

12-III.

7h20 Courant P (marée basse)
 10l comme hier sur l'écluse avant que on
 ne remplisse les bords... venant à 14h - us qui ont
 partir à 12h ou 14h!
 - il y a 10-15l par le plein
 l'observation se fait, le vent en fait le dépit l'humidité
 à cause du vent contraire

11h20 L'été RFI S. Camer. VNE 15-25 ud mer agitée - forte
 14h20 V.E 10-20 ud mer agitée
 ?! devient cyclonique sur le NW ! ?

12-III. renverse

15h dernier courir au large "F. AMETTA", dernier 15l d'eau
 15° (H) 46 (H) → 280.8 = 1/2 heure

CV 355-357 mini 349 SH 40.5
 07-09 mini 001 8H → boner 40.5

16h20 après 1h20 vers l'E. voir pour qui Barre l'é
 L=57.7 LEC ~ 340-350

L47.9 1645 travers boner 40.5
 1730 en f boner 40.9
 1830 P f puis des f d'aliquant
 le est toute legerent
 celui 90 & 95
 = 78 & 83

21-20 311 111

Ha 13-IV 90

10h (H) ~ 1/2h → 281.2

L50.8

RFI

1150

zone 3 Apres

vent NE 15-25 ud mer agitée

L52.5 12h05 2nd pané boner 40.5

ce ~ 281 CV 284 CV 272

vitesse courir G Lrd + CV 30 v.3

vent E qd 10-12 = 3.5 v.3 mer belle

est ± stable PH

12-20

plein Eau R. calcul, Th, Bl = 200l AR ± plus ~ 50l l'eau 101555 260l
 gatail avec 35l pétrole ~ 10l huile (H) 5.5l
 (+ 10l 350) (5l 1250) (5l = 720)

R de base (complète)

patates	~ 8kg	700	farine + 10kg	~ 23kg	90
patates douces	~ 10kg	600	safran cplte	~ 7.8kg	—
oignons	~ 8kg	580	conserv	5	95
carottes	4kg	500			
bettes rouges	2kg	140			

maïs comme ord	3/4 ~ 1/2kg	20	chocolat sec 100g	18	220
chou	3/4 ~ 1.5kg	~ 150	lait sec 500g	→ 1.8kg	17
coriandre	3gr + 1/2kg ~ 9kg	~ 280	conc tomate 10 mini btes		17.50
ail	+ 1/2 ~ 3/4kg	+ 100	chocolat noir 2x100g		180
citron ~ 35gr	~ 6kg	~ 160	confiture 500g		102 D
poivre noir ~ 12gr	~ 4kg	60	PQ 3x12.17b		190
oignon	~ 2kg	40	pur d'épice		90
tomate	~ 2kg	~ 100			
poivrons	1.3kg	150			
concombre	—	—			
ail rouge	~ 2kg	80			
poivre	~ 8kg	~ 200			
haricots	~ 3kg	~ 250			
cauliflower	~ 1 1/2	90			
—	~ 1 1/2	~ 120			

13h20 (H) L53.1 U=2 course 1h20

14h20 (H) L53.6 U=2. Cap 280.

14h35. Cuirons 1 carlot

14h55. je vis sur bafnd. 1 baner.

15h00. L54.3. V. 1/2. Cap. 270. Find 9 m.

15h10. Check du Cap → 240.

15h15. Boner sur travers. ce 295-300 2nd

12- Ma 13 In 90 $\swarrow$ Gambia $\rightarrow$

1 2 3 4 5 6

16⁰⁰ L. 55.7. VL. Fnd 8. Cap 260-265.
Cristal 1 chalutier plein d'oiseaux. (Puis 1 photo.)

Le fait mal le cristal.
Il y a plein de chalutiers dort nous.

~ 16⁵⁰ brice w 2 par le talens

459.6 18h¹³ brice w 1 50 cm BL

ciao la Gambia

cc 270

663 18²⁰ unifié cap $\rightarrow$ 255 cv 267 cm (cr) 260 cc V 24-26
vent w 4 5 km mer belle

19⁰⁰ le vent se fait un peu en faiblissant $\Rightarrow$ cc 290
pour repartir du p't de la bête et adoucir au même temps

21⁰⁰ le p'ts mer NH

23⁴⁵ exactement. Vent change devant arrière. (1.5 vent)

~ 01h (H) le vent est changeant et très très faible,
espère arriver le vent de NE à 2 heures

235 stop (H) légère brise

315 $\rightarrow$ 315 bruit de l'air - brd à proximité

66 cc $\rightarrow$ 210 vent NW SW

10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

9567.0 brice
59.6 62.627 65.4 67.679 68.1 68.6 71.3
1.5 3 2.5 2 2 1.2 2
260. 255 260 280 285 280 260 240 260 225 235 240 Cap.

NW NW vent
4 3.5 3 3. 2 3 3
belle belle belle
GV hanta idem
+ G-Lol pilote.
F $\rightarrow$ Paola $\rightarrow$ Fango Paola dent

Fric zolde

715 - petit aca, insecte, cleu
bon petit dejeuner a ventillant en
la enfléchée, la d'au, mais la
date de vote, mais il en a une po
grand d'au. je pense que c'est la même

à faire
cc 260
cm 267
cv 255

D=112

cc
cm
cv

que j'ai en lieu, j'ai essayé qu'il
est part. j'ai une belle table, car j'imagine mal
qu'il sache de faire la terre, et une c'est sûr
pour avoir d'instants à bord pour le venir j'ai en Brésil!
il est plus petit qu'un avion, plus d'après aussi,
gros bon, et c'est un petit bec pointu et de tout petit genre.
d'au, sans doute est blanc, mais la zone entre le blanc
et le gris est jaunâtre. il a le bec il est en clair. et
d'au plus gros que le nez à l'arrière.

de enlèvement, le sol est trop sec la terre petit à petit, l'air
d'au, j'ai vu un autre, celui qui est et fait un fillet ce n'est
un lui même sûrement par long temps. j'ai essayé de le donner pour
qu'il aie une petite dose de terre la terre, mais il ne veut pas
quitter le bateau, seul point pas visible à l'horizon

810 j'ai vu l'air, plus de d'au pour donner à l'air, j'ai
aussi vu un autre de genre bon, les aigres, un peu comme et
j'ai vu un autre en l'air par être en qu'un en l'air par d'au, mais
l'air a d'au, peut être est-il parti, mais je pense plutôt qu'il
a la se faire copier par les autres qui battent et qu'il est d'au
à l'air.

715.7 815 qu'il a de l'air par petit, - petite brise à l'air
un peu de l'air de l'air et plus à

915 en l'air, stop petit je pense le par qui sont à l'air
en l'air la cb. Paule dit

12120 ①. l'air 74.8

1315 stop 385.3 par plus l'air ou

1310.45 ② l'air en l'air plus par l'air la copie mais
l'air est absolument d'au

1430 ③ l'air en l'air plus par l'air la copie mais
l'air est absolument d'au

5 min après avoir constaté qu'un de l'air 74 de l'air la ① (celle de
centre) est copie. le noter à l'air modeste

815

760

777

78.8

81.6

83.3

84.9

86.1

88.0

89.1

74.8

2.1%

1

1

2

2

2

2

2

2

4%

260

260

220

240

225

220

310

310

260

275

220

225

220

310

310

260

260

~110?

~305?

255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

~110? ~305? 255

24h depuis L=59.6 (l'air 401)

3M 280

2M 235

8M 225

2M 320

20h ~260

~1801

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

255cv

16h00 Cap. 330

17h00 Cap. 220 (78.8) l'air

18h00 Cap. 220 (78.8) l'air

19h00 Cap. 220 (78.8) l'air

20h00 Cap. 220 (78.8) l'air

21h00 Cap. 220 (78.8) l'air

22h00 Cap. 220 (78.8) l'air

23h00 Cap. 220 (78.8) l'air

24h00 Cap. 220 (78.8) l'air

25h00 Cap. 220 (78.8) l'air

26h00 Cap. 220 (78.8) l'air

27h00 Cap. 220 (78.8) l'air

28h00 Cap. 220 (78.8) l'air

29h00 Cap. 220 (78.8) l'air

30h00 Cap. 220 (78.8) l'air

31h00 Cap. 220 (78.8) l'air

32h00 Cap. 220 (78.8) l'air

33h00 Cap. 220 (78.8) l'air

34h00 Cap. 220 (78.8) l'air

35h00 Cap. 220 (78.8) l'air

36h00 Cap. 220 (78.8) l'air

37h00 Cap. 220 (78.8) l'air

38h00 Cap. 220 (78.8) l'air

39h00 Cap. 220 (78.8) l'air

16h00 Cap. 330

17h00 Cap. 220 (78.8) l'air

18h00 Cap. 220 (78.8) l'air

19h00 Cap. 220 (78.8) l'air

20h00 Cap. 220 (78.8) l'air

21h00 Cap. 220 (78.8) l'air

22h00 Cap. 220 (78.8) l'air

23h00 Cap. 220 (78.8) l'air

24h00 Cap. 220 (78.8) l'air

25h00 Cap. 220 (78.8) l'air

26h00 Cap. 220 (78.8) l'air

27h00 Cap. 220 (78.8) l'air

28h00 Cap. 220 (78.8) l'air

29h00 Cap. 220 (78.8) l'air

30h00 Cap. 220 (78.8) l'air

31h00 Cap. 220 (78.8) l'air

32h00 Cap. 220 (78.8) l'air

33h00 Cap. 220 (78.8) l'air

34h00 Cap. 220 (78.8) l'air

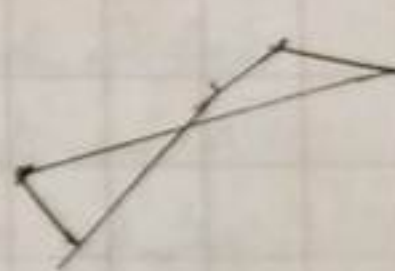
35h00 Cap. 220 (78.8) l'air

36h00 Cap. 220 (78.8) l'air

37h00 Cap. 220 (78.8) l'air

38h00 Cap. 220 (78.8) l'air

39h00 Cap. 220 (78.8) l'air



GAZ page / 3e bottle

Ds 18^h 90

HP = Ω con +13

4-05

on coupe le cagot à la VHF ds laquelle les bureaux continuent de courir sans qu'il y ait de fin à l'infin

11h-12h¹⁵ essai de spi, pas gabriel le vent west pu vent fort un essai de l'arrêter

vers 10h, on entendait 2 cagots dont l'un demandait la piste à l'autre = 13.07N 22.47W une ils ont avec lui car a estimé que l'un des deux.

12h 41 39" = 40s	72° 55' = 73° 01'	Z: 137	I 45.7	levée 7h28
12h 49 52 = 53s	73° 13' = 73° 19'	Z: 142	I -14.4	culmin 7h29
12h 50 41 = 42s	73° 31' = 73° 37'	Z: 143	I: -3.8	Cheue 7h30
13h 03 05	75° 10' = 75° 16'	Z: 153	I: -1.7	D = -0.92
04 02	75° 19' = 75° 25'	Z: 154	I: 1.1	
06 35	75° 32' = 75° 38'	Z: 156	I: -1.7	
7 11	75° 36' = 75° 42'	Z: 157	I: -1.2	

14h 28 16 ¹⁵ 70° 28.5 ¹⁵	29.5	} 27.7	Poste estimée Ref
28 56 70° 18 "	26.7		
29 31 70° 10 "	25.5		
30 31 70° 02 "	28.8		

18 29 31 15	15° 25' = 35	Z: 266	I 22.7	} ~18M
30 25	15° 05' = 15	Z: 266	I: 15.5	
31 17	13° 53' = 14° 03	Z: 266	I: 16.4	
34 49	13° 05' = 15	Z: 266	I: 19.9	

21h30. Pilote a lâché depuis fd jne bis ps. VHF microville, 1cm fin à l'infin de siffler.

Le vent se remet à siffler (Woman Free 2!)

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

048	8.1	8.5	9.3	12.0	15.0	16.1	17.6	17.6	19.4	19.5
	1	1	1	2	2	2	1	0	2	2
	(255) 220	225	225	220	220	220	220	220	225	225

Posit 0
1 11° 50' N NW
20° 40' W 1-2
MW
0 8-2 2
Δ 1-1810
L 255
Δ 29.5H
Δ = L x 1.33
CV 220?
C'est 256!

ph ple 40 00 → 13h
21h20 406 → 13h

2 19^h 90 → Brétil

a HP & a + 15
c vent + 10

1 2 3 4 5 6 7

61.5 vers Lago à Kean
 715:00 +015 34° 25' 117 15.6
 715 20? 34° 29 16.2
 717 20 35 00 21.0
 717 50 35 05 19.5
 720 55 30° 31 182 -6.1
 721 20-25 30° 34 -2.8
 721 20-25 -2.7
 10 01 54 36° 11 100 56

272 253
 2 15
 225 207
 ref
 110900
 20° 55W

RFE 1155 RAS ⇒ Antiquaire en Europe. Je pense à Arrecho pour dire le régime!
 de vent faible. Paole desaspère + 10.

16h58 09^h 34° 19 258 263.5
 17h02 19 36° 16 261 22.0
 17h03 55 35° 57 23.8
 17h07 55 35° 0 2: 261 I: 27.2
 17h08 22 34° 53 2: 261 I: 26.7
 09 31 34° 34 (val) 2: 261 I: 26.4

Moynne 21.9

17h52 23 24° 09 24° 19 2: 264 I: 23.3
 17h52 59 23° 57 24° 07 2: 264 I: 20.
 53 22 23° 54 24° 04 2: 264 I: 22.6
 53 43 23° 48 23° 58 2: 264 I: 21.7

29^h le vent repue → ce 215

19h55 08 ± 1.55 4.500 impit 77° 06/4 2-356% I = -35.3 ± 2.8

⇒

21^h00 d'après le cap. → 230.
 le vent se lève f 3 puis 4 si ce n'est par moments
 le bateau prend le vent aux dents après les
 ces calmes. d'ailleurs le G Lago par le Nord.
 Paole jérôme

21^h00 j'ai remis de flotte élect. le régulateur n'adonnant +
 briquette le vent est tombé évidemment !
 évidemment c'est la main ordie.

21^h55 encalement il y a le pilote à ... le ciel se lève

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

27.8 30.4 32.7 33.2 37.5 41.4 42.9 51.7 44.8 47.5 51 53.1 56.8
 3 3 2 1 1/2 2 2 2 1 1 3.5 4 213 213
 230 210 210 250 250 215 215 240 250 240 240
 NW 2 2 W NW 2-3 1 3-4

18h contact avec groupe KAT
 j'aurai le contact exacte
 avec les bateaux, premiers de l'après-midi
 distinctif ("BAL"), destination Salvador. je demande si ça a un dia
 on se trouve les choses. On se propose d'opérer avec à 24h KAT 85.

23h vacation avec KAT 85 Eric.
 je n'attend pas d'autres nouvelles sur le 3 et sur
 de KAT. à 23h00 je me décide à envoyer un appel:
 c'est la comar ou me l'ait dit, j'aurai un peu
 décidé en 2 mais on ne s'attendait pas à ça.
 Qu'est-ce au Brésil, - Cabo Frio. Il n'y a pas qu'une
 + je n'ai pas la position de l'abri. lui a demandé 1 an
 + tout en aile et logement + end, il n'a pas en l'air de
 vent non plus. (il reste en 2 jusqu'à 3h)
 il me dit d'essayer de contacter "HB 22". Dédé (je pense)
 vers 11h TV si cela passe. qui a un téléphone
 (HB 22 converse avec KAT 77 Bruno)
 il a demandé il y a un an et est à l'heure.

Minut chgr le corp $\rightarrow$ 250

He21^h 90

0 + 15°

Ω + 65

rest + 11' 42" HP + 25

1 2 3 4 5 6 7

5L Ce cur a regné - aspect normal,
c'est rassurant

75.6
2.3
235

29h 30min 293 J - 37.5 2 10.08 N / 21.08 W
11h 30min 101 - 29.6

RFI 16h S. Comin } SE 10-15 vers Comin
N-NW 10-15

Plate NE 10-20 → 25h NW 20h
→ 30h / NE demain

CV 228?
± 0.6 2V_{max} = 180°
= 228
NW
3
9/8

14h 06 28 78° 13' 218 65.5
08 10 78° 01' 220 79.2
09 10 77° 52' 221 69.8
10 18 77° 55' 222 73.3

⇒ 15h 9° 11' N 22° 55' W = 72h / 25h
= 43h / 16h. rapp. 1.67

218h je veux remonter une petite ligne avec la double
de la nuit et long - fin
d'après : jeune blonde... et long rectangulaire
je fere et vaudra petit à petit une jolie dorade
par une finit s'écrit les doigts par le nylon tout fin
de la ligne

ET MERDE... La ligne pâte quand le poisson
arrive à qq mètres du fond... PLAGE et POUTRE
le saupier s'en va en emportant le tas de ligne...
mais c'est insupportable il y a des poissons et ils sont
près à mordre à nos petits poulpes bleu-violet
(la ligne était très fine, + petit hameçon et 4 mini poulpes vifs)
un dagueon l'autre ligne par un poulpe et venait
2 lignes, + solide cette fois et très longue

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

8.7 11.1 12 15.3 20.2 28.4 29.8 31.1 32.7 37.4
3 2-3 3 2 2 2 2 1.5 2 2
130 247 255 235 235 230 240 240 230 230 225

NW 3
N 3
NNE 3
plein AR 3. 213.
3/4 AR-N 213. 2-9

Petit sur R eau Bk

AR est devenue
restant cool + 20 l bichon

plus plus 9h ⇒ 24h retournés à 22h 10.

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

CC 236
C 243
CV 228⁺¹⁵

10h²⁰ - 10⁵⁰ stoppi Loch 15min per catturare

11/10 j'ai été un joli thon 50 cm un peu un peu.
vous le regardez sans beaucoup le pincer en
imaginant à quelle sauce vous allez le manger.
je finis ¹ de vous je le dirai pour abréger les
souffrances.

un allum le fume en "beef brasi", recette gautier
sur le bateau "La rue d'Orléans", c'était absolument liténaire,
un gros cancan sur un lit de petits légumes - un peu carottes -
un peu de graine et peut-être un peu de pur de l'igname pour
avoir. Le tout sur 24 à 50 petit feu et surtout piqué d'ail.

Après l'hi on a fait 500 M
en voir le gret de chemin.

1.5 Gm⁴, less VHF

[illegible]

N	N	N	N
2	2	2-3	2

139 M/Lab
 Centre
 43 M den 20 a 21

 $\cong 60 - 65 \text{ M} ?$
 $228 ?$

$$\begin{array}{r} 43036 \\ 4233 \\ \hline 1003 = 63 \end{array}$$

१९४८

		+9s			+7'								
2 +9 sec	16	46	12	>	43°	36	16	46	21	43°	43	z: 262	I: 84.0
		48	10	>	43°	15		48	19	43°	22	z: 263	I: 91.8
		49	50	>	42°	35.5		49	59	42°	41.5	z: 263	I: 76.8
		51	11	>	42°	17.5		51	20	42°	24.5	z: 263	I: 78.6

HP	17	10	43	37° 19.5	17	10	46	37° 26.5	2.264	I:	66.3
133	92	83		37° 3	12	26	37° 10	2.264	I: <td>74.3</td>	74.3	
	13	48		36° 44	13	51	36° 51	2.264	I: <td>76.2</td>	76.2	
	14	30		36° 27	14	33	36° 34	2.264	I: <td>69.5</td>	69.5	
12	51	51		12° 26.4				2.69		65.3	
183	52	51		12 9.4						66.0	
	53	28		12° 02						65.6	

one fits. $+1s$ $+1s \pm 3\%$ z i

Hip	20h	00	03	740	25	352	-21.5
13s		00	44	740	30	351	-13.4
		01	06	740	23.5	"	-18.1
		01	34	740	22		-17.3

} 17.6 ± 4.2

$$= 20h \quad 8^{\circ}30'N \quad 24W$$

So $24\text{B} \xrightarrow{+N} \text{B}_{24+1}$

HP + 3s
~ + 12s
PH + 5s

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

parte, quel vanità!

Sont laissé à bord, le bateau salme à droite, presque à
traverser la boue les l'en, puis salme à gauche, le
longon heste aussi à gauche - bord, et se continue
comme ça!

La lune porte les 2 cornes de son dernier croissant,
joignant à angle droit des cornes qq usage
petit à petit, le ciel se bronde et le jour s'annonce

Et après un bref embrassement du ciel, le soleil
perce définitivement à travers les nuages.
J'ai bardi - c'est pour stabiliser le bateau et
permettre à l'acier de s'en donner, mais ce petit
jeu est vite fatiguant. Pour tenir la route, le
régulateur s'en charge. Je tiens d'un régulateur qui
souple contrebalance l'effet du vent rythmique. en
attendant, je suis sûr je suis sûr d'en donner.

RF AL-70 N5-15 ul

② α 11653.15 -12 60°59' 102 -19.2
53 17 61°09' -19.5
55 17 61°24' -18.6 } -19.7
(56 17 61°36' -21.5)
14 50 59 256 67.7
51 51 75°03' 80.2
52 50 75°38' 68.6
59 25 73°11' 249 65.1

$14h 20 = 60.55^{\circ} N$
 $25 06 W$
 $\Delta = 7.8^{\circ}$

$\frac{534}{Lat}$

22h 25. Ça y est mon fatigue estant, alors: qui est-ce fait
et du. Y a pas à chier froid c'est fait de la
refle de l'ant, c'est bien meilleur.

Si non j'ai eu 1 manche. j'ai eu du mal à r'écouter François,
j'ai dû littéralement hurler, quel nivel en douceur mon amour.
La boîte en question de par sa forme ne pouvait être
1 petit refus, mais en fait non, c'est 1 prison plat allongé
style beauf (marqué avec 1 grande ou peu jointe, de grands yeux
et 1 série de dents à ne pas aller y frotter du nez!

[illegible]

Suite.

Le ciel s'est heureusement défilé. J'ai ma nuit ébriée.
A début de nuit j'ai fait la tournée de la
de la cuisine, après m'être attardé au carré.

Dehors c'était noir, noir pas l'étoile. l'obscurité.

opprimants, oppresseurs - bon! Nous nous maintenant,
ya plus de détails, et surtout il fait bon.

Le vent s'est levé mais on ne profite pas bien de cet air
parce que la faulx s'est déventée le foin. Rade
on aurait dû le lever avec les 3 ris jadis! Surtout.

gână, dău, cînter, le, capt'ain.

J'ai fait 1 fantassin de Corbie mais sans rétro
le bateau est sous voile et le jennet bat + violemment
Faut dire que le vent est plutôt fort en ce moment.

RAC. Vv Acum Carg

0.50 - 1.00 chgr @ Lyr pr g Lrd. 6 bton Lrd in mt

piles 987 642 $\Rightarrow$ $\sim 20h^{30} - 21h^{20}$

Di 25 60N Brazil

HP+43.

1 2 3 4 5 6 7 8

2h⁰⁰ le bateau trace de nouveau cette nuit.

mais de régler le régulateur pour limiter - par les 2733g
Après avoir avancé l'aba pour un moment à la boussole.

- chargement de cette oblique vers quart prend la vitesse
de bricole: manger et boire en priorité, puis
manger un peu les 30 bricoles qui le demandent, il n'y
a pas bgy à faire de la cuisine cette nuit: l'écule, en
un accès unique de sang à perdre etait-elle sur
pied et le bateau est presque nickel. Ma je suis pour
dormir la ligne de pêche ble, ce poisson bizarre
bien bricole. J'ai trouvé un poisson pareil, par ailleurs
à noter que ce poisson est une petite "laine"
poisson très long, plat ventral, avec grand œil
peu son écouille toute fine, bleue sur l'abdomen devant
gris argenté. mais je n'ai jamais remarqué à la plaque
qu'ils aient 3 grandes dents en dessous à la partie de



Pointe usée noire, j'ai vu d'abord qu'il finit la
les trois grandes dents sont usées de l'avant
et le plus comme après

2h¹⁰ cargo visible à l'AR. un double peu à peu par B6
un disparait par le brouillard
je retourne à "Atche Dore de Bore" de V. Hing

5-6h Le mer peu à peu se forme, amplifiant la végétation
de jusse en du brouillard. le pilote s'occupe par un plus

6-7h je passe à l'aba - bateau qui il faut passer et passer un peu
8-9h les premier 3. puis 4 et 5 et 6 et 7
le bateau finit de passer 240 mais en l'éclaircissant au
régulateur

9770.6
= 63.2 66.7
3 3.5
230 240
new
4 4

bureau
Pado
sig. 1.9
1.5m -
1.5m -
1.5m -
1.5m -

1 2 3
25 26 27 28 29 30 31

732.761 78.6 83.1 85.3 87.6 88.2 89.4 90.3 91.6 93.0 94.3 95.5 96.7
2 2 2 1 1 1 1 1 1 2 1 1
240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360
3/4 2/3 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4 3/4

l'eau se calme peu à peu
8/8

RFI Scan - N 10-20 1 A - Agite
Atche - N " par Ag - Agite

445. +115.
17 50 01. 29° 45.5 17 50 05 29° 56 } z: 269 I: -2.5
50 23 29° 37.5 50 27 29° 48.5 } z: 269 I: -4.5
50 53 29° 28.5 50 57 29° 39.5 } z: 269 I: -6.1
51 10 29° 26.5 51 14 29° 37.5 } z: 269 I: -3.9
d = 1055 N

Moyenne: -4.3.

Tentative de mettre plate élect. → il s'affale

En outre de l'aba car stabilise le bateau mais ne
pas essayer d'aller trop près de 240. - 260 bateau tout bien
A 240 → le pirois bat violemment de l.

le ciel qui était complètement brulé au début de mon fruit.
complètement dépay
Le bateau tient sur 240 violemment.

Ne pas aller de
les mers demain
matin

Disinfection des lentilles (nethatyme).
Commence 1 nelle stalle hile stive (aigue).

182 020 → 1530 - 15 20 1530 à 1720.
5+1122 1330 → 130 - 230
1122 1122 → 1122

He 28 ^{HP. NW} 90 ^{50N} → Brest

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

7¹⁰ un cargo a la es pour a coté il y
a un cargo de 1000, je suis en gros
sur blanc par la car qui donne rapidement.
C'est probable et la qui une véritable

7²⁰ un cargo est déjà pour visible.

Il force le cargo
Le ciel est brouillé et il pleut.
Le ciel commence à pleu à pleu

7²⁵ l'arbre se penche, le feu de la cargo à
travaillant depuis, un cargo pour l'histoire au par
un gros qui apparaît. Je regarde rapidement
le dictionnaire de voir que j'ai trop l'air à
acheter

7³⁵ le gros se penche, le jour aussi je suis attend
que le gros pour pour manger + de table, on a l'air de manger
seul, au cent de l'air, c'est vraiment trop bête.

8¹⁰ j'ai d'empêcher le CV en train de s'en aller!
Vents: NW de la tour d'Alors

12 11 23	12 11 23	52° 0' + 11'	17° 23 32	52° 11'	2. 92	I. -44.4
24 55		52° 28'	25 15	52° 33.5	2. 93	I. -44.5
25 80		52° 38'	26 80	52° 49'	2. 93	I. -40.2

(solent pour vent de la cargo)

12 47 10	72° 08.5'	2. 100	I. -24.7	DR = 60N 28° 30W
49 15	73° 30'	2. 100	I. -33.8	
50 80	73° 54.5'	2. 101	I. -32.6	

11° 23' 32 52° 11 91 15.1 → 50° 10N? 27° 55W

16-19h joli gros: de force 2, le vent est
passé à 5/6 et 7 un bon vent avec même
un vent probable à force 8

Quelle angoisse ce grain avec nos pbs fuses 2 au pbs nos
nos états habités depuis 15 jrs. Beau contraste.
Bonne de l'eau en pbs 1 pbs d'acier telle.
Mais chez nous la pluie et les sapats de mer
sont à l'arrêt sont chaudières. A la bonne heure.

42.0 45.0	49.2	53.6 56.2 57.6 57.6	=	Loh Voh Vest
2 1-2	2 1-2	2 1-2	0 0 =	
2 1-2	2 1-2	2 1-2	0 0 =	
2 1-2	2 1-2	2 1-2	0 0 =	

220 200 250 190 150 200 220 210 185 150 180 =
(180-270) (180-270) 2

NW NW NW NE NE NE E
2 2 2 2 2 2 2 2

8/pe 75/pe! 8/pe 8/pe
6V+6.1 3.5/pe 3.5/pe 3.5/pe
G. Loh G. Loh G. Loh G. Loh

19h 54.2 Calp 24.

Vent SNE. (5-6-7.)

A la me du grain + l'approche de la nuit
on prend à la table 2-3 v. un il a
fait a l'interne avec pour du grain l'ordre a for a v.
et perdre le dernier v. de la CV.

à coté ils font tout manger, le grain a l'air d'être
d'être pour. comme la nuit tombe en prévision pour l'interne
garder 3 v. de la CV, le for a v. v. et la pbs de la pbs et
les remorque le G. Loh. un il a fait tout juste à garder
le bateau de la CV, le Loh est bloqué et j'ai le cargo;
la interne d'être à un de la CV. C'est déjà grand que
le bateau a été à l'arrêt a l'arrêt avec ce cargo et la pbs de vent

9h-11h l'arbre mouille pbs que j'ai pbs en l'air, pbs
sans doute de la pbs afin d'obtenir une véritable avec
cargo et une grande.

08h Ça va comme ci!

on pbs de la CV et le grain l'air
l'interne, faisant la CV et la CV et
tout le grain. J'ai pbs, l'interne l'interne
la CV l'interne pbs l'interne, ça a fait a l'interne
pour l'interne ce qui pbs l'interne

Le pbs à pbs l'interne l'interne l'interne
23.5 pbs 5 & 1 en l'air

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

L	57.6
v/L	0
V_{ext}	0
CC	∞

near { deposit
Vlas 30m
passage
for

oil 8/8e
Quart ~~1/2~~ Pint
butter /

~~ππ~~

le soleil coque bien, j'espère

DRP. 4010 2415

$$D = 3.22 \text{ N}$$

$v_{avg} = 7.93 \text{ s/5m}$
 $= .63 \text{ m/sec}$
 $= 1.2256 \text{ m/s}$

④

beve	7 51
culmin	13h 56
conden	19 57

④

beve	7 51
culmin	13h 56
conden	19 57

④

beve	7 51
culmin	13h 56
conden	19 57

④

beve	7 51
culmin	13h 56
conden	19 57

④

beve	7 51
culmin	13h 56
conden	19 57

$\begin{bmatrix} 305^\circ N \\ 270^\circ 17' W \end{bmatrix}$
 $\begin{matrix} 29^{\text{m}} \\ 15h \end{matrix}$

$57.7 \ 57.8 =$
 $\frac{1}{2} \ 0 =$
 $\frac{1}{2} \ 1 - \frac{1}{2} = \frac{1}{2}$
 $200 =$

$57.9 \ 58.1 \ 58.2 \ 58.8 \ 60.1 \ 60.5 \ 61.2 \ 62.1 \ 62.9 \ 62.8 \ 69.3 \ 70.6 \ 70.7 \ 71.0 \ 71.5 \ 71.5 \ 78.2 \ 75.7$
 $0 \ 1 \ 1 \ \frac{1}{2} \ \frac{1}{2} \ 2 \ 2 \ 2 \ 3 \ 2 \ \frac{1}{2} \ 1 \ \frac{1}{2} \ \frac{1}{2} \ 1 \ 1$
 $\frac{122}{100} \ \frac{22}{100}$
 $210 \ 190 \ 195 \ 185 \ 180 \ 170 \ 210 = 230 \ 240 \ 230 \ 180 \ 170 \ 180 \ 180 \ 210 \ 200$
 $\sim 195/10$

NME
 $=$

$3 \rightarrow 2 \quad 2 \quad 2 \quad 3 \quad 4 \quad 3$

$\sim NME$

W

W

$3 \quad 3$

$2/3 \quad 3$

$\frac{G_{\text{Lute}}}{G_{\text{Lute}} + G_{\text{Lute}}}$
 $\frac{G_{\text{Lute}}}{G_{\text{Lute}}}$
 $\frac{G_{\text{Lute}}}{G_{\text{Lute}}}$
 $\frac{G_{\text{Lute}}}{G_{\text{Lute}}}$

$\frac{6}{pe}$	$\frac{7}{pe}$	$\frac{6}{pe}$	$\frac{2}{pe}$	$\frac{8}{pe}$	$\frac{9}{pe}$	Inte place	$\frac{6}{pe}$ pas de place place
----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	---------------	--------------------------------------

$p_{\text{tot}} \longrightarrow p_{\text{tot}} \longrightarrow \left. \begin{matrix} \text{ } \\ \text{ } \end{matrix} \right\} \text{Paola}$

⑤ 19h30 chef de cap : 250 2 Nord.

19. August 18 Grain. Affliche Got unib. Reste von Grains 10d.

Sh 10 $\text{verge CV} \frac{1}{3} \text{vis}$ $\rightarrow$ plus essentielle

2h J'essaie d'écrire la tige
3h15 très courte qui m'arrive presque
le nez devient un peu long E, tant pis
pour la pluie et la vis O, je vive sur 180
on se souvient la pluie et le soleil.
4 brève par vent, j'ai fini avec 2 points sur 1!

7th 30. Remunji Gd sale. Vent travels. w.

[pile 1 & 5 $\rightarrow$ 13-14h⁵⁵

Lat N 37°
 Sa 31 490 → Br 251

① fl 01 14+1 1° 36' 11" = 2° 00' 3" 26415 →
 55 (SHA 308.7578697 2° 11' 6"
 55 350.5879 Hc → 57
 9.098583 z = 86.02
 latitude 27 SASXN α = 2° 55' 15.83971
 -17' = 2° 15' 8.650518
 correction (hms) Δ Hc / Hca 0° 05' 15.839 = 0° 02' 29"
 = +2' 51" //

935 Cargo en me à l'EXE
 route convergente
 en position à 9651 est 03° 10.8'N 27° 10.3'W (lat en à 2H à l'E
 ⇒ 3° 11'N 27° 12'W → RAT 85

pour aussi tel % paquet par RAT 83 qui parle à la Nona
 les paroles pht ce temps avec Frédéric de F.E., en bateau
 qu'est le Salvador. Ns dit que les autres mettent 15j
 et le projet 2000, que par ailleurs il est un
 fait de voir au complet de 5
 [Comités de France / 01 Commerce France France Gaudet /
 50000 Salvador / Bahia
 essayant de repeler à RAT 83 Afford pour lui dire
 de ne pas repeler au téléphone. ~~l'essai~~ difficile puisque
 les autres mettent aussi longtemps. On vider les collections
 "94 v1" fait le relais car le train est presque impossible

j'essaie aussi de voir la piste à. Sans succès pour
 l'instant, car j'ai vu retour par le pont de montage de
 commutateur. par contre, j'ai vu de l'eau et oxyde sur
 un circuit intégré, qui ne devait pas aider!

~ 13h-14h Sun Sun j'en ai marre. Paola aussi au soleil. Il
 14h le ciel est bien bordé après le soleil de 14h: l'heure
 est pour venir à celle du ciel

ce matin il y avait plein de fleurs après la lecture, mais
 pour une raison n'a pas voulu venir

1850 (H) 2'000 fr/min

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

83.1	85.1 85.2	17.5	87.6	luch
1 1-1% 0.8	1/4 0.1	0	1	U. ten
2.1	1.5 0.5 1.3	2	1/2	asbines
	22/100		~180 180	
	190/210			
	2-3	1	SE	
			~2	
8/pe	8/pe	8/pe	8/pe	
			8/pe 8/pe	

elle GV haute
 blind / C Lgr
 pas conduisant
 (H) = 286.3
 = 4h (H) 280.3
 Paola / France

21h10 Le pilote est ± vigile, à relayer Paola qui
 forme les notes dans plus de 2h! j'imagine le caf!

le coucher de soleil se fait sur 1 ciel splendide
 jamais vu autant de nuages de fleurs si fins

22h50 Arrêt du Noture. (H) plein / 280.3
 21h30 Cargo devant, en vers le NE ou l'E
 21h30 La pluie vient se verser
 → prendre les 3 or de la GV, l'histoire de simplifier
 les manœuvres sur le bastingage sans la pluie.
 finalement
 22h Paola se couche, il ne semble pas y avoir de grand succès
 en perspective améliorée, progresser avec le coucher de
 la lune, - fausse brillante près de l'horizon - le ciel
 s'est presque totalement bouché
 2h il pleut 99 minutes, mais via de révision
 plus 785 à 21h → 12h20

20N 27030W
L 2290 → Brazil

D+20

1 2 3 4 5 6 7

6⁰⁰ j'ent le vent dehors, il est plus utile
André depuis un instant des bruits de foudre
je calcule la vitesse comme le vent est
faut de Pot. en fait, à
7³⁰ il pleut, ciel totalement couvert, le vent
semble plutôt tomber que se renforcer.

CV 205 = CV 225 0.5 ad de vent = 12 M/j jusqu'à 708
150H ⇒ CV 190 CV 210

7¹⁵ j'observe les nuages,
la brule de SE se fait sentir
9³⁰ le ciel est vraiment brulé, il y a de grosses
nuages, elle se sentent par poudres et de vent, le
régime semble arriver par vent le brulé à ce petit train
force 3 environ, malgré les nuages qui se font un peu
donner.

Le vent déjà forte = 870 M la carte d'un point fort à l'air
930 M à cet étage

à faire = 1150 M (soit 2-3 secondes à 3 respectant 21)
mais les jours de calme sont probablement tombent derrière nous.
regarder pour 2 au large qu'on a eu le pot au feu
à la largeur des statistiques environ dont les 30 M environ
avec vent régulier en pluie

la 110 M du centre est avec brise, faibles d'W sauf pour
des grains
mais le vent est dirigé de 120 M de le Nord et
on se sent

10³⁰ → Evie 2 points pot au feu & pointer
11-14 je dors 2-3 heures puis un peu plus à dormir

21³⁰ Pas de Cargo en vue.

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

1.1	4.1	10.0 10.3	13.6	13.7 13.9	14.5	15.1 15.5	19.1 21.4	Coch
1/2	2	1 2 1	0	0	0/5	1 1	1-2 0	
190	205 230	12.1 12.0	21.0 21.3	17.0 20.0	18.0	21.0 18.0	18.0 21.0	Cap.
SE	~	2 3.92	~E	E E	-	~E	- ESE	
SE	6/8 4/8	8/8 8/8	8/8	8/8 8/8	-	1-2 3-5 2-3	2/3 2	
8/8	~	~E	~E	~E	-	8/8 6/8	8/8 8/8	
1.5m	1.5m	1.2m				0.3m 0.4		
						0 0 0	0 0	Cargo
21-11	21-11	21-11	21-11	21-11	21-11	21-11	21-11	Barre

21-11 j'ai allumé les feux de route.

21-11 j'ent le vent dehors, il y a un orage en
vue, je barre un moment pour essayer de se
pour pour direction au milieu comme à
habitude à la fois le pilote mais je n'arrive
pas à l'éviter totalement et ven de 2 le vent
arrive malgré tout dans la zone de pluie et
d'éclairs mais au moins pas au centre de celle-ci
à 21-10 un abaisse un ton de pluie seule, je laisse le
régulateur sur son but et un vent à l'éviter.
Le vent s'est beaucoup calmé depuis et après-midi.
Régulateur s'est au grand large.

31 j'ai débouché l'éclairage en le réglé d'orage, mais
finalement avec quelques secondes à côté. j'ent
le feu de route
un peu plus de ciel s'est dégagé en moment, j'y voyais
le horizon presque au dessus de nous; ça fait drôle
de voir le ciel tel qu'il est de toutes ces places!
Bon, tout va bien, je continue à dormir, l'autre à récupérer

21-11 j'ai fait un petit
l'après-midi, le vent tombe un peu cela me réveille car
le bateau perd son cap. j'ai de la vent en route et
simplifié un peu d'eau, j'ai un peu de vent, je

V 6 12 → Bresil

7h 22 06	58° 57'	Vega (91)	9	{ -9.3	10R 2°S 29°W
23 17	58 59			{ -8.0	
20 21	51 56	Ambre (92)	228	23.1	
21 59	51 51			26.3	
33 52	16° 29'				
35 52	12° 18'				
36 59	37 23	♀ (92)	102	{ 9.5	
38 08	37 30			{ 9.1	
39 16	37 54			{ 5.0	
7h 30 20	Peacock Hc 31	2168			
	Achuan	-7	158		
	Al No'ir	26	183		
	Atria	21	190		
	11 Kigilant	16	206	18.2	
	35 Hadar	12	208	12.1	
8 56 10	13° 55'		83	3.8	
57 56	14° 06'			-1.4	

Antares ? 15-15' ?

2° 15S 29°W

→ RA 85° 011

→ 75M en 25h = 3.1nd

Reste 900M

L'annee est à son apogée.

Le cor comme de creux irrégulier sous la latitudes, le ciel se creuse et forme ci et là une petite arête à laquelle on aura droit au pas. Dernier.

Aujourd'hui on a eu quelques dauphins qui ont fait un bruit de rade avec nous. Un est resté de longtemps à faire des cabrioles de l'eau. Il se amusait peut-être pour une réponse et ensuite se mettait sur la route comme à l'habitude pour se faire caresser.

Pardi et ses amis, notre dame d'acier, de l'air, de l'eau.

Il y a 15 Notre dame d'acier, pour la brève.

J'ai cherché l'air de l'océan, les perles bleues et se allait

long si du vent on fait du 200 en pas.

Je me réveille pas à réveiller le pilote.

En fait d'hotel on en a 2 maintenant, et ils le font idem → fille Caroline.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

230	120	210	190	180	220	240
SE	SE	SE				SE Vent
3/4	3	3				2 Force
6/8	1/8	1/8				5/8 Ciel
0	0	0	1/16			0 Cargo

REGULATEUR

→ NE

Barre

1^{er} je me suis réveillé par une petite arête qui vient me clouer dans un conduit. j'ai profité pour aller puer - une et une pour la petite arête le premier est un peu trop dur. les 2 autres protestent et vont faire un tour large je vais régler le pilote, un 3^e essai de se puer, mais les congénères arrivent chacun leur tour comme des tricheurs. il essaye alors avec assistance de se puer sur la pale du pilote, évidemment, le pilote n'est pas idéal, j'ai un conduit qui il n'a rien en place. Le grand cargo pour passer sur à 7h, il fait tout à l'heure.

Vraiment, on observe ne sont pas les mêmes - se puer sur un pilote avec desant, charge d'atterrissage est fait l'habitude, peut prendre 5 à 10 min lorsqu'il agit d'un pilote comme, mais bien plus si il se suit pas bien à l'atterrissage.

- Fini de la journée avec premier point de vue, un peu de la nuit. Décidément le bateau s'aligne sur la piste maintenant.

Chaque de réveil

Patée sur R 11nd. Eau saumâtre

Paré sur R 11nd

2355 → 14h 15 retour pile 6h22 alors à 13²⁰

630 donc, le prince à l'usage de la lye sainte
je sante, c'est pour per parante un per lye...
en effet. il n'y a pas de pain et le pain est
bien détrempé! il ne lui reste que 3 tentacles;
du coup l'homme peut écouler. il fonda versant
grain ariete au sainte d'homme volé par les petits

OR 30305
24036W

oth $3^{\circ}20'S$ $29^{\circ}30'W$ $\pm 10'$
 $\rightarrow$ Eric

Le linge rouge & blanc s'est fort bien posé sur ses tentacules, dormant, on a pu voir en l'absence de toute corrélation par votre intermédiaire je pense. Aujourd'hui j'essaie de mettre 2 petits tubes latéraux ensemble sur un support rose à paillettes du plus bel effet. Surtout que le premier est adhérent.

Das ist die Aufgabe! ~~Die~~ an der Handlung.

$45 \left\{ \begin{array}{l} 20 \quad 30 \quad 49 + 15 \\ 31 \quad 33 \\ (32 \quad 33) \\ 33 \quad 11 \end{array} \right. \quad \begin{array}{l} 56^{\circ} 29 \\ 24 \\ 20 \\ 15 \frac{1}{2} \end{array} \quad \begin{array}{l} 56^{\circ} 33 \\ 56^{\circ} 38 \\ (56^{\circ} 34) \\ 56^{\circ} 29.5 \end{array} \quad \begin{array}{l} Z: 326 \\ Z: 326 \\ Z: 3 \\ Z: 325 \end{array} \quad \begin{array}{l} I: -0.8 \\ I: 10.4 \\ I: \\ I: 15.7 \end{array}$
 $20 \left\{ \begin{array}{l} 35 \quad 21 \\ 36 \quad 40 \\ 37 \quad 29 \end{array} \right. \quad \begin{array}{l} 32^{\circ} 09 \\ 35 \\ 38 \end{array} \quad \begin{array}{l} 32^{\circ} 23 \\ 49 \\ 52 \end{array} \quad \begin{array}{l} Z: 97 \\ Z: \\ Z: \end{array} \quad \begin{array}{l} I: -54.3 \\ I: -45.8 \\ I: -54.6 \end{array}$

20h 38 22 $\Sigma = 32.57465$ $Z = 324$ $I = 17.97^{15h}$
38 40 $\Sigma = 24.57385$ $Z = 324$ $I = 16.6$

$\Delta 2^L$ 39 46 330 11 25 2: 87 { I: -54.8 }
 40 05 330 11.5 32.5 2: { II: -51.9 }
 $\Delta 3^L$ | 21 30 23 190 26.2 150 -5.2
 32 42 190 39 -19.9

205 205

8E
3
2/8 1/8

0
Regul

2-3

SE
3
1/2

0
11

26 Regular Hc GS $z=51$ 121h22 DR 9's 300w
 26 21 46 58 GS 055 50 I-3.5
 21 51 02 220 18h  -2.1
 33 21 51 02 Hc 24 2100

2210 cargo sur l'AR B6, la fo vert est visible
2230 Et est sur le terrain, j'allume les feux et
~~donne~~ le VHF est en veille
j'écris encore en court de signer les pages.
y a des fautes bides et la course se fait abîmer,
une vierce en court navant, même les gars je travaille
la ligne. Lament!
2310 y en a encore - bonne nuit!

pas d'ailleurs sur cette unit, ils allaient partir
à l'aube de l'aube. dommage, je les aurais bien et
n'y était cette lettre. Le ton de la lettre - on a
vécu, beaucoup plus grand à usage des yeux en
un bon de plus, mais il a abandonné après 1/4 d'h.
cette entreprise d'après avec le bateau qui donne au port.

Paderborn durch Reservat! $\checkmark$ Kluft

22 → 13h pto, 2048 +
pseudoe Africa
CB am ERIC ✓ / pm Beau, Didier, Christian (for you)

D: 8 IV 90 — Brd

1 2 3 4 5 6 7

pour colant de 20 cm cette nuit,
c'est la premier de belle taille que j'ai eu
depuis longtemps. après 2 ans d'attente j'ai
de suite 1 grand saumon au croûte,
il y en avait en 2 semaines de 3 à 5 cm

vers 15-16 heures, un cargo en double par TB, difficilement
uniquement.
j'enrage de jouer à Cluskey / Dôme 19609 mais l'année
pas à jouer.

0 18h09:41 +15	27° 25' > 33'	Z: 281 I: 16.2 DR	5°N 30°30W
Par 10:32 +15	27 19 > 30'	Z: 281 I: 25.7	
11 35	28° 57' > 38'	Z: 281 I: 18.8	
0 18h 14 34	26° 07' > 18'	Z: 281 I: (12.9)	281 17M-4 +8
1 14 58	26° 04.5' > 15.5'	Z: 281 I: 16.2	
+ jupit 20h 25 → 29	3x + 1x	Z: 327 1: 12.9 13M -0.4 327 15.8 +2.8	

⇒ $\left\{ \begin{array}{l} 4058S \\ 30097W \end{array} \right. / 20h30$

22h20 Le bûcher est bien bon ce soir, je mets la
luge à pousser sur le ponton plutôt que d'aller
les faire de suite.
le feu est fait et elle est posée à bloc, j'espère
qu'elle tiendra, car de temps en temps, une flamme
orange indique que le pétrole n'est pas facilement aspiré.
2355 Baller la luge qui est en (gros + boudin)

02h La luge est arrêtée, tout est bon, j'ai vu la
dizaine de feu et mets les feux électriques sur la
batterie 602.

3h éteint feu.

3h30 je vais me coucher je rallume le feu.

10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

3-3 1/2
210 160 250

3-3 1/2
215

U = 3.5 m
205 190 195 205

3/4 = =
180 235 / 240
3/80

210
4/5 Ciel

0 1 0 Cargo

SE Vent
4/5 3/4 Force

le cap et 210 du Compas. En outre par rapport à l'étoile du
sud, on notait légèrement sur son est!

Je ne comprends pas, demander au capitaine -
Celle nuit est insupportable pour moi petite la pleine lune.
J'en profite pour aller à l'histoire de palafiers et de l'histoire
des mines de me taper quelques heures de sommeil,
d'autant plus que nous ne l'utilisons même ça vaut
et pour la partie carie et pour cette fuite d'huile d'autant!

4h20 j'enrage pour jouer et donc rapidement de l'huile
batterie au 250 pousse. Que le vent mène un peu en
direction sud, j'ai déjà l'impression qu'il y avait de l'huile
entre le jour et la nuit, mais 800 en 1 heure, ça ne
peut pas être... Tirant, je m'aperçois qu'il
y a un de nos oiseaux sur perche sur la pile
du pilote et qui s'agit de son action de faire à l'huile.
-diable d'endroit-, je le chasse -diable de te déranger,
mais dans ta case avec une place pour vivre - et lui
surge la luge des la gens d'âge fait qu'il vienne de
se lever au lieu d'arrêter.

4h40 j'ai un regardé: il y a un cargo, j'ai vu le Taurus TB
et j'en suis sûr. Il n'est pas le bord

8h j'enrage la fois il fait jour depuis un moment,
mais le 22h30 d'été (pour le top)

Lundi 9 IV 605 → Brésil

D-122

1 2 3 4 5 6

8³⁰ - tout fait de la VHF ne fait rien de
mon voir comme un double de la boîte... il
n'y a rien à l'horizon

10³⁰ avions en cargo sur B6 sur 2 H

12h 19 36+15 @ 59°53'11" 63 { 3-8.7 DR 6°5 31°W
20 50+15 59°51' -8.8

@ 8607 → 15605 → 20605

13h 53 18 75°55' 13 5.6 15h
55 51 75°59' 10 4.0 → -5'8
avec 57 56 76°0' 8 9.6 -3'W

14h 5°55S 30°57W
~ 16h a 8°05 31°W

16h contact avec Christa 15P604

un avion vierge, un avion sur le côté
peigne 26910 à RAT 77 Bravo qui
parle à Day 2 au chargement d'adesso → Canalet France
Marie ce lui a par l'air. Mais on lui pose l'adesso
avec instruction de la destination à Marie le point
et de demander où elle a envoyé le paquet?

le contact avec Bravo et perdue, il l'abandonne à
Ving près de St Julien et est en veille 3 les jours
entre 178 1870 et les Sa-D. au air qui l'abandonne la journée.

19h le vent refuse obstinément je trace le bateau au 26017
par le vent ça n'est pas notre vent - à bader
la grand Vate, à bader le génois et trace le vent Bader,
encore deux jours avant d'abandonner

21h ce n'est pas qu'un avion à prier, le vent qui
vient à des avions plus difficile. je profite de
chargement de cap pour contrôler la différence cap au
cap au port

Cargos à 21h est au 200 = CC 215

D-220 mit -222+215 = -7 pour d sur 15-20° 16h

200+22-7 = 215 ✓

CV à prier = 205 mit

CC 220 A FAIRE

10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

2-3 eds 2 3-5 3-7 = 2-3

240 250/230 260/220 220 200 205 200 200 220

vent 2-5 3-5

gite 10-20° 76
0/80 7/82 4/84 5/180 3/82

1

- ne fu la leur

22h allée fix de route, le VHF est en veille,
allant d'arriver à les deux

24h un de nos oiseaux s'est installé en la main jaune
et fait 2 toilettes.

- charge finis que l'un de nous soit le 1er de l'air,
com au profit pour échanger un avion
les deux de route, tout ça d'ailleurs pour les
batteries.

3¹⁵ during... le vent, agit pour le vent de la journée
5 et un 2 sous 2-3, un vent de l'air
- agités - de compliqué. Le vent qui je me débatt,
je profite pour régler un peu mieux le vent de l'air,
faire un peu de route à l'air et ne faire rien
pour une vague mieux que celle explorée contre la
logne et qui vient à bader la table d'attente et la TAC.

entouré aujourd'hui le kaban de 5L d'huile d'olive
il est sur 10 kg de farine blanche, 5kg de caillots
5.5kg d'algues

Mardi 10 IV

HP +15V
ext +11"

1 2 3 4 5 6

Véhic	508	11h14	11h20
x 7h 18 12 +15	30°25'	> 2.98	I: -55.5
20 19	30°55.5'	> 2.98	I: -55.5
21 17	31°15'	> 2.98	I: -55.5
x 10h 21 57	31°05.2' +0'		76 -21.5
25 02	31		72.5 -20.7
25 23	30%		-22.3
11 12 30	30°0%		72 -23.6
13 30	33°21'		72.5 -22.2
12 33 17	6°20'		58 -20.4
25 10	6°50'		57 -18.0
26 45	6°10'		57 -13.6

22h 10 7°07.5 31°32.3 W 3.2/205

-22.5 +35' W

6°55.5 32°08.3 W

4h 00 2 75°21' 2=7 96

02 30 75°23' -31' 2=5 I=6.7

02 00 75° 32' 357 16.0

4 17 15 75° 30' 357 16.5

15 10 01 = 7°11.25 31°35.5 W

15 15 12 72°29.2 327 { 31.8

5 26 72°19.2 28.7

01 15 13 7°13.5 31°36 W

-103 +30 W

7°03.5 32°16 W

15h 7°05.5 32°15 W

confirmé

damned

Whitman, un un from depute vers l'W.

à partir de ce le plus sud possible!

18h 05 20°20.2 283 40.7 DR 7°22.7 31°30.6

27 11 283 47.8

18 10 05 283 36.6 ~40

23 26 25°58.2 282 41.0

36 41% 38.2

essayant le sens le plus au maximum le later
stabilité pour, alors avec une direction à drague
le lev pour la nouvelle, je n'ai jamais pu aller
le fond des la rive du port, mais la flamme -

1244 1930
130 20-60 86
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

225 230 245 220 215 210 190 190

1 2 12 Viter
Cap
cv
Vest
File
Ciel

pas mesuré
gile 6075
Pole
1h
Anc GV + G-Led 1 Nll GV
+ G-Led

20h30 bon de cassette avec 'Svan Lake'
Rive ship allant d'Argentine à Taragaa
- Espagne puis en Italie avec des points et
des perles.

La position = 7°16 S 32°30' W et
la position 123 à 6.5M sans être
20h30 7°20 S ~32°25 W

bit 3M +SSW que une part et l'autre arrivée
par l'W, car par la position de la machine, par
contre, il n'y a pas de date, les deux entrent
d'W à l'W

je lui demande comment il en est à l'W:
par l'W bien, il nous avait par l'W avec,
mais il avait un echo depuis 9h15, par contre,
par l'W de plus en plus vague, il dit de par
O car du tout en réalité

6h00 blablabla le marche enrouler de l'W
à l'W, car le l'W de l'W de l'W de l'W
celui-ci fait un trait d'acier et se sent de ces
rives

9h15 Je me lève en attendant la VHF parle. Il y a 1 cargo sur 66
à 2/3 n. Je suis sur la zone de la VHF. Tant mieux.
Je coupe le feu.

Jeudi 12 TU 9°S → BRESIL

DR 104 59	8°59.6 S	32°54.2 W
104 58 27	35°30	72 I-29.3
104 58 52	35°30.2	-24.7
49 19	56'	-25.0
12 33 36	57°01	55 -20.8
34 03	57°06'	-20.2
DR 124 30	9°05.1	32°56.6 W
	- 05 M	+ 28.4
124 30	9° S	33° 15.

9h30 J'étais tache. Damned!
Heureusement j'ai eu a 2!

16h05 j'étais tout... j'ai abandonné l'idée de monter au mât, la secoue m'avait fait...
On envoie enfin la 3e ville.
Reste à voir si le mât va pas se faire la malle!

0°40. Petit feu

Je me lève faire feu pas moyen de dormir
et j'en profite je nettoie 1 feu d'indur de la carotte
et aussi vérifie l'inventaire des cartes, elle furent parfaites!
J'ai dépensé, je fignolerai à Salvador.
J'ai lu les nouvelles de la catastrophe de carte à la
page si je me suis arrêtée.

3h00 Bon après avoir copié de la pain je vais au pieu.

6h30 un petit crachin vient me déloger de mon pot

6h50 Autant le début de la nuit était plein d'une forêt de
d'étoiles, autant il est difficile de reconnaître avec une
casse cornet comme la Lyre tellement la luminosité
des images éclipse par la lune est forte.

64 54 58 +15	Venus 92	23°13	96 -3.3	DR 7h
56 35		24°08.4	95 28.5	90°30 S
58 04		24°36.2	95 34.7	33 40W
76 01 28		25°22.4	95 30.8	2nd 1220
PLP 09	17-70932	Venus 49	40°51.2 ±10	4 -29.0

7h → 10°S 33°12' ±20M

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

240	210	/	1-2nd	/	2/3	2/3	2 2-3
					210	210	20/195
							180/240
					SE		
					4	4	3 3-4
					0	0	0
					Ref	Ref	= =
							Barre
					on off	off	on off
							Feu
							mat
					3/80	2/80	5-7/80 6-9/80
							Ciel

déjà à se battre des 1000 boules de flics! on verra si on peut a si la nuit
s'aggrave pour une raison a une autre

6h52

13 IV 90 $\sim 10^{\circ}S$ $\rightarrow$ Salvador

1 2 3 4 5 6

Drift $7h 10^{\circ}S$ $31^{\circ}12'W$ $\pm 20H$ 2nd/220

L'aurore a la droite bien sale a l'ouest
ciel bouché à part un ou deux trous au NE
et est, par vent d'ouest dans les coins
avec nuages en pluie, le bateau file
très vite, le 260 le vent à la droite, tout vers
vers le 210.

J'aurais bien pu prendre un drapeau de soleil pour
comparer mon point cible à un peu léger de tout à
l'heure, qui est plus brutalement au SE de l'astre

8h30. Francis réduit la Gd île. 2 vis de nuit.

Le vent semble se stabiliser.

Le ciel est légèrement bouché. Il pleuvra.

Le baromètre est stable à 1010 mb.

9h05 le vent faiblit - par $\rightarrow$ face à l'ouest

Il faudrait changer les vis mais je préfère attendre un peu
presque tout le ciel est couvert de nuages bas, sauf
à l'exception d'un espace au NE pour signaler
on voit un peu de ciel bleu, quelques traces de nuage
limitées et en chape de cumulus

9h20 le point s'agrandit et le plafond semble pouvoir
monter après, le vent faiblit de plus en plus et
par moment le bateau essaye de pointer à l'W.

Je note par exemple un peu toute la nuit car on
peut voir encore ce et là en gros avec de la pluie
très intense, il faut y aller pas mal de vent l'astre

10h00 se s'éclaircit énormément

10:00:00 +15	0	$23^{\circ}42'4''$	76	$\left\{ \begin{array}{l} 19.9 \\ 19.5 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 20H \\ 21.2 \end{array} \right\}$
32		$23^{\circ}55'$			
01:35		$24^{\circ}06'$			

10h05 DR $9^{\circ}35'S$ $33^{\circ}45'W$

10h50 le temps à que continue, alternance de pluie
calmes ballant et, d'ailleurs, dans l'attente et la surprise

11h00 grand soleil, l'air blanchit au vent, j'affole

le giron, sans attendre trop car le système à peine
vend la nouvelle trop lente à effectuer dit y a grand

véritable urgence

V
CC
vent

1-2
2-3
3-4
5-6

regul. (Pade)

11h10 je regrette déjà une gaffe, venant le G Lod en
l'éloignant difficilement. il faudra décaler le Gurdan pour
pointer à l'astre le point d'arrivée.

Le vent a tourné ENE et se stabilise à force 5 sur
le ciel se dégage rapidement, laissant les premières
de cumulus latéraux, peut-être un peu plus éclaircies
que auparavant.

11h20 08+15	$33^{\circ}59'4''$	67	$\left\{ \begin{array}{l} 18.5 \\ 19.5 \end{array} \right\}$	19	$67+18.5=25.5$	$-20=22.7$	CC 225
21:58	$33^{\circ}11'$						

DR 11h24 $9^{\circ}35'S$ $33^{\circ}56'W$

? $10^{\circ}S$ $32^{\circ}29'W$? !!
 $\Rightarrow$ CV 291 cu 263 (cuvée 61.

gite $\approx 0^{\circ} \Rightarrow$ CC 245

9h39S	33h08W			
12h56 02+1	$60^{\circ}24'41''$	251	$\left\{ \begin{array}{l} -9.2 \\ -3.3 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} -2.8 \\ -20 \end{array} \right\}$
56 92	32 1/2	50		
57 30	41			
11h32 13+15	$67^{\circ}35'42''$	30	$\left\{ \begin{array}{l} -18.3 \\ -16.8 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} -18 \\ -18 \end{array} \right\}$
32 56	52 1/2			
33 37	49			

13h11 $9^{\circ}40'S$ $33^{\circ}48.5'W$

9h40S

33h40W

13h30 57	$67^{\circ}54'1/2$	30	-31.2	27	18.5
12h40 51	$60^{\circ}52'$	50	-15.2	58	7.9
11h40 49	$44^{\circ}22'$	67	11.6	66	9.9
10h40 01	$23^{\circ}53'1/2$	76	15.0	75	+0.7

$10^{\circ}55'S$ $33^{\circ}05'W$
 $10^{\circ}20'S$ $33^{\circ}20'W$

49 2.3
28 3.0

146	26	25	$70^{\circ} 09' 112''$	351	10.0
	28	10	$69^{\circ} 51' 2$	350	1.4
	35	32	$69^{\circ} 29' 2$	344	8.2

1146 33° 21' 10° 17 S

196 80 20 = 335 select ~ 00 Δ + 250

$$252 + 25 = 267 \text{ crabs}$$

cc 260

Paula Green - concert

Alb la mer est bien formée, qq vagues de 2, 3m ou plus
Le pilote tient difficilement le cap 230

~ 1630 - 1730 je suis en contact ~~par la~~ pour stabiliser le bateau
1730 le pilote en ble tenu $\pm$ la 250 a km je le laisse
analyser quelques en l'air.

l'ado essaye de dormir, elle se réveille pas beaucoup vers
la nuit de mon et s'est fait un genre

18 25 57 +15 24008 + 18 ± 2 285 { 17.4 }
 27 49 23093 1/2 { 19.5 } 17.4
 28 55 23021 1/4 ↑ 17.2 { 15.2 }

DR 10065
31205

20h 38' 58" Sept 95 1549° 12' } 32 Z: 327 I: 1.2
 37' 59" } 1010' } 30 Z: 326 I: 6.6
 38' 36" } 18051' } 49 77 Z: " I: -5.9

20 ^L	39' 44'	<u>Jun 95</u>	48° 57' 34.9" N	Z:	326	}	I:	9.9
	40' 29'		48° 50' 34.9" N	Z:			II:	8.7
	40' 58'		48° 47' 34.9" N	Z:			III:	9.7

Difference $\rightarrow +23' \parallel \downarrow +17.5'$

<u>Campus</u>				
17	2 ^h	44' 51"	Campus 17	43° 36' A > 59'
		45' 36"		43° 33' X > 58'
		50' 25"		43° 09' b > 26.5
				200
				24.8
				'
				25.5
				20.6
20 ^h		49' 05"	Gauss 31	20° 50' > 24° 10'
		50' 58"		21° 0.5' b > 18.2
		51' 45"		21° 13.5' b > 31.4
				148
				-17
				-8.6
				-1.8

26^h30 10° 32' S 330 S 11 W

Cc 260

Case a) $\text{Ce } 260$

3-5421 3		~3		~3		~2	
250	235 250	250-260	240 250	250	250 235	250	250 240

rent

lower

verglat. (F) verg
2 v. 1/1000 Gr
g Land

3/5 ARE BLONDE

rezul.

4/80 2/80 3/80
165 0 0 0

$$m(\angle) \pm 10 \pm 20^\circ$$

$3/4$ $3/4$: True

0.84

2/80 $\frac{1}{8}$ Cill
0 Camp

22^h 50. la lune se lève et on se couche -

Ja veel!

1st¹⁵ pour les kettles 202 (203 à 11.9 m par la mit)

les images ne sont pas les couleurs habituelles.
Ce sont plutôt d'innocentes transparences éparpillées
par + ou - gds touches de fuchsia

4-20 Je vois 1 vague bleu sur l'horizon et quelle
vague très lumineuse. Je suis sûre que c'est la côte.
Je vois français mais il ne semble convaincu par rien 1/2.
Il y a bien 1 lumière c'est indéniable mais
c'est celle d'un cargo qui est là !

6h 20 la bête au tout plus sucoye. plus auer de
vent; j'ai été sur le lit plus la mile qui
essayant d'empêcher malgré son sander, la bête
partait à N.W. je l'igh la tendre de la bête
pour qu'il jume plutôt de 230.
la nouvelle qu'elle dans cette bête expirante et
je comprend pourquoi la vaille est si déformée
par la bête. cette ci avance déjà le mieux plus. il
faut essayer de l'opérateur à tout

Sa 15 IV 90 ~11°S

D + 22° - 123°

1 2 3 4 5 6 7

6h 50 La VHF se met à souffler, j'ai vu
ce qu'elle a : c'est la batterie qui est déjà à
plat : ça ne semble pas lui faire du tout de
mal. Elle me suit en standby sans être en charge
~ 7h 05 53 Densité $Z = 27 + 180 = 207$
54 Vega = 4 85 CV = 210 cc
CC 205 = 180 CV

Balade en cage de fer plus tard, j'ai eu bat
avec lui pour essayer de lui faire faire de l'air
7h 11 Altair $Z = 48 + 180 = 228$
7h 15 D 235

7h 55 Un grand ours arrive devant par l'est, par
le dante on aller vers l'ouest, par unger
de lui échapper à la vitre on en allum.

8h 14 présent, en se déplaçant, j'ai été en
fauteuil un peu de vent et air en brève
d'un superbe vent de travers SSE on a augmenté
avec lui. Le bateau fonce tout vers l'avant
vers un superbe arc en ciel

9h 9h présent surtout autour du bateau, couvrant
notre abaisse de ligne.
quelque chose est arrivé 1,5m, mais la plupart
se font plus que 80-90 cm

9h 55 j'ai perdu un grand débris en courant, une autre
arrive avec elle, 9h 55 gâches de pluie, petites
bites dans les vêtements, le bateau sale.

10h j'ai essayé de braver avec le grand, mais finalement
c'est mieux toujours en douceur, sans un ciel
bleu avec de la brume une petite éclaircie a
un arc en ciel

10h 55 affluents beaux + puis 3 v.s. de CV. bordée plat.
à attendre que les alises ou un autre vent
vienne bien vers pour de bon

11h 55 fin pour de vent.

12h 15 on arrive le Consol. left vent 2-3 N° 1° de levé,
log on sud vers le ciel bleu.

19h l'averse dont j'appréhendais un peu de vent en

Cape à fond 2601
CV 243

~ 1-12
CC 180-200
bat ENE
2
ciel 1/10
mer 1/10
0.8
buv 1.10

+ vent NE
Végétation
alt. 20-25
0.8
gâté 1.5-2.5
cargos

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

← Oud → 2-3
250-260
ESE
3/5
8/10 + pluie 2/10
E 1.20 - 2m
~ E 1.20

3 v.s.
pu de fer
3 v.s.
16.10
m. 1.50
16.10
1.20

attiré par deux plus de gâches mûres à jeter &
on a pu d'après, un courant de vent sans presque
aucun vent, par anet en tout ces deux cas on a
de 1-50. Par contre derrière l'averse mûre qui se rassemble
par jeter de vent. Il semblerait que le ciel bleu en
attiré, vent + on - de nord. Ce sera toujours
bon à prendre, espérons que ce ciel. L'attente de
mal de images limitées, un d'après un peu de vent
j'ai afflué de l'averse le jour.

10h 50 La lune vient à l'horizon d'un côté
des vent souffle aux fait, l'averse dit 2-3, se
ne paraît pas plus. E. ensuite. j'ai vu encore
en 3/5 endormi et j'ai de la peine à rigoler, lui
j'arrive en attente le ferri par attrappe ce que
je pensais de ce vent. Le bateau a un peu de peine à
tenir sur l'eau et la côte devant de l'averse avec
violent à cause de la mer toujours bien formée

De 15 10 90 → 1105 Salado

4h00 On fait feu notre cher vent tant de dire
nos et nous j'ai demandé à Eole ce
qu'il voulait comme sacrifice (finir avec
les humeurs je suis un peu dedans)
je lui ai proposé d'œil de mon amant
et 1 testicule en farine, mais le capitaine
était pas d'accord. Eole n'a
menacé de nous couper le gaz.

4h35 Allumé feu de route.
Au lit tout le monde!

9h00 nous déversons - Balade tout en cap
et le soleil brille
venant de Rio de Janeiro.

4h50 Cargo Xane Popi (Rube) parle à la femme 100 m,
supprimant jamais w 1 d'autre près de nous.
Je l'appelle sur VHF pour avoir notre port
9h50 11° 10 S 34° 50 W
Par contre c'est tout à fait sûr qu'il n'y a
rien de bon comme ça. Les ont vu
dans le week de cargo.

Hier soir 1 minuscule d'aurade a eu le malheur
de sauter sur le pont. on la tance à la fois à
midi même si elle ne doit faire que 10 cm. (22cm)

10h Le matin je vis 3 dauphins, mais pas fini
tout aspect de courir (was am. le poisson n'est
pas d'œil la tête lat 1 piron =) comment
tout en app. si c'est que piron vire à la fin.
J'ose d'écouter 1 piron!
François se précipite à mettre 1 lifer, la
plus belle du bord pour charmer nos 3
mots.

19h30 Cargo Sunny Lines sur G.

~ind
~205
E
34
1/8
100
147

0 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

1-2
~205 260

300 270 250

~ind —, ~ 3-5 ~
1-260 → (200) 250 260 255
~SE
— 4 — 3 5
1-2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Gu lte + G lnd

18 L'antenne est démontée depuis - vent, je range
la GV en avant et règle le pilote : sym, on est vent
de travers, et le biter balle sous le vent la
vague sont plus raisonnables qu'hier

BR 11° 30 S 35° 30 W

20h 35' 44" 15 480 40.5 Jupiter 95 Z: I:
36' 14" 480 37.5 Z: I:
36' 44" 480 21.5 - 550 - Z: 328 I: 5.7

20h 37' 25" 440 56.5 Canopus 17 Z: I:
37' 52" 440 54 Z: I:
38' 20" 440 52.5 - 550.5 Z: 199 I: -0.7

20h 40' 13" 720 13 Sirius 18 Z: I:
40' 41" 720 09 Z: I:
41' 05" 720 02 Z: 251 I: -2.9

20 42 27 470 45 Jupiter 95 Z: I:
43 31 470 39.5 Z: I:
45 06 450 17 (b) Canopus 17 Z: I:
45 50 450 15

Correction +19% 25% -16% 15 F 22% 15%

position 20h40 ~ 11° 30 S 35° 30 W ± 10M

vent 239-251 cv ~ 258 cc / mte 205-220 M

01h00 ~ 16h00, pile voy 67 a charge

15 20 mte

22h¹⁴ un coup foudre à notre SE
une mitraille vert avec de états
rouges. Il s'est éteint avant d'arriver
au niveau de la mer. impressionnant!

Après 22h³⁰ je suis à la barre en attendant de
faire le cap 260
là il est 0h30 j'ai eu 1 per ma cloque
la mer devant lui a été je suis obligé de
me cramponner à la barre. Le fémur donne de
ce compte à une faim terrible! Pauvre éai!
J'ai entendu des fos longs de l'eau si c'étaient
des dauphins ils devraient être absolument émus.
Sur la vie lactée m'accompagne, de keep en
keep de fos wafer sabant menaçant mais
pas 1 sucre ne s'est défilé sur Balladine.
Tout mieux. Je vais retourner à la barre
je n'aurai vraiment pas entendu le fémur lathe.

4h30. J'ai fait la liste je la recense, je trouve
que le plané line bien fort, au taille mais pas intense
ce n'est pas tout. Et dire lui. il y avait
1 charmante lame accroché au pulpe fémur!
Une une mais est tellement bon
Elle est magnifique, elle a des reflets bleus violets,
des ongles fins mais brillantes, le domaine marin
avec tous les reflets et ce jeu de lumière.
J'ai vu une d'après cette faimante pira, voilà que
j'entends des fos long ou le fait amère et bien on
1 fait pira volant (10 ans) deat firs je l'attrape,
malheureusement je réalise 1 par bord de l'amar
que le maître de de l'eau par finit cette en le
pour pas français faire le rat! Quel ce sera pour
le prochain -
Il est 3h-2s j'ai réveille le caplain -

N'ai W aucun capot.
Attention avant de remettre la liste français

J'ai fait 1/2 h à la dernière.

Uho Nous rentrons de l'eau. Français terre
sur la fleur blanche

J'ai presque écrit la première guide, parait
juste dans la bourse au bout de l'année en fait
un petit guide pendant un moment. Mais maintenant
25h je n'ai pu le finir, sans de retourner de chez,
je force vers tout un ans de images à fleur!
presque tout en train de redoubler! Espérons
que le vent ne va pas y perdre trop de fleurs!

6h J'ai vu venir à nous une la gata et on
s'attend des systèmes de guide excellent - et avec
du vent toujours. ouf!

6h⁴⁰ Cargo devant - 8h.

6h⁴⁵ il semble venir + à notre vent, vent fort ven,
le vent, vents non convergents.

35m 6h⁴⁰ un feu rouge est visible. rouge et rouge sur le rouge.
un peu la vision de feu rouge est éteint! (la tenue oblige)

6h⁵⁵ une per son Xaver (la de notre 1/2 AR)

7h son article l'épave d'après

7h 53:58 +15 38°52' +22% Vega 99

57 57 38°58' +110%

56 31 20°52' +1 Rigid Kaban 38

58 15 20°38' +1

8h 00 36 37°03' +15% ♀ 92

(01 36 37°19' +1 ♀

8h Le feu se crée, une vision particulière un ancre dans
à notre vitesse. est de continuer clignotant
jeonge de plus vent de Xaver pour lui échapper 220
8h 20 30 41°55' +14%

8h 20 un cargo semble nous entourer sur un vent convergent

9h 00 pour le Xaver, on th et doit aller à Rio de J. on
en Argentine et doit être italien DOBENAVE

est sûr sur fleur.
Le soleil paraît par dessus une gros qu'on qui nous a pu attraper.

L 16 IV 90 $\rightarrow$ Salcedo

1 2 3 4 5 6 7 8

9:28:10+15 12°57'41" +16 @ 77 11.5 DR 11°50'S 36°10'W

$\Rightarrow$ 17/60° + 10°
8h 11°50'S 35°56'W

10h10 la cargo disparaît à l'instant
je change de pôle, peut-être que les données qui
fontient de sont que quelques autres de bateau préfèrent
les données aux vides?

encore un dernier date avant d'être donné, cette
croyance de 1,5 m ne peut bien faire!

10h21 01+1 25°56'41" +16 @ 72 16.5

l'après-midi, c'est plutôt + positif: à peu ou avant
du point de 8h!

10h30 01+1 25°56'41" +16 @ 72 16.5

18 30 15 0 25°50'41" +22 @ 72 16.5
31 31 25°50'41" +22 @ 72 16.5

1820 $\approx$ 12°5 36°20'W

23h55 J'allais la faire et suis passé au lit
1h00 la lune et le ciel.

24 le vent est un peu plus fort que hier à l'heure,
j'essaie de régler le pilote pour qu'il fasse un
petit plus d'ouest, mais 1/2h - 3/4h de réglage
ne donnent pas grand chose de mieux. Je ne suis
pas quel pilote pourrait empêcher la ligne de son
horizon et le courant de l'océan, peut-être un
problème? il faudra essayer ça à l'océan.

Puis à l'heure, j'ai découvert que la gaine de
la contre-écluse était toute bousillée et je
ne devrais pas. La réparation est en cours
et n'est pas encore terminée.

La contre-écluse bousillée des l'écran sur Bakard, ce
qui fait qu'elle est toujours plus ou moins déformée,
lorsque le gâble est, il la fait froter contre
le barillement d'acier, ce qui n'a jamais
fait beaucoup de dégâts, mais le fait qu'elle soit
déformée par le froissement déformé a fait un
tel froissement sur cette vieille écluse que la
gaine s'est complètement effilée sur 30 cm.

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

23 24 25 26 27 28 29 30 31

22h
~250

24h
~250

SE SE SE SE SE
3 3 3 3 2 1/2

4 3

1/8 1/8 1/8 1/8 1/8

1/8 1/8 1/8

Ciel

Mardi 17 IV 90 → Salvador.

1 2 3 4 5 6 7

DR 12°10S 36°50W

8h 00 03	38° 03.5'	Vega	z: 354	I: -0.6
7h 52' 25	38° 14'	La Lyre 49	z: 353	I: -6.2
7h 54' 58	38° 17'	Vega 49	z: 352	I: -18.4 = -4.2
7h 54' 05"	66° 8.5'	Altair 51	z: 27	I: -1.4

7h 57' 00"	21° 28'	Rigel	z: 209	I: 238
57' 30"	21° 27.5'	"	z: 2	I: 26.9
58' 08"	21° 15' + 22.6	"	z: 8	I: 21.4

7h 59' 13"	10° 16' + 16	Arcturus 17	z: 292	I: 9.4
		Saturne 96		

8h 01' 03"	35° 58' + 30.1	Vénus 92	z: 80	I: -1.2
01' 46"	36° 08.5'	Vénus	z: 90	I: -1.2

8h 04' 37"	17° 35'	Moon U	z: 187	I: -12.2
------------	---------	--------	--------	----------

9h 44' 21	15° 36' 26" + 16'	☉	z: 75	-13.9
9h 50'	57' 1"			-17.2

+10 S + 5 W ± 15 M

~ $\theta_h = 12°20S 37°W$

Δ 25h JHM = 3,1 ud

13 29 09	62° 16' 26" + 16'	z: 33	{ J=11.0 = -10 -9.2
20 07	62° 26' 4"		
17 08 26.1	53° 41' + 20'	298	{ 15.7 15.2 15.6 13.8
59	35 1/2		
09 52	25 1/2		
10 05	18		

17h 12°27S 37°20W

= 2,5 ud depuis 9h

compte du ☉ 20h24

P {	19h 02 00"	18° 03'	z: 286	I: 9.2
	03 04"	17° 53 1/2'	z: 286	I: 15.3
P {	04' 37"	17° 19'	z: 286	I: 2.6
	04' 52"	17° 13'	z: 286	I: 0.1

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

à jour 255

270 255 250 255 = 260 255

2 3 3/4 4 4

Vent Force

Tréfilence 278 388 SVD .../...-/-... Salvador AGN -/-.../...

19h 15' 19" 14° 44.5 z: 285 I: -1.1

20 20 50 / Phelps O

21h40 J'aperçois 2 lucres bien nettes à 16. Tb!

Le cap 255 est confirmé, un dirigeant un peu au sud de la lucie de gauche

2h La lucide ~~est~~ partelle qui agissait Paola devant vient être des avions qui atterrissent ou décollent. nous sommes Rye Cove par où le fess de portins sur en devaient bien, ce fess finissant par monter ou descendre jusqu'à l'horizon avant de s'élever, contre les plans d'atterrissage d'un avion.

Tout à l'heure, qu'est-ce que j'ai vu et qu'est-ce que j'ai perdu sur le pôle, je ne puis décider à changer l'horizon de la ligne. celui qui est en place!

M 186 21h45 → 14h15 à 17h15 → 17h20 !!!

Remonté 18 IV 90

atterrissage

Salvador

1 2 3 4 5 6 7

% avait uniquement ce petit ventale
qui avait de la peine à "croquer" le poisson.
A pare anis. je vais la liger à l'oe
qu'elle l'ait fait pleurer. en
une petite cellule, mais j'attends de la rendre
de pied ferme. évidemment que j'avais
un gâchis, car elle s'est débattue à peu
près à l'oe, et j'avais en fait de
lui entrer dans comme je l'ai fait, sans
avoir les mains protégées de sa ténacité
terrifiante.

11h30 Pêche avec le net pour faire pipi,
j'ai profité pour lui jeter la bombe. le bateau a
été dans à aller 100m plus du 250

2440 Cargo sur Tb. Allant vers Nd

3h10 fait l'ami. Je suis incertain de votre santé
puisque avec la faiblesse continue de vous attendre
que trop à la barre, le tipi était accablé.

4h00 Pas le sol de l'ami. Je laisse le bateau se
démener tout seul. Y fait chier mais il lève trop
ou il abat trop. Vainement ce pilote s'en

4h50 Cargo sur Tb & dirigeant vers S. Salvador
A l'oe d'appeler le cargo mais ne veut pas m'écouter
ou ne m'écoute pas. Hehe!

5h40 J'ai bûche la 1^{re} voile > abat trop.
5h45 J'as me un peu Rangé me relève

8h 8' 25"	8° 0.35'	{ Asturus 37 Z: 292 I: 22.8 } 10.5
8' 57"	7° 52'	
8h 09' 27"	38° 0.5'	{ Vega 49 Z: 348 I: -12. } -15
09' 56"	37° 57.5'	
8h 10' 45"	37° 0.75'	{ Venus 92 Z: 89 I: -38.2 } -37
11' 08"	37° 16'	

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Car

Vent

Force

Ciel

6h12 François et à la barre depuis à peine 1/2h que la
lumière de la côte apparaît. Je n'ai pas eu ce
plaisir. Je me laisse admirer ce prodige - Effectivement
on voit quelques feux.

1h après de l'avis dans les rivières.

François a corrigé la voile parce que le bateau partait
trop au Sud, on est plein vent arrière - Je peste
parce si d'un avis c'est très mauvais pour le mat.
On essaie de raler le 1^{er} feu mais c'est pas évident -
là le soleil se lève et la lumière artificielle se lève
d'emblée.

François délire en Bahama. Il est tout fou, tout
heureux comme un petit enfant. Je l'adore!
François vient de me montrer les derniers photos
noir et blanc.

8h10 le port est une étendue sans route
Il reste 500m avant d'être au port si le port est plein
et on s'en va à 15 M de la côte. So on part peut-être.

9h20 une magnifique vue en ciel, pas juste
devant le bateau - poche pleine d'étoiles
digne d'un avion royal!
Le paysage paraît des meilleurs!
Les deux eux-mêmes en solitaire la bannière!

8h10
12050S
380W

10h30 premier bruit d'engin de la côte, après
tant de jours de silence. un son engin en
montant sur l'onde.

Mercredi 18 IV 90 SALVADOR llegada 1 2 3 4 5 6 7

~ 12h envoyons le spi + fa à us
des pures de jôle filles, vont à bord du bateau
et des vagues impressionnant arriv. Les canaux sont
grandes flots de l'été.
pêche fructueuse pour un fois

3h15 49 -23 = 26
3h17 43 tonet 20
15h17'10" 316 S. Antonio 293
15h17'52" 313 2 collines 290
15h18'25" 312 Colline + fde 289
18h44 303 2 collines 280

16h50 62 N^a pte S^a d'us. San Antonio -23 = 39
327 309
305 2 collines end 282
312 N^a Itapirica 299

17h30 le premier quittent le bateau en pleine nuit de jôle
18 j'en ai attrapé 3

18h le port non situé un peu trop près du banc:
2h à l'E du sud du banc.
bonheur de combat pour affiler le spi:
envoyons la br d'abord, en jôle cela, Paolo manque
l'encadrer au bout de la drisse et je brise difficilement
la grosse bulle qui nous a si bien tirés
soud 30m vent force 3-4
nos esp. relevé 255 = 232 ev 260cc

19h15 Vié après le banc

20h10. Remarqué (A) 290.5

9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

à l'appareil du bot, une attache la sève de la sève
et nous sommes bruyant avec tout plein d'ondes
et les débris bruits complet de achetés à Vila Real

21h15 28km pte S Antonio
3,5h = 2h véritablement le courant doit être cent m
la drisse est très agitée

23h30 fai yet mes vôle ducis à Salvador.
Il y a 1 chère de vôleurs!

J'ai jafé ma Philippine encore 1x!

on s'ance et il gale d'1 vôleurs fouch ébriade
vient nous faire la courtoie. Nous l'invitons à
partager les piches de François.
Bernard nous ramène de fruits par le descent.
Niamh! il ne pouvait nous tomber -
Il nous donne d'informations précieux % au Brésil -
Notamment si il y a moyen d'y aller + de 6 mois
en sortant sans entrer le bateau. Par contre pas
mieux de juger les autres administratifs par avoir
1 profiteur de vida -