

DE HOKKAÏDO AU KAMCHATKA EN SELENE 66

La croisière blanche

PARTIE 1/2



Après le Japon, l'Alaska ! Poursuivant son périple dans le Pacifique Nord, l'équipage de Jade quitte Hokkaïdo pour gagner l'Amérique via le Kamchatka et les îles Aléoutiennes. Une navigation grandiose et hors du commun.

Texte Joël Marc - Photos de l'auteur et DR

Jade avait tranquillement remonté la côte Pacifique le long de Honshu, l'île principale du Japon, puis traversé sur Kushiro durant le mois de mai, au sortir de son grand carénage à Osaka. Le climat ici est froid et la température de l'eau de mer est descendue brutalement de 18° à 8° entre Sendaï et Kushiro. Ce n'était qu'un début et une bonne occasion pour nous préparer au pire ! A bord, nous sommes six : Benoît, mon fils cadet venu de Paris, et sa mère, Dominique, mon équipière dans

Le brouillard se déchire. Comme dans un rêve, les îles Kouriles dans leur splendeur immaculée. Un chalutier-russe nous croise sur une mer d'huile.

la vie depuis 40 ans, Claude, mon second qui avait embarqué en décembre, un ami japonais d'Osaka, Kakihara San, et Terry, mon copain kiwi, venu de Gulf Harbour nous aider à terminer l'entretien du Cummins avant notre traversée sur Kodiak. Nous avions une discrète fuite d'huile, en tête de vilebrequin, mais les Japonais d'Osaka ne voulaient pas intervenir. Terry en une matinée a changé le joint apporté dans ses bagages et réglé ce petit problème une fois pour toutes. Kushiro se situe à peu de distance de la frontière russe, escale incontournable pour qui

veut s'élancer vers le Kamchatka. Nous y sommes accueillis chaleureusement par Shigemi Seki, lui-même plaisancier, qui se fait une joie de recevoir les quelques bateaux qui se présentent comme nous, en mai, chaque année.

Des formalités administratives

Il est très efficace et sans lui nous n'aurions pu faire aussi rapidement nos avitaillements et les formalités de sortie. Il a la particularité d'être né dans l'île de Sakhaline, île russe occupée pen-

dant longtemps par les Japonais qui en ont été chassés à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les rapports entre les Japonais et leurs voisins n'ont jamais été très sereins et d'ailleurs, leur angoisse, aujourd'hui au paroxysme, explique certainement en partie leur attitude envers les plaisanciers étrangers, cette peur perpétuelle de l'envahisseur ! Seki nous organise les pleins de fuel hors taxes, d'eau et de vivres.

Une traversée de 900 milles environ

A notre bord, changement d'équipage. Laurent et Gaël, deux jeunes Calédoniens arrivés tout droit de Nouméa par l'avion de Tokyo, nous rejoignent, tandis que trois autres s'en vont. On quitte donc Seki et le Japon après 18 mois passés dans l'Empire du Soleil Levant, direction le Kamchatka russe, Les Aléoutiennes, puis l'Alaska. La météo est excellente. La consigne impérative est de rester à plus de 12 milles des côtes russes. L'accès aux îles Kouriles est interdit sans autorisation. Un bon ami chinois en a fait l'amère expérience. Tirant des bords dans l'étrémité du détroit entre Hokkaïdo et la première des Kouriles, un courant contraire le fait dériver vers la Russie : interception musclée et au trou pour 72 heures. Inutile donc de faire le malin jusqu'à Petropavlovsk. Cette traversée de 900 milles environ s'est déroulée comme prévu : dans la purée de pois ! Un brouillard à couper au couteau d'un bout à



Jade à quai dans le centre de Kushiro, devant le centre commercial MOO reconnaissable. A droite, la grande serre.



De Hokkaïdo (Japon) à Petropavlovsk-Kamchatsky (Kamchatka), la navigation représente environ 900 milles de distance, en longeant le chaquet des îles Kouriles (interdites sans autorisation russe), à au moins douze milles au large.

► L'autre, c'est la règle! Sauf que par deux fois le voile s'est déchiré, nous offrant le plus beau spectacle du monde: des volcans ahurissants de beauté dans leur silhouette parfaite, des cônes élancés vers le ciel et d'une blancheur immaculée.

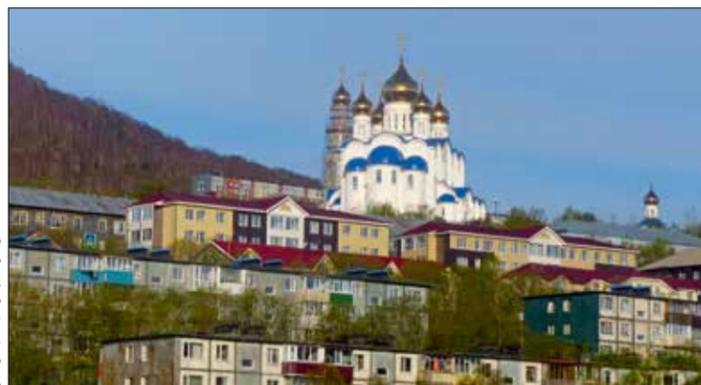
Très peu de bateaux étrangers

La mer était parfaitement lisse et par chance nous avions alors croisé deux bateaux-usine russes qui donnaient l'échelle. En un peu moins de cinq jours, nous atterrissons de nuit sur le chenal d'entrée à Petropavlovsk-Kamchatski. En dépit des sollicitations insistantes de Serguey, notre contact sur place, je ne prends pas de pilote car la route jusqu'au mouillage de quarantaine me paraît simple. Seule inquiétude: s'agissant d'une importante base navale, je ne voudrais pas risquer de faire une mauvaise manœuvre en plein chenal. J'avais pris la précaution d'avertir les autorités par VHF et leur anglais (contrairement aux affirmations de Serguey) était parfait. On nous affecte une aire de mouillage au milieu de bateaux militaires et d'un énorme brise-glace. Au lever du soleil, on découvre une baie immense dominée par de grands volcans enneigés. A terre, on distingue une ville aux maisons anciennes colorées mais où les austères barres d'immeubles de l'ère soviétique dominant. Les dômes dorés à la feuille des églises orthodoxes égayaient ce paysage. Les grues du port de couleurs vives et un vieux cargo rouillé complètent notre tableau. A quai, nous sommes accueillis par des autorités assez sympathiques. Les formalités durent une demi-heure, mais c'est cher! Nous sommes en fait dans la zone sous douane d'un port de commerce.

Les navires de plaisance se comptent sur les doigts d'une demi-main et encore, les



Le clocher de la cathédrale au dôme doré à la feuille salue le grand volcan Koryaksky dominant Petropavlovsk de ses 3 500 m.



La cathédrale orthodoxe de Petropavlovsk surplombe les barres d'immeubles de l'époque soviétique.

En baie d'Avatcha, le grand port de Petropavlovsk-Kamchatsky : volcans enneigés, grues et cargo rouillé.



bonnes années. En dehors de rares paquebots, il n'y a pas de bateaux étrangers à venir ici d'où un manque total d'organisation. Nous mouillons très long (120 m) à la verticale du grand quai, à distance du béton car la brise thermique de 20 nœuds soulève un ressac dangereux nous obligeant à prolonger notre passerelle par une planche de bois. Nous disposons d'eau et d'électricité après des branchements à la Mc Giver. Très vite, une aventure assez cocasse nous



Les autorités russes ont un air débonnaire (peut-être un peu goguenard) à notre arrivée.



Au-dessus des cargos et des grues multicolores du port de Petropavlovsk, une nouvelle cathédrale orthodoxe en construction pour des Russes très pratiquants.

arrive. L'agent nous avait bien dit qu'il était hors de question d'avoir le moindre contact avec qui que ce soit venu de l'extérieur ou du port lui-même.

Suivre à la lettre le règlement

A peine installés, je vois s'encadrer dans la porte du carré la silhouette d'un homme blond. Il est sur le quai et me fait signe. Immédiatement je songe à mon contact ici, Pavel Kalmikov, le seul oncologue du Kamchatka et spécialiste de La Pérouse. Que faire? Mon épouse me fait signe de ne pas l'autoriser à monter à bord, mais je ne peux m'y résoudre, après tout il est chez lui, il doit savoir... Bref nous tombons dans les bras et échangeons nos cadeaux: moi le dernier ouvrage sur La Pérouse dédié par le président du Musée maritime de Nouméa, lui un recueil de



Le ressac infernal levé par les brises thermiques en milieu d'après-midi.

poèmes illustrés pour enfants qu'il vient juste d'éditer. Soudain, j'aperçois un attroupement de gens dont certains en uniforme qui courent vers nous. Je pousse Pavel brutalement sur le quai mais c'est trop tard. Le pauvre se prend une volée de bois vert et je vois le moment où il se retrouve menotté. Il faut dire que, ne pouvant franchir la barrière d'entrée fortement

Joël remet à Pavel Kalmikov un ouvrage sur La Pérouse de la part du président du Musée maritime de la Nouvelle Calédonie.



Shigemi Seki, originaire de Sakhaline, un peu japonais, un peu aïnou. Un ami précieux à Kushiro.



► gardée, il n'avait rien trouvé de mieux que d'escalader le haut grillage qui empêche théoriquement l'accès côté mer... Plus question désormais de ne pas suivre le règlement.

La Pérouse à l'honneur

Quelques minutes plus tard c'est mon autre contact sur place, Yuri, qui m'appelle et que nous rejoignons dehors cette fois-ci. Yuri est un ancien officier de sous-marin soviétique. Il me tardait de voir sa tête : pas déçu! Un géant costaud, crinière tirée en queue-de-cheval, complet treillis de camouflage, une tête de mort brodée sur l'épaule gauche. J'apprendrai plus tard qu'il est ici le Grand Frère des Frères de la côte du Kamchatka! Il nous embarque pour une balade dans sa voiture en compagnie d'un ami, lui aussi sous-marinier. Circulation dense, coups de klaxon, on roule assez vite. Toutes les voitures sont made in Japan. Moscou est à 10 000 km, Kushiro à 1 800. Simple à comprendre. Visite de la ville et de ses supermarchés où les victuailles abondent. Dans les marchés aux poissons, les étals débordent de toutes sortes de fruits de mer et d'œufs de poissons fumés. Ceux des saumons sont absolument délicieux. Ils portent le nom de «caviar rouge». Les filets de saumon rouge vif (sockeye ou red salmon) sont exquis! Yuri nous confie ensuite à une amie qui dirige une société de tourisme local. En ville, nous allons méditer sur le monument dédié à La

La pure beauté du volcan Koryaksky rend encore plus laid le spectacle des immeubles de l'ère soviétique, alignés impeccablement au premier plan.



La liberté des grands espaces se lit dans ce saut de joie de notre adorable guide.



Pérouse. En septembre 1787, celui-ci faisait escale à Petropavlovsk, en provenance de la mer du Japon et des îles Kouriles. Il confiait alors au jeune Barthélémy de Lesseps le soin de ramener à Paris les documents amassés durant la première partie de l'expé-

dition de découverte. Une année entière pour atteindre Versailles, principalement en traîneaux à chiens. Aujourd'hui encore, aucune route ne relie le Kamchatka à la Russie continentale.

Des paysages insolites

Nous partons en excursion en véhicule tout-terrain sur une mauvaise route bordée de petites dachas. Nous voilà entraînés sur des motoneiges pour des heures d'aventures en terrain absolument vierge. Les immenses volcans nous dominant, les plaines gelées nous font pénétrer loin à l'intérieur, la vue porte à l'infini, l'air est absolument limpide. Certains s'essaient au surf, d'autres au ski. L'état de la neige est excellent en cette fin de printemps. Une autre destination nous emmène au bord d'un torrent rapide, mais des résurgences thermales brûlantes permettent alors de se baigner au milieu des sommets enneigés! Nous serions bien restés ►

L'équipage pose devant le monument dédié à La Pérouse, 230 ans après son escale à Petropavlovsk. L'explorateur français fera naufrage à Vanikoro, dans l'archipel des Salomon, en 1788.





PAVEL KALMIKOV

Jade quitte Petropavlovsk-Kamchatsky dominé par l'imposante masse du volcan Vilioutchik (2200 m). Un volcan actif que l'équipage découvrira à Skidoo.



Au flanc du volcan Vilioutchik, les émanations sulfureuses sont suffocantes pour les marcheurs.



PAVEL KALMIKOV

Le port de Petropavlovsk-Kamchatsky, où Jade était inconfortablement installée. Photo prise cet hiver.

► plus longtemps tant le pays est insolite, les gens accueillants et cultivés, bons vivants, et la nourriture excellente. Mais le mouillage est décidément trop mauvais. Un soir notre ancre chasse, je maintiens le bateau au moteur mais nous devons mouiller de nouveau. Le ressac est très fort devant le quai. Impossible, malgré des heures de négociations avec les autorités, de gagner un endroit plus abrité.

Cap sur les îles Aléoutiennes

Pendant ce séjour je n'ai malheureusement pu rencontrer Laurent «le Français», qui reçoit des touristes ici depuis une vingtaine d'années. Il était absent. Peut-être par son intermédiaire aurais-je eu plus de succès. Impossible à dire. Son adresse: laurent.kam@gmail.com. Qui sait? Nous quittons Petropavlovsk à regret, accompagnés par nos amis russes. En route pour une traversée de 500 milles vers la première des îles Aléoutiennes. ■

Selene 66 : taillé pour le dur

Pure coque à déplacement, le Selene 66 est une version rallongée du Selene 62 lancé en 2005. Construit en Chine à Zhu Hai dans la région du Guan Dong, cet ocean trawler, dessiné par le fondateur du chantier Howard Chen, est proposé en mono ou bimotorisation. Dans le cas de Jade, un unique bloc moteur Cummins de 610 ch trône dans une salle des machines magistrale avec



1,90 m de hauteur sous barrots. La zone nuit regroupe trois cabines et autant de salles de bain. La vitesse de croisière de Jade sur cette navigation s'établit à 7,6 nœuds pour une conso horaire de 18,75 l.

- Long. 22,10 m ● Larg. 5,69 m ● Poids 68 t ● Mot. 610 ch Cummins QSM11 ● Carb. 12 400 l

