

Réponses aux lettres des lecteurs :

Bactéries dans le gasoil, lettre de Mme Erica HUMBERT-DROZ

Dans le bulletin CRUISING du mois d'avril 1998 Mme HUMBERT-DROZ nous a fait part d'une "maladie contagieuse que certains bateaux qui naviguent en mer "attrapent" par un problème de bactéries.

Il s'agit effectivement d'un problème de bactéries que l'on retrouve dans les réservoirs de combustible. Selon le laboratoire ST2 consulté à ce sujet, il s'agit d'un problème qui remonte déjà à l'année 1985, les premiers symptômes ayant été détectés dans le port de Sète. On constate qu'effectivement ce problème s'est étendu à d'autres régions.

Il semble que ce phénomène est dû à deux causes principales:

- Un vieillissement des stocks de gasoil.
- Au fait que l'on pompe de plus en plus profondément dans les nappes pour obtenir du brut.

Le cracking qui permet d'obtenir les divers carburants n'est plus suffisant pour "tuer ces bactéries".

Ces dernières vivent en fait dans l'eau qui se trouve dans un réservoir et se nourrissent du mazout. Par ce fait, elles dégagent du méthane ainsi que des acides. Ceci provoque d'importants dégâts dans les parties métalliques du circuit de carburant tels que réservoirs, tuyautage et surtout pompe à injection.

Pour lutter contre ce fléau, la règle no 1 reste de vidanger toute présence d'eau dans le gasoil, ce qui signifie devoir vidanger de temps à autre la partie inférieure du réservoir; si celui-ci a été bien conçu, il y a une partie basse prévue à cet effet. La Société ELF a développé un biocide qui semble efficace et que l'on peut ajouter au carburant.

Il est également prévu la pose de filtres à fréquence magnétique; ces derniers n'ont cependant pas encore prouvé totalement leur efficacité. On en reviendra donc à la règle no 1.

Si ce phénomène se retrouve principalement en Méditerranée, il faut comprendre que cette mer est plus marquée par les différences de température eau/air, ce qui engendre une forte condensation. Le phénomène est relativement semblable sur les bords de nos lacs intérieurs. Actuellement, le laboratoire ST2 avec lequel travaille les experts CHENP reçoit actuellement 2 à trois analyses par semaine sur le seul territoire français. Le phénomène n'est donc pas à négliger. Ce laboratoire ne s'occupe pas uniquement des problèmes des carburants mais également de ceux des huiles. Une analyse d'huile permet de bien cerner les problèmes d'usure interne d'une mécanique, ce qui est primordial pour un propriétaire de bateau, tout comme pour d'autres mécaniques.