

## **ASTER - Rapport du 5<sup>ème</sup> jour**

Nous avons quitté Montchanin à 9 h 00 ce matin pour arriver à Chagny à 19 h 30 après un parcours descendant de 56 km pour 23 écluses. Un challenge pour l'Amiral que de prendre les écluses dans le sens de la descente. Elles sont redoutables parce qu'il est très difficile de situer avec précision l'entrée de l'écluse depuis l'arrière d'une grande péniche. D'une manière générale, Aster est relativement facile à manipuler bien que le fait d'activer l'accélérateur, le levier de vitesse et l'énorme gouvernail soit assez physique. Des mouvements précis sont possibles mais jongler avec la vitesse et les gouvernails avant et arrière est un art - particulièrement par vent fort. A ce propos le gouvernail a été agrandi par deux manches à balai pour faciliter les manœuvres. En dehors du fait que le résultat soit assez particulier, ils peuvent s'avérer utile pour balayer le pont arrière.

Aujourd'hui il pleut, de façon persistante le matin, par giboulées ensuite. Le vent est notre principal ennemi. A un moment donné, nous essayons une belle bourrasque à l'approche d'une écluse. Nous sommes soufflés latéralement contre la rive. Pas de dommages heureusement, juste un peu de retard car nous devons faire marche arrière sur le canal pour tenter à nouveau l'opération. Pour faciliter le travail de l'Amiral (qui a pris la responsabilité de nous faire franchir les écluses dans le sens de la descente), nous avons appointé deux hommes sur la terre ferme de chaque côté de l'entrée de l'écluse, comme repaire au skipper. En utilisant un « compte à rebours » de 10 à zéro ils donnent la distance restante en mètre, à l'aide de talkie-walkie.

Pour les 11 premières écluses, on a sorti les vélos pour accompagner le bateau d'écluse en écluse, puis une voiture, en empruntant les voies publiques lorsque le chemin de halage était impraticable.

A nous voir depuis la rive, nous donnons l'impression d'un équipage détendu et efficace en train de mener notre vieille péniche capricieuse à travers la belle Bourgogne, avec du temps pour échanger et saluer les personnes présentes tout au long du parcours. Mais vu de l'intérieur du bateau, les choses en vont bien autrement - il faut parer à l'essentiel. Par exemple le compartiment moteur peut présenter un problème : lorsque le moteur principal cale et que la pression est insuffisante dans le cylindre à air comprimé, le compresseur doit être redémarré pour recharger en air. Cela peut prendre quelques minutes. Lorsque le moteur cale à l'entrée d'une écluse, Aster doit être stoppé à l'aide du cordage de la proue pour éviter que les portes soient détruites – sans parler du bateau lui-même !

D'où l'impression d'efficacité pour les personnes de l'extérieur mais il faut faire preuve de beaucoup de sang-froid et de savoir-faire pour éviter ou venir à bout de ce genre de problème. Aujourd'hui le réservoir d'eaux usées est plein à ras bord (il n'y a pas de jauge pour évaluer le niveau des liquides) et la pompe de décharge ne marche pas). Le « Systems Officer » (Steve) et ses hommes doivent procéder à l'inspection de la trappe du réservoir et s'assurer que notre système d'eaux usées reste opérationnel grâce aux pompes et aux tuyaux.

En arrivant à Chagny, le vent souffle fort et amener la péniche à la rive et l'arrimer correctement met chacun des membres de l'équipage à rude épreuve. Il est facile de perdre contrôle dans un espace aussi restreint par vent violent. Matthew, le premier officier, mérite nos éloges pour nous avoir guidé en toute sécurité.

Aujourd'hui - Jour 6 - nous nous arrêterons pour déjeuner à Fragnes avant de descendre l'écluse de 10 mètres sur la Saône et entamer le dernier tronçon du voyage jusqu'à St Jean. Nous mouillerons sur la rivière ; la localisation exacte sera déterminée en fonction de notre progression mais notre intention est de se poser à Ecuelles ou à proximité.