décembre.*

*Quelques jours plus tard j'ai une place plus agréable à l'appontement. J'en profite pour faire du tourisme dans les environs et visiter les vignobles.*

*A la poste restante je trouve du courrier réexpédié de Durban, la postière ne me voyant plus me l'a fait suivre, merci Madame.*

*Je retrouve «Elégance» entraperçu à «Bundaberg», nous comparons nos expériences de la Grande Barrière et de l'Océan Indien.*

*Elles concordent assez bien. Il y a aussi «Trio», «Ronsard» et surtout «Scherzo» qui m'accompagne au moteur sur les trois premiers miles à la sortie de Cap Town après avoir offert le champagne du départ à bord.*





*Cap Town – Scherzo*



*Abordage : balcon, chandeliers...*



*Réparation de fortune*



*Sainte Hélène*

## Remontée de l'Atlantique

### Cap Town – Sainte Hélène

*Les Pilots Charts et autres instructions sont encourageantes, elles laissent présager pour cette période d'été austral des vents modérés portants, du beau temps. Pas de chance ces conditions ne sont pas au rendez-vous, encore une fois.*

*C'est un temps maussade que je trouve, vent instable de toutes les directions passant du calme à 25 nœuds avec toujours cette houle qui fait rouler le bateau d'un bord sur l'autre dès que je dépasse le large.*

*Le matin du troisième jour je suis sorti de ma couchette par, simultanément, un cri, un choc violent à l'avant qui fait vibrer tout le bateau, et un horrible crissement de ferraille. Je bondis sur le pont juste pour voir trois gaillards hirsutes, barbus, 2 noirs et 1 blanc, qui déborde mon avant de leur tas de ferraille qui s'éloigne rapidement en crachant un panache noir et puant caractéristique de fuel bon marché et d'un diesel hors d'âge. A l'avant le balcon est tordu, deux chandeliers pliés mais pas de traces de choc sur la coque. Je bondis à l'intérieur, pas de trace non plus. «Michka VI» qui a été arrêté net est difficile à remettre en route et «Ursule» ne retrouve pas le vent. Ebahie je reprends mes esprits dans le cockpit, j'ai eu affaire à un de ces pirates-pêcheurs à la recherche de la bonne affaire, le bateau abandonné, heureusement ils n'ont pas insisté et ils ont eu aussi peur que moi.*

*Je descends me faire un bon encas et ensuite essayer de réparer. A force de palans et de winches j'arrive à redresser les chandeliers et le balcon, le scotch et la ficelle finissent le travail, cela devrait tenir jusque'à Cayenne.*

*Pendant deux jours je me traîne, grande fatigue. Je ne suis pas malade, c'est un grand coup de déprime. C'est le ras le bol de ces conditions météo qui m'obligent à manœuvrer en permanence. Un peu de repos, du beau temps seront les remèdes.*

*Le 25 janvier je passe la latitude d'Ouistreham, «Michka VI» à réaliser ses 360° autour du globe. Le tour du monde ce sera lorsque je recouperai ma route aller, dans les parages de la Guyane. Repas de fête, arrosage de l'étrave au whisky, les marsouins qui m'accompagnent ont dû en boire car ils sautent et retombent dans des gerbes d'eau.*

*Dans la lumière de l'aube du 29 janvier j'aperçois la masse sombre de Sainte Hélène au-dessus de l'horizon.*

*Le mouillage est plein à craquer mais un solitaire Afrikaner me conseille de prendre une des bouées du bateau de sauvetage avec une ancre à l'arrière, il m'aide pour la manœuvre.*

*Je descends à terre pour les formalités d'entrée. Immédiatement les douaniers veulent me confisquer mon passeport, que j'ai eu la sagesse de laisser à bord, je dois donc repartir. Au bureau du port l'employé me fait payer les droits de port d'un cargo, 16£.*

*Retour à bord sans avoir visiter, ne serait-ce que « Longwood », et le matin dès poltron minet je largue la bouée, en route pour une longue traversée.*

## ***Sainte Hélène – Cayenne***

*Cette traversée de plus de 3000 miles devrait se faire en grande partie avec les alizés, cette fois encore l'anticyclone disparaît rapidement pour laisser place au pot au noir beaucoup plus sud qu'habituellement et beaucoup plus étendu.*

*Le ciel est couvert, des grains menaçants aux quatre coins, des fortes averses, des coups de vent brutaux qui s'arrêtent aussi vite qu'ils ont apparu. Une direction des vents aléatoire avec une houle croisée qui met le grément, les voiles et mon moral à rude épreuve, la vitesse est celle d'un escargot, les distances journalières sont lamentables, les pires font moins de 20 miles.*

*J'essaie de me sortir de ces zones de calmes avec le moteur. Il a de plus en plus de mal à démarrer, le plupart des voyants fonctionne mal : niveau de fuel, charge batteries, ...Je fais pourtant depuis trois ans tous les entretiens et révisions recommandés par le fabricant, mais rien n'y fait, il lui faut la très grande révision.*

*J'arrive, malgré ce ciel couvert quasi permanent, à faire des méridiennes, mon estime concorde assez bien, sauf à l'approche du «Brésil» le courant ne pousse vers le nord, je ne verrai pas l'île de «Fernando de Noronha».*

*Le temps s'améliore un peu, déjà plus de pluie, vent un peu plus stable. C'est le 13 février vers 1 heure que je recoupe ma route de la descente vers « Bahia » 3 ans auparavant. Le tour du monde est réalisé, il faut le finir en rentrant au bercail à Ouistreham.*

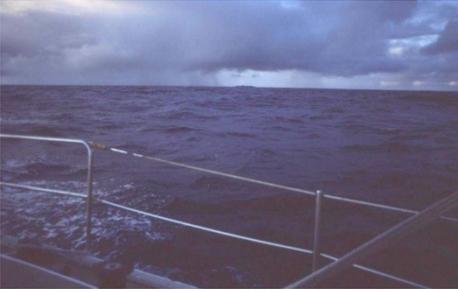
*J'ai aussi la visite le soir d'un oiseau. Il disparaît le jour, revient pour passer la nuit sur son perchoir, le balcon arrière. Il a un caractère ombrageux car il accepte très mal de partager avec moi son île flottante la nuit. Il semble qu'il soit d'une espèce terrestre, il fait donc un changement d'hémisphère.*

*Ce n'est que 8 jours avant d'arriver que j'accroche l'alizé de nord-est, soleil, ciel clair la nuit je devine la Polaire et vois encore la Croix du sud.*

*Atterrissage difficile la nuit, pas beaucoup de visibilité j'ai du mal à repérer les feux et par deux fois je reviens à la bouée d'entrée où j'attends le jour à la cape. C'est à 6 heures que je remonte le chenal, pas toujours du bon côté des bouées parfois avec seulement 1,50 mètres d'eau au sondeur.*

*Le 23 février à 10 heures je laisse tomber l'ancre au milieu de beaucoup d'autres bateaux à Cayenne.*

*C'est un mouillage de mauvaise tenue, vent et courants forts qui lorsqu'ils sont contraires font déraiper les bateaux par paquet, il est impossible de quitter le bord plus d'une journée. J'ai peu de contact avec les autres équipages, la plupart travaille la semaine pour renflouer la caisse du bord. Leurs bateaux sont en grande partie en acier et le gréement à tout épreuve contraste avec les quelques yachts classiques dont fait partie «MichkaVI».*



*Le pot au noir*



*Le passager acariâtre*



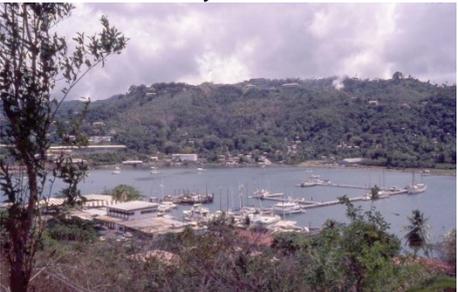
*Cayenne*



*Cayenne*



*Poto Spain*



*Saint Georges*



*Je suis à la recherche de renseignements sur l'entrée au «Venezuela», je souhaiterais rencontrer la mission RATP sur place qui est au courant de mon éventuelle venue, j'avais fait partie, fin 1979 de la délégation venue négocier le contrat d'assistance pour l'exploitation des lignes du métro de «Caracas».*

*On me conseille de chercher ces informations à «Trinidad». Après 9 jours d'escale c'est le départ malgré le pittoresque de la ville et le beau temps de la saison sèche. Je n'ai pas pu faire réparer le balcon, délais impressionnants et coût exorbitant.*

### ***Cayenne - Porto Spain (Trinidad) – Saint Georges (Grenade)***

*Traversée rapide jusqu'à Porto Spain mais j'ai mal programmé car partis un jour trop tôt pour voir le lancement d'Ariane, j'arrive un jour trop tard le Carnaval c'est terminé hier, le mouillage est quasiment désert.*

*J'apprends qu'il faut aller chercher son visa touriste à Grenade et qu'à «Margerita» il y a éventuellement une marina pour y laisser le bateau.*

*Je quitte «Trinidad» le soir pour arriver le lendemain matin, 17 mars, dans la baie de «Saint Georges». Le port est agréable, pittoresque et bien protégé. Le club est accueillant tout comme les habitants de l'île. L'ambassade du «Venezuela» est assez loin, c'est l'occasion pour sortir le vélo et visiter le sud de l'île. Les paysages ne sont pas sans rappeler ceux des «îles de la Société», je prends plaisir à prolonger mon séjour après l'obtention du visa pour le « Venezuela ».*

### ***Saint Georges – Pampatar (Margerita) – Puerto La Cruz (Venezuela)***

*Départ à la voile le soir, très beau temps, chaud, mer calme et vent arrière assez faible mais j'avance pas mal, les voiles ne battent pas. Les feux ne sont pas très visibles et le trafic important nécessite une veille continue. J'arrive le matin avec les marsouins et les pélicans en comité d'accueil, et finalement mouille par 2,50 mètres d'eau en face de la foire.*



*Sortie du weekend à Puerto La Cruz*



*Fort de France*



*Pointe à Pitre – bassin du carénage*



*La marina de Pointe à Pitre*



*Mise au sec*



*Madame Antoinette Labbé*



*Les Saintes*

*En fait il n'y a pas de structure type marina avec surveillance des bateaux, je ne laisserai pas «Michka VI» pour faire un saut à «Caracas».*

*Saut de puce pour aller à «Puerto La Cruz» station balnéaire réputée calme. Il me faut presque deux jours pour y arriver car pas de vent, courant dans le nez et balisage en grande partie absent, je fais des relèvements sur les halos des villes.*

*Je vais m'amarrer dans la marina «Americo Vespucci» au quai en face des bureaux, le 20mars 1984.*

*Les formalités d'entrée se réduisent à 10 minutes avec l'Adjoint du Commandant, très aimable et un seul papier. Je ne fais pas la douane, et règle la marina pour la durée prévue.*

*Les gens de la marina sont sympathiques, ils assurent une surveillance continue, et l'enceinte protège bien des intrusions du côté de la ville, j'ai assez confiance. Les quelques français permanents sont d'accord pour jeter un œil fréquemment sur «Michka VI». Il y a Jean le restaurateur, Bruno le forgeron et le chirurgien.*

*Je peux, l'esprit tranquille prendre l'avion pour «Caracas» le lundi et y rester jusqu'au vendredi. Je suis très bien reçu par la mission française qui me fait visiter le métro et qui m'héberge en partie. Nous prenons tous l'avion le vendredi pour un weekend voile. C'est une petite navigation par très beau temps jusqu'à la baie de «Chimana Segunda», séance de pêche et retour à la marina le dimanche midi.*

*Le 3 avril je largue les amarres, direction la «Martinique».*

## ***Puerto La Cruz – Fort de France***

*Je suis un peu inquiet de cette traversée. Il faut d'abord tirer des bords vers l'est le long de la côte, le courant y est plus faible très près de la terre. Après 48 heures au près en virant de bords souvent avec un vent toujours dans le nez et très changeant en force, le tout agrémenté d'une houle désordonnée, le moteur est souvent en route pour m'aider, je peux enfin mettre le cap sur un seul bord sur la «Martinique», le courant côtier diminue rapidement.*

*Je mets seulement 3 jours et demi pour rallier «Fort de France», c'est une assez bonne performance. Le mouillage est bon, calme, beaucoup de bateaux et non de moindre, de luxueux yachts principalement américains.*

*Je change pour un mouillage plus confidentiel en face du «Sheraton», j'y retrouve deux bateaux Caennais. Je voudrais bien rester plus longtemps mais les réparations devenues nécessaires : balcon avant et moteur ne peuvent être faites ici, je dérade le 19 avril cap vers Pointe à Pitre.*

## ***Fort de France – Pointe à Pitre***

*La route fait passer sous le vent des îles : «Martinique, Dominique, Saintes» où le vent de nord nord-est est variable entre calme et rafales descendant des montagnes, et entre les îles ce sont les canaux où le vent est plus fort, il lève un fort clapot en plus de la houle dominante d'ouest. Passer la Dominique de nuit au ras de la terre je vois les maisons de «Roseau» comme si elles étaient de l'autre côté de la rue. Tôt le matin je passe «Prince Ruppert Bay», ensuite «Les Saintes». A «Capesterre» pointe sud de «Base Terre» je mets le cap sur l'îlot «Gosier» pour éviter le platier qui déborde largement Basse Terre.*

*Le 22 avril à midi rentrée dans le port je vais m'amarrer dans le bassin du «Carénage» arrière à quai, ancre à l'avant. L'endroit n'est pas agréable, vieux entrepôts rouillés, remous des ferries qui passent dans le chenal, bruyant car le quartier est très habité. J'essaie de trouver des artisans pour réparer le balcon et réviser le moteur, les rares que je trouve ont des délais astronomique, je repartirai sans les faire.*

*Je change pour le bassin centre-ville, puis je vais dans la «marina de Gosier», ma mère venant passer dix jours je voudrai lui faciliter l'accès.*

*Nous visitons Grande terre, la canne à sucre et les distilleries, et Grande Terre, ses paysages de montagne un peu inaccessibles.*

*Après son départ je vais voir «Les saintes», mouillage agréable, puis je vais voir le mouillage de l'«Anse à la Barque» entre «Saint François» et «Sainte Anne», pas terrible et je termine par la baie de «Deshaies» où je fais les formalités de départ en dix minutes mais encore faut-il trouver le douanier.*

## ***Deshaies – Philipsburg (Saint Martin)***

*Traversée rapide, temps maussade avec des orages agrémentés de nombreux éclairs. Je laisse tomber l'ancre en face de la marina de «Philipsburg», partie Hollandaise de « Saint Martin».*

*Cette escale est surtout pour faire des achats d'électronique et le plein de gas-oil, les prix étant plus bas que dans le département français, l'autre partie de l'île. Le choix de matériel électronique étant très réduit je ne trouve pas ce que je souhaite.*

## ***Philipsburg – Ouistreham***

*Après avoir fait difficilement le plein de carburant et obtenu l'avitaillement hors taxes livré à quai, je pars le 1<sup>er</sup> juin vers l'île de «Flores» de l'archipel des «Açores», route qui doit être la plus facile si l'anticyclone est à sa place.*

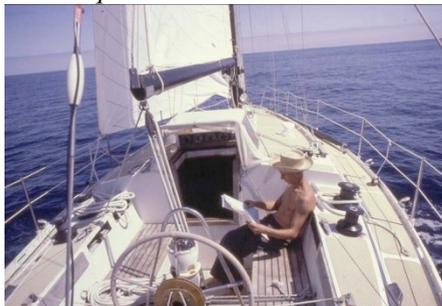
*Deux jours après le départ, l'anticyclone s'efface vers le sud et la pression barométrique monte sur les «Etas unis», résultat l'alizé disparaît, je dois tirer parti des moindres risées et attendre les voiles amenées qu'elles arrivent. La moyenne journalière descend sous les 50 miles.*

*Un matin sortant les jumelles je trouve devant une voile. J'envoie le spi pour la rattraper, c'est le «Petit Loriston», mon voisin de mouillage à «Philipsburg» parti 4 jours avant avec la même destination. Nous amarrons les deux bateaux ensemble, nous prenons l'apéritif et le diner dans le cockpit de «Michka VI» par une soirée magnifique où la mer lisse comme un miroir reflète à la fois la lune qui se lève d'un côté et le soleil couchant de l'autre côté. Les routes se séparent au matin, lui continue, moi je n'entête à faire du nord cherchant désespérément le régime des vents d'ouest, mais je butte sur les calmes. Je décide de rentrer en passant très au nord des «Açores».*

*Quelques bonnes étapes avec du vent de sud, puis un puissant anticyclone s'établi sur l'Europe entraînant un régime de vents d'est, je dois donc tirer des bords sur les derniers 800 miles.*



*Les calmes en Atlantique*



*Diner avec le Petit Loriston*

*Par beau temps  
La Manche*



*Tracé bleu : retour 1984,*

*Tracé rouge : départ 1981*



*La Tour de bois*



*L'avant port de Ouistreham*

*Plus j'approche, plus le vent d'est faibli et je mets 4 jours, le long de la côte anglaise, au près à slalomer entre les cargos et à passer les nuits à la cape dans la zone de séparation du trafic.*

*Le 9 juillet 1984 à 13 heures je suis par le travers de la « Tour de Bois », qui marque l'entrée du chenal de « Ouistreham ».*

*Je rentre dans l'avant-port à la voile, le moteur donnant de nombreux signes de faiblesse depuis quelques temps refuse de démarre. Je m'amarre à l'appontement d'attente en couple d'un bateau hollandais qui me remorque dans le sas de 18 heures.*

*C'est à 19 heures que je m'amarre au catway à ma place. Après 3 ans et 1 jour je suis revenu, la boucle est bouclée.*

*Ce n'est pas le beau temps, limite pluie, la darse est bien calme, pas d'activité sur les appontements, je rentre à l'intérieur me prendre un bon apéritif mais curieusement le cœur n'y est pas, la décompression, je me sens un peu triste d'être revenu.*





**De retour d'un tour du monde  
en solitaire, B. Labbé  
fêté à la S.R. Caen-Ouistreham**



De retour d'un tour de monde, de trois ans, effectué en solitaire à la barre de son « Michka VI », Bernard Labbé, membre de la société des régates de Caen-Ouistreham vient de faire l'objet d'une réception des membres du comité directeur du club que préside M. Gabriel Laurent. Celui-ci, après avoir dit la grande discrétion de Bernard Labbé, souligna que son amour de la mer, Bernard le devait à ses parents passionnés de la voile et de la régate — son regretté père barrait un bateau de la série des requins —. Le président de la S.R.C.O. indiqua que les premiers rudiments de navigation à voile furent donnés à Bernard, par Jacques Auclair, président de la Fédération Française de Voile. Pour marquer son tour du monde, le navigateur solitaire s'est vu remettre une mi-coque — du Michka VI — réalisée par le maquetiste couseur François Renault, lequel vient également d'écrire un livre sur les bateaux de pêche de Barfleur à Honfleur. Le président Laurent remercia et félicita le réalisateur.

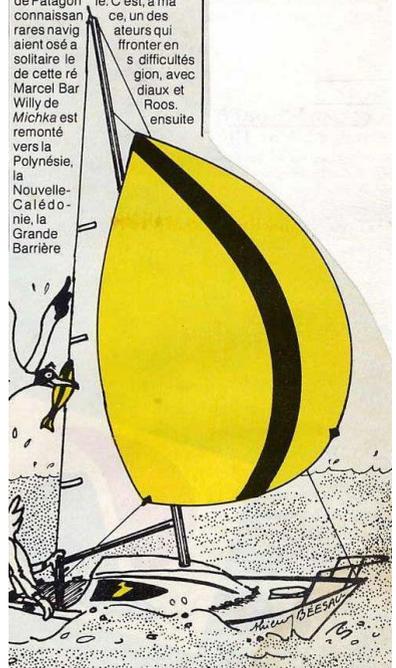
## Voile

*Trois ans de croisière  
en solitaire autour du monde  
Ouest France — août 1984*

### Circumnavigateur discret

Bernard Labbé a regagné Ouistreham aussi simplement que s'il revenait des Anglo-Normandes. Pourtant, ce navigateur vient d'achever, en solitaire, un formidable tour du monde. Informaticien à la RATP, ayant obtenu un congé sans solde, Bernard est parti avec son sloop *Michka*, un dériveur lesté de 11 mètres en aluminium, sur plan Joubert. Son itinéraire l'a fait passer par le détroit de Magellan et les canaux de Patagonie. C'est, à ma connaissance, un des rares navigateurs qui ont osé affronter en solitaire les difficultés de ce monde, avec ses dangers et ses difficultés. Bernard Labbé est remonté vers la Polynésie, la Nouvelle-Calédonie, la Grande Barrière

de Corail, a doublé Bonne Espérance, a traversé l'Atlantique jusqu'aux Antilles d'où il est revenu, sans escale et en panne de moteur, dans des calmes exaspérants : il a mis en effet trente-cinq heures de Cherbourg à Ouistreham. Puis, tout aussi discrètement, Bernard Labbé a retrouvé, à la RATP, ses programmes et ses ordinateurs.



*Neptune Yachting — octobre  
1984*

## **Retour et après**

*Très vite la nouvelle de mon retour se propage, les amis arrivent, la joie pour tous, embrassades, chacun y va de son petit mot de félicitations et racontent les derniers potins.*

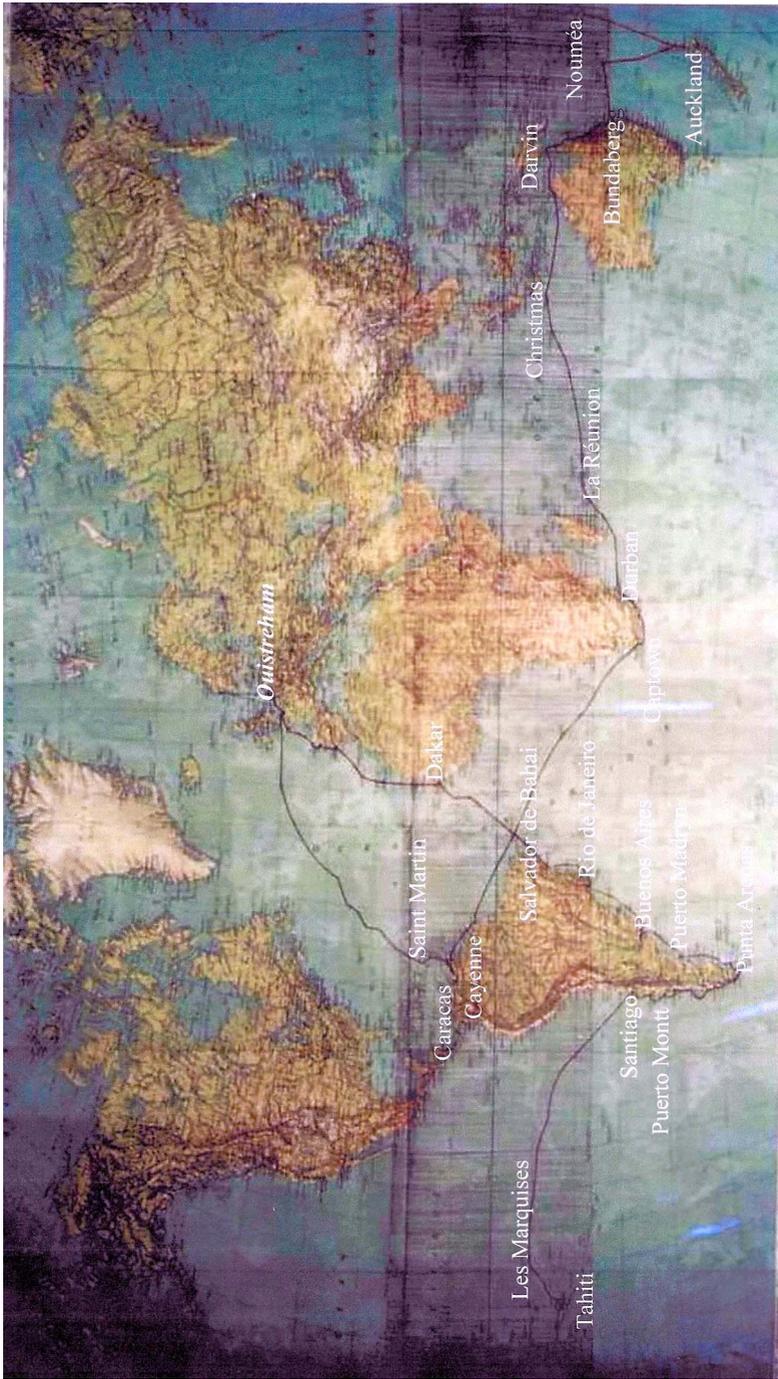
*La presse publie sur mon tour du monde : Ouest France, Neptune Nautisme, le Figaro écrivent en termes élogieux. La «Slocum Society» rapporte mon voyage dans son bulletin de septembre 1984.*

*Il faut cependant penser à reprendre la vie active que j'avais quittée trois ans auparavant et c'est 16 juillet 1984 que je me présente aux portes de la SOFRETUD quai de la Râpée. Il reste des Cadres de connaissance mais beaucoup sont nouveaux et jeunes. Tous me font bon accueil et organisent, avec l'accord de la hiérarchie des pots de bienvenu et de bon retour.*

Bernard retrouve son salaire augmenté des dévaluations mais il ne retrouve pas sa position hiérarchique ce qui est une grosse déception.

IL pensait retrouver son bureau, son équipe dans l'état laissé à son départ. Le temps était passé, il lui fallait retrouver le courage de reconstruire sa place. Pour Bernard cette épreuve est difficile, il ne rentre pas dans le jeu, il n'accepte pas de se retrouver sous les ordres d'inconnus alors qu'il était chef de son service. Il revient à Ouistreham tous les weekends, organise des sorties en mer au mois d'août avec ses enfants. Il participe à quelques régates, le bateau n'est plus affûté pour la course et l'usure générale résultant de la quantité impressionnante de miles parcourus le font arriver bon dernier.

Il se brouille avec beaucoup de gens leur reprochant d'être trop près de leurs soucis quotidiens et de ne pas reconnaître sa performance, de ne pas lui faire un accueil digne de l'exploit qu'il pense avoir fait.



Quant aux membres de sa famille il leur reproche un sans gêne permanent car ils viennent le voir à bord très souvent sans prévenir. Un jour de grand cafard il écrit : *«le plus difficile c'est de revenir »*.

A l'automne, ayant finalisé quatre montages des diapositives de son voyage avec musique et commentaires, il organise à la SRCO des conférences d'environ une heure et demi. Les plus demandées sont les canaux de Patagonie et l'Océanie. Elles sont diversement accueillies, certaines remarques, venant de gens connus, critiquent les commentaires des montages.

. Il s'est donné beaucoup de mal pour sélectionner les photos, joindre des cartes pour une bonne compréhension, écrire le commentaire qui n'est pas une énumération, rien n'y fait, il pense que le public est pas à la hauteur et fini par jeter l'éponge.

Il lui reste cependant quelques amis fidèles qui le soutiennent, ils resteront avec lui jusqu'à son nouveau départ.

Il s'installe à Paris dans un petit studio porte de Charenton.

Il lance un grand programme de remise en état de «Michka VI», les 41600 miles parcourus l'ont bien fatigué.

Cela passe d'abord par vider totalement le bateau et entreposer à terre tout le matériel. Il y passe tous ces weekends et jours fériés de l'automne et hiver 1984 – 85.

Sortie de l'eau le 24 juillet 1985, dépose moteur pour une remise en état complète, le mât, les voiles, l'électronique sont pris dans les chantiers de Ouistreham. La coque est transportée en convoi exceptionnel aux ACBS pour inspection et reprise des soudures, des renforts autour du mât et du coqueron arrière, parties qu'il avait trouvées fragiles lors des gros coups de vent. C'est une vérification générale après ces trois ans sur les mers du globe. La bonne surprise c'est l'état des œuvres mortes (parties sous l'eau), pas de traces de corrosion même infimes. Cela doit être en partie dû aux deux pavés de zinc qu'il immergerait lorsqu'il était amarré dans une marina, discrètement car les voisins pouvaient ne pas apprécier les courants électrolytiques créés qui le protégeaient peut être au détriment des autres bateaux.



*La darse en automne*



*En révision aux ACBS*

Bernard ne veut pas installer sur «Michka VI» un enrouleur de foc équipement maintenant au point, ce qui lui faciliterait beaucoup les manœuvres des voiles d'avant, le coût avec la mise au rebut de tous ses voiles d'avant le font reculer. Par contre il achète un «Big boy», foc ballon pour les allures portantes qui s'établit sans tangon, il n'aura plus à faire ces empannages souvent périlleux. Ne voulant plus dépendre de la visibilité du soleil ou des étoiles pour connaître sa position il achète un SATNAV, il lui donne le surnom de «Zoro».

La réinstallation de tout prend l'hiver 85 – 86 et le printemps. Pour finir il fait lui-même la peinture sous-marine en juin 1986, le bateau est prêt pour naviguer à nouveau.

Son intégration à la SOFRETUD se passe assez mal, il montre de plus en plus des signes d'insatisfaction, il prépare son bateau pour de nouveaux longs voyages.

Son premier voyage autour du globe était pour l'aventure, découvrir d'autres horizons et se prouver à lui-même qu'il était capable de réaliser ses rêves de jeunesse.

Cette fois s'il part c'est pour essayer de refaire sa vie. Son but est de retourner en Argentine retrouver ses amis Argentins, il a l'impression qu'il sera mieux compris là-bas.

Ce voyage cependant n'est pas direct, il fait un grand détour par le grand nord, le Spitzberg dont il a rêvé, après le grand sud c'est le grand nord.

Au printemps 1987, sans prévenir son employeur Bernard déserte son bureau où il ne retournera plus. Il est à Ouistreham en train de larguer les amarres en ayant prévenu que sa mère et quelques amis.

«Michka V» est moins bien préparé que pour le premier voyage. Les révisions n'ont pas été faites à fond. Côté financier il s'est constitué une cagnotte qui ne pourra pas subvenir à ses besoins très longtemps bien que les dépenses soient plus faibles à bord d'un bateau qu'à terre. Cela devrait suffire jusqu'à sa nouvelle vie en Argentine.

Il prend le sas de 13 heures le 13 juin 1987.





## *Deuxième voyage*

*Ouistreham - Londres - Bergen - Ulvik - Tromso - 74°16N 13°50E - Fedje – Bergen – Sotero – Lerwick – Iwerness – Canal Calédonien & Canal Crinan – Dublin – Dunmore Esat – Cambados – Vigo – Porto Santo – Fuente Ventura – Dakar – Rio de Janeiro – Ilha Grande – Montevideo – Buenos Aires – San Fernando – Rio Paraná – Diamante - Rosario – Santa Fé – Carmelo – Horta - Ouistreham*



*Tower Bridge*



*La Marina Sainte Catherine – Old Gaffer*



*Plateforme Shell Esso – Calme en mer du nord*



*Bergen*

## **Au-delà du cercle polaire**

### **Ouistreham – Londres - Bergen**

*Ce n'est qu'une petite mise en jambes de 218 miles. C'est sans compter avec la bascule du temps depuis ce matin avec les hautes pressions sur la Scandinavie, le vent est passé au nord-est pour plusieurs jours. Vent de face 20 – 25 nœuds avec pointes à 30 en fin de journée, plus calme la nuit et le matin, bien évidemment le clapot qui va avec et le courant de marée 6 heures contre, 6 heures avec. Des conditions de navigation que j'ai rencontrées la «Manche» est dans la catégorie des difficiles.*

*Mouillage quelques heures dans le port d'«Antifer» pour attendre la renverse de marée, puis arrêt à «Boulogne» pour les mêmes raisons. Passage du trafic du «Pas de Calais» délicat au milieu de tous ces ferries, cargos, tankers, pêcheurs et plaisanciers. Sous la côte Anglaise la vedette de la douane m'intercepte, me demande ma destination et recommande de mettre le pavillon jaune avant d'entrer à «Ramsgate» situé sur la rive sud de l'estuaire de la «Tamise». Je fini par m'amarre à l'appontement le mouillage en rade étant impossible par fort vent d'est. Je repars au jour dans ce labyrinthe de l'estuaire avec ces bancs de sable en constant mouvement et le chenal balisé avec de petites bouées à peine visibles.*

*Formalités douanières faite en mer, en couple de la vedette, deux douaniers à bord papiers fait en moins de cinq minutes. Amarrage pour la nuit sur une bouée à «Graversend». Je remonte la «Tamise» au moteur par très beau temps, passe «Greenwich», et à 8 heures 30 je suis devant le «Tower Bridge» attendant l'ouverture du sas pour entrer dans la marina «Sainte Catherine». Il m'aura fallu 4 jours pour faire cette petite distance.*

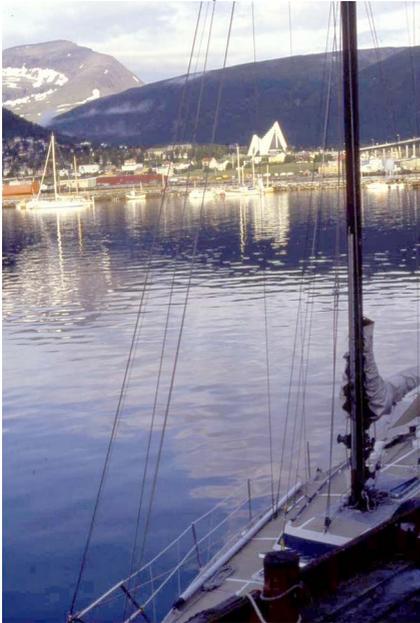
*La marina est bruyante jour et nuit, le tarif exorbitant applicable dès le première minute.*



*Les Lofotens*



*Au-delà du cercle polaire*



*Tromso – Cathédrale des neiges*



*Les mouettes du cercle polaire*



*Mouillage de Forreland - Sotero*

*Photo Patrice*

*Je pensais pouvoir voir mon ami Jean Marc Fontaine en mission à Londres avec sa famille pour le compte du CNRS. Ils n'arrivent pas à me rejoindre, le personnel de la marina ne connaissant pas le nom des bateaux de passage.*

*Je ne reste que 5 jours, et passe le sas de sortie le 22 juin à 13 heures. Descente de la Tamise jusqu'à «Graversend», même chemin qu'à l'aller. Le lendemain temps bouché dans l'estuaire, je mets «Zoro» de corvée, il s'en sort pas trop mal, les coordonnées sorties sont convenables.*

*C'est la remontée de la mer du nord, le vent est faible de secteur sud-ouest donc allures portantes, mais il a tendance à baisser, je fini sous «Big boy» seul. La veille est nécessaire car beaucoup de pêcheur, plateformes pétrolières non indiquées sur mes cartes pourtant récentes, cargo et autres engins flottants. Le temps est au beau fixe, le bateau glisse sur l'eau plate avec un petit chuintement de vague d'étrave tiré par le Big boy».*

*Le vent tourne secteur nord la veille de l'arrivée, dans le nez, et monte progressivement en force en levant un fort clapot, réduction de voilure, changement de foc sont les principales occupations des deux derniers jours*

*Je m'amarre au quai du port de Bergen le 29 juin à 5 heures, il fait très chaud à l'abri du vent, et pleine lumière du jour.*

## *La côte norvégienne*

*Il fait chaud, l'anticyclone est bien installé. Je me baigne sur une plage un peu à l'extérieur dans une eau à 20°, incroyable.*

*Le 2 juillet je reprends ma navigation vers le nord, l'objectif est toujours le «Spitsberg». Les conditions météo ne sont pas très bonnes, vent nord à nord-ouest, dans le nez, pluie et froid, mais rapidement cela s'améliore le soleil apparait, il fait plus chaud. Je passe le cercle polaire le 6 juillet à 22 heures, il fait jour tout le temps et je vois bien les montagnes des îles «Lofoten» le soleil derrière les éclaire, c'est beau.*

*Je passe devant plusieurs mouillages possibles et fini à «Ulvik» à midi, je crève de sommeil.*

## *L'abandon - Vers l'Ecosse.*

*Petit saut pour aller à «Grasmyr», navigation comme au sud Chili, par contre le temps est plus chaud et il y a des habitations et des animaux dans les près, là-bas c'était désertique.*

*Je m'amarre au quai de Troms» Le 13 juillet. J'ai la visite de mon frère Patrice qui remonte vers le cap nord en famille avec son camping-car, nous nous étions donné rendez-vous avant son départ et cela a marché.*

*J'entreprends avec le mécanicien local la réparation du moteur qui m'a donné beaucoup de soucis. Après deux jours il déclare que tout est bon, mais un essai rapide dans la rade me montre l'inverse Je replonge dans le moteur, reprise du joint de culasse mais le problème semble bien ne pas être résolu, il faudra donc utiliser le moteur qu'en cas d'urgence et pas longtemps.*

*Un peu hésitant je reprends quand même ma progression vers le nord, je déborde du quai le 19 juillet.*

*Le vent est irrégulier en force mais de secteur nord, la mer est dure avec une houle croisée qui secoue le bateau, je n'avance pas vite vent de face. Température en baisse, il pleut beaucoup, je commence une légère veille aux icebergs. Les mouettes sont mes seules accompagnatrices, elles restent sur le pont, il y fait plus chaud que sur l'eau.*

*Le 22 juillet je suis fatigué, le bateau avance difficilement, je n'arrive pas à trouver le vent favorable, la petite voix intérieure qui depuis le départ me susurre que je n'y arriverai pas devient de plus en plus forte. Il est temps de prendre la décision raisonnable d'abandonner la route vers le «Spitsberg», à la voile la route est encore longue, je ne peux pas utiliser le moteur et nous sommes déjà bien avancé dans l'été. La position à 20 heures est 74°16'59 N, 13°50'55 E c'est la plus nord, c'est 1100 miles passé le cercle polaire, 250 miles de mon but et 900 miles du pôle nord.*

*Le cœur un peu lourd je pousse la barre, tourne de 180°, cap au sud en longeant la Norvège.*

*Je m'arrête pour souffler à «Fedje», puis à «Kwituspollen» (Bergen) dans la marina où le mécanicien me rejoint. En une demi-heure il règle le problème de fuite de fuel et cette fois règle le moteur correctement.*

*Je mets mon ancre quelques jours à «Sotero» dans le mouillage bien abrité au fond du fiord de «Forreland» avant d'attaquer la traversée de la mer du nord vers «Iverness» avec un arrêt de 4 jours à «Lerwick» îles «Shetlands», où je retrouve un voilier Caennais.*

## ***Le Canal Calédonien & Le Canal de Grinan***

*«Iverness» l'entrée au Canal Calédonien qui traverse l'Ecosse pour rejoindre la mer d'Irlande, 100 kilomètres, 4 lochs dont le loch Ness, 27 écluses montantes et descendantes.*

*Je commence cette promenade tranquille de 5 jours le 21 août. Croisière au milieu de paysage champêtres, châteaux en ruine, peu de bateaux sur l'eau, quelques curieux au bord des écluses, amarrage le soir sur de petits appontements ou bien mouillé au calme près de l'écluse suivante, c'est une navigation de rêve, en partie à la voile. Les éclusiers qui ne prennent pas les amarres aiment bien les français et ils m'aideront.*

*Dans le «Loch Ness», traversé au vent arrière sous «Big Boy» je n'ai pas rencontré le monstre, je suis déçu. A l'autre extrémité du loch je mouille à «Fort Augustus» pour 24 heures afin d'explorer à pieds et de prendre des photos. Ensuite une portion de canal pour arriver au «Loch Oich» qui se fait au moteur avec un passage étroit et peu profond, un bout de canal pour entrer dans le dernier loch, le «Loch Locky» pour arriver à «Copach» fin du canal et la dernière écluse.*

*Arrêt pour la nuit à l'entrée du «Loch Creran», redémarrage le lendemain pour s'amarrer dans l'après-midi à la première écluse du canal de «Crinan» qui long de 13 kilomètres et 12 écluses traverse la péninsule du «Cantire» évitant ainsi un long détour pour arriver à la mer d'«Irlande». Il est plus fréquenté que le «Calédonien», les rives plus habitées et touristiques, les paysages sont beaux.*



*Amarrage bord du canal*



*Le Loch Ness*



*Ruines*



*Augustus*



*Loch Oich*



*Dunmore East*



*Funchal*



*Fuente Ventura (Canaries)*

*J'en sors le 29 août et j'attaque la courte traversée jusqu'à «Dublin». Le port de commerce, aucun intérêt, décors lugubre et poussiéreux. Le port d'«Arklow» sur la côte Est ne vaut pas mieux et finalement je trouve un abri calme, bien protégé à «Dunmore East» un peu au nord de «Cork».*

*Cette dernière escale avant d'attaquer le «Golfe de Gascogne» en septembre ce qui est un peu tard dans la saison, me permet de faire de l'approvisionnement et le plein fuel et d'eau.*

### ***Le Golfe de Gascogne – Espagne – Madère – Canaries***

*Le 8 septembre appareillage pour «Madère». Les deux premiers jours temps splendide, même un calme plat dans la zone «Sole» au milieu des pêcheurs. Le baromètre baisse rapidement, arrivée de la pluie la météo Anglaise prévoit du force 8 à 9 que je ne tarde pas à avoir. Ensuite accalmie de courte durée, nouveau coup de vent de sud suivi d'une nouvelle accalmie au niveau du cap «Finistère» avec les cargos. Et dernier coup de vent à 40 nœuds pour arriver à «Cambados». Il aura fallu 7 jours pour cette traversée mouvementée. Je fais escale deux jours pour récupérer, l'intérieur du bateau est trempé, le moral est bien bas. Je repars pour Vigo, puis «Bayona» une journée. Le 17 septembre cap sur «Madère», le beau temps est revenu.*

*Cela ne dure pas, l'alizé Portugais est musclé à 40 nœuds, les vagues submergent le cockpit. Je réduis la voile mais le bateau avance toujours trop vite. Les éléments se calment, le vent devient variable entre est et sud-est, le progression est difficile, c'est dans la nuit du 23 septembre que j'essaie de mouiller à «Porto Santo», mais le bon mouillage de la première fois s'est transformé en bouillire, houle croisée, impossible de rester. Je mets le cap sur «Funchal» où à l'abri de la jetée je peux enfin goûter un peu de calme.*

*Je reste trois jours, le port est très encombré, difficile de trouver une place. Je préfère partir me réfugier aux «Iles Canaries».*

*Je choisis l'île la plus près de l'Afrique, «Fuente Ventura». Le port en construction est parfaitement protégé et peu de bateaux.*

*Je peux enfin me reposer, ranger le bateau, réparer ce qui a bien souffert. Promenade à pieds le temps est beau, il y a très peu de monde et pas de touristes. Je n'ai pas très envie de partir, cependant il le faut et c'est après un mois d'escale que je mets le cap sur «Dakar».*

## ***Dakar – Rio de Janeiro- Ilha Grande – Montevideo – Buenos Aires***

*Largué les amarres le 31 octobre deux jours après j'attrape l'alizé d'est, la descente est rapide, j'entre dans la baie de « Hann » le 7 novembre, je connais le coin et je sais où laisser tomber ma pioche.*

*Je pars le 19 novembre vers «Rio de Janeiro», la traversée est rapide, 23 jours. Cinq jours d'alizé de nord-est, passage du pot au noir en trois jours, et 7 jours d'alizé de nord-est jusqu'au sud de «Bahia», pour finir 8 jours de vent irréguliers avec beaucoup d'orages.*

*Escale de 11 jours, je ne vois pas Léon Coppi qui semble m'éviter. Je trouve moins d'intérêt à la ville cette fois et décide de partir le 23 décembre, en équipage avec deux belges Nicole et Sabine Van de Kerchove. Je les débarque le lendemain matin à «Ilha Grande» sous la pluie. Veillée de Noël avec trois autres bateaux français.*

*Un jour d'escale à «Montevideo» et j'arrive le 5 janvier 1987 de nuit dans la «Darse Norte» du port de «Buenos Aires » où je m'amarre sur un corps mort.*

*J'ai parcouru 10 000 miles en 6 mois.*



# Tentatives Argentines

## Buenos Aires

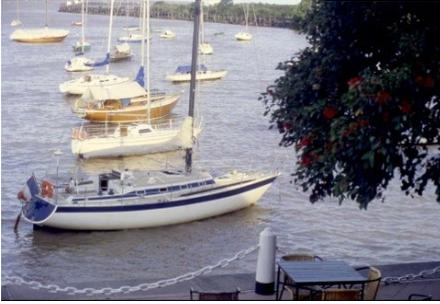
*Je suis face au «YC Argentino», endroit très proche de la ville mais inconfortable car exposé au vent et au clapot.*

*Je déménage pour m'installer dans le rio «Juran» à la «Marina de San Fernando», j'y resterai 5 mois. L'accueil du club est bon, il faut beaucoup de temps pour aller en ville Je ne retrouve pas Daniel Dupin et sa bande, trois ans ont passé je n'arrive pas à en contacter un seul.*

*Je me lance dans la perfection de ma pratique de l'Espagnol, appris seulement oralement. Je commence à faire les traductions de mes commentaires des diaporamas en vue d'éventuelles conférences pour renflouer mes finances.*

*Je reprends mes visites à l'Alliance Française, peu de rencontres intéressantes jusqu'au 18 mars où je fais connaissance de Setrack et sa femme, ils sont accompagnés de nombreux amis dont Nancy, elle parle un très bon français sans accent. Elle vient quelques jours après s'installer à bord de «Michka VI». Elle y séjournera épisodiquement interrompant ma solitude. Setrack a beaucoup de talent pour organiser, chez lui dans la soirée je fais une projection devant 15 personnes dont des gens de l'Ambassade de France, bon accueil malgré ma lamentable présentation, je dois perfectionner mon Espagnol.*

*Je fais une nouvelle projection au club de «San Fernando», 60 personnes, cela se passe mieux, j'ai beaucoup de questions à la fin de l'exposé qui semble t'il était plus compréhensif.*



*Darse Norte*



*San Fernando*



*Ricardo*



*Evelyne*



*Diamante*



*Crue du Parana*



*Alliance Française – Santa Fé*

*C'est ensuite une conférence à l'Alliance Française, publicité mal faite, 40 personnes âgées peu d'applaudissements.*

*Fin de l'été austral, il fait chaud, très humide l'intérieur dégouline d'eau de condensation, il y a des coups de pampero violent, je passe mes soirées seul, ce n'est pas très drôle.*

## ***Rio Parana – Rosario – Santa Fé***

*Je décide de remonter le rio «Parana» jusqu'à «Rosario». Ce fleuve, le troisième du monde pour le débit est navigable sur plus de 500 kilomètres par le trafic maritime jusqu'à au moins « Santa Fé».*

*Appareillage le 28 avril avec Setrack en équipier. La première nuit est passée au calme dans un bras du fleuve amarré à un arbre mort.*

*Le moteur de « Michka » n'est pas assez puissant pour avancer à plus de 4 nœuds contre le courant, il faut s'aider avec les voiles dès que cela est possible.*

*Je débarque Setrack le lendemain à «San Pedro» et continu seul jusqu'à «Rosario» en trois étapes. Fort coup de pampero, il faut slalomer entre les bancs de sable et les déferlantes dont les embruns volent sur le pont, il n'est pas facile de trouver les bouées.*

*Arrivé à «Rosario» je déserte «Michka VI» pour occuper pendant trois semaines le studio de mon ami Ricardo. Le point de vue est sur le fleuve dont la crue a commencée. Les îles flottantes, les camalotes, défilent au fil du courant, elles grandiront au fur et à mesure que la crue augmentera.*

*Accueil exceptionnel à «Rosario», presse, radio, invitations au club avec projection des diaporamas, trois soirées avec un total de 165 entrées. En 18 jours d'escales je me fais plus d'amis qu'en 5 mois à «Buenos Aires».*

*Je repars le 26 mai avec Ricardo. Escale à «Diamante», la crue commence à se faire sentir. Une personne m'interpelle de la berge, c'est l'ingénieur TP, le bateau l'intéresse et il m'accueil chez lui. Soirée au club avec radio en direct, en présence du gouverneur de la province, dîner somptueux avec projections de diaporamas bien accueillis, 60 personnes.*



*Le balcon avant  
Janvier 1988 – Santa Fé*



*Le trafic sur le Rio Parana*



*Les mouillages hors du chenal du Rio Parana*

## *Santa Fé – France – Buenos Aires*

*Arrivée à « Santa Fé », Ricardo débarque. Accueil chaleureux au club. Rapidement je passe à l'alliance française. J'y rencontre une française qui montre beaucoup d'intérêt pour mes conférences et m'aide à en organiser.*

*Le weekend suivant Evelyne met sous sac à bord pour une petite croisière jusqu'à «Paraná» le niveau de l'eau est bien monté, pour éviter le courant c'est le passage près des berges sur les jardins inondés. Elle débarque, je reste au mouillage un mois et fait des projections de mes diaporamas avec succès. Puis je retourne à «Santa Fé» pour y vivre plusieurs mois je pense pouvoir refaire ma vie sentimentale avec Evelyne.*

Début septembre il apprend qu'ayant dépassé 6 mois en Argentine «Michka VI» est considéré par les douanes comme importé définitivement avec la menace du paiement des droits, cela fait 9 mois qu'il est en Argentine faut très vite le sortir. La solution est de descendre le «Paraná» jusqu'à l'embouchure, faire escale dans le premier port Uruguayen qui est «Carmelo».

*Dans la rade de «Carmelo», je me mets en couple de la Lancha de la préfecture, l'officier me prête une carte pour entrer. Le lendemain les formalités sont rapidement menées et je repars vers «Buenos Aires» où le passage de la Douane est sans problème.*

*Je donne un cycle de conférence-projections à l'Alliance Française avec plus de participants que la première fois.*

Bernard remonte le Rio «Paraná» et amarre «Michka VI» à «Santa Fé». Début décembre 1988 ils prennent l'avion pour passer les fêtes de fin d'année en France où Evelyne reste plus longtemps.

*Je reprends seul l'avion le 30 janvier pour «Buenos Aires» début janvier. A «Santa Fé» je retrouve le bateau en piteux état. Il n'y a pas eu de surveillance de la part du club, le vent a été fort «Michka VI» à taper sur la berge le balcon est tordu, il y a deux enfoncements sur la coque à bâbord et il est couvert de poussière qui est même rentrée à l'intérieur.*

*Je m'attelle à la tâche sans beaucoup de courage. Le club est bien moins conciliant maintenant, l'on me demande de payer des droits importants sans possibilités de discussion, les temps ont changés, je ne veux pas rester à «Santa Fé» et largue les amarres rapidement.*

*Je redescends le «Rio Paraná» que je parcours pour la quatrième fois, Setrack m'accompagne pour les deux dernières étapes. Je retourne à «San Fernando» où je serai mieux reçu.*

*Installé à nouveau dans la marina je reprends contact avec mes amis, Ricardo et sa compagne Laurita, le président du club m'accueille à nouveau favorablement. Je peux séjourner gratuitement en contrepartie je dois faire des conférences. Nancy revient à bord mi-février, Elle me donne un coup de main pour l'entretien du bateau. Elle m'aide à organiser des projections de mes diaporamas que j'ai améliorées à l'Alliance française et au club.*

*Je m'entends bien avec Nancy cependant elle est assez versatile. Mi-avril elle ne répond plus à mes appels, elle a disparu.*

*Je décide de faire encore une fois la remontée du «Rio Paraná» pour retrouver Evelyne à «Santa Fé».*

*Notre liaison n'est pas un succès et nous nous séparons définitivement.*

*Le 15 octobre 1988 j'entame pour la sixième fois le cours du «Rio Paraná» que je connais par cœur pour m'amarrer dans la marina de «San Fernando» dont je partirai deux mois et demi après.*

*Ricardo vient me voir, il y aurait des possibilités d'emploi, il m'en dira plus prochainement. D'autre aussi me font la même annonce, je montre assez peu d'intérêt, je ne pose pas de questions, je n'entendrai plus parler d'offre d'emploi.*

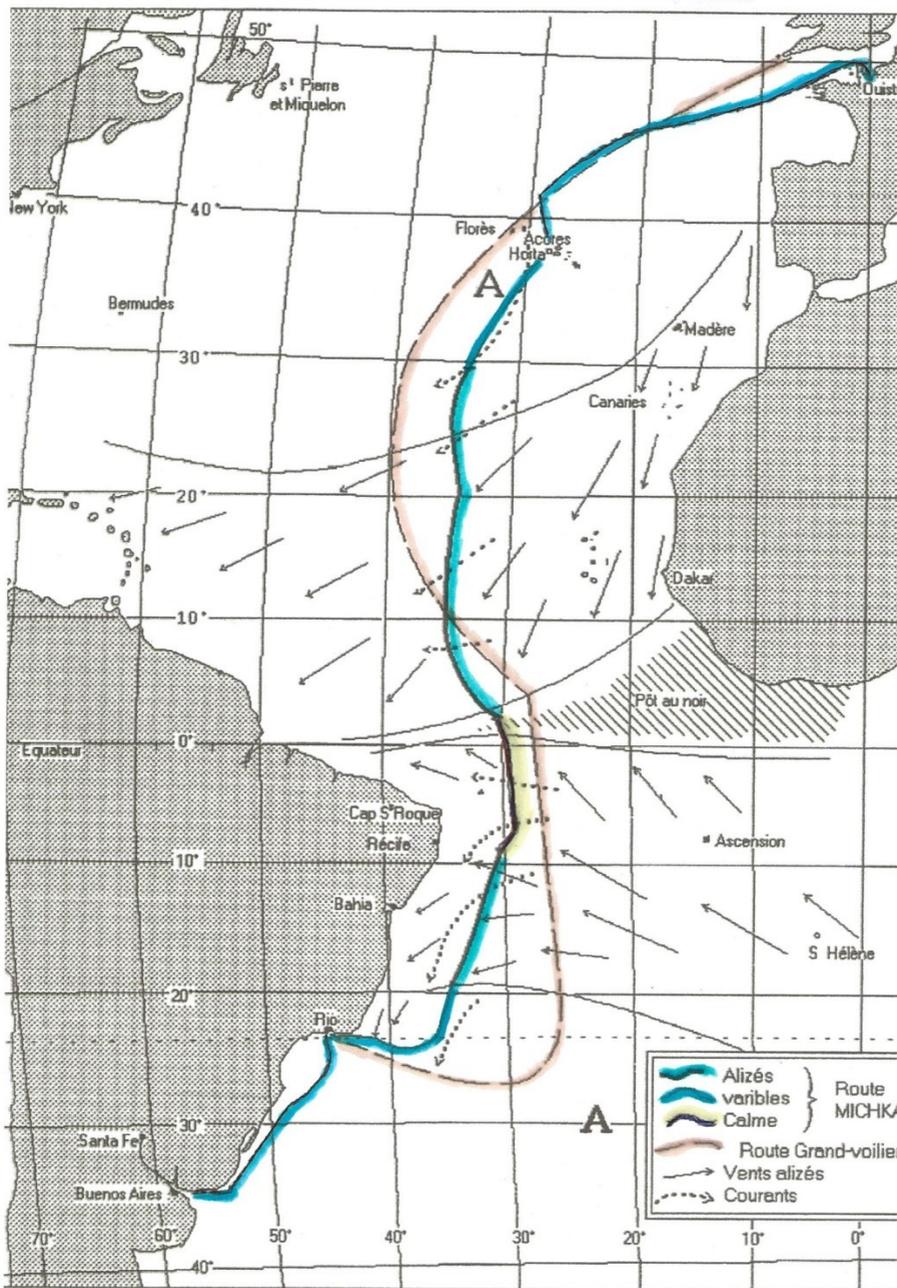
*Ma décision est irrévocable, je rentre en France, j'attends que les vents soient favorables pour la remontée de l'Atlantique,*

*Le bilan de ce long séjour est très mitigé, pour les conférences il est bon j'ai organisé 26 conférences-projections avec un total de 938 entrées, mon spectacle est bien rodé mais le nombre d'entrée diminue à la fin je pense avoir épuisé le quota de gens intéressés.*

*Mon envie de refaire ma vie hors de France n'a pas été un succès tant du côté cœur que côté professionnel, la mentalité sud-américaine m'échappe en grande partie, le comportement et raisonnement des gens ne convient pas à mon esprit cartésien.*

*Côté financier, la caisse est à un niveau bien bas, je ne pouvais pas tenir plus longtemps.*





## **Retour vers la France**

### **Buenos Aires – Montevideo – Rio de Janeiro**

*Je largue les amarres de la marina le 28 février, vers «Montevideo». Je pars triste, adieu l'«Argentine» je ne reviendrai jamais. Dans les eaux internationales du «Rio de la Plata» j'amène le pavillon de courtoisie et l'enterre au plus profond de la coque. J'ai enfin compris que les pays étrangers c'est bien mais la France c'est mieux.*

*J'ai décidé d'aller vite avec peu d'escales. Le «Rio de la Plata» est calme, petit vent de nord-est, sous voiles le bateau avance péniblement à 4 nœuds, il fait beau et chaud. Changement en fin d'après-midi, courant dans le nez, vent fort avec clapot le moteur peine. Il y a des cargos partout, la nuit est passée en veille, le vent monte, je réduis la voilure, les embruns montent sur le pont. Je laisse tomber l'ancre dans la marina de «Buceo» près des appointements. Je reste à «Montevideo» jusqu'au 3 mars, le mauvais temps, j'en profite pour faire le plein d'eau celle de «San Fernando» ne m'inspire pas beaucoup je la vidange entièrement. J'évite le paiement des frais de port et pars dans l'après-midi du 3 mars.*

*Cap au nord en passant loin de la côte brésilienne pour éviter les bancs qui s'étendent très loin en mer. Le vent variable passe rapidement au sud-ouest, «Michka VI» déboule à plus de 6 nœuds grand largue, le temps est beau «Ursule» s'en sort bien.*

*Il faut garder un œil sur le sondeur pour ne pas rentrer dans la zone des profondeurs de moins de 40 mètres, les fonds remontent très vite. Dans la cinquième nuit j'aperçois un halo dans l'est ce doit être «Rio Grande do Sur», position confirmée par «Zoro».*

*La nuit suivante gros orage je suis au près sous grand' voile 2 ris, il reste 500 miles jusqu'à «Copacabana». J'accroche enfin une brise d'alizé qui me pousse gentiment. Le dixième jour à midi je passe les îles «Tijucas», puis l'île «Palmas». A 15 heures le 12 mars je m'amarre en couple d'un voilier français dans la marina «Gloria» de «Rio de Janeiro».*

*Le bureau des douanes et le service de la santé ont déménagé. C'est un peu le jeu de piste pour les retrouver. Pas moyen d'avoir un contact avec Léon Coppi, le bureau et domicile ne répondent pas où c'est une voix brésilienne qui comprend rien à mon anglais. Ce n'est que le troisième jour que je l'entends m'appeler du bord. Il me prend en charge entièrement chez lui pour tout le weekend. C'est les visites à ses amis, les restaurants, les bains de mer et soleil, c'est quatre jours merveilleux.*

*Après avoir fait les pleins d'eau, de fuel et l'approvisionnement en frais au petit marché du coin, mieux achalandé et moins cher que les supermarchés, je passe une dernière nuit à «Rio de Janeiro».*

### *Rio de Janeiro – Horta (Archipel des Açores)*

*Cette traversée de plus de 6 000 miles, route directe, n'est pas sans difficultés.*

*Les grands voiliers au XIXème siècle avaient accumulé une telle expérience que la route optimale était bien connue et indiscutable. Après s'être éloigné du continent américain bâbord amure en faisant cap à l'est, même sud-est si besoin, jusqu'à 600 des côtes où ils attrapaient l'alizé d'est, ils remontaient l'Atlantique sud tribord amure jusqu'au pot au noir qu'il fallait bien négocier. Passer l'équateur ils trouvaient l'alizé de nord-est et par une route en arc de cercle passant à l'ouest de l'archipel des Açores ils arrivaient d'un seul bord dans le Golfe de Gascogne.*

*Je largue les amarres de la marina «Gloria» le 24 mars 1989. Je m'inspire de l'expérience des anciens et commence à m'éloigner de la côte brésilienne avec des vents très variables en direction et en force, mer croisée, changement fréquent de voiles et un peu d'énerverment car les deux pilotes «Ursule» et «Zéphirin» fonctionnent très mal.*

*Je vire trop tôt le cinquième jour croyant avoir trouvé l'alizé. C'est toujours orages, pluies, vents très changeants, de temps en temps quelques bouffées de sud-est me font progresser assez vite malgré le courant de face qui me fait dériver vers l'ouest. L'alizé de sud-est est inconsistant entrecoupé de calme et de gros grains. Les positions données par «Zoro» confirment assez justement mon estime. J'ai à nouveau un pensionnaire, semblable à celui qui m'avait accompagné en 1984 lors de ma remontée depuis Sainte Hélène, il a choisi cette fois l'antenne du Satnav.*

*Je m'englué dans une très grande zone de calmes et de brises évanescentes de secteur nord entre le 10° sud et l'équateur. Il y a quelques pêcheurs et cargos dont deux se mettent en panne à 100 mètres. Passage du pot au noir bien semblable à mon passage en 1984.*

*Enfin le 15 avril je pense avoir attrapé l'alizé de nord-est à 2° nord, au milieu de l'Atlantique un coup d' «Harmattan» couvre le pont de poussière rouge. C'est maintenant une bonne progression journalière, allures portantes et le beau temps arrive petit à petit. Allures entre large et près avec moins de mer désordonnée j'apprécie. La température extérieure se rafraichie, l'alizé devient plus instable, j'entre le 25 avril à nouveau dans une zone de conditions météorologiques plus variables.*

*Dans la nuit du 30 avril j'aperçois le halo des lumières d' «Horta», mer forte, vent arrière, grosse pluie ininterrompue rendent l'approche délicate, finalement c'est à 7 heures du matin le 1<sup>er</sup> mai que je m'amarre au quai.*

*J'ai mis 38 jours pour cette traversée, ce n'est pas un record mais compte tenu du manque d'alizé dans l'hémisphère sud c'est pas mal.*

*Le responsable du port ayant donné un numéro de place erroné une équipe de télévision locale ne trouvera pas «Michka VI», je les entends mais ne je veux pas me montrer.*

*Plusieurs équipages de bateaux passent sur le quai, j'entends quelques commentaires, je suis une curiosité, le français arrivé de Rio, je suis toujours en cage dans ma solitude je ne veux voir personne.*

*C'est une escale nettoyage, rangement et couture sur les points importants des voiles. Le temps est mauvais, pluies et froid.*

*La météo ne s'arrange guère mais je largue les amarres le 11 mai, en route vers la Manche.*

## *Horta – Sant Peter Port (Guernesey) – Ouistreham*

*Le vent de secteur nord-est capricieux ne facilite pas ma remontée vers la Manche, surtout qu'au passage d' «Ouessant» le vent en profite pour avoir tendance à passer est. C'est une navigation en manche classique avec le courant de marée, la brume un peu, et les cargos.*

*Il s'avère bien que je ne pourrais pas passer les «Casquets» sur ce bord, je décide de m'arrêter quelques heures à «Saint Peter Port» pour souffler un peu. Je m'amarre en couple d'un autre bateau le 23 mai en fin de journée.*

*Départ le lendemain pour cette dernière petite étape. Le vent est toujours d'est, la route m'est bien connue, le «petit Russel», je me présente trop tard au ras «Blanchard» je vois d'un peu près le phare et la tourelle, je m'éloigne difficilement au moteur, l'annuaire des marées que j'ai est mauvais. Attente de la renverse, la rade de Cherbourg, le ras de «Barfleur», «Arromanche» ou des dragueurs de la Marine font des entrainements, et arrivée devant «Ouistreham».*

*Je ne reconnais plus mon port, la tour de bois, la jetée a disparue, un énorme remblai à l'ouest de l'avant-port, c'est le nouvel embarcadère des ferries pour «Southampton ». Heureusement l'appontement d'attente existe toujours. J'y passe mes amarres le 25 mai à 9 heures.*

## *Dernières escales*

Se pose la question où loger, les moyens financiers sont au plus bas, «Michka VI» est amarré au ponton de Ouistreham. Bernard s'installe un temps dans la maison familiale de Sallenelles. Dans le jardin «Michka I» termine sa vie en servant de tuteur aux rosiers de notre mère. Il se passionne pour la météorologie, dresse des cartes et des statistiques de prévisions à partir de bulletins qu'il capte sur toutes les ondes, il en sort beaucoup de tableaux qui ne le mènent pas très loin, il n'a pas la possibilité d'échanger avec des bureaux spécialisés.

Sur un coup de tête il change de port au printemps 1996, il descend «Michka VI» en Bretagne sud, d'abord à «La Roche Bernard», puis à «Arzal». L'hiver à bord est trop dur il ne peut pas mettre le chauffage du bord car il n'a pas les moyens de dépenser beaucoup de gas-oil. Enfin il obtient un mouillage moins cher en Vilaine au «Foleux». Il loue un petit appartement à «La Roche Bernard». Il est curieux que pendant ces années passées en «Vilaine» Bernard n'ait pas rencontré Marcel Bardiaux qui finissait sa vie à «Redon» où il décède début 2000.

Bernard a écrit à son sujet :

*« Marcel Bardiaux est un homme d'exception, d'une pugnacité hors du commun. Est'il un grand marin ? Le plus grand solitaire ? Difficile à dire car il est unique, incomparable. Son tour du monde est extraordinaire, infaisable... ».*

Au décès de notre mère Bernard revient à «Ouistreham», il amarre définitivement «Michka V» au bassin Saint Pierre à Caen d'où il ne bougera plus.



*Le cimetière de Sallenelles et le phare de Ouistreham*



*Michka I finissant sa vie Inauguration de la Salle Bernard Labbé au CANO*



*Le Centre d'Activités Nautiques de Ouistreham Riva Bella*

Bernard vend son bateau en 2004 et s'installe dans un appartement à Caen. Sa santé n'est pas fameuse, déjà fragile à son retour elle s'est bien détériorée. Il passe ses dernières années dans un EHPAD à Bretteville sur Laize.

Bernard décède à l'automne 2020 dans sa 84<sup>ème</sup> année, il repose avec ses parents au cimetière de Sallenelles qui surplombe légèrement les marais de la baie de l'Orne, avec en se penchant un peu sur le côté droit le phare de Ouistreham.

Il nous a laissé plus de 10 kilos de papiers, ses livres de bord, ses impressions d'escales, sur des cahiers grand format à petits carreaux couverts de sa petite écriture sans interlignes. Il y a noté au jour le jour sa vie quotidienne en mer, en escales, les tâches ménagères comme les changements de voiles, le bon et le mauvais.

Il a fait de nombreuses études statistiques sur ses traversées en comparaison avec les autres navigateurs. Il nous laisse aussi des grands cartons remplis de diapositives, sans légende avec pour seul repère les dates d'impression par les laboratoires de développement.

De tout ceci nous avons essayé sur ces deux cent trente pages d'en faire une synthèse lisible, accessible et distrayante pour tous.

C'est le récit de la grande Aventure d'un marin qui a été jusqu'au bout de sa passion qui était de découvrir le monde. Ces pages pourront paraître un peu surannées au lecteur. C'est l'époque où faire le point ne consistait pas à appuyer sur un bouton mais demandait de la réflexion, époque où les manœuvres et l'accastillage n'avait pas atteint le niveau de performance actuel. Epoque où les bateaux à voiles flottaient sur l'eau, ne volaient pas encore au-dessus de l'eau.

La Municipalité de Ouistreham sur proposition de la SRCO en octobre 2021 donne le nom de Bernard Labbé à une salle de conférence de son nouveau «Centre d'Activités Nautiques de Ouistreham Riva Bella» (CANO).

Nous espérons que vous avez apprécié cette lecture et souhaitons à ceux qui aiment la mer une navigation comme ils en rêvent.

## **Escales autour du monde**

<b><i>A la poursuite d'un rêve.....</i></b>	<b><i>1</i></b>
<b><i>Autour du monde pendant trois ans.....</i></b>	<b><i>31</i></b>
<i>Ouistreham – Dakar.....</i>	<i>33</i>
<i>Dakar – Buenos Aires.....</i>	<i>45</i>
<i>Passage au sud du continent Américain - canaux de Patagonie.....</i>	<i>75</i>
<i>Puerto Montt – Valvidia – Talcabuano - Algarrobo (Santiago)...</i>	<i>105</i>
<i>La Polynésie Française des Marquises aux îles sous le vent.....</i>	<i>113</i>
<i>Bora Bora – Auckland.....</i>	<i>133</i>
<i>Nouvelle Zélande.....</i>	<i>139</i>
<i>Auckland - Nouméa - Bundaberg.....</i>	<i>147</i>
<i>La Grande Barrière.....</i>	<i>153</i>
<i>Mers d'Arafura &amp; de Timor.....</i>	<i>165</i>
<i>Océan Indien.....</i>	<i>165</i>
<i>Remontée de l'Atlantique.....</i>	<i>181</i>
<i>Retour et après.....</i>	<i>193</i>
<b><i>Deuxième voyage.....</i></b>	<b><i>199</i></b>
<i>Au-delà du cercle polaire.....</i>	<i>201</i>
<i>Tentatives Argentines.....</i>	<i>209</i>
<i>Retour vers la France.....</i>	<i>217</i>
<b><i>Dernières escales.....</i></b>	<b><i>221</i></b>







*Le sas de Ouistreham – huile de Marcle Labbé 1957*