

Muros → Camarinas

Muros, le 13 mai 2026. Le Cap' entrevoit une fenêtre météo convenable vers le 17 mai pour traverser le golfe de Gascogne. Depuis le 14 avril, peut-être avant cette date, il n'y a eu que des fenêtres de vent dans le nez. Vents d'est, vents de nord-est, tel était l'invariable menu indigeste.

Thoè met le cap sur Camarinas pour se rapprocher du point de départ de la traversée. Jusqu'au cap Finistère, le moteur de Thoè aide les voiles pour ne pas tirer bord sur bord. Puis, le Cap' affale les voiles pour continuer au moteur seul, vent dans les narines entrouvertes de l'équipage. Globalement le plan de navigation du jour était d'avancer le plus vite possible, car le vent contraire allait forcer avec insistance.

Avant le cap Finistère, de l'eau remonte à bâbord par-dessus le plancher, car le vent vient de tribord. Tournesol empoigne une éponge pour ramasser l'eau. Alerte ! L'eau est chaude ! Il n'est pas nécessaire de goûter si elle est salée ou pas, car il est garanti sur facture que le problème vient de l'échappement du moteur diesel. Dans un bateau, notamment pour des raisons de sécurité contre l'incendie, l'eau de mer qui sert au refroidissement est mélangée aux gaz d'échappement. Il ne faut pas que les tuyaux d'échappement fondent ! Le mélange est ensuite rejeté à la mer. S'il y a une fuite dans le tuyau d'échappement, ce serait une vraie galère pour l'étancher et une autre vraie galère pour remplacer le tuyau peu accessible derrière les aménagements.

Tournesol ouvre le panneau permettant d'accéder à l'arrière du moteur. Un petit torrent d'eau s'échappe par le vase d'expansion. C'est clair, l'eau de mer qui sert au refroidissement passe sous pression dans le circuit de refroidissement interne du moteur et le vase d'expansion déborde. Le moteur contient normalement du liquide antigel et anticorrosion comme tout moteur thermique. Dans un bateau, un échangeur liquide de refroidissement – eau de mer sert à refroidir le moteur. Cet échangeur est relié au moteur par des bonnettes en caoutchouc maintenues par des colliers de serrage (serflex). Quand ceux-ci se desserrent ou glissent, un passage se crée entre les deux circuits. Cette avarie était déjà survenue en Grèce en 2010, et nous n'en avons pas tiré la leçon, qui est de vérifier le serrage des colliers chaque année. Négligence ou paresse ?

Tournesol a tôt fait de localiser l'origine probable de la panne : ou bien les serflex sont desserrés, ou bien l'échangeur est percé. Il s'arme d'une clef de 7 et serre les colliers. Plus de peur que de mal. La fuite cesse. Ouf !

Il est prévu de rester un jour à Camarinas, à attendre que le vent passe au secteur ouest pour traverser le golfe. Nous avons pompé au moins 15 seaux d'un mélange répugnant d'eau, de glycol et d'huile-moteur bien noire. À partir de 7 seaux, nous ne les avons plus comptés. Les 150 litres de ce liquide infect ont été versés à la mer. Le problème est que l'inondation a emmené de l'huile de vidange partout dans les fonds du bateau.

L'urgent a été pris en charge. Le rinçage nécessaire du moteur et le nettoyage des fonds attendront d'être de l'autre côté du golfe. Le stock de papier essuie-tour ne fera pas long feu. Du coup, le Cap' a décidé que Thoè retournera là où il est né, à La Trinité-sur-Mer. En réalité, la météo a aussi décidé de ce pèlerinage !

Camarinas → Belle-Île

Ce sera l'occasion d'acheter des pièces de rechange, d'autres fournitures diverses et variées et même plus, car on trouve tout dans la Mecque de la voile, le superflu et le hors de prix aussi. Nous aurons aussi le plaisir de revoir les copains et amis que nous n'avons plus vus pendant 25 ans !

L'ancre est levée le 16 mai à 6 heures 15. Il y a 60 milles à courir pour s'extraire de la Galice et aborder le golfe. Ils sont triplement longs, contre le vent, le courant et surtout contre l'impatience. Le Cap' a envoyé les voiles, tout dessus. En plus, il démarre le moteur pour faire route un peu plus vite.

Le 17 mai, c'est principalement pétote, le moteur s'en donne à cœur joie.

Le 18 mai. Le plan du Cap' est d'arriver à Belle-Île avant la nuit noire et ne pas passer plus de deux nuits en mer. C'est pour cela qu'il propulse Thoè à la voile *et* au moteur. L'idéal aurait été de faire Camarinas → La Corogne le premier jour pour profiter de plus de vent en embouquant le golfe un jour plus tard. Mais cela aurait provoqué un fatal choc frontal avec notre impatience d'en finir avec cette traversée qui se faisait désirer depuis plus d'un mois.

Le ciel reste toujours aussi avare de soleil. Le matin, le vent trop faible et le courant mettent la stratégie à rude épreuve. Le Cap' est obligé de modifier son plan. Nous approcherons Belle-Île à portée de téléphonie mobile pour télécharger une météo fraîche (au sens propre et figuré). Puis nous attendrons le lever du soleil pour aller jeter l'ancre, en fonction de la profondeur du noir et de son ressenti.

L'après-midi, de gros nuages noirs lâchent leurs copieux grains. Ils ne génèrent probablement pas de grosses rafales. Mais le Cap' modifie néanmoins deux fois la route de son fidèle compagnon pour les laisser passer dans notre sillage et éviter des douches froides inutiles. La force de Coriolis dévie les objets en mouvement vers la droite de leur route dans l'hémisphère nord. On peut en tenir compte pour estimer leur trajectoire, puisqu'ils se déplacent avec vent, en déviant légèrement à droite.



Puis, sans crier gare ! Éole se réveille. Thoë prend des nœuds et le Cap' entrevoit une arrivée à bon mouillage trois quarts d'heure après le coucher de l'astre caché. Il devrait encore y avoir un minimum de clarté. Thoë va atterrir aux Grands Sables, au nord de Belle-Île, car le vent souffle et va forcé du SW. Il pleut depuis que Belle-Île est visible à l'œil nu et la fin du jour approche. Il reste à faire le tour de l'extrémité est de l'île. Le vent tombe. La pluie grimpe. Le courant s'oppose. Cela devient une course de lenteur contre la monte. Finalement, nous arrivons au *way point* que le Cap' a marqué sur la carte sur lequel il compte jeter l'ancre. Il fait presque noir, car c'est jour de nouvelle Lune et le ciel est solidement bouché comme une bouteille de champagne brut. On devine la plage située à 600 m du WP. L'ancre se fiche dans le fond de sable comme une fléchette au centre d'une cible dans un pub écossais. Trop tard. Trop noir. Trop de pluie. Trop fatigué. On ne prend pas la peine de fermer le lazy bag. La grand-voile dormira aux belles étoiles réfugiées derrière les nuages et la pluie. On se jette sous les couettes sans demander de reste.

Impossible de débarquer sur la plage. Porter seul l'annexe et son moteur quand il y a un marnage de plusieurs mètres (différence entre marées basse et haute) demande trop d'efforts. Le Cap' va mouiller Thoë à La Pointe de Ramonette, à 400 mètres de l'entrée du port du Palais, la "capitale" de Belle-Île. Tout est bien qui finit bien. Le mauvais temps s'évacue lentement et le beau le prend sa place peu à peu. Le soleil se montrera avec une détermination croissante.

Nous retrouvons Diane avec qui nous naviguons dans la baie de Quiberon au début du siècle. C'est la seule personne que j'ai revue entretemps depuis tout ce temps qui s'est écoulé trop vite.

En 2002, elle suivait une formation de cuistot. La connaissant un peu, je ne la voyais pas cuire à côté des marmites bouillonnantes dans la cuisine d'un restaurant ni s'en laisser compter par un chef moins doué qu'elle. Son projet a pris fin le jour où elle s'est probablement frittée avec le chef du resto dans lequel elle faisait ses premières armes et, on peut le supposer, ses premières larmes. Elle a ensuite trouvé sa voix et sa voie en peignant des poissons sur du bois flotté. Elle arpente les plages et les rivages pour ramasser ledit bois flotté. Elle exposait ses œuvres, notamment dans d'autres restaurants loin des cuisines. Puis elle a étendu son terrain de distribution : marchés, expositions, etc. Combien de temps cette activité allait-elle durer avant que le marché de la clientèle locale ou de passage soit saturé ?

Elle a créé *Les Poissons de DiLo* (www.lespoissonsdedilo.com). Après avoir nettoyé tout le secteur du bois flotté, elle s'est attelée à désosser des épaves en bois. Elle s'est mise à peindre des poissons sur des cartes marines. Puis d'autres animaux marins, des baleines et des ours polaires ! Puis sur d'autres supports marins que du bois flotté ou des cartes. Aujourd'hui, des concurrents locaux (apparemment pas encore du made in chinoiserie) l'ont copiée. Le marché s'est rétréci. Comme elle a plus d'un tour dans sa boîte de pinceaux, elle s'est lancée à l'exportation. Cela marche depuis plus de 20 ans ! On peut lui tirer son chapeau bas.