



## Bateaux qui fuient - Réparons-le !

### Mythe et réalité Il y a

quelques années, on pensait que si votre bateau ne transportait pas d'eau à l'intérieur, il était trop lourd. La vue des bouchons de vidange ouverts au bord du lac avec un jet d'eau régulier n'avait rien d'inquiétant ..... Ou était-ce?

Ce n'est un secret pour personne qu'aux débuts de la navigation radio, en particulier dans les épreuves organisées en eau libre, les pannes dues à une panne radio étaient trop fréquentes, dues en grande partie à des bateaux qui fuyaient. Pauvres écoutes qui ne scellaient pas, à travers des blocs de pont traînant dans l'eau lorsqu'un bateau gîtait, des arbres de gouvernail internes beaucoup trop courts, la liste des raisons s'allonge sur.

Heureusement, tout le monde ne considérait pas les bateaux qui fuyaient comme acceptables, la possibilité de terminer des événements sans pannes inutiles étant tout aussi importante que la production d'un package rapide.

Un chef de file dans ce cas était Craig Smith en Australie avec sa construction immaculée du TS2 conçu par Gary Cameron entre le milieu et la fin des années 90. Non seulement un bateau rapide qui a remporté plusieurs honneurs mondiaux et nationaux, mais un bateau qui a été produit en grand nombre d'une qualité qui a établi la norme à suivre pour les autres. Un package de haut niveau qui n'a pas fui, a mis une ligne dans le sable pour que n'importe quel fabricant puisse être comparé, ce qui se reflète largement dans le faible taux de panne lors d'événements difficiles. Il n'y avait plus d'excuse et nous vous remercions Craig pour les normes qui restent vraies aujourd'hui.

À l'avenir, pour diverses raisons, il n'est malheureusement pas rare que des constructions plus anciennes et plus récentes fuient une petite quantité d'eau dans des conditions d'ouverture extrêmes. Une petite quantité d'eau acceptable serait peut-être une cuillère à café ou deux après quelques courses et ne nécessiterait certainement pas l'utilisation d'un bouchon en caoutchouc pour une vidange régulière.

Si vous rencontrez plus que cela, la source doit être trouvée et corrigée dès que possible.

Alors qu'une réponse facile serait simplement de renvoyer le bateau au constructeur, la plupart du temps, une petite fuite peut être réparée avec le minimum de compétences requises en très peu de temps.

### Rechercher et réparer

- Tout d'abord, préparez votre bateau prêt à naviguer avec tous les correctifs (moins d'aileron et de grément). Mélangez un peu de liquide vaisselle dans de l'eau jusqu'à l'obtention d'une consistance mousseuse. Maintenant, appliquez doucement du savon bouillonnant sur quelques raccords à la fois et soufflez soigneusement de l'air à travers votre trou de vidange. Toute fuite sera visible à travers des bulles locales au problème.

Si rien n'est trouvé, continuez sur tous les raccords qui ont été fixés jusqu'à ce qu'une fuite soit trouvée. Si une fuite est détectée au niveau d'un raccord, cela peut être résolu facilement avec de la colle époxy soigneusement appliquée sur le dessous du pont à proximité de la fuite. Re-tester une fois sec.



- Dans un deuxième temps, si rien n'est trouvé au travers de l'accastillage, il faut vérifier le boîtier d'aileron et le tube de mât. Mettez une quantité généreuse de bulles pour recouvrir le tube de mât sur le pont et soufflez à nouveau de l'air. Si les bulles montent, une fuite du tube de mât en est la cause. Si ce n'est pas le cas, passez au cas fin. Couvrez la boîte à ailettes au bas de la coque avec du ruban adhésif. Maintenant, placez des bulles sur le trou du boulon de quille et soufflez de l'air une fois de plus. Si cela montre une fuite, un trou d'épingle de boîtier d'aileron peut être le problème. Les trous d'épingle peuvent être facilement réparés avec un peu de résine épaissie sur la pointe d'un coton-tige/pinceau/doigt travaillé localement dans la zone.

- En fonction de la quantité d'eau à l'intérieur de votre coque sur une période de temps, cela aiderait à déterminer la gravité du problème, mais ce qui précède peut aider à diagnostiquer le plus petit des problèmes pour gagner du temps loin de l'eau.

Bien sûr, si vous pensez que le problème est suffisamment grave avec des fuites excessives ou au-delà des domaines d'une solution facile localement, vous devez contacter votre constructeur/fournisseur commercial pour une rectification.

- Si vous rencontrez certains jours sans goutte à l'intérieur et d'autres avec un excès d'eau, sans aucun changement dans l'intégrité du patch de pont, vous avez peut-être créé une situation de vide où l'eau est aspirée à l'intérieur de votre coque et nécessite un tube reniflard. Rendez-vous sur notre page sur les tubes de reniflard pour plus d'informations à ce sujet ou sur notre page Entretien du bateau sur la meilleure façon de gérer les fuites lors d'un événement.
- Nous ne conseillons jamais de rechercher une source de fuite en remplissant d'eau l'intérieur d'une construction légère. Vous ne clouerez que très rarement l'origine de la fuite et risquez de réels dommages à la structure interne lors de la manipulation.

Bien que cela ne couvre pas tous les aspects de l'entretien du bateau, si vous suivez ces directives, vous profiterez beaucoup plus de votre navigation avec plus de temps lors d'événements passés à socialiser ou à vous concentrer sur le parcours de course que d'avoir la tête baissée dans un bateau.

Acclamations

Brad Gibson

[bgrcyachting@hotmail.com](mailto:bgrcyachting@hotmail.com)