



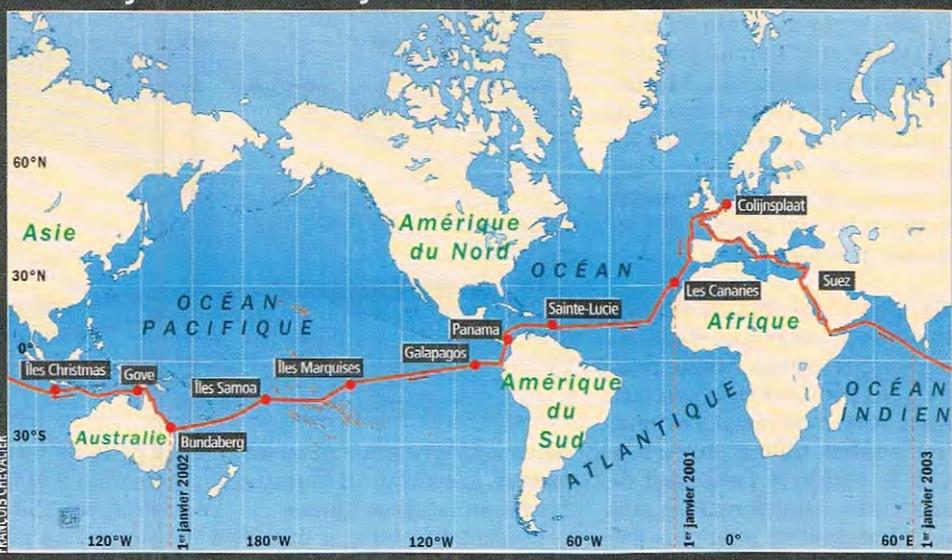
Un vrai royaume. Pour Andreas, âgé de trois ans au moment de l'appareillage, l'intérieur de l'Etap 21 est à la fois accueillant et rassurant – comme une cabane!

Le 19^e jour du voyage, le vent tourne au Nord et forcé, une puissante houle nous prend de travers. Les mouvements du bateau deviennent inconfortables. Le lendemain, des rafales hurlent dans le gréement, les vagues grossissent, atteignent plusieurs mètres. Nous recourons de nouveau à notre tactique de gros temps : petite voilure sur l'avant, deux trainards à l'arrière. Dans la nuit, le vent forcé enco-

vue. Nous y sommes arrivés! Nous avons parcouru 2976 milles en 24 jours, à 5,2 nœuds de moyenne. Sur le ponton s'agglutinent de plus en plus de gens, les commentaires fusent – un si petit voilier ici, avec une famille, après une traversée de l'Atlantique.

Carola et moi rêvons d'Australie, Andreas de Panama. A la mi-avril, nous disons adieu aux îles Caraïbes, le cœur lourd. Les côtes

Des Pays-Bas aux Pays-Bas, 30 000 milles en trois ans!



e, nous portons deux focs «jeuneux» en ciseaux – peuvent être daptées en quelques secondes à la orce du vent. Nous n'avons pas besoin de quitter la cabine pour réler les voiles, un pied sur l'unique narche de la descente suffit pour teindre les winches de rouf.

La distance parcourue quotiennement dépasse toujours 120 milles. Et, finalement, le temps passe vite. Souvent, nous sommes assis dans le cockpit avec Andreas, nous observons les vagues, nous buons ou nous regardons des poissons volants. Tous les jours, en fin d'après-midi, nous faisons quelques exercices et assouplisse-

ments en regardant la mer – les jambes s'ankylosent vite sur un petit bateau – et Andreas nous imite si le cœur lui en dit.

NOTRE ÉQUIPEMENT DE CUISINE SE COMPOSE d'une cocotte antiadhésive en aluminium et d'un petit réchaud d'un feu à alcool muni d'un bloqueur de casserole. Le tout nous dispense d'une suspension à cardan et d'une poêle à frire! Le plus souvent, nous cuisinons du riz avec une garniture de conserves, oignons et poivrons braisés – et le dimanche, c'est le jour des pâtes!

re. Nous roulons complètement le foc, mais nous marchons toujours à 3-4 nœuds, même avec les ausières. Nous restons calfeutrés à l'intérieur. En haut du panneau de descente subsiste une étroite aération. Les déferlantes claquent si violemment sur notre Etap que l'eau jaillit dans la cabine à travers cette petite ouverture. Nous avons peur de chavirer, mais notre petit voilier tient le coup...

Le 24^e jour, la Martinique est en

de l'Amérique centrale apparaissent dix jours plus tard. A terre, le Panama n'est pas si beau, des gardes patrouillent partout avec des mitraillettes. Nous réussissons à passer le canal en un seul jour grâce à un hors-bord de location de 15 chevaux – et voilà Wal qui file dans le Pacifique!

Pour nous souhaiter la bienvenue, des pélicans tournent autour de nous. Mais la carte postale ne dure pas. Devant faire voile vers le



Une jolie rencontre près des Galapagos.



Arrivée à Nuku Hiva, îles Marquises, après 30 jours de mer...

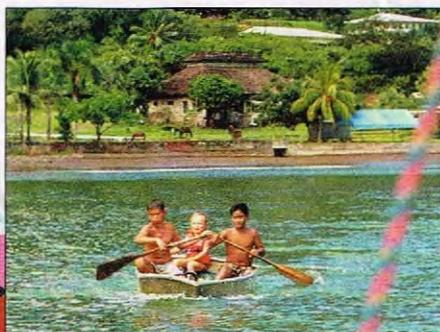
Sud, nous voici au près. Jour et nuit, la carène tape dans les vagues, toutes les cinq secondes, nous sommes jetés de-ci de-là par les chocs du bateau. Dix jours passent ainsi. 800 milles contre le vent. L'enfer. Le onzième jour, enfin, par 01 degré Nord tout juste, nous pouvons faire cap à l'Ouest, en direction des Galapagos...

Devant San Cristobal, nous jetons l'ancre. L'île nous apparaît comme l'endroit le plus pacifique sur terre. Hélas, les îles Galapagos sont en fait assez peu accueillantes; très protégées, ce qui est bien, leurs visites sont souvent payantes et les séjours sont limités. De plus, 3 000 milles de plein océan nous attendent sans possibilité de les éluder. Nous nous armons donc de courage au moment de mettre le cap sur les Marquises, 5 500 kilomètres plus loin!

LE CINQUIÈME JOUR DU VOYAGE, alors que je me repose dans ma couchette, le bateau s'arrête presque net. Je bondis et je vois une grosse tortue de mer à l'arrière. C'est le safran tribord qui l'a touchée. Je vérifie la pelle tout de suite - rien. Trois semaines plus tard, alors qu'il ne reste plus que 400 milles pour rallier les Marquises, Carola crie du cockpit: «*Le safran s'est cassé!*» Je bondis hors de la cabine et me fige: la moitié inférieure du safran flotte derrière nous, puis disparaît dans les vagues. Nous sommes abasourdis. La tortue, bien sûr! J'aurais dû mieux vérifier le gouvernail! Passé l'abattement, je remarque que *Wal* tient à peu près son cap. Peut-être arriverons-nous à boucler les 400 milles qui restent par nos propres moyens?

Le régulateur fonctionne avec le gouvernail au vent, intact - mais, régu-

Bricolage. Un des deux safrans de rechange réalisés par Hans.



▶ Nuku Hiva, Taïohae Bay.

lièrement, le bateau part au lof en travers. C'est clair, il faut que je bricole un safran de fortune.

Pendant deux jours, je travaille à genoux dans la cabine chaude, humide et malmenée par les vagues.

«Nous avons parcouru 250 milles avec un seul safran, les 150 milles restants jusqu'aux Marquises ne sont pas un problème avec une mer calme.»

Nous avons de nouveau un vent violent et le panneau de descente doit rester fermé pour éviter que l'eau n'entre. Andreas m'aide du mieux possible, tient les outils pour qu'ils ne s'en aillent pas n'importe où. Carola barre pendant des heures, ce qui est la seule façon d'empêcher le bateau de se mettre régulièrement en travers. Le 28^e jour, nous réussissons à accrocher

la pelle de fortune. Nous avons parcouru 250 milles avec un seul safran, les 150 milles restants ne sont pas un problème avec une mer calme. Trente jours après notre départ des Galapagos, nous jetons

dans le village. Et, pour son cinquième anniversaire, une bande «pirates» germano-polynésienne monte à l'abordage de *Wal*! Comme dans presque chaque port, nombreux plaisanciers examinent notre petit voilier. D'abord à distance, puis ils s'approchent. En tant qu'un coup d'œil dans la cabine la plupart hochent la tête. Quand Carola raconte qu'à trois nous avons au maximum besoin de cinq litres d'eau douce par jour, l'réplique: «*Ma femme se plaint si elle doit se contenter de 20 litres!*»

NOUS POURRIONS RESTER éternellement aux Marquises, ces îles si belles et accueillantes. Malheureusement, nous n'avons plus qu'un mois jusqu'au début de la saison des cyclones dans le Pacifique. Et la plus grande partie de ce



l'ancre dans Taïohae Bay, à Nuku Hiva, Marquises. Le plus long trajet non-stop de ce tour du monde est derrière nous: 3 124 milles.

J'ai besoin d'un mois pour construire deux nouveaux safrans en contreplaqué, dont l'un sera gardé en réserve. Entre-temps, Andreas apprend à nager en jouant pendant des heures avec les enfants marquisiens. Bientôt, il a beaucoup d'amis



▶ Taïohae Bay.



▶ A bord d'un chalutier, Samoa.

Au cœur du Pacifique. Carole à la barre entre les îles Samoa et l'Australie, par jolie brise.

Petit voilier, petit budget !

Achat et améliorations du bateau : **30 000 euros.**

Tour du monde durant trois ans : **30 000 euros (soit 830 euros par mois en moyenne).** En fait, cela inclut des dépenses « exceptionnelles », comme l'achat d'un nouveau moteur en Arabie Saoudite (**1 100 euros**), le passage du canal de Panama (**950 euros**), les visas pour rester en Australie plusieurs mois (**550 euros**), le stationnement à terre pendant deux mois à Malé, aux Maldives (**700 euros**)... **H.H.**

guer est revenue. Mais les adieux sont déchirants, Andreas ayant noué de solides amitiés australiennes au fil des semaines... Le long de la Grande Barrière de Corail, nous faisons voile vers le Nord, puis passons le détroit de Torres. Bye-bye, l'Australie ! Mais nous n'allons pas loin. A 200 milles de la côte, nous restons immobilisés dans un incroyable calme plat. Pas un souffle. Nous ne progressons que grâce au courant, de 10 à 20 milles vers l'Ouest. Ce calme blanc dure dix jours interminables. Lancer le moteur ? Nos dix litres de réserve de carburant ont l'air ridicule vu la taille de l'océan.

son possible. Nous mettrons les voiles fin décembre pour la dernière étape par l'océan Indien, en direction de la corne de l'Afrique.

Au départ, nous sommes tendus. Nos pensées et conversations ne tournent qu'autour d'un sujet : le danger des pirates dans le golfe d'Aden. Nous décidons de naviguer la nuit, sans lumière, et de rester le plus possible à distance de la côte. Si des bateaux viennent à proximité de nous, Andreas fait signe dans le cockpit pour bien montrer qu'un jeune enfant est à bord. Peut-être cela est-il utile : deux bateaux passent vraiment très près de nous, mais s'éloignent...

La météo nous donne beaucoup plus de mal : après l'entrée dans la mer Rouge via le détroit de Bab el-Mandeb, le vent fraîchit en quelques heures jusqu'à 35 nœuds. Les vagues, qui viennent de l'arrière, grossissent et commencent à déferler dans le cockpit. Le vent augmente encore, hurle dans le gréement. Wal est ballotté en tous sens comme un jouet, les embruns volent jusqu'en tête de mât. Il nous faut un abri, rapidement...

NOUS LE TROUVONS SOUS LE VENT

de l'ilot Suyul Hanish. Nous jetons l'ancre à 40 ou 50 mètres de la plage, en sécurité. Mais des soldats déboulent soudain sur la rive. Ils gesticulent, énervés, mitraillettes levées. Finalement, l'un d'eux nous rejoint à la nage. Agressif, il nous explique que les îles Hanish font partie du Yémen, mais sont revendiquées par l'Érythrée – et sont donc zone militaire interdite. Nous lui faisons comprendre ce qui se passe en mer. Et, à notre grand soulagement, nous recevons la permission de rester jusqu'à ce que la tempête soit passée. Wal tire sur son mouillage durant toute la nuit.

Au petit jour, nous emballons nos affaires les plus précieuses et nous gagnons la plage à bord de notre annexe surchargée. De façon surprenante, les soldats s'avèrent



Calme blanc. Au large de l'Australie, Wal dérive plusieurs jours sous l'effet du seul courant. Notez les tangons des focs jumeaux.

tralie ! Nous avons réussi ! A bord de notre coque de noix, et en dix mois seulement, nous avons traversé l'Atlantique et le Pacifique. Nous nous sentons lessivés et nous avons besoin d'une pause. Pendant presque sept mois, nous restons à Bundaberg. Andreas apprend l'anglais avec ses camarades de jeu. Beaucoup d'amis nous aident dans la révision générale du bateau. Chaque vis est contrôlée, quelques renforts sont installés.

Lorsque Wal est prêt, notre avidité de connaître, d'explorer, de navi-

un jour, le vent reviendra – et il revient, effectivement ; bateau et équipage sortent de cette torpeur un peu irréaliste.

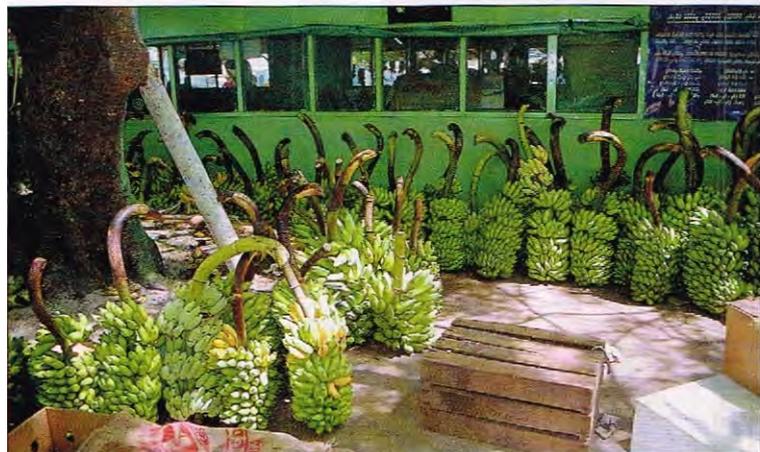
Avec un court arrêt à l'île Christmas, nous continuons en direction des Maldives. A proximité de l'équateur, nous devons lutter contre des vents trop faibles et des averses pendant lesquelles il pleut à seaux. Enfin une douche à bord ! A Malé, capitale des Maldives, nous restons deux mois. Nous devons attendre la fin de la saison des tempêtes dans le Nord de l'Indien. Un principe important de notre voyage consiste à placer chaque section du trajet à la meilleure et à la moins dangereuse sai-



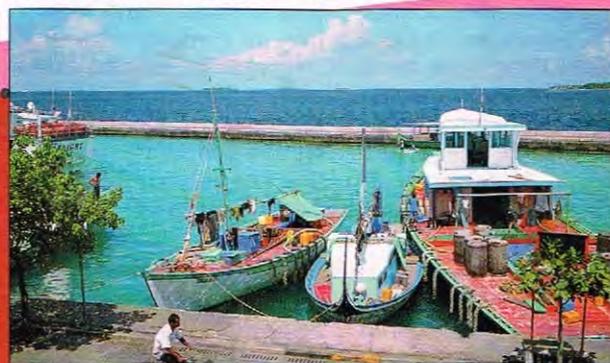
Copain ? Aux Galapagos, Andreas n'a pas été trop rassuré par ce lion de mer qui s'est invité à bord.

océan gigantesque est encore devant nous. Pour cette raison, nous partageons la route en deux longues étapes : 2 000 milles jusqu'à Pago Pago, dans les Samoa américaines, et 2 700 milles ensuite vers l'Australie.

Quand, le matin du 11 novembre 2001, la terre est en vue, nous versons des larmes de joie. L'Aus-



► **Marché aux bananes de Malé, aux Maldives.**



► **Les Maldives, décembre 2002.**



Au grand large.
Cap sur l'horizon
pour la vigie du
bord, bien calée
dans le capot
avant...

d'une extrême hospitalité : ils partagent leur repas avec nous, nous apprenons les premières bribes d'arabe. Deux jours et deux nuits, leur petite guérite en contreplaqué est notre abri tandis que les murs résonnent et tremblent sans interruption dans la tempête.

Quand le vent tombe enfin, tout est recouvert d'une couche de sable épaisse - y compris notre *Wal*. De retour à bord, nous grattons comme nous pouvons l'épais mélange de sable et de sel qui couvre le pont et le mât.

Par un léger vent du Sud, nous parcourons presque la moitié de la mer Rouge jusqu'à Djedda, Arabie Saoudite. Le trajet qui reste est redoutable à cause du vent de Nord constant, qui souffle de plus en plus fort à mesure que l'on grimpe en latitude. Si nous avons une chance contre le

«Et nous voici à Colijmplaats!»

Andreas est un enfant heureux, nous avions :

nous avons donné une réalité au rêve d'une vie...»

vent, c'est le long de la côte. En considération d'Andreas, nous recevons des gardes-côtes de Djedda un «permis de navigation à voile» qui nous autorise à rester dans les eaux côtières saoudiennes.

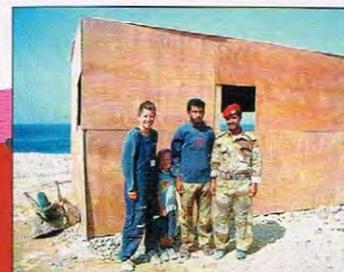
POUR NOUS COMMENCE alors un trajet qui tient du cauchemar et du conte arabe. Le cauchemar : désormais, nous devons chaque jour rallier une base militaire. Toute la journée, un garde-côte nous accompagne. La loi le veut ainsi. Le hors-bord est presque toujours en route. Il n'y a qu'ainsi que nous pouvons boucler à la nuit nos étapes quotidiennes de 40 à 50 milles contre le

vent et les vagues. *Wal* vibre, résonne et tape sans interruption dans les vagues. Cela ne peut pas continuer ainsi. Il faut faire venir un moteur plus puissant.

Le conte arabe : le matin suivant Mansoor, un officier des gardes-côtes, nous offre son aide. D'abord, fait en sorte que les ferrures du gouvernail défectueuses soient parfaitement réparées, gratuitement. déniche ensuite un moteur Yam ha de 15 chevaux flambant neuf à petit prix. Le soir précédant notre départ, un homme vient nous voir en costume national saoudien : djellaba blanche, keffieh serré d'un anneau noir. Il s'appelle Sami et nous offre des provisions par centaines : lait UHT, jus d'orange, fr



▶ A Malé, une drôle d'annexe!



▶ Au Yémen, notre lutte pour deux jours!

Partage. Un tel voyage, quand il est réussi, renforce les liens familiaux - et la maturité des enfants.

