

LE LEADER DE LA PRESSE BATEAU A MOTEUR

# MOTEUR BOAT

M A G A Z I N E

ELECTRONIQUE

1990-2011 :  
le GPS 20 ans après !

A L'ESSAI

ST Boats Cancun 290  
Merry Fisher 6 Marlin  
Pursuit S 280

COMPARATIF

Monterey 224 FS et FSC  
cabine ou bow rider ?

PRATIQUE

Bien préparer  
une traversée



**VOLVO CONTRE CMD**

## Le choc des diesels

Duel technologique à bord de la **34 Sport**,  
dernière vedette open du constructeur allemand **Bavaria...**

5,70 €  
MENSUEL  
N° 254  
FÉVRIER 2011  
Belgique 6,50 €  
Luxembourg 6,50 €  
Suisse 12,20 CHF  
Canada 9,80 CAD  
Esp/Grèce 6,60 €  
Port. Cont 6,60 €  
Dom/S 6,50 €  
Dom/A 7,70 €  
Cal/S 880 XPF  
Pol/S 970 XPF  
Cal/A 1580 XPF  
Pol/A 1700 XPF  
Maroc 67 MAD  
Tunisie 11 TND

L 19831 - 254 - F. 5,70 €



Editeurs  
Larivière

# 25 points essentiels pour une traversée réussie...

*Larguer les amarres et mettre le cap sur les îles, c'est le rêve de tout plaisancier, mais parfois l'hésitation et l'appréhension prennent le pas sur l'esprit d'aventure. Pourtant notre littoral est riche en destinations plus ou moins lointaines : îles Anglo-Normandes, Oléron, les Embiez, Belle-Île et bien sûr la Corse. Il serait dommage de s'en priver. Avec un minimum de préparation et de bon sens, ainsi qu'un sens scrupuleux de la sécurité, le rêve devient vite accessible. Voici notre guide pour prendre le large tout en évitant les mauvaises surprises.*

TEXTE : ÉDOUARD DESGREZ. PHOTOS : ARCHIVES MOTEUR BOAT.



## CONNAÎTRE SON AUTONOMIE

# 1

Si le tableau de bord est équipé d'un économètre (comme sur le Yamaha Fuel Management ou encore le système SmartCraft de Mercury), vous pourrez avoir une indication précise de la consommation moyenne et de l'autonomie en mille. Par convention et par sécurité, on recommande de conserver une réserve de carburant de 30 % par rapport à la consommation totale estimée. Attention, les instruments modernes intègrent parfois déjà cette réserve (comme le Command Link Plus de Yamaha, par exemple). À défaut d'instrumentation

sophistiquée ou simplement pour une précaution supplémentaire, il conviendra d'effectuer une sortie d'une heure avec le bateau en charge, en vitesse de croisière, puis le plein sera refait. On aura ainsi une connaissance précise de la consommation horaire.



## PRENDRE LA MÉTÉO

La météo constitue bien sûr un gros morceau.

Elle est à prendre plusieurs jours avant la traversée et doit être affinée à mesure, quitte à décaler l'heure ou le jour de départ si aucune amélioration ne se présente. Les sources météo sont innombrables : sur Internet, [meteoconsult.fr](http://meteoconsult.fr), [meteo.fr](http://meteo.fr) (rubrique prévisions marines), [meteo-marine.com](http://meteo-marine.com)... Par téléphone, le numéro spécial marine de Météo France est le 08 99 71 08 08, mais son coût est de 1,35 €

par appel, puis 0,34 € la minute ! Pour la VHF,

les bulletins météo sont diffusés en continu sur le canal 63. À l'entrée des capitaineries, un bulletin à jour est également affiché, n'hésitez pas à le consulter, et multipliez les sources pour davantage de fiabilité.



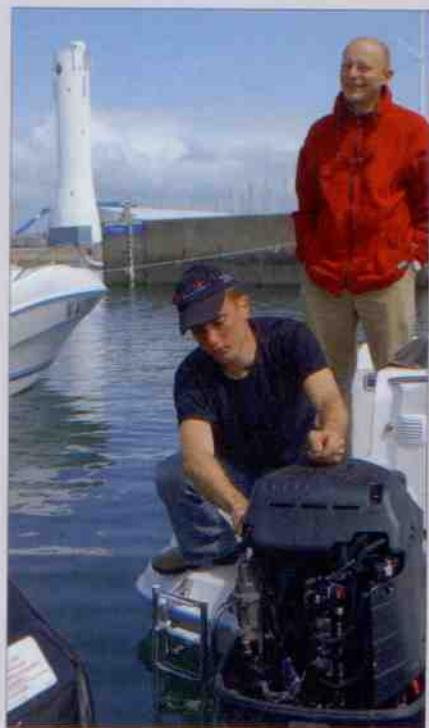
## EMBARQUER UNE VHF

Le téléphone portable est un outil pratique en mer jusqu'à environ 5 milles des côtes (le numéro abrégé 16-16 permet de contacter le Cross), mais la VHF facilite les communications de bateau à bateau ainsi qu'avec les Cross. De plus, dès la fin du premier trimestre de 2011, chacun pourra utiliser la VHF sans avoir le Certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR), pourvu qu'il s'agisse d'un modèle portatif de

moins de 6 watts et dépourvu du système d'Appel sélectif numérique (ASN). Quant aux titulaires du permis bateau (côtier ou hauturier), ils pourront utiliser les VHF fixes ou portables de plus ou moins 6 watts avec ou sans ASN, sans restriction, sauf dans les eaux internationales.

# 3





# 4

## FAIRE RÉVISER LA MÉCANIQUE

Cela peut sembler évident, mais avant de partir pour une traversée, il faut s'assurer que le moteur est à jour de ses révisions : contrôle de la courroie de distribution, de la turbine, synchronisation des carburateurs (si ce n'est pas un modèle à injection), vérification et remplacement des filtres, idem pour les anodes...

## VÉRIFIER L'ARMEMENT DE SÉCURITÉ

# 5

L'armement de sécurité et la validité des équipements de sécurité doivent être vérifiés bien avant de larguer les amarres. Le radeau de survie est-il à jour ? À contrôler sur son carnet de révision. Sinon, le radeau doit être apporté dans un centre de révision agréé ; votre concessionnaire peut parfois s'en charger.

Le radeau peut également être loué, une alternative intéressante pour qui navigue peu en hauturier (voir sur [www.secumer.fr](http://www.secumer.fr), par exemple). Il en va de même pour les extincteurs du bord, dont il faut contrôler la date de dernière vérification, comme pour les fusées et feux automatiques à main, dont la durée de vie est d'environ trois ans et demi.



# 6

## CONTRÔLER LA BATTERIE

En plus des pleins d'eau, de carburant et du niveau d'huile, vérifiez impérativement le niveau de charge de la batterie, pour pouvoir redémarrer à coup sûr après une pause au beau milieu de la traversée.



## PRÉVENIR DE SON DÉPART

Prévenez quelqu'un à terre de votre heure de départ et de votre heure estimée d'arrivée, vous pouvez également donner ces informations au Cross par VHF. Une balise telle que la Spot de Sierra Echo permettra à vos proches de suivre votre progression en mer sur Internet.

# 7

