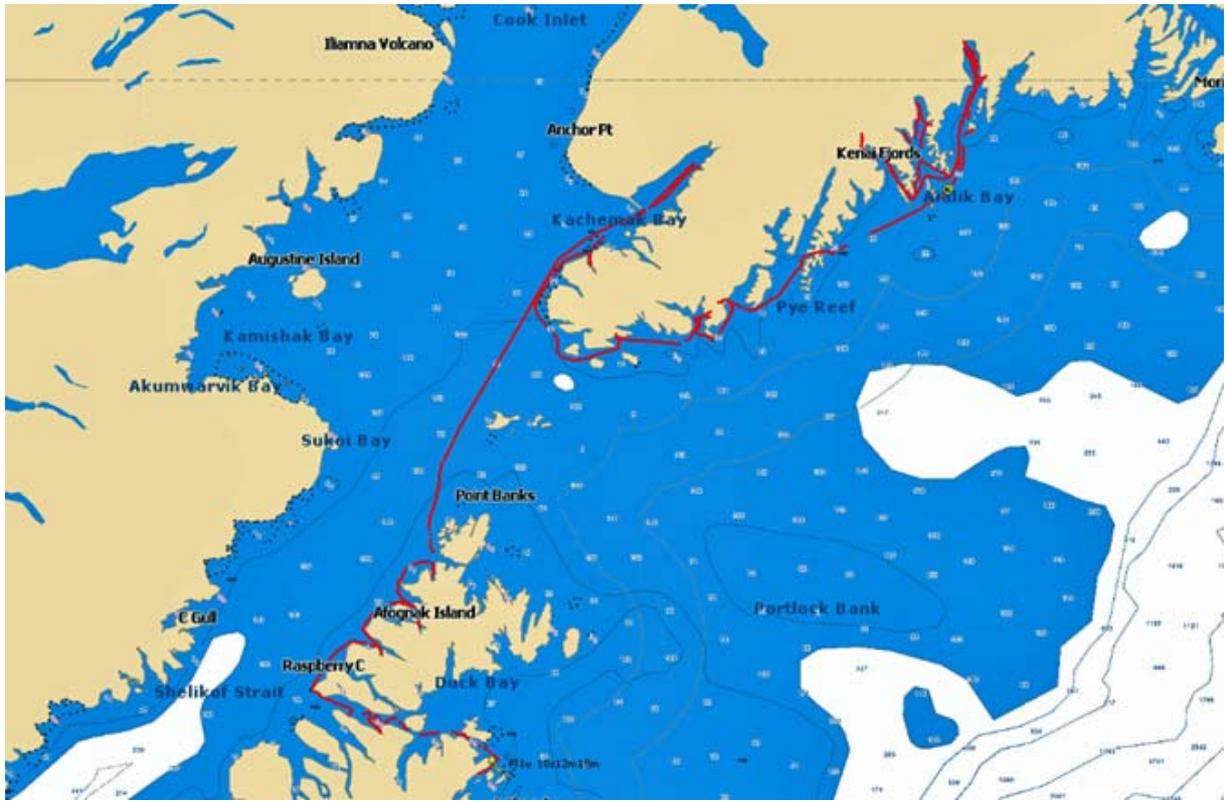


Croisière hyperboréenne du GIC en ALASKA.



Samedi 19 juillet 2014 :



Après 15 h de vol et trois correspondances nous atterrissons à KODIAK et pouvons enfin mettre sac à bord du Lindsay II, un Catalina 470 mené jusqu'ici par un équipage du GIC lors de la croisière précédente. KODIAK est un des grands ports de pêche d'Alaska, très fréquenté par de nombreux bateaux de pêche, fileyeurs, ligneurs, senneurs, palangriers et caseyeurs, de toutes tailles et de tous modèles et tous impeccablement armés.

L'après-midi est consacrée à l'installation et à l'avitaillement complet pour les quinze jours de navigation prévus et les cinq membres d'équipage que nous sommes. Les possibilités d'approvisionnement ultérieures seront, en effet pratiquement inexistantes si nous voulons pouvoir explorer, le plus librement possible le wilderness*¹ dans lequel la croisière envisagée, d'environ 500 miles, doit nous permettre de découvrir, sur l'étendue du territoire des tribus autochtones ALUTIIQ et SUGPIAQ, l'archipel de KODIAK et la presqu'île de KENAI.

Dimanche 20 :



Un grand frais de 30N annoncé n'encourageant pas vraiment à l'appareillage immédiat, nous en profitons pour nous offrir une journée entière de superbe balade autour de la pointe Arbercombie où sont les ruines des défenses côtières antijaponaises de la deuxième guerre mondiale entourées de forêts de pins, de sapins, d'épicéas. Certains arbres sont couverts de mousse et de boursouffures plantés droits comme



des totems, d'autres délicatement inclinés, presque horizontalement, sur les ruisseaux qui serpentent entre les massifs. Les sous-bois sont recouverts de mousse épaisse, ici ocellés de soleil, là abritant dans leur ombre des fougères luxuriantes, des taillis de ronces et de grandes fleurs, plus belles les unes géologue du bord, nous désigne plus loin un couple de randonneurs et suréquipés, qui nous conseillent de faire sans tarder, comme eux, l'acquisition de bombes aérosols au poivre destinées à mettre en fuite les ours rencontrés, lesquels, c'est bien connu, sont une espèce omnivore.



myrtilles, piquetés de toutes sortes de que les autre qu'Hélène, la botaniste et chacune par leur nom latin. Nous frangé de nénuphars et rencontrons étatsuniens, retraités précautionneux

À l'apéro du soir nous avons le grand plaisir de faire la connaissance Tom Kelly – le Cap 'tain de Blue Planet Eco-Charters*². Une vraie chance ! Tom, qui arbore fièrement une superbe paire de bacchantes en défenses de morse, est certainement un des meilleurs connaisseurs des côtes de l'archipel. Nous discutons avec lui longuement, déroulant les cartes une à une, compas et règle à la main, des avantages et des inconvénients de chacune des routes envisagées. Il nous dit où se trouvent les pièges à éviter et les plus beaux mouillages. Sa connaissance encyclopédique du sujet, qu'il a plaisir à faire partager, lui permettrait à coup sûr de rédiger, sur l'archipel de Kodiak, l'équivalent manquant du guide de croisière d'Eric Paerels et de Laurie St.Aubin *³ sur la presqu'île de Kenai. Nous bourlinguerons ainsi, pendant toute la semaine, sans nous tromper, de marque en marque, de mouillage en mouillage, en suivant ses bons conseils.



Mais avant de partir, une visite du musée Alutiiq, consacré aux œuvres des indiens, s'impose. Les masques de Kodiak présentés ici sont des répliques impressionnantes des originaux qu'on peut admirer au musée de Vancouver. Astres morts interrogatifs, évidence de simplicité et d'équilibre, qui fait que nous percevons bien qu'ils en savent davantage qu'ils n'en montrent et portent un message que nous ne comprenons pas. Curiosité et signe mystérieux supplémentaire, Kenneth White nous apprend qu'un certain Alphonse Pinart



en a rapportés en 1870 quelques exemplaires qu'on peut voir, en France, au musée de Boulogne sur Mer*⁴.

L'église orthodoxe de la sainte résurrection, qui arbore ses bulbes bleus au sommet de la colline dominant le port, a rang



de cathédrale, mais elle est malheureusement fermée et nous devons nous contenter de regarder de loin les quelques icônes qui veulent bien se laisser entrevoir par la fenêtre.

La visite du musée Baranov, résidence d'anciens propriétaires russes, construite en 1808, et à ce titre « le plus vieux bâtiment de la côte ouest des États-Unis » n'est pas de nature à nous consoler.



Pas question d'aller dormir avant d'avoir dîné chez Henry's « le » restaurant typiquement américain sur le quai où se retrouvent, à cette heure, bon nombre de marins du port. Immenses écrans retransmettant les matchs de plusieurs disciplines sportives, bar central surmonté d'une rangée de pompes à bières d'une longueur impressionnante, la maison propose naturellement toutes sortes de steaks mais aussi quelques produits de la mer.

Lundi 21:



Sous un grand soleil d'été, un aigle de mer vient saluer notre appareillage en tournoyant lentement dans le ciel avant de planter ses serres en haut d'un mat et de nous fixer du coin de l'œil pendant que nous manœuvrons pour sortir du port au moteur, faute de vent. Puis nous embouquons Narrowstrait. Notre premier mouillage est pris à **Ouzinkie** où l'on trouve quelques baraques autour d'une petite église orthodoxe. Un pope en visite paroissiale, ce qui explique peut-être la fermeture de la cathédrale est accompagné sur la plage par un groupe d'enfants qu'il semble évangéliser, à le voir, dans sa soutane noire, faire en permanence de grands moulinets des deux bras.



Dans Whale passage, le bien nommé, qui mène à la côte nord de l'archipel, on rencontre jusqu'à 5N de courant et sous Whale Islande à coup sûr, nous avait dit Tom, on peut observer le saut des baleines à bosse! Et il avait dit vrai! Quel spectacle! Quel accueil! Quelle puissance faut-il mettre en mouvement pour lancer hors de l'eau une telle masse de 30 tonnes? Médusés, nous observons longtemps ces jeux nautiques en les mitraillant sans répit aux téléobjectifs, et nous cherchons en vain à dénombrer la taille du troupeau en

comptant les souffles des cachalots dont le brouillard reste comme suspendu un moment. Le vent qui s'est opportunément levé nous permet de rejoindre un mouillage solitaire, conseillé par Tom, en face de port Bailey et Cannery Dock dans **Kupreanof strait**. Avant l'apéro et pendant qu'on prépare le dîner, Jeff se lance dans une partie de pêche au cabillaud, non sans succès même si les prises restent de taille modeste.



Mardi 22 :

Nous dérapons après une bonne nuit de repos suivie d'un petit déjeuner copieux et nous devons louver avec peine contre le courant pour sortir de Kupreanof strait , en deux heures de temps nous avons le plaisir et l'avantage de pouvoir essayer successivement les vêtements polaires et les vêtements de pluie, puis les uns sur les autres, et c'est finalement au moteur que nous atteindrons le mouillage de **Malka Bay** où nous sacrifions, comme il se doit, au rituel du traditionnel « French Lunch », habitude qui surprend beaucoup d'amis américain.



L'après-midi sous un vent faible, nous tirons de longs bords de vent arrière sous génois seul (la grand-voile empêchant celui-ci de porter efficacement). Notre allure tranquille nous permet de suivre de près les manœuvres subtiles



d'une flottille de senneurs en pêche occupée à virer leurs grands filets circulaires. Les sennes tournantes, longs filets de très grande taille qui viennent entourer les bancs de poissons, sont mises en œuvre par des embarcations annexes.



Nous mouillons pour la nuit dans **l'anse profonde de Malina Bay**. Incontestablement le plus beau mouillage depuis notre départ. Pour fêter ça Jeff se lance dans une cuisine à l'américaine au barbecue à gaz. L'engin, qu'on trouve pratiquement installé sur les balcons arrière de tous les voiliers de la région, ressemble à une sorte de soucoupe volante de 50 cm de diamètre faite de deux cônes opposés par leur base. Il est alimenté par une bouteille de la taille d'un litre vissée en dessous. Viande marinée et maïs bouilli composent ce repas de

facture très « locale ».

Mercredi 23 :



La météo annonce des vents faibles de 10 à 15 nœuds, ce qu'une brume installée dans la nuit semble confirmer, mais nous rencontrons des vents de SW plus forts que prévus dans le détroit de Selikof. Puis, le vent étant tombé, c'est au moteur que nous venons déranger avec précaution une bande de loutres de mer qui se prélassent languissamment sur le dos et semblent nous faire des signes

de bienvenue avec leurs nageoires. Pas la peine de vous presser au moteur, vous avez bien le temps, prenez exemple sur nous, attendez le beau temps et le vent, laissez-vous porter, presque immobiles, par le jeu subtil des courants et quand ça vous plaira piquez une petite tête pour vous rafraîchir ou avaler tout



cru le poisson que vous avez vous autres tant de mal à pêcher au mouillage. Valérie voudrait bien qu'on reste plus longtemps auprès d'elles. Nous trouvons pour le temps de déjeuner, un mouillage très profond dans **Foul bay**, puis on repart, de nombreux senneurs en pêche nous obligent à changer constamment de route. À la sortie de la baie, nous pouvons mettre à la voile au portant et nous filons aussitôt 9 nœuds. C'est à cette allure que nous irons mouiller pour la nuit à **Devilpaw mountain dans la Bluefox Bay**. Encore un nouveau mouillage superbe et solitaire par 10 m d'eau devant une cabane installée par les Rangers. Il est très rare dans la région de trouver une profondeur aussi faible. Dîner composé des morues prises la veille.



Jeudi 24 :

Notre intention était de terminer cette partie de la croisière consacrée à l'archipel de Kodiak en allant explorer Shuyak, l'île du nord et de mouiller dans la Big Bay, mais après une demi-heure de route une épaisse fumée blanche s'échappe en grosses volutes du carré. Nous coupons immédiatement le moteur, ouvrons la capot de descente avec précaution un extincteur à la main, pas d'incendie. Nous laissons donc la fumée se disperser et le moteur refroidir. La prudence, en attendant d'expertiser les causes et l'origine de cette fumée, exigeant d'abandonner le projet initial de Big Bay, nous entreprenons de rallier directement le Kenai à la voile par vents d'ouest faiblissants. L'autopsie du moteur révèle pompe à eau de mer, toutes les cause de la surchauffe, la fumée refroidissement porté à ébullition. approfondie des coffres et des permis de mettre la main sur la sans tarder. Fort heureusement, car, le vent étant définitivement tombé nous avons pu poursuivre la traversée Kodiak-Kenai, d'environ 75 miles, entièrement au moteur. Sans autre incident nous sommes arrivés à **Homer** vers minuit. Nous étions, aux dires de la capitainerie, le 1^{er} voilier « étranger », (portant pavillon américain tout de même), à y faire escale depuis trois ans. Le grand intérêt des ports, de nos jours, c'est, devant même les douches et le bistro, de disposer d'un réseau Wifi. Tous les amis et familles sont joints immédiatement et rassurés, on consulte ses mails, et, bien entendu, la sécurité du club est informée de notre escale et des incidents de parcours.



rapidement que l'état du rouet de pales arrachées, est manifestement la ayant été produite par le liquide de Une exploration systématique et boîtes de rangements, nous ayant pièce de rechange, nous avons réparé

Vendredi 25 :



Homer est un grand port de pêche au flétan qui correspond assez bien à l'idée qu'on peut se faire d'une ville de la frontière, de la dernière ville avant les terres inconnues où l'on doit pouvoir trouver dans des magasins généraux en planches tout ce dont on peut avoir besoin pour s'équiper avant de se lancer dans la grande aventure. Si les maisons sont





toujours en bois, comme dans les westerns, les gros 4X4 ont remplacé les chevaux et nous



rappellent que la civilisation a atteint et même largement dépassé Homer depuis bien longtemps. La matinée et début d'après-midi sont donc banalement consacrés aux douches, à la lessive, aux pleins, ainsi qu'au complément d'avitaillement et, une fois n'est pas coutume, à la consommation d'un repas de type US.

Nous repartons vers 16h pour une courte remonté de la Kachemak bay et pour prendre un coffre



« généreusement » disponible dans une petite baie circulaire de peu de fond sous l'île Bear. À peine étions-nous amarré au coffre qu'une barque quittait la grève conduite par un individu d'allure martiale que nous avons immédiatement pris pour le ranger du coin venu nous déloger d'un mouillage interdit et nous sommer de larguer sans tarder ce coffre, propriété inviolable du gouvernement, sous peine de poursuite ! Heureusement, ce n'était que le propriétaire du coffre, et de la cabane aperçue dans les sapins, qui venait aimablement faire

connaissance avec le deuxième voilier de l'année à s'amarrer dans son anse d'une grande beauté. Il invite immédiatement les nobles étrangers à prendre l'apéritif dans sa cabane, baptisée « Bare Belle », qu'ils ont construit, avec Barbara son épouse devant ce paysage à un million de dollars. Barbara a créé une petite agence de location de cabanes « bear island cabins » pendant que son mari travaille dans le pétrole pour la BP. Nous discutons confortablement installés un verre à la main des conséquences visibles du réchauffement climatique, de l'Exxon Valdez, de l'ineffable ex-gouverneur Sarah Palin, du prochain



référendum: pour ou contre le développement de la production pétrolière, de la contradiction entre le



respect de la nature et l'augmentation des revenus du pétrole. Yes or No ? Puis nous regagnons notre bord, non sans avoir chaleureusement remercié nos nouveaux amis de leur hospitalité.

Samedi 26 juillet 2014 :

Réveil au son du clairon à 6 heures du matin ! Pour sonner le clairon, c'est très simple, il suffit de télécharger la sonnerie du site de la marine nationale sur l'ordinateur et de mettre le son à fond. Nous appareillons après avoir échangé un long et dernier adieu avec Barbara. Pluie fine et visibilité médiocre. Descente en retour de la baie Kachemak au moteur, La visibilité s'améliorant nettement, nous décidons d'aller mouiller pour déjeuner dans la baie de Seldovia sous Powder Island, apéro et déjeuner ensoleillé préparé par Jeff, le Newyorkais de l'équipage, seul praticien expérimenté du bord capable de se servir sans danger et surtout sans échec du barbecue à gaz.



Mais au moment de déramer s'installe une brume en paquets dispersés qui s'unifient rapidement entre eux et deviennent de plus en plus denses pour ne plus permettre une visibilité supérieure à deux longueurs de bateau.



- À 14h, le ciel est bleu et le soleil brille.
- À 14h15, une légère voile, bas sur l'eau, se forme autour des reliefs ;
- À 14h 45, la brume a gagné en épaisseur et en hauteur et on n'y voit plus guère qu'à un demi-mile.
- À 15 h 30, la visibilité est réduite à deux longueurs.

Cette brume tenace nous empêchera de voir quoi que ce soit de la pointe de Kenai que nous contournerons en aveugles en faisant très attention aux très nombreuses flottilles de pêche de plaisance de sortie ce samedi-là. Pas question de passer entre l'île Elisabeth et Kenai avec 3 à 4 nœuds de courant, moins d'un mile d'une rive à l'autre, et une visibilité nulle. Donc route par le sud de Cape Elisabeth où la brume se dissipe enfin pour nous offrir le magnifique spectacle du Chugach passage.



10,5 Nœuds sur fond (3 nœuds de courant). Souffles de baleines. Double arc en ciel sur Gore point.



Le relief du Kenai de type alpin XXL est considérablement plus élevé et escarpé que celui de Kodiak. Les conifères poussent sur des parois presque verticalement les uns au-dessus des autres en gradin, un sur dix n'est plus qu'un squelette blanchi et décharné prêt à s'écrouler en bas de la falaise et à devenir ce bois de flottage qu'on trouve en abondance sur la bande côtière. Nous mouillons au fond de l'anse



nord de Chugach bay par 35 pieds de fond. Jeff attrape une truite de mer.

Dimanche 27 juillet 2014 :

Temps splendide clair et vif, grand soleil et ciel bleu. Vent faible, moteur. Comme c'est dimanche,



nous trouvons, cela va de soi, un mouillage dans **Sunday Harbour** côte ouest de Port Dick. Ainsi que beaucoup d'autres mouillages, c'est un lieu très protégé, dans un cirque d'îlots et de rochers verticaux plantés de pins, auquel on n'accède qu'après avoir franchi un dédale de passes sinueuses. Champs de longues algues laminaires en paquets. Départ à la voile, pour aller reconnaître le premier voilier aperçu au mouillage, le skipper est un habitant de Homer qui

n'est encore jamais allé à Kodiak avec son bateau. Puis nous doublons Gore point en tirant des bords par faibles vents d'est à sud-est (conformes aux prévisions météo). La remontée de Nuka passage devra se faire au moteur le temps d'admirer à nouveau les souffles des baleines et notre premier glacier en retrait de sa moraine. Nous mouillons au fond de **Tonsina Bay** et devons installer de toute urgence une moustiquaire, particulièrement bien pensée et adaptée, fruit de nombreuses et intenses réflexions, d'essais laborieux et de mises au point plus ou moins fructueuses. Grâce à quoi nous pouvons faire face confortablement et efficacement à l'invasion de ces bestioles pullulantes d'une voracité sans pareil en cette fin de journée proprement méditerranéenne!

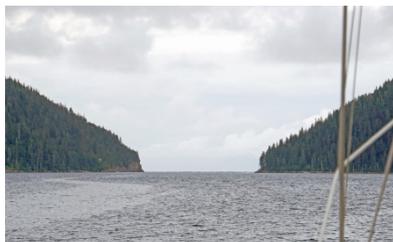


Lundi 28 juillet 2014 :

12h30 mouillage dans **Roaring Cove sur la côte est des îles Pye**. 15h, au moment de virer l'ancre, voici que le guindeau qui avait déjà donné des signes de faiblesse, et dont le maniement particulier (nécessité de glisser un guide en bois sous le retour de chaîne et de penser à inverser les boutons de commande de descente et de montée) exige deux personnes à la manœuvre, nous lâche définitivement. Nous remontons l'ancre à la force des bras et à l'aide du winch en reprenant la chaîne sur une aussière. Après avoir franchi Mc. Arthur pass,



vent contre-courant qui s'engouffrent, chacun de son côté, dans l'entonnoir constitué par les parois de deux falaises verticales, levant une série de rouleaux très formés. Nous démontons le guindeau sans résultat. La panne ne vient pas du winch proprement dit mais du moteur d'entraînement. Et voici qu'un de ces épisodes pluvieux dont l'Alaska connaît le secret débute à cet instant par une



bruine épaisse qui devient une forte pluie glaciale, lourde, tenace et traversière. Les mouillages de la région étant pris en général par 25 m de fond et un marnage de plusieurs mètres, le guindeau est bien utile, aussi décidons nous de rallier immédiatement le port d'attache (qui se trouve également être le port le plus proche à 70 miles) pour faire réparer l'engin chez le loueur Sailing,inc. Cette société est animée par Deborah et Randy dont les souriants portraits, satisfaits d'eux-mêmes, décorent une

moque de l'inventaire, comme pour assurer une présence à bord, laquelle est renforcée de façon permanente par le traceur dont ils ont équipé leur voilier. Nous les prévenons de la panne et de notre arrivée par Iridium. Après avoir doublé l'île Beehive, nous mettons du nord dans notre cap pour remonter vers notre destination et voilà que, par 59°39, N et 149°32, W, nous tombons littéralement sur l'épave dérivante d'un canot à moteur d'une dizaine de mètres qui semble vouloir résister depuis déjà un certain temps à la submersion complète et à l'attirance des grands fonds. Une deuxième mini-nuit de nav' commence. Repérer l'entrée du port s'avère un exercice assez délicat. Et c'est vers 1h du matin que nous tournons les aussières au ponton de la marina de **Seward** (La ville porte le nom du secrétaire d'état américain qui acheta l'Alaska aux Russes).



Mardi 29 juillet 2014 :

8h, Randy vient à bord pour inspecter, bidouiller et finalement en arriver à la conclusion que le guindeau ne fonctionne pas et qu'il n'est pas en mesure de le réparer, il nous propose de faire l'échange avec un autre bateau (celui sur lequel nous aurions dû embarquer, s'il avait été en état de naviguer au début de notre location). Léger dépit de ce détour pour rien, avitaillement, douches bien venues et météo. Deborah vient à bord et nous indique les mouillages les plus intéressants, selon elle, dans Alink et Harris bays où se déversent les glaciers. Elle ne peut nous quitter sans nous faire



toutes les recommandations du monde pour qu'on prenne bien soin de « son bébé », son Lindsay II. Sortie au près par force 5 dans Résurrection Bay que nous briquons laborieusement dans un sens et dans l'autre pour arriver enfin à prendre un superbe mouillage sous un glacier dans **Thumb Cove**, ici les effets du réchauffement climatique sont bien marqués par la très nette rétraction du glacier qui a laissé à



nu la roche de son ancien lit. Nous nous amarrons pour la nuit à la tonne des Cost Guards, aucun doute : c'est deux fois écrit dessus.

Mercredi 30 juillet 2014:



Nous larguons les amarres à 8h30, vent nul, moteur, route au 203, sud Aialik Cape et nous mouillons à 12h dans **Mc Mullen Cove** que nous quittons deux heures plus tard. Le grand moment tant attendu est maintenant arrivé, nous partons à la découverte du glacier Holgate dans Holgate Arm puis du glacier Aialik. Attentifs et sur nos gardes, nous avançons très lentement dans le brash-ice qui couvre la baie. Attentifs et sur

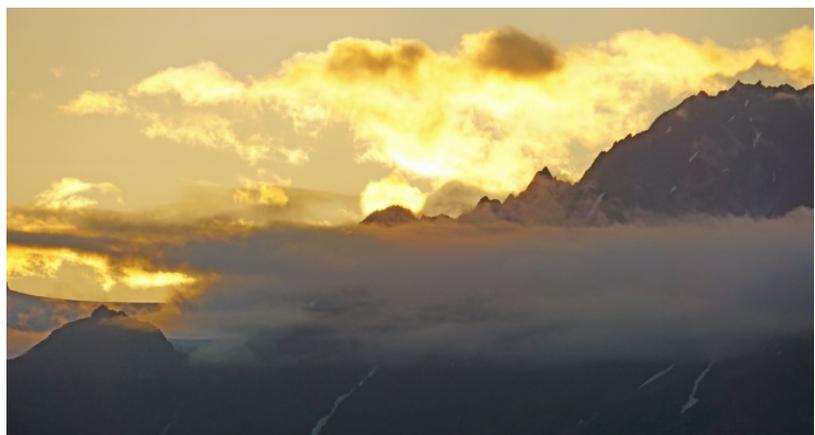
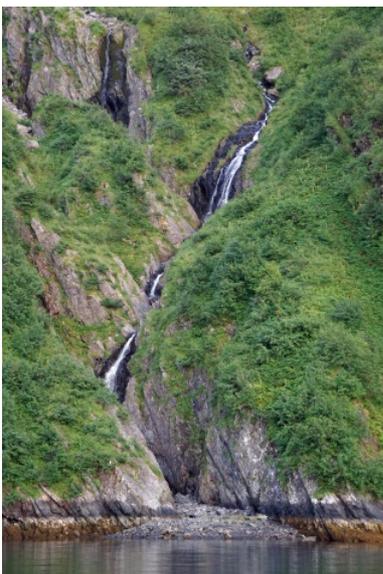


nos gardes, nous faisons route avec la plus extrême prudence en repoussant des glaçons de toutes les formes imaginables et en slalomant entre eux. À cette vitesse très lente, nous pouvons profiter longuement du spectacle et de ces moments tant attendus de découverte. Tel était bien là le but de notre expédition ! Nous allons au plus près du mur de glace et de ce qu'autorise l'encombrement du plan d'eau. Nous sommes comblés par le spectacle de cette découverte d'autant que le temps est superbe. Nous dérivons doucement, retenant notre souffle devant cette muraille de glace aux séracs imposants, prêts à rompre, qui vèle sans discontinuer de petits icebergs dans de sourds grondements éclatants soudain comme le tonnerre. Ciel bleu d'azur, irisations bleu gris, bleu pétrole et bleu électrique de la glace, mer vert émeraude, miroir solaire blanc aveuglant, glace noire et sale retenant les graviers des roches broyées sur son passage.

Surgissement géologique des forces de la création du monde, impression extatique d'assister à un spectacle éternel, plus vieux que l'histoire humaine et de voir, presque de toucher, en même temps, comme aux premiers jours, la nature brute en train de naître !



Mais, le soleil déclinant, il faut bien aller se mettre à l'abri pour la nuit, cette fois, le vent et les courants nous ont dégagés, sur la route du retour, un chenal d'eau libre. Nous mouillons dans l'anse



SE de **Coleman Bay**. Pendant qu'à l'ouest nous pouvons contempler la splendeur des derniers feux du couchant sur les sommets des glaciers, une fraîche cascade nous invite au repos. Nous échangeons sans fin nos impressions et visionnons à l'envie sur nos appareils les centaines de photos réalisées en cet après-

midi inoubliable.

Pour fêter ça dignement nous débouchons l'unique bouteille de vin rouge restante, pieusement conservée pour cette grande occasion.

Jeudi 31 juillet 2014 :



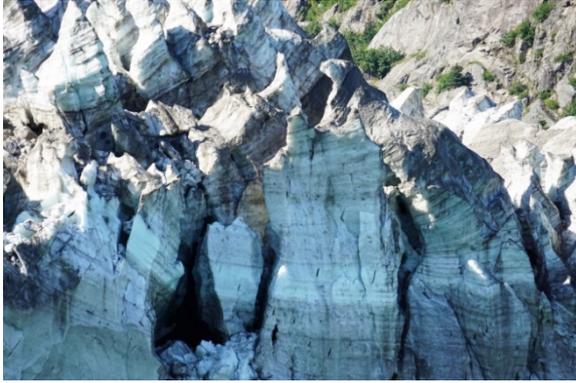
Qui pourra encore prétendre que la plaisance n'est pas un sport ? Pour nous mettre en forme, nous relevons l'ancre, avec Pierre, entièrement à la force des bras sous les sarcasmes dubitatifs de Jeff, mais sous les encouragements et l'admiration méritée des dames de l'équipage. Tout de même un voilier de 47 pieds, mouillé par 30 mètres de fond, c'est pas mal ! S'ensuit une vaine tentative de poursuivre à l'ancienne en mettant à la voile, pétrole et courants nous obligent rapidement à faire route au moteur. Notre petite vitesse nous permet d'admirer dans tout son ensemble, déployée sous nos yeux, la ligne des glaciers que nous avons visité hier. Nous faisons route vers le dernier objectif que nous nous étions fixé le Northwestern Fjord.

C'est une vallée glacière dont l'ancienne moraine constitue, à l'entrée du fjord, un seuil à 4m, à plusieurs miles du pied des glaciers actuels. Toujours chanceux, nous apercevons de loin nos premiers ours alaskiens qui se baladent tranquillement sur la plage à la recherche de palourdes, le peu de fond nous empêche cependant d'y aller voir de plus près. Et nous voici au pied de nouveaux glaciers, c'est une fois encore un éblouissement ! Deux bras de glace



coulants d'un même glacier d'origine viennent, enserrant une imposante montagne, se jeter dans la mer chacun dans un fjord. Un beau voilier américain croise également dans ces eaux et dérive, comme nous, moteur à l'arrêt, pour mieux entendre ce chant du monde. Le temps est superbe et nous passons la journée à admirer le paysage en suivant la course du soleil et les variations subtiles de jeux d'ombre et de lumière sur les murs de granit et de glace.





Pour ne pas nous défaire de la beauté ces paysages, nous allons mouiller pour notre dernière nuit dans l'anse **Southwestern**, aussi près que possible de la plage, par cinquante pieds de fond, dans un cirque de glaciers. Nous sommes comblés par une pêche de limandes, enfin abondante.

La croisière se termine en apothéose au pied de cinq glaciers principaux et de nombreux

affluents.



Vendredi 1^{er} août 2014 :

Compte tenu de la route à faire, réveil à 5h30. Dernières photos sous l'éclairage rasant du soleil qui lentement se lève au-dessus des montagnes. L'ancre est remontée sans difficulté, comme à la parade. Nous sommes saisis par la splendeur et la majesté des lieux, le miracle renouvelé de l'aurore aux doigts de rose, la beauté du paysage nous laisse sans voix. En cet instant, nous ressentons tout à fait les mêmes impressions lyriques que John Muir *5 il y a plus d'un siècle:

« Mais au lieu de s'évanouir aussi soudainement qu'il était apparu, le feu céleste continua de s'étendre en embrassant tous les sommets de la chaîne, jusqu'à la limite des glaciers. Ce fut tout d'abord un rouge vif cramoisi, à l'aspect dense et moutonneux, beau comme une lumière alpine, mais d'une richesse et d'une profondeur que je ne saurais décrire. Car ce rouge n'était ni un voile, ni une simple coloration extérieure au travers de laquelle on aurait pu voir les rochers et la neige, la lumière irradiait au cœur de chaque montagne.»

Route retour au moteur. Impressions de brume au soleil levant sur tons de pastel.



Nettoyage et rangements, échanges des plus de 1000 photos prises par tout l'équipage.

Nous nous contentons de bouchonner dans **Mary's Bay**, Ile Rugged , pour un dernier déjeuner des poissons pêchés la veille au soir. Nous tentons de mettre à la voile, mais le vent est insuffisant pour nous permettre de rentrer au port dans les délais prescrits par Deborah qui entend pouvoir disposer du bateau dès ce soir pour y donner un cours. Retour à Seward, pleins, amarrage au ponton F.



-Terminé pour le pont, terminé pour les machines-

Deborah venue à bord ne fera aucun commentaire sur un quelconque inventaire à valider au retour. Elle se contente seulement de nous dire que finalement nous pouvons disposer du bateau pour la nuit. L'hôtel étant déjà réservé, nous allons y dormir. Jeff doit lui remettre les clefs en mains propres.

Une très très belle croisière !

*¹ *Wilderness, ou naturalité en français, désigne aux États-Unis et dans le monde anglo-saxon le caractère « sauvage » de la Nature, et par extension certains sites (wilderness areas) protégés (Wikipédia).*

*² *Tom Kelly – Captain de Blue Planet Eco-Charters (2020 Beaver Lake Dr., Kodiak, AK 99615 Phone (907) 481-2848 (tkelly19@hotmail.com) & <http://www.blueplanetcocharters.com>).*

*³ *Kenai Fjords National Park By Eric Paerels and Laurie St.Aubin March 2000 (istaubin@acsalaska.net) & Cruising Guide to Western Southcentral Alaska , Volume 1 Rugged.*

*⁴ *Kenneth White « Les vents de Vancouver » Escales dans l'espace-temps du Pacifique Nord. Éditions le mot et le reste 2014.*

*⁵ *John Muir (1839-1914) père des parcs nationaux américains a tiré de ses aventures insensées un récit unique : Voyages en Alaska. Petite Bibliothèque Payot*

Paul DUPREZ