

Cela n'arrive pas qu'aux autres, il suffit d'écouter la VHF pour s'en rendre compte, la majorité des PAN PAN est due à une avarie de moteur. De la panne de carburant, au bout dans l'hélice, en passant par une prise d'air dans le circuit du gazole, la liste est longue. Voici les différentes angoisses du plaisancier et leurs situations.

Mon presse-étoupe fuit

Un presse-étoupe est censé éviter que l'eau entre par l'arbre d'hélice. Il existe plusieurs modèles. Si certains assurent une étanchéité parfaite, pour d'autres, il est normal qu'ils laissent passer quelques gouttes d'eau.

Les différents modèles

Les deux grandes familles sont les **presse-étoupes à joint tournant et ceux avec de l'étoupe**. Avec pour ces derniers des nuances, comme par exemple une lubrification à la graisse ou à l'eau.

Un joint tournant est constitué d'une partie fixe en carbone placée à l'extrémité d'un soufflet en caoutchouc et d'un disque inox fixé sur l'arbre. Celui-ci, dit miroir, doit être parfaitement poli. L'étanchéité est assurée par la pression du disque tournant (inox) sur la partie fixe (carbone). Ce système est parfaitement étanche. Mais, si le soufflet est abîmé, le disque inox rayé ou la partie carbone endommagée, il peut laisser passer de l'eau. Sur un joint classique à étoupe, l'étanchéité est assurée par la friction de l'étoupe (tresse suiffée) sur l'arbre et, sur les modèles plus évolués, par la graisse ou l'arrivée d'eau.

Sur un modèle à joint tournant, il faut **s'assurer que le soufflet en caoutchouc est bien rempli d'eau**, c'est cette dernière qui assure la pression entre la partie en carbone et celle en inox. Pour le savoir, on écarte légèrement le soufflet pour laisser passer l'eau. Si cette technique n'apporte rien, il faut vérifier en premier si le soufflet n'est pas endommagé, ensuite, si le miroir n'est pas rayé, puis si le carbone n'est pas en mauvais état. Dans le premier cas, la fuite peut être importante et le soufflet doit être changé. En principe, il doit y avoir à poste un deuxième soufflet prêt à être mis en place. Si ce n'est pas le cas, il faut, soit échouer le bateau (zones à marées), soit le faire gruter. Il en est de même si l'un des disques (inox ou carbone) est défectueux.

Sur **un modèle à étoupe**, il est normal qu'il laisse passer un peu d'eau en navigation. Un peu d'eau, mais quelle quantité ? On estime qu'une goutte toutes les minutes est acceptable. À titre indicatif, une goutte toutes les minutes représente 0,3 l/24h, toutes les 5 secondes 3,6 l/24 h et une goutte par seconde 18 l/24 h. À l'arrêt, il ne doit pas y avoir de fuite.

Sur les modèles à joint tournant, il faut **vérifier régulièrement l'état du soufflet et des disques**. Un soufflet endommagé peut provoquer une entrée d'eau importante. Sur les modèles à étoupe, il faut le resserrer une fois par saison. Lorsque l'on resserre, il faut le faire avec modération. L'arbre doit pouvoir tourner à la main. Trop serré, l'étoupe chauffe et est vite endommagée. Lorsque le serrage devient limite, il faut remplacer. Pour le faire, on dévisse la partie mobile, on retire la vieille étoupe et on la remplace par une neuve en prenant la précaution de la couper (en biseau) au diamètre de l'arbre.



Une entrée d'eau dans mon bateau

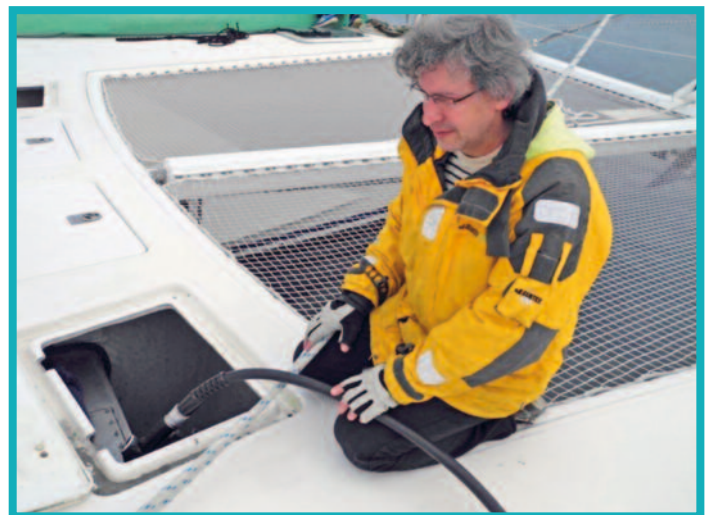
Vous arrivez sur votre bateau et vous constatez qu'il y a de l'eau dans les fonds, une entrée d'eau, aussi minime soit-elle, doit être détectée rapidement.

Le premier réflexe est de déterminer s'il s'agit d'**eau douce ou salée**. La solution la plus efficace, mais pas très agréable, est de la goûter.

• S'il s'agit d'**eau douce**, c'est un moindre mal. **Il faut vérifier la fermeture des hublots, des panneaux, les aérations et autres endroits tels que le pied de mât, la jonction coque/pont, les passages de câbles et regarder s'il n'y a pas une fuite au niveau de la réserve d'eau**. Par exemple, si vous avez à disposition de l'eau à la borne de quai, n'hésitez pas à **laver le pont** en insistant aux endroits critiques. Mais attention, elle peut tout à fait entrer par un équipement, passer sous le vaigrage avant d'arriver dans les fonds.

• Si vous déterminez que c'est de l'**eau de mer**, c'est plus ennuyeux. **L'origine doit être trouvée rapidement**. Deux éléments sont à **regarder en priorité : le presse-étoupe et les vannes**. Un presse-étoupe traditionnel est lubrifié en navigation par l'eau, il est normal qu'il en laisse échapper (quelques gouttes par minute). À l'arrêt, il ne doit pas fuir. S'il y a de l'eau sous le presse-étoupe, c'est lui qui est en cause. Si c'est sec ce n'est pas lui, il faut regarder les vannes. Sur un bateau, on en trouve un certain nombre que ce soit pour les arrivées d'eau (moteur, eau de mer sur l'évier) et les sorties (lavabos, éviers, toilettes). Sur un bateau de 10 m, on a au minimum 5 vannes. Ici, nous ne parlons pas de la voie d'eau, mais d'une entrée d'eau et ce qu'il faut faire pour la supprimer.

Au port comme en navigation, il faut tout d'abord vérifier le presse-étoupe, le resserrer si nécessaire. Lorsque le moteur tourne, vérifiez l'étanchéité du filtre à eau, le capot peut être légèrement dévissé et du circuit d'eau (durits, pompe à eau). Si tous ces points sont corrects, **reste à regarder au niveau des sondes (loch, sondeur), des boulois de quille s'ils sont apparents et de l'évacuation de la baille à mouillage qui peut être bouchée**.



J'ai de l'eau dans le réservoir

La raison de présence d'eau peut provenir de la condensation ou alors de la citerne de la station.

• **Éviter de démarrer le moteur**.
 • **Vidanger le réservoir**. Là, deux cas sont possibles, soit il possède une trappe de visite par laquelle vous pompez le carburant avec une pompe manuelle ou électrique, soit il n'en a pas ce qui est malheureusement fréquent. Il faudra donc que vous démontiez l'orifice de la jauge pour siphonner le carburant. Une fois le réservoir vide, on peut refaire le plein et relancer le moteur.

Si vous avez démarré le moteur, il faut non seulement vider le réservoir, mais également changer le filtre à carburant et purger le circuit.

La condensation

Le carburant de retour du moteur dans le réservoir est chaud. Au contact de celui contenu dans ce dernier, il peut se dégager de la vapeur d'eau qui se transforme en eau. Il est prudent de vérifier régulièrement le filtre décanteur et au besoin enlever l'eau qu'il contient. Si cette eau va dans la pompe à injection, le moteur s'arrête immédiatement. Cette eau peut provoquer des dégâts à la pompe. Au minimum, il est impératif de purger l'ensemble du circuit, du filtre aux injecteurs.

Mauvais carburant à la pompe

En France, c'est rare, mais assez courant dans certains pays. Là, vous n'avez pas d'autres alternatives que de vider le réservoir, de purger et de remplir avec du carburant propre.

Réparation de fortune

Vous avez de l'eau dans le carburant et vous n'avez pas la possibilité de vidanger le réservoir. La solution pour vous dépanner est d'utiliser un réservoir auxiliaire, par exemple une nourrice de moteur hors-bord. Il suffit de débrancher les deux tuyaux qui arrivent au réservoir, celui qui va au moteur et celui qui en revient et de les mettre dans la nourrice.

Si c'est de l'essence dans le gasoil, en petite quantité (1/100), cela ne pose pas de problème. Par contre, en quantité importante, il faut vidanger le réservoir. L'inverse est plus grave (gasoil dans l'essence). Dans ce cas, si vous n'avez pas démarré le moteur, il suffit de vidanger le réservoir. Si vous avez lancé le moteur, il faut en plus purger et rincer tout le circuit.

Les angoisses du plaisancier

Vous avez une **avarie importante** (voie d'eau, blessé ou malade à bord, risque d'échouement) **mettant en danger les personnes et le bateau**, dans ce cas, pas d'hésitation faites **appel aux secours**.

Vous êtes en voilier, le vent faiblit, vous décidez de lancer le moteur et il refuse de démarrer. S'il y a suffisamment de vent pour avancer et que le bateau est manœuvrant, rapprochez-vous de l'endroit où vous deviez aller (mouillage, port) ; pour l'accostage, vous pouvez demander à un autre bateau de vous aider.

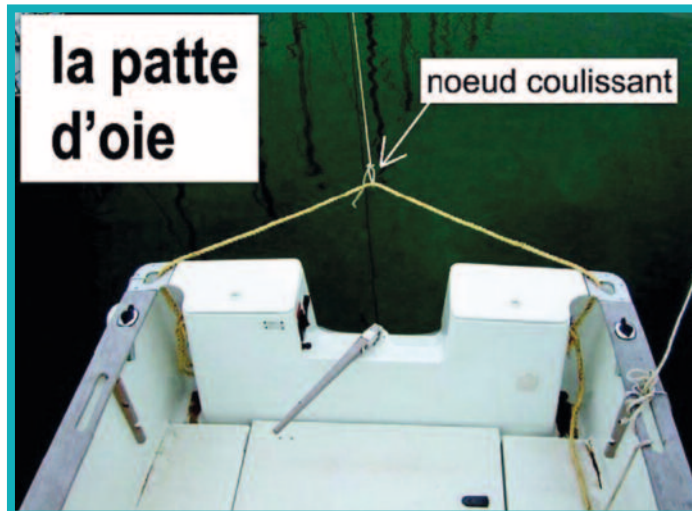
Sur un bateau moteur, c'est différent, vous ne pouvez pas compter sur le vent, donc il faut, bien souvent, faire appel aux secours. Malheureusement, beaucoup d'appels concernent des pannes qui pourraient être évitées, comme celle de carburant.

Se faire remorquer

Lorsque l'on se fait remorquer **par un bateau pneumatique**, l'une des solutions les plus efficaces est de **se mettre à couple**. On positionne le pneumatique au centre du bateau à remorquer et on bride solidement les deux bateaux ensemble. Cette technique permet d'être parfaitement manœuvrant. L'autre solution toujours avec un bateau pneumatique est de pousser le bateau. Il est inutile d'essayer de le remorquer, le pneumatique se cabre et ne permet pas de tirer le bateau. Lorsque le **bateau remorquant est un bateau rigide**, il faut utiliser un **dispositif de remorquage** (obligatoire à partir de la navigation basique 2 milles d'un abri). Ce qui sous-entend que le bateau doit être équipé d'un moyen d'amarrage (bite ou taquet) et

d'un cordage. **L'idéal est de confectionner une patte d'oie sur le bateau remorqueur et d'attacher la remorque par un nœud coulissant sur cette dernière.**

Pour que le remorquage soit efficace, il faut que la remorque (cordage) soit **suffisamment longue** (minimum 50 m, l'idéal étant 100 m) et que le **cordage utilisé soit souple**. Les 3 torons (polyamide ou polyester) conçus pour le mouillage ou l'amarrage ou mieux le polyamide 8 torons sont conseillés. Lorsque l'on remorque, **le cordage entre les deux bateaux doit toujours être tendu** pour que les deux bateaux aillent à la même vitesse ; de plus, le **skipper du bateau remorqué reste à la barre** pour bien maintenir son bateau dans le sillage du remorqueur. Pour amortir les à-coups, si on a un pneu, on peut le placer au milieu de la ligne de remorquage. On peut également utiliser un amortisseur type amortisseur d'amarrage ou ressort de mouillage. Lorsque l'on entre dans un port, il faut en avertir les autorités portuaires. S'ils ne répondent pas, au moment de l'accostage le bateau remorqué doit se mettre à couple du bateau remorquant.



Ce qu'il faut avoir et savoir

Il faut avoir à bord un bout de remorquage (obligatoire) et vérifier que les points d'ancrage de ce dernier sont solides.

Cette opération n'est pas sans danger. Il faut toujours enfilez ses gilets de sauvetage et ne jamais rester près de la remorque. Si elle casse, c'est dangereux.

Côté assurance, si vous avez une garantie perte et avarie, elle prend en compte les dommages qui peuvent être causés aux deux bateaux. Par absence de danger mais en cas d'incident, il n'est pas toujours nécessaire de faire appel aux secours pour rentrer au port ou se mettre à l'abri, on peut demander assistance à un autre bateau. D'où la nécessité et l'utilité des listes d'entraide de plaisanciers diffusées par les associations locales de plaisanciers. Comme celle de l'APPD de Dielette (50), et bien d'autres, qui a quelques années d'existence et fait ses preuves.

Daniel Lagarde

