

Juillet 2006 - FILAO en Espagne

Régis Cuchet

Préparation de FILAO :

Révision de la survie

Il était temps, la dernière remontant à 3 ans, avec la nouvelle réglementation cette révision est valable 3 ans, heureusement car elle coûte près de la moitié de la valeur neuve. Assister à la révision me permet de connaître le contenu du container et de bénéficier de conseils d'utilisation. Il s'agit d'une survie côtière sans arceau pour tenir la tente et sans aucun avitaillement alimentaire. C'est sans doute un peu juste pour une traversée hauturière...

Batteries neuves 2 x 70 Ah

Carénage au pont de Kérino, avec l'aide de Michel Potier, la marée ne nous laisse pas le temps de déposer plus d'un demi-kilo d'antifouling.

Acquisition d'un récepteur Meteocéan (BLU)

, qui permettra de recevoir en BLU et de manière assez régulière le bulletin large du cross Corsen à 8h25 et 20h25, en utilisant le gréement dormant comme antenne.

Acquisition de 2 cartes du SHOM uniquement,

- § l'une du golfe de Gascogne, dans toute son étendue, carte plutôt vide, mais qui

permettra de se situer et de prendre les décisions stratégiques (cette carte n'est pas toujours bien référencée),

- § l'autre de la cote nord de Galice de St Cyprien au Cap Finistère au 1/200.000,

Nous embarquons aussi bien sûr l'indispensable **pilote côtier BENETEAU de La Rochelle à La Corogne**.

Changement des écoutes de génois qui, ratatinées, ne permettent plus de bénéficier du self-tailing.

Remise en état du pilote ST4000 qui s'avérera également indispensable ; un manchon en tube PVC de 50mm permet de lui redonner de la rigidité, réfection des connexions (installation d'une prise de pont neuve).

Malheureusement le temps a manqué pour refaire le vaigrage dont certaines pièces pendent lamentablement. L'évacuation du lavabo sera débouchée en route seulement à l'aide de la pompe portable du bord.

L'équipage est finalement constitué l'avant-veille du départ seulement avec Brigitte qui nous rejoint, Jean-Paul et moi-même.

La traversée :

La météo prévoit peu de vent . Sur les prévisions à 3 et 6 jours pour Biscaye (du site Weatheronline) les flèches n'ont qu'une plume, voire qu'une demi (= force 2 à 3 beaufort), certes pas dans le mauvais sens.

Départ le lundi 17/07 comme prévu à 12h (à marée haute), après avitaillement au super U et chargement au port d'Arradon, en accord avec la capitainerie. Le chargement du bateau et le rangement de la voiture prennent 2 h soit plus que les 15mn d'escale autorisées, mais pas de souci. Vent faible au départ qui s'établit finalement et nous conduit devant la plage Est de Houat puis nous permet de longer la côte Sud de Belle Ile à bonne distance. Cap sur la Galice. Une bonne partie de la nuit, le



phare de Goulphar nous accompagne, mais au petit matin plus de terre en vue.

Finalement peu de faits à rapporter au sujet de cette traversée, dont une grande partie

sera facilitée par le Yanmar 2GM , sauf que devant la mollesse du vent nous nous fixons finalement Gijon comme lieu d'atterrissage. Le soleil nous amène à mettre en place le taud, au vent, entre le mat et le pataras.

Le matin du 3^{ème} jour la distance nous séparant de Gijon tombe en dessous de 30 miles et toujours pas de terre en vue ; même le Cabo de Penas ne nous apparaîtra qu'à cinq

miles de Gijon car il y a pas mal de brume. Gijon en vue , mais ou est donc le port ? à l'est de la baie ouest. Arrivée assistée au moteur sous un ciel plombé. Port de plaisance pas très animé, mais nous sommes tout de même contents d'être arrivés et nous le faisons savoir par SMS. "Label Vie", qui a du passer ici une semaine plus tôt est signalé à la marina Las Arenas de Bilbao.



Gijon :

Nous allons passer 2 nuits à Gijon, au ponton jouxtant la capitainerie (un beau bâtiment, mais les douches hommes ne sont pas au point). Nous trouvons en ville le café internet (pas cher), mais impossible de trouver une laverie. Le concept de laverie self service ne semble pas exister en Espagne.

Soirée devant la cidrerie, où, avec l'aide d'un jeune asturien (fier de l'être) nous nous exerçons à boire le cidre à la manière locale.

En refaisant le plein de carburant nous pouvons constater que nous n'avons consommé que 32 l de gas-oil.

Les Asturies :

Départ vers l'ouest avec la perspective d'un bon vent d'est le lendemain. Le ciel est plus limpide qu'à l'arrivée et une petite brise nous entraîne vers le Cabo de Pénas. A l'approche de midi elle mollit jusqu'au franchissement du cap. Après une petite hésitation nous décidons de contourner tous les rochers en vue, mais une fois le cap passé nous embouquons le chenal à terre de l'île, confortés en cela par la trajectoire indiquée sur le pilote côtier et par le sondeur qui daigne fonctionner à cet endroit (fonds de 15 à 20 m).

Un long bord de vent arrière au spi nous amène à Cudillero, après avoir doublé de nombreuses jetées et môles dont la construction appelle à chaque fois les commentaires de Jean-Paul. L'horizon terrestre est relativement élevé et il nous semble même voir de la neige en haut des dômes, mais les jumelles nous en dévoilent le secret : il s'agit d'arbres dont les frondaisons sont clairsemées laissant apparaître des vides que nous avons pris pour de la neige ! Le mouillage dans

l'enceinte fortifiée du port nécessite un bain forcé pour aller amarrer la poupe sur le môle.

Ce n'est qu'une fois amarré que nous gonflons l'annexe, après avoir colmaté le fonds à l'aide d'un bout de chambre à air fourni par Brigitte à Arradon. Le 2CV Johnson accepte de démarrer et nous pouvons nous rendre à Cudillero, assez joli village bâti curieusement à flanc de falaise , mais un peu trop envahi par les restaurants et les touristes. Premier restaurant offert par Jean-Paul.



A suivre au prochain « Maillon » : la Galice ...