

La Mer et le Sport Autonautique

par M. J.-C. DEKKER

Je suis malheureusement obligé de commencer par une constatation négative : en Belgique le sport autonautique en mer est peu pratiqué.

Il suffit de voir ce que font les Anglais pour se rendre compte de ce qui pourrait être fait ici.

Pourtant, en Belgique, les cruisers à moteur, capables de randonnées en mer, ne manquent pas. Il faut chercher l'explication ailleurs.

Tandis que la situation géographique de leur pays engage les Anglais à naviguer en mer, en Belgique nous avons l'occasion, comme en Hollande, de naviguer sur des bras de mer d'un grand charme et qui se trouvent plus près des grands centres. Il nous semble pourtant que l'Escaut devrait constituer pour nous une étape. Il permet aux débutants d'acquérir l'expérience nécessaire; il nous donnera l'occasion aussi de mettre au point notre matériel et de nous rendre compte de ce que nous pouvons en attendre. Mais l'Escaut devrait également éveiller en nous le désir, le besoin d'aller plus loin.

Ce désir devrait être stimulé par les clubs. Où est l'homme qui se charge de faire renaître un lien entre les propriétaires de motorcruisers et qui saura faire apprécier les possibilités de croisières en dehors des eaux intérieures? Sur le plan international nous connaissons le Pavillon d'Or et le succès brillant des croisières de Paris, Bruxelles, Amsterdam et Liège n'est pas oublié. Il est certain que le Pavillon d'Or est appelé à connaître de nouveaux succès et constituera ainsi un stimulant puissant pour participer à des croisières internationales, le plus souvent, en mer.

L'exemple du Pavillon d'Or sur le plan international ne devrait-il pas être suivi chez nous par des croisières de

week-end, par des concours, par tout ce qui peut augmenter le plaisir et l'intérêt du yachting autonautique.

Qui prendra l'initiative?

* * *

Voyons maintenant quelques points techniques concernant le cœur de notre yacht : le moteur, ou... les moteurs.

Et nous voilà immédiatement dans le cœur de notre sujet : faut-il préférer un seul moteur ou deux? Poser la question n'est-il pas y répondre? Deux moteurs offrent une double sécurité. N'est-il pas extraordinaire que si peu de yachts possèdent l'avantage de deux moteurs entièrement indépendants?

Il paraît certain qu'en Belgique sur les cruisers à un seul moteur la sécurité qu'offre une petite voilure de secours (et de stabilisation) est également négligée.

Nous voulons bien admettre que deux hélices sont plus exposées qu'une seule hélice centrale, mais nous nous demandons si la sécurité *n'exige* pas réellement ou bien l'installation de deux moteurs, ou la présence d'une voilure de secours. D'autre part le rendement de deux hélices sera meilleur. On peut donc se contenter d'une puissance totale moindre et la consommation sera réduite dans les mêmes proportions, surtout que, souvent la place disponible ne suffit pas tout à fait pour une seule hélice de diamètre suffisant, d'où perte considérable de rendement, c'est-à-dire gaspillage de puissance, gaspillage de combustible et perte de vitesse.

On objecte parfois que deux moteurs coûtent beaucoup plus. Ce n'est pas toujours exact. Souvent la différence est minime et cette différence n'est jamais comparable avec celle qui existe entre le prix d'un Diesel et d'un moteur à essence. Tandis que le Diesel est préféré pour sa plus grande sécurité, nous estimons que l'avantage de deux moteurs à essence est plus grand que celui d'un seul moteur Diesel.

Puisque nous y sommes : parlons sécurité et danger d'explosion.

L'essence même n'est pas dangereuse. Ce sont les vapeurs d'essence mélangées avec beaucoup d'air qui constituent une source potentielle de danger.

Les vapeurs d'essence sont plus lourdes que l'air. Elles pourraient donc se répandre sous le plancher du bateau et y rester à votre insu.

En remplissant un réservoir on chasse les vapeurs qui, à l'intérieur du bateau, sont très dangereuses. Le bouchon de remplissage doit donc être placé de telle façon que les vapeurs ne puissent pas descendre dans le bateau.

Une protection efficace est l'installation d'un ventilateur commandé par un contact combiné qui ne permet pas de mettre le moteur en marche sans d'abord avoir ventilé la chambre des moteurs et les cales.

Fermez *toujours* le robinet de votre réservoir à essence, parce que le pointeau du flotteur de votre carburateur peut être empêché par une petite impureté de descendre sur son siège, ce qui peut causer l'écoulement de votre réserve d'essence dans les cales après l'arrêt du moteur.

Ne tolérez *jamais* la moindre fuite. Chaque robinet, chaque joint, doit être réparé ou remplacé radicalement s'il y a la moindre indication de fuite.

Ces quelques précautions sont faciles. L'élimination totale du danger est une question de compréhension et de soins et donc à la portée de tous et surtout du yachtsman qui contemple des croisières en mer et qui sait que cela demande une préparation consciencieuse.

Nous lui souhaitons bon voyage.
