

Tempête en haute mer.

Qu'étions-nous venus faire dans cette galère ? À l'abri du cockpit, nous n'échangions que de rares paroles. Le bruit assourdissant de la mer nous forçait à crier tandis que de violentes bourrasques tentaient de nous bâillonner.

— Tu as vu celle qui vient de la droite ?

— Celle qui se forme sur la gauche va être plus grosse !

— Oh ! Celle-là, elle est trop près.

— Gaffe, on se la paye !

Échanges ping-pong où chacun avertissait l'autre de devoir se cramponner car, sans nous le dire, nous avions divisé la mer en deux secteurs de surveillance : chacun sa moitié.

Quelques semaines auparavant, *temporal*, la tempête, était venu enrichir notre vocabulaire. *Temporal* avait scandé nos courtes étapes le long des côtes d'Espagne et du Portugal. La réception tant attendue de l'antenne du téléphone satellitaire nous avait retardés et, conscients d'être partis trop tard, nous devions calculer serré pour naviguer entre deux dépressions dans leur chapelet automnal.

Mais, ce jour-là, nous n'étions plus du tout sur la même échelle de grandeur : le vent forcissait sans cesse, levant une mer qui devenait dangereuse. Direction plein sud vers les îles du Cap-Vert, nous avons quitté les Canaries, aidés par la vedette du port et salués par des *au revoir* qui s'étaient perdus dans le vent. La météo avait annoncé du cinq-six fraîchissant dans la nuit.

La première journée, ensoleillée, vent favorable, fut un délice : un ciel sans nuage dont le bleu pur donnait à la mer une teinte foncée, plus méditerranéenne qu'atlantique. Après une nuit calme, un voile de cirrus orangés et filamenteux nous alerta

d'un changement de temps. Très vite, des nuages de plus en plus sombres firent leur apparition. Inquiets, nous organisâmes nos quarts dès la nuit tombante au lieu de traîner tardivement dehors ainsi que nous en avons pris l'habitude.

Dans la nuit, le vent se mit à forcer et à souffler en rafales tandis que se formait une houle de plus en plus grosse. Au petit matin, la mer était blanche.

À l'intérieur de la cabine, le bruit était terrible et nous avions des nausées chacun à notre tour. En ciré, adossés au cockpit et bien calés contre les hiloires, nous préférions être dehors, au grand air. Le spectacle était saisissant et même effrayant. Pas question de petit-déjeuner. Les repas furent plus que légers : yaourts et bananes, bananes et yaourts, mais nous n'avions pas faim.

De tout notre périple, ce sera la plus terrible tempête que nous essuierons en mer. Deux dépressions étaient en train de se télescoper et nous étions à leur point de convergence. L'une venait du nord-ouest et renforçait celle de surcoût. Leur résultante était globalement ouest : vent de travers pour nous.

Les deux houles, en se croisant, formaient des vagues pyramidales dont beaucoup devaient dépasser les dix mètres. En se rapprochant, elles s'écroulaient en tombereaux d'écume. Certaines, trop près mais hors de notre sillage, nous rattrapaient pour s'effondrer à notre poupe. Le plus souvent, heureusement, à droite et à gauche. Seules quelques-unes nous atteignaient, envahissant notre plage arrière, nous bousculant et nous éclaboussant copieusement.

Le dinghy arrimé sur la jupe arrière était noyé et rempli d'eau. Sous le poids de la charge, le bateau se cabrait, mais nous demeurions relativement épargnés dans notre cockpit central élevé à deux mètres au-dessus de la flottaison.

Puis, petit à petit, cette mer confuse se hérissant en tous sens fit place à la houle, une houle énorme comme nous n'en avons

encore jamais vue, un spectacle magnifique. Après soixante-douze heures de shaker, elle avait fini par s'organiser et se régulariser : très longue, peut-être cent cinquante à deux cents mètres entre chaque crête, et très profonde, douze à quinze mètres, la hauteur d'un immeuble de cinq étages ! Dans les creux vertigineux, nous n'avions plus aucun souffle d'air. Bien que la voilure de tempête qui nous faisait avancer à trois nœuds fût réduite au maximum, deux mètres carrés de tourmentin et cinq à six mètres carrés de grand-voile, nous gitions à 30° voire 40° sous les gifles des crêtes, puis presque aussitôt nous partions à la contre-gîte dans le creux. Nous étions alors complètement déventés et le mât faisait office de balancier, et ce malgré la retenue de bôme qui finit du reste par casser. Le pire n'allait pas tarder.

Après quelques heures, ces chocs répétitifs avaient écroui l'axe en inox de la poulie *stand up* de rappel du palan d'écoute de la grand-voile, et il cassa net. Non tenue, la bôme s'envola à la verticale contre le mât, faisant éclater le bloqueur et l'écoute se libéra d'une dizaine de mètres. La situation était dramatique. Devenue incontrôlable, la bôme risquait à tout instant de casser ou d'arracher le vit-de-mulet la fixant sur le mât. Ballottée en tous sens, elle s'était transformée en une énorme épée de Damoclès à la lame mortelle au-dessus de nos têtes. Nous devions impérativement en reprendre le contrôle très rapidement, c'était l'urgence absolue.

Nous avons dépassé le pic de la tempête. Le vent, à chaque sommet de crête, restait d'une violence inouïe et la houle toujours aussi profonde. Seul le tourmentin bordé à l'extrême nous permettait de conserver un relatif contrôle du cap et de continuer à faire route. Rembraquer le mou ne fut pas une mince affaire. Il nous fallait profiter des descentes dans les creux de houle. Virevoltant au-dessus de nous, l'écoute nous semblait un gigantesque fouet aussi sifflant et dangereux qu'un cobra dressé. Encore déventés,

dès que nous commençons à remonter l'autre versant de houle, il nous fallait tourner l'écoute sur un taquet pour ne pas reperdre le mou si difficilement gagné. Il nous aurait été impossible de le retenir à mains nues. Peu à peu, la bôme de verticale passa à l'oblique et enfin à l'horizontale, ou presque. Nous poussâmes un soupir de soulagement : nous avons sécurisé la bôme. Au milieu de l'après-midi, il nous restait deux bonnes heures avant la nuit pour bricoler un appareillage de fortune. Alors que nous nous brûlions les mains pour maîtriser l'écoute de grand-voile, nous avons décidé de ne pas amener la grand-voile. Mieux valait dans cette tempête conserver les cinq mètres carrés de surface et pouvoir continuer ainsi à maintenir le cap pour nous éloigner au plus vite du front dépressionnaire. Nous avons le dispositif des vieux gréements gravé en tête pour avoir navigué sur des cotres bretons. Foin du rail d'écoute qui n'avait pas encore été inventé par la plaisance ! Avec un bout de grelin, nous mîmes en place une sorte de pontet transversal. Utilisant les deux fortes poulies fixées à l'arrière pour les bras de spi, nous obtînmes une triangulation textile à l'ancienne. Ainsi fut mis en place un système un peu lâche mais suffisant à contrôler la grand-voile. À la nuit tombante, nous étions sortis de l'ornière. Le bateau étalait à deux ou trois nœuds et nous pouvions dormir un peu en attendant un jour meilleur.

Au cours de la nuit, le vent s'adoucit progressivement, laissant la grande houle s'apaiser. Notre réparation de fortune tint vaillamment, à notre grand soulagement, jusqu'au Cap-Vert. Nous avons frôlé le drame car nous apprîmes plus tard qu'un chalutier marocain, avait sombré dans cette même zone, au même moment, avec ses dix-sept hommes d'équipage.

La tempête calmée, nous avons touché un vent d'est, chaud, qui recouvrit le pont d'une pellicule rougeâtre, tandis qu'une légère odeur de café flottait dans l'air...

Durant deux jours, ce vent chaud, l'harmattan, souffla. Venu du Sahara et chargé de sable rouge, il produisait un véritable brouillard en mer. Ce sable très fin colorait en rosâtre tout le gréement textile et il a fallu attendre, six mois plus tard, les intenses pluies tropicales de Trinidad et du Venezuela pour qu'il reprenne sa couleur naturelle.

Malgré cette sorte de brume, l'horizon était cependant tellement net qu'il fut trompeur : nous estimions la visibilité à quatre ou cinq milles. Or notre *waypoint* d'atterrissage était dépassé. Ne voyant rien, nous étions saisis par l'angoisse que la tempête ait abîmé l'antenne du GPS et que notre point d'atterrissage fût dérégulé. Par sécurité, nous mîmes le moteur en route. Les minutes semblaient longues : calme plat, en réalité une brume épaisse et baromètre en baisse quand, tout à coup, ouf, nous aperçûmes les brisants du bas de la falaise sans en voir le haut. À un demi-mille, la côte était accore. On voyait un courant se former au ras et il nous était favorable.

Comme le port de São Nicolao nous a semblé paradisiaque ! Et divine la première nuit dans le calme du mouillage ! La première grande épopée était terminée et nous étions heureux. La population était tout sourire. Nous avons décidé de rester au moins trois ou quatre jours dans ce havre de paix pour nous remettre de nos émotions et faire le point sur notre périple.

Notre départ de Bretagne nous paraissait déjà si loin. Presque dans une autre vie...

Départ de Bretagne.

Route vers l'Espagne, le Portugal, les îles Madère et les îles Canaries.

Qui sommes-nous ? Yvonne et René : de simples plaisanciers arrivant au matin dans un port inconnu, heureux et émerveillés comme deux enfants à Noël devant une vitrine de jouets. L'heure avait sonné pour nous d'aller au-delà de l'horizon, toujours plus loin, de découvrir, de par le vaste monde, d'autres paysages, d'autres civilisations, et de rencontrer d'autres gens avec leurs us et coutumes. Quand deux amoureux évoquent leur vie future, les rêves fusent. Nous, nous avons un seul rêve que nous pensions irréalisable : faire le tour du monde à la voile. Nous avons alors vingt ans. La vie nous a permis de le réaliser : au moment de la retraite, nous avons la santé, et les finances, après quarante années de travail, étaient suffisantes pour construire notre bateau.

Forts d'une solide expérience, nous avons une idée déjà mûrie de ce dont nous avons besoin. Après beaucoup de lectures et d'observations, nous commençons à passer en revue nos impératifs et à faire des choix : nous voulions un bateau de grand voyage capable d'affronter tout type de temps, qui puisse être manœuvrable en solitaire, c'est pourquoi nous optâmes pour un sloop. Nous fixâmes la longueur à douze mètres cinquante, ce qui permettait d'avoir un espace de vie aéré pour six personnes en petite croisière (nous savions déjà qu'enfants et amis allaient nous rejoindre). Nous avons deux exigences : un cockpit central faisant office de salon de pont, une barre franche. Nous voulions aussi un maximum d'autonomie d'où l'idée d'installer un dessalinisateur pour l'eau.

Pour construire le bateau, nous fîmes appel à deux spécialistes qui étaient devenus des amis : Christophe, architecte naval DPLG et Pierre, voilier professionnel et *surveyor*.

Nous commençons à exposer nos idées. René sort des plans. Christophe, sceptique quant à ses talents de dessinateur s'exclame :

— Assez de baratin, on sait ce que vous voulez, mais montrenous quand même tes beaux croquis !... *Coup d'œil*... C'est ça ton sabot ?

Pierre :

— Pas mal pour les plans d'intérieur mais pas d'accord pour les bouchains. Il faut une coque en forme. C'est cinq pour cent plus cher mais ce sera vite récupéré avec trente pour cent de mieux à la revente.

Christophe :

— Ça ne va pas être pour rien un bateau pareil !

Pierre, continuant à examiner les plans :

— Et l'annexe, on la loge où ?

René :

— Dans un sac en coffre.

Pierre :

— Non ! Il te faut absolument un *RIB (Rigid Inflated Boat)*, une annexe à fond rigide, autrement, tu vas changer de dinghy tous les ans : les coraux ne pardonnent pas.

Comme ancien co-équipier de l'America's Cup, Pierre connaissait l'avantage des élancements en construction navale, il nous explique son idée :

— Si l'on allonge le bateau de deux mètres cinquante, à l'arrière on installe une jupe — il dessine une forme de visière de casquette inversée — dessus on pose une tôle et ça fait une superbe plage arrière au ras de l'eau très pratique pour remonter le dinghy rigide ; et au mouillage, ce sera le solarium et le bord de la piscine ! En plus, ça ne coûte rien, quelques kilos de tôle alu

en plus. Et l'intérêt aussi est qu'on améliore le coefficient prismatique et donc la vitesse du bateau si l'on passe de douze mètres cinquante à quinze. On augmente aussi le confort au tangage et croyez-moi, ça vaut le coup

Nous :

— C'est vraiment convaincant. D'accord Pierre.

Christophe :

— Quand espérez-vous partir ? De combien de temps dispose-t-on ?

— Un an. Départ fin août prochain pour profiter des alizés portugais de septembre jusqu'au Maroc.

Le projet prit vite forme après toutes ces années où nous en avions rêvé. Les délais furent tenus. Nous avons choisi de construire le bateau en kit : Alumarine construisit la coque vide à Nantes, à Étel le chantier Rameau mit en œuvre tous les aménagements intérieurs (plomberie, ébénisterie, etc.). M. Rameau accepta que les autres équipementiers travaillent sous son toit (les mécaniciens, électriciens). Christophe supervisait le tout, Pierre, quant à lui, s'occupait du gréement et des voiles.

Quand tout fut en place, on profita d'une marée exceptionnelle de cent quinze pour la mise à l'eau et le mâtage, le 20 août, jour du soixante et unième anniversaire de René. Le bateau a été commencé le 21 janvier, deux dates pour nous symboliques puisqu'elles représentaient nos deux dates d'anniversaire. Le baptême de notre bateau eut lieu à Étel où famille, amis et tous ceux qui y avaient travaillé furent invités. Tous ceux qui allaient nous rejoindre un jour ou l'autre rêvaient déjà d'une croisière au long cours : nos enfants Christine et Jean-Luc, Véronique et Maud, nos deux petites-filles Morgane et Rozen, notre fratrie Jacques, Joëlle, Maryvonne, Joël, nos amis, Jean-Pierre et Annick, Camille et Evelyne. Ce fut une belle fête.

Dès nos premières navigations, notre bateau baptisé *Amzer Zo*

(« on a le temps » ou *carpe diem* en breton) nous avait conquis par sa stabilité, sa puissance et son espace.

Description d'*Amzer Zo*.

C'est un voilier gréé en sloop.

Longueur : 15 m

Largeur : 4,36 m

Tirant d'eau : 2 m

Tirant d'air : 21 m.

Il ne porte qu'un seul mât, une grande voile et, grâce à ses étais, deux voiles d'avant : une trinquette et un yankee, et parfois un spi.

Organisation intérieure :

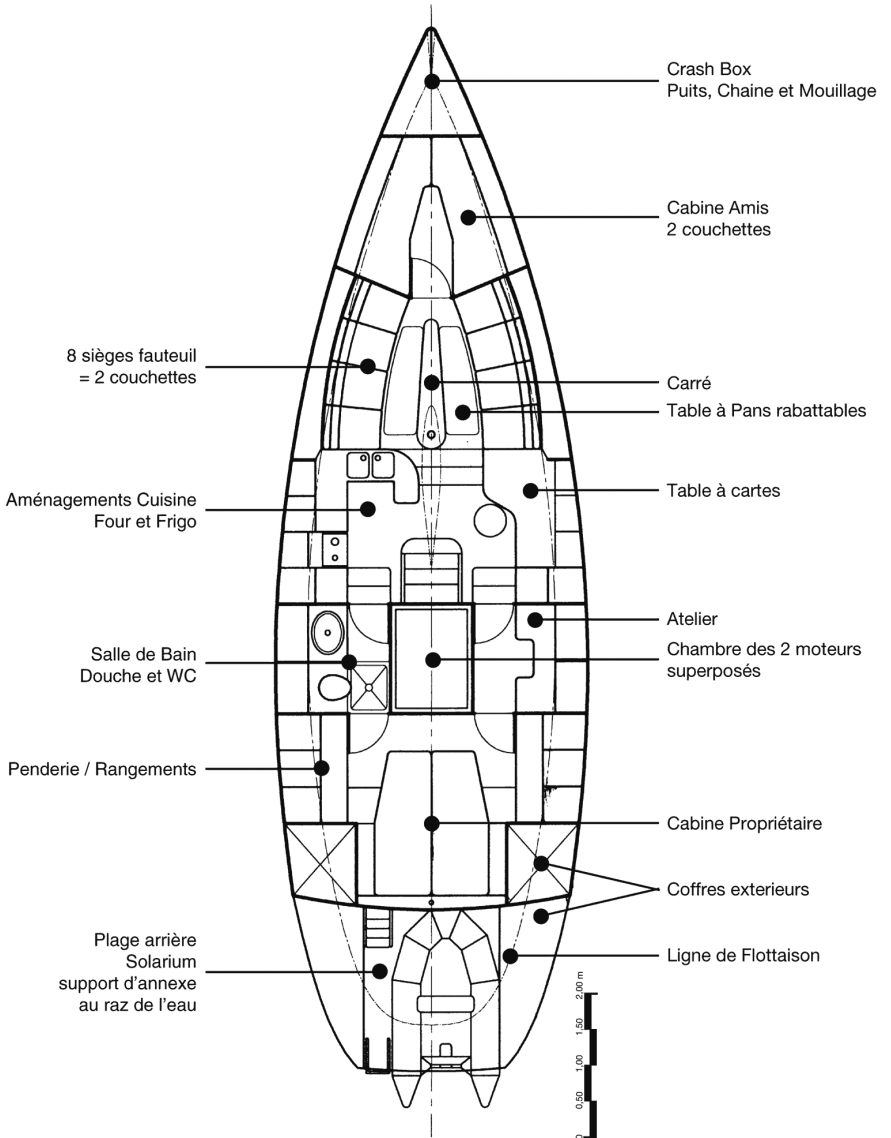
L'escalier de descente donne sur le centre fonctionnel. Ce vaste palier a été surélevé pour augmenter au maximum notre autonomie. C'est la partie centrale du navire, posée sur nos deux réservoirs, mille litres de fuel et trois cents litres d'eau, séparés par la *maille sèche*.

À tribord se trouve la table à cartes au format grand aigle et, en guise de vaigrage, le tableau de bord mural qui réunit, comme dans un avion, toutes les commandes : la centrale de navigation avec les écrans, radar, GPS, sondeur, pilote automatique, ses cadrans de contrôles électriques et mécaniques pour les deux moteurs et, pour les liaisons extérieures, le téléphone-fax satellitaire.

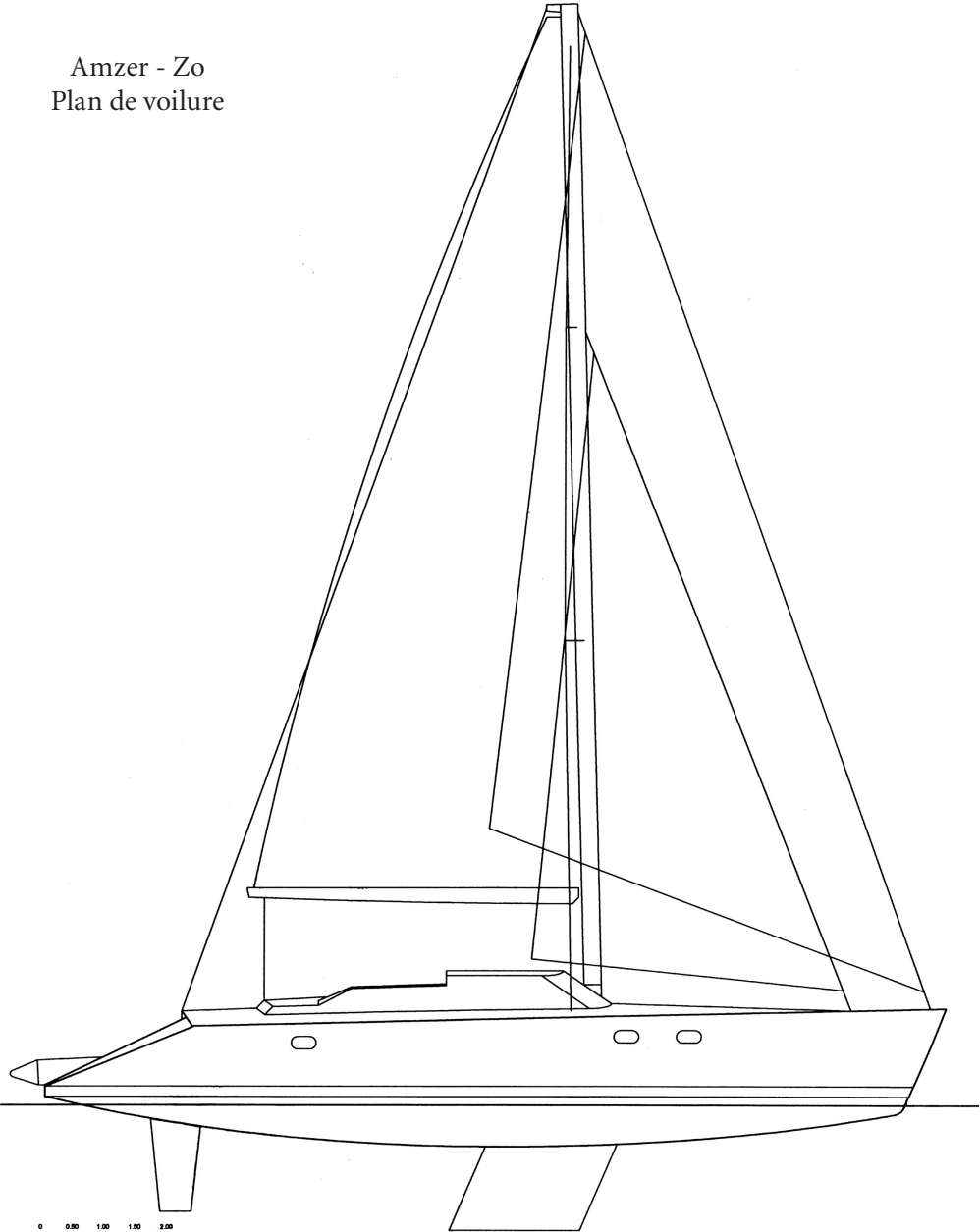
À bâbord se trouve une cuisine équipée de tous ses éléments : cuisinière avec four pour cuire le pain, frigo, évier et paillasse avec retour en L pour ses rangements. Tout cet ensemble possède une vue panoramique sur l'extérieur et domine, en vue plongeante, le carré où l'on accède par deux larges marches. C'est notre salle à manger-salon intérieur. Au centre, la table à rabats est encadrée latéralement par deux larges banquettes confortables.

Amzer - Zo

Dispositions intérieures



Amzer - Zo
Plan de voilure



0 0.50 1.00 1.50 2.00

Une porte donne accès au *triangle avant* privatif aménagé en chambre d'amis.

L'escalier de descente s'appuie sur la cloison centrale qui divise l'intérieur du navire en deux parties.

Vers l'arrière, deux coursives encadrent la *chambre moteurs* centrale. On y trouve en partie basse le moteur de propulsion, un Diesel de 63 CV, cinq cylindres, qui peut avancer à sept ou huit nœuds, soit treize à quinze kilomètres à l'heure. En étage supérieur est monté le générateur, un moteur Diesel de 14 CV sans réducteur, qui anime d'un côté les alternateurs nous fournissant l'électricité, et de l'autre le dessalinisateur pour l'eau douce.

À l'arrière, nous disposons sur toute la largeur d'une vaste cabine de propriétaire. Au centre, le lit matrimonial est très confortable. Durant les traversées, quand la gîte devient importante, nous utilisons rarement les *toiles de roulis*. Nous préférons dormir en travers, le matelas à lattes étant aussi large que long, les toiles de roulis nous servent de cale-pieds.

Les coursives d'accès ne sont pas de simples couloirs. Celle de bâbord est aussi notre salle de bains avec compartiments douche, WC et lavabo. Celle de tribord contient l'atelier mécanique, la centrale de consommation électrique et un placard dissimulant le ballon d'eau chaude.

À l'extérieur :

La plage avant, complètement dégagée, se termine par le *becquet support* de l'ancre et son guideau. Latéralement, des étriers calent le tangon de spinnaker.

À l'arrière de la cabine, nous disposons d'un *salon de pont* dont le plancher en caillebotis se soulève et fait office de table extérieure. C'est notre espace de vie de jour et de navigation.

Tout à l'arrière, en contrebas, au ras de l'eau, se trouve la plateforme imaginée par Pierre pour le stockage de notre *RIB*, le dinghy

à fond rigide très pratique en navigation, mais aussi au mouillage, car remonté la nuit, c'est notre sécurité antivol et à flot c'est la plage multifonction — solarium, baignade — et occasionnellement, le lieu de gonflage de la bouteille de plongée.

Premières navigations.

Après quelques essais, notamment un week-end aux Scilly, et quelques dernières mises au point, nous étions prêts à partir. Nous savions que notre petit monde allait nous manquer mais nous nous étions promis de revenir une fois par an, notamment durant la période des cyclones.

Après les adieux émouvants — c'était le départ pour le grand voyage —, nous quittâmes le ponton de Locmiquélic à midi par un fort coup de vent mais la météo était bonne pour les jours à venir.

Nous avions du force six soufflant trois-quarts arrière, agréable, mais la houle de deux mètres n'était pas du goût de notre chien. Au bout de quelques heures de navigation, nous aperçûmes quelques dauphins. Dès le début de la soirée et durant la nuit, la mer forçait et nous commençons à avoir le mal de mer ; notre chien, lui, dormait, bercé dans le fond de la cabine. Malgré les nausées, les quarts furent bien tenus toute la nuit. Le matin, premier émoi : vision du jet lointain d'une baleine, semblable à un petit nuage qui se rapproche peu à peu. De rares bateaux, pêcheurs français et espagnols, un cargo qui fait la navette Espagne-Lorient, sans doute un céréalier. Pas très à l'aise dans cette mer chahutée, nous essayions d'organiser notre nouvelle vie : quart, repas, repos, lecture, musique.

Le mardi, la journée semblait belle avec un vent beaucoup plus faible et une houle beaucoup plus longue. Néanmoins les nausées

étaient tenaces et nous payions tous deux notre tribut à Neptune. Nous naviguions à la voile mais, un peu impatients d'atterrir sur la triple pointe du cap Peñas, dès le midi, la vitesse étant tombée au-dessous de deux nœuds et demi, nous mîmes le moteur et nous le gardâmes jusqu'à l'arrivée car le vent faiblissait de plus en plus et nous eussions été encalminés.

Notre deuxième nuit fut magique : étoiles et surtout pleine lune nous éclairaient comme en plein jour. La mer était complètement calmée comme nous l'avait prédit la météo, et la navigation, douce. Notre chien Jimmy commençait à trouver le temps un peu long et nous regardait d'un air interrogateur. Au bout de quelques heures, il trouva une solution pour ses besoins naturels en allant à l'avant et en perdant l'équilibre bien des fois. Sur les conseils d'amis plaisanciers, nous avons pourtant disposé une fausse pelouse sur l'arrière d'*Amzer Zo* et, toujours sur leurs conseils, cette pelouse avait été étrennée par quelques chiennes bien sympathiques, mais notre chien dédaignera toujours cette fausse herbe.

Le lendemain au petit jour, sous nos yeux éblouis, la côte se dessina et nous entrâmes dans l'adorable port de Cedeira au grand bonheur de notre chien qui avait commencé, depuis longtemps, alors qu'on ne voyait encore rien, à frémir de la truffe. Il se révélera au cours du voyage la meilleure vigie de toute l'histoire de la navigation. Il faisait un temps radieux et nous qui avions eu si froid la première nuit, nous apprécions la douceur du temps. Nous mangeâmes notre premier repas en Espagne, confortablement installés sur notre table extérieure, au soleil. Quelle récompense ! Nous avons mis quarante-huit heures pour traverser le golfe de Gascogne et déjà la Bretagne nous paraissait loin. Ici, dans ce petit port fermé et pittoresque, la mer n'avait pas une ride. À quelques encablures, était mouillé un bateau de connaissance, le *Véronique*, et, à son bord, le vieil Allemand que nous avons connu à Brest au ponton du Moulin Blanc lors de nos essais. Jimmy sur la terre

ferme ne cessait de faire des cabrioles. Première escale, premier bonheur.

Cedeira, petit port de pêche, est ceint de vieux quais pavés à l'anglaise, qui bordent la ville ancienne et ses ruelles aux maisons ornées de balcons à roucoulade et, plus loin, la ville moderne rougeoie de ses immeubles en brique dont les baies donnent sur des terrasses vitrées fermées ou ouvertes mais dotées de pare-soleil.

Le soir, nous avons invité notre vieil Allemand mais il se plaisait tellement sur *Amzer Zo* que, malgré nos bâillements discrets mais visibles, le message ne passait pas. Il nous quitta enfin vers vingt-trois heures, ouf ! Nous avons deux nuits de veille à rattraper et nous partions à neuf heures le lendemain.

Nous étions sur le pont à sept heures par un chaud soleil, mais un coup de vent était annoncé pour le soir, il fallait donc trouver un refuge assez vite. Nous décidâmes de faire route vers Malpica où nous arrivâmes par un vent fort que nous avions dans le nez.

Malpica est un port protégé et dissimulé par une immense digue de quatre cent vingt mètres de long et de quatre mètres de haut qui, du large, se confond avec la côte, ce qui rend le port bien difficile à repérer de loin. C'est une faille dans la falaise. Quand on passe la digue, le port occupe presque toute la largeur de la ria. Uniquement port de pêche, il est très chargé. Nous en faisons le tour complet sans trouver de place où mouiller. En Espagne comme au Portugal, les bateaux n'ont pas d'annexe. Au port, il y a un *taxi boat* qui prend en charge toutes les manœuvres d'équipage, jour et nuit. Le port est extrêmement actif et l'annonce de la tempête a incité tous les bateaux à rentrer sauf un dont le capitaine du *taxi-boat* nous dit qu'il décharge sa pêche à La Corogne et que, vu le mauvais temps prévu, il y restera à l'abri pour le week-end. Nous prenons son corps mort. Nous sommes embossés, amarrés solidement à l'avant et à l'arrière. Le vent s'est levé et siffle : la dépression arrive.

De grandes maisons vitrées et colorées dominent la ria. Au milieu de la nuit, une grosse pinasse vient récupérer son corps mort où nous sommes amarrés. Gentiment les pêcheurs ne voulant pas nous réveiller nous ont mis à couple sans un bruit et quand nous sommes montés sur le pont, la manœuvre était finie et le patron nous a dit que nous pouvions rester à couple. Mais la météo annonçait force huit, et, malgré les pare-battages, ce n'était pas l'idéal à cause du résidu de houle. Après avoir salué les pêcheurs, nous quittâmes Malpica le lendemain matin. Nous avions une heure et demie de navigation pour rejoindre un abri plus confortable : le port de Laxe.

À midi, il était temps d'arriver : la mer se déchaînait. Nous mouillâmes notre ancre à l'entrée du port devant l'ancien môle et une plage de sable fin.

Le mauvais temps est bien là, la mer fume, le vent siffle, la tempête bat son plein. Nous nous félicitons d'avoir quitté Malpica : à couple, *Amzer Zo* aurait souffert. Ici, à Laxe, nous sommes à l'abri, même si, sous les rafales, les pêcheurs inquiets viennent vérifier leurs amarres et nous font des petits signes d'encouragement.

Le dimanche, le vent souffle toujours avec violence. Mais *Amzer Zo* ne dérape pas, l'ancre tient bon. Nous nous informons de la météo. Les pêcheurs sur le quai hochent la tête et c'est là que nous apprenons le fameux mot qui va nous accompagner pendant plus d'un mois : *temporal*, la tempête. Le vent souffle force dix. Heureusement Laxe est un port sûr, il a une configuration nord-est semblable à celle de Camaret : même par gros temps, le vent semble venir de terre car une presqu'île rocheuse assez haute protège la plage et le port, sous le vent.

Le lendemain, quelques éclaircies mais toujours du vent fort : aucun bateau ne quitte le port. Un nouveau jour se lève, on sent peu à peu le beau temps revenir, le baromètre remonte et nous

faisons, à la grande joie de notre chien, une belle balade jusqu'à la chapelle Rozenn sur la colline qui domine le port.

Le soleil de la fin d'après-midi nous réconforte et nous décidons de mettre les voiles pour Camarinas, ria et petit port très protégé doté de pontons. Nous sommes heureux d'y amarrer *Amzer Zo* : pour y arriver nous avons dû affronter une grosse houle et un vent fort. À l'entrée de cette ria, il y a un haut-fond semblable aux Gamelles d'Audierne, en principe sans danger car il brise en permanence. Manque de chance pour nous, la mer est blanche partout. Seul un rapide point GPS nous permet de le localiser et, rassurés, nous coupons au plus court en rasant la côte. Durant tout le mois d'octobre, nous irons de dépression en dépression : un bon baptême pour commencer notre tour du monde ! Un Allemand à côté de nous est bloqué depuis cinq jours, il navigue en solitaire et, en plus, il a un plâtre – fracture du pied Malpica – quel courage ! Le soir, au club nautique, on nous conseille, vu les conditions météorologiques, le port de Portosin plutôt que celui de Finisterre sous le cap, port empli de bateaux de pêche, étroit, tout en longueur et d'accès difficile par vent arrière.

À Portosin, le calme règne. Nous sommes tout près de Compostelle et de Cambarro que nous voulons visiter.

Ce fut un vrai marathon pour louer une voiture mais sillonner la Galice valait vraiment la peine.

La visite de Saint-Jacques-de-Compostelle fut un émerveillement. Nous avons reconnu les petites rues pavées et surtout la superbe cathédrale que nous avons vue vingt ans auparavant. Un mariage y était célébré. Comme tous les pèlerins, nous avons emprunté le passage *secret* sous le tabernacle pour arriver devant la chaise où reposent les restes de saint Jacques l'Apôtre.

Puis ce fut Cambarro qui, encastré au fond de sa ria, nous a d'abord paru un village sans grand intérêt. Mais quand nous nous sommes enfoncés dans les vieux quartiers, l'entassement des

maisons, les calvaires et les silos à grains surélevés nous ont émerveillés par la magie de leurs vieilles pierres.

Les vacances à terre ont leur charme ! Mais du mauvais temps venant d'ouest Portugal est annoncé et nous voulons être à l'abri à Vigo, port très abrité au fond de sa baie. Nous avons quarante-huit milles à parcourir au moteur, toujours le vent dans le nez ! Il souffle de suroît à sud, le long de cette côte sans plateau continental, où les fonds de l'Atlantique atteignent trois mille mètres de profondeur et remontent si brutalement que la houle du large forme un ressac très creux, continu et très inconfortable. Dans cette côte difficile, la baie de Vigo est un vrai paradis. Elle est très belle et s'enfonce profondément dans les terres. Bien que largement ouverte, elle est protégée de la houle du large par le petit archipel des îles Cies où nous aurions bien aimé faire escale mais le *temporal* annoncé nous oblige à gagner au plus vite un bon abri et à continuer notre route vers Vigo.

Un des souvenirs forts de ce *temporal*, c'est le tracé vertigineux du barographe formant un énorme signe gamma analogue à celui affiché dans les vitrines des opticiens de Brest après l'ouragan de 1987. Une immense mouette stylisée de bande dessinée.

Le mauvais temps nous rattrapant, nous avons trouvé bien longues les deux heures nécessaires pour dépasser les ports marchands, avant d'atteindre la marina située tout au fond de la baie.

Bien sûr, elle était surchargée, pleine comme un œuf mais heureusement fort bien organisée pour un dimanche. Un semi-rigide d'accueil vint à notre rencontre, nous guida entre les pontons et nous désigna un emplacement aussi étroit qu'un stationnement parisien. Il fallait nous glisser dans une place de moins de deux mètres de large entre deux yachts, Cela nous paraissait impossible d'y caser nos 4,36 mètres de bau mais, malgré notre réticence, nous

devions accepter les encouragements impératifs de nos guides car c'était la dernière et seule possibilité.

Les pare-battages à poste de chaque côté, nous mettons les gaz et vogue le galère. Miracle ! Le jeu des aussières de la rangée de bateaux où nous nous fauflons est très élastique et nous nous retrouvons collés, l'étrave à toucher le ponton, à l'abri d'une digue de six ou sept mètres de haut d'une protection parfaite. Le soir, entre vingt heures et minuit, la tempête atteint son maximum : force onze. Au pied de la digue, nous sommes tranquilles, le vent ne souffle qu'au niveau des barres de flèche supérieures faisant claquer les pavillons. Un peu stressés, nous préférons toutefois rester à bord et, à notre surprise, l'intérieur de la marina, malgré les conditions extérieures, est un vrai lac et nous passons une nuit paisible qui nous rappelle celles de tempête au Conquet quand, blottis au creux du lit, nous écoutions la pluie fouetter les vitres des fenêtres et le vent du large secouer la maison.

Le lendemain matin, nous sommes réveillés par le très musical carillon de la cathédrale qui, perchée sur la colline, domine le port. Il doit posséder une douzaine de cloches qui composent une belle mélodie. Dans la marina, nous sommes entourés d'Espagnols qui jettent un regard curieux sur *Amzer Zo* et sur notre grand caniche, un peu surpris par sa taille. Quelques promeneurs le photographient, il fait l'attraction. Les pontons sont installés au bord d'un quai promenade et nous avons eu du flair de pénétrer par l'avant, car, arrière au quai, nous n'aurions eu aucune intimité étant donné le nombre de badauds. C'est le *Paseo*, la promenade des Anglais version espagnole et les *señoras* sont sur leur trente-et-un. Nous profitons de la grande ville pour prendre des nouvelles de la famille et des amis.

Le lundi, il pleut, la dépression est passée dans la nuit. À côté de nous, un bateau inhabité est immatriculé à Lorient. Durant tout notre périple qui va durer cinq ans, nous rencontrerons toujours

des Bretons. Les bateaux sont à touche-touche dans la marina et on est hors saison. On n'ose imaginer ce que cela doit être pendant les beaux mois d'été. La veille au soir, avant l'arrivée du mauvais temps, nous avons dîné à l'extérieur, dans le cockpit, devant la ville illuminée, fin octobre... Nous nous sommes baladés dans la ville, les magasins sont magnifiques, très luxueux, entrecoupés d'espaces de verdure où les Espagnols se reposent et bavardent sur les bancs. Les rues sont piétonnes et les chalands grouillent, le spectacle est vraiment dans la rue. Le mardi, le beau temps revenu, nous quittons Vigo pour Bayona à deux heures de l'entrée de la baie de Vigo (soit quatre heures de la marina). Le vent souffle encore et, compte tenu de l'étroitesse des pontons, les manœuvres pour nous dégager sont ardues mais nous franchissons sans casse le sas de sortie.

Bayona est une ville fortifiée parsemée de grands jardins agrémentés d'arbres magnifiques. Elle est jumelée avec Pornic. Contrairement à Vigo, les pontons sont spacieux et les manœuvres faciles. La marina est installée au pied de la forteresse et, pour monter en ville, nous devons franchir des portes fortifiées à échauquettes. La ville a conservé intacte sa configuration du Moyen Âge : ses étroites rues pavées et ses vieilles maisons dont beaucoup ont gardé, accrochées en façade, les enseignes en fer forgé de leurs anciennes échoppes. Au XVI^e siècle, Bayona était un port très actif et c'est ici que Christophe Colomb débarqua, au retour de son premier voyage, en annonçant qu'il venait de découvrir les Indes occidentales, c'est-à-dire l'Amérique.

Nous garderons un beau souvenir de cette escale. Mais déjà il nous faut repartir, une étape de soixante milles nous attend pour atteindre Porto.

La ville est située à une dizaine de kilomètres de l'embouchure du Douro. Son entrée est dangereuse : elle est encombrée de bancs de sable où se forment, par gros temps, des rouleaux meurtriers.

Aussi préférons-nous ne pas nous y aventurer. Nous faisons escale à Loexe, le port marchand de Porto situé à deux ou trois kilomètres au nord de l'embouchure du Douro. La rade est très grande et la marina est située tout à fait au fond. Elle est chargée, petite et assez inappropriée à la longueur d'*Amzer Zo*. En outre, elle est très éloignée de la ville et nous n'avons qu'un jour pour faire du tourisme.

Comme en Espagne, notre chien Jimmy pose problème : à cause de lui, le bus qui va de Loexe à Porto refuse de nous prendre et nous devons attendre un taxi. Son chauffeur, content de ne pas retourner à vide, couvre le siège arrière d'un plaid et nous conduit à Porto par l'autoroute (dix kilomètres). Nous commençons notre visite par la rive gauche. Villa Nova de Gaïa concentre toute l'activité œnologique de la ville et son grand quai qui borde le Douro n'est qu'une succession de caves où s'élabore le fameux vin de Porto. Le Portugal tire son nom de l'accolement au cours des âges du nom de ces deux villes encore différenciées l'une de l'autre, bien après l'Antiquité. *Porto-Ugal*, Porto pour la ville commerçante sur la rive droite et Ugal nom ancien de l'actuelle Villa nova de Gaïa sur la rive gauche, celle des chais où s'élevait le vin déjà très connu et fort apprécié par les Romains. Après dégustation et achat de quelques bouteilles, nous allons manger de l'autre côté du Douro que nous franchissons par le pont Eiffel. Par l'embrasement d'une porte-fenêtre, au premier étage du restaurant, nous avons une vue magnifique sur le fleuve où une file de *barcos rabelos* rappelle les anciens temps de la navigation fluviale. Ces barques de charge à fond plat, construites à clins sont très proches des drakars vikings par leur haute proue recourbée et leurs grandes voiles carrées décorées de blasons aujourd'hui publicitaires. En pontée, des lots de grosses barriques (probablement vides) complètent le décor. Ces bateaux descendaient le vin du Haut Douro pour le décharger ici où il était mis à vieillir dans les fûts.

Table des illustrations

Mappemonde	10
Océan Atlantique et mer des Caraïbes	16
Amzer - Zo – Dispositions intérieures	21
Amzer - Zo – Plan de voilure	22
Océan Pacifique. De Panama à l’Australie	114
Galapagos - Marquises	116
Polynésie. Archipel de la Société	136
Océan Pacifique sud-ouest	155
Indonésie.	218
Méditerranée	290
Essai avant notre départ	I
Essai avant notre départ	II
Traversée de l’Atlantique, pétrole : lever des couleurs	III
Canoë d’Indiens cunas	III
Pêcheur de l’île des Pins (Nouvelle-Calédonie)	IV
Pêche au narguilé (Indonésie)	IV
Pêcheurs de langouste au casier (Indonésie)	V
Prao de l’archipel Gili (Bali, Indonésie)	V

Table des matières

Préface	9
Tempête en haute mer.	11
Départ de Bretagne.	17
Route vers l'Espagne, le Portugal, les îles Madère et les îles Canaries.	17
Description d' <i>Amzer Zo</i>	20
Premières navigations.	24
Aux îles du Cap-Vert	46
La traversée de l'Atlantique.	51
Les Antilles	51
Route sur le Venezuela.	64
Bonaire et Curaçao.	64
Vers Bonaire et Curaçao.	89
Curaçao, Aruba, Colombie.	93
Le Canal de Panama.	110
Pâques 1999.	110
Le Pacifique : l'immensité.	115
Les trois archipels :	115
Las Perlas, les Galápagos, les Marquises	115
Excursions aux Galápagos.	120
La grande traversée des Galápagos aux Marquises, trois mille milles.	128
La Polynésie. – Les Tuamotu, Mooréa, Tahiti, Bora-Bora.	137
En route pour Nouméa	148
Les Tonga et la fête du Roi.	148
Un dimanche aux Tonga. – La fête du Roi.	150
La visite du Roi.	152
Fortune de mer.	154
Les Fidji.	156
La Nouvelle-Calédonie	163
Histoire du bagne	180
Les Étoiles.	181

En route vers l’Australie	
Nouméa – Darwin, deux mille cinq cents milles	191
Le détroit de Torrès.	198
L’Australie.	204
Sydney, Nouvelle-Galles du Sud.	204
Darwin.	212
En route vers l’Indonésie. – Dili-Timor.	217
L’Indonésie orientale..	223
Nusa Tenggara, Florès, les Célèbes.	223
Bali, Madura, Java, le détroit de Bangka, Singapour.. . . .	239
Le détroit de Malacca.	251
L’océan Indien. – Ceylan.	263
Les Maldives.	272
Adieu les Maldives, bonjour Djibouti..	275
Visite de Djibouti.	277
La mer Rouge..	279
La Méditerranée. – Chypre, la Turquie.	289
Bodrum.	297
La Grèce. – Malte.	301
Remerciements.	314
Fiche technique de la construction d’ <i>Amzer Zo</i>	316
Table des illustrations et cartes.	317