

Introduction

L'étiquette navale et son respect devraient faire partie des connaissances et de la culture de tout navigateur.

Il s'agit de règles de courtoisie et de bon sens qui sont destinées à entretenir de bonnes relations avec ses voisins et à éviter des conflits. Et comme nous sommes de plus en plus nombreux dans les ports où dans les endroits où se pratique notre passion, il est important que nous respectons tous cette codification des attitudes et comportements.

Ces règles de bienséance ne sont pas toujours les mêmes dans tous les pays. Rarement écrites, elles ne sont pas absolues, ce qui fait un de leurs charmes.

De plus le respect de certaines traditions ancestrales que nous décrirons plus tard doivent faire partie du plaisir que nous éprouvons dans la pratique de nos sports nautiques. Enfin, il s'agit de règles et pas de lois une sorte de traité du savoir vivre. Elles font partie des connaissances qu'il faut acquérir pour être un bon plaisancier au même titre que savoir lire une carte ou calculer sa route.

Vous constaterez à la lecture de certaines règles que les comportements qu'elles décrivent semblent évidents, mais comme toute chose il appartient à chacun d'évaluer dans quelle mesure il applique ces évidences ! Nous avons illustré certaines situations en décrivant les comportements de Raoul et Ginette. Bienvenue à leur bord....On a tous un peu de Ginette et Raoul....

Nous vous proposons de classer les règles suivant 7 thèmes

1. Observation scrupuleuse du RIPAM
2. La maîtrise de soi et de son sillage
3. Au mouillage
4. Réfléchissez avant de jeter !
5. L'art du micro et de la communication
6. Propreté du navire
7. Pavillons

N.D.L.R : toute ressemblance avec des personnages existants ou ayant existé ne serait que pure coïncidence.

1. Observation scrupuleuse du RIPAM



Depuis quand n'avez-vous pas parcouru le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer ? Il serait bon qu'avant chaque nouvelle saison, en même temps que vous pensez aux petites améliorations à réaliser sur votre bateau, vous ressortiez votre RIPAM et vérifiez vos connaissances. Sur les pontons, nous partageons souvent des récits de plaisanciers comme Raoul, vous verrez plus loin que c'est un sacré numéro qui font peu de cas de ces règles essentielles pour la navigation, qui vont, bien entendu, au-delà de la simple politesse et convivialité.

Notre objectif ici n'est pas de vous parler du règlement du RIPAM, mais s'il y a 2 choses qui doivent être retenues de ce règlement, c'est l'absence totale de la notion de bateau prioritaire, doublée du fait que, quoiqu'il en soit, l'abordage ou le simple contact sont en eux-mêmes interdits et qu'en cas de collision les responsabilités sont pratiquement toujours partagées.

2. La maîtrise de soi et de son sillage

Au-delà du respect des vitesses imposées dans un chenal (5nd) et dans le port (3nd), chaque skipper devrait observer son sillage et ajuster sa vitesse de manière à éviter que :

- Au port, les bateaux amarrés ne s'entrechoquent pas.
- Dans le chenal et au port, les équipages des bateaux situés à proximité du votre de soit pas mis en situation dangereuse. Rappelez-vous que, dans le chenal, les équipiers sont sur le pont pour manœuvrer dans une eau supposée plus calme.

N'oubliez pas que vous pourriez être tenu pour responsable des dommages causés par votre vague d'étrave ou de sillage. De même, une vitesse adaptée reste de mise à l'approche d'un mouillage ou d'une zone de baignade.

Reste l'excuse de la manœuvrabilité, c'est toujours ce que vous dit Raoul après avoir vociféré des injures à sa pauvre femme Ginette armée de sa gaffe et percuté votre bateau. En effet, si la vitesse est un facteur essentiel pour une manœuvre réussie dans des conditions de vent et de courant un peu forts, il ne faut pas confondre pas vitesse et précipitation ! Si vous sentez que votre manœuvre se présente mal, alors n'hésitez pas à recommencer complètement depuis l'approche en corrigeant vos erreurs. Et sur le métier, cent fois, remettez votre ouvrage...



Pendant les manœuvres d'approche finale, le chef de bord doit conduire et diriger la manœuvre, sans être forcément lui-même à la barre ou à la manette de l'inverseur. Alors, avant de débiter la manœuvre, vous devrez l'expliquer en détail à vos équipiers et vous leur décrierez leur tâche en vérifiant qu'elle a été comprise. Pendant la manœuvre vous aurez peu de choses à dire, seulement : Sylvie à toi ou Paul à toi maintenant. Tout en gardant votre calme, vous parlerez, et surtout vous éviterez de crier.

Raoul, lui ne quitte jamais la barre, et doit passer l'hiver à exercer sa puissante voix. Vous avez tous en tête le souvenir de Raoul qui criait sur Ginette et ses équipiers, le bateau en travers du quai, du coup êtes-vous aller l'aider ? Oui, bien sûr, mais vous avez attendu un bon moment avant d'intervenir.

Vous pouvez donner un aspect professionnel à vos manœuvres en annonçant que la prochaine manœuvre sera « machine en arrière ou en avant ».

Voici une suggestion : si au lieu d'envoyer votre épouse sauter sur le catway pour passer les amarres, tâche dangereuse mais essentielle, vous prenez sa place et vous vous exercez à conduire la manœuvre de l'extérieur, laissant la barre à votre chère et tendre et en donnant des ordres sans les exécuter vous-même. Une belle et bonne manœuvre accomplie dans la sérénité d'un équipage soudé et solidaire relève aussi de l'étiquette navale.

Les pare-battages

Raoul et Ginette ont l'habitude de les laisser à poste. C'est plus rapide et plus sécurisant quand on arrive dans un mouillage rétorque Raoul.

Au fait, comme ce ne sont pas des instruments de navigation, Ils n'ont rien à faire par-dessus bord dès que le navire est « en route », donc dès que vous avez quitté le quai. Laisser des pare-battages à poste, à l'extérieur du chenal, c'est un peu comme de sortir des toilettes avec la braguette ouverte. Qu'on se le dise !

Amarrage à couple



Vous ne vous amarrerez à couple que si vous y avez été autorisé et surtout vous ne vous mettez pas tête-bêche avec votre voisin direct. Une attention particulière sera apportée pour éviter le croisement des mâts et/ou le frottement des barres de flèche. Vous installerez une garde à cet effet.

L'usage exige qu'on ne modifie pas l'amarrage du yacht ainsi accosté. Vous ferez votre possible pour envoyer des amarres à terre et parer des défenses efficaces.

Pour rejoindre la terre ferme, vous éviterez de monter sur le roof du bateau voisin et de toujours traverser le pont par l'avant. Ne faites pas non plus comme Raoul qui regarde par les hublots de ses voisins et traverse le pont avec ses chaussures de ville, souvent par l'arrière c'est plus facile pour faire connaissance. De son côté Ginette, n'est pas en reste, puisqu'elle a allumé sa télé et vous fait profiter de son programme préféré. Comportements, vous l'aurez deviné non conformes aux règles de l'étiquette navale et de la simple politesse. Mais êtes-vous sûr de ne les avoir jamais constatés et vous comment faites vous ?

Le bruit



Il n'est pas interdit de faire la fête sur son bateau, mais toujours dans le respect des autres navigateurs. En principe et comme dans la vie de tous les jours, on ne devrait plus faire du bruit passé 22h. Il y a assez de possibilités de continuer de fêter à terre, au bar du coin ou dans tout autre endroit prévu à cet effet.

Bien entendu, vous veillerez à quitter votre bord en ayant vérifié que toutes les sources de bruit (drisses, pare-battage, etc.) ont été jugulées. Vos voisins vous remercieront le lendemain. Si vous êtes amarré à couple, pour traverser le bateau de votre voisin, enlevez vos chaussures et marchez d'un pas léger

3. Au mouillage

Vous vous souvenez de l'arrivée de Ginette et Raoul au mouillage des Ebihens ? Ils ont slalomé entre les bateaux déjà installés pour aller poser leur pioche à deux encablures de votre canot. Du coup, votre apéritif s'est renversé dans votre cockpit. Une fois installé, Raoul a démarré son barbecue, pendant que Ginette vociférait sur les enfants. Sympa les odeurs de merguez au moment du dessert et Raoul vous montre la marque de sa bière, bah oui son yacht s'est rapproché très près du votre après que son ancre ait finalement croché après un long dérapage... Vos enfants sont dans l'eau, et tout d'un coup vous découvrez Ginette armée de sa gaffe entrain de repousser votre bateau. Trop, c'est trop vous décidez de partir !



La prochaine fois que vous irez aux Ebhiens ou dans un autre mouillage, pensez aux mésaventures de Ginette et Raoul et naviguez avec précaution dans le mouillage, le choix de la place dans un mouillage est en lui-même tout un art si l'on veut à la fois ne pas gêner les autres et se trouver dans une profondeur d'eau correcte, tout en étant, bien entendu, le plus près possible de la plage convoitée. Dans ces conditions, vous préparerez votre manœuvre longtemps à l'avance quitte à faire des ronds dans l'eau pour évaluer où se trouve la meilleure place. Votre bateau n'a pas de guindeau, vous devrez préparer une biture. Si comme Raoul, vous ne savez pas ce que c'est, alors vous avez de fortes chances de ne pas connaître non plus « l'étalingure » et de jeter l'ancre, à la manière de Raoul. Vous verrez tout votre mouillage partir à l'eau, cela fera bien rire vos voisins, mais vous serez bien em...é.

Votre plan de manœuvre tiendra compte que :

- Le bateau qui était mouillé avant vous a le droit de rester où il se trouve, pour autant que sa propre ancre ne dérape pas.
- Du cercle d'évitage, des bateaux auprès desquels vous souhaitez vous ancrer. Sans oublier de vérifier si un skipper a affourché ou s'il a disposé d'une seconde ancre à l'arrière, voire d'une amarre à terre.
- De la hauteur d'eau en fonction de la marée.
- De la gêne entraînée par la présence de votre bateau

N'utilisez pas non plus un corps mort inoccupé, car le propriétaire peut revenir d'un instant à l'autre. De plus, vous ne savez pas s'il est installé légalement ou non. Au-delà de l'impolitesse que cette occupation constitue, en cas d'installation sur un corps mort illégal vous pouvez être poursuivi, cas vécu aux Ebhiens !

Enfin vous souvenez vous de l'usage qui doit être fait de la boule que vous avez rangée au fond de votre coffre ? Le RIPAM vous enjoint à la hisser pour signaler que vous êtes au mouillage, donc arrêté. De nuit, le feu de mouillage sera allumé et il doit être de couleur blanche et visible sur 360 degrés, comme chacun le sait. Jetez un coup d'œil au bateau de Raoul et Ginette, histoire de... En cas de collision, cela vous protégera des attaques de la compagnie d'assurance de l'abordeur qui pourrait utiliser ce manquement en indiquant que rien ne permettait de savoir que vous n'étiez pas un bateau " en route ", mais au mouillage.

L'accostage d'un bateau avec une annexe

Lorsque vous êtes invité à bord d'un bateau, au mouillage, vous l'accosterez avec votre annexe sur son tribord, mais sur bâbord d'un bâtiment de guerre.

4. Réfléchissez avant de jeter !



Concernant les eaux usées, l'article 43 de la loi sur l'eau prévoit que « Les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes ». Les règlements intérieurs de tous les ports de plaisance français interdisent tout rejet d'eaux noires dans les eaux des ports. C'est le cas du port de St Cast. Aujourd'hui tous les bateaux de plaisance neufs doivent être équipés d'un système de stockage et/ou traitement des eaux noires. Ces cuves à eaux noires peuvent être vidangées dans les ports équipés, Saint Cast dispose d'une telle station, ou en mer sous certaines conditions.

Les voici pour rappel : Le navire peut rejeter des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de douze milles marins des côtes à une vitesse modérée, alors que le navire fait route à une vitesse au moins égale à 4 nœuds. Il n'existe pas encore de réglementation sur les rejets des eaux grises, issues des évier et lavabo. Ce n'est pas une raison pour se croire tout permis, dans les zones fréquentées, mouillages ou port on évitera de rejeter l'eau qui a servi à nettoyer, avec un détergent agressif, les graisses grillées au fond de vos plats ou casseroles. Si dans les ports, nous n'éprouvons pas de difficulté pour nous débarrasser de nos poubelles, nous n'avons donc plus aucune excuse pour noyer nos bouteilles vides, jeter nos restes de scène de ménage, sacrée Ginette, de soirée trop arrosée ça c'est tout Raoul. Bien entendu, une fois arrivés à terre nous effectuerons le tri sélectif comme à la maison.

5. L'art du micro et de la communication

Vous avez tous entendu Raoul communiquer avec Alphonse sur le canal 16 de la VHF. Raoul demandait à Alphonse sa recette d'homard à l'armoricaine parce qu'il avait ramassé un casier (bien entendu pas à lui) plein de homards. En dehors du fait que ramasser un casier qui ne vous appartient pas est réprimandé par la loi, le canal 16 ne doit jamais être utilisé pour des conversations personnelles. Par contre vous avez le droit d'utiliser le canal 16 pour entamer une discussion avec un navire à proximité ou une station terrestre puis vous continuerez votre conversation sur un canal de dégagement. Nous vous rappelons que les navires peuvent communiquer entre eux sur les canaux 6, 8, 72 et 77. La phraséologie des messages radio respecte des règles simples comme « appelé, ICI, appelant, requête » La première requête sera bonjour ou m'entendez vous, puis le contenu variera en fonction de la poursuite de la conversation. Pensez à respecter les procédures d'urgences, vous les trouverez ICI que vous pouvez afficher à proximité de votre poste VHF. Nous avons déjà indiqué que les ordres du skipper n'ont pas besoin d'être vociférés pour être intelligibles par les équipiers. De même il faudra éviter au port d'hurler pour entretenir une conversation avec un ami sur un autre ponton ou pour demander à l'équipier parti aux courses de rapporter du café.



Vous avez tous entendu Raoul communiquer avec Alphonse sur le canal 16 de la VHF. Raoul demandait à Alphonse sa recette d'homard à l'armoricaine parce qu'il avait ramassé un casier (bien entendu pas à lui) plein de homards. En dehors du fait que ramasser un casier qui ne vous appartient pas est réprimandé par la loi, le canal 16 ne doit jamais être utilisé pour des conversations personnelles. Par contre vous avez le droit

d'utiliser le canal 16 pour entamer une discussion avec un navire à proximité ou une station terrestre puis vous continuerez votre conversation sur un canal de dégagement.

Nous vous rappelons que les navires peuvent communiquer entre eux sur les canaux 6, 8, 72 et 77. La phraséologie des messages radio respecte des règles simples comme « appelé, ICI, appelant, requête ». La première requête sera bonjour ou m'entendez vous, puis le contenu variera en fonction de la poursuite de la conversation. Pensez à respecter les procédures d'urgences, vous les trouverez ICI que vous pouvez afficher à proximité de votre poste VHF. Nous avons déjà indiqué que les ordres du skipper n'ont pas besoin d'être vociférés pour être intelligibles par les équipiers. De même il faudra éviter au port d'hurler pour entretenir une conversation avec un ami sur un autre ponton ou pour demander à l'équipier parti aux courses de rapporter du café.

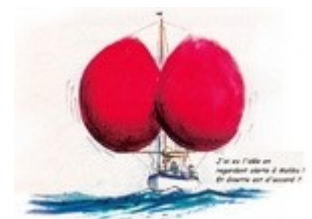
6. Propreté du navire



Tout comme une personne, un yacht doit être maintenu propre et l'étiquette navale exige qu'un bateau soit maintenu en état. On maintiendra un niveau de propreté sur toutes les parties de son navire accessibles de l'extérieur. Souvenez-vous, en aidant Raoul, vous vous étiez sali les mains avec les restes d'un précédent graissage des haubans. On évitera également les longues traînées noires à la sortie du pot d'échappement.

Le linge à bord

Il est normal et logique d'aérer votre sac de couchage ou de faire sécher vos cirés. Cependant, l'étiquette navale demande à ce que votre lessive ne soit pas exposée sur les filières. Quand Raoul demande à Ginette « les cales sont sèches ? », que fait Ginette ? Elle inspecte les filières à la recherche des sous-vêtements de son homme et elle répondra invariablement : « Oui Raoul, je ne les ais pas encore lavés ». Décidément, Ginette et Raoul n'ont rien compris à l'étiquette navale. Car sinon ils sauraient que l'on doit faire sécher sa lessive discrètement.



est du lourd.....

7. Pavillons

Le pavillon est probablement la première caractéristique visible d'un navire. A l'époque de la marine à voile, c'était la seule manière de savoir s'il s'agissait d'un ami ou d'un ennemi. Aujourd'hui, cela permet de savoir aussi si le navire est en détresse, s'il veut communiquer avec vous ou si le skipper est à bord par exemple.

Nous vous indiquons que l'étiquette navale demande à ce que les pavillons autres que les couleurs soient envoyés ferlés, l'ouverture ne s'effectuant qu'une fois la drisse à bloc. Le pavillon national est envoyé ouvert.

Après avoir lu ces quelques lignes, vous reconnaîtrez entre tous les bateaux de la famille de Raoul. Envoyez nous des photos, que nous puissions partager votre hilarité.

Pavillon national



Pavillon national de Raoul

Le pavillon national doit être le plus grand pavillon arboré à bord. Par respect pour le pays d'enregistrement, le pavillon doit être en bon état (pas d'usure ou de déchirure). Le pavillon doit être hissé à bloc. Le pavillon ne peut pas être fixé sur le pataras. Ne pas respecter ces deux points implique une signification particulière : le deuil.

Le pavillon national doit être proportionnel à la taille du navire. Si le minimum semble laissé à l'appréciation du skipper, le maximum est d'1/10 de la taille du bateau, à la condition expresse que le pavillon ne touche jamais l'eau, ni le pont.

Pour un bateau de 7,5 m, le pavillon fera au maximum 0,75 m de long et 0,5 m de haut puisque les pavillons sont au format 2/3 (guindant = 2/3 battant).

En navigation ou au port sur les bateaux à moteur ou les voiliers, le pavillon national est arboré à la poupe sur le couronnement soit au centre soit sur tribord. Il est hissé sur un mâtereau prévu à cet effet, pas un reste de manche à balai ou autre vil bout de bois. Ce digon sera verni avec soin et entretenu de même. Le mâtereau peut être incliné vers l'arrière pour mieux présenter le pavillon avec peu ou pas de vent.

Au port, l'étiquette navale demande qu'aucun pavillon ne batte entre le coucher du soleil et le lever du soleil, soit en France au plus tard 20h et 08h du matin au plus tôt. Laisser un pavillon national de nuit constitue un manque de respect envers les couleurs nationales. Plus généralement, en l'absence d'équipage à bord, aucun pavillon ne devrait battre.

Dès qu'on navigue, l'étiquette navale suggère fortement d'arborer le pavillon national. En cas d'oubli, vous ne risquez pas une amende. Mais pensez-y, cela fait tellement plaisir à nos jeunes équipiers. Au minimum, en navigation, vous hisserez le pavillon national lorsqu'un bateau officiel (police, douane, etc.) s'approche. Il est recommandé de le hisser également de nuit. L'usage demande que les couleurs soient descendues lentement au 2/3 de la hauteur, le pavillon étant gardé ainsi jusqu'à ce que l'autre ait répondu ; on l'envoie alors à nouveau à bloc. Lorsque le pavillon national est arboré sur la poupe du navire, il sera difficile de saluer selon cet usage. On pourra, à défaut, étouffer les couleurs et les redéployer.

Un navire militaire se salue en principe deux fois, mais souvent il ne vous a pas vu et ne répondra pas systématiquement. Il y a cependant de belles surprises qui peuvent nous réjouir et donner toute sa valeur à cette facette de l'étiquette navale.

Le pavillon national se met en berne lorsqu'il y a un deuil, voire un mort à bord. Dans un tel cas, le pavillon national se hisse à mi-hauteur. L'étiquette demande que si un deuil est ainsi honoré, les autres navires en fassent de même en se mettant en berne également. Dans le cas du pavillon porté à la poupe sur une hampe

On ne doit jamais mettre deux pavillons nationaux l'un en dessous de l'autre, ce serait une injure pour celui placé au niveau inférieur.

A l'étranger, dès l'entrée dans les eaux territoriales, vous enverrez sur la drisse de barre de flèche tribord le pavillon national du pays visité, appelé pavillon de courtoisie. Sur un bateau à moteur, vous devrez prévoir un mâtereau, pourvu de deux drisses à bâbord et à tribord, celui-ci vous permettra d'arborer tous les pavillons nécessaires pour respecter l'étiquette navale. Le pavillon de courtoisie est plus petit que le pavillon national.

Le pavillon de Club (ou guidon) :



Comme vous êtes fier de votre association, l'étiquette vous oblige à la porter aux nues, c'est-à-dire au point le plus haut du bateau. Comme son installation est une contrainte, il est permis de l'y laisser à poste tant que le bateau est utilisé. On l'appelle guidon, car sa forme est triangulaire (battant = 2 guindant). Comme nos têtes de mâts deviennent de plus en plus encombrées d'antennes et accessoires en tout genre, vous êtes autorisé à envoyer le guidon de l'APSC sur une drisse placée sous les barres de flèche bâbord. Sur un bateau moteur, vous pourrez installer un mâtereau spécifique à l'étrave, s'il n'y a pas de mât.

Comme vous êtes fier de votre association, l'étiquette vous oblige à la porter aux nues, c'est-à-dire au point le plus haut du bateau. Comme son installation est une contrainte, il est permis de l'y laisser à poste tant que le bateau est utilisé. On l'appelle guidon, car sa forme est triangulaire (battant = 2 guindant). Comme nos têtes de mâts deviennent de plus en plus encombrées d'antennes et accessoires en tout genre, vous êtes autorisé à envoyer le guidon de l'APSC sur une drisse placée sous les barres de flèche bâbord. Sur un bateau moteur, vous pourrez installer un mâtereau spécifique à l'étrave, s'il n'y a pas de mât.

Pavillon de propriétaire

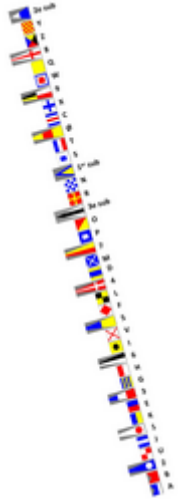
Ce pavillon qui indique la présence du propriétaire à bord de son yacht est porté sur tribord, aujourd'hui sur une drisse en-dessous des barres de flèche, à tribord s'il n'y a pas de pavillon de courtoisie, sinon à bâbord. Pour signaler que Madame est à bord, les Américains envoient un pavillon particulier. Dans les pays anglo-saxons en général, on envoie un pavillon blanc à la place du pavillon de propriétaire pour indiquer que l'on est à table et que l'on ne reçoit pas. On peut utiliser une serviette blanche. Heureusement Raoul ne connaît pas cette tradition... Mais bon, il nous a déjà montré tant de fois ces caleçons et autres sous vêtements...

Pavillon régional :

Les textes réglementaires sont sans équivoque. À part le national, aucun autre pavillon ne peut être arboré à bord des navires de plaisance, de pêche et de commerce. Autour de St Cast, il n'est pas rare de voir des navires de plaisance arborer exclusivement le «Gwenn ha Du» oriflamme identitaire de notre Bretagne. Dans les faits, il existe une certaine souplesse sur le sujet. Seul le fait de ne pas avoir le pavillon national, dans l'équipement obligatoire du navire, peut faire l'objet d'un procès-verbal.

Si vous souhaitez vous conformer aux règles de l'étiquette navale tout en souhaitant honorer notre région Bretonne ou si vous êtes de passage dans celle-ci. Alors, vous le hisserez à tribord dans l'esprit du pavillon de courtoisie en arborant à l'arrière comme il se doit notre pavillon national.

Le grand pavois



Reste l'excuse de la manœuvrabilité, c'est toujours ce que vous dit Raoul après avoir vociféré des injures à sa pauvre femme Ginette armée de sa gaffe et percuté votre bateau. En effet, si la vitesse est un facteur essentiel pour une manœuvre réussie dans des conditions de vent et de courant un peu forts, il ne faut pas confondre pas vitesse et précipitation ! Si vous sentez que votre manœuvre se présente mal, alors n'hésitez pas à recommencer complètement depuis l'approche en corrigeant vos erreurs. Et sur le métier, cent fois, remettez votre ouvrage...

