

Electronique

UNE RADIO BLU émettrice-réceptrice est une source d'informations et un instrument de sécurité. En outre, on peut l'interfacer à un PC pour l'envoi et la réception d'e-mails. J'ai acquis une Icom M-802 qui est d'une grande simplicité d'utilisation. Je la destine essentiellement aux fonctions suivantes : contacts avec Monaco Radio lors des bulletins météo, ou d'autres stations, réception des cartes météo fax (Allemagne et Grande-Bretagne), envoi et réception d'e-mails grâce à un abonnement à SailMail, réception de fichiers météo grib, alimentation d'un blog remarquablement bien fait par une société américaine Sailblogs (www.sailblogs.com) avec indication de la position du voilier sur Google Earth. Cette BLU, équipée d'un ASN, bénéficie d'une touche « détresse » avec indication automatique de la position du voilier (il en est



de même pour ma radio VHF fixe). Elle permet également de contacter des proches par téléphone (via par exemple Monaco Radio), ce qui m'est arrivé lors d'une mise au tapis par une méchante déferlante lors d'un coup de tabac en Méditerranée. Tout ceci a un coût : environ 6 000 euros (installation comprise). Face aux avantages indéniables de la BLU, un certain nombre d'inconvénients subsiste : son coût, l'obtention d'un CRO (Certificat restreint d'opérateur) – une BLU avec ASN ne peut pas être utilisée avec un CRR – d'où un coût additionnel et des difficultés pour trouver une formation en France. Pour cette raison j'ai passé un Long Range Operator Certificate à Southampton, en Grande-Bretagne, après quatre jours de formation intensive (www.yachtcom.co.uk). Comptez 800 euros, plus l'hébergement et le transport. Un autre problème réside dans le fait que lorsque j'ai acquis cette BLU, c'était la seule offrant les diverses fonctionnalités, mais elle n'a pas l'estampille CE, ce qui fait que l'ANFR ne la reconnaît pas. Du coup elle ne figure pas sur la licence d'opération du voilier, alors qu'elle est tolérée en Grande-Bretagne et dans bien d'autres pays.



UNE VHF PORTABLE (Icom) se trouve également à côté de la barre à roue pour pouvoir assurer de cette place une veille attentive et permanente sur le 16, et communiquer plus facilement, en particulier lors des entrées dans les ports.