

Carnet de Préparation au **PERMIS** BATEAU

Option : **EAUX INTÉRIEURES**

Naviguons **facilement**

Cet ouvrage permet d'acquérir toutes les connaissances théoriques pour la préparation à l'examen du permis eaux intérieures.



SOMMAIRE

1. CONNAISSANCES GÉNÉRALES	5
. Vocabulaires et définitions	5
. Règlement général de Police (RGP)	7
. Règlement particulier de Police (RPP)	7
. Voies navigables de France (VNF)	7
. Pièces administratives	7
2. LE BALISAGE	8
. Généralités	9
. Le balisage cardinal	10
. Activités nautiques	10
3. PICTOGRAMMES	11
4. PANNEAUX de SIGNALISATION	13
. Panneaux de rives	13
. Signaux d'interdiction	13
. Signaux d'obligation	15
. Signaux de restriction	16
. Signaux de recommandation	16
. Signaux d'indication	17
5. SIGNAUX SONORES	19
6. RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE	20
7. FEUX ET MARQUES DES BATEAUX	22
8. L'ÉCLUSE	26
9. LE VHF	28
10. CONNAISSANCES PRATIQUES ET THÉORIQUES	30
. L'environnement	30
. Responsabilité du chef de bord	31
. Le matériel de sécurité	31

1. CONNAISSANCES GÉNÉRALES

VOCABULAIRES ET DÉFINITIONS

Avis à la batellerie : dessus on y trouve les informations liées aux événements rencontrés sur le plan d'eau (exemple manifestation nautique, si le plan d'eau est au chômage, ou bien en crue...). On les trouve aux écluses gardées, sur internet et dans les services de navigation.

Bâbord : partie gauche d'un bateau en regardant vers l'avant.

Tribord : partie droite d'un bateau en regardant vers l'avant. *Pensez au mot Ba-tri (Batterie).*

Barrages : servent à canaliser le plan d'eau et à lui donner une profondeur régulière. À l'approche d'un barrage, il faut rester vigilant car l'augmentation du courant provoque des difficultés à virer.

Chômage : c'est une période d'interruption de la navigation pour entretien ou réparation. On peut naviguer dans les biefs de partage restés en eaux au risque et péril du navigateur.

Crue : un risque de crue est possible, mais uniquement sur les canaux latéraux car leurs alimentations se font par des rivières.

Duc d'Albe : est un ensemble de pieux fixés au fond pour amarrer son bateau.

Étiage : c'est le niveau le plus bas du cours d'eau.

Erre : c'est l'inertie du bateau conservée après avoir coupé l'action du moteur.

Hauteur libre : c'est la distance entre le niveau de l'eau et le dessous d'un pont.

Fais bien la différence avec le **Tirant d'air** : qui est la distance entre le niveau de l'eau et le point le plus haut du bateau.

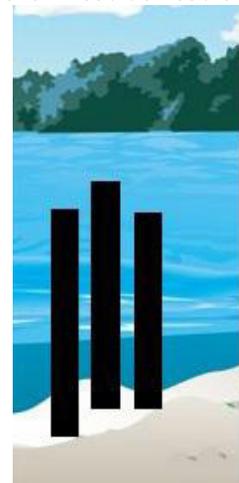
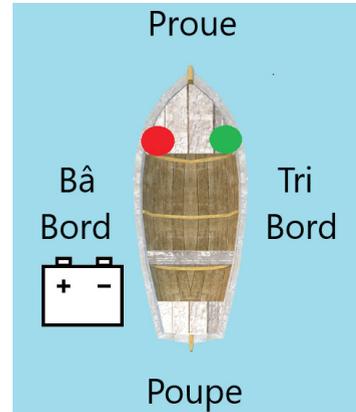
Il faut bien entendu que le Tirant d'air soit inférieur à la Hauteur libre.

Mouillage : c'est la profondeur du canal (du chenal) en un lieu (Attention mouillage en mer signifie l'action de jeter l'ancre).

Tirant d'eau : c'est la distance entre le niveau de l'eau et le point le plus bas du bateau. Il faut bien entendu que le Tirant d'eau (l'enfoncement du bateau) dans l'eau soit inférieur au Mouillage afin de laisser de la profondeur d'eau sous la coque.

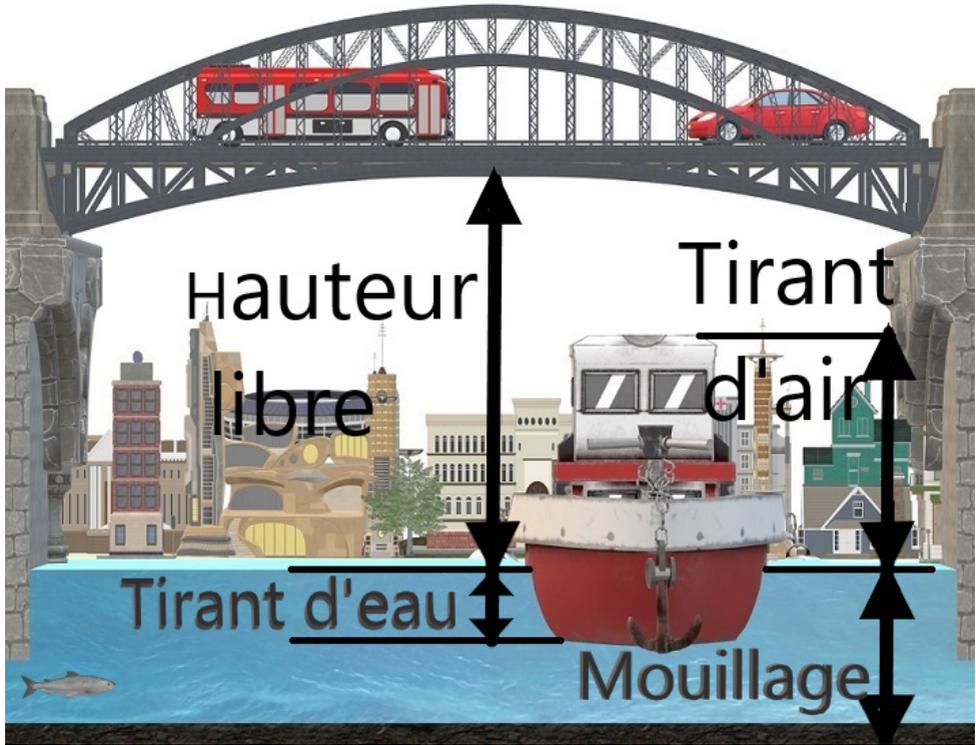
Menue embarcation : ce sont des bateaux de plaisance de moins de 20 mètres.

Se déhaler : c'est le fait de s'écarter d'un point de stationnement. Il est interdit d'utiliser un panneau, un arbre pour te déhaler (prendre appui dessus).



Duc d'Albe

1. CONNAISSANCES GÉNÉRALES



Trémater : dépasser un autre bateau. Fais bien la différence avec **Démâter** qui est l'action de baisser le mât.

Trimaran : c'est un bateau à trois coques.

NOTES

1. CONNAISSANCES GÉNÉRALES

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE (RGP)

C'est à l'échelle nationale. On y trouve les types de feux des bateaux, les panneaux, la signalisation, le balisage ... C'est le code.

RÈGLEMENT PARTICULIER DE POLICE (RPP)

Il s'applique localement sur des secteurs clairement identifiés. Il fixe la vitesse maximale autorisée, une zone de Ski... Mais uniquement sur des secteurs précis.

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

Certains plans d'eau sont gérés par VNF. Si ton bateau fait plus de 5 mètres ou plus de 9,9 chevaux, tu es soumis à la perception d'un péage. Une vignette te sera remise et tu devras la faire apparaître sur ton bateau.

Plus d'infos sur le site : www.vnf.fr



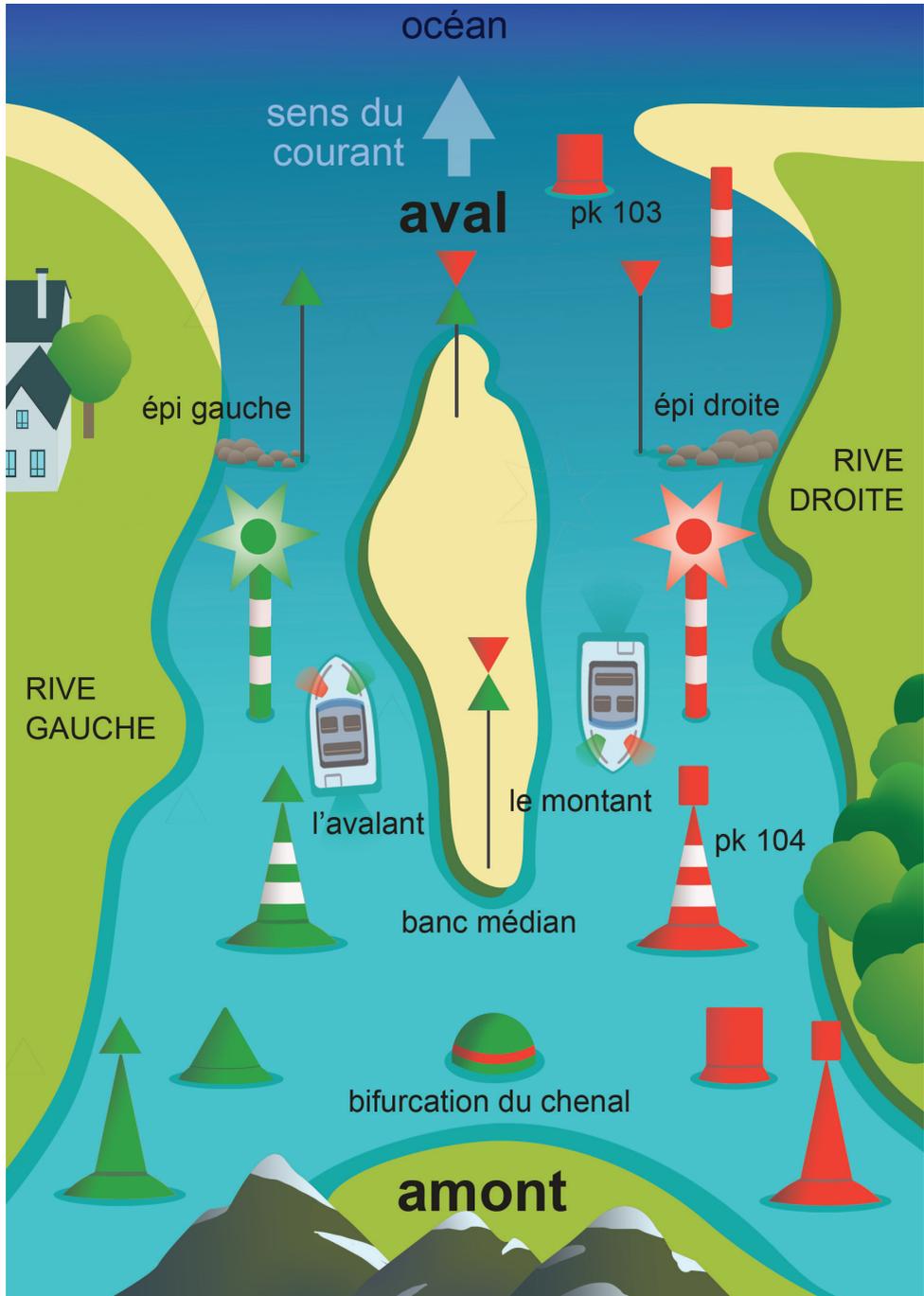
PIÈCES ADMINISTRATIVES

Lors d'un contrôle par les autorités, tu dois pouvoir présenter, ton permis eaux intérieures et la carte de circulation maritime ou eaux intérieures (carte grise). En effet, quand un bateau est immatriculé en maritime, il a le droit d'aller naviguer en eaux intérieures. Par contre si ton bateau est immatriculé en eaux intérieures, il n'aura pas le droit de naviguer en mer.

Avec le permis plaisance eaux intérieures, tu as le droit de naviguer sur des bateaux dont la puissance est supérieure à 4.5 kW (6 chevaux), mais dont la longueur est de moins de 20 mètres (menue embarcation). Au-dessus de 20 mètres, le permis correspondant se nomme Grande Plaisance.

Avec le permis eaux intérieures, on peut naviguer sur les lacs, les plans d'eau fermés, les fleuves, les rivières, les canaux, les 8800 kilomètres du réseau voies navigables de France (VNF) et à l'étranger. Par contre, tu n'as pas le droit d'aller en mer (il faut passer le permis mer option côtière).

2. LE BALISAGE



2. LE BALISAGE

GÉNÉRALITÉS

Amont : direction d'où vient le cours d'eau.

Aval : direction vers laquelle descend le cours d'eau.

Avalant : celui qui se dirige vers l'aval (la vallée), qui circule dans le sens du courant.

Montant : celui qui se dirige vers l'amont (la montagne), qui remonte le courant.

Atterrissement : dépôt de matériaux, graviers, banc de sable. Sur un atterrissement on mettra la marque de banc médian.

En eaux intérieures, le sens conventionnel (naturel) c'est de l'amont vers l'aval.

Que je sois montant ou avalant, la rive gauche est verte et la rive droite est rouge et elle peut avoir plusieurs formes. Donc quand je suis avalant, à gauche j'ai ma rive gauche et à droite j'ai ma rive droite. À chaque fois qu'on aura des questions par rapport à ça, ils nous montreront qu'une seule bouée.

Par exemple : je suis avalant, je rencontre une bouée conique verte. Elle signale la rive gauche, donc je passe à droite ou bien je la laisse à gauche.

Parfois ils jouent un petit peu sur les mots. Je suis avalant, je rencontre une bouée cylindrique rouge qui signale la rive droite. Je dois la laisser à droite ou je dois passer à gauche ou encore je la laisse à tribord et je passe à bâbord.

Dernier cas de figure : je suis montant, je rencontre une bouée conique verte. Elle signale donc la rive gauche, donc je passe à gauche et je la laisse à droite. Si je suis montant et que je rencontre une bouée cylindrique rouge, elle signale la rive droite, donc je passe à droite et je la laisse à gauche ou je passe à tribord je la laisse à bâbord.

La bifurcation : elle se situe à l'approche d'une île (un élément fixe), je passe indifféremment à droite ou à gauche.

Le banc médian : cette marque sera mis sur un atterrissement (dépôt de matériaux, graviers, banc de sable). Elle sera régulièrement déplacée sur les plans d'eau entretenus par voies navigables de France en fonction du déplacement du banc de sable. Tu passes indifféremment à droite ou à gauche.

Tête d'épis rive droite, tête d'épis rive gauche : c'est le même principe que les bouées de la rive droite et de la rive gauche. Pour canaliser le cours d'eau, on va mettre des rochers sur les côtés des rives pour que le chenal reste praticable au maximum et donc on passe bien entre les deux pour ne pas s'échouer.

2. LE BALISAGE

LE BALISAGE CARDINAL

Le balisage cardinal peut être mis en place principalement sur les lacs.

Les cônes pointent en haut, c'est Nord.

Les cônes pointent en bas, c'est Sud.

Les cônes où on peut écrire la lettre E à l'Est.

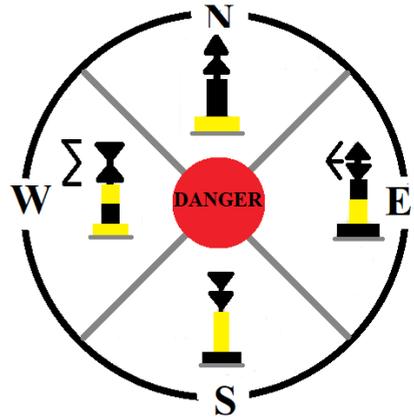
Les cônes où on peut écrire la lettre W à l'West.

Donc quand je vois une cardinale Nord, je passe au Nord.

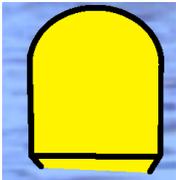
Quand je vois une cardinale Sud, je passe au Sud.

Quand je vois une cardinale Est, je passe à l'Est.

Quand je vois une cardinale West, je passe à l'West.



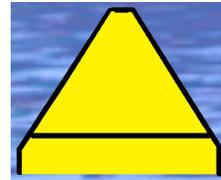
ACTIVITÉS NAUTIQUES



Les bouées sphériques jaunes, délimitent une zone réservée à la baignade (interdiction aux bateaux à moteur).



Le chenal traversier cylindrique jaune est à laisser sur bâbord quand on se dirige vers la rive.



Le chenal traversier conique jaune est à laisser sur tribord quand on se dirige vers la rive.

NOTES

3. PICTOGRAMMES



Ski nautique autorisé.



Ski nautique interdit.



Parcours de Ski nautique.

Sur un parcours de Ski nautique, redoubler d'attention au cas où une personne serait tombée à l'eau.

Le port du gilet de sauvetage est obligatoire.

La pratique du Ski nautique se fait uniquement de jour.

Il faut deux personnes à bord du bateau tracteur, sauf si on a un brevet de moniteur de ski nautique. Si ce n'est pas le cas, il faut quelqu'un à la barre qui a le permis et un de plus de 16 ans qui regarde la personne sur le Ski ou sur la Bouée.

Tu ne peux pas pratiquer le Ski nautique où tu le souhaites, il faut rechercher les zones prévues pour cela : consulte le RPP (règlement particulier de police).



Autorisé.



Interdit.

La navigation des embarcations de sport ou de plaisance est autorisée ou interdite.



Autorisé.



Interdit.

Ce panneau indique la présence ou l'interdiction de bateaux à moteur, bâtiments motorisés, VNM (véhicules nautiques à moteur).



Autorisé.



Interdit.

Navigation à voile autorisée ou interdite.

4. PANNEAUX DE SIGNALISATION

PANNEAUX DES RIVES



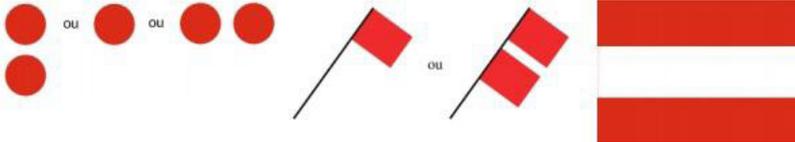
Le panneau en forme de losange, vert et blanc, indique que le chenal est proche de la rive gauche.

Le panneau en forme rectangulaire, rouge et blanc indique que le chenal est proche de la rive droite.

Le panneau en forme de losange, jaune avec la bande noire, c'est que le chenal passe de la rive gauche vers la rive droite. Le panneau en forme rectangulaire, jaune avec la bande noire, c'est que le chenal passe de la rive droite vers la rive gauche.

SIGNAUX D'INTERDICTION

(Panneau rouge à fond blanc barré en rouge).



Un feu rouge, deux feux rouges, un pavillon rouge, deux pavillons rouges ou le panneau rouge blanc rouge sont des interdictions de passer.

Le panneau rouge blanc rouge, placé très souvent sous une arche de pont, est une interdiction de passer. Du coup, ceux qui arrivent en face ont les deux panneaux jaunes (passage à sens unique).



Interdiction à tout dépassement.



Interdiction de dépassement entre convois. Ce panneau ne te concerne pas. C'est comme si sur la route tu avais une interdiction de déplacement entre poids-lourds, donc toi tu peux dépasser un poids-lourd et tu peux dépasser une voiture. C'est la même chose, on peut dépasser un convoi et on peut dépasser un autre bateau.



Interdiction de croiser et dépasser. Tu suis la personne qui est devant toi (tu n'as pas le droit de la dépasser) et si quelqu'un arrive en face, c'est qu'il y en a un de vous deux qui s'est trompé de route.

4. PANNEAUX DE SIGNALISATION

Faites attention aux trois panneaux qui suivent : l'interdiction de s'ancrer, de s'amarrer, de stationner. Ce sont trois choses différentes.



Interdiction de s'ancrer : jeter son ancre.



Interdiction de s'amarrer : à une bitte d'amarrage.



Interdiction de stationner : même de courte durée, c'est un emplacement réservé.



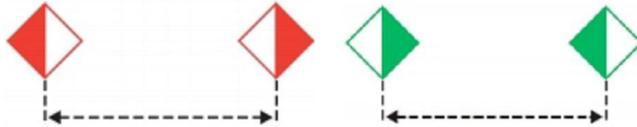
Interdiction de faire des remous : il y a un de ces deux panneaux et la nuit c'est un feu rouge sur un feu blanc.



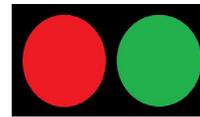
Interdiction de virer, donc de faire des demi-tours.



Stationnement interdit sur les prochains 40 mètres.



Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué. Fais bien la différence avec la recommandation de se tenir dans l'espace indiqué. Dans les deux cas, tu passes au milieu. Dans l'interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué, on interdit de passer où c'est rouge. Alors que dans la recommandation de se tenir dans l'espace indiqué, on recommande de passer où c'est vert.



Interdiction de passer mais préparez-vous à mettre en marche. Au départ, tu arrives dans une écluse : d'abord c'est rouge, après ça passe au rouge et vert, et après ça passe au vert tout simplement.



Interdiction de mettre à l'eau ton embarcation.



Interdiction d'accès à bord.



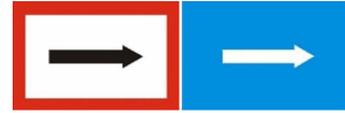
Interdiction de fumer ou d'utiliser un éclairage non protégé (lampe à pétrole).

4. PANNEAUX DE SIGNALISATION

SIGNAUX D'OBLIGATION

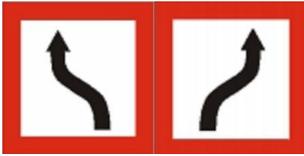
(Panneau rouge à fond blanc).

Obligation d'aller à droite. Fais bien la différence avec la recommandation d'aller à droite (le panneau bleu).



Fais attention à ces trois là :

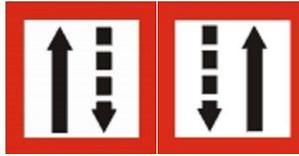
Se diriger du côté du chenal



à Bâbord

à Tribord

Tenir le côté du chenal



à Bâbord

à Tribord

Croiser le chenal



à Bâbord

à Tribord

Se diriger du côté du chenal : on est sûr du sens unique, donc finalement on te demande de passer de la rive gauche vers la rive droite ou de la rive droite vers la gauche.

Tenir le côté du chenal à tribord ou à bâbord : c'est du double sens. Cela t'indique de quel côté de la rive on veut que tu navigues.

Croiser le chenal : par exemple, si on tient le côté du chenal à Bâbord et puis après on a croisé le chenal à Tribord, on veut que ça revienne dans le bon sens de circulation.

Fais attention :



Obligation de s'arrêter : c'est horizontal comme halte douane.



Obligation d'observer une vigilance particulière : c'est vertical.



Quand tu as des chiffres comme ça dans un panneau, c'est une limitation de vitesse. Ici en l'occurrence, c'est 8 kilomètres/heure. En eaux intérieures, on parle en kilomètres/heure.



Un rond noir, signifie l'obligation de donner un signal sonore. Donc très souvent, tu vas avoir un petit cartouche additionnel qui va t'indiquer quel son tu dois produire.



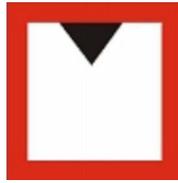
Obligation d'entrer en contact par VHF (sur le canal 9 ou 11 avec les autorités fluviales, la capitainerie) la plus proche.

4. PANNEAUX DE SIGNALISATION

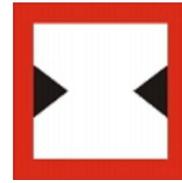
SIGNAUX DE RESTRICTION



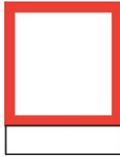
Une profondeur limitée.



Hauteur limitée.



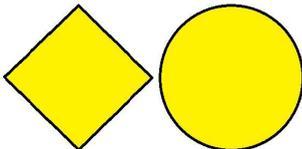
Largeur limitée.



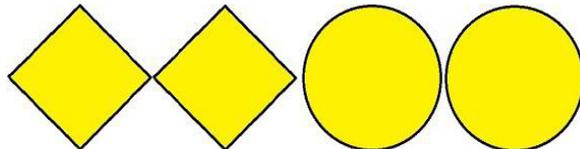
Restriction. Il faut regarder le cartouche. Très souvent, tu as un petit cartouche additionnel en dessous du panneau. Par exemple : avis à la batellerie. Cela signifie qu'on te demande de consulter l'avis à la batellerie.

Ce signal de restriction indique que le chenal s'écarte de 40 mètres de la rive. Il faut donc aller chercher ton chenal à 40 mètres et ne pas rester près de la berge.

SIGNAUX DE RECOMMANDATION



Un panneau jaune ou un feu jaune indique que le passage est à double sens.



Deux panneaux jaunes ou deux feux jaunes indiquent que le passage est à sens unique.

Tu peux passer sous les arches du pont qui ne portent ni panneau ni feu, mais à tes risques et périls.



Recommandation se tenir dans l'espace indiqué, tu passes où c'est vert.

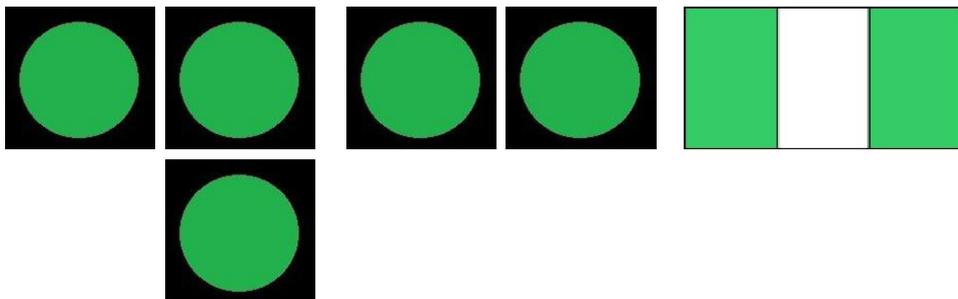


Recommandation d'aller à droite. De nuit la recommandation d'aller à droite, c'est du feu fixe blanc vers le feu blanc rythmé.

4. PANNEAUX DE SIGNALISATION

SIGNAUX D'INDICATION

Une autorisation de passer, c'est un feu vert, deux feux verts et le panneau vert / blanc / vert.



Autorisation de s'ancre.



Autorisation de s'amarrer.



Autorisation de stationner.



Stationnement autorisé sur les prochains 60 mètres.



Stationnement autorisé à tous les bateaux.



Stationnement réservé uniquement aux professionnels.



La voie rencontrée est influente à la voie suivie. On est sur la route principale (c'est comme en voiture : route à caractère prioritaire), donc on s'engage et les autres doivent attendre.



Notre voie est affluente à la voie rencontrée, donc on laisse passer les autres bateaux et après on pourra s'engager.

4. PANNEAUX DE SIGNALISATION



1000 m

Bac ne navigant pas librement à 1000 mètres. Un bac qui ne navigue pas librement est un bateau qui navigue de la rive droite vers la gauche tiré par un câble, donc il ne va pas pouvoir manœuvrer pour t'éviter.



Aire de stationnement réservée aux véhicules.



Fin d'interdiction. Si, par exemple, on avait une interdiction de dépasser, après ce panneau, on peut à nouveau dépasser, comme sur l'autoroute.



Présence de câbles électriques aériens. C'est en rapport à la hauteur libre.



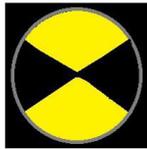
Aire de virage autorisé : tu peux faire demi-tour.



Un jaune scintillant : c'est entrée interdite.

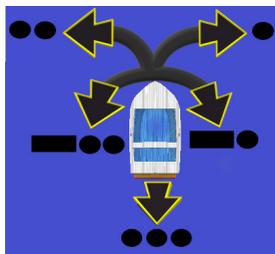


Deux jaunes scintillants : c'est de rentrer avec précaution. On trouve ces feux dans des grands ports ou une voie affluente. Ce signal indique des bateaux sortants.



NOTES

5. SIGNAUX SONORES

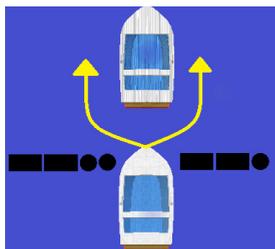


Un son bref : dure environ 1 à 2 secondes.

Un son long : dure environ 4 à 6 secondes.

Un son bref pour Tribord. Dans le mot Tribord, il y a un seul B, donc un son bref. Si tu souhaites accuser réception d'un bateau qui émet un son bref (il prévient qu'il vient à droite). Tu peux faire un son bref également.

Deux sons brefs pour Bâbord. Dans le mot Bâbord, il y a deux B, donc deux sons brefs.



Trois sons brefs : je bats en arrière.

Un son long et un son bref : je vais virer sur Tribord.

Un son long et deux sons brefs : je vais virer sur Bâbord.

Deux sons longs et son bref : je dépasse à Tribord.

Deux sons longs et deux sons brefs : je dépasse à Bâbord.



Quatre sons brefs : je suis incapable de manœuvrer.



Cinq sons brefs : on ne peut pas me dépasser.



Six sons brefs au moins : danger imminent d'abordage.



Un son long : attention.



Trois sons longs : je traverse. En lien avec le panneau (la voie rencontrée est affluente de la voie suivie).

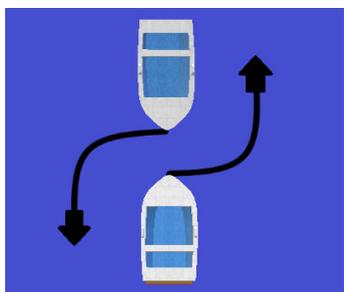


Plusieurs sons longs ou des volées de cloche : c'est à interpréter comme un signal de détresse.

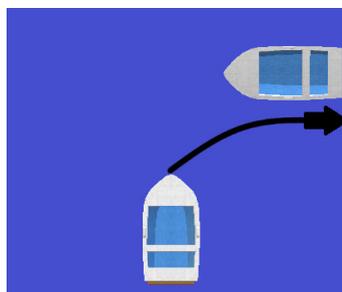


Un signal ininterrompu, un son long, un son bref... synchronisé en signal lumineux : tu t'éloignes le plus vite et le plus loin possible.

6. RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE



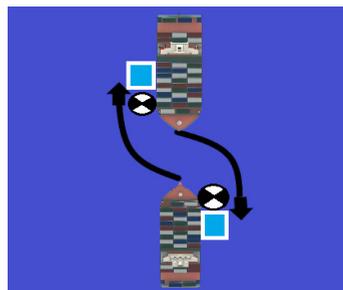
Quand deux bateaux arrivent face-à-face, chacun vient sur sa droite, ou chacun vient sur Tribord. C'est donc un croisement Bâbord Bâbord, mon Bâbord et ton Bâbord.



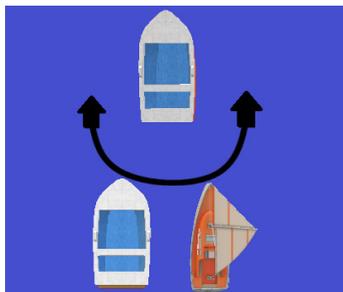
Priorité à droite, comme en voiture.

Sur certaines péniches, il est possible que tu vois un panneau bleu ou feu blanc scintillant du côté où il veut que tu passes.

En règle générale, quand tu croises un bateau, chacun vient sur sa droite, croisement Bâbord Bâbord. Mais quand tu vois un pavillon bleu ou un feu blanc scintillant de nuit, c'est qu'il veut que tu viennes sur ta gauche ou sur Bâbord et ça sera donc un croisement Tribord Tribord, ton Tribord et son Tribord.



Les bateaux montants doivent céder le passage aux bateaux avalants. C'est l'inverse de la voiture.

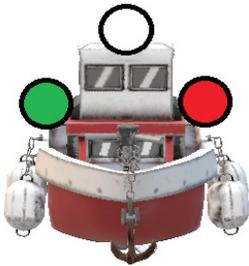


Le voilier perd son privilège uniquement quand il te rattrape. Si tu te fais rattraper par un voilier, c'est à lui de se débrouiller pour dépasser. Quand tu rattrapes quelqu'un, tu peux le dépasser à tribord ou à bâbord, comme tu veux.

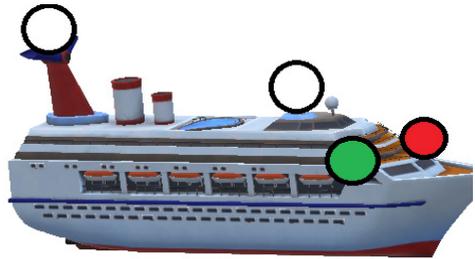
Sur les lacs et les grands plans d'eau, les règles de barre et de route sont les mêmes qu'en mer.

7. FEUX ET MARQUES DES BATEAUX

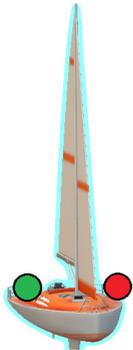
Comme en voiture, tu dois allumer les feux du bateau, par temps de brouillard et la nuit.



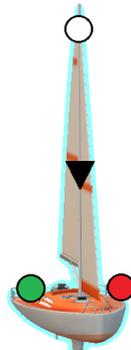
Les bateaux à moteur ont un feu blanc en tête de mât, un feu vert à Tribord et un feu rouge à Bâbord. C'est la même chose que les bateaux de moins de 110 mètres.



Au-dessus de 110 mètres, il doit y avoir un deuxième feu blanc de mât, un sur l'avant et un sur l'arrière.



Le voilier est le seul à ne pas avoir de feu de tête de mât. Il a uniquement son feu vert à Tribord et son feu rouge à Bâbord.



Si il utilise son moteur, il doit nous mettre un feu blanc de tête de mât comme nous (cône noire pointe en bas la journée).

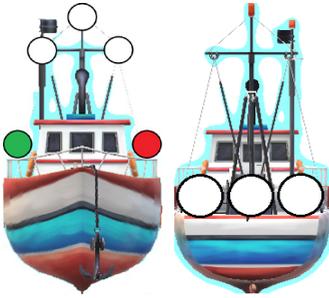


Les remorqueurs, la nuit, portent deux feux blancs en tête de mat en plus de ses feux de côté (vert à Tribord et rouge à Bâbord) et chacun des remorqués, uniquement un feu blanc. La marque de jour du remorqueur, c'est le cylindre jaune avec les bandes noires.



Le bac, c'est un feu vert sur un feu blanc la nuit, et une boule verte la journée.

7. FEUX ET MARQUES DES BATEAUX



Le pousseur, quand on le voit de face, a ses feux de côté (vert à Tribord et rouge à Bâbord) et trois blancs en triangle. Si on le voit par l'arrière, on voit trois feux blancs alignés.



Un bateau en stationnement sur un quai non éclairé montre un feu blanc 360° du côté du chenal. Il en est dispensé si il est dans une zone éclairée.

Un bateau en stationnement au large (une boule noire de jour) et un feu blanc 360° la nuit. Un remorqueur et les remorqués en stationnement au large, montreront chacun un feu blanc 360°.



Un aviron, un feu blanc 360°.



Un feu bleu, un cône bleu pointe en bas : C'est inflammable. Il est interdit de ce stationné à moins de 10 mètres.

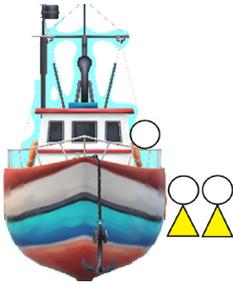


Deux feux bleus, deux cônes bleus pointes en bas : C'est dangereux pour la santé.



Trois feux bleus, trois cônes bleus pointes en bas : C'est présence d'explosifs.

7. FEUX ET MARQUES DES BATEAUX



Les bateaux de pêche avec filets montrent un feu blanc sur le bateau et deux feux blancs sur l'eau. En journée, c'est deux cônes jaunes sur l'eau.



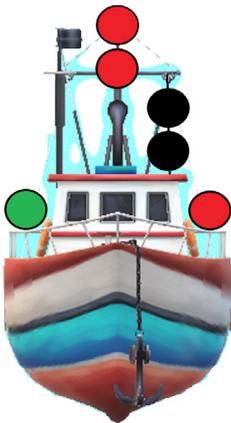
L'ancre dangereuse pour la navigation, c'est deux feux blancs sur le bateau et un feu blanc sur l'eau avec le réflecteur radar. En journée, c'est un cône jaune et, par-dessus, un réflecteur radar. Ce n'est pas la même bouée que la bouée de chenal traversier Tribord.



Le bateau en service de pilotage : c'est un feu blanc sur un feu rouge.

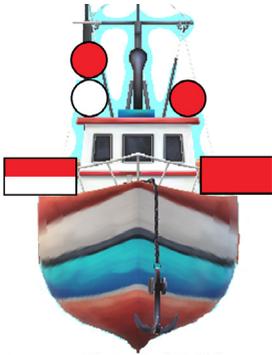


Le gyrophare bleu : c'est les bateaux des autorités (police, pompiers, gendarmerie...).

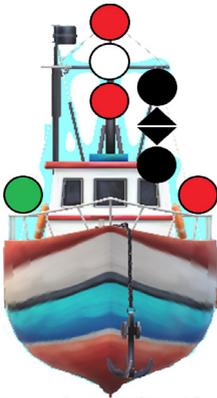


Incapable de manœuvrer : deux boules noires de jour, deux feux rouges la nuit. Il peut aussi nous montrer un pavillon rouge ou un feu rouge balancer en demi-cercle. Faire attention car la détresse peut être signalée avec un feu ou un pavillon de n'importe quelle couleur agité circulairement ainsi que par des mouvements de bras de haut en bas.

7. FEUX ET MARQUES DES BATEAUX



Engin flottant au travail, bateau échoué, bateau coulé et à protéger contre les remous. Tous ces bateaux portent la même marque, c'est rouge sur blanc. Sur l'engin flottant au travail, il est possible de trouver un feu rouge sur blanc du côté où il veut que tu passes (sans faire de remous) et un feu rouge du côté où il ne veut pas que tu passes. En journée, ces bateaux montrent par un panneau rouge sur blanc du côté où il veut que tu passes (sans faire de remous) et un panneau rouge du côté où il ne veut pas que tu passes.



Capacité de manœuvre restreinte : c'est 3 feux, rouge blanc rouge et la journée, il porte 3 marques : une boule noire, un bi-cône et une boule noire.



Bateau rapide capable de naviguer à plus de 40 km/h : deux feux jaunes scintillants.

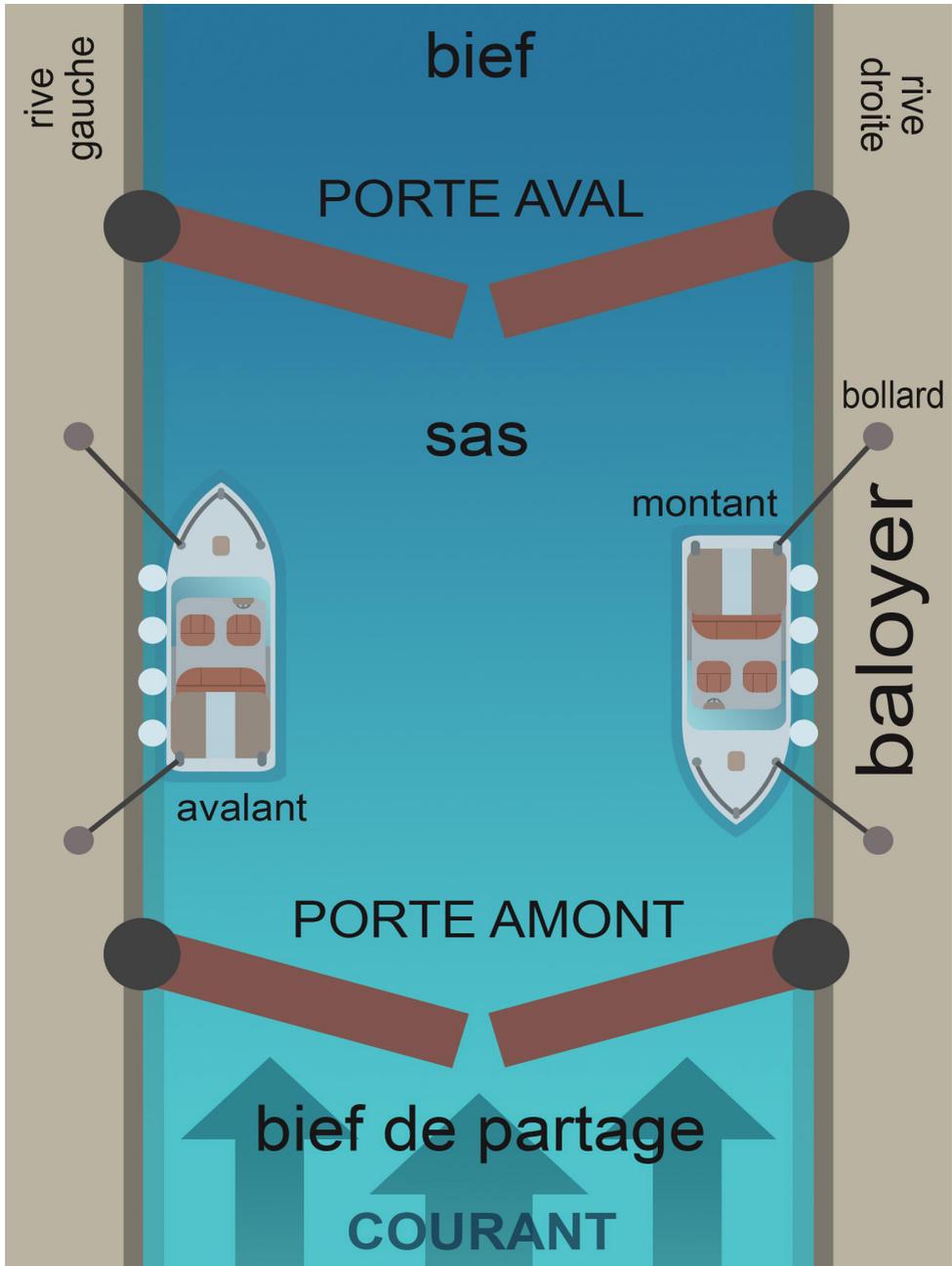


Les bateaux transportant plus de 12 passagers : ils montrent un bi-cône jaune.



Les plongeurs montrent la pavillon Alpha bleu et blanc.

8. L'ÉCLUSE



8. L'ÉCLUSE

Écluse : elle permet le passage d'un plan d'eau à un autre dont le niveau d'eau n'est pas le même.

Bajoyer : est la paroi verticale d'une écluse, afin de ne pas détériorer les parois du bajoyer, les pare-battages (défenses flottantes amovibles) sont obligatoires et on utilise uniquement une gaffe en plastique.

Bief : est une section d'un cours d'eau comprise entre deux écluses, et le canal le plus haut s'appelle le **bief de partage**.

Bollard : bitte d'amarrage en bordure de quai, elle permet d'amarrer son bateau.

Sas : c'est le bassin de l'écluse.

Sassement : c'est la manœuvre qui consiste à passer le sas.

L'ordre de priorité de passage : Les bateaux des autorités, ensuite ceux qui ont une flamme rouge (transport de passagers (ici le schéma d'une flamme rouge)), les bâtiments de commerce (remorqueur, pousseur, péniche) et enfin nous dans l'ordre d'arrivée entre bateaux de plaisance.

On doit se conformer aux consignes des éclusiers pour connaître l'ordre des priorités.

Il faut amarrer son bateau et suivre le niveau de l'eau. Quand le niveau monte, tu reprends du mou, quand le niveau baisse, tu lâches du mou.

Il faut débrayer l'hélice et éteindre le moteur pendant le sassement.

Il est interdit de stationner dans une écluse. On ne peut y rester que pendant la manœuvre de sassement.

Il est prudent de s'amarrer loin des ports amont pendant le remplissage de l'écluse, car il y a plus de courant.

Il est interdit d'utiliser son ancre, ainsi que de descendre du bateau.

NOTES

9. LA VHF



Elle n'est pas obligatoire.

Qu'elle soit fixe ou portative, elle doit porter le marquage CE attestant de sa conformité.

On peut l'installer tout seul. On peut l'acheter sur internet.

Elle doit être équipée d'un dispositif de réduction de puissance.

Avec le permis français, on a le droit d'utiliser la VHF dans les eaux nationales.

À l'étranger, il faut posséder le CRR : Le certificat restreint de radiotéléphonie.

C'est un petit diplôme de droit d'utilisation de la VHF à l'étranger.

Quelle soit fixe ou portative, elle doit obligatoirement être équipée du système ATIS (système automatique d'identification du bateau). L'ATIS est transmis automatiquement en fin d'émission après relâchement du commutateur d'émission, ce qui va permettre d'identifier le bateau.

Pour donner sa position, on utilise le Pk "point kilométrique" (pas besoin de donner le nom de la voie d'eau).

Son utilisation est interdite à terre.

Les canaux 16, 70 et l'ASN sont interdits en eaux intérieures. L'ASN (appel sélectif numérique) est réservé uniquement au service maritime.

Il faut déclarer la VHF à l'agence nationale des fréquences (ANFR). Ils vont t'attribuer une licence. Sur cette licence, tu vas avoir un indicatif d'appel, un numéro qui est attribué au bateau. En cas de contrôle sur ton bateau, il faut pouvoir présenter cette licence à jour.

Le document qui traite de la procédure d'exploitation, c'est l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieures.

Si tu n'as pas de VHF, tu peux toujours utiliser ton téléphone en appelant le 18 (pompiers) ou le 112 (numéro européen d'appel des secours).

9. LA VHF

On a trois types de réseau :

Le réseau "bateau-bateau", le réseau "informations nautiques" et le réseau "bateau autorités portuaires".

Sur les trois réseaux, on peut faire des messages relatifs à la sécurité du bateau, des personnes et à la navigation.

Sur le réseau **bateau-bateau**, le canal principal d'appel est le 10. En plus de la sécurité du bateau, des personnes et à la navigation, on peut faire des messages pour convenir de la route à suivre. Si un bateau arrive en face de moi, je l'appelle sur le canal 10 et je lui dis : on va bien chacun sur sa droite... Si tu souhaites discuter avec un ami, tu vas sur le canal 10 et si le canal est libre, tu rentres en contact avec lui et après tu dégages sur un de ces cinq canaux 6/8/13/72/77, qui sont réservés aux échanges privés. Tu réduis ta puissance à 1 Watt pour ne pas propager ton onde très loin.

Ces canaux (6/8/13/72/77) sont en mode simplex : tu parles en alternance avec ton interlocuteur (chacun son tour).

Sur le réseau **informations nautiques**, 25 Watts maximum, (en plus de sécurité du bateau, des personnes et de la navigation), on a l'état des voies navigables, l'orientation et la régulation du trafic. Se renseigner dans votre région pour connaître le canal information nautique. Il a pour objet les liaisons entre bateaux et les stations terrestres chargées de l'exploitation des voies navigables.

Sur le réseau **bateau autorités portuaires**, (en plus de sécurité du bateau, des personnes et de la navigation), on a l'attribution d'aires de stationnement. C'est logique ! On contacte le port pour avoir un emplacement.

On a trois types de messages : le plus important Détresse MAYDAY, après c'est Urgence PAN PAN et enfin Sécurité SECURITE.

Si tu veux passer un message de Détresse pour les bateaux du voisinage, tu vas sur le canal 10. Si tu veux passer un message de Détresse à une station à terre, tu vas sur le réseau "informations nautiques".

La Détresse peut aussi être signalée par des mouvements de bras de haut en bas, par un feu ou un pavillon agité circulairement.

La Détresse MAYDAY : Une menace de danger grave, une importante voie d'eaux, un incendie...

L'Urgence PAN PAN : Une panne moteur, un blessé, un malade, une assistance médicale...

Sécurité SECURITE : Le feu d'une bouée qui fonctionne pas, résidu de pétrole, bouée ou épave à la dérive...

Ordre d'importance : D'abord la Détresse, puis l'Urgence et enfin la Sécurité.

Si tu reçois un message de Détresse sur le réseau "bateau-bateau" (canal 10), tu accuses immédiatement réception, car le message est destiné aux bateaux sur zone.

Si tu entends un message de Détresse sur le réseau "informations nautique" ou sur le réseau "bateau autorités portuaires", tu restes à l'écoute et tu accuses réception si aucune station ne l'a fait dans un intervalle d'une minute.

10. CONNAISSANCES PRATIQUES ET THÉORIQUES

L'ENVIRONNEMENT

C'est une question de bon sens.



Certains sites en eaux intérieures sont classés **natura 2000** pour la rareté et la fragilité des espèces animales ou végétales qui sont présentes. On a le droit d'y aller, mais très souvent il y aura des restrictions sur la vitesse ou pas le droit de jeter son encr, pas de nuisances sonores, pas de pêche...

Il faut récupérer ses eaux usées dans un réservoir et les vidanger à terre dans des bornes prévues pour cela.

Pour entretenir la coque du bateau, il faut privilégier un décapage manuel car les peintures anti-salissures comprennent de l'étain, du plomb, des métaux lourds et du chlore sont à proscrire.

La présence de salissures telles que des algues, ralentit le bateau et augmente la consommation de carburant.

À l'approche d'un port, il faut éviter de faire des remous.

Il faut conduire de manière à réduire le sillage du bateau pour éviter la dégradation des berges à cause de la vague créée par la vitesse.

Un entretien régulier du moteur permet de diminuer les rejets polluants et la consommation de carburant.

Rappelle-toi qu'un sac plastique à une biodégradabilité de 100 à 500 ans.

Lors du remplissage du carburant, utilise un entonnoir pour éviter tout débordement.

Il est interdit d'amarrer un bateau à un arbre, un panneau, une bouée, une balise, même pour une courte durée.

Il faut prévenir les pompiers et le gestionnaire du plan si tu découvres des dégâts qui sont susceptibles d'impacter l'environnement.

10. CONNAISSANCES PRATIQUES ET THÉORIQUES

LE MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

Liste non-exhaustive.



La réglementation fixe un minimum d'armement selon la zone fréquentée.

Il y a les eaux intérieures abritées et les eaux intérieures exposées.

En eaux intérieures abritées, les gilets de sauvetage doivent avoir une flottabilité au minimum de 50 Newtons à moins de 3700 mètres d'un abri, au-delà de 3700 mètres c'est 100 Newtons. Ils doivent être adaptés à la morphologie. Un adulte ne doit pas porter un gilet enfant ou inversement.

Le coupe-circuit est obligatoire pour tous les moteurs hors-bord supérieurs à 6 chevaux (4,5 kW), pour ceux équipés d'une barre franche (quand tu accélères derrière) et sur les jets ski (VNM).

Un moyen de lutte contre l'incendie est obligatoire sur tous les moteurs in-bord (moteur à l'intérieur du bateau), hors bord de plus de 150 CV, avec espace habitable, avec une gazinière. Sur les extincteurs, vérifie la date de vérifications périodiques fixée par le constructeur.

Une pompe de cale, est un dispositif d'assèchement fixe ou mobile. Elle est obligatoire sur les bateaux non auto-videurs et quand tu as un espace habitable.

Même si tu as une pompe de cale électrique, tu es obligé d'avoir une pompe de cale manuelle.

Retrouver notre gamme de produits, tel que
les tests à jour de l'examen sur notre site :

www.naviguons.fr

NAVIGUONS FACILEMENT

407, avenue de la Libération
44150 - Ancenis
naviguonsfacilement@gmail.com

Achevé d'imprimer en France par l'Imprimerie ALLAIS
Photographie couverture : Photo de Jon Tyson sur Unsplash

ISBN : 979-10-699-3676-8
Dépôt légal : février 2022



