

Le canal du midi avec un OVNI 345 dériveur intégral

Départ de Agde après mise à l'eau au chantier allemand. Je recommande fortement ce chantier ou nous avons passé l'hiver 2020. Henri allemand est un mécanicien hors pair et un artiste du placement des bateaux dans le chantier. La mise au sec et le déplacement d'une péniche de 35 Tonnes est un spectacle à lui tout seul.

La préparation du bateau a été très minutieuse.

Montage de roulettes à l'avant pour déborder lors du passage d'écluses. La roulette s'appuie sur le bajoyer et évite au mat de toucher, c'est pratiquement indispensable pour la sécurité. Par contre, il faut prévoir une planche assez solide, la notre a éclaté à la suite d'un choc et a du être remplacée.



Découpe de deux planches e 4m pour protection des bordés. Les pare battage roulent sur le bajoyer et les planches par dessus proposent un appuis plus sain.

Mise en place d'un système à trois voies sur la prise d'eau du refroidissement moteur. J'avais dans un premier temps pensé monter une crépine à l'extérieur de la carène mais sur un précédent bateau, j'avais constaté la présence de moules à l'intérieur de la crépine. C'était pire que de ne rien mettre.

Le système à trois voies :

Sur la prise d'eau une voie $\frac{1}{4}$ de tour arrivant sur un T et une nouvelle vanne $\frac{1}{4}$ pour aller au moteur.

Sur l'autre partie du T une nouvelle vanne $\frac{1}{4}$ avec un flexible.

En cas d'obstruction de l'entrée, il suffit d'arrêter le moteur (avant que ça ne chauffe) et de manœuvrer les vannes pour souffler dans le flexible avec la pompe de l'annexe. Simple et très efficace.

Préparation du moteur : Vidange, remplacement de tous les filtres (huile, gazole, pré filtre)

Courroies d'alternateurs, turbine de pompe...

Pose du mat sur le pont. 2,5m derrière très peu devant. Henri nous a glissé le mat sous le portique et posé sur un support en bois à l'avant.

Bome, tangon, voiles sont rangées sur le pont.

Début du voyage

Nous sommes partis début juin après avoir attendu une journée car une crue de l'Hérault avait positionné un tronçonneur en travers du canal d'accès.

Première écluse, la circulaire est un ouvrage intéressant : trois portes l'Hérault, Sète et le canal du midi.

Nous avons fait escale à Vias pour attendre Yves notre équipier. Vias très agréable en deux parties : village ancien très joli et station balnéaire avec Luna parc (on aime moins...)



L'écluse du Libron Un ouvrage fabuleux :

Le Libron, petite rivière perpendiculaire au canal peut devenir très grosse en cas de crues ou d'orages. Il n'était pas possible de faire un pont canal étant pratiquement au niveau de la mer. Paul Riquet et son ingénieur ont eu l'idée géniale de faire passer le Libron par dessus le canal avec des grilles actionnées par des treuils et des baches. Ouvrage à voir.

Béziers

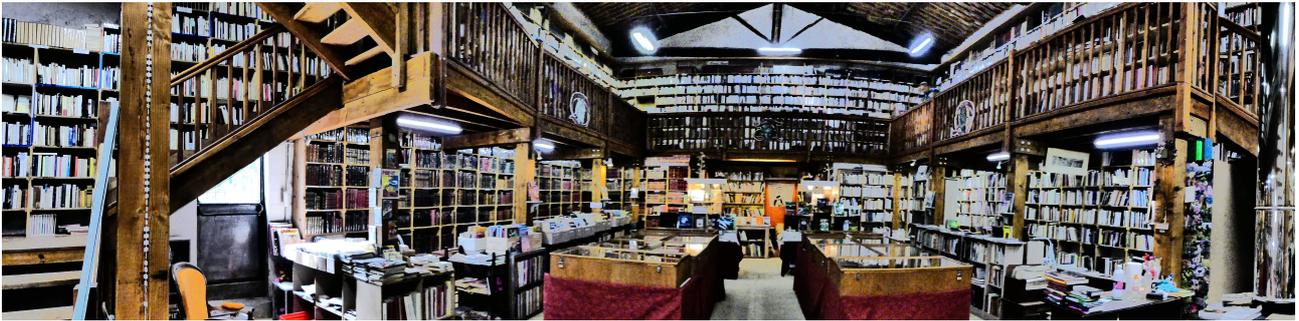
On rentre dans le vif du sujet avec la chaîne d'écluses de Fonsérane : 9 écluses, on monte de 23m. Trois équipiers sont nécessaires et c'est assez stressant.



La suite est plus tranquille quoique 3 équipiers soient nécessaires pour le passage des écluses montantes : Deux à terre manœuvrant les amarres et un à la barre.

Après Béziers, on entre dans le tunnel de Malpas de 181m de long. Il faut donner un coup de corne avant de rentrer car on ne peut pas se croiser.

Une escale très belle à Le Somail. Le village est très joli et on y trouve une librairie hors du commun avec plus de 50 000 livres très bien classés avec des ouvrages anciens bien répertoriés



Les vins doc sont devenus de grands crus et il convient de bien remplir la cale avec les produits locaux.

Si vous connaissez: le Picpoul de Pinet un blanc de nos préférés.

Nous n'avons pas résisté au cassoulet à Castelnaudary et à la saucisse de Toulouse.



Les nuits sont la plus part du temps dans la campagne . Il faut planter deux piquets sur la berge pour passer la nuit.



Le seuil de Naurouze

juste avant Toulouse là encore on reste baba devant le génie de Paul Riquet. Le système d'alimentation du canal est extraordinaire. Comment a-t-il trouvé le seuil de partage avec les moyens de l'époque?

Après, on descend. C'est beaucoup plus tranquille. Beaucoup d'écluses sont automatisées. Il y a une perche qu'il faut tourner pour engager le cycle de passage de l'écluse. Surtout ne pas rentrer si le feu n'est pas au vert.

Toulouse

La grande ville où nous sommes restés deux jours pour visiter. Le port de Saint Sauveur est au centre de la ville, très accueillant avec tout le confort. Nous avons fait une grande lessive.

Visite de la ville. A la sortie de Toulouse les deux écluses sont très profondes. Prévoir des amarres assez longues.

Agen

Quelques problèmes mécaniques : Mauvais refroidissement du moteur et démontage de l'échangeur.

En fait, c'était une durite bouchée. Puis rupture de la commande morse des gaz. Nous avons trouvé des câbles de remplacement, gaz et embrayage (Merci internet).

Les pruneaux si vous aimez...

Le préfiltre d'arrivée d'eau est à vider tous les soirs. Et j'ai changé trois fois la turbine de la pompe de refroidissement.



Un ouvrage remarquable: le pont canal qui passe au dessus du Tarn.

Après Agen, le canal rentre dans une portion assez mal entretenue. On n'est plus dans un site classé et la maintenance s'en ressent un peu. En longeant la Garonne, on a l'impression d'être en

Amazonie. Il faut éviter quelques arbres qui se mettent plus ou moins en travers.
Puis vers la fin du canal à Castets en Dorte des grandes algues sont assez contraignantes pour la navigation. Un équipier à l'étrave peut indiquer les passages. Les algues s'enroulent dans l'hélice et seraient capables de la bloquer. Une marche arrière permet de se libérer.
La sortie vers la Garonne se fait sans problème mais il est indispensable de prendre le courant de jusant qui est assez fort.

Escale à Bordeaux.

Juste après le pont de pierre le ponton d'honneur nous a permis une escale en plein centre ville.



Couché de soleil sur Bordeaux



Pauillac

Les amis ayant fait le canal nous avaient conseillé Pauillac pour remâter. Nous y sommes donc rentrés.

L'entrée du port en chicane avec un banc de vase est assez stressante mais le pire est à venir car à l'intérieur du port, il y a des courants tournants qui rendent les manœuvres très délicates.

L'accostage du ponton était assez folklorique (avec en plus le mat sur le pont.)

Si on aime échouer dans la vase molle... Il faut rentrer en fin de marée montante Or si on prend le courant descendant à Bordeaux on arrive forcément à marée basse. Pas simple! Il y a une bouée d'attente un peu après le port.

Le port n'était pas très sur. Des bateaux avaient été visités.

Le rematage n'était pas possible avant 12 jours. Parmi les trois employés du port, un était à mi temps, le deuxième en congé et le troisième absent. (en pleine saison)Après avoir exploré les grands crus de la région, nous avons décidé d'aller remater à Port Bloc.

Le chantier de l'estuaire à Port Bloc était très compétant.



Matage à port Bloc Le mat vole...

Conclusion

Une très belle balade que je conseille fortement à tout dériveur pour rentrer de méditerranée en Bretagne.

La remontée de la cote portugaise si on fait le tour par Gibraltar présente des vents dominants de Nord, pouvant être forts. Nous ne regrettons pas notre choix.