

# Moteur diesel

## Surveiller le circuit de refroidissement

Les articles sur le moteur Diesel publiés dans le numéro de septembre 2005 de Pêche Plaisance m'ont remémoré une avarie de refroidissement survenue il y a une quinzaine d'années et qui guette tout plaisancier. Elle est en soi banale mais ses conséquences peuvent être désastreuses pour le moteur et tout ce que cela peut entraîner en mer.

Enfin les vacances ! Mon voilier âgé alors de 4 ans est fin prêt pour la croisière estivale, tout fonctionne parfaitement. Début juillet, nous prenons la mer en direction du port de la Croix à Hoëdic. Le temps est magnifique ! En milieu d'après-midi le vent est faible. Alcyon file tranquillement sous moteur et grand voile. A quelques milles des grands Cardinaux le bruit de l'échappement se modifie : l'eau de refroidissement ne coule plus ! Je stoppe immédiatement le moteur avant même que l'alarme ne se déclenche. Un sac de plastique ou une algue a pu se coller sur l'aspiration de l'embase du sail-drive. En laissant le bateau s'arrêter bout au vent ça va tomber tout seul ... Après quelques minutes d'attente, démarrage du moteur... aucune amélioration. Je déroule le génois pour maintenir le bateau sur sa route. Vérification rapide du circuit, démontage de la trappe de la pompe pour voir l'état de la turbine : elle a une bonne tête et tourne parfaitement en entraînant le moteur à la manivelle ... A priori tout est OK. Redémarrage, marche arrière pour aider à décoller ce qui pourrait obstruer l'aspiration... rien n'y fait. Hoëdic n'est plus très loin : on verra ça en arrivant...

Nous poursuivons la route avec toute la toile à moins de 2 nœuds. L'entrée au port ne posera pas de problème car pour franchir les jetées et venir échouer sur la grève j'utiliserai le moteur une petite minute au ralenti... il aura eu le temps de refroidir. Ce qui m'inquiète c'est l'approche de l'île sur un bon mille près des cailloux où le courant traversier risque de nous décaler par ce vent faible. Deux solutions sont possibles. La première est d'attendre la pleine mer et de passer à travers tout (seulement parce que la mer est plate...), le courant sera nul et il y aura suffisamment d'eau sur les roches, la brise du soir sera peut-être établie. La deuxième est le remorquage. A cette période nous sommes une dizaine d'habitants du vieux port et c'est bien rare si l'un d'eux ne profite pas de la marée pour rentrer aussi. En effet après quelque temps, l'Emeraude, un bateau ami, nous rattrape. Je lui fais signe. Nous passons une aussière et entrons au port sans problème. Alcyon étant bien amarré et bêquillé, je fais une première inspection tard le soir à basse mer. Rien n'obstrue l'entrée d'eau ! Le lendemain démontage et contrôle de toutes les durits. L'une d'elles présente une déstratification qui forme une hernie vers l'intérieur... Je tiens la coupable... et la remplace par un bout de tuyau. Le moral est remonté, la mer aussi... démarrage du moteur... rien ne coule ! Grosse déception ! Imprécations au ciel ! J'évacue l'équipage vers la plage pour ma tranquillité et la

sienne... puis recommence un contrôle pas à pas du circuit en eau... je verrai bien où ça bloque... L'eau arrive à la pompe, mais il n'y a pas de pression à sa sortie... pourquoi, alors qu'elle tourne bien et n'est pas bouchée ??? Lancement du moteur pompe ouverte pour voir ce qui se passe à l'intérieur : le rouet ne tourne pas normalement, il est trop lent... je le sors... Eurêka ! la turbine en caoutchouc est dessertie de sa bague métallique. A la manivelle elle tourne correctement mais glisse dès que le moteur prend des tours ... Seulement je n'ai pas de rechange ... pas de mécano pour la plaisance à Hoëdic... le lendemain je prends le premier courrier vers Quiberon et reviens avec une pièce neuve.

Voilà une panne assez traître à diagnostiquer pour un non-spécialiste. Elle peut arriver à tous, mais il faut être prêt à réparer tout de suite...

**Conseil n°1 :** avoir toujours une turbine de rechange à bord, même avec un bateau neuf... ceci est d'autant plus vrai qu'une autre turbine m'a joué le même tour quelques années plus tard après quelques dizaines d'heures de vie seulement, mais celle-ci était un clone pris sur le présentoir d'un shipchandler...

**Conseil n°2 :** les pièces doivent être d'origine et porter la marque du constructeur...

Jean-Charles Pauvert

