

Il faut sauver le soldat Dédé

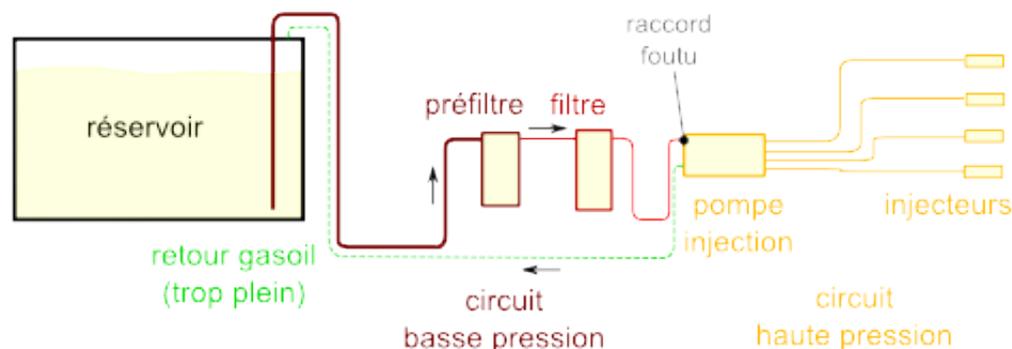
tomtom, le 5 mars 2011 à 14:15

Nous avons déjà pas mal pataugé dans le **gasoil** aux Canaries, puis **au milieu de l'Atlantique**, mais ça ne suffisait apparemment pas. Comme vous avez probablement pu le lire dans **l'article précédent**, il se trouve que nous avons encore eu des soucis de mazout en traversant la Mer des Caraïbes.

Pourtant, on avait tout bien revérifié, d'une part après notre panne pendant la transat – le moteur avait alors redémarré et n'avait plus posé de problème jusqu'à l'arrivée – puis à St Lucia : pas de fuite de gasoil identifiée sur le circuit d'alimentation, a priori pas de bulle d'air coincée dans un point haut en faisant tourner le moteur pour charger les batteries ... Rien qui pouvait laisser soupçonner une éventuelle nouvelle panne. Nous avons même trouvé en Martinique un pré-filtre à gasoil afin de faire subir au gasoil une décantation et un filtrage à 150 µm, le tout dans un bol transparent pour qu'on puisse voir ce qu'il se passe, avant le filtre d'origine (décantation et filtrage à 5 µm). Par la suite, une petite série de **navigations musclées** entre les îles nous a permis de valider les vérifications et modifications, réservoir à moitié vide pour corser les choses (plus le réservoir est vide, plus on risque le désamorçage) : Dédé n'a jamais bronché pour démarrer, et nous partions tout à fait sereins vers Panama après notre escale à **Statia**, convaincus d'avoir réglé tout problème du côté de la salle des machines, réservoir rempli à ras-bord. Il ne pouvait donc, en théorie, rien nous arriver de fâcheux.

Nous avons, malheureusement, tort de nous fier au bon comportement de Dédé ces deux derniers mois. En effet, après trois jours de mer – assez agitée – c'était la grève des pistons : pas moyen de le faire repartir.

Au début, on ne s'est pas trop inquiétés : on avait bien réussi à le faire redémarrer au milieu de l'Atlantique, alors en pleine Mer des Caraïbes, tu parles, ça va être fastoche ! Mêmes causes (enfin ça en a tout l'air), mêmes solutions : purge complète, du pré-filtre à la pompe, puis purge de la pompe elle-même, qui est pourtant bien pleine de gasoil. Toujours rien, même en insistant un peu sur le démarreur. Tentative de purge des injecteurs en desserrant leurs écrous et en démarrant plusieurs fois : rien ne semble sortir de leurs canalisations. Démontage des dites canalisations, rien ne semble sortir de la pompe d'injection (c'est le coeur d'un Diesel, ça règle très précisément la quantité de gasoil à injecter à tel moment, c'est presque de l'horlogerie à l'intérieur). Mais rien de rien ! Aïe aïe aïe, ça sent pas bon tout ça ...



Et on continue à observer, purger encore et toujours, vérifier l'électrovanne qui permet de couper l'arrivée de gasoil pour arrêter le moteur, changer des joints pour être sûrs qu'il n'y a pas de fuite qui se transforme en point d'aspiration d'air ... notamment sur la pompe d'injection elle-même, démonter le retour gasoil pour voir si quelque-chose en sort, serrer comme un fou un raccord pour être sûr qu'il ne fuie pas et casser la vis creuse essentielle à la jonction pendant que l'autre pièce du raccord est irrémédiablement tordue, réparer tout ça avec des joints en chambre à air (qui marchent très bien d'ailleurs, la chambre à air c'est super !), pour finir au bout de 2 jours à fond de cale les mains pleines de mazout par tout remonter et essayer toutes les demi-heures de démarrer, en espérant à force réussir à alimenter les injecteurs. Peine perdue, on abandonnera au bout d'une journée pour consacrer l'énergie qu'il nous reste à la nav', au frigo matin et soir, à un petit mot par BLU pour dire que tout va bien et à l'arrivée au milieu des cargos. Oh, on tentera bien un petit coup de démarreur de temps à autre, et en particulier juste avant l'arrivée à la voile dans la baie, après tout c'est comme ça qu'on avait redémarré alors qu'on avait perdu tout espoir une semaine avant l'arrivée à St Lucia, mais toujours rien. Pour moi la messe est dite : zéro gasoil envoyé aux injecteurs, la pompe d'injection est HS, il va falloir la changer, c'est du gros boulot, et surtout il faut en trouver une et se la faire expédier, ça va faire mal aux finances. Encore un coup dur, le moral est dans les chaussettes qu'on ne met plus qu'exceptionnellement depuis l'Irlande. L'équation est simple, de toutes façons : Pas de pompe d'injection = pas de moteur, pas de moteur = pas de canal. Et encore un petite pensée à ce que ç'aurait été si ça nous était arrivé dans les canaux de Patagonie.

Une fois arrivés à la marina, on a un peu plus de temps pour se poser, tout bien refaire comme il faut et même mieux, notamment les purges. Presque 1 litre de gasoil sans bulles à chaque fois, il ne peut plus y avoir d'air dans les canalisations ou les filtres ou la pompe. L'espoir revient avec le soutien technique (et moral, quand vous recevez un mail qui commence par « On va y arriver », ça fait du bien, merci Jacques !) de l'ancien ingénieur en chef Seenergie, qui nous indique que si du gasoil sort par à-coups sur la canalisation retour, ce qui est le cas pour nous, la pompe n'est pas cassée, et nous conseille, si les démarrages conventionnels ne donnent rien, de tenter de démarrer avec un chiffon imbibé d'essence en lieu et place du filtre à air. Comme on a épuisé toutes les possibilités et que ça ne veut toujours pas partir, je lance l'opération, sans grande conviction car j'avais déjà essayé une technique similaire (en pulvérisant du WD-40 devant l'admission d'air, filtre enlevé, comme conseillé par Nigel) sans aucun succès ...

Premier coup de démarreur : PAF PET POF CLOC PAF VrRrrrrRRR PAF POF CLAC. C'est déjà mieux que le teufteufteufteuf de d'habitude, mais comme l'essence arrive en même temps que l'air et n'est pas dosée précisément, l'explosion ne se produit pas au bon moment, fait presque sauter le moteur de ses **silentblocs**. Dès qu'on enlève le chiffon d'essence, tout s'arrête. Bon, on va lui donner une deuxième chance, ya eu un VrRrrrrRRR, quand même : on remouille le chiffon d'essence !

NDCLFC : Tomtom n'y croyait tellement pas qu'il ne m'a pas prévenue... Mais moi j'ai eu peur, avec tous ces bruits, peur que le chiffon s'enflamme, juste sous l'extincteur qui du coup devenait inaccessible...

Et là, enfin, après tout ce temps, après ces litres de gasoil purgés, sur les mains, sur les pieds, les planchers, le cockpit, partout dans le bateau, après des heures de réflexion (mais enfin c'est pas possible que ça ne marche pas !!) ou de désespoir, après l'arrivée à la voile entre deux pontons sans espace pour affaler, bref, après une bonne semaine de galère mazouteuse, Dédé a démarré, 3000 tours d'un coup, la manette des gaz était à fond comme toujours depuis les premières tentatives de redémarrage pour que les conduites d'injecteurs soient remplies de gasoil le plus rapidement possible. Je ne sais pas qui de son vrombissement ou de mon cri de joie a été le mieux entendu d'un bout à l'autre de la marina ... ce que je sais c'est que je n'aurais jamais cru être à la limite de pleurer de bonheur juste en entendant un moteur démarrer.

On va pouvoir passer le Canal et continuer vers le Pacifique, alors qu'on s'imaginait quelques jours plus tôt tout abandonner, nos finances ne nous permettant pas de nous lancer dans un éventuel – dans le pire des cas – remplacement du moteur. Comme quoi, ce n'est pas toujours en mer qu'on vit les émotions les plus fortes ...

Ceci dit, ce n'est pas plié pour autant :

- d'abord, il faut trouver, comprendre la (les) cause(s) de la panne, et résoudre le(s) problème(s). Pas question de se lancer dans le Pacifique pour plus de 3500 milles sans savoir pourquoi le moteur s'est arrêté de démarrer
- ensuite, enfin en parallèle, il faut trouver une vis et un raccord (et donc probablement un tuyau entier, le raccord étant serti au tuyau) endommagés pendant une tentative un peu bourrine de réduction de fuite (voire plus haut). La solution « chambre à air » fonctionne bien, mais là encore pas question de se lancer pour 3500 milles avec ça. Un rapide coup d'oeil dans les rues montre qu'il n'y a que des voitures japonaises, ça va pas être évident de trouver du Peugeot-Citroën ...
- enfin, il faut changer les tuyaux d'arrivée / retour gasoil car ils ont baigné pendant 1 semaine dans le gasoil et commencent à être sérieusement attaqués (les tuyaux supportent très bien le gasoil à l'intérieur, mais pas du tout à l'extérieur !)

Pour le premier point, on considère pour l'instant 2 pistes. Tout d'abord la fuite au niveau du raccord d'arrivée de gasoil dans la pompe d'injection, qui aspire probablement un peu d'air, air qui, moteur arrêté, s'accumule quelque-part et désamorçe le tout. Cela n'explique pas tout (notamment pourquoi ça ne repart pas après une purge méticuleuse), mais nous soupçonnons

une deuxième cause : la contamination du gasoil.

En effet, dans un réservoir de carburant, et a fortiori dans un réservoir monté sur un bateau, il y a toujours un peu d'eau provenant la plupart du temps de l'humidité de l'air qui se condense sur les parois. Comme les réservoirs sont grands, que les moteurs consomment relativement peu et sont peu utilisés sur les voiliers et qu'on n'a pas très envie de passer sa vie à la pompe pour faire le plein, il y a souvent de grands volumes d'air à l'intérieur des réservoirs, et donc une quantité non négligeable de vapeur d'eau qui se condense et s'accumule au fond. Sans compter les problèmes que peut provoquer l'eau à elle seule (explosion de têtes d'injecteurs par exemple), à l'interface eau / gasoil peuvent alors se développer tout un tas de bactéries qui forment, la plupart du temps, des boues noires et épaisses. Tant que le bateau ne bouge pas, ces boues noires et épaisses ne se mélangent pas au gasoil qui est aspiré, le moteur glougloute tranquillement du bon gasoil, tout va bien. Mais dès qu'on se fait secouer un petit peu, et d'autant plus si on se fait secouer pendant que le moteur fonctionne, les boues peuvent se dissoudre dans le gasoil avec leurs vilaines bactéries, qui peuvent traverser les 2 décanteurs et leurs éléments filtrants pour se retrouver dans la pompe d'injection ! Et là, quand on arrête le moteur, keskelfont les pitites bactéries ? Hein, keskefont ? Elles refabriquent de la boue, les s*****. Et comme dans la pompe d'injection, puis dans les injecteurs, il y a des tous petits trous, la boue bouche les petits trous. Voilà, c'est l'hypothèse numéro 2. Hypothèse qui nous avait effleuré l'esprit au moment de la traversée de l'Atlantique, mais qui commence à prendre de plus en plus de place. En effet, si la pompe d'injection n'injecte rien alors qu'elle tourne et pompe, ça ne peut pas être pour rien ... De plus, même si elle arrive à injecter quelque-chose, si le gasoil est trop contaminé, il n'arrive pas à s'enflammer dans le cylindre, et le moteur recrache simplement un brouillard de gasoil non brûlé. Le résultat est le même : pas de démarrage.

Bref, encore un truc qu'on aurait aimé faire avant de partir (le bateau étant resté longtemps sans naviguer, puis ayant passé un hiver à Dunkerque avec un réservoir à moitié plein – ce qui fait qu'un paquet de vapeur d'eau contenue dans l'air bien humide a pu condenser à l'intérieur) mais qu'on va faire maintenant au lieu de profiter de notre escale, de faire un tour aux San Blas ou de filer vers le Pacifique : vidange, démontage et nettoyage complet du réservoir de gasoil. On va balancer 140 L de carburant, mais au moins on sera tranquilles pour la suite, le réservoir sera propre (et comme on va devenir paranos sur le sujet, on va bien vérifier/filtrer le gasoil qu'on mettra dedans, en plus des additifs anti-bactériens qu'on mettait déjà) et on repartira sur des bases saines. Je vous passe les détails, c'était un sacré boulot. Et encore, on a de la chance que notre réservoir soit démontable (vivent les vieux bateaux intelligemment conçus !), c'est passé au millimètre près dans l'ouverture du coffre bâbord ! Coup de chance aussi, la marina de Shelter Bay est équipée d'un gros bac de récupération d'hydrocarbures tous pourris, pas comme à [Santa Cruz de la Palma](#).



Dans la foulée, démontage de toute la tuyauterie d'arrivée de gasoil et des filtres (le pré-filtre sera nettoyé et la cartouche du filtre sera changée) pour remplacement par du neuf, et nettoyage de la pompe et des injecteurs avec un « biberon » : deux litres de gasoil (tout frais tiré du pis de la station-gasoil flottante), quelques millilitres d'anti-bactérien, un peu d'essence et d'huile moteur. Miam ! Absorbé en une bonne heure, le mélange restera dans la pompe

d'injection jusqu'à sa remise en route, histoire d'être sûr qu'il n'y a plus de vilaine bactérie qui fabrique de la boue là-dedans. Tout ça en attendant un nouveau raccord d'arrivée de gasoil.

C'est là que les choses deviennent intéressantes : après un petit tour chez quelques revendeurs de pièces détachées auto qui n'ont rien à nous proposer (on s'y attendait un peu, les pièces PSA sont exotiques, ici), nous finissons par atterrir chez Torco, un atelier d'usinage au fond d'une zone occupée majoritairement par les bus de la ville (on vous en reparlera dans un prochain article, de ces bus !). Les gars sont super sympas, regardent les pièces, leurs outils (pour savoir si ils peuvent les fabriquer), et nous disent qu'il n'y a pas de problème, qu'ils peuvent nous faire tout ça en inox (chouette, ça va être mieux que les originales !) pour cet après-midi, pour 50\$. Nous on ne peut pas passer l'après-midi, mais 2 jours plus tard. Tope là, on repasse jeudi matin récupérer les pièces, comme ça on ira faire re-sertir notre tuyau dans la foulée, et payer le canal pour planifier une date ...

Jeudi matin, grosse déception : ils n'ont rien fait. Mais rien du tout, pas même le plus petit commencement d'ébauche. Nous voulions aussi faire faire 2 joints en cuivre dont nous n'avions pas trouvé, dans tous les magasins de pièces, d'équivalent : le patron de l'atelier, en nous voyant arriver, saute dans sa voiture pour aller chercher des joints ... probablement là où nous avons déjà cherché. On commence à se dire qu'ils se payent notre tête. Notre bus repart à 11h15, le temps passe : 10h, 10h15, 10h30, 10h45. Toujours pas de pièce, on jette un oeil de temps à autre dans l'atelier. A 11h00, la vis est prête, contrôle des cotes (je passe sur les copeaux laissés sur la pièce, qui se feraient un plaisir de foutre en l'air n'importe quel circuit haute-pression de gasoil) ... ahem, comment dire : il manque 5 mm de filetage, et le trou (par lequel doit passer le gasoil) est trop petit et décalé de la même distance. Si on monte cette pièce, on ferme probablement l'arrivée de gasoil, ça va nous arranger, ça, tiens ! Côté raccord, qui est en phase de fin d'assemblage (mais qu'est-ce qu'il fout le type là, il soude au chalumeau la pièce originale sur un bout de nouvelle pièce, mais ... trop tard, la pièce originale est foutue, tout ça pour économiser un bout de tuyau. La solution de secours – avec les bouts de chambre à air – s'envole donc) même topo : la vis ne passe pas dans le raccord, et la gorge n'est pas assez profonde, le gasoil ne pourra jamais passer avec un débit suffisant. Si on monte leurs pièc... heu, machins, on est à peu près certains que pas une goutte de carburant ne pourra rejoindre la pompe d'injection.

C'est là que nous avons commis l'erreur. Au lieu de réclamer immédiatement le remboursement de l'acompte et de se mettre fissa à la recherche d'une nouvelle solution, on leur a donné une deuxième chance : vous refaites les pièces correctement (oui, on comprend, c'est pour un moteur, il faut « mucha précision ») et on passe les récupérer lundi matin à la première heure (oui, pas de problème, on va faire ça comme il faut). Entre temps, bien sûr, on a raté le bus de 11h15, il n'y en a pas avant 15h30, donc taxi, donc 15\$, après une matinée de perdue à se faire bouffer par les moustiques devant la torneria (= atelier).

Lundi matin (l'empereur, sa femme et le p'tit prince), on se retrouve à nouveau devant l'atelier, sans grand espoir (on a même déjà commencé à échafauder la solution de secours avec expédition des pièces depuis la France), histoire d'être agréablement surpris si, par miracle, le boulot est fait correctement ... Mais ce qui devait arriver est arrivé, ou plutôt n'est pas

arrivé. Ils n'ont pas touché aux pièces, au copeau près. Toujours 5mm manquants, toujours une gorge trop peu profonde pour le passage du carburant. Et tiens, la vis est piquée de rouille, bizarre pour de l'inox (je ne suis pas encore assez fort pour distinguer de l'acier ordinaire et de l'inox fraîchement usinés, mais là ...). Cette fois ça suffit, on a assez perdu de temps comme ça, on récupère notre acompte de 25\$, direction la Citibank pour payer le passage du canal et on rentre fissa au bateau se mettre devant internet et se lancer dans une opération logistique de grande envergure.



Petite parenthèse politiquement incorrecte au passage : on pourra donner tout le fric qu'on voudra aux pays pauvres, si les habitants de ces pays ne sont pas foutus d'une part de respecter leurs contrats et d'autre part de respecter leurs délais, ça ne changera rien. Ce ne sont pas les milliards (qui ne sont que de la fausse monnaie d'ailleurs mais c'est une autre histoire) qu'on (les vilains riches occidentaux) donne aux gouvernements de ces pays qui les tireront de leur misère plus ou moins avancée. Ce n'est pas le destin ou la fatalité qui fait qu'ils sont pauvres. Il ne tient qu'à eux de faire du travail correct (ce n'est pas très difficile ce qu'on leur a demandé, j'avais presque envie de passer derrière le tour et de faire moi-même le boulot) et de respecter leurs délais, et donc leurs clients (même si ils sont en vacances, une semaine de perdue c'est 220\$ de marina). Ce n'est pas une question de différence de « coutumes », c'est une question de confiance. Habitants de pays pauvres, si vous voulez vous en sortir, vous n'avez pas 50 solutions : BOUGEZ-VOUS ! New York ne s'est pas construite grâce à l'aide internationale. Fin de la petite parenthèse.

Opération logistique de grande envergure qui fera intervenir tour à tour mon Papa et mon P'tit frère, puis Claude – un breton de Locmiquélic, en face de Lorient, contacté par l'intermédiaire de Thomas et Laure puis Patrick, vive radio-cocotiers – qui rejoint un voilier à Panama quelques jours plus tard, et enfin notre garage Citroën préféré, à Caudan à côté de Lorient, où on faisait

nos emplettes de pièces détachés du temps où on avait des voitures à entretenir. Tout est bien défini, on a un plan logistique A, secondé par des plans B et C si ça foire ... Grâce à la documentation en ligne des pièces détachées de Citroën, on peut avoir tous les éclatés et toutes les références des pièces : coup de bol, celles dont on a besoin sont encore fabriquées, les références sont notées et envoyées à Citroën, qui les commande dans la foulée pour qu'elles arrivent le lendemain, juste à temps pour que Claude puisse passer les récupérer avant de s'envoler pour Panama ! Le tout géré par Clairette depuis le bateau, entre 2 et 6h du matin pour s'adapter à la matinée française. Ouf, le plan A a l'air de se lancer, Clairette peut se recoucher, on va pouvoir planifier notre passage du canal, peut-être allons-nous enfin avoir un peu de chance ...

Entre temps, nous avons entamé le re-remplissage des réservoirs, et c'est là qu'intervient LA grosse bêtise du Tomtom le Gropotom que je suis. Pour amorcer (enfin pour amorcer *mieux*) le **siphon à gasoil** muni pour l'occasion d'un filtre de moteur hors-bord (quand je vous dis qu'on est devenu paranos sur le gasoil, désormais !), je fais ça à la bouche, comme je l'ai fait des dizaines de fois, et pas plus tard que quelques jours avant pour vider le fond du réservoir. Le truc c'est que là, le tuyau par lequel j'aspire est opaque, et le gasoil est à la même température que l'air ambiant : je ne le sens pas arriver dans la bouche (l'odorat et le goût sont quasi-désactivés par l'aspiration), et me rends compte que je suis en train de la remplir de carburant ... beuark ! Enorme toux, recrachage massif, rinçage immédiat au jet d'eau, mais c'est trop tard : j'en ai probablement avalé et, pire, laissé entrer dans les poumons. Un p'tit tour sur le net pour savoir si c'est grave, a priori non mais je vais passer des moments désagréables : maux de tête, fièvre, problèmes digestifs, douleurs au poumon (et donc dans tout l'abdomen, la douleur au poumon c'est terrible, ça lance partout, dans l'épaule, le bras, le dos) et autres joyeusetés, le temps que mon corps absorbe cette nourriture peu conventionnelle. Pas de quoi aller à l'hôpital donc, à moins que ça ne dégénère. Après une semaine, ça va en effet beaucoup mieux, mais j'ai bien ramassé pendant plusieurs journées. Ingérer ou inhaler du gasoil, je déconseille donc fortement. D'abord c'est pas bon, en plus ça fait (très) mal et on a une haleine de puits de pétrole. Recopier 100 fois : *je ne siphonnerai plus de jerrican à la bouche avec un tuyau opaque. NDCLFC : quand même un truc rigolo dans le lot : pour évacuer les restes de gasoil à l'intérieur de la bouche, en partie responsables de l'haleine mazouteuse, Tomtom s'est fait des gargarismes au produit vaisselle. C'est drôle, ça fait des bulles !!*



Bon, revenons à nos raccords : pour une fois, tout se passe comme prévu ! Claude récupère les pièces, prend son avion, arrive à Panama après quelques péripéties (les compagnies aériennes ont apparemment toutes du mal à comprendre qu'on puisse sortir d'un pays autrement qu'en avion), nous retrouve à la marina. Merci Claude, merci Guillaume de Citroën Caudan, merci mon Papa et mon P'tit frère. Ca fait du bien de sentir qu'à 8000 km, il y a du monde pour nous aider à régler nos problèmes techniques. Le déballage est fébrile, après 2 semaines de suspense, et tout est parfait, on ne s'est même pas plantés sur les références ! Chouette ! Départ quasi-immédiat pour la gare routière de Colon, à côté de laquelle se trouve le Diesel Shop, magasin que personne ne nous avait recommandé mais où on (surtout le muchacho, on a presque fini potes) s'est mis en 4 pour nous aider à trouver une solution à notre problème, et où on refait les tuyaux d'alimentation en carburant, juste ce qu'il nous faut (et au passage, on a refait le plein d'huile moteur 15W40, un bidon de 20 litres, un) ! En deux coups de pince à sertir, la chose est entendue, et le tuyau que je me disais qu'il faudrait bien changer un jour quand même a été remplacé ! Muchas gracias le muchacho du Diesel Shop, merci d'avoir passé autant de temps à chercher une solution pour nous ! C'est chouette, quand ça marche !



Un ré-assemblage du circuit de gasoil et une bonne purge plus tard, Dédé redémarrait tranquillement avec à peine un petit hoquet, comme si rien ne s'était passé, comme s'il n'y avait pas eu toute cette agitation autour de lui ces deux dernières semaines. Comme s'il n'y avait rien de plus normal que de ronronner paisiblement à 1500 tr/min. Comme s'il voulait nous rassurer en nous disant : « Fallait pas s'exciter autant, vous voyez, je fonctionne très bien ». Comme s'il n'y avait pas besoin d'en faire un article à rallonge ...

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2011/03/05/il-faut-sauver-le-soldat-dede/>

2 commentaire(s) :

Claire TABARY- clairetabary@sfr.fr - 6 mars 2011 @ 19:59

et là, la Tante Clairette, toujours désespérément impuissante, s'incline une fois de plus à la fois devant votre stoïcisme et devant l'aide humanitaire organisée et personnalisée (méritée et méritoire, celle-ci), que dire à Claude que je ne connais pas pour avoir rempli avec succès cette mission de relais et être venu vous secourir en personne, les mots sont faibles...

Mamodile- omft2000@gmail.com - 5 mars 2011 @ 18:49

On a dû oublier de te dire qu'il ne faut pas prendre n'importe quel tuyau pour une paille... voilà, maintenant tu sais ! N'empêche, je vais vous faire sourire (? lol ?) : bravo et ... merci de canaliser (oui, c'est fait exprès) vos émotions en écrivant avec autant de détails ce que vous venez de surmonter grâce à tous - merci aussi !- et à votre ténacité.

Nous vous souhaitons quelques heures complètement sereines (euh, je voulais dire : vacances ?) de ce côté du canal, et un au revoir pas trop ému à vos amis de ponton !

Bisous et bonne convalescence à tous deux !