

22 février 2018

Le Vent des Etocs
présente
sa 7ème animation
hivernale
de la saison 2017 – 2018



**« Les règles de barre
et les privilèges »**

En préambule

Les 8 points de la division 240 qui ont changé
et qui s'appliquent en 2018

- 1 La fonction de Chef de Bord est définie

2 La notion d'abri évolue

3 Une dotation de sécurité
supplémentaire est créée pour les
navigations au-delà de 60 milles d'un abri

4 La VHF devient obligatoire au-delà de
6 milles d'un abri

5 La trousse de secours évoluée

6 Les VNM pouvant embarquer au moins deux personnes pourront désormais naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri.

7 La charge maximale recommandée par le constructeur du navire doit être strictement respectée par le chef de bord (plaque constructeur).

8 4 zones de navigation désormais,
au lieu de 3

Les 8 points de la division 240 qui changent vraiment en 2018

- 1 Les exigences concernant la fonction de Chef de Bord :
 - Le chef de bord doit être clairement défini au départ en mer
 - Le chef de bord s'assure que tous les équipements et matériels de sécurité qui répondent aux dispositions de conformité du navire et à la présente division sont embarqués, en état de validité, adaptés à l'équipage et en bon état.
 - Le chef de bord les met en œuvre lorsque les conditions l'exigent.
 - Le nombre maximal de personnes à bord ainsi que la charge maximale recommandée ne sont jamais dépassés en navigation. Ces valeurs sont indiquées sur la plaque constructeur.

- 2 La notion d'abri est elle aussi clairement expliquée, afin de ne plus faire l'objet de diverses interprétations possibles. Un abri est ainsi un Endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment, ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

- 3 Une dotation de sécurité supplémentaire est créée pour les navigations au-delà de 60 milles d'un abri pour optimiser la sécurité pour les plaisanciers adeptes du grand voyage.
- 4 Un émetteur récepteur VHF devient obligatoire à partir du 01 janvier 2017 pour les navigations au-delà de 6 milles d'un abri, afin d'assurer la capacité de communiquer en toute circonstance.
- 5 Une nouvelle trousse de secours est proposée.
- 6 Les VNM pouvant embarquer au moins deux personnes pourront désormais naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri.
- 7 La charge maximale recommandée par le constructeur du navire doit être strictement respectée par le chef de bord.
- 8 4 zones de navigation désormais, au lieu de 3. Dans la précédente réglementation, la dotation hauturière s'appliquait à partir de 6 milles d'un abri. Dans la nouvelle réglementation, la dotation semi-hauturière s'applique à partir de 6 milles d'un abri, la dotation hauturière à partir de 60 milles d'un abri.

LES ANCIENNES CATÉGORIES DE NAVIGATION

Pour les bateaux anciens, les catégories de navigation définissaient des limites en terme de capacité de navigation.

Elles tenaient compte des caractéristiques techniques du navire, ainsi que de son aptitude à affronter la mer et le vent.

Même si elles n'ont plus cours actuellement, elles donnent une bonne idée de l'adaptation du bateau à l'usage que l'on veut en faire :

LES ANCIENNES CATÉGORIES DE NAVIGATION

Catégorie 6 : Distance d'éloignement maximum 2 milles

Catégorie 5 : Distance d'éloignement maximum 5 milles

Catégorie 4 : Distance d'éloignement maximum 20 milles

Catégorie 3 : Distance d'éloignement maximum 60 milles

Catégorie 2 : Distance d'éloignement maximum 200 milles

Catégorie 1 : Distance d'éloignement maximum Plus de limite

En l'absence de la nouvelle norme pour un bateau, ce sont les anciennes catégories qui s'appliquent.

Elles sont marquées sur la plaque d'identification du navire, avec le poids et le nombre de passagers maximum transportables.

LES NOUVELLES CATÉGORIE DE CONCEPTION d'un navire

Les navires de plaisance neufs sont maintenant classés dans l'une des quatre catégories de conception suivantes :

Catégorie A

catégorie attribuée aux navires de plaisance conçus pour la navigation en « haute mer », pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues une hauteur significative de 4 m et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

Force du vent maximale : > force 8

Hauteur des vagues maximale : > 4m

Anciennes catégories de navig. possibles : 1 à 6
(B large)

Catégorie B (Large)

catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « au large », conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 m compris.

Force du vent maximale : force 8

Hauteur des vagues maximale : 4 m

Anciennes catégories de navig. possibles : 1 à 6 (C Zones côtières)

Catégorie C (zones côtières)

catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « à proximité des côtes », conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 m compris.

Force du vent maximale : force 6

Hauteur des vagues maximale : 2 m

Anciennes catégories de navig. possibles : 4 à 6
(et D Zones abritées)

Catégorie D (Zones abritées)

catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « en eaux protégées », conçus pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut atteindre la force 4 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

Force du vent maximale : force 4

Hauteur des vagues maximale : 0,5 m

Anciennes catégories de navig. possibles : 6

VdE - 2018

**Règles de barre et de route
et privilèges des navires
naviguant à la voile**

Tout d'abord

Trois définitions à connaître :

1 - Chef de bord

« Membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées. »

2 - Abri

« Endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage, peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance »

« Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire »

3 - Privilège

Sur un bateau on ne parle pas de « priorité »
mais de « privilège »

Les règles de barre et de route

Un document officiel a été établi par le
RIPAM*

dans le but de prévenir les risques de
collision en mer.

*Cette présentation en reprend les
recommandations. Tous les chefs de bords
sont soumis à ce règlement et doivent le
respecter.*

Remerciements à

- *Bateaux.com*
- *Magazine du nautisme*
- *Chloé Lottret*
- *JM Auzon*

* RIPAM : Règlement International pour Prévenir les
Abordages en mer, révisé en 2017

LES FONDEMENTS DES RÈGLES DE BARRE

- Les règles de barre sont conçues pour donner le plus de facilité au navire qui à le plus de difficulté à manoeuvrer.
- Le bon sens marin est à la base de ces règles et il dicte le comportement en situation.

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 1

Champ d'application de ces règles
(extraits, pour info)

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 2

Responsabilités

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 3

Définitions générales

Navire

L'expression "navire à voile" désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

Route

L'expression "faisant route" s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué. Les termes "longueur" et "largeur" d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 3

Définitions générales

Visibilité

Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

L'expression "visibilité réduite" désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

...

Règle de barre n° 4

Champs d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

Règle de barre n° 5

Veille Visuelle et auditive

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

Règle de barre n° 6

Vitesse et sécurité

Adaptation aux situations

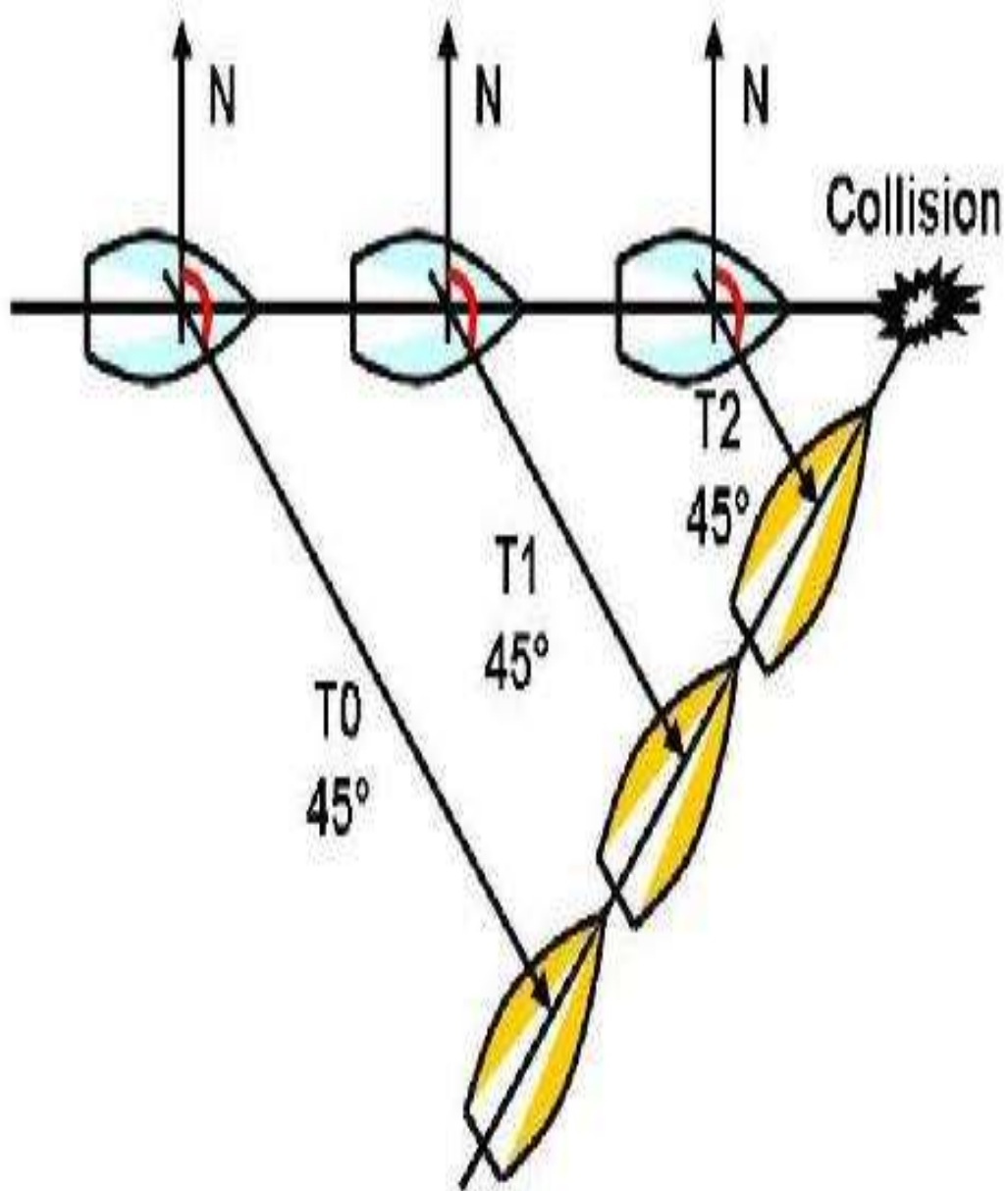
Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Règle de barre n° 7

Pour prévenir un risque d'abordage

- Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage.
- S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe

Les règles de barre et de route



Les règles de barre et de route

Protocole lorsque 2 navires font route dans une direction voisine :

Se placer le long du mât et prendre le relèvement du bateau qui croisera notre route. Effectuer cette opération plusieurs fois dans un laps de temps relativement court. Comparer l'évolution des caps relevés. Ne pas modifier la route du bateau tout au long des relevés

Les règles de barre et de route

Observation en navigation :

Les différents relèvements obtenus peuvent varier ou être identiques.

Si les relèvements varient, les deux bateaux ne sont pas en route de collision.

Par contre, si les relèvements sont identiques, les deux bateaux sont en route de collision. Il appartient alors au bateau non prioritaire de manoeuvrer pour s'écarter.

Toutefois, il faut toujours rester vigilant et prêt à manoeuvrer, même quand on est prioritaire.

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 8



8 - Prévenir les abordages

Manœuvre
conforme
visible

8 - Prévenir les abordages

Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit :

être conforme

- aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent,

Être visible

- Elle doit être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

- Pour éviter un abordage, tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, **doit être suffisamment important** pour être perçu immédiatement par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar.

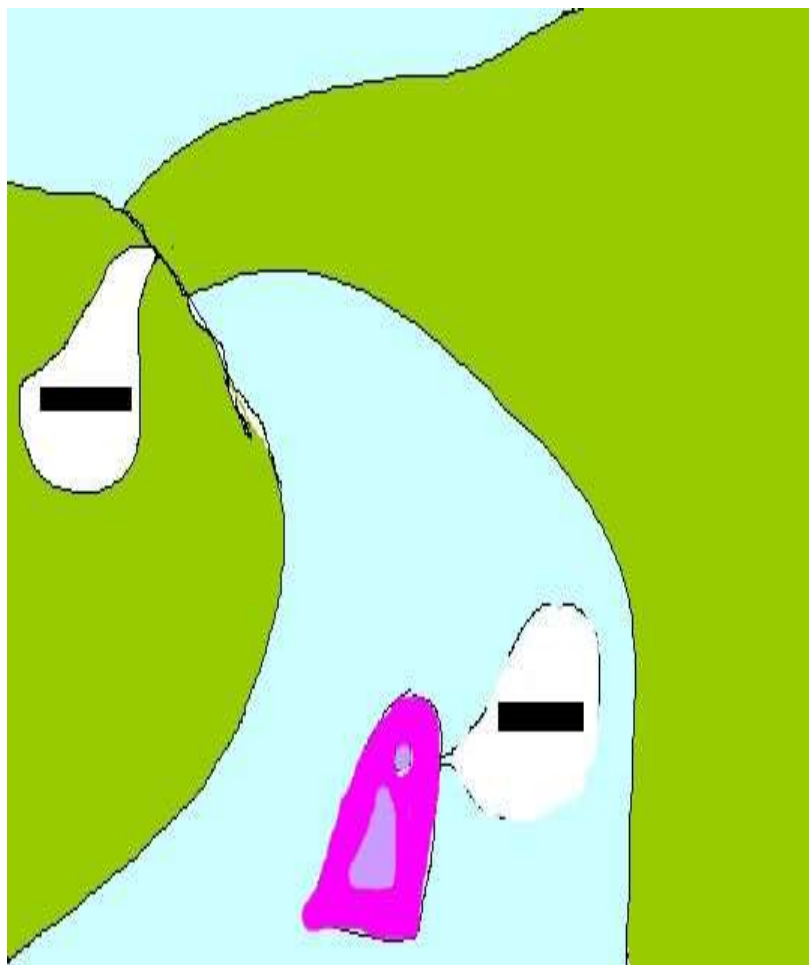
- Une succession de changements peu important est à éviter.

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 9

Navigation dans les chenaux

Les règles de barre et de route



Règle de barre n° 10

Dispositifs de séparation
de trafic
(rails)

Règle de barre n° 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

Elles s'appliquent pour les bateaux à voile et à moteur.

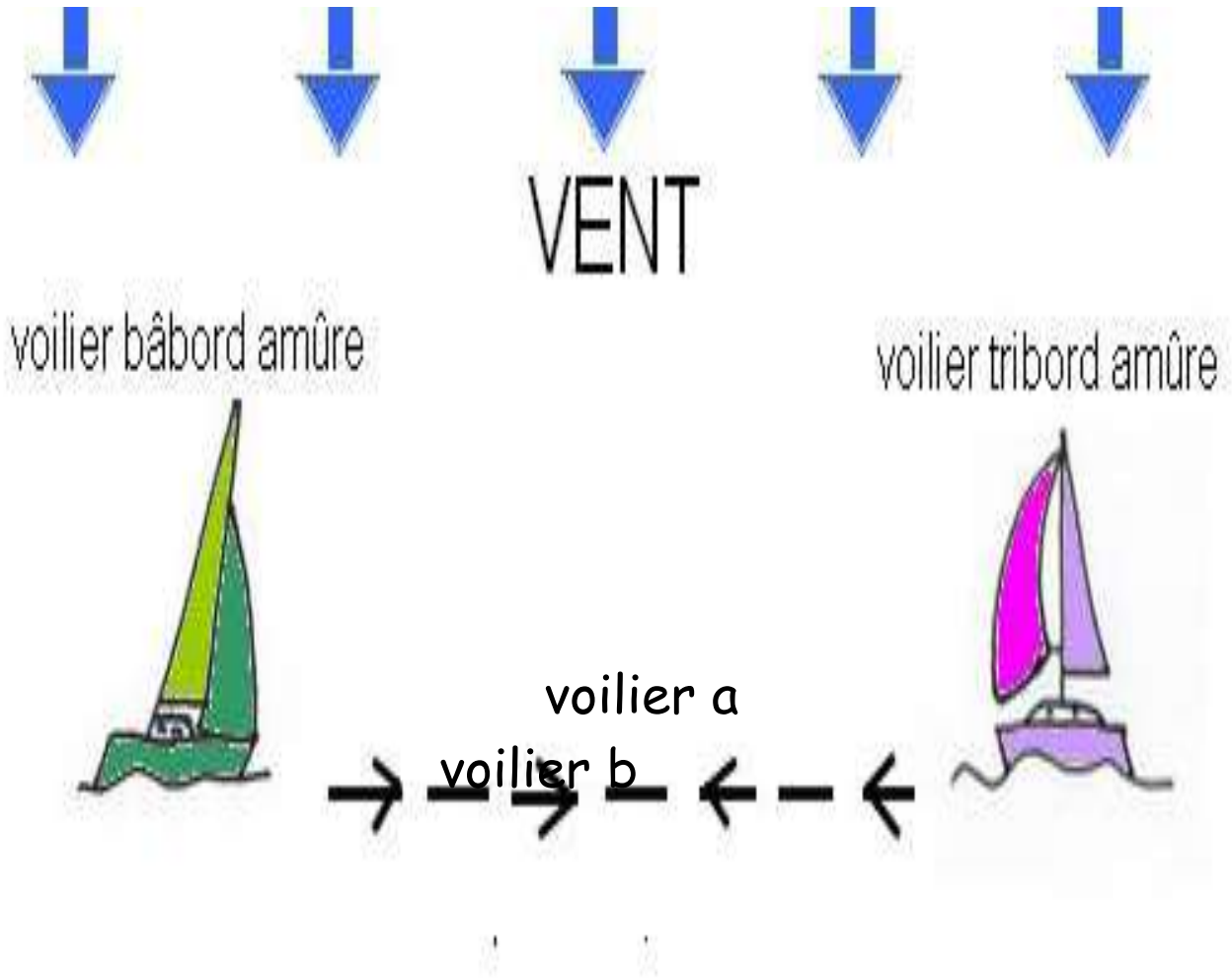
Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 12

Règles de barre et priorités des voiliers qui
sont en vue les uns des autres

Lorsque des voiliers s'approchent les uns des autres avec un risque d'abordage, les privilèges s'appliquent.

Les règles de barre et de route



Quel est le voilier qui a un privilège de passage



Les règles de barre et de route



VENT

voilier bâbord amûre

voilier tribord amûre



Le voilier tribord amûre est prioritaire

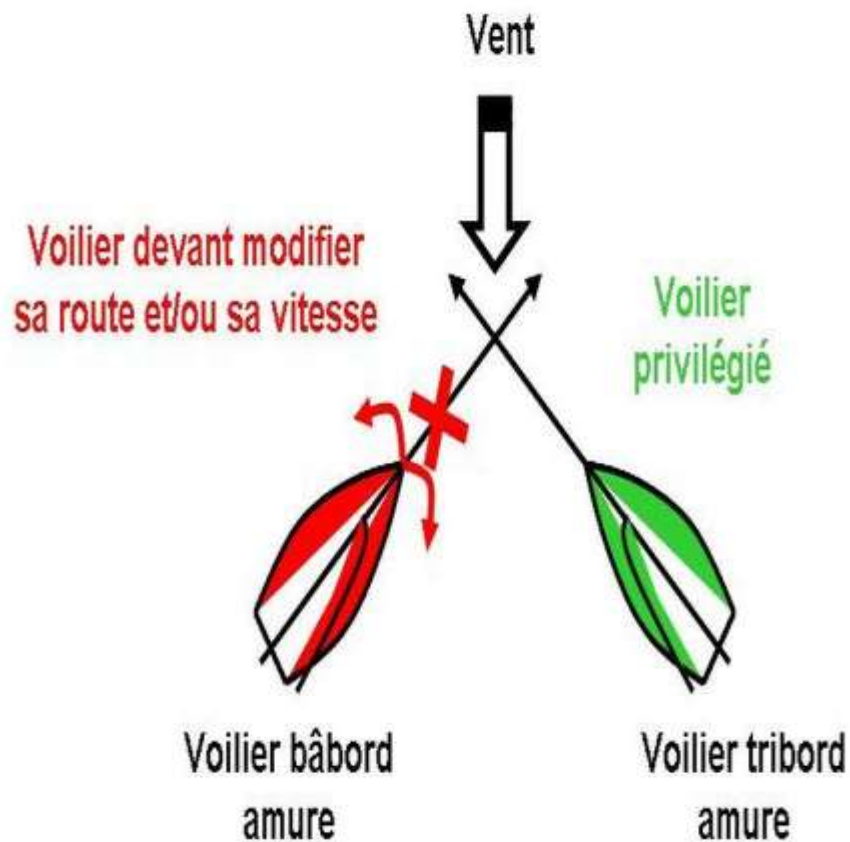


Voilier b
voilier a



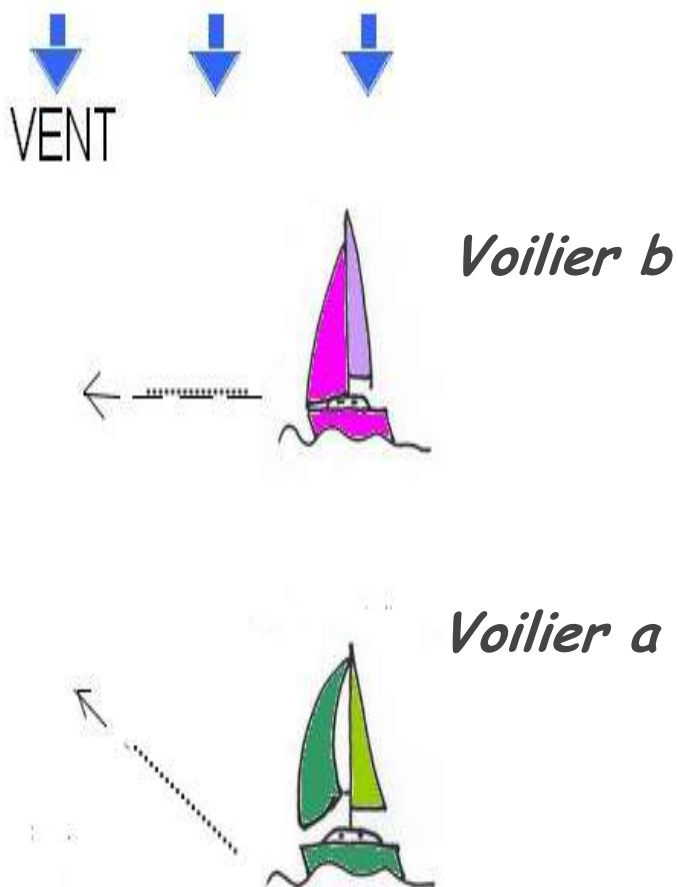
Les règles de barre et de route

« Tribord amure roi des mers »



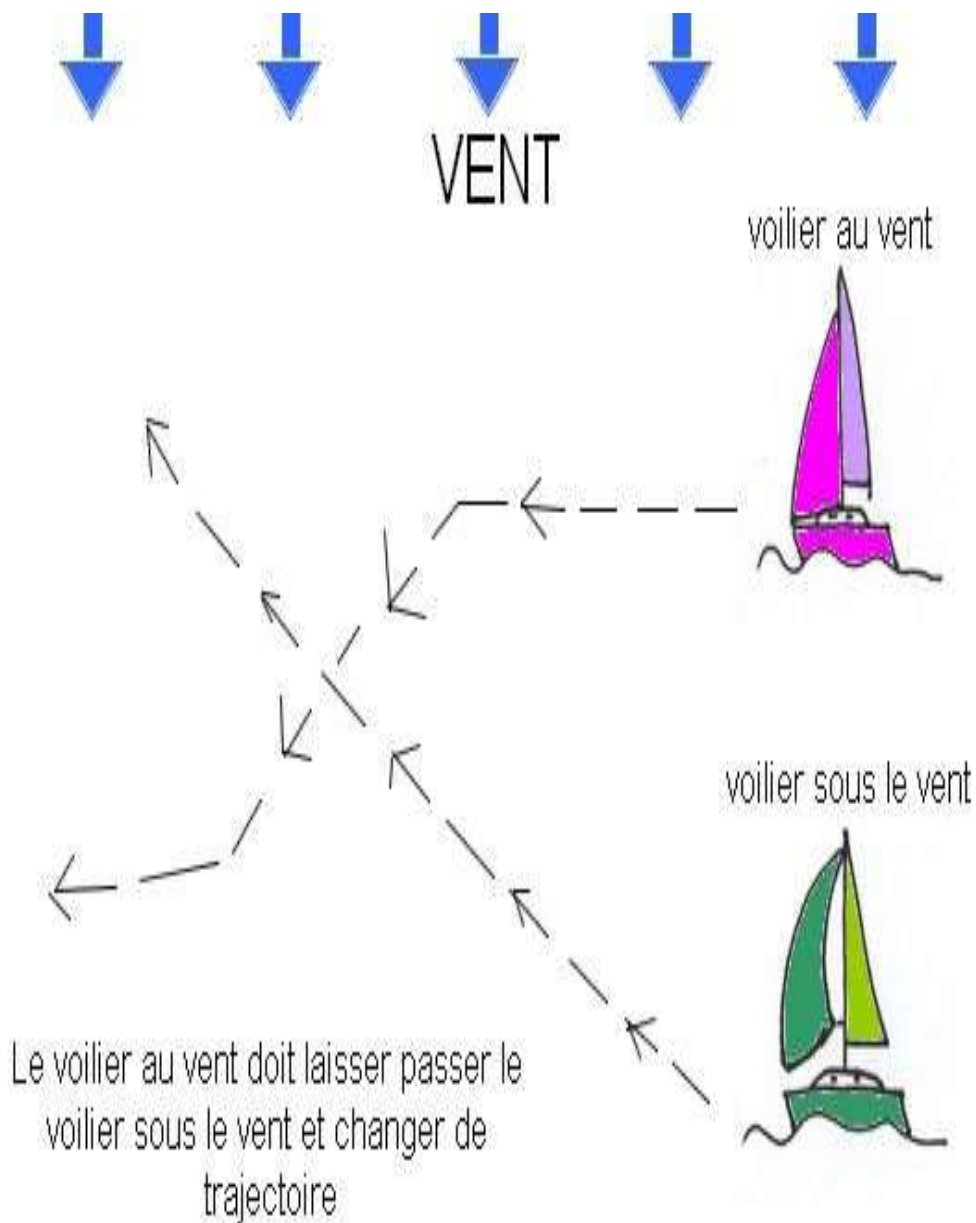
Les règles de barre et de route

Et sous la même amure ?



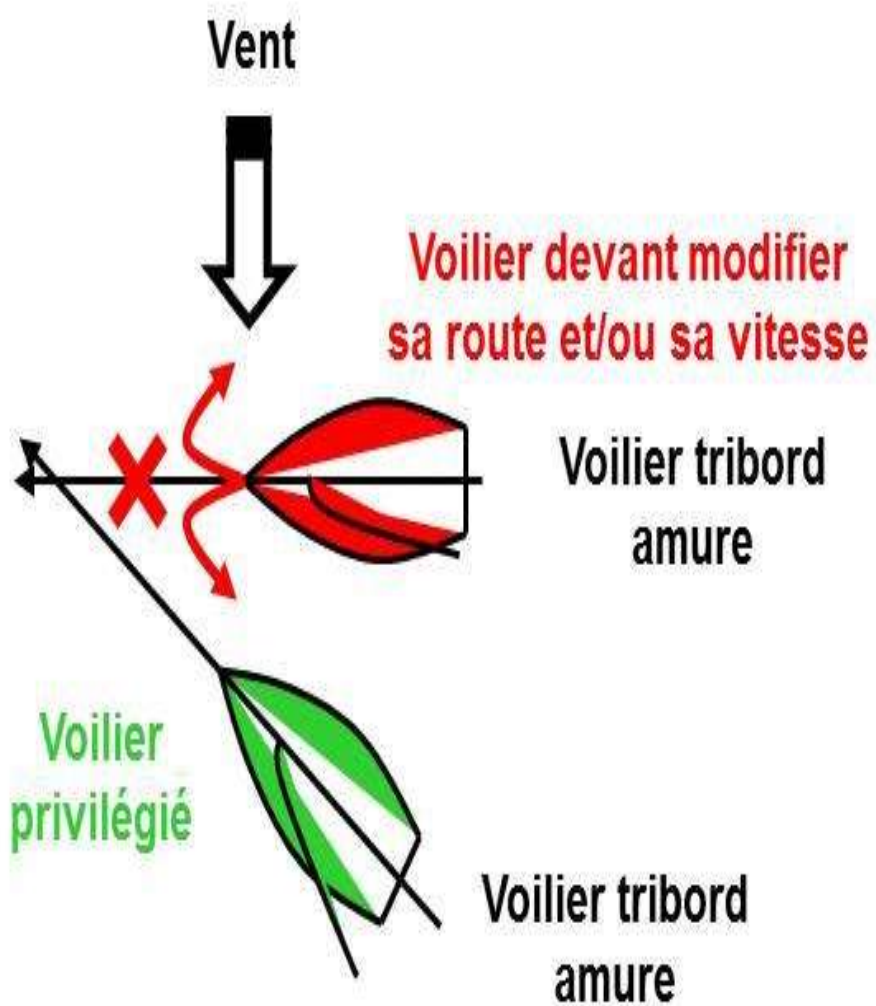
Les règles de barre et de route

Sous la même amure :



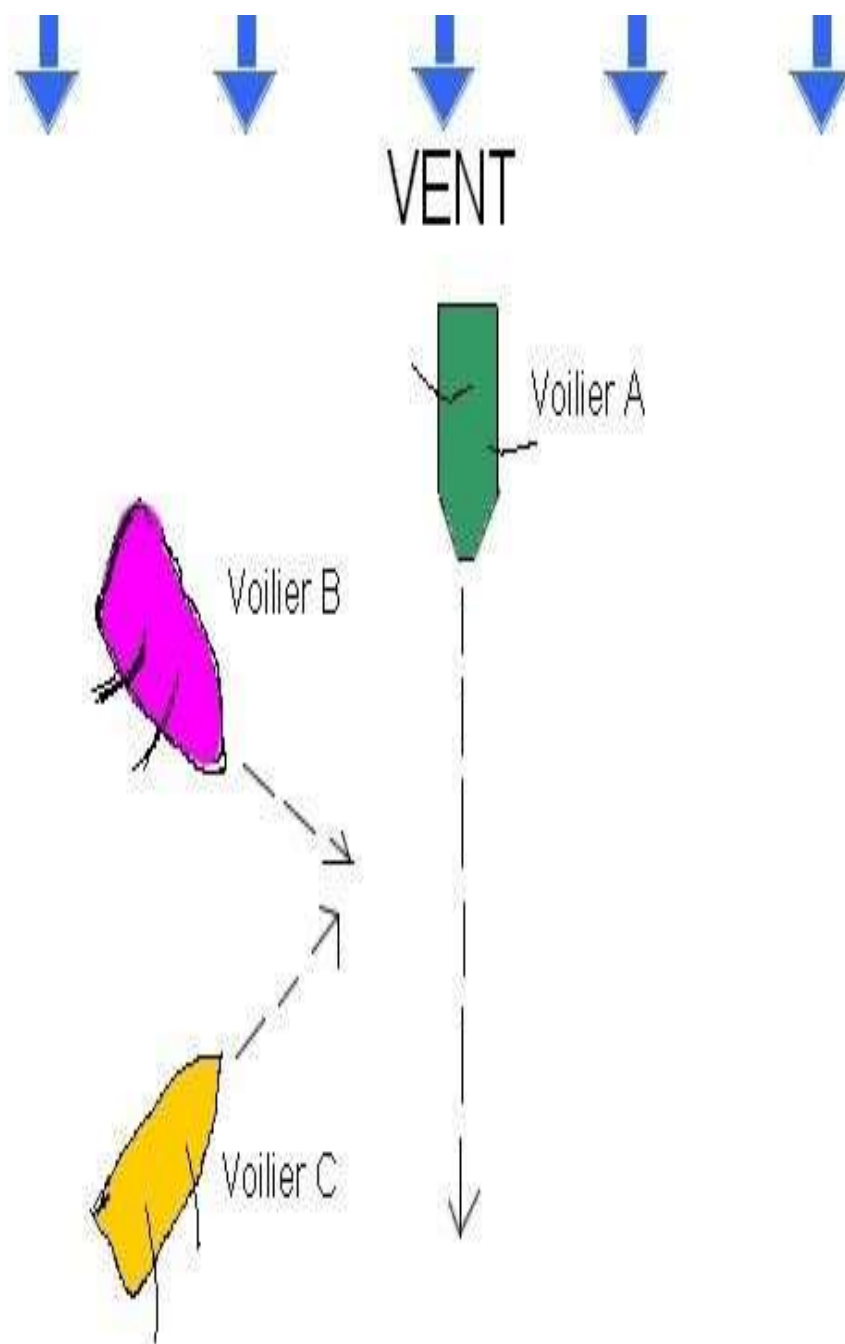
Les règles de barre et de route

Ou bien :



Les règles de barre et de route

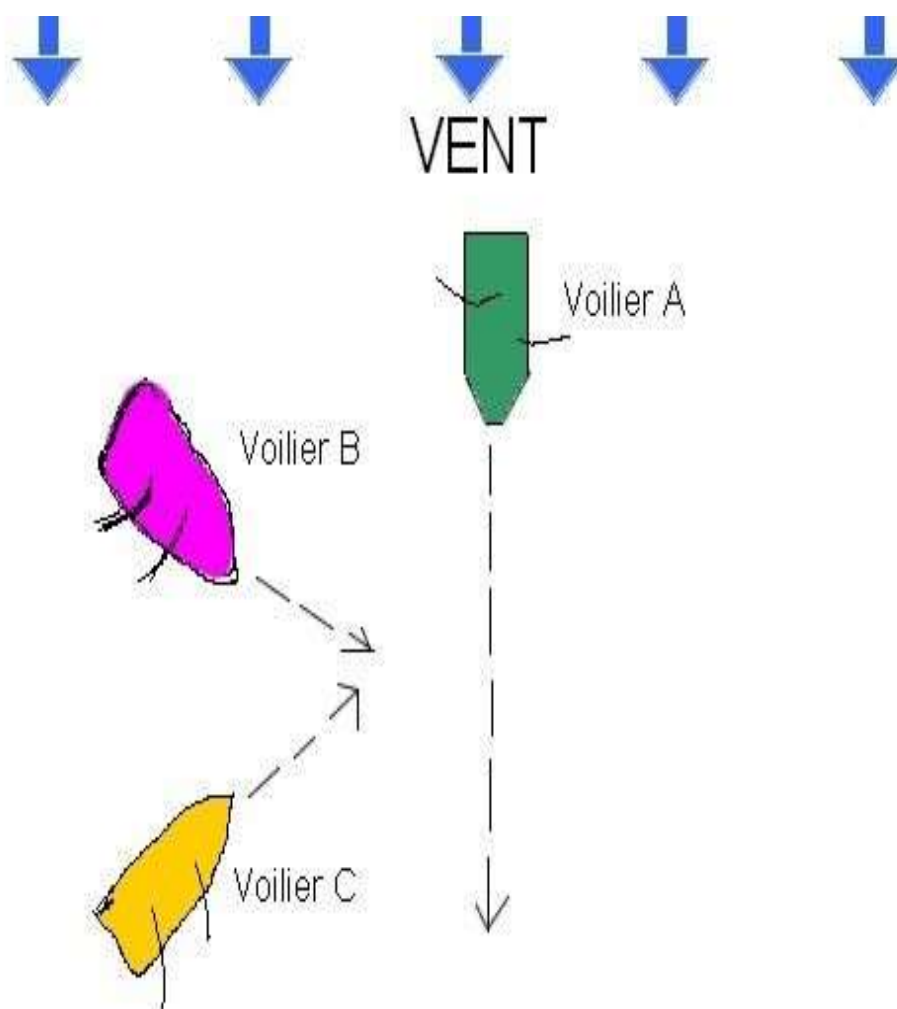
Avec 3 voiliers ?



Les règles de barre et de route

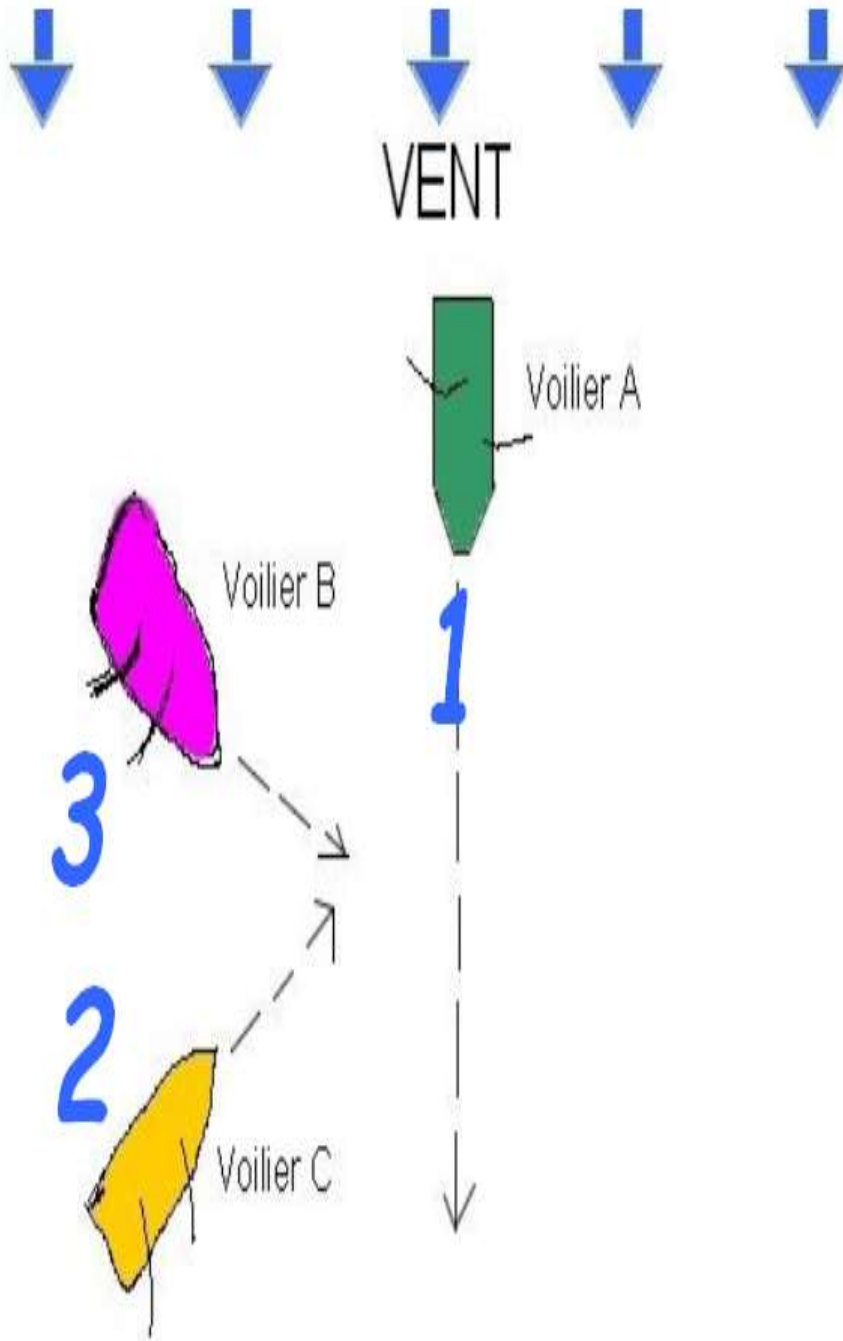
Les voiliers B et C, bien que tribord amure, doivent se déranger pour le voilier A dont on ne connaît pas l'amure avec certitude.

Le voilier B, qui est au vent, doit se déranger pour le voilier C, qui est sous le vent.



Les règles de barre et de route

L'ordre de passage :



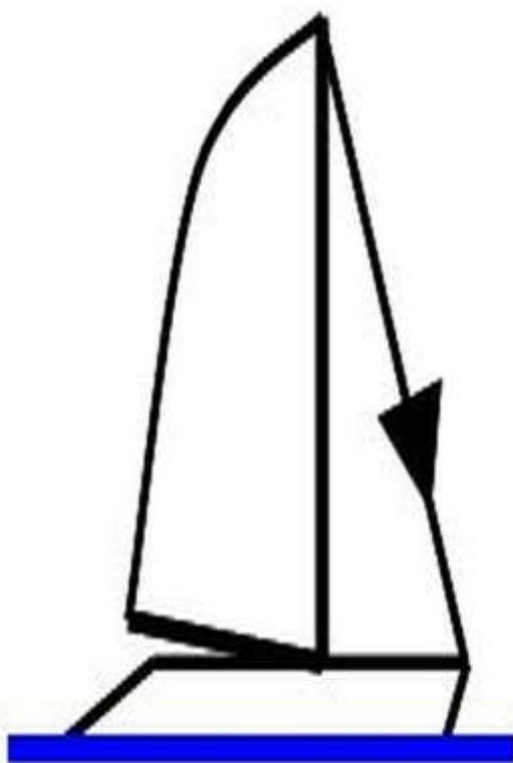
Les règles de barre et de route

Attention !

- Même prioritaire un voilier doit à tout moment se maintenir prêt à manœuvrer pour éviter une collision.
- Un voilier utilisant une propulsion mécanique est considéré comme un bateau à moteur. Dans ce cas, les règles de priorité entre bateaux à moteur s'appliquent.

Le voilier doit alors porter un triangle pointé vers le bas...

Les règles de barre et de route

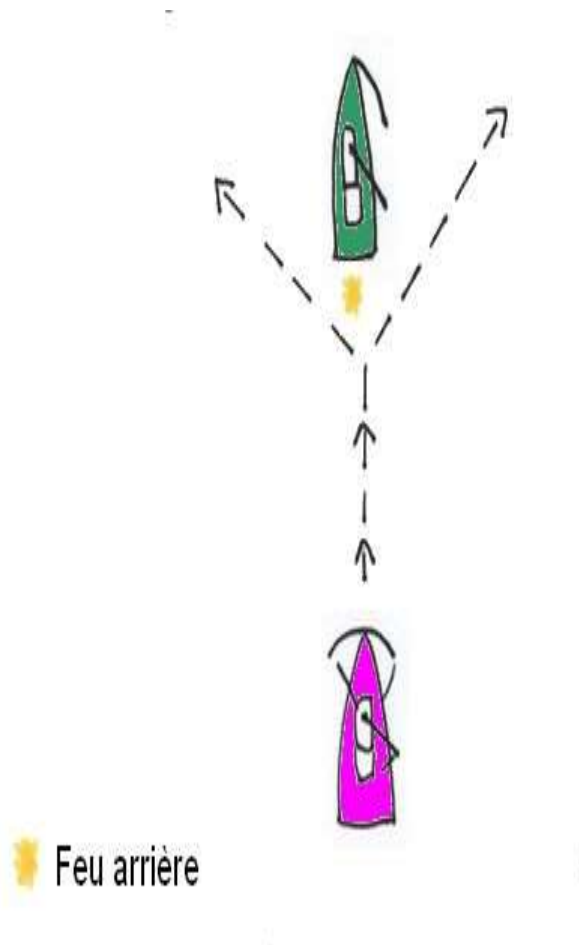


Règle de barre n° 13

Comportement d'un navire
qui en rattrape un autre

On ne dit pas : « Dégage, je passe » !

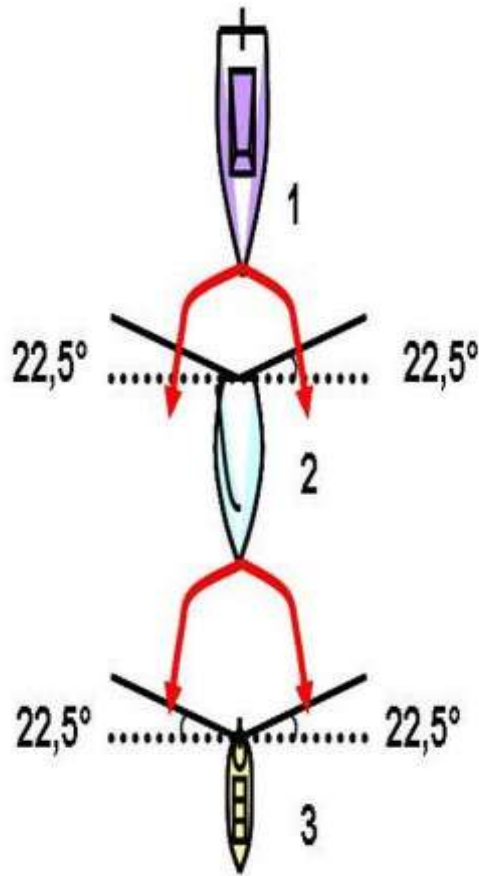
Les règles de barre et de route



- Tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- Est considéré comme un navire rattrapant un navire qui se rapproche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, qu'il soit à voile ou à moteur

Les règles de barre et de route

Et s'il y a plusieurs bateaux :

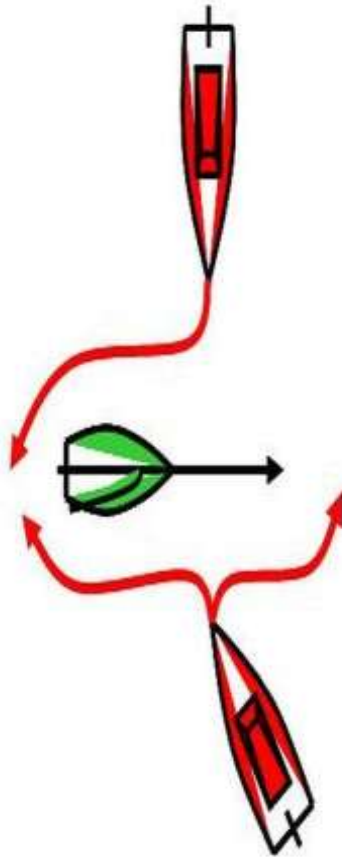


Ne pas oublier : 22,5° (le matin ou le soir !)

Les règles de barre et de route

Un voilier est prioritaire sur un bateau à moteur.

Ce dernier doit modifier sa route et/ou sa vitesse.

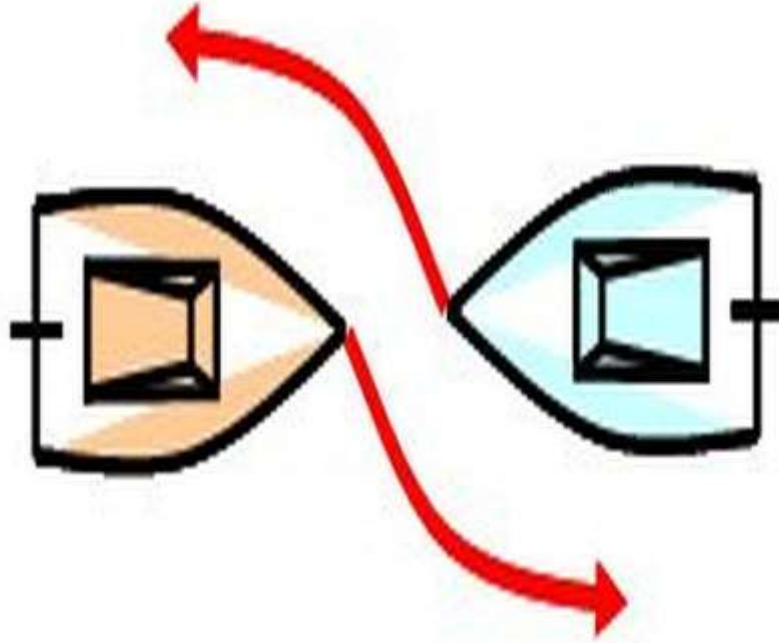


(Mais faire attention quand même...)

Règle de barre n° 14

Risques d'abordage entre des navires qui font des routes directement opposées

Les règles de barre et de route



Les navires doivent se croiser par le bâbord l'un de l'autre

Recommandation.

Les voiliers n'ont pas cette obligation, mais ... !

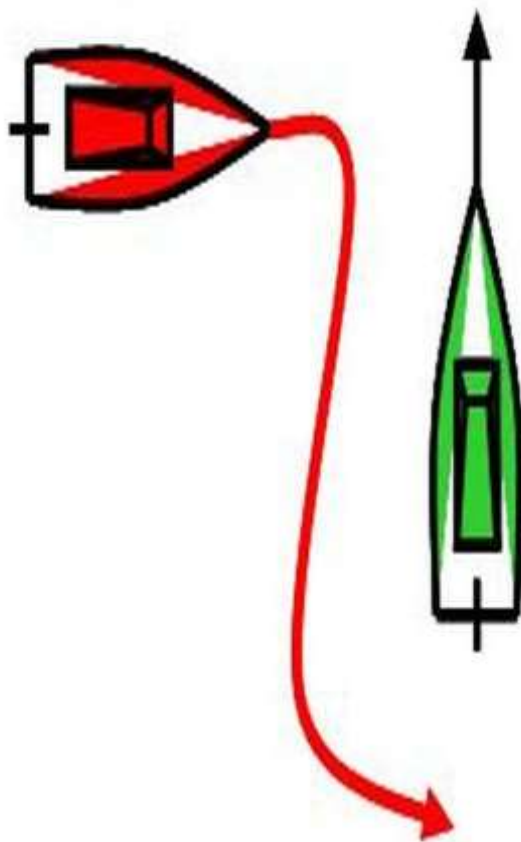
Règle de barre n° 15

Comportement de deux navires qui vont se croiser

Il n'y a pas de prescription particulières pour les navires à voile, mais la règle peut être aussi appliquée par eux :

(Ou pas... ?)

Les règles de barre et de route



Priorité à droite (pour tout le monde...?)

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 16

Manœuvre du navire non
privilégié

Règle de barre n° 17

Manœuvre du navire privilégié

Règle de barre n° 18

Responsabilités réciproques des navires

Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- d'un navire en train de pêcher

Règle de barre n° 19

Conduite des navires par visibilité réduite

Tout navire doit respecter une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances et aux conditions de visibilité réduite

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 25

Conduite de nuit des navires à voile faisant route

Les feux de route des voiliers :

Un navire à voile qui fait route doit montrer :

- des feux de côté (vert sur tribord et rouge sur bâbord)
- un feu blanc de poupe

Les règles de barre et de route

Règle de barre n° 25

Conduite de nuit des navires à voile faisant route

À bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais...

S'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc

Les règles de barre et de route

C'est fini pour ce soir !

Merci