



NAVIGUONS FACILEMENT

Le permis bateau mer option côtière permet :

De naviguer de jour comme de nuit.

Sans limitation de puissance ni de taille.

Jusqu'à 6 milles d'un abri (11 kilomètres).

**Donne également le droit d'utiliser
un VHF dans les eaux territoriales Françaises.**

BÂTEAU ÉCOLE DE LA LOIRE

58 Bld de l'égalité - 44100 Nantes

Tél. : **07 62 46 37 41**

Mail : bateaucoledelaloire@gmail.com

Site : <http://bateaucoledelaloire.fr>

VOCABULAIRE ET DÉFINITION

Abri : tout lieu où un navire et son équipage peuvent soit, mouiller, accoster ou atterrir en toute sécurité et en repartir sans assistance.

Accoster : se positionner le long d'un ponton ou d'un quai.

Alignement : une direction commune de 2 amers (balise, château d'eau, phare, église...).

Amarre ou bout : cordage utilisé pour tenir le bateau le long d'un quai.

Amer : point remarquable visible de l'eau, servant de repère à la navigation (château d'eau, phare, église...).

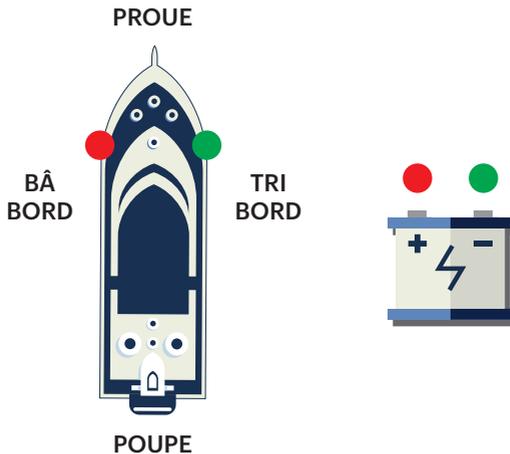
Annexe : petite embarcation utilisée pour rejoindre la terre ou le navire porteur.

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).

Proue : avant du bateau.

Poupe : arrière du bateau.



Balise : balisage fixé par le fond (espar, tourelle...).

Bouée : balisage flottant qui est relié au fond par une chaîne.

Espar : grande perche en métal ou en bois plantée dans le sol servant de balise.

Marque : terme utilisé pour tous les signaux de balisage (bouées, balises, espars).

Barre : elle sert à actionner le gouvernail, le safran ou la direction.

Cap : la direction suivie par le bateau.

Compas : boussole de navigation permettant de suivre le cap.

Ligne de foi : le repère placé sur la cuvette du compas et matérialisant l'axe longitudinal du bateau (cap du navire).

Gisement : angle formé entre le cap et un autre bateau ou un amer.

Relèvement : angle formé entre le Nord et un autre bateau ou un amer.

Travers : direction perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau.

Carénage : l'action de nettoyer la coque du bateau.

Chenal : le passage le plus profond pour rentrer ou sortir du port.

Cross : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, il coordonne les secours maritime.

Dérive : dû au vent et/ou du courant qui écarte le bateau de sa route (sans erre).

Erre : la vitesse est conservée par le bateau après avoir coupé l'action du moteur (avec erre).

Faire Route : un bateau qui n'est ni amarré, ni échoué, ni mouillé est considéré comme étant en route. A partir du moment où on ne touche pas la terre on est considéré comme étant en route, après il y a en route avec erre (avec inertie) et en route sans erre (à la dérive).

Estran : zone qui couvre et qui découvre selon la marée (couleur verdâtre sur la carte).

Flot : période pendant laquelle le niveau de la mer monte.

Jusant : période pendant laquelle le niveau de la mer descend.

Marnage : différence de niveau entre une basse mer et une pleine mer consécutives.

Latitude : se situe à droite ou à gauche d'une carte, elle permet de donner la position par rapport à l'équateur ainsi que de calculer une distance.

Longitude : se situe en haut ou en bas d'une carte, elle permet de donner la position par rapport au méridien d'origine (Greenwich).

Mille : un mille nautique ou marin correspond à 1852 mètres. Il est égal à une minute sur l'échelle des latitudes.

Noeud : unité de vitesse correspondant à un Mille à l'heure.

Mouiller : l'action de jeter l'ancre. Le mouillage est composé d'une ancre, de la chaîne et du bout.

Newton : unité de mesure utilisée pour la flottabilité.

Pare battage ou défense flottante : protection suspendue en dehors du bateau pour amortir les chocs et les frottements avec un ponton ou un quai.

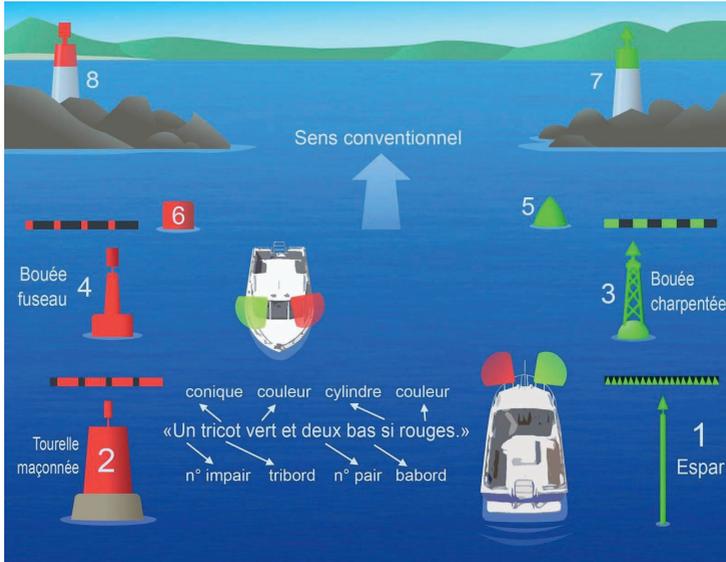
Tirant d'eau : distance entre la surface de l'eau et l'extrémité de la quille du bateau.

Veiller : surveillance visuelle permanente et auditive du plan d'eau avec tous les moyens du bord de jour comme de nuit.

VNM : véhicule nautique à moteur, moto de mer ou jet-ski.

LE BALISAGE

LE BALISAGE LATERAL - REGION A



Le sens conventionnel (naturel) est de la mer vers la terre.

Elles sont faciles à identifier avec ce moyen mémotechnique, un tricot vert et deux bas si rouges. Un pour le numéro impair, Tri pour Tribord, Cot pour la forme conique et vert pour la couleur. Deux pour le numéro pair, Ba pour Bâbord, Si pour la forme cylindrique et rouge pour la couleur.

Quand on rentre au port :

La bouée Tribord est à laisser sur Tribord.

La bouée Bâbord est à laisser sur Bâbord.

Et inversement en sortant du port, la bouée Tribord est à laisser sur Bâbord et la bouée Bâbord est à laisser sur Tribord. Attention à l'examen, il propose la question sous deux formes.

Exemple, parfois c'est : je viens à droite donc à Tribord et d'autre fois c'est : je la laisse à gauche donc à Bâbord.

Elle peuvent avoir plusieurs formes (Bouée charpentée, Bouée fuseau, Espar, Tourelle en béton ou petit bouée de chenal)

La nuit afin d'identifier ces balises de chenal, elles peuvent être équipées d'un feu de couleur identique donc le rythme sera différent pour chacune.

Les feux des bouées Tribord et Bâbord sont à rythme quelconque. (Feux à éclats, Feux à occultations, Feux isophases ou Feux scintillants).

Le feu à éclat : à un temps de lumière plus court que son temps d'obscurité.

Le feu à occultation : c'est le contraire du feu à éclat, avec un temps de lumière plus long que son temps d'obscurité.

Le feu isophage : son temps de lumière égal à son temps d'obscurité.

Le feu scintillant : il clignote plus rapidement que le feu à éclats avec au moins 50 scintillements par minute.

Le chiffre sur les balises ainsi que le rythme du feu, nous permet de savoir notre position dans le chenal. Il est interdit de s'amarrer aux balises.

LE BALISAGE

LES MARQUES DE CHENAL PRÉFÉRÉ

Il peut y avoir plusieurs chenaux menant au port, il est préférable d'utiliser le chenal préféré (le plus profond).

La balise rouge avec une bande verte au milieu est le chenal préféré à Tribord.

La balise verte avec une bande rouge au milieu est le chenal préféré à Bâbord.

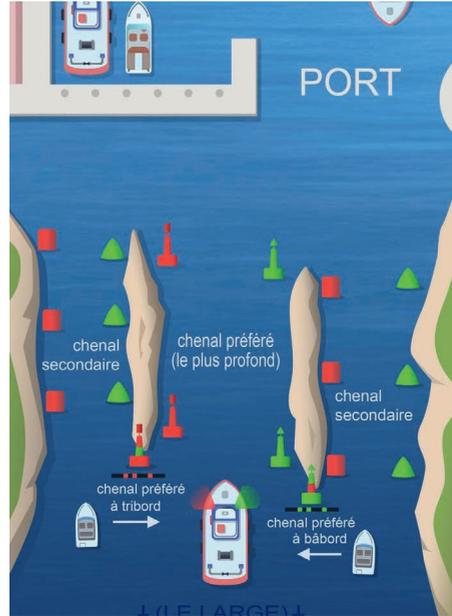
Il est possible que le chenal secondaire soit assujéti à la marée.

Dans certains cas, l'accès au port peut être interdit par le chenal principal.

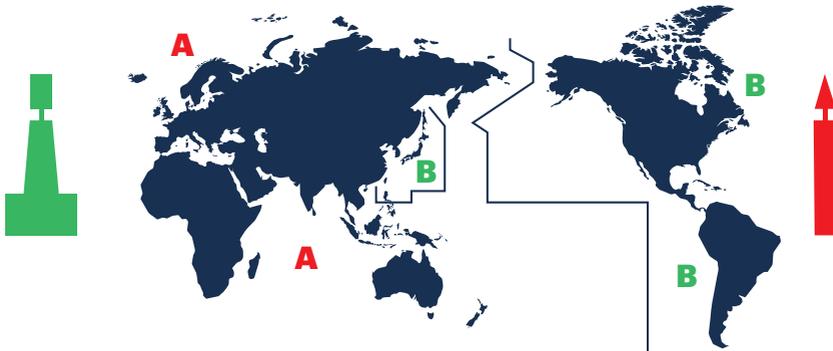
Exemple : un très gros navire sort du port, les petits navires sont invités à utiliser le chenal secondaire.

Autrement on considère les balises de chenal préféré comme des balises latérales.

Le rythme du feu est de deux éclats plus un de la couleur dominante.



LE BALISAGE LATERAL - REGION A et B



La signalisation maritime mondiale est découpée en deux régions A et B. La Région B englobe le continent Américain, le Japon, la Corée ainsi que les Philippines. La Région A est le reste de la planète. Par conséquent, les territoires français situés en région B (Antilles, Guyane et Saint-Pierre-et-Miquelon) ont un balisage latéral différent. Les couleurs des balises de chenal sont inversées. Les balises Tribord sont de couleur rouge et les balises Bâbord sont de couleur verte.

LE BALISAGE

LE COMPAS MAGNETIQUE.

Il donne le cap et permet de suivre une route, il doit être visible du poste de pilotage. Le compas possède un repère appelé la ligne de foi orientée dans l'axe longitudinal du bateau.

0° ou 360° cap au Nord.

90° cap à l'Est.

180° cap au Sud.

270° cap à l'Ouest ou West.

Il est donc nécessaire avant de partir de mesurer sur la carte à l'aide d'un rapporteur le cap à suivre pour arriver à bon port. Pour faire une route inverse, il suffit d'ajouter ou de retrancher 180°. Attention le compas peut-être perturbé par la présence à proximité d'un téléphone portable ou de matériel électronique.



LE BALISAGE CARDINAL.

Le balisage cardinal a été mis en place dans le but d'indiquer aux navigateurs le côté par lequel le danger doit être contourné afin d'éviter le risque de s'échouer sur les rochers ou des hauts fonds difficilement visibles à la surface de l'eau.

La première chose à faire en observant une cardinale, c'est de l'identifier. Afin de connaître la route à suivre. Pour passer en sécurité, il faut passer du côté de la cardinale, car le danger se trouve à l'opposé. Il y a trois possibilités d'identification des balises cardinales, soit par son voyant, soit par sa couleur ou par le rythme de son feu.

Son Voyant :

Deux cônes pointes en haut, indiquent le Nord.

Deux cônes pointes en bas, indiquent le Sud.

Deux cônes opposés par la base forment la lettre E comme Est.

Deux cônes opposés par la pointe forment la lettre W comme West.

Sa couleur jaune et noire :

- Les pointes indiquent le noir sur la bouée :

Deux cônes pointes en haut, le noir est en haut (Cardinale Nord).

Deux cônes pointes en bas, le noir est en bas (Cardinale Sud).

Deux cônes opposés par la base (E), le noir est en haut et en bas (cardinale Est).

Deux cônes opposés par la pointe (W), le noir est au milieu (cardinale West).

- Son rythme de feu scintillant blanc :

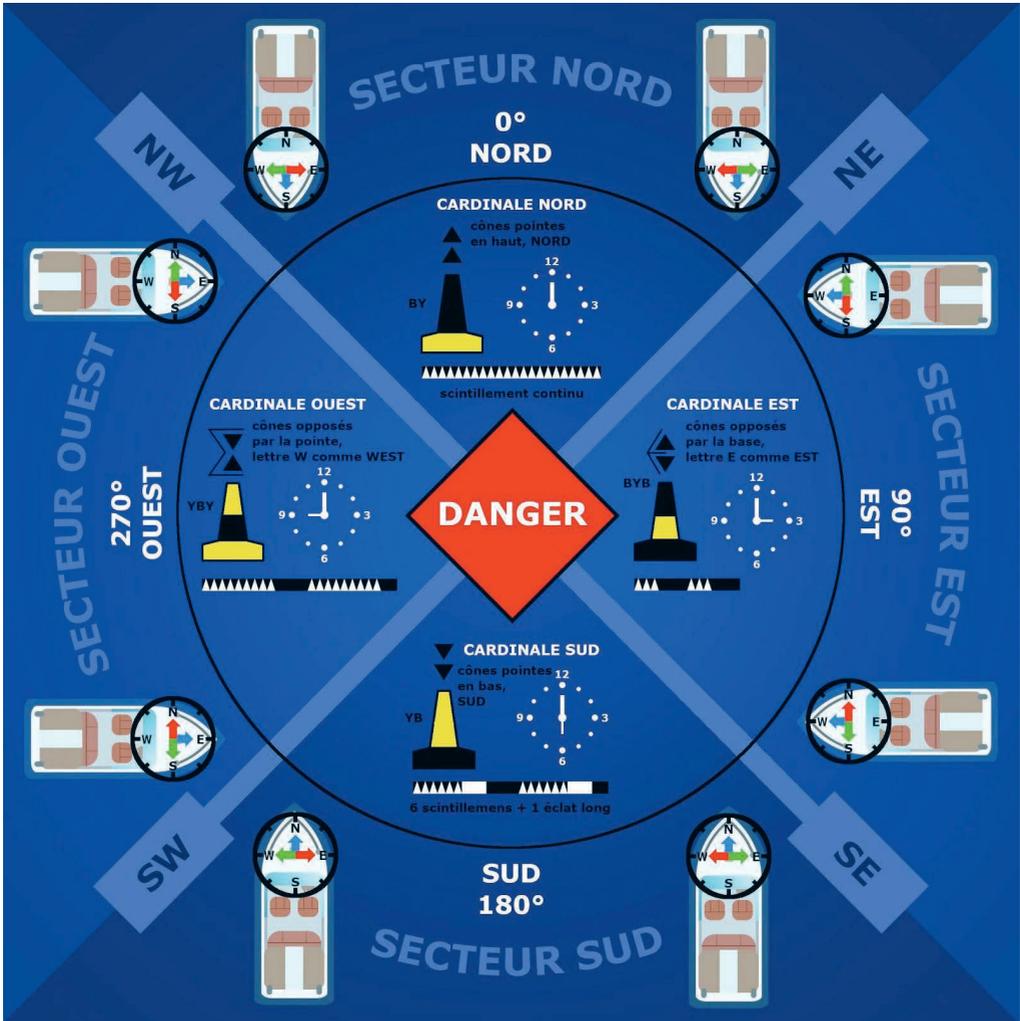
Comme une montre, 3 scintillements pour l'Est, 6 scintillements + 1 éclat long pour le Sud ,

9 scintillements pour l'West et scintillant continu pour le Nord.

Il est vivement conseillé de consulter la carte afin de connaître la position du danger par rapport à la cardinale. Une fois identifié, on observe le compas puis on passe en sécurité du côté de la balise cardinale. Faites attention, parfois il propose : je passe à droite (tribord) ou je la laisse à gauche (bâbord). Ou bien je passe à gauche (bâbord) ou je la laisse à droite (tribord).

LE BALISAGE

LE BALISAGE CARDINAL.



LE BALISAGE



LA MARQUE SPÉCIALE.

Elle balise principalement des câbles sous-marins, zone militaire, zone de pêche, zone de culture marine (conchyliculture, ostréicole)...Il faut s'en référer à la carte pour connaître sa signification. Car si c'est une zone militaire ou une zone de pêche, il est interdit d'y pénétrer. Si c'est un câble sous-marin, il ne faut surtout pas jeter son ancre à cet endroit. Elle est jaune avec une croix jaune comme voyant, son feu est jaune à rythme quelconque (isophase, à occultation ou à éclat).



LA MARQUE DE DANGER ISOLÉ.

Comme son nom l'indique, la balise de danger isolé est positionnée sur un danger isolé en mer, on passe largement indifféremment à droite ou à gauche. Son corps est noir avec une bande rouge au centre, son voyant est deux boules noires, son feu est blanc à deux éclats groupés. Deux boules noires de jours égal deux éclats groupés blanc la nuit.



LA MARQUE D'EAUX SAINES.

Elle indique des eaux saines où la navigation est sans danger, elle peut être installée à l'entrée d'un chenal ou d'une zone de mouillage. On passe indifféremment à droite ou à gauche. Son corps blanc avec des bandes verticales rouges, son voyant est une boule rouge, son feu est blanc à rythme quelconque (isophase, à occultation ou à éclat).

LE BALISAGE

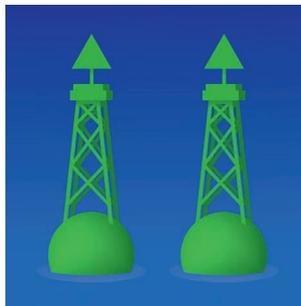
LA BALISE DE DANGER NOUVEAU.

Elle désigne un danger nouveau grave non répertorié sur les cartes ou sur les documents nautiques tel qu'un banc de sable ou une épave...

Un danger nouveau sera donc balisé par 2 bouées identiques.

Exemple 2 bouées tribord, 2 bouées bâbord ou 2 bouées cardinal.

On passe indifféremment à droite ou à gauche assez largement.



LE BALISAGE

LE BALISAGE DES PLAGES.

Ce balisage est mis en place par les municipalités pendant la période estivale.

Les bouées sphériques jaunes espacées d'environ 200 mètres les unes des autres, indiquent la bande des 300 mètres du rivage.

Dans la bande des 300 mètres, la vitesse est limitée à 5 noeuds toute l'année et pour tout le monde, même si les bouées ne sont pas mises en place.

Les bouées de chenaux traversiers sont jaunes (coniques à tribord et cylindriques à bâbord) dans le sens conventionnel de la mer vers la terre (pareil que les bouées de chenal).

La baignade est interdite dans un chenal traversier.

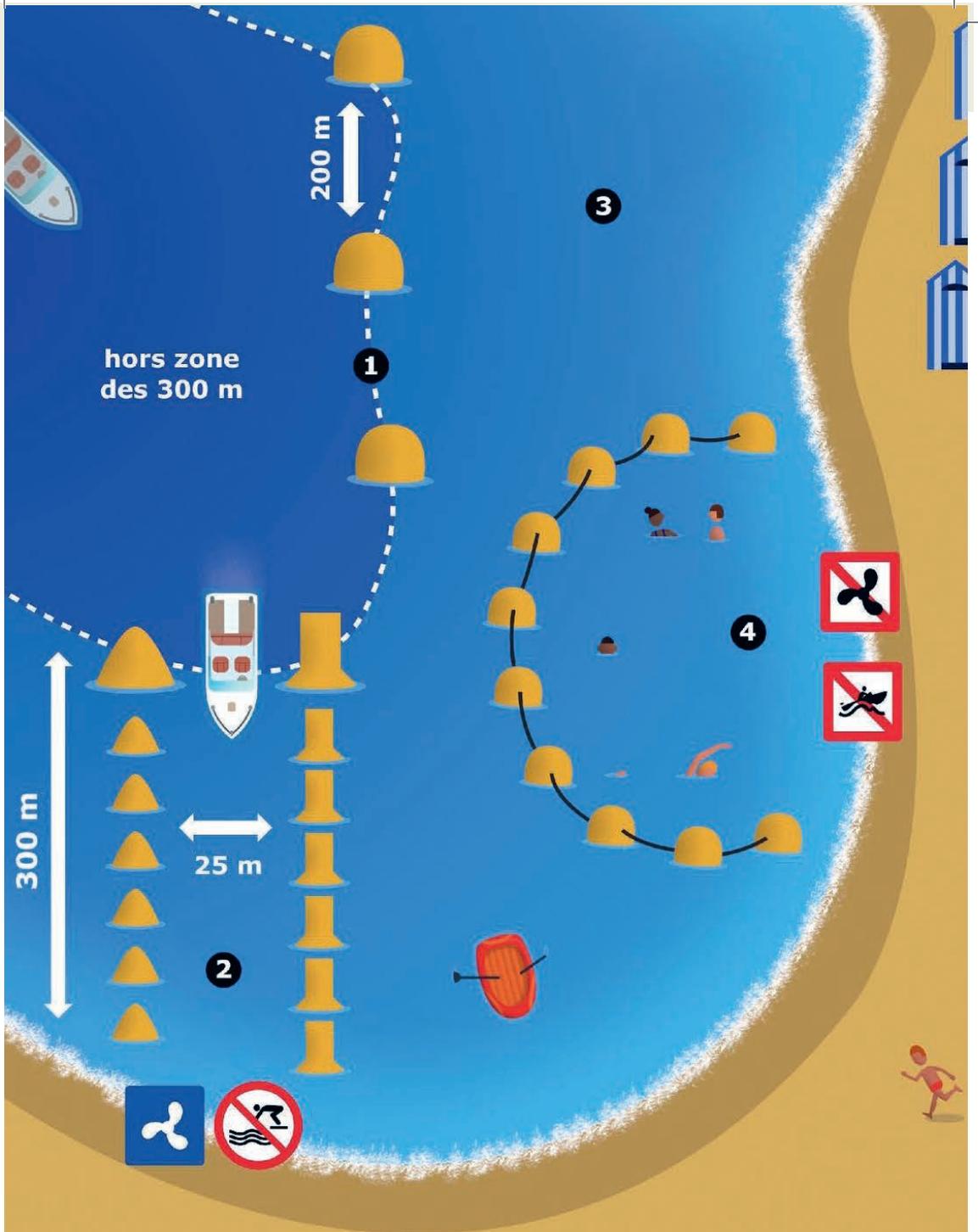
Tous les chenaux traversiers ne sont pas pour les bateaux à moteur, c'est à vous de vous renseigner auprès de la commune dans laquelle vous naviguez pour connaître, quel est le chenal traversier d'accès à la plage pour les bateaux à moteur. Ils peuvent être réserver pour les planches à voile, canoë...

A l'intérieur de la bande des 300 mètres, il existe également des bouées sphériques plus petites, plus rapprochées, reliées par un cordage interdisant l'accès à tous les bateaux et jet ski. C'est une zone uniquement pour la baignade.

LES PICTOGRAMMES.

En complément du balisage existant, il est possible d'observer une signalisation pour préciser sur l'autorisation ou la restriction d'une activité.

ACTIVITÉ	AUTORISÉE	INTERDITE	ACTIVITÉ	AUTORISÉE	INTERDITE
Ski nautique			Bâtiments motorisés (moto de mer, bateaux à moteur)		
Planche à voile			Embarcation de sport ou de plaisance		
Véhicules nautique à moteur			Navires à voile		
bâtiments ni motorisés, ni à voile			Vitesse maximale autorisée (en noeuds)		



1) bande littorale des 300m

2) chenal traversier

3) vitesse limitée à 5 noeuds maximum

4) zone réservée uniquement aux baigneurs

LA MARÉE ET LA CARTE MARINE

LA MARÉE.

Tirant d'eau : est la profondeur de la coque sous la surface de l'eau.

Tirant d'air : est la hauteur du bateau au-dessus de la surface de l'eau.

Le pied de pilote : est une marge de sécurité à additionner au tirant d'eau.

Exemple, j'ai un tirant d'eau de 1 mètre, j'ajoute volontairement 0,5 mètre en considérant que mon tirant d'eau est de 1,5 mètre.

Flot : est la période pendant laquelle le niveau de la mer monte.

Jusant : est la période pendant laquelle le niveau de la mer descend.

Étale : période pendant laquelle le niveau de la mer est stable (pleine mer ou basse mer).

Pleine mer : est le niveau atteint à la fin du flot et avant le jusant.

Basse mer : est le niveau atteint à la fin du jusant et avant le flot.

Marnage : différence de hauteur d'eau entre une basse mer et une pleine mer consécutive.

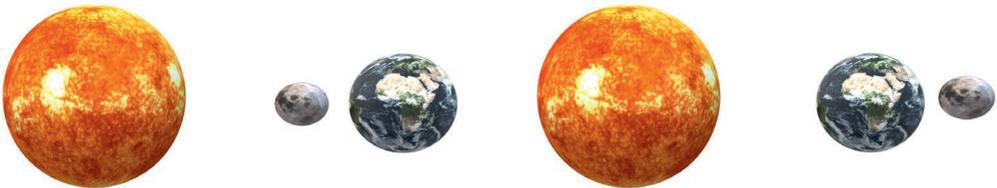
Annuaire de marée : est obligatoire en Manche et en Atlantique. Il faut utiliser l'annuaire des marées du port le plus proche, car les heures et les hauteurs d'eau sont différentes dans chaque port.

Vive eau : marée dont le marnage est grand, le courant est fort et le marnage est important.

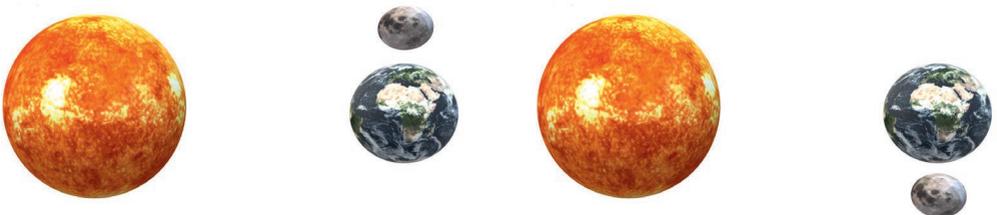
Morte eau : marée dont le marnage est faible, le courant et le marnage sont faibles.

Les coefficients de marée caractérisent l'importance de la marée. Ils vont de 20 à 120, c'est dû à l'alignement soleil, lune et terre. Quand les 3 sont alignés, le coefficient de marée est élevé.

Ci-dessous un gros coefficient vive eau supérieur à 70.



Ci-dessous un petit coefficient morte eau inférieur à 70.



LA MARÉE ET LA CARTE MARINE

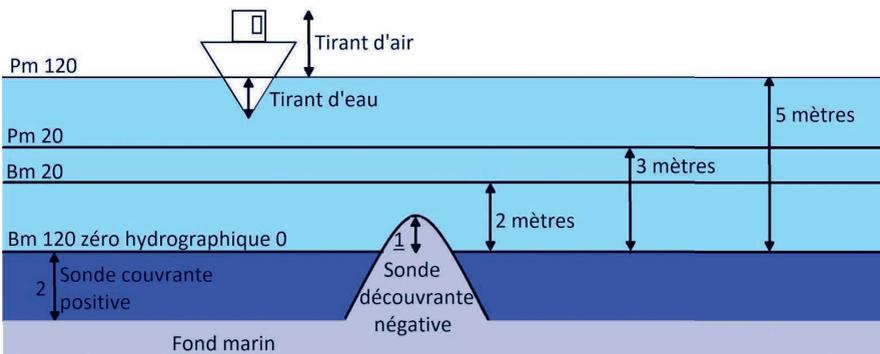
LA MARÉE.

Zéro hydrographique : correspond au niveau de la mer au plus grande basse mer. L'océan ne peut pas descendre plus bas, basse mer coefficient 120. Toutes les sondes indiquées sur une carte marine sont rapportées à ce niveau.

Sondes : elles peuvent être couvrantes ou découvrantes. Vous avez tous observé des ports où à marée basse, on ne peut pas y accéder. Il faut attendre une certaine heure de la marée pour pouvoir y entrer. C'est donc une sonde découvrante (négative), elles sont soulignées, (exemple 1).

Les sondes couvrantes positives indiquent le niveau entre le zéro hydrographique et le fond. Elles sont exprimées en mètre, exemple le chiffre 2 sur une carte marine signifie 2 mètres au minimum à marée basse.

Exemple sur le schéma, vous pouvez observer que la différence de marnage est beaucoup plus importante lors du coefficient 120, 5 mètres entre la basse mer et la pleine mer donc le courant est important. Alors que lors du coefficient 20, il y a 1 mètre entre la basse mer et la pleine mer donc le courant est faible.



Les sondes indiquent également les centimètres.

Exemple : 23 = 2 mètres et 30 centimètres couvrants.

Exemple : 18 = 1 mètre et 80 centimètres découvrants.

Il est possible que la sonde soit entre parenthèse (25), cela signifie qu'elle est décalée par rapport à son emplacement réel.

La profondeur est égale à la hauteur d'eau (annuaire des marées) plus la sonde (indiquée sur la carte).

LA MARÉE ET LA CARTE MARINE

LA CARTE MARINE DU SHOM.

SHOM : service hydrographique et océanographique de la marine.

En jaune : la terre.

En vert : l'éstran (zone qui découvre à marée basse).

En bleu : sonde inférieure à 10 mètres.

En blanc : sonde supérieure à 10 mètres.

L'ouvrage 1D du SHOM : c'est le SHOM qui fait les cartes marines, donc c'est dans leur ouvrage que nous avons la signification des symboles et abréviations.

Symboles de la carte



Port de pêche



Port de plaisance



Château d'eau



Sémaphore



Phare



Mouillage autorisé



Mouillage interdit



Roche à fleur d'eau à basse mer



G Latérale tribord



R Latérale bâbord



RGR

Chenal préféré



GRG



BY Cardinale nord



BYB Cardinale est



YB Cardinale sud



YBY Cardinale ouest ou west



BRB Danger Isolé



RW Eaux saines



Y Marque spéciale



R La position inclinée, indique une bouée flottante



G La position droite, indique une balise fixe (tournelle ou espar)



BY

Les balises équipées d'un feu ont une flamme violette



YB

Il est possible que la bouée soit représentée sans voyant, cela signifie que dans la réalité, elle n'en a pas. Pour l'identifier, on utilise son code couleur

LA MARÉE ET LA CARTE MARINE

LA CARTE MARINE DU SHOM.

Les lettres indiquées sur la bouée donnent sa couleur.

(B Black, Noir) **(W** White, Blanc) **(G** Green, Vert) **(R** Red, Rouge) **(Y** Yellow, Jaune)

La totalité des symboles et des abréviations figurent dans l'ouvrage 1D du SHOM.

A droite et à gauche d'une carte, on a l'échelle des Latitudes.

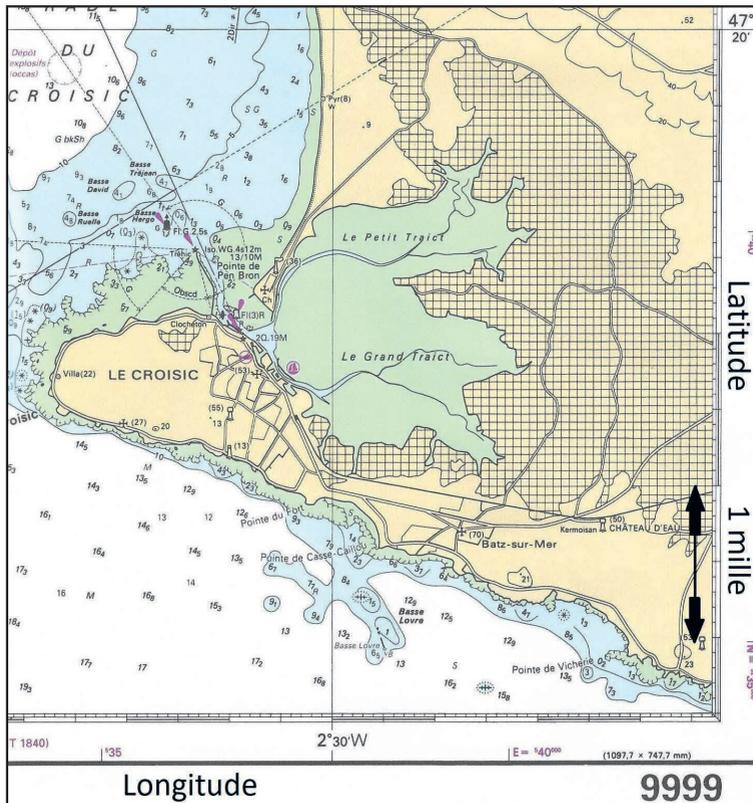
En haut et en bas d'une carte, on a l'échelle des longitudes.

On utilise l'échelle des latitudes pour donner une position et pour mesurer une distance. Une minute sur cette échelle correspond à 1 mille nautique.

1 mille nautique est égal à 1,852 kilomètres. 1 noeud est égal à 1 mille à l'heure.

Les longitudes nous permettent de donner une position.

On obtient notre position géographique au croisement des latitudes et des longitudes.



La carte marine doit être tenue à jour régulièrement.

La représentation de la côte avec une carte routière n'est pas adaptée à la navigation en mer.

FEUX ET MARQUES DES NAVIRES

Nous allons aborder dans ce chapitre les marques extérieures des navires de jour comme de nuit afin de pouvoir respecter les règles de barre et de route abordées dans le chapitre suivant.

Tout d'abord quelques termes marin :

Un navire est considéré comme étant en route lorsqu'il n'est ni amarré, ni échoué, ni au mouillage (à partir du moment où il ne touche pas la terre). L'erre indique que le bateau se déplace avec son moyen de propulsion (moteur ou voile). Même après avoir coupé son moyen de propulsion, il continue à naviguer sur son erre. S'il est à l'arrêt (à la dérive) dans ce cas, il est sans erre. Nous pouvons donc observer un bateau en route avec ou sans erre. Les feux des navires doivent être allumés du coucher au lever du soleil, ainsi que de jour quand la visibilité est réduite par la pluie, brume...

Les secteurs d'angle et la portée des feux pour les bateaux de moins de 12 mètres.

Les feux de côté, vert à tribord et rouge à bâbord ont un angle de $112^{\circ}5$ chacun.

La portée du feu est de 1 mille.

Le feu de tête de mât blanc à un angle de 225° .

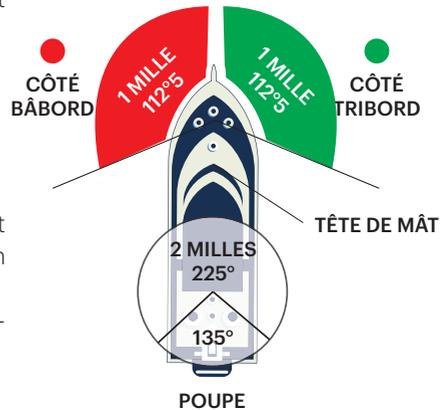
La portée du feu est de 2 milles.

Le feu de poupe blanc à un angle de 135° .

La portée du feu est de 2 milles.

Sur les bateaux de moins de 12 mètres, le feu de mât et le feu de poupe peuvent être regroupés en un seul feu blanc visible sur tout l'horizon (360°).

Quand les feux de côté tribord et bâbord sont allumés, cela signifie qu'il a de l'erre.

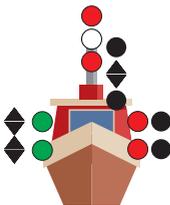


Dans l'ordre des privilèges nous trouvons :



Un navire non maître de sa manoeuvre.

Ne pouvant plus manoeuvrer à cause d'une avarie (feu dans la salle des machines, barre bloquée ...). Il nous montre deux feux rouges superposés la nuit et deux boules noires superposées de jour.

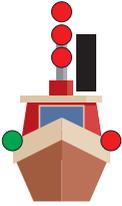


Un navire à capacité de manoeuvre restreinte.

Suite à la nature de ses travaux, il peut difficilement manoeuvrer pour s'écarter de la route d'un autre navire (une drague, pose des câbles sous-marins, les plongeurs la nuit...). Il nous montre trois feux superposés rouge blanc rouge la nuit et boule noire bicône (2 cônes opposés par la base) boule noire de jour.

Il est possible qu'il nous montre également un côté avec passage et un côté avec obstruction. Il montre de nuit deux feux verts du côté où il veut que l'on passe et deux feux rouges du côté où il ne veut pas que l'on passe. Qui sera remplacé la journée par deux bicônes du côté où il veut que l'on passe et deux boules noires du côté où il ne veut pas que l'on passe.

FEUX ET MARQUES DES NAVIRES



Un navire handicapé par son tirant d'eau.

Le tirant d'eau est la distance entre la surface l'eau et l'extrémité de la quille du navire. Certains bateaux peuvent avoir 4 mètres, 5 mètres, 10 mètres de tirant d'eau, donc il peut difficilement modifier sa route en raison de la profondeur d'eau disponible. Il faut éviter de le gêner. Une fois qu'il est en pleine mer, il ne sera plus handicapé. Cette situation est due à l'approche de la terre. Il nous montre trois feux rouges superposés de nuit et un cylindre de jour.



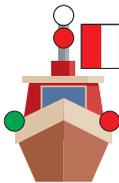
Un navire en train de pêcher.

On parle ici de navires de pêche professionnels, pas de trois copains avec deux cannes à pêche.

Il y a deux types de navires de pêche, premièrement les chalutiers qui tirent un chalut et deuxièmement les navires qui utilisent toutes les autres techniques de pêche. Le Chalutier nous montre un feu vert superposé sur un feu blanc de nuit.



Les autres pêcheurs nous montrent un feu rouge superposé sur un feu blanc de nuit. La marque de jour du chalutier ainsi que de toutes les autres techniques de pêche est un bicône (2 cônes opposés par la pointe).



Le Bateau pilote.

Imaginez qu'un gros navire souhaite entrer dans un port qu'il ne connaît pas et ne souhaite pas avoir de problème au vu de la valeur de sa marchandise. Il préfère faire appel à un pilote du port pour faire rentrer ce navire dans le port. Le capitaine du bateau pilote va monter à bord du gros navire pour le rentrer au port. Si le navire s'échoue ou bien s'il y a une pollution ce sera sur la responsabilité du pilote. Il nous montre un feu blanc superposé sur un feu rouge de nuit et un pavillon blanc et rouge de jour.



Le Remorqueur.

Il est utilisé pour remorquer un navire en panne ou bien il peut être contacté par le pilote pour entrer ou sortir un navire du port.

Il nous montre de nuit deux feux blancs superposés si la remorque fait moins de 200 mètres et trois feux blancs superposés si la remorque fait plus de 200 mètres.

La marque de jour du remorqueur est un bicône (deux cônes opposés par la base) sur le remorqueur ainsi que sur la remorque.

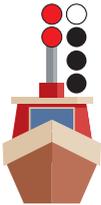


FEUX ET MARQUES DES NAVIRES



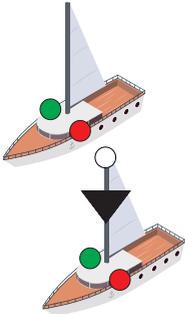
Un navire au mouillage.

Est un navire qui a jeté son ancre pour s'arrêter. Comme les navigateurs sont entrain de dormir... Vous devez les éviter. Il nous montre un feu blanc 360° de nuit et une boule noire de jour. Les bateaux de moins de 7 mètres et naviguant à moins de 7 noeuds doivent montrer minimum de nuit un feu blanc 360°.



Un navire échoué.

Est un navire immobilisé sur des rochers. Il nous montre de nuit deux feux rouges superposés et un feu blanc décalé, de jour il montre 3 boules noires superposées. On considère un navire échoué comme si il était non maître de sa manoeuvre (deux feux rouges superposés, deux boules noires) et au mouillage (un feu blanc, une boule noire) en même temps.



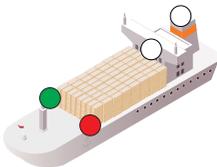
Un navire à voile.

Son moyen de propulsion est la voile uniquement. Si il utilise son moteur, il devient un navire à propulsion mécanique et perd son privilège. Il devra respecter les règles de barre des navires à moteur. Il nous montre un feu vert à tribord, un feu rouge à bâbord et un feu de poupe blanc. Le voilier est le seul qui nous montre pas de feux de tête de mat blanc. Si il utilise son moteur, il doit nous montré en plus de ses feux de route, un feu de tête de mat blanc et un cône noir pointe en bas de jour.



Un navire à propulsion mécanique.

Est un navire se déplaçant à l'aide d'une machine. Il nous montre comme tous les navires à moteur un feu vert à tribord, un feu rouge à bâbord, un feu de poupe blanc et un feu de tête de mat blanc. Si il fait plus de 50 mètres, il doit ajouté un autre feu de tête de mat blanc décalé du premier.



Les navires transportant des matières dangereuses doivent montrer le pavillon BRAVO (B) de couleur rouge.

LES RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

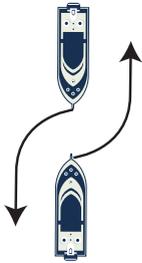
DÉFINITION :

RIPAM (règlement international pour prévenir les abordages en mer). Il régleme les privilèges entre navires. Il est obligatoire à bord pour une navigation côtière.

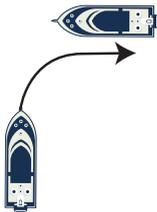
Le DST (dispositif de séparation de trafic). Permet de définir une voie de circulation pour séparer les routes des navires qui montent et ceux qui descendent. Si vous souhaitez couper un DST, vous devez le faire avec un cap perpendiculairement à la direction du trafic, pour ne pas gêner les navires qui naviguent dans ces couloirs de circulation.

La veille visuelle et auditive doit être assurée en permanence de jour comme de nuit avec tous les moyens du bord.

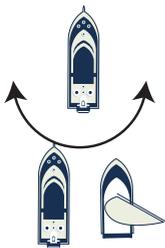
Le GPS, Radar, pilote automatique... ne vous dispense en aucun cas d'effectuer la veille.



Les règles de barre et de route sont identiques de jour comme de nuit. Comme en voiture, quand deux bateaux à moteur arrivent face à face, chacun va sur sa droite.



On applique également la priorité à droite. Si vous êtes privilégié et que vous constatez que l'autre navire ne manoeuvre pas, vous devez manoeuvrer afin d'éviter la collision.



Lors d'un dépassement, vous pouvez le faire soit par tribord soit par bâbord. Le navire qui se fait rattraper est privilégié et conserve son cap et sa vitesse. De nuit, un navire est considéré comme rattrapant, s'il aperçoit en premier son feu de poupe blanc.

Tous les navires privilégiés, (non maître de sa manoeuvre, capacité de manoeuvre restreinte, handicapés par son tirant d'eau, pêcheur, bateau pilote, remorqueur) sont privilégiés par rapport à nous. Si on les voit de face, par tribord, par bâbord ou par l'arrière, on s'écarte pour éviter de les gêner.

LES RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Le voilier est également privilégié par rapport à nous, si on le voit de face, par tribord ou par bâbord on s'écarte.

La planche à voile est privilégiée par rapport à nous car elle est assimilée à un voilier.

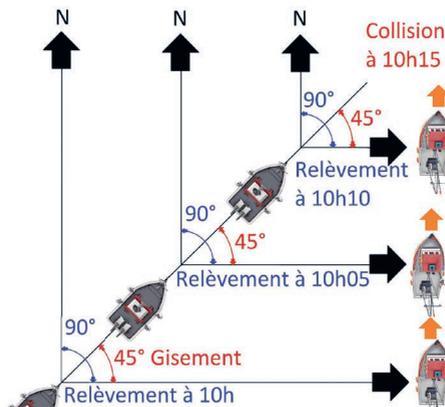
Le seul moment où le voilier perd son privilège, c'est lorsqu'il nous rattrape. Dans ce cas, c'est à lui de se débrouiller pour nous dépasser.

Si il utilise son moteur (cône pointe en bas) il perd son privilège et doit respecter les règles de barre des navires à moteur.

Un navire au mouillage (une boule noire ou un feu blanc) est également privilégié, comme les navigateurs sont entrain de dormir... Vous devez les éviter.

Le navire de plus de 20 mètres est privilégié dans un chenal étroit. Les petits bateaux, les voiliers ainsi que les pêcheurs doivent s'écarter pour éviter de le gêner.

En cas de risque d'abordage imminent, le navire privilégié doit manoeuvrer pour éviter l'autre navire.



LE RELÈVEMENT : est obtenu à l'aide d'un compas de relèvement. Il permet de donner un angle entre le Nord et un amer (château d'eau, phare, bouée, église...) ou un autre bateau.

Quand le relèvement d'un autre bateau qui se rapproche ne change pas dans l'intervalle de 5 minutes par exemple. Il y a donc un risque de collision, car le relèvement est constant. Il faut que l'un des deux bateaux manoeuvre. On appliquera la priorité à droite.

LE GISEMENT : est un angle formé entre le cap et un autre bateau.

Exemple : vous observez un autre bateau qui se rapproche sur tribord au niveau de votre essuie-glace. 5 minutes plus tard, toujours sur votre essuie glace, 5 minutes plus tard, pareil. On dit que le gisement est constant, il y a donc un risque de collision. On appliquera la priorité à droite.

LE SASSEMENT : est le passage d'une écluse. Pendant toute la manoeuvre de sassement, vous devez amarrer le bateau et suivre le niveau de l'eau. L'utilisation du moteur est interdite pendant la manoeuvre de sassement. Les pares battages ainsi qu'une gaffe en plastique sont obligatoires afin de ne pas détériorer les parois du bajoyer (paroi latérale de l'écluse).

Les navires de commerce sont privilégiés au passage de l'écluse, respectez également l'ordre d'arrivée entre bateaux de plaisance.

DOCUMENT ET RÉGLEMENTATION

Le permis mer option côtière permet de naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri (11 kilomètres) . Au-delà de 6 milles d'un abri, il faut passer le permis mer hauturier.

Le permis mer côtier permet une navigation sans limitation de puissance ou de taille de bateau. Il donne également le droit d'utilisation de la VHF dans les eaux territoriales françaises.

LE CHEF DE BORD :

Le chef de bord est celui qui est titulaire du permis mer.

- Doit vérifier la présence et la conformité du matériel de sécurité. Il sera le seul responsable en cas de contrôle en mer.
 - Doit indiquer aux passagers le lieu de stockage et l'utilisation du matériel de sécurité.
 - Est responsable du nombre de personnes embarquées à bord de son bateau (voir la plaque du constructeur).
 - Est l'unique responsable en cas de panne de carburant ou d'avaries.
 - Doit vérifier et attribuer un gilet de sauvetage à chacun en fonction de sa morphologie.
 - Doit prévenir de son itinéraire à une personne restée à terre.
 - Doit en cas de contrôle être en mesure de pouvoir présenter son permis mer ainsi que la carte de circulation ou l'acte de francisation du navire (permis et carte grise). L'assurance d'un bateau n'est pas obligatoire, mais vivement conseillée et certain port l'exige.
 - Doit prendre connaissance du registre de vérification spécial du bateau (document où il est indiqué : date de péremption de l'extincteur, gilet de sauvetage...).
 - Doit s'assurer de l'état de la coque s'il heurte un objet assez gros en mer.
 - N'a pas le droit de confier la barre à un équipier non titulaire du permis mer.
 - Par tous types de temps, en cas de chute d'une personne à la mer, le chef de bord doit s'assurer qu'elle est surveillée jusqu'à la récupération.
 - En cas d'accident corporel, le chef de bord doit déposer un rapport de mer auprès des affaires maritimes (délégation mer et littoral).
 - En cas de panne moteur, vous dérivez vers une zone rocheuse. Le premier réflexe est de jeter son ancre afin de stopper le bateau.
- L'excès de vitesse dans la bande des 300 mètres est un motif du retrait du permis bateau.

Le permis bateau peut être retiré temporairement ou définitivement selon la faute.

L'immatriculation d'un navire de plaisance en mer permet de naviguer dans les eaux intérieures. Mais si le moteur fait plus de 6 chevaux, il faut posséder le permis eaux intérieures. L'inverse est interdit, si un bateau est immatriculé en eaux intérieures, même si vous possédez le permis mer, il est interdit d'aller en mer avec ce bateau.

Avec le permis mer option côtière, vous pouvez naviguer en eaux intérieures, mais uniquement sur les lacs et plans d'eau fermés (lac Léman, lac d'Annecy...).

LES SIGNAUX

LES SIGNAUX SONORES DE MANOEUVRE ET D'AVERTISSEMENT.

Bien que très peu utilisés en France, ils nous permettent de donner notre intention à un autre bateau en vue à l'aide d'une corne de brume ou d'un sifflet.

Ces signaux sont autorisés uniquement de jour par visibilité claire.

Un son bref dure 1 à 2 secondes.

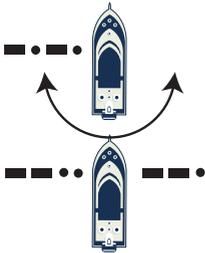
Un son long dure 4 à 6 secondes.



Un son bref indique que je viens sur tribord (droite). Dans le mot tribord, il y a un seul B, donc un son bref.

Deux sons brefs indiquent que je viens sur bâbord (gauche). Dans le mot bâbord, il y a deux B, donc deux sons brefs.

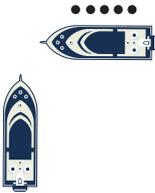
Trois sons brefs indiquent que je bats en arrière.



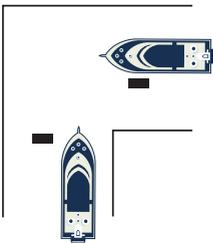
Deux sons longs et un son bref indiquent que je dépasse à tribord.

Deux sons longs et deux sons brefs indiquent que je dépasse à bâbord.

Un son long, un son bref, un son long et un son bref indiquent que je suis d'accord pour que tu me dépasses.



Cinq sons brefs minimum indiquent que j'attire votre attention, j'ai des doutes sur vos intentions.



Un son long à l'approche d'un coude sans visibilité, l'autre bateau doit également répondre par un son long.

LES SIGNAUX

LES SIGNAUX SONORES PAR VISIBILITÉ RÉDUITE (BRUME).

Dans la brume, par mesure de sécurité, il faut réduire son allure, rester très vigilant et émettre les signaux sonores réglementaires.

Erre : La vitesse est conservée par le bateau après avoir coupé l'action du moteur (avec erre).

Sans Erre : à la dérive. Lorsque vous êtes sans erre, le bateau va se mettre naturellement de travers au vent ou aux vagues. Cela peut présenter des risques par mer agitée.

Faire Route : Un bateau qui n'est ni amarré, ni échoué, ni mouillé est considéré comme étant en route. A partir du moment où on ne touche pas la terre, on est considéré comme étant en route, après il y a en route avec erre (avec inertie) et en route sans erre (à la dérive).

Pour s'identifier dans la brume les navires effectuent des signaux sonores.

 Un son long toutes les deux minutes indique un navire à propulsion mécanique en route avec Erre.

 Deux sons longs toutes les deux minutes indiquent un navire à propulsion mécanique en route sans Erre.

 Le bateau pilote effectue quatre sons brefs toutes les deux minutes.

 Tous les navires privilégiés (non maître de sa manoeuvre, capacité de manoeuvre restreinte, handicapés par son tirant d'eau, les pêcheurs, le remorqueur, le voilier) dans la brume, doivent effectuer un son long et deux sons brefs toutes les deux minutes.

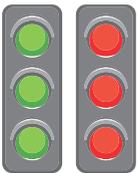
 Le remorqueur effectue un son long et deux sons brefs. Tout de suite après le remorqué effectue un son long et trois sons brefs.



Les navires de moins 100 mètres au mouillage doivent effectuer toutes les minutes une volée de cloche.

LES SIGNAUX DE TRAFIC PORTUAIRE.

Dans certains grands ports, le trafic d'entrée et de sortie peut être géré par des feux. Les feux suivants sont fixes ou à occultations lentes, sauf le danger grave qui est à 3 éclats.



3 Feux verts indiquent que le trafic est à sens unique, je peux passer. Les navires arrivant en face ont 3 feux rouges, ils doivent attendre.



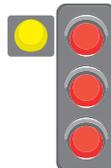
2 Feux verts sur 1 feu blanc indiquent que le trafic est à double sens, je peux sortir, mais je fais attention car quelqu'un peut entrer en même temps.



1 Feu vert, 1 feu blanc, 1 Feu vert indiquent qu'il faut attendre des instructions, soit par téléphone ou par radio (VHF), pour connaître la raison.



3 Feux rouges à éclats indiquent un danger grave, l'entrée est interdite.



Il est possible d'avoir 1 feu jaune sur ces deux signaux.

Il indique que les navires peuvent passer, mais en dehors du chenal principal en empruntant le chenal secondaire (attention à la marée).

LES SIGNAUX

LES SIGNAUX DE DÉTRESSE.

Il existe plusieurs moyens pour signaler que nous sommes en danger et que nous avons besoin d'assistance. L'assistance d'un navire est obligatoire à condition de ne pas mettre en péril votre bateau et ses occupants.



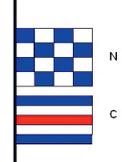
Le feu automatique à main de couleur rouge vive, vérifier la date de péremption.



Une fusée parachute est un feu rouge projetée à une centaine de mètres de haut qui retombe doucement.



Un son continu, à l'aide d'un sifflet ou d'une corne de brume.



Ces deux pavillons N November et C Charlie mémo Navire Coulé.



Des mouvements lents et répétés de bas en haut, les bras tendus.



Par VHF, répétez 3 fois le signal MAYDAY (Voir chapitre VHF).



Par téléphone en composant le 196 (CROSS).



De nuit, le signal morse SOS à l'aide d'une lampe torche 3 brefs 3 longs 3 brefs.

Signaux lumineux à l'aide d'un miroir réfléchissant la lumière du jour. Rappelez vous qu'il ne fait pas partie du pack de sécurité côtier.

LES SIGNAUX MÉTÉO.

Moutons : vagues formées par le vent.

Beaufort : unité de mesure pour indiquer la force des vents.

Rafale : coup de vent violent momentané qui peut dépasser de 50% le vent moyen.

Le Grain : rafales de vent accompagnées de pluie réduisant la visibilité.

Hectopascal HPA : unité de mesure de la pression atmosphérique.

Isobare : ligne de pression égale à un moment donné.

La houle : est une ondulation de la mer sans vent, elle provient d'un mauvais temps lointain.

Les vagues : sont formées par le vent. Une augmentation rapide du vent va donner des vagues courtes et creuses, on appelle cela un clapot.

Donc la houle et les vagues sont deux composantes différentes.

Le phénomène du vent contre courant augmente la hauteur des vagues.

L'échelle d'état de la Mer :

De 0,50 à 1,25 mètres, c'est une mer peu agitée.

De 1,25 à 2,50 mètres, c'est une mer agitée.

De 2,50 à 4,00 mètres, c'est une mer forte.

LES SIGNAUX

A partir d'un vent de 7 Beaufort (Avis de grand frais), il est possible de trouver des signaux visibles sur les sémaphores ainsi que certaines capitaineries.

Avis de grand frais toutes directions (force 7).

Une boule noir de jour, un feu blanc sur un feu vert de nuit.



Avis de coup de vent (force 8 et plus)

On a des cadrans d'où vient le vent. Nord-Ouest, Sud-Ouest, Nord-Est, Sud-Est.

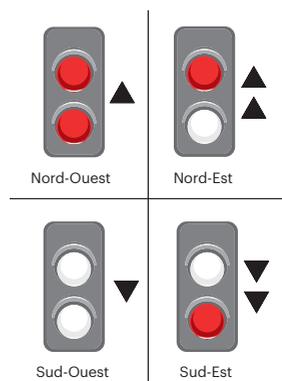
Les cônes pointés en haut pour le nord, les cônes pointés en bas pour le sud, à l'ouest un cône une couleur, à l'est deux cônes deux couleurs.

7 avis de grand frais, 8 coup de vent, 10 tempête.

Cela nous intéresse par rapport à la catégorie de conception du bateau. Sur les bateaux marqués CE, il y a 4 catégories de conception. Ces conceptions définissent l'aptitude à affronter la force du vent ainsi que la hauteur des vagues.

Nous trouverons ces informations sur la plaque du constructeur fixée à l'intérieur du bateau.

Sur la plaque du constructeur et dans le manuel du propriétaire figure le marquage CE, la catégorie de conception, le nombre maximum de passagers, la charge maximum autorisée, la puissance maximale du moteur... Sur le manuel du propriétaire figure également l'emplacement et la description d'utilisation des moyens de lutte contre l'incendie.



La catégorie de conception D, permet de naviguer uniquement en eaux protégées (4 Beaufort maximum et 0,30 mètre de vagues maximum). Donc principalement pour les eaux intérieures et non en mer.

La catégorie de conception C, permet de naviguer sur les côtes en mer (6 Beaufort maximum et 2 mètres de vagues maximum (C6/2)). Ce sont les bateaux les plus communs.

La catégorie de conception B, permet de naviguer au large (8 Beaufort maximum et 4 mètres de vagues maximum (B8/4)).

La catégorie de conception A, permet de naviguer en haute mer et par tous les temps (plus de 8 Beaufort et plus de 4 mètres de vagues).

Bien regarder la météo pour s'assurer qu'elle est compatible avec la catégorie de conception de notre bateau.

Donc si on m'annonce un avis de grand frais de force 7 et que je possède un bateau de catégorie de conception C, je ne peux pas sortir. Les matériaux utilisés pour mon bateau ne sont pas assez résistants pour affronter ce vent. S'il y a une houle de 2,50 mètres, je ne pourrais pas sortir également.

Vous pouvez obtenir la météo soit :

- Sur le panneau d'affichage des capitaineries et des sémaphores.

- Sur le site internet <http://www.marine.meteofrance.com>

- Par téléphone au **3250**.

- Par **VHF sur le canal 16**, les CROSS (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) diffusent la météo de votre zone de navigation ainsi que les BMS côte (bulletin météorologique spécial) au cas où le vent observé ou prévu atteint la force de 7 Beaufort ou plus. Afin d'indiquer au navigateur de bateau de catégorie de conception C de rentrer chez eux.

LE BAROMÈTRE.

Le baromètre permet d'observer la pression atmosphérique (unité HPA Hectopascals), une chute rapide des pressions indique une dégradation importante des conditions météorologiques (le vent et le mauvais temps menacent).

En dessous de 1013 Hectopascals, c'est une dépression associée à du temps instable (mauvais temps).

Au-dessus de 1013 Hectopascals, c'est un anticyclone associée à du temps stable (beau temps).

Un marais barométrique est difficile à observer car souvent masqué par les variations de pression liées aux perturbations atmosphériques (ni anticyclone, ni dépression).

Les conditions météorologiques ainsi que les pressions atmosphériques peuvent également influencer sur les hauteurs d'eau.

LES RÉGIMES DES VENTS.

En Méditerranée nous trouvons le Mistral, la Tramontane, le Libeccio, le Marin, le Sirocco...

En Atlantique ou en Manche nous trouvons des vents de Nord-Ouest, Sud-Ouest, Nord-Est et Sud-Est...

Donc les régimes des vents en Méditerranée sont différents de ceux de l'Océan Atlantique et de la Manche.

La brise thermique se crée particulièrement en été, par la différence des températures entre la terre et la mer. La terre rétribue la chaleur plus vite que la mer. Ce phénomène va renforcer le vent dans l'après-midi.

La consommation de carburant peut augmenter en fonction des conditions météo.

Exemple **lorsque l'on fait route face au vent, face aux vagues, les courants contraires.**

Il faut toujours prendre au minimum 30% de carburant en plus que notre besoin.

Attention le transport du carburant est interdit dans les jerricans pendant la navigation.

Donc les **30% de marge de sécurité** est contenue dans le réservoir.

Le phénomène du vent contre courant augmente la hauteur des vagues.

SECURITÉ

Abri : endroit de la côte ou un engin (bateau à moteur, voilier, VNM...) et son équipage peut soit accoster, mouiller ou atterrir et repartir sans assistance.
Un port ou une plage sont considérés comme des abris.

Le navire porteur peut être considéré comme un abri pour une annexe. Sur une annexe vous devez avoir au minimum un gilet de sauvetage et un moyen de repérage lumineux.

Le pack d'armement de sécurité dépend du navire de la distance d'éloignement d'un abri.

Le pack d'armement basique permet de naviguer jusqu'à 2 milles d'un abri.

Le pack d'armement côtier permet de naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri.

Pour naviguer sans limitation de distance, il faut le pack d'armement hauturier ainsi que le permis hauturier.

La réglementation fixe un armement minimum, mais le chef de bord peut apporter du matériel complémentaire à sa navigation.

Une caisse à outil pour le petit dépannage n'est pas obligatoire, mais fortement conseillée.

Liste non exhaustive :

PACK BASIQUE (2 milles maximum d'un abri).

Un gilet ou brassière de sauvetage de 100 N (Newton) minimum, par personne et adaptée à la morphologie. On ne donne pas un gilet adulte à un enfant ou inversement.

Le chef de bord est responsable du port du gilet de sauvetage en toutes circonstances et pour tous les membres de l'équipage.

Le port du gilet est obligatoire sur les VNM, pratique du ski nautique ou bouée tractée.

Sur les gilets à percussion (hydrostatique ou cartouche de sel), vérifiez la conformité du dispositif de déclenchement.

Les gilets ou brassières à gonflage buccal seul sont interdits (bouée Mickey).

Un moyen de repérage lumineux collectif ou individuel est obligatoire de jour comme de nuit.



SECURITÉ

Un dispositif de lutte contre l'incendie (extincteur) est obligatoire sur les navires équipés d'un moteur in-bord (moteur à l'intérieur du bateau) sauf pour les VNM, sur les moteurs hors-bords de plus de 150 CV, sur les navires avec des couchettes ainsi que ceux équipés d'une gazinière.

La périodicité des extincteurs est fixée par le constructeur.



Un dispositif d'assèchement fixe ou mobile pour les navires non auto-videurs ou avec espace habitable. Même si on a une pompe de cale électrique, un dispositif manuel est obligatoire (seau, écope...).



Une ligne de mouillage (l'ancre) est obligatoire sur tous les bateaux de plaisance à moteur quelle que soit la distance d'éloignement d'un abri, sauf pour les VNM.



Annuaire des marées de la zone de navigation.

7	0 36	4,2	22	0 40	3,7
	6 16	1,6		6 41	2,1^s
V	13 12	4,2	S	13 11	3,7^s
	18 56	1,5^s		19 06	2,1
8	1 49	4,3^s	23	1 54	3,9
	7 28	1,5		7 49	2,0
S	14 25	4,3^s	D	14 19	3,9^s
	20 05	1,4^s		20 09	1,9



SECURITÉ

PACK CÔTIER (en plus du pack basique) (6 milles maximum d'un abri). Liste non exhaustive.



Une bouée fer à cheval avec un feu à retournement. Sauf si chaque membre de l'équipage porte un gilet de sauvetage équipé d'un dispositif de repérage lumineux. Il doit être inscrit le nom et l'immatriculation du navire sur la bouée.



Un compas magnétique.

Visible du poste de pilotage, il peut être remplacé par un GPS qui indique le cap.



3 feux rouges automatiques à main.

Vérifiez la date de péremption.



La carte marine papier ou électronique de la région fréquentée.

Elle doit être tenue à jour.



Le RIPAM est le règlement international pour prévenir les abordages en mer, sous forme papier ou numérique (téléphone portable) consultable à tout moment.



Une échelle de remontée à bord pouvant être dépliée par la personne tombée à l'eau.



Un coupe circuit est obligatoire sur les moteurs hors bord de plus de 6 CV, les navires à barre franche et les VNM.

Stocker votre matériel de sécurité dans un bidon étanche et pas le ranger dans la cale moteur (en cas d'incendie).

ACTIVITÉS NAUTIQUES



LES VNM.

Véhicules nautiques à moteur aussi appelé jet ski, on a le droit de naviguer uniquement de jour (interdit la nuit).

Il doivent respecter les règles de barre comme tout le monde, priorité à droite, quand ils sont face à face chacun vient sur sa droite. 5 noeuds dans la bande des 300 mètres.

Le coupe circuit ainsi que le gilet de sauvetage (100 Newtons) sont obligatoires.

Ils ont le droit de s'éloigner jusqu'à 2 milles d'un abri pour les jets à bras (1 place) et jusqu'à 6 milles d'un abri pour les jets assis (2 ou 3 places).

Un VNM assis pouvant s'éloigner jusqu'à 6 milles d'un abri doit embarquer en plus une carte de marine de la zone ainsi qu'un compas ou un GPS indiquant le cap.



LA PÊCHE.

La pêche en mer est autorisée, mais le plaisancier n'a pas le droit de vendre le poisson.

Il n'y a pas besoin de permis de pêche, mais il faut se renseigner auprès des affaires maritimes pour connaître la réglementation locale.

Il faut respecter les tailles minimales des captures ainsi que la liste du matériel autorisé (2 casiers...).

Il faut couper une partie de la queue du poisson ou du crustacé avant de les débarquer au port.

ACTIVITÉS NAUTIQUES



LA PLONGÉE SOUS-MARINE ET LA PÊCHE SOUS-MARINE.

La plongée sous-marine est autorisée de jour comme de nuit, par contre la chasse sous-marine est autorisée uniquement la journée.

La chasse sous-marine se pratique uniquement en apnée.

Il est interdit de transporter en même temps à bord du bateau lors de la navigation, du matériel de plongée sous-marine (bouteille) et du matériel de pêche sous-marine (harpon).

Il est intelligent de ne jamais plonger seul et de commencer en club afin d'apprendre les bases. Avoir au minimum 16 ans et faire une déclaration auprès de son assurance civil, pour leur indiquer que vous pratiquez cette activité.

Pour des raisons de sécurité tout plongeur doit baliser sa position à l'aide d'un des trois pavillons suivants ou bien du feu du capacité de manoeuvre restreinte de nuit.

Il est interdit de passer à moins de 100 mètres de l'un de ces pavillons. Il faut contacter les affaires maritimes de votre région pour connaître la réglementation complète.



Le pavillon ALPHA
(A) Bleu et Blanc



Le pavillon rouge avec une
croix blanche
(Croix de Saint-André)



Le pavillon rouge avec une
diagonale blanche



Rouge, blanc, rouge

LE SKI NAUTIQUE ET LA BOUÉE TRACTÉE.

Il faut être deux personnes à bord, un conducteur titulaire du permis et une personne de plus de 16 ans qui regarde le skieur ou la bouée.

Il est possible d'être seul à bord si vous êtes titulaire d'un brevet d'état de moniteur de ski nautique.

Il faut que le bout, entre le bateau et l'engin tracté, soit flottant et de couleur vive. Les personnes sur le ski nautique ou la bouée doivent porter des gilets de sauvetage de couleurs vifs. Pour la bouée, il faut ajouter sur le bateau une flamme fluorescente de couleur orange de deux mètres de long.

Il faut être en mesure de pouvoir accueillir toutes les personnes sur le bateau.

Exemple : si il y a 4 personnes sur la bouée et qu'il y a 2 personnes sur le bateau un qui conduit et l'autre qui regarde. Il faut que le bateau puisse accueillir au minimum 6 personnes.

La pratique de cette activité ne vous donne aucun privilège. Vous respectez les règles de barre et de route (priorité à droite, quand deux bateaux arrivent face à face chacun vient sur sa droite).



ENVIRONNEMENT



C'est une question de bon sens.

Carénage : est l'action de nettoyer la coque du bateau. Cela permet de diminuer la consommation de carburant et d'éviter la prolifération des algues.

- Il est interdit d'effectuer le carénage sur une plage ou une cale de mise à l'eau. Il faut le faire dans une zone réglementée prévue pour cela.
- Ne pas utiliser de détergents agressifs pour nettoyer votre bateau. Privilégiez le décapage manuel que des produits à base de chlore.
- Un entretien régulier du moteur permet de diminuer les rejets polluants et la consommation de carburant.
- Les peintures anti-salissures comprenant de l'étain, du plomb sont à proscrire.
- Lors du remplissage de carburant, utiliser un entonnoir afin d'éviter tout débordement.
- Pour vidanger les eaux noires, il faut utiliser les bornes de vidange à terre prévues pour cela.
- La biodégradabilité d'un sac plastique peut varier de 400 à 500 ans.
- Ne pas jeter vos déchets par-dessus bord.
- A la découverte d'une zone polluée, il faut prévenir les autorités maritimes.
- Dans un parc national marin (sites Natura 2000), certains sites sont classés afin de préserver la biodiversité. Dans ces sites, il peut y être interdit de mouiller, pêcher ou chasser. Afin de préserver des espèces animales ou végétales qui sont fragiles ou rares.
- Ne pas mouiller sans vous informer de la nature des fonds. Par exemple, on ne jette pas son ancre, s'il y a des coraux.
- Il faut éviter de traîner l'ancre sur le fond.
- Il faut rincer sa ligne de mouillage après utilisation pour éviter la propagation des algues (algue *Taxifolia* en Méditerranée).
- A la vue d'un cétacé, il faut laisser une distance d'au moins 100 mètres.

VHF

VHF : very high frequency.

ASN : appel sélectif numérique.

CROSS : centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, il est dédié uniquement à la sécurité, il coordonne le sauvetage en mer et diffuse la météo. Le CROSS est opérationnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il diffuse également les BMS (bulletin météorologique spécial) précédé d'un message de sécurité lorsque le vent prévu ou observé atteint la force de 7 Beaufort (avis de grand frais). Pour indiquer au bateau de catégorie C de rentrer au port.



Le CROSS pour intervenir, peut faire appel aux moyens de l'état :

Affaires maritimes, douane, gendarmerie, CRS, marine nationale et à la SNSM (association de bénévoles qui assurent le sauvetage en mer).

La VHF est obligatoire en navigation hauturière. En navigation côtière, elle est obligatoire uniquement sur les navires de plus de 24 mètres, mais conseillée comme matériel complémentaire.

Ce n'est pas obligé d'acheter votre VHF dans un magasin agréé, tant qu'elle porte le marquage CE attestant de sa conformité.

Son utilisation est interdite à terre.

Les canaux utilisés par les plaisanciers sont en mode simplex, (moi je parle, je relâche le commutateur d'émission, toi tu parles, tu relâches le commutateur d'émission) chacun son tour en alternance.

Il y a deux types de VHF, portatives ou fixes.

- La VHF portative à une portée d'environ 6 à 8 milles et une puissance de 6 Watts (suffisante pour une navigation côtière).

- La VHF Fixe à une portée d'environ 30 milles et une puissance maximum de 25 Watts.

Avec le permis mer côtier, on peut l'utiliser librement dans les eaux territoriales Françaises.

Par-contre à l'étranger, il est obligatoire de posséder le CRR (certificat restreint radiotéléphonie). C'est un petit diplôme de droit d'utilisation à l'étranger.

La licence est un document obligatoire en France et à l'étranger pour tous types de VHF. La licence est attribuée au bateau, donc si vous n'avez pas de bateau, pas la peine d'acheter une VHF.

VHF

Il est interdit de déplacer la VHF sur un autre bateau, car la licence est attribuée à un seul bateau. La licence est obtenue après déclaration auprès de L'ANFR (agence nationale des fréquences).

Sur cette licence figure l'indicatif d'appel, c'est un numéro d'identification à transmettre oralement lors d'échange radio avec les CROSS.

Si votre équipement possède l'ASN (appel sélectif numérique), L'ANFR vous donne également un numéro MMSI. Pour initialiser une VHF ASN, il faut saisir le code MMSI dans l'équipement radio afin de bénéficier de la fonction.

Le MMSI constitue le numéro d'appel de l'équipement VHF ASN. Dans tous les cas, lors d'une alerte ASN, le MMSI est transmis automatiquement sur le canal 70. Ce numéro MMSI permet de donner la nationalité et l'identité du navire.

LES PRINCIPAUX CANAUX :

Le canal 16 est le canal international d'appel de détresse en radiotéléphonie. Il peut être utilisé pour contacter une station CROSS. Le canal 16, s'il est libre, peut également être utilisé pour entrer en contact avec un autre navire. Il doit être quitté pour continuer sa conversation sur un canal navire navire.

Par téléphone portable composez le 196 pour joindre les CROSS. Afin d'être entendu par tous (navires sur zone) utilisez la VHF.

Le canal 70 est le canal de détresse en numérique ASN.

Les canaux 06-08-72-77 sont réservés aux communications entre navires.

Le canal 09 est le canal utilisé par les capitaineries des ports de plaisance.

Vous contactez le CROSS sur le canal 16 ou 70. Ensuite vous continuez la conversation sur le canal choisi par le CROSS, afin de laisser le canal à nouveau disponible.

Lors de communication avec un autre navire ou d'une capitainerie, il faut réduire la puissance à 1 Watt. Par contre lors d'un appel de détresse, il faut mettre la puissance maximum 25 Watts.

Il y a 3 types de message, ils sont dans l'ordre de priorité :

Message de détresse se dit MAYDAY : pour la menace d'un danger grave et imminent pour le navire ou les passagers, importante voie d'eau, feu à bord du navire, le navire est en train de couler ou est échoué, un homme à la mer par mer formée...

Message d'urgence se dit PAN PAN : Une demande d'assistance médicale, un blessé ou un malade, une panne de moteur...

Message de sécurité se dit SECURITE : un container, une bouée ou une épave à la dérive, le feu d'une bouée qui ne fonctionne pas, des résidus de pétrole, un BMS (bulletin météorologique spécial) , un danger pouvant affecter la navigation ...

Pour envoyer l'un de ces messages, il faut :

Répéter 3 fois le signal (MAYDAY, PAN PAN ou SECURITE en fonction du message).

Donner le nom du navire.

L'indicatif d'appel qui figure sur la licence.

La nature du problème.

VHF

La position du navire, si votre équipement est couplé au GPS, la position sera envoyée automatiquement. Sinon à vous de le signaler en latitude et longitude ou bien par la proximité d'un point connu sur la carte. Un appel en radiotéléphonie permet également au CROSS de localiser l'appel par triangulation des antennes qui l'on reçu.

A la réception d'un message, tout navire doit stopper toute communication, noter le contenu du message, attendre les instructions du CROSS.

Quand le CROSS donne des instructions, on n'a pas à répondre.

Si le CROSS n'a pas répondu dans un délai de 5 minutes, c'est qu'il ne l'a pas reçu. Il est donc possible de faire un MAYDAY relay en donnant la position du navire et la nature de son problème.

Les personnes responsables d'une fausse alerte peuvent être poursuivies pénalement. Il faut au plus tôt l'annuler sur le canal 16.

Vous êtes obligés de porter secours à un navire en détresse, sauf si cela met en danger votre bateau et ces occupants.

Les navires de plaisance de moins de 24 mètres ne sont pas astreints au SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer).

Pour les équipements qui possèdent l'ASN, après avoir actionné 5 secondes la touche rouge (distress) de la VHF ASN, vous pourrez sélectionner des messages prédéfinis en numérique (canal 70) la nature de la détresse.

ANGLAIS

Man overboard (MOB)
Sinking
Flooding
Adrift
Grounding
Listing

FRANÇAIS

Homme à la mer
Navire coule
Voie d'eau
À la dérive
Échouement
Risque de chavirer

Afin de ne pas avoir de confusion lors de la transmission du nom du navire, on utilise l'alphabet international. Chaque lettre correspond a un mot :

A	Alfa	J	Juliette	S	Sierra
B	Bravo	K	Kilo	T	Tango
C	Charlie	L	Lima	U	Uniforme
D	Delta	M	Mike	V	Victor
E	Écho	N	November	W	Whisky
F	Foxtrot	O	Oscar	X	X-Ray
G	Golf	P	Papa	Y	Yankee
H	Hotel	Q	Quebec	Z	Zulu
I	India	R	Roméo		

Exemple le nom du navire est COTIER cela se prononce :
Charlie, Oscar, Tango, India, Écho, Roméo.



BÂTEAU ÉCOLE DE LA LOIRE

58 Bld de l'égalité - 44100 Nantes

Tél. : **07 62 46 37 41**

Mail : bateaucoledelaloire@gmail.com

Site : <http://bateaucoledelaloire.fr>

Siret : 512 314 717 00012 - N° Agr. 44031