

Projet Aster

Mai 2014 - Dernier voyage de Aster : les préparatifs

Des bénévoles se sont affairés en 3 visites distinctes autour de la péniche avant son départ pour une sérieuse remise en état. Une distance d'environ 250 kilomètres à parcourir de Saint Léger-des-Vignes, point de départ à Saint-Jean-de Losne, destination finale sur 7 jours avec franchissement de 78 écluses. La date de départ avait été fixée au samedi 26 mai 2014 afin que la péniche soit bien présente pour la cérémonie du Pardon des Mariniers qui avait lieu tout au long du week end des 14 et 15 juin.

Le lundi 5 mai 12 personnes sont parties inspecter Aster à St Léger. Charles GERARD, à l'initiative du Projet Aster, accompagné par son équipe. Ils ont été surpris de trouver la péniche en assez bon état général étant donné qu'elle a été oisive au cours de ces 12 dernières années et malgré le fait qu'il y avait un certain nombre d'obstacles à aborder. Le moteur, le générateur et le compresseur ont fait l'objet d'une inspection plus minutieuse. Le générateur (moteur Perkins) devait fournir l'électricité lorsque Aster n'était pas connecté aux bornes du rivage. Quant au compresseur, nous en avons besoin pour recharger le cylindre à air pour pouvoir démarrer le moteur principal (un ancien modèle Baudoin DB3). Aucun des moteurs n'a été mis en route lors de cette visite car nous devions revenir équipés de pièces détachées, de carburant, et autres nécessités. Quoi qu'il en soit, nous avons décidé d'enlever le compresseur (vieux modèle Bernard) et de le ramener à Saint-Jean-de-Losne en vue d'une inspection plus détaillée, inspection réalisée par Paul Hayes, Rudie Kung et Christian.

Nous avons été bien assistés pour ce faire, nous avons également reçu à plusieurs reprises la visite de Monsieur Marc Cretier qui a été capitaine de ce bateau à l'époque d'Aster lorsqu'elle avait vocation de transporter des passagers sur le canal du Nivernais. Il a succédé à son père qui est mort sur le bateau.

Dans la foulée il a été décidé qu'Aster devait passer en cale sèche. Par chance il y en avait une à moins de 50 mètres de là où nous nous trouvions.

Au cours des deux semaines qui ont suivi, le travail sérieux a commencé, deux équipes se sont partagées les travaux suivants :

Aster a été amené en cale sèche.

La coque a été grattée, nettoyée et enduite de bitume. Le temps étant compté, 4 personnes se sont réparties la tâche, Matthew Morton, Glen, Pete Dallow et Peter Tresh.

Un sérieux travail de nettoyage devait être mené au salon, au bar et à la cuisine - Aster était sale. 9 membres de l'équipage allaient vivre à bord d'Aster et nous devions accueillir des visiteurs de marque au cours de notre voyage. Ces travaux ingrats et difficiles allaient être pris en charge par Glen et Patricia Gerard.

Un support de gouvernail a été fabriqué et installé par Paul Hayes.

Le système de propulsion a été complètement passé en revue (y compris l'hélice montée sur le gouvernail, le joint universel, l'arbre de liaison et le treuil.)

De l'enduit a été appliqué dans les fissures les plus importantes des joints de la coque.

Le moteur et le générateur ont été révisés, le compresseur a été réinstallé et les 3 moteurs ont été mis en route après 10 années de silence.

Steve Nel s'est occupé du système électrique.

La salle des machines, les systèmes : un défi majeur

Il fallait trouver et transporter graisse, huile, filtres, courroies et pompes en quantités impressionnantes, sans parler d'une multitude d'éléments divers. Il fallait démonter, réparer et rassembler pièces du moteur ; nettoyer réservoirs, nettoyer ou remplacer tuyaux ; ressusciter pompes d'injection, injecteurs et valves d'air ; reconnecter le compresseur au système d'air et nettoyer la salle des machines. Enfin, il fallait changer l'huile sur le générateur, sur le compresseur, sur le moteur du compresseur, sur le moteur principal ; il fallait deux huiles pour la boîte de vitesse, de graisse sur les arbres et tous les autres joints universels ...

(Ces tâches ingrates pour la plupart ont été exécutées par Peter Tresh, Matthew Morton et Charles Gerard.)

Il fallait chercher ancres, cordes, défenses, feux de navigation et extincteurs.

Nous avons fait le nécessaire pour une livraison de carburant.

Nous avons rempli les réservoirs d'eau (2'000 litres) – déjà une tâche énorme ! Pour y parvenir, nous avons passé plusieurs tuyaux le long du quai, par une route d'accès et à travers une route empruntée par beaucoup de voitures, jusqu'à une maison privée. Nous avons proposé de payer notre bienfaiteur !

Nous avons lancé une campagne publicitaire tout au long de ces préparations afin de tenir au courant le public de la situation périlleuse d'Aster et des réparations indispensables pour que le bateau puisse entreprendre son voyage. Nous voulions que tout le monde puisse comprendre que c'était en toute probabilité la dernière chance pour sauver la dernière péniche en bois de France. Pete et Glen ont pris des centaines de photographies pas seulement des équipes de préparation mais également du voyage lui-même et vous pouvez les voir au site web du Musée : www.musee-saintjeandelosne.com

Le jeudi 29 mai, deux jours avant le départ, la première partie de l'équipage est arrivée, les quatre autres membres les rejoignant le lendemain matin. Il restait encore beaucoup de choses à faire. Parmi les tâches les plus pressantes :

Il fallait fixer la toiture sur certaines zones des ponts avant et arrière avec du feutre afin d'empêcher l'eau de pluie d'entrer et ainsi endommager les batteries et les machines à l'arrière et la zone de la cuisine et du bar située à l'avant. La toiture des petits ponts avant et arrière est d'origine et en très mauvais état. Le reste du toit, construit en 1972, est en meilleur état mais il faudra le calfeutrer à nouveau par endroit.

Nous avons réinstallé le bouteur (voir description dans la partie « Problèmes techniques »).

Nous avons réparé les deux toilettes (non sans mal) ainsi que la pompe des eaux usées, et nous avons ajouté une douche de fortune pour l'équipage. Steve, notre « agent spécial », et son équipe ont vérifié les fours et les frigos, s'assurant que nous ne manquerions de rien.

Ayant déjà acheté les vivres au cours des deux jours précédents (grâce en partie à un don généreux d'un supporteur), nous les avons transportés et stockés à bord. Nous avons apporté tout le nécessaire pour qu'une équipe acharnée puisse manger et boire pendant une semaine, sans parler des couverts, des assiettes, des verres, des tasses, des casseroles et poêles – et bien sûr la bouilloire ! Ce casse-tête logistique et organisationnel a été triomphalement résolu par une équipe menée par Pete Dallow et Helen Baker.

Pendant ce temps Charles s'est assuré que nous avions une couverture légale, c'est-à-dire assurance, vignette et permis de navigation. On n'a obtenu les deux derniers qu'à la veille de notre départ ! C'est M. PAPINUTTI, Président des VNF, qui a réglé les frais en personne tout en nous présentant ses félicitations et ses encouragements.

Rétrospectivement si au départ nous avons réalisé l'amplitude de la tâche, les multiples travaux que nous avons dû accomplir, dans un espace de temps assez limité, il y aurait eu de quoi décourager quiconque mais une fois dans le feu de l'action, le projet a trouvé son propre souffle, nous étions portés, tout a été réalisé envers et contre tout.

La veille du départ, nous avons fait un bref essai dans le bassin, à l'entrée du canal du Nivernais. Malgré le fait que le moteur calait lorsque nous passions de marche avant à marche arrière, nous sommes arrivés à nous positionner devant la première écluse à passer le lendemain matin.

Finalement Aster a été décoré de drapeaux et de rubans. Les membres de l'équipage ont revêtu leur "uniforme" : T-shirts "Aster" jaunes et casquettes noires, rien ne manquait, nous pouvions prendre le large !

Le samedi 31 mai, nous avons démarré les moteurs et une fois Aster débranchée de la borne d'approvisionnement en électricité de notre point d'ancrage nous naviguions librement.

Sincères remerciements...

En plus de Monsieur PAPINUTTI, président des VNF, je me dois de remercier tout spécialement :

- Les VNF de Corbigny qui nous ont généreusement donné accès à la cale sèche de St Léger ainsi que le personnel des VNF en général qui s'est montré avenant, serviable et patient avec "notre vieille fille" fragile et ses pilotes inexpérimentés.
- Nos remerciements vont également à Monsieur CASTIONI du Conseil Général de la Nièvre qui s'est occupé de l'aspect administratif.
- Nous remercions surtout Monsieur Marc Cretier, précédent capitaine sur 2 générations qui nous a aidés et conseillés tout au long de notre voyage, y compris en cale sèche. Il nous a également assisté pour la préparation du moteur ainsi que pour l'installation assez compliquée du gouvernail avant. Nous nous sommes efforcés de suivre les conseils de Monsieur Cretier, d'autant que nous avons eu des problèmes à chaque fois que nous voulions passer outre. Nous l'avons appelé à plusieurs reprises, il nous a toujours prodigué des conseils avisés pour venir à bout du problème.

Le projet Aster est une grosse entreprise pour un budget très limité et sans la générosité des personnes ci-dessus mentionnées et de celle de tous les bénévoles, supporteurs et conseillers, "la mission" serait tout simplement impossible. Merci à vous tous, merci à chacun d'entre vous.

NOTE DU TRADUCTEUR :

ce rapport ainsi que tous les autres a été rédigé en anglais par Jo May; un grand merci à Jo !