

Les vannes de passe-coque, une bonne question !

La première question qu'on peut se poser est de savoir si un yacht (voile ou moteur) est construit pour passer un hiver glacial à flot. Dans la majorité des cas, la réponse est non, un yacht n'est pas conçu comme une péniche par exemple et il reste souvent sans personne à bord, ce qui n'est pas le cas d'un bateau professionnel.

Il y a divers type d'installation de vannes de coque : moteur, évacuation, admission, etc. Certaines sont montées à même le passe-coque, d'autres plus loin dans le circuit. Et puis, il y a les vannes "intelligentes" qui n'emprisonnent pas d'eau et d'autres, mal conçues et qui gardent de l'eau qui ne manque pas de geler, comme peut par exemple en parler un de mes clients (j'ai de belles photos...).

Il y a aussi les circuits secondaires qui ne sont pas forcément "pensés" pour le gel.

D'une manière générale, on dira que l'eau augmente de volume en gelant et qu'elle n'est pas compressible; on sait que la pression engendrée est énorme et peut fissurer même des tuyautages en acier épais.

En cas de très fort gel, avec des températures basses tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, on doit craindre le gel et ses conséquences ultérieures, après dégel.

La masse d'un lac ou d'une rivière a une chaleur spécifique qui fait office (jusqu'à un certain point) de "radiateur", mais qu'en est-il de la température des fonds de la cale du navire concerné?

Aucune garantie ne peut être donnée pour la partie du tuyautage qui se situe en aval de la vanne réputée bonne. Donc attention à la conception de l'ensemble.

Une des solutions consiste à vidanger toute l'eau des circuits concernés. Elle est sans véritable garantie aucune. On peut aussi mettre de l'anti-gel, mais sera-t-il mélangé partout? Un contrôle est difficile et il n'y a pas de garantie non plus. Et merci la pollution. Dans certains circuits, les vide-vite de cockpit par exemple, il est possible de mettre un morceau de bois, ce qui permet d'absorber l'augmentation de volume créée par le gel.

La vanne moteur doit impérativement être fermée (avec une indication, svp) mais on doit être certain que tout le circuit amont est hors-gel. Il en est de même pour les autres circuits, sans oublier l'échappement. Pour les cockpit, c'est plus délicat et je propose de laisser ouvert, avec un bâton dans le tuyautage, pour autant que ce dernier ait été bien conçu dans sa partie immergée!... Il faut aussi pouvoir garantir une certaine température dans les fonds de la coque (chauffage électrique, etc., mais attention le danger d'incendie).

En résumé, un bateau de plaisance n'est pas plus prévu pour lutter contre le gel que contre un incendie ou la chute d'aéronef. La question de la prévention est au moins aussi importante que la surveillance. Un tel service se paye et beaucoup de

propriétaires pensent qu'une assurance est meilleure marché qu'un gardiennage professionnel.

L'intervention de la couverture d'une assurance peut varier selon les contrats (CGA). Certaines compagnies sembleraient payer l'immersion sans limitation, sauf la faute grave. Cependant, généralement les conséquences du gel sont exclues de la couverture, tout comme le naufrage suite à une surcharge de glace sur le pont et les superstructures du navire.

Il y a aussi la vanne trois voies, un dispositif excellent, s'il est correctement monté, mais qui a aussi fait couler plus d'un bateau, j'ai aussi des photos.

Il y aura chaque année de grand froid des cas de dommages par le gel. La faute en incombe aux propriétaires qui n'ont pas pris les précautions d'usage et ne surveillent plus leur bateau, faisant du ski dans le soleil des Alpes ou se bronzant sous celui des Antilles.

Dans nos climats, une mise hors-gel à terre est souhaitable pour de petits bateaux. Pour les grosses unités, c'est une question de finances, car une mise à terre est onéreuse. L'assureur est-il là pour se substituer, je ne le crois pas!

Conseils :

- mettre son bateau à terre, c'est mieux; mais si non :
- vérifier la conception des tuyautages et les vannes
- modifier si nécessaire
- fermer les vannes "intelligentes"
- vider tous les circuits après les avoir passés à l'anti-gel, mais attention à la pollution
- mettre un chauffage selon les cas, l'incendie est un risque couvert, sauf faute grave
- faites les frais d'un vrai gardiennage
- payez vos primes
- vendez votre bateau en automne
- ne naviguez plus si vous n'en avez pas les moyens

P.-A. Reymond ©

Lausanne, le 08-01-2002