

Synthèse formation pour l'obtention de l'Option côtière



Le cours suivant ne remplace en aucun cas, la formation aux dangers de la mer dispensée dans notre école. L'objectif est de revoir les résumés de cette formation, afin de réussir l'examen théorique.
Anselme Burgio

Le permis Option Côtière



Il permet à son titulaire de naviguer jusqu'à 6 Milles (environ 12km) d'un abri

Au-delà il faut posséder le Permis Mer Hauturier

Il peut être retiré provisoirement ou définitivement selon la faute

Il est valable pour naviguer sur un plan d'eau fermé (lac)

S'il est traversé par un canal il faut le Permis Eaux Intérieures.

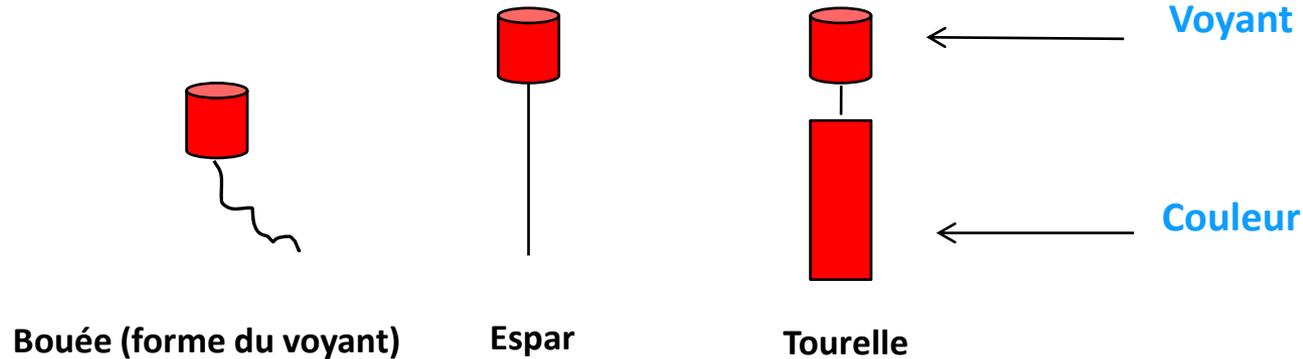
Balisage international

Objectif : Identifier la marque pour éviter le danger

*Les balises sont appelées également **MARQUES** car elles marquent un **DANGER***

Le jour on les identifie par la couleur, et le « voyant » situé sur la marque.

Elles peuvent être représentées sous 3 formes différentes



La nuit, l'identité se fera par la couleur du feu

Ensuite, si nécessaire par **le rythme (clignotement)** :

Occultation : le temps de lumière est plus long que celui de l'obscurité.

Eclat : c'est l'inverse

Scintillement : série très rapide d'éclats

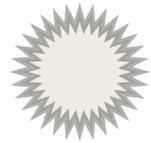
Isophase : égal



Rouge



Vert



Blanc

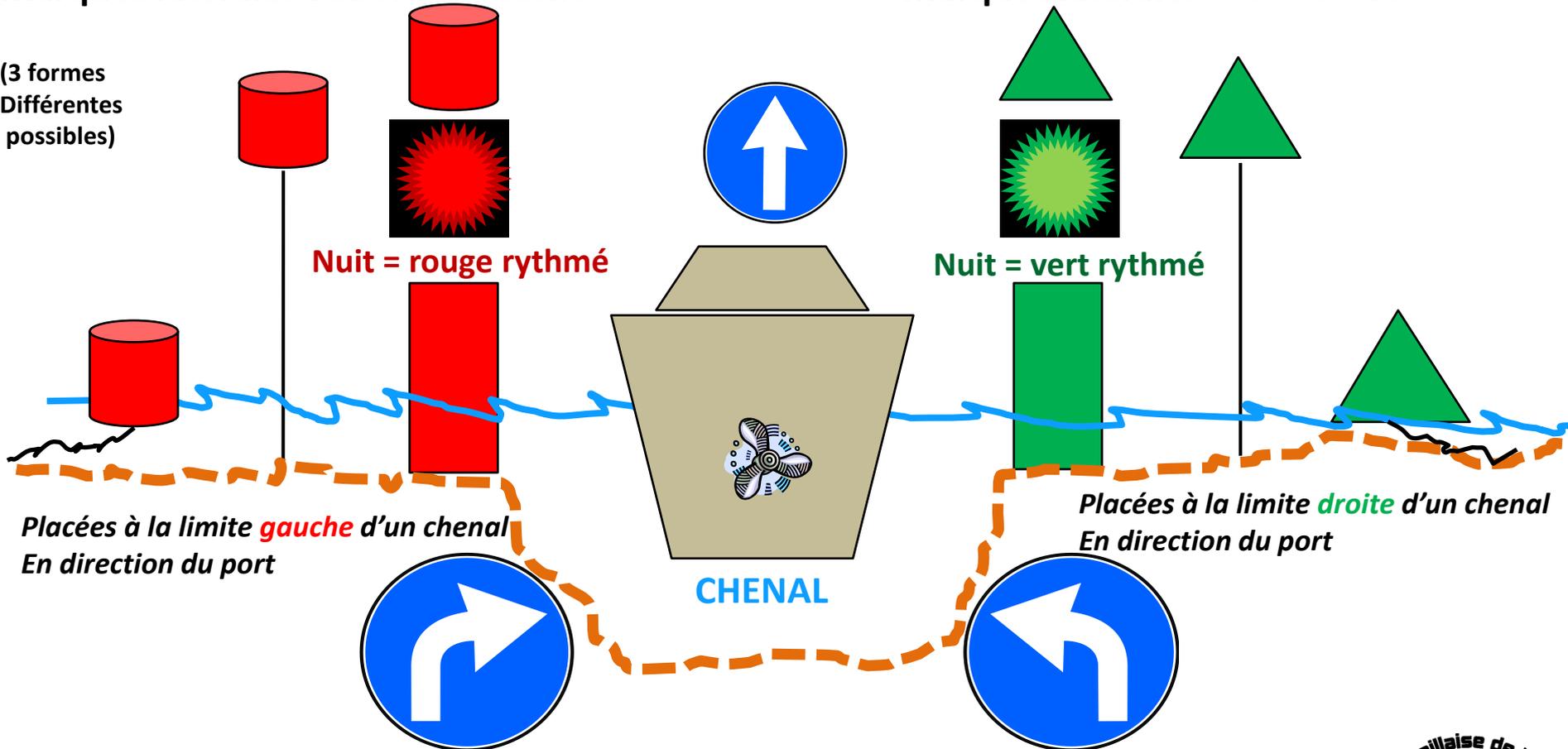
Marques latérales DE CHENAL pour accéder à un port

En direction du port ou de la cote

Marques latérales **Bâbord = Gauche**

Marques latérales **Tribord = Droite**

(3 formes
Différentes
possibles)



Placées à la limite **gauche** d'un chenal
En direction du port

Placées à la limite **droite** d'un chenal
En direction du port

CHENAL

Je viens à droite de la marque
Et la laisse à gauche

Je viens à gauche de la marque
Et la laisse à droite

Marques de chenal préféré (de + grande profondeur)

Marque de chenal préféré à tribord

Marque de chenal préféré à bâbord

En direction du port

Nuit= rouge rythmé

Nuit= rouge rythmé

(2 + 1)

(2 + 1)

**CHENAL
préféré**

**CHENAL
SECONDAIRE
(Faible profondeur)**

**CHENAL
SECONDAIRE
(Faible profondeur)**

Le chenal préféré, de plus grande profondeur est à droite de la marque

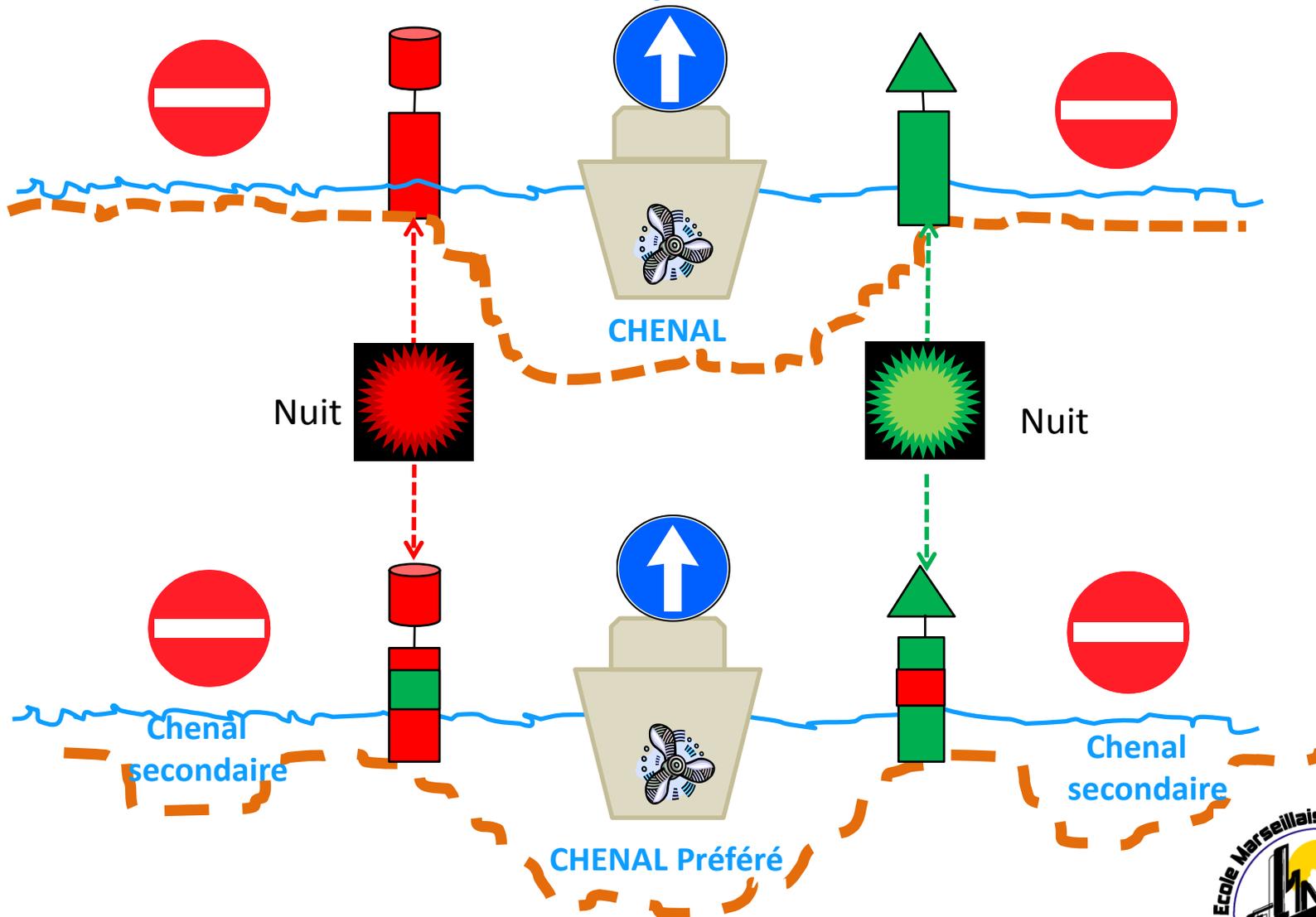
Le chenal préféré est à gauche de la marque

Je viens à droite de la marque

Je viens à gauche de la marque

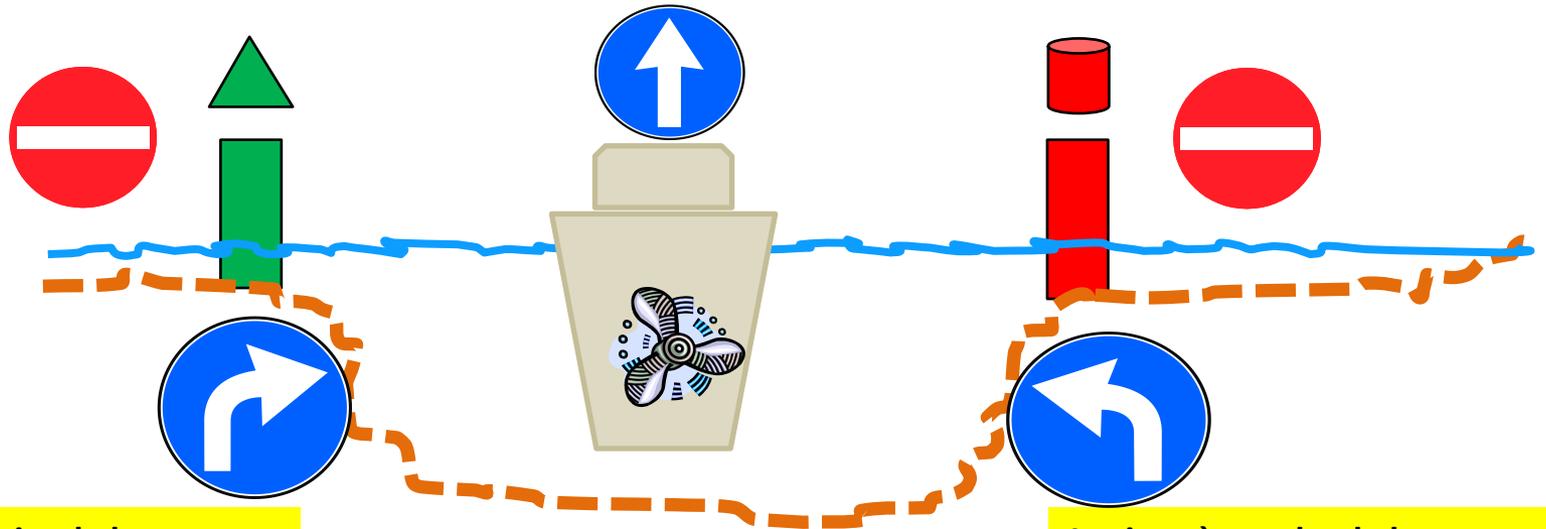
Comparatif Marques Latérales et Marques de chenal Préféré

En direction du port ou de la cote



SUITE Balisage latéral

ATTENTION : En direction du large!

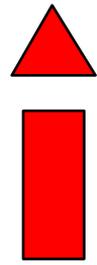
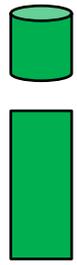


Je viens à droite de la marque et la laisse à gauche

Je viens à gauche de la marque et la laisse à droite

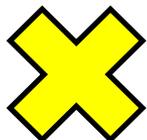
NOTA

Dans la zone B : Amérique, Antilles, Guyane, Saint-Pierre et Miquelon, Corée, Philippines et Japon les couleurs des balises latérales sont inversées:

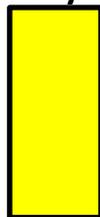


Autres marques

Marque Spéciale



La nuit : feu
jaune rythmé



Comme son nom l'indique, elle est spéciale car elle est la seule à indiquer plusieurs dangers divers ; comme un **passage de câble**.

C'est la carte marine qui nous renseigne sur la nature du danger.

Marques de Danger Nouveau



2 Marques de même type, balisent un danger nouveau, **pas encore répertorié sur la carte marine**

Autres Marques suite

Marque d'Eaux Saines



Indique des eaux profondes
sans danger



Vous pouvez passer indifféremment

Marque de Danger Isolé



Indique un rocher isolé



**Vous pouvez passer indifféremment
(Mais en vous écartant!)**

La nuit mémo :

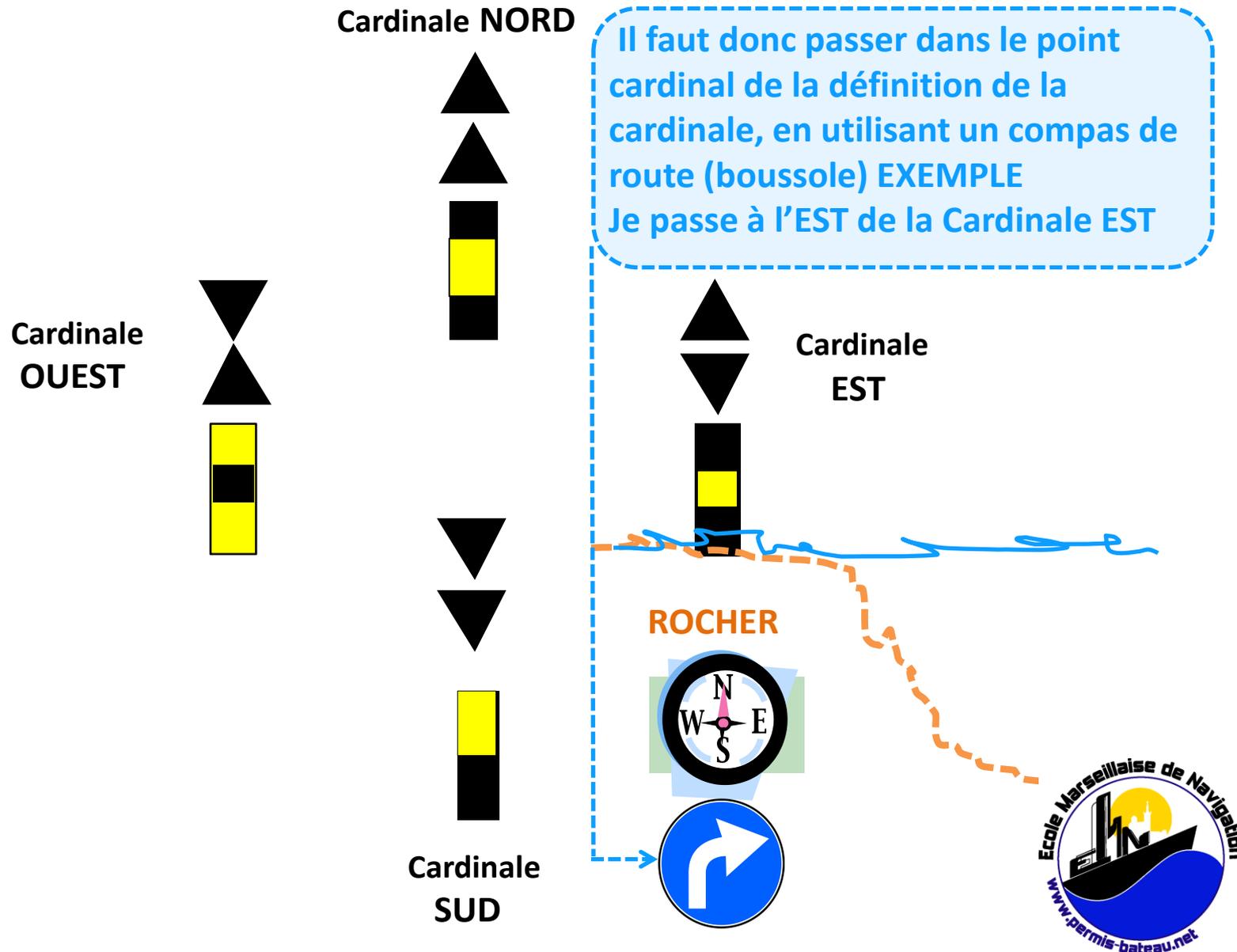
1 Sphère = 1 feu blanc rythmé

2 Sphères = 2 éclats blancs



MARQUES CARDINALES :

Indiquent un rocher à l'opposé de la définition de la cardinale



Feux des cardinales : Aidez vous du système horaire

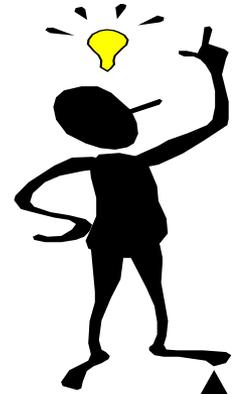
9h
9 scintillements
blancs



6 scintillements blancs (+1éclat)



6 h



3 h
3 scintillements
blancs



Pour information :le balisage dans la rade de Marseille

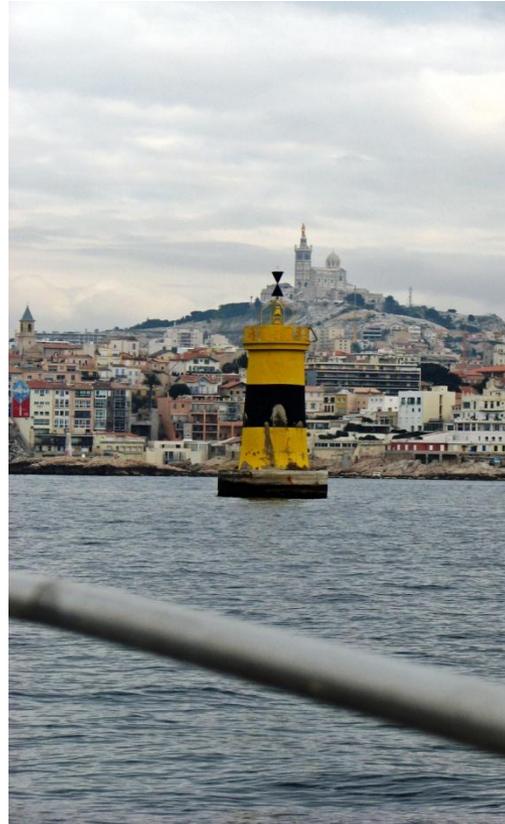
Comme vous pouvez le constatez il y en a très peu



Marque cardinale Sud entre Frioul et Château D' If : signale une roche au Nord recouverte de 2,5 m d'eau



3 Marques Spéciales entre le port de la Pointe Rouge et le Frioull : zone de rochers immergés : pêche et mouillage interdit



2 Cardinales Ouest entre Frioul et la pointe d'Endoume : roche à l'Est Recouverte entre 1 et 2 m d'eau



Marque latérale tribord : sur la digue des Catalans



Marque latérale bâbord à l'entrée du Port de la Pointe Rouge



BALISAGE DE PLAGE

Le nœud est l'unité de vitesse internationale en mer

1 Nœud = 1 Mille à l'heure

1 Mille (Unité de distance en mer) = 1.852 Km)

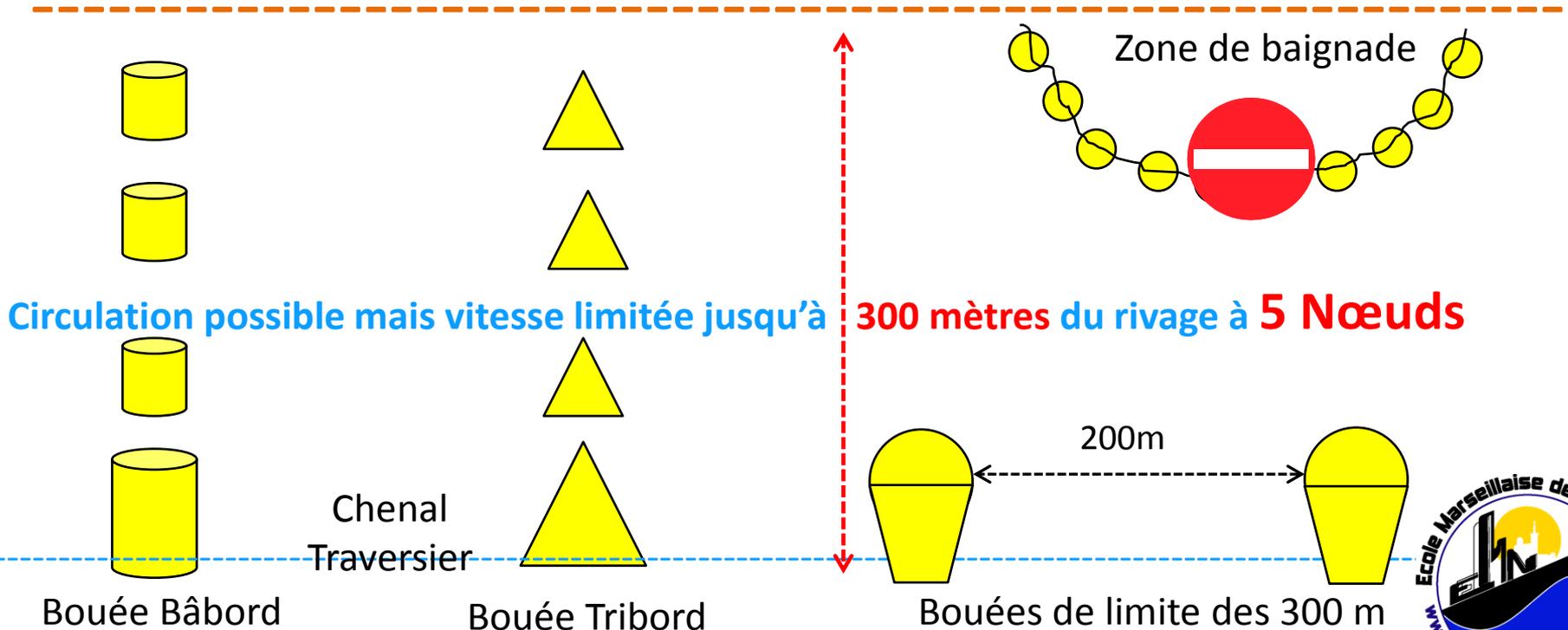
5 Nœuds = environ 9 km/h

ATTENTION : Dans la rade de Marseille, comme dans la plupart des villes côtières, la circulation dans les 300m est interdite aux VNM (Jets, motos de mer)

Bon à savoir!

Dés que votre navire fait des vagues il a une vitesse de 5 Nœuds

PLAGE ou cote



Pour votre information : balise de plage dans la rade de Marseille

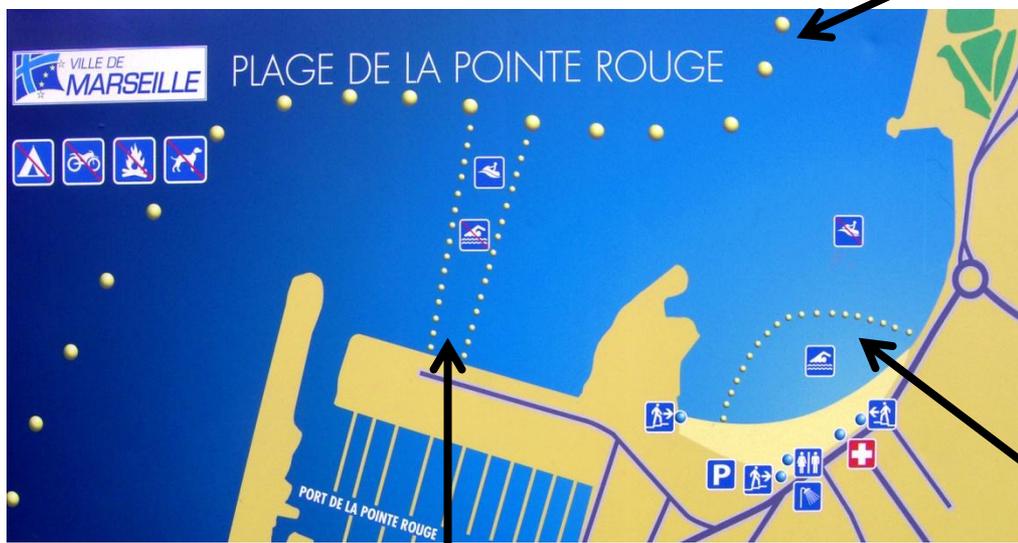
Du vieux Port au Port des Goudes, la limite des 300 m est balisée par des bouées.

Ailleurs, il n'y en a pas : attention la vitesse limitée à 5 Nœuds est applicable, bouées de 300m ou pas!

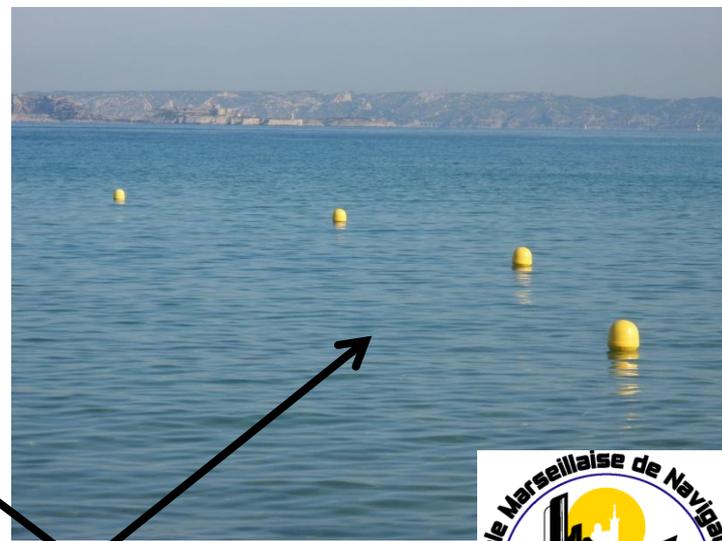
Toutes les plages, sont balisées par des bouées de baignade.

Certaines calanques sont limitées d'accès et balisées par ce même type de balisage.

Bouées de limite de 300m



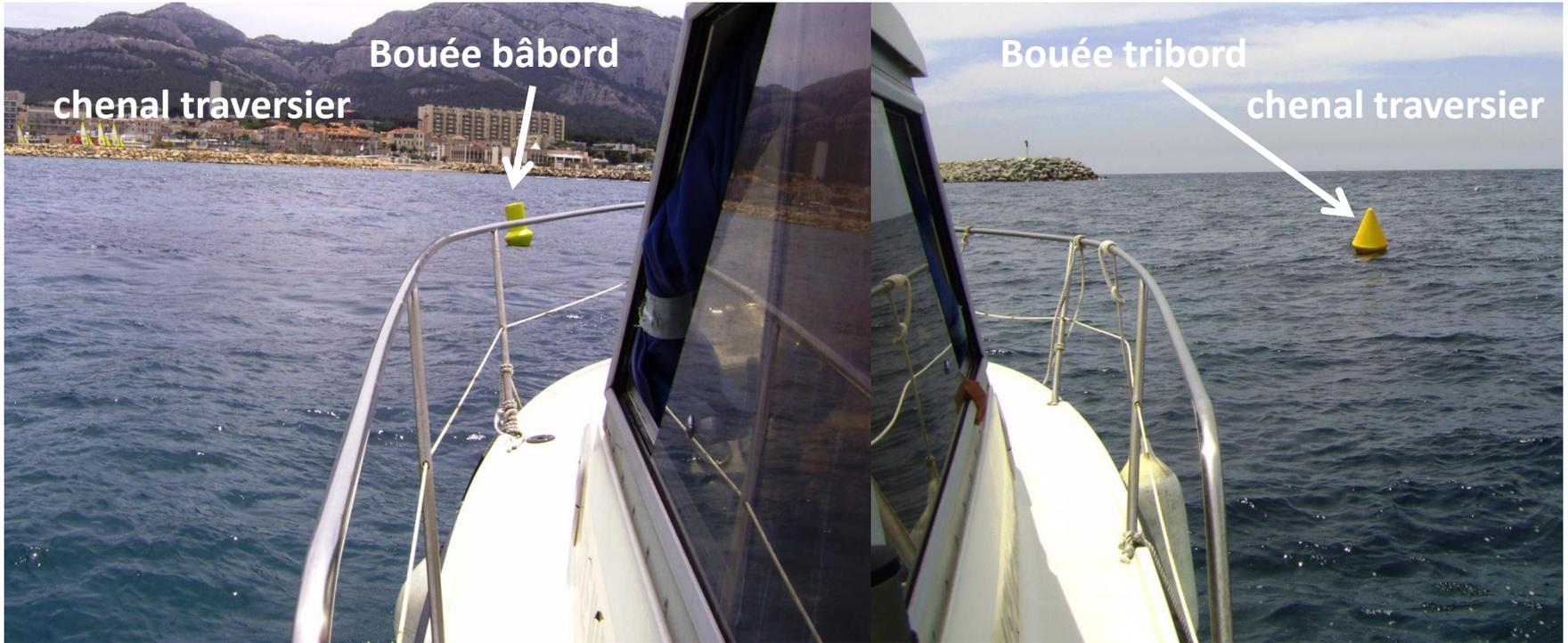
Chenal traversier autorisé pour les VNM, les bateaux, et les planches à voile



Zone de baignade



Suite balisage de plage à Marseille (Pointe Rouge)



Suite balisage de plage

Principalement à terre, des pictogrammes indiquent les autorisations et interdictions

	AUTORISATION	INTERDICTION
Embarcations de sport ou de plaisance		
Bâtiments motorisés (navires à moteur, ...)		
Navires à voile		
Planches à voile		
Ski nautique		
Bâtiments qui ne sont ni motorisés, ni à voile		
Baignade		
Véhicules nautiques à moteur		
Bassin de vitesse		

Règles de barre et de route

Les textes qui règlementent les privilèges entre navires sont dans l'ouvrage nommé **RIPAM (Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer)**

Une **veille visuelle et auditive permanente** est obligatoire, afin d'anticiper les règles de barre (identiques de jour et de nuit)

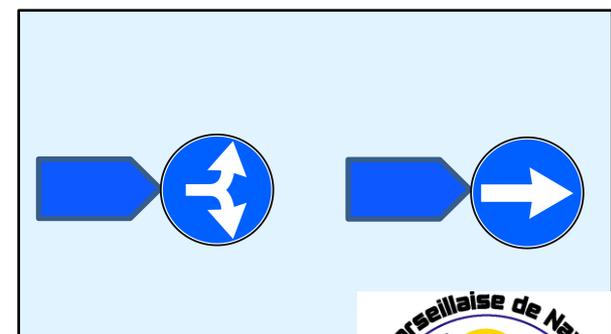
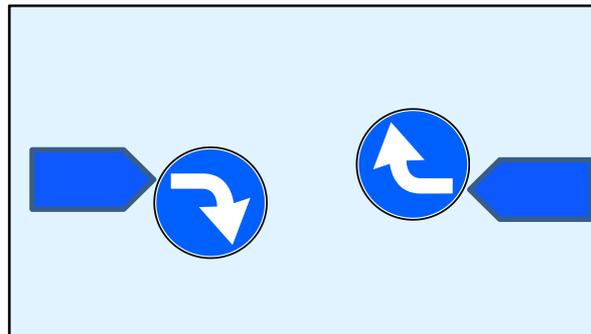
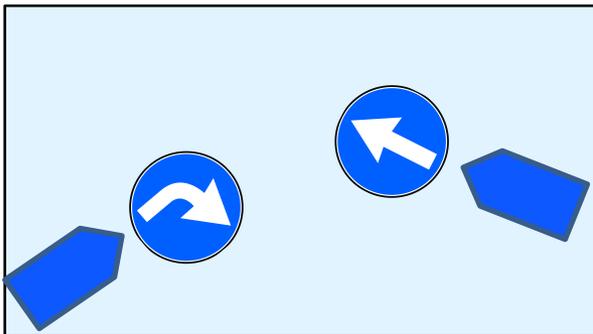
On dit qu'un navire a de l'**erre** lorsqu'il a un déplacement, une vitesse.

1/Les 3 règles de barre de base entre navires à moteur

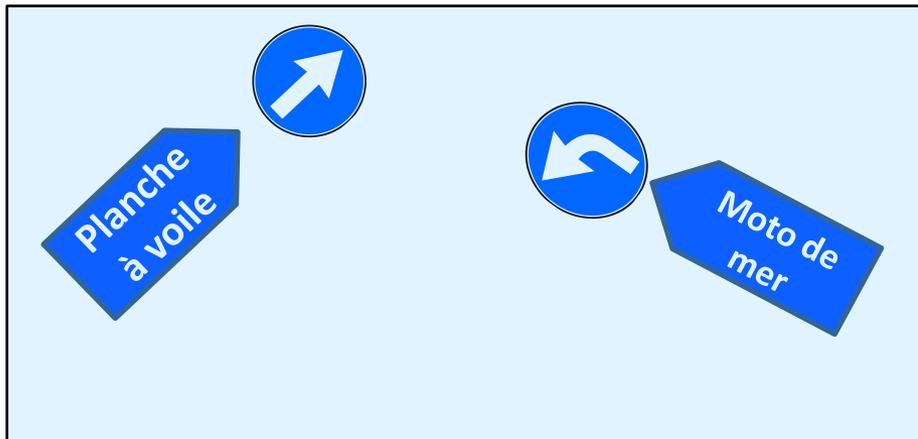
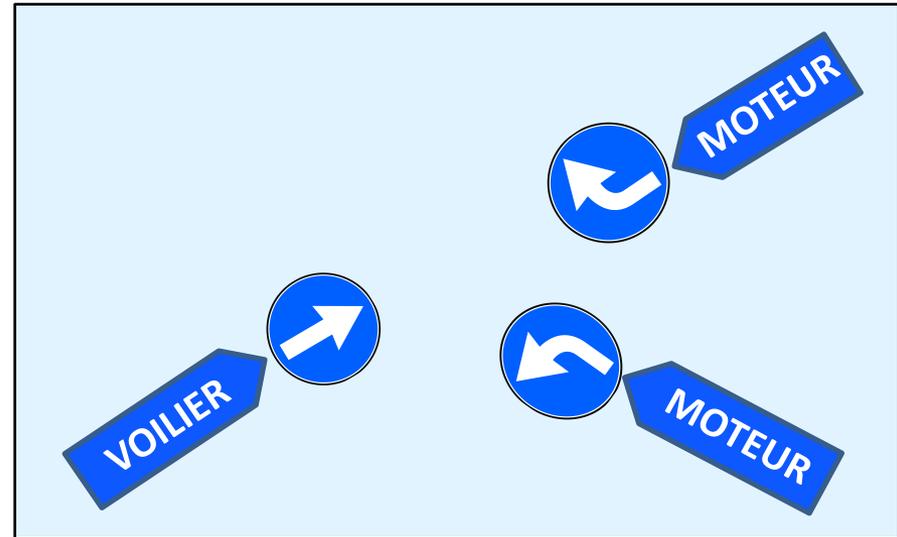
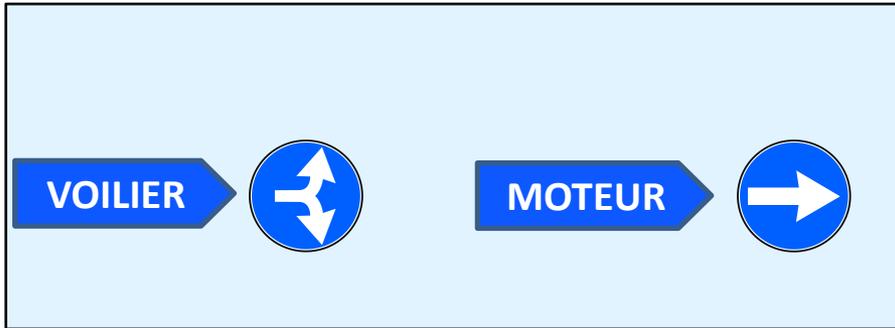
Un navire privilégié(=prioritaire) conserve son cap et sa vitesse.

Sauf s'il constate que le navire non privilégié ne modifie pas sa route.

Un navire qui doit manœuvrer doit le faire de « bon heure et franchement »



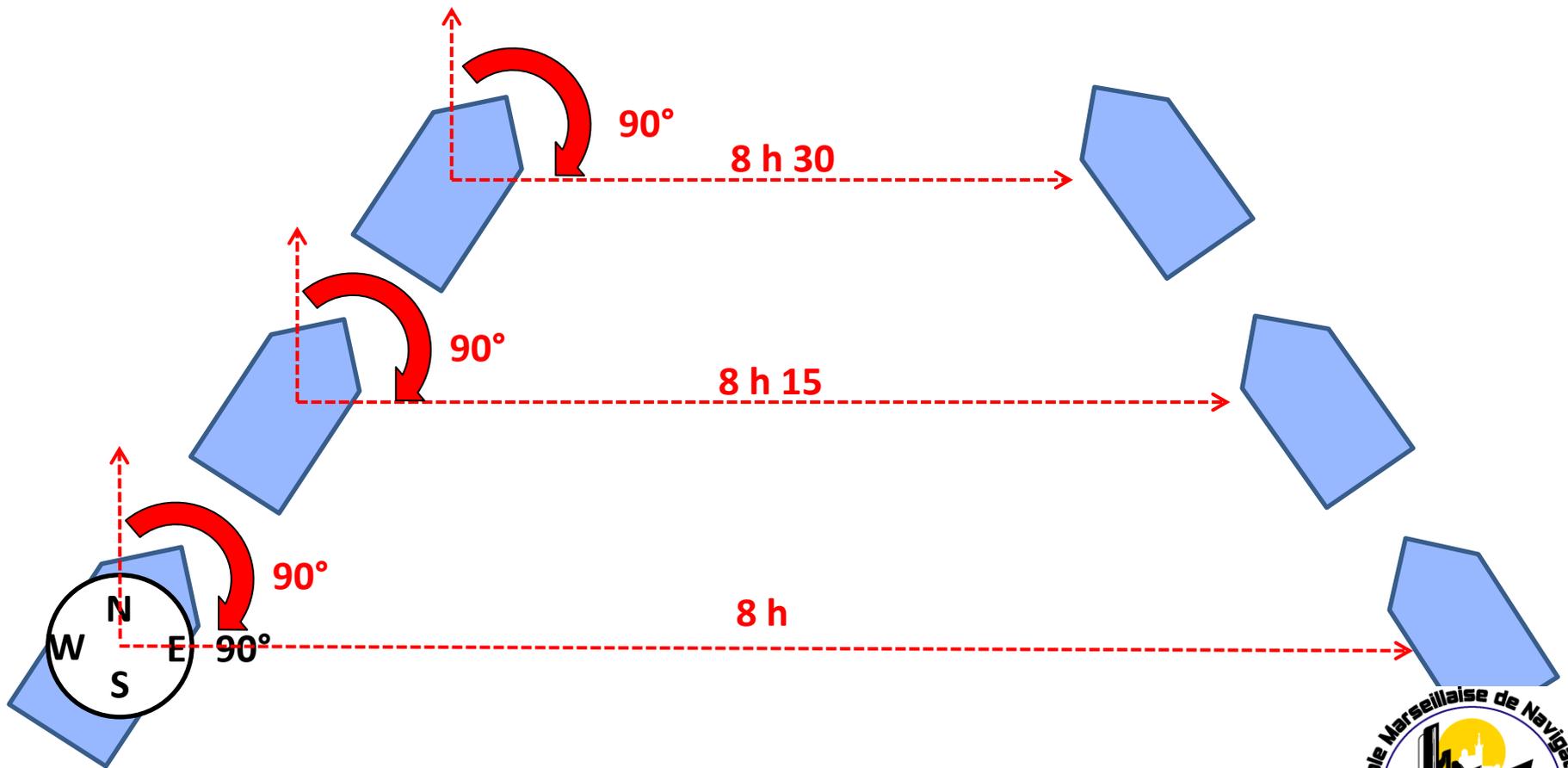
2/Règles de barre en présence d'un engin à voile



Le voilier navigant
À la voile et au moteur
perd son privilège
Et il doit montrer un
cône noir

QUAND PEUT ON DIRE QU'IL Y A UN RISQUE D'ABORDAGE (collision)?

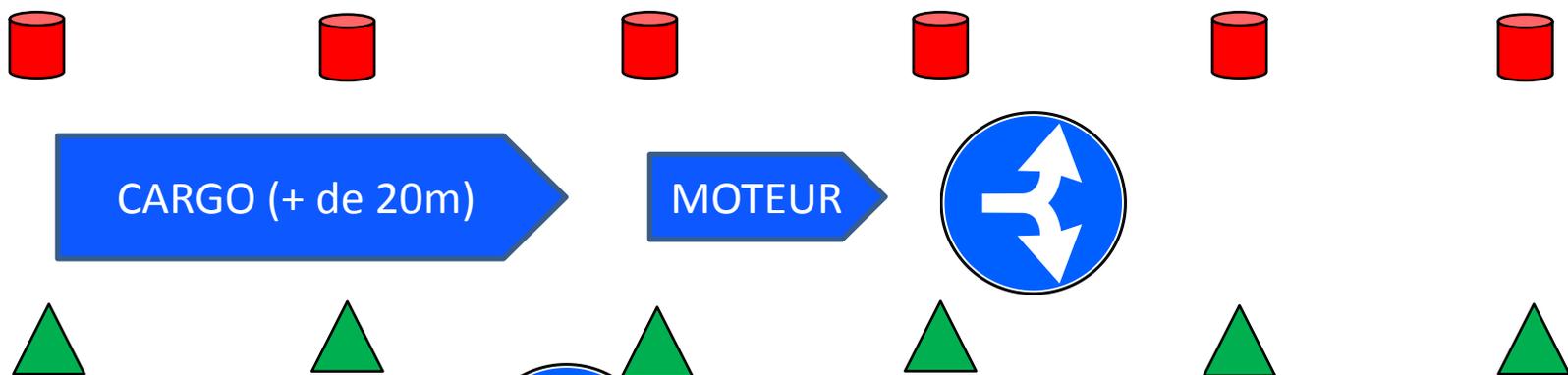
Il y a risque d'abordage si 3 relèvements au compas d'un navire sont identiques, ou à peu près identiques. Idem si ce sont des relèvements par gisements



3/Règles de barre à proximité d'un chenal de circulation de gros navires

Il faut éviter de les gêner, de jeter l'ancre à proximité...

Il faut couper un chenal ou une séparation de trafic à la perpendiculaire (afin d'y rester le moins de temps possible)



Dans la rade de
Marseille



Port du Frioul

CARGO

Château d'IF

CARGO

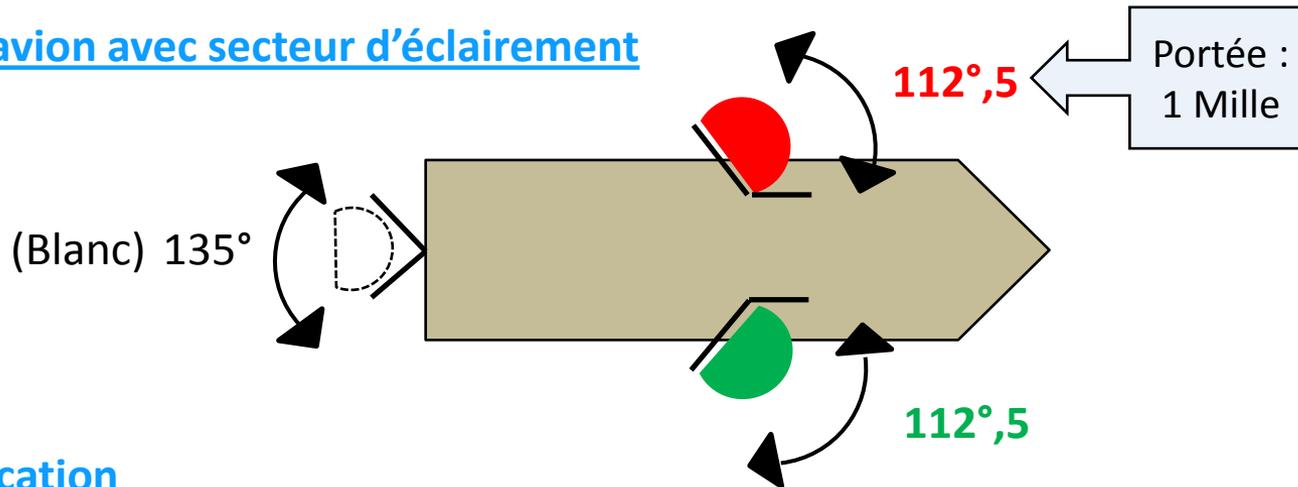
Feux des navires

Les petits navires (-de 7 mètres avec max 7noeuds de vitesse) sont autorisés à porter qu' 1 seul feu blanc

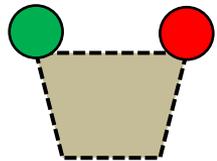
1/ La nuit, comment identifier le **déplacement** d'un navire ?

Grace aux **3 feux dit « de route »** obligatoires et placés sur les cotés et sur l'arrière (poupe)

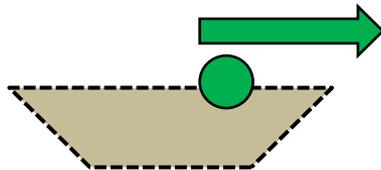
Vu d'avion avec secteur d'éclairage



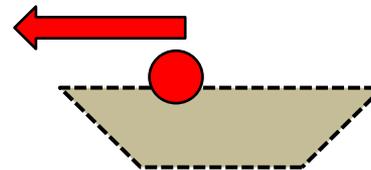
Application



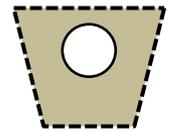
Vu de face



Vu par son coté **tribord**



Vu par son coté **bâbord**

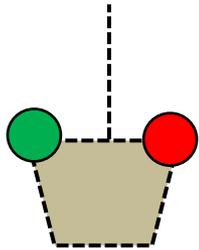


Vu par son arrière

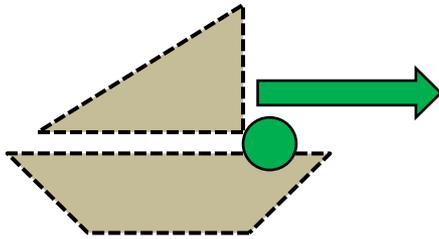
Feux des navires. Suite

2/ L'identité du navire sera lu **au-dessus des feux de route** précédemment étudié. Quel(s) feu(x) voyons nous?

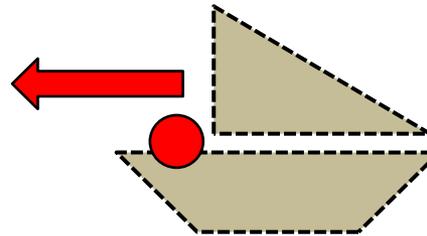
Le voilier : n'a que ses feux de route, et rien au-dessus :



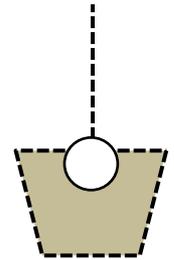
(Vu de face)



(Par son tribord)

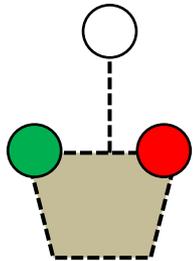


(Par son bâbord)

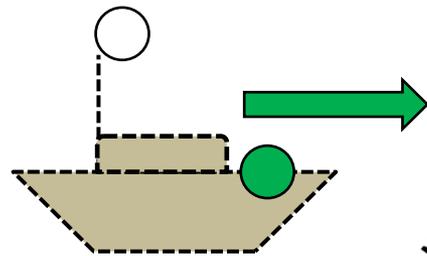


(Vu arrière)

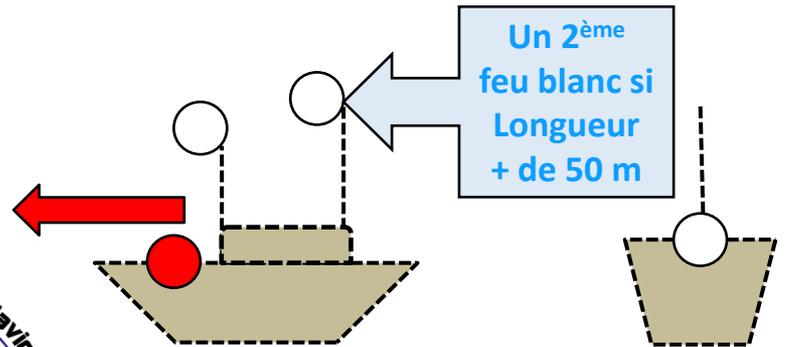
Le Bateau à moteur : a 1 ou 2 feux blancs au dessus des feux de route (à secteur de 225°)



(Vu de face)



(Par son tribord)



(Par son bâbord)

(Vu arrière)



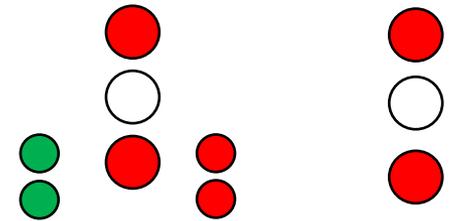
Feux et marques des navires privilégiés (autres que le voilier)

Le jour ils s'identifient par des marques

La nuit par des feux placés sur un mat (au dessus des feux de route)

Navires	Marques le jour	Feux sur le mat
Non maitre de sa manœuvre	● ●	● ●
Capacité de manœuvre restreinte	● ▲ ▼ ●	● ● ●
Handicapé par son tirant d'eau	■	● ● ●
Pêcheurs	▼ ▲	● ● ● ●

Spécificités



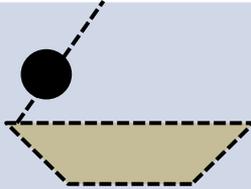
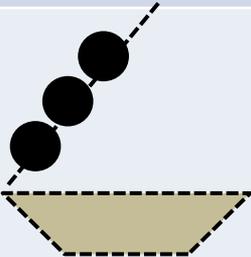
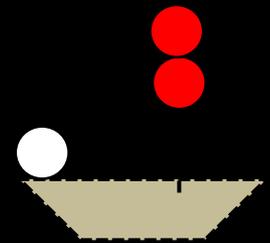
Drague :
Passez du
coté des
2 Feux Verts

Egalement
Navire
Plongée
Sous marine

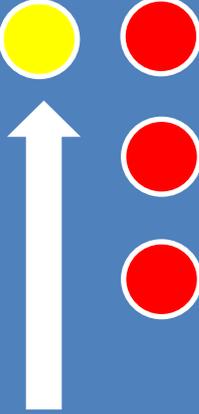


En vue de ces navires il faut manœuvrer, ne pas les gêner!

Autres feux et marques

Navires	Marques le jour	Feux
Bateau pilote		
Remorqueur		
Au mouillage		
Echoué		

Feux portuaires

Feux à éclats	Feux fixes ou à occultations lentes			
 <p data-bbox="160 1046 359 1136">Port Fermé (cas grave)</p>	<p data-bbox="558 476 840 518">SENS UNIQUE</p>  <p data-bbox="488 1046 649 1082">Attendre</p>  <p data-bbox="794 1046 913 1082">Passez</p>	<p data-bbox="1029 476 1199 572">DOUBLE SENS</p>  <p data-bbox="1052 1046 1172 1082">Passez</p> 	 <p data-bbox="1286 1046 1532 1136">Attente d'instructions</p>	 <p data-bbox="1576 1046 1792 1136">Passez mais Hors Chenal</p>

Signaux sonores

● = 1 son bref

■ = 1 son long

De manœuvre	Dépassement	Avertissement	Brume
	<p>■ ■ ● A droite</p> <p>■ ■ ● ● A gauche</p> <p>■ ● ■ ● Accord du dépassé</p>	<p>■ Présence dans un coude sans visibilité</p> <p>● ● ● ● ● (Minimum 5) J'ai des doutes! Je suis Privilégié : Veuillez manœuvrer!</p>	<p>■ Moteur avec erre</p> <p>■ ■ Stoppé (sans erre)</p> <p>■ ● ● Tous navires privilégiés</p> <p>● ● ● ● Bateau pilote</p>



Dans la brume : il faut ralentir et être très vigilant; émettre ses signaux sonores toutes les 2 minutes.

Si l'on a fait un Cap au Compas de 330° , la route inverse sera de $330 - 180 = 150^\circ$.

Carte marine

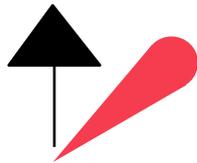
Un carte routière est inadaptée pour la navigation en mer
La totalité de symboles et abréviations des cartes marines est répertorié dans l'ouvrage
1 D Du SHOM (Téléchargement possible sur le net)

L'échelle des **distances** figure sur les **latitudes** : sur le bord vertical droit ou gauche de la carte marine. Une minute, exemple **1' = 1 Mille**

Toutes les marques sont indiqués à leur emplacement exact de manière schématique

Exemple : Balise Tribord

← équipée de son feu



Autres symboles



Port de pêche



Mouillage autorisé

Phare

Roches

Port de plaisance

Estran : zone verte = surface couverte par la marée (maximum et minimum)

Les mesures de profondeur(sondes), sont effectués **aux plus grandes basses mer possibles**

C'est le zéro hydrographique.

(3) Indique un **rocher découvrant** de 3 m au dessus de l'eau (Aux + Grandes basses mers)



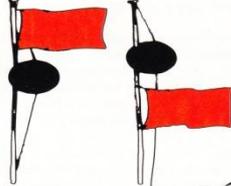
Signaux de détresse.

La vie humaine est menacée...Comment attirer l'attention?

À VUE
DONNER L'ALERTE

DE JOUR
De jour, économisez vos fusées, elles ne sont pas très visibles.

 Pavillons N et C en barres de flèche.

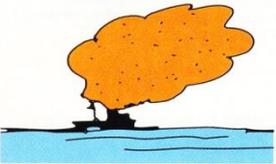
 Pavillon rectangulaire avec boule au-dessous ou au-dessus.

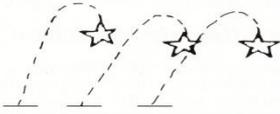
DE NUIT

De nuit, percez 2 fusées rouges à parachute à 1 ou 2 minutes d'intervalle.
- Hauteur 300 mètres.
- Visible jusqu'à 20 milles.
- Durée 30 à 40 secondes.



**RÉPONSE DES NAVIRES
OU DES STATIONS DE SAUVETAGE**
« Nous vous voyons. Secours vous sera porté dès que possible. »

 Signal à fumée orange.

 Feu combiné avec un signal sonore consistant en 3 signaux simples tirés à une minute d'intervalle.
Bang Bang Bang.

 Fusée à étoiles blanches (3 signaux simples tirés à une minute d'intervalle).

GUIDER LES SECOURS

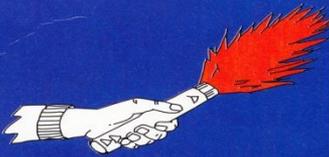
 Fumigène flottant orange, visible d'un avion: 3-10 milles, durée: 3-4 minutes.

 Miroir de signalisation.

 Carré et rond noirs sur grand fond orange ou/et colorant (fluorescéine).

 Mouvements lents des bras.

 SOS ou son continu émis avec la corne de brume.

 Feu rouge automatique à main. Visible 3 à 5 milles. Durée 40 à 60 secondes. Utilisez-le aussi de jour par mauvaise visibilité ou vent très fort.

 SOS avec la lampe torche.

C'est le **CROSS**

Centre Régional Opérationnel Surveillance et Sauvetage en mer qui coordonne et contrôle les secours

La **SNSM** (bénévoles) est un moyen du CROSS

La **VHF**, (signal de détresse le + efficace) sera expliquée dans le cours suivant

Le N° d'appel d'urgence **112** émis avec votre téléphone peut vous permettre un contact CROSS



L'assistance à un navire ayant émis un signal de détresse est obligatoire
Sauf si cela va mettre en danger la vie de vos passagers



Utilisation simplifiée de la VHF Généralités

La VHF est un des moyens du SMDSM Système Mondial de Détresse Et de Secours en Mer, qui a pour but d'améliorer et d'étendre la sauvegarde de la vie humaine sur toute la surface du globe.

Les navires de –de 24m ne sont pas soumis aux astreintes du SMDSM

Il est interdit d'utiliser une VHF à terre.

Au 01/03/2011 l'utilisation de la VHF est possible sans examen du CRR (Certificat Restreint Radiotéléphone) uniquement dans les eaux françaises (Jusqu'à 15 Milles)

(Il faut avoir un permis bateau pour utiliser une VHF fixe)

Elle doit être homologuée CE déclaré auprès de l'ANFR qui délivre une licence obligatoire en France et à l'étranger.

Sur cette licence figure un « indicatif d'appel » qui appartient au navire et permet de l'identifier.

Contrairement à une demande d'assistance passé par un mobile téléphonique, par VHF elle est entendu par tous les navires possédant une VHF.



Pour votre information

La portée théorique d'une VHF portable (-de 6w) est de 10 Milles. Celle d'une fixe est d'environ 30Milles, qui est la zone de couverture dite A1. A2 = de 150 à 300 (avec une radio BLU ou appareil satellitaire)

Au-delà A3 UNIQUEMENT satellitaire.



La VHF dite « Radiotéléphone » non ASN (portable ou fixe)



Le CROSS veille vos appels 24h/24.
Organise et coordonne les secours

La veille sur le canal 16 dit international de détresse en Radio Téléphonie, est obligatoire.

L'utilisation de ce canal doit être le plus bref possible, car c'est le seul canal pour demander assistance et pour éventuellement participer aux secours (SOUS CONDITION).

Cette utilisation « phonique » est dite simplex (on parle et on écoute en alternance).

Procédure d'appel

Le canal 9 est utilisé pour appeler les capitaineries (place de port)

Les canaux : 06/08/72/77 sont prévus pour les appels navires /navires.

Sur canal 16,écouter si le canal est libre, appeler et basculer ensuite rapidement sur le canal navire/navire.

On utilise la puissance mini courte distance de 1 w au lieu de 25 réservé aux messages de détresse.



Suite VHF « Radiotéléphone non ASN »

Émissions de Messages d'assistance par ordre de priorité sur le canal 16

Le CROSS vous répondra en donnant un canal de dégagement

Cas de figure	Catégorie	Procédure d'émission (*)
Vie humaine menacée, besoin de secours immédiat : le bateau coule, importante voie d'eau...	DETRESSE	Dire 3 fois MAYDAY
Panne, avarie, malade blessé grave	URGENCE	3 fois PAN PAN
Signaler des dangers pour la navigation: bouées à la dérive, tronc d'arbre sur l'eau...	SECURITE	3 fois SECURITE

(*) La procédure d'émission pour les 3 catégories doit être suivie du nom du navire épelé selon l'alphabet international + Donner position du navire + nature de l'appel et type d'assistance demandée

Fausse alerte : il est recommandé d'annuler sur le canal 16 (Sinon vous pouvez être puni pénalement)

Alphabet international (pour épeler le nom du navire)

A LPHA **B** RAVO **C** HARLIE **D** ELTA **E** CHO **F** OXTROP **G** OLF **H** OTEL **I** NDIA **J** ULIETT
K ILO **L** IMA **M** IKE **N** OVEMBER **O** SCAR **P** APA **Q** UEBEC **R** OMEO **S** IERRA **T** ANGO
U NIFORM **V** ICTOR **W** HISKEY **X** X- RAY **Y** ANKEE **Z** ULU



Suite VHF Radiotéléphone non ASN

Procédure de réception des messages d'assistance

En cas de réception d'une alerte de détresse, et si l'on est en conversation avec un autre navire, on doit stopper immédiatement la conversation et attendre les instructions du CROSS.

Il faut accuser réception, si le CROSS ne l'a pas fait dans un délai de 5 minutes.

Nous pouvons à ce moment répondre au navire demandant assistance.

Réception de la Météo

Le CROSS sur le 16 (et après avoir donné un canal de dégagement), diffuse des bulletins météo quotidiens

Le message est précédé de **3 x SECURITE**

Et en prévision d'un « grand frais force 7 » et plus, l'émission toutes les heures de **BMS** (Bulletin Météo Spéciaux)



LA VHF / ASN (possède un 2^{ème} canal le 70)

En plus du canal 16 et des fonctions radiotéléphoniques vus précédemment

L'ANFR délivre sur la licence un autre **N° d'appel le N° MMSI**.

Il doit être initialisé sur la VHF/ASN pour que celle-ci puisse fonctionner.

Ce n° appartient également au navire. Les 3 premiers chiffres sont la nationalité du navire. Les suivants sont l'identité du navire.

Le N° MMSI apparaîtra automatiquement dans une alerte transmise au CROSS
Dés que l'on met en marche sa VHF / ASN, le canal 70 veille automatiquement
Couplée à un GPS l'ASN envoie également la position du navire

L'ASN permet l'envoi et la réception de messages numériques écrits + fiables :

Emission	Réception (Une alarme retentit)
1/En appuyant + de 5s sur le bouton DISTRESS On envoie un message de DETRESSE instantané	On doit stopper toute conversation, et attendre les instructions du CROSS.
2/On peut également utiliser le menu déroulant: MOB Homme à la mer ADRIIFT : A la d érive / F LOO DING : Voie d'eau GR OU NDING : Echouement / SINKING : Bateau coule LISTING : Bateau gité pouvant chavirer	Si le CROSS ne répond pas dans un délai de 5 minutes, il faut accuser réception en radiotéléphonie par le 16



En cas de de fausse alerte il faut annuler celle-ci par le menu déroulant et le signaler en phonie par le Canal 16





Météo



**Avant toute sortie en mer, il faut consulter
un bulletin météo marin : Sur le net [marinemeteofrance](http://marinemeteofrance.com)**



La Force du vent est exprimé selon une échelle dite de Beaufort de 1 à 12.

Dans la rade de Marseille un vent de Nord Ouest F4 (Mistral) est un vent qui commence à poser des problèmes à un débutant

Avis de tempête = Force 10 Beaufort Coup de vent = F 8 B Grand Frais = F 7 B

Rappel : A partir de F7 B le CROSS diffuse toutes les heures des BMS

Le terme **dépression** (opposé à anticyclone) est synonyme de mauvais temps

Une **chute de pression** sur un baromètre en est le signe.

Un « **grain** » : situation orageuse avec forte rafale de vent + pluie + visibilité réduite

Une **brise thermique** est un vent créé par différence de température entre terre et mer

La variété des vents est différente selon les lieux, par exemple en Méditerranée par rapport à l'Atlantique. En Méditerranée, les vents dominants sont :

Le Mistral (BdR), la Tramontane (Hérault), le Libeccio (Corse)



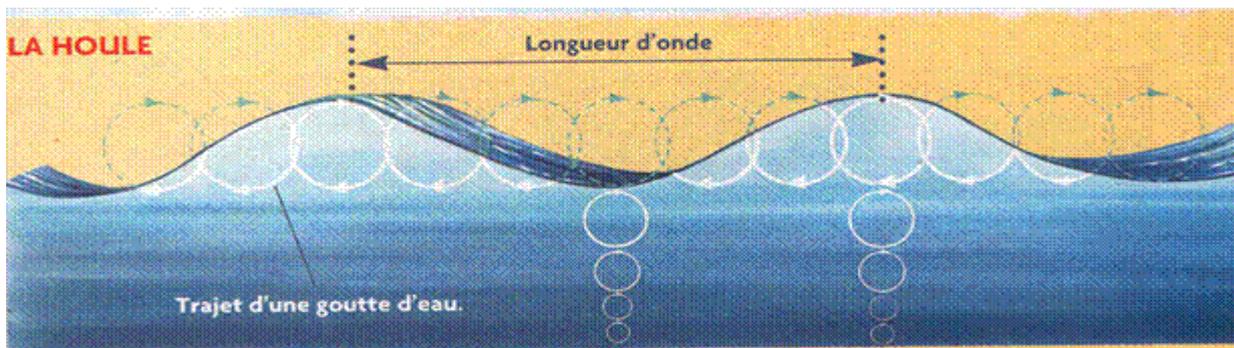
Météo suite

Un bulletin Météo donne la hauteur de vague . Exemple : **mer agitée = hauteur vague entre 1,25 et 2,50m**

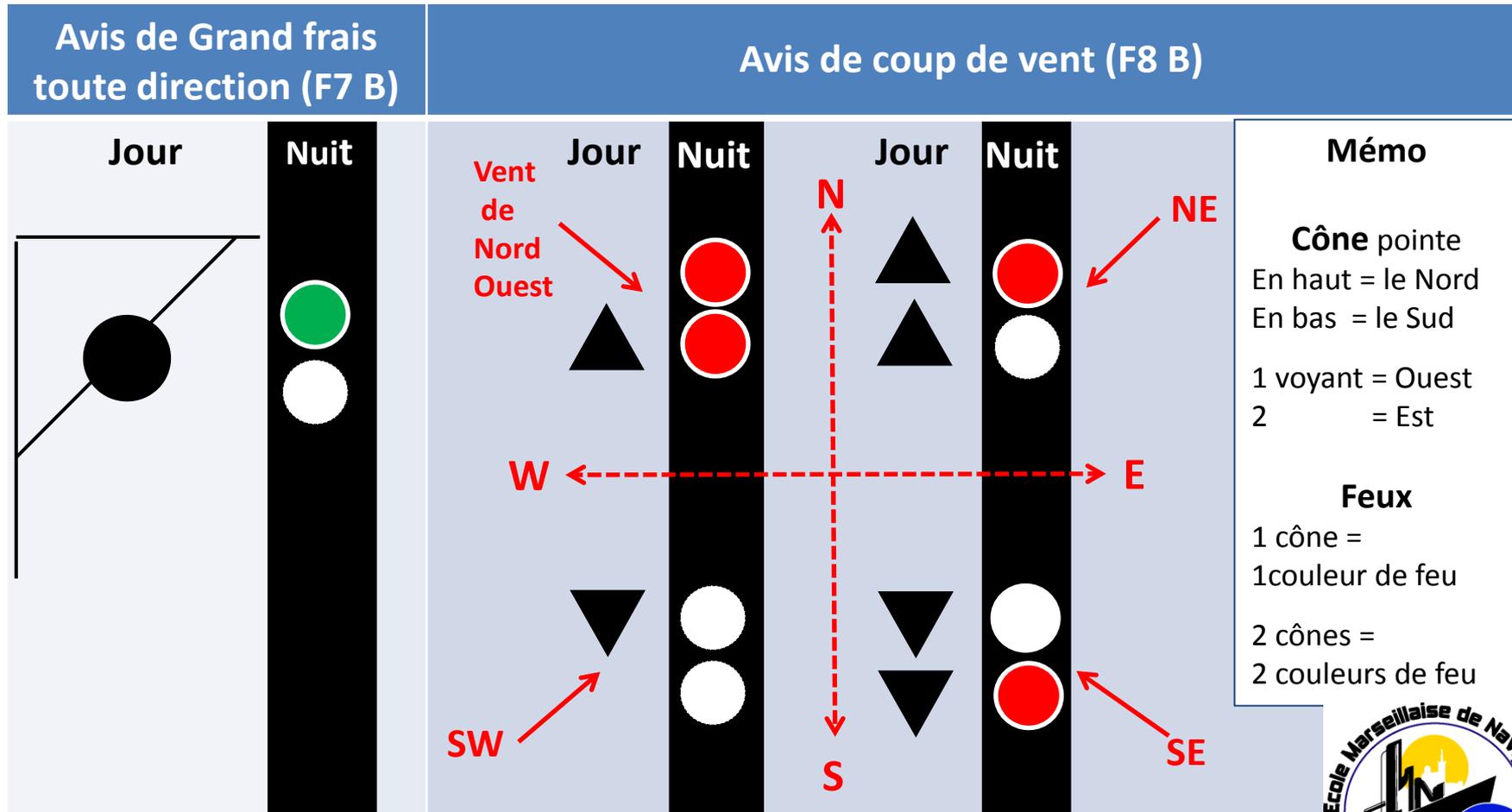
Le phénomène de vent contre un courant augmente la hauteur des vagues.

Le terme **mouton** est employé pour définir le blanc des vagues

Ne pas confondre hauteur de vague et houle qui est un mouvement ondulatoire de la surface de la mer qui est formé par un champ de vent éloigné de la zone d'observation (vent lointain). C'est donc un cas *particulier de vague*.



Suite avis météo sur le mat des signaux de la capitainerie ou sémaphore



Mémo

Cône pointe
 En haut = le Nord
 En bas = le Sud

1 voyant = Ouest
 2 = Est

Feux

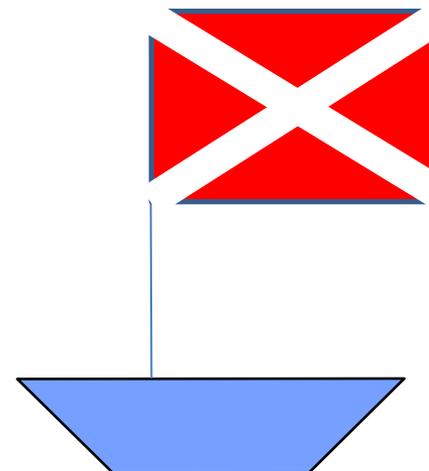
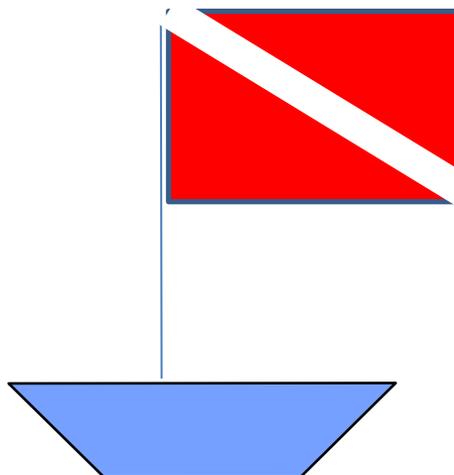
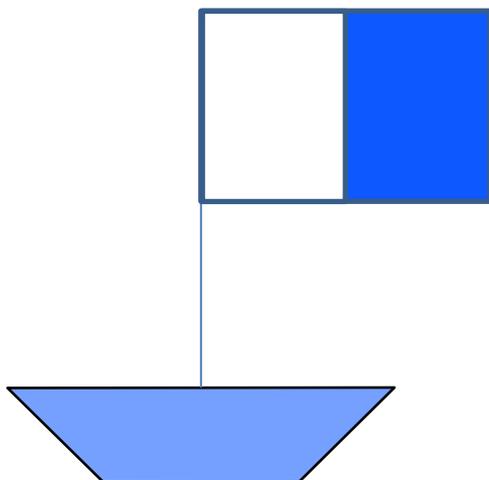
1 cône =
 1 couleur de feu

2 cônes =
 2 couleurs de feu

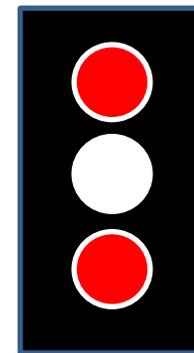


Plongée sous marine

(Pavillon international A lfa)



Rappel la nuit



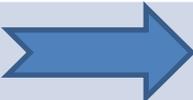
RALENTIR ! Et passez au moins à 100m

Catégories de conception des navires. Normes CE

Déterminent l'aptitude du navire à résister à une force de vent et à une hauteur de vague

Ces indications figurent sur la plaque signalétique métallique du navire, et sur le manuel du propriétaire (avec le nombre maximum de personnes embarqués).



Catégories	Force du vent en Beaufort	Hauteur des vagues
A	Plus de 8	Plus de 4 mètres
 B	Jusqu'à 8 compris	4 m
 C	Jusqu'à 6 compris	2m
D	Jusqu'à 4 compris	0,50 m



Conseil : Restez prudent ! Ces normes CE sont exagérés!



Matériel d'armement

Voir la liste vue à l'Ecole, et tenue à jour sur www.developpement-durable.gouv.fr puis plaisance et loisirs nautiques et ensuite permis plaisance

Cette liste est minimum; le chef de bord peut embarquer du matériel complémentaire.

Ce matériel dépend de l'éloignement et par rapport à un abri.

Abri = « tout lieu ou un navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité » :

Jusqu'à 2 Milles d'un abri il faut avoir à bord le Pack Basique.

Au-delà et jusqu'à 6 Milles c'est le Pack Côtier (*On rajoute du matériel au pack Basique*)

L'embarcation doit disposer d'autant de brassières qu'il y a de personnes embarquée

La flottabilité exprimée en **Newton**, doit être de **50 N** en Basique et **100N** en Côtier.

Les gilets à gonflage buccal ne sont pas réglementaires.

C'est le Chef de Bord qui décide du port des brassières (en cas de mauvais temps par exemple)



Le dispositif de repérage et d'assistance à une personne tombée à la mer (bouée fer à cheval), est obligatoire à bord d'un navire à moteur d'une capacité supérieure à 5 adultes ne portant pas de gilets ou brassières. Les pneumatiques sont dispensées de cette bouée



Suite matériel d'armement

Le manuel du propriétaire permet de vérifier si le navire doit être équipé d'un extincteur. Il est obligatoire sur tout bateau équipée d'un moteur in-bord et également sur navire habitable.

Le dispositif qui coupe l'allumage du moteur en cas d'éjection du pilote (coupe circuit moteur), est obligatoire sur tous les VNM, et sur tous les bateaux de puissance moteur supérieure à 6CV(4,5KW) **piloté par barre franche.**

La ligne de mouillage est obligatoire sur tout type de bateau à l'exception de ceux de capacité inférieure à 5 adultes.

Un dispositif d'assèchement (pompe) fixe ou mobile est obligatoire sur tout type de bateau habitable. Également sur un bateau non auto-vidueur.

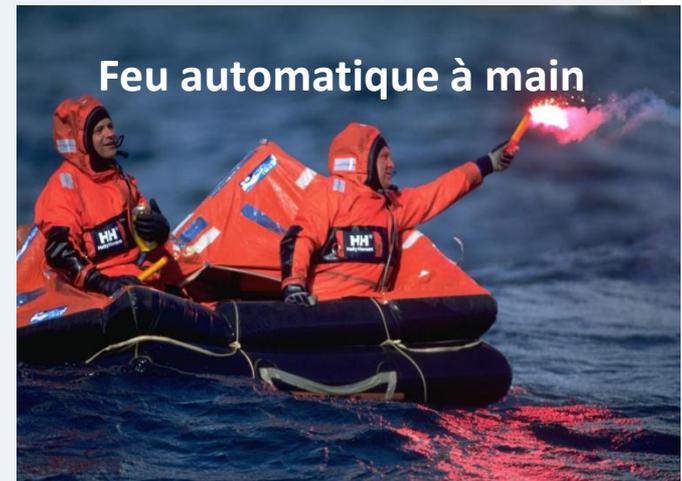
Au-delà de 2 Milles d'un abri (Pack Côtier), sont obligatoires :

- Les 3 feux automatiques à main et le miroir (détresse)
- Le Compas de route,
- La carte marine de la région fréquentée.

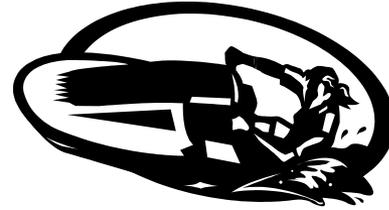
NOTA

Un plaisancier qui loue un bateau ne devient pas automatiquement chef de bord (s'il ne pilote pas le navire)

Une annexe peut considérer son navire porteur comme un abri (*et jusqu'à 300m*)



VNM Véhicule Nautiques à Moteur



Eloignement maximum jusqu'à 2 Milles d'un abri et uniquement de jour

Interdiction de naviguer dans la bande des 300m (pour la plupart des villes côtières comme Marseille)

Avoir à bord, un moyen de repérage lumineux (Pour se signaler à la tombée de la nuit en cas de problème)

Le pilote doit être équipé d'un gilet de couleur vive, ou d'une combinaison,
Coupe circuit moteur obligatoire.



Ski nautique et engin tracté

2 personnes à bord du bateau tracteur, sauf si le pilote est moniteur de ski nautique

+ Engin pneumatique tracté :

Le bateau tracteur doit pouvoir embarquer à son bord la totalité des personnes tractées.
Il doit monter une flamme orange de 2 mètres.



Le câble de remorquage doit être de couleur vive et flottant.

Les personnes tractées portent des brassières de couleur vive.

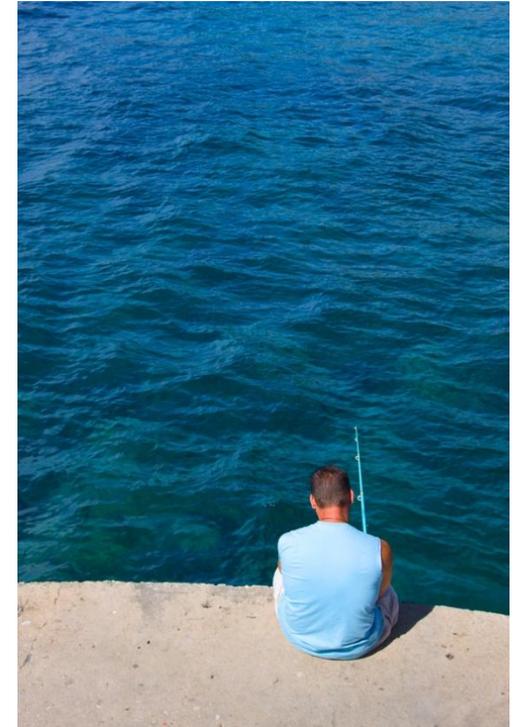
Pêche sous marine et de loisir

La pêche est règlementé selon :

Les zones, les espèces (protégés ou pas), et la taille minimale du poisson.

Sont autorisés 2 casiers (pièges) maximum.

Il est interdit de vendre le produit de sa pêche.



Pêche sous marine

A partir de 16 ans uniquement de jour et sans bouteille respiratoire.

Souscrire un contrat d'assurance

Autonomie en carburant

Pour éviter la panne en mer, il faut prévoir une marge de sécurité (réserve) d'au moins 30%.
EVITER de naviguer en utilisant cette réserve.

Il n'y a pas autant de pompes à carburant que sur la terre!



Le carburant augmente lorsque l'on fait une route face au vent , au vagues et au courant.

Dans une écluse

Nécessaire pour entrer dans certains ports

Mettre son moteur au point mort, s'amarrer et régler ses amarres en fonction de la descente ou de la montée du niveau de l'eau



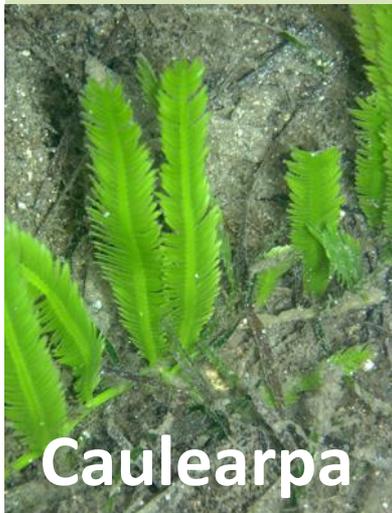
Ecologie marine

Il ne faut pas jeter l'ancre (mouiller) sur un herbier de **posidonie**
oasis de vie pour la faune et la flore sous-marine

☹️ arrachée celle-ci va mettre + de 100 ans pour repousser:
Mouiller sur du sable.

Remonter votre ligne de mouillage à l'aplomb de l'ancre pour éviter
de labourer le fond.

Si malgré tout? vous récupérez des algues sur votre ancre, jeter les dans une poubelle à terre; car cela
peut être de la Taxifolia Caulearpha algue tueuse qui repousse facilement si on la rejette à l'eau.



Caulearpha

Dans un parc national marin le mouillage peut être interdit.

Carénez (nettoyer la coque de votre bateau) sur un aire approprié à terre.
Une peinture à base d'étain(plomb) et l'usage de Chlore (javel) est interdite.

Jeter les déchets dans les containers spécialisés des ports.
Un sac plastique va mettre de 100 à 500 ans pour se biodégrader.

Vider les eaux noires (sanitaires) de votre bateau dans les lieux
affecté à cette usage (port)

Les sites Natura 2000 sont identifiés pour la rareté et la fragilité de leurs espèces animales
et végétales.

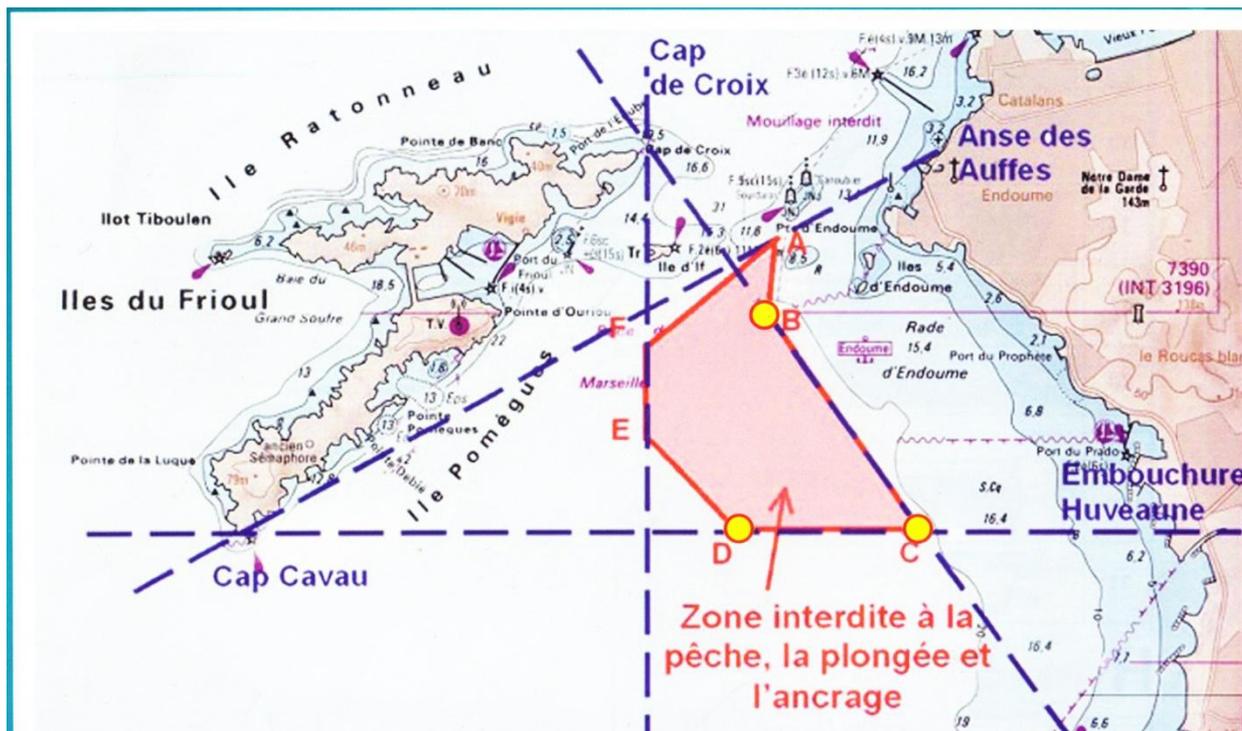
Etat des herbiers de posidonie dans la rade de Marseille



Ecologie suite. Pour votre information dans la rade de Marseille

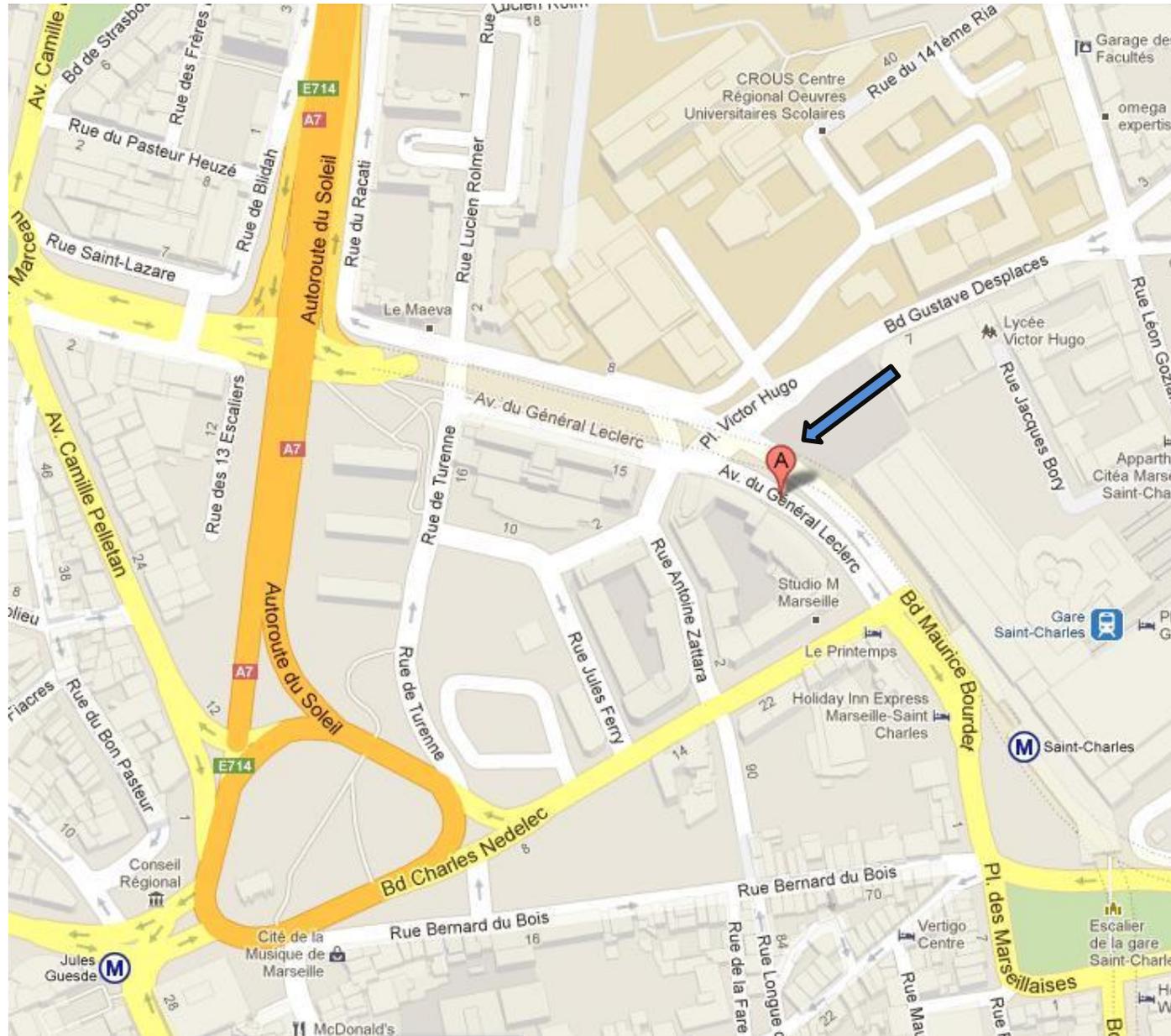
Zone d'immersion de récif artificiel balisée par 3 marques spéciales(cercle jaune).

L'objectif est de régénérer l'écosystème fortement dégradé par la disparition de grandes zones de **posidonie**.



Votre centre d'examen dans les BdR

9 Avenue du général Leclerc 13003 Marseille



Appelez l'école
Au **0491725171**
deux ou 3 jours
avant votre examen
Pour connaître
l'heure.

Présentez vous au
centre d'examen
avec votre **livret du
candidat ainsi
qu'une pièce
d'identité valide.**

En cas d'absence,
vous devez vous
réinscrire et fournir
38€ de timbres
fiscaux

