



GENEVA
SAILING SCHOOL



LIVRET DE NAVIGATION

Nous souhaitons transmettre la passion de la navigation
d'une manière accessible et complète afin de vous mener
à l'autonomie, dans un cadre rassurant.

SOMMAIRE

Les pages qui vont suivre condensent l'essentiel des connaissances nécessaires pour vous guider jusqu'à l'obtention de votre permis catégorie A de navigation au moteur sur le lac.

01.

LA NAVIGATION DANS LE PORT

- 1.1 Prise en main du bateau
- 1.2 Accostage avant/arrière
- 1.3 Demi-tour
- 1.4 Parcage avant/arrière

03.

LA SÉCURITÉ À BORD

- 3.1 Les avaries
- 3.2 Les avis lumineux
- 3.3 Les priorités
- 3.4 Les limitation de vitesse
- 3.5 Le matériel obligatoire

05.

LE LÉMAN

- 5.1 Les vents du Léman
- 5.2 L'échelle de Beaufort
- 5.3 Les prévisions météo

02.

LES MANOEUVRES

- 2.1 Prise de bouée
- 2.2 Homme à la mer

04.

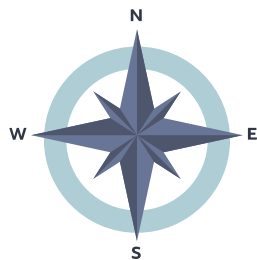
MATELOTAGE

- 4.1 Les nœuds
- 4.2 Connaissance du bateau
- 4.3 Lexique
- 4.4 La carte et la boussole

06.

ADRESSES UTILES

LA NAVIGATION DANS LE PORT



1.1 La prise en main du bateau :

Avant de partir du port, vérifier l'état général du bateau, le matériel de sécurité ainsi que la météo du jour.

Ventiler le compartiment moteur avant de l'allumer et vérifier que de l'eau sorte du moteur une fois allumé (si c'est un hors-bord).

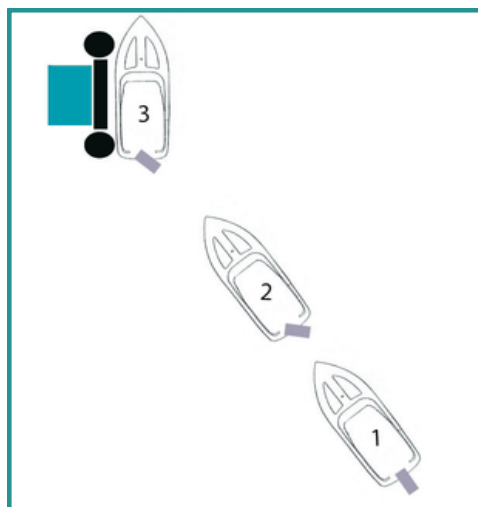
La force de propulsion du bateau moteur se situe à l'arrière, contrairement à une voiture, ce qui a une influence sur sa conduite.

Les deux actions possibles lors de la conduite d'un bateau moteur sont "tourner le volant" et "utiliser la poignée de gaz". Elles ne doivent jamais être réalisées en même temps, dans la mesure du possible.

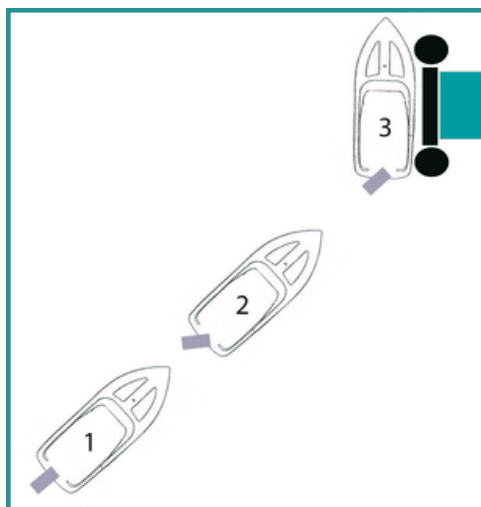
1.2 Accostage avant/arrière :

- Stabiliser le bateau avant le ponton
- Mettre les pare-battages, préparer les amarres et la gaffe
- Dire : "début de la manœuvre"
- S'approcher du ponton avec un angle de 45° à vitesse minimum
- A une longueur de bateau du ponton mettre sur neutre et braquer le volant dans la direction opposée au ponton
- Mettre la marche avant puis remettre sur neutre immédiatement
- Un peu avant que le bateau soit parallèle au ponton mettre la marche arrière et très vite remettre sur neutre.
- Dire : "manœuvre terminée"
- L'objectif est d'arrêter le bateau parallèle au ponton à un demi-mètre du ponton

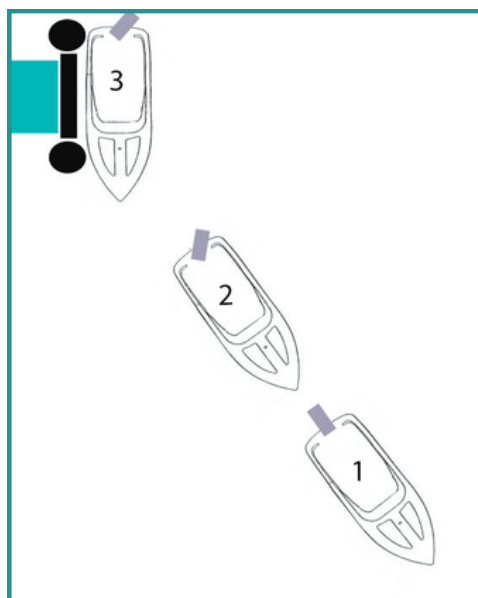
Accostage avant bâbord



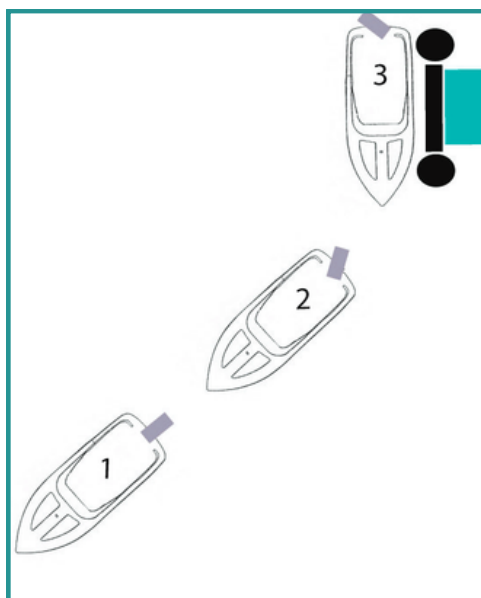
Accostage avant tribord



Accostage arrière tribord



Accostage arrière bâbord



La vitesse dans le port est de maximum 6 km/h. En général les manœuvres se font au minimum de la vitesse afin d'éviter la casse et le stress. Si le vent est soutenu il faudra augmenter la vitesse afin d'éviter de se faire déporter par le vent.

Prenons conscience que les bateaux du port sont un espace privé, évitons de faire des vagues ou du bruit afin de respecter les personnes à bord. Essayez dans la mesure du possible de respecter l'espace autour des bateaux qui sont parfois des habitations.

1.2 Demi-tour :

- Stabiliser le bateau et dire : "début de la manœuvre"
- Braquer le volant vers la source du vent et mettre la marche arrière
- Revenir rapidement sur neutre puis braquer au maximum de l'autre côté et enclencher la marche avant
- Répétez plusieurs fois ces étapes (minimum 4 fois ou plus si possible)
- L'objectif est de faire un demi-tour sur soi-même en prenant le moins d'espace possible. Cette manœuvre doit pouvoir être effectuée dans un espace restreint
- Stabiliser le bateau et dire : "manœuvre terminée"

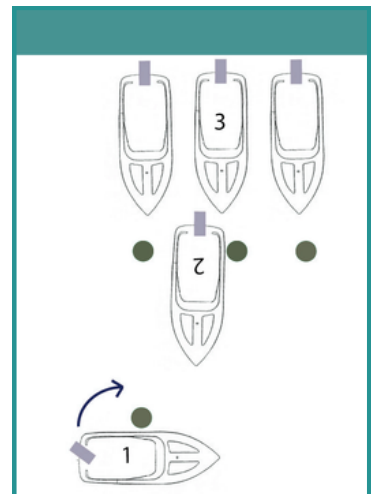
1.3 Parcage avant/arrière :

En marche avant - 90°

- Mettre les pare-battages, préparer les amarres et la gaffe
- Dire : "début de la manœuvre"
- Stabiliser le centre du bateau au milieu de la place
- Faire un quart de tour sur soi-même pour aligner le bateau avec la place
- Mettre la marche avant puis remettre sur neutre immédiatement
- Un peu avant que le bateau soit au fond de la place, mettre la marche arrière, quand le bateau est stabilisé remettre sur neutre
- Dire : "manœuvre terminée"
- L'objectif est d'arrêter le bateau au milieu de la place

En marche arrière - 90°

- Mettre les pare-battages, préparer les amarres et la gaffe
- Dire : "début de la manœuvre"
- Stabiliser le centre du bateau au milieu de la place
- Faire un quart de tour sur soi-même pour aligner le bateau avec la place
- Mettre la marche arrière pour rentrer dans la place
- Un peu avant que le bateau soit au fond de la place, mettre la marche avant, quand le bateau est stabilisé remettre sur neutre
- Dire : "manœuvre terminée"
- L'objectif est d'arrêter le bateau au milieu de la place

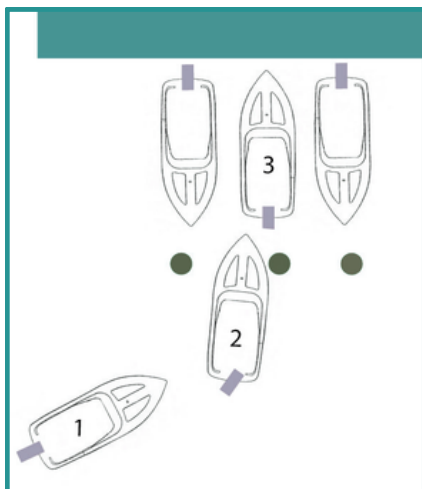


En marche avant - 45°

- Mettre les pare-battages, préparer les amarres et la gaffe
- Stabiliser avant la place
- Dire : "début de la manœuvre"
- Approcher de la place avec un angle de 45°
- Avant que l'étrave dépasse le milieu de la place, mettre la marche arrière pour redresser le bateau puis remettre sur neutre.
- Avant que le bateau soit dans l'axe de la place, mettre la marche avant
- Un peu avant que le bateau soit au fond de la place, mettre la marche arrière, quand le bateau est stabilisé remettre sur neutre
- Dire : "manœuvre terminée"
- L'objectif est d'arrêter le bateau au milieu de la place

En marche arrière - 45°

- Mettre les pare-battages, préparer les amarres et la gaffe
- Stabiliser avant la place
- Dire : "début de la manœuvre"
- Approcher la place avec un angle de 45° en marche arrière
- Avant que l'étrave dépasse le milieu de la place, mettre la marche avant pour redresser le bateau puis remettre sur neutre
- Avant que le bateau soit dans l'axe de la place, mettre la marche arrière
- Un peu avant que le bateau soit au fond de la place, mettre la marche avant, quand le bateau est stabilisé remettre sur neutre
- Dire : "manœuvre terminée"
- L'objectif est d'arrêter le bateau au milieu de la place



LES MANŒUVRES

2.1 Arrêt à la bouée :

- Stabiliser le bateau à bonne distance de la bouée face au vent
- Préparer les amarres et la gaffe
- Dire : "début de la manœuvre"
- Enclencher la marche avant pour se rapprocher lentement de la bouée
- A 3-4 mètres de la bouée mettre sur neutre
- Enclencher la marche arrière pour stabiliser le bateau à environ 50 cm de la bouée
- Si l'étrave se déporte sur bâbord ou tribord, redresser en braquant le volant dans le sens de la déportation en mettant une brève marche arrière.
- Dire : "manœuvre terminée"

2.2 Manœuvre de sauvetage - Homme à la mer :

- Au large, la personne tombe à l'eau au maximum de la vitesse
- Décélérer rapidement mais progressivement en annonçant : "je ralentis"
- Dire haut et fort : "Homme à la mer - Fixez-le - Tenez-vous bien - Attention j'accélère !"
- Accélérer
- Tourner de manière à réaliser un cercle en choisissant le côté face au vent pour initier la manœuvre - Veiller à ce que le rayon pour virer ne soit pas trop serré, ce qui empêcherait d'atteindre la personne
- Revenir au vent de la personne avec un angle de 45° (sur bâbord ou tribord)
- Réduire la vitesse puis réaliser la manœuvre d'accostage et stabiliser le bateau afin que la personne se trouve au centre du bateau
- Éteindre le moteur - Enlever le coupe-circuit
- Dire : "manœuvre terminée"

LA SÉCURITÉ À BORD

En naviguant nous jouons avec des éléments puissants et imprévisibles. Le lac Léman est un plan d'eau idéal pour l'apprentissage de la navigation, ses vents de montagne irréguliers sont formateurs mais peuvent parfois s'avérer dangereux.



La sécurité passe avant tout par l'anticipation. Une préparation de la navigation et du bateau sont indispensables : consulter la météo, se préparer en fonction, regarder les cartes, se renseigner sur l'éventuel port d'arrivée, vérifier l'état général du bateau (moteur, matériel obligatoire, équipements de sécurité), démarrer et laisser tourner le moteur, vérifier qu'il y a assez d'essence, d'eau potable, etc.



3.1 Les avaries :

- Feu à bord :

Éteindre le moteur et enlever le coupe-circuit ou tirer sur l'arrivée d'essence.
Mettre les gilets de sauvetage et installer les passagers à l'opposé du feu.

Pour un moteur hors-bord, prendre l'extincteur et gicler sur l'ensemble du moteur jusqu'à extinction du feu.

Pour un moteur in-board, entre-ouvrir le capot moteur pour glisser le bec de l'extincteur et gicler à l'aveugle jusqu'à extinction du feu (afin d'éviter un appel d'air).

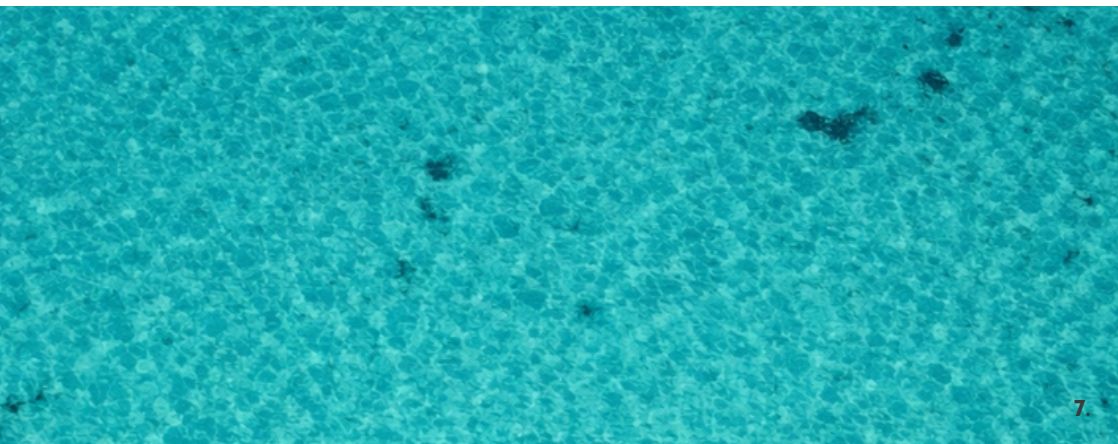
Hisser le pavillon de détresse pour être secouru par des bateaux alentours, sinon appeler le 118 pompiers.

Si l'extincteur est vide et qu'il y a encore le feu, essayer d'étouffer le feu en mettant une couverture mouillée ou une bâche dessus (pour un moteur hors-bord).

Si vous vous trouvez dans la rade ou proche des côtes, il faut jeter l'ancre pour éviter un accident.

Si le feu n'est pas maîtrisable, il faut appeler le 118 pompiers ou 117 police et dire : "Donner sa position, dire qu'il y a le feu sur le bateau, nous sommes X personnes et nous allons sauter. Suivre leurs indications."

Sauter et s'éloigner en restant groupés à 100m du bateau.



- Voie d'eau :

Identifier la voie d'eau, allumer la pompe de cale s'il y en a une et mettre les gilets de sauvetage.

Essayer de vider l'eau à l'aide de l'écope ou du seau et essayer de boucher le trou (depuis l'intérieur ou l'extérieur à l'aide d'une bâche).

Se rendre au port le plus proche ou se rapprocher de la côte.

Si la voie d'eau n'est pas maîtrisable, attacher la corde la plus longue possible au bateau et à une bouée.

Appeler le 118 pompiers ou 117 police et dire : "Donner sa position informer que le bateau va couler, nous sommes X personnes et nous allons sauter et suivre leurs indications.". Sauter et s'éloigner en restant groupés à 100m du bateau.

- Pollution :

En cas de grosse pollution, couper l'arrivée d'essence, couper le contact du moteur puis appeler les secours en leur donnant la position du bateau et suivre leurs indications.

- Panne moteur :

Vérifier si l'arrivée d'air est bien ouverte

Vérifier l'arrivée d'essence

Si le bateau dérive vers la rive : Jeter l'ancre !

Appeler le sauvetage de Genève.



3.2 Les avis lumineux :

Sur le lac il existe un système d'alertes lumineuses pour annoncer l'arrivée d'un fort vent ou d'une tempête. Ce sont des feux oranges scintillants tout autour du lac.

L'avis de prudence - 40 éclats par minute

Annonce l'arrivée de vents dont les rafales peuvent atteindre 25 à 33 nœuds (env. 46 à 61 km/h). Il est possible de sortir sur le lac mais il faut être prudent et observer l'évolution de la météo en permanence. Il n'est pas obligatoire de rentrer mais il est conseillé de mettre les gilets ou de se rapprocher du port.

L'avis de tempête - 90 éclats par minute

Annonce l'arrivée de vents dont les rafales peuvent dépasser 33 nœuds (plus de 60 km/h). Il est interdit de sortir sur le lac. Il faut mettre les gilets et rentrer dans le port le plus proche.



Attention : le port le plus proche devant être praticable par gros vent, il est donc parfois plus sage, dans le gros de la tempête, de rester loin des côtes qui peuvent être un danger pour le bateau. Dans ce cas, avertir quelqu'un ou la police de la navigation de cette décision et donner sa position. Si la décision est de rentrer dans un port, avertir le garde port de son arrivée : il pourra aider à la manœuvre. Il y a souvent des bouées de gréement à l'extérieur des ports auxquelles il est possible de s'amarrer en attendant que la tempête ne se calme. La bonne décision dépendra toujours des circonstances, du bateau, du vent, de l'équipage, etc.

Face à une situation de stress, il est primordial que la ou le capitaine garde son calme pour éviter un mouvement de panique à bord. Parler avec une voix ferme et distincte, donner des ordres clairs, ne pas crier ni montrer de stress, demander à toutes les personnes de rester dans le cockpit/la cabine et de vous écouter. Il est judicieux de mettre les gilets à tout le monde, d'expliquer la marche à suivre, tenter de garder la tête froide et de prendre des décisions efficaces en pensant à la sécurité de votre équipage avant tout. Le reste n'est que du matériel.

En cas d'urgence, il est possible d'appeler les sauvetages ou la police du lac qui sont là pour parer à ce genre de situation (contacts en fin du document).

3.3 Les priorités :

- Les règles de priorité dépendent d'abord du type de bateau, dans l'ordre :
 1. Bateaux prioritaires, bateaux de service régulier ou autres bateaux à passagers auxquels l'autorité compétente à accorder le droit de priorité (ils sont signalés par un ballon vert de jour et un feu vert visible de tous les côtés la nuit).
 2. Bateaux de marchandises
 3. Bateaux de pêche professionnelle (ballons jaunes)
 4. Bateaux à voile
 5. Bateaux à rames
 6. Bateaux à moteur (à l'exception des bateaux prioritaires, de marchandise et de pêche professionnelle)
 7. Planches à voile et kitesurfs

Les bateaux en service régulier ont toujours la priorité par rapport aux autres bateaux prioritaires.

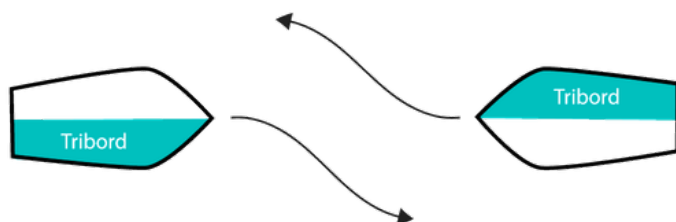


Ces règles ont pour objectif principal de prévenir les collisions en mer et sur les eaux intérieures, d'assurer le bon déroulement des manœuvres ainsi que le respect des priorités, notamment lors des régates ou dans les zones de navigation fréquentées. Elles constituent également une base essentielle pour l'analyse des responsabilités et l'intervention des assurances en cas d'accident. Toutefois, aucun navigateur ne doit se reposer uniquement sur sa priorité de passage : chaque conducteur ou barreur a le devoir permanent d'anticiper les risques et de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter une collision. En cas d'inaction ou de comportement imprudent, les torts pourront être partagés entre les parties concernées.

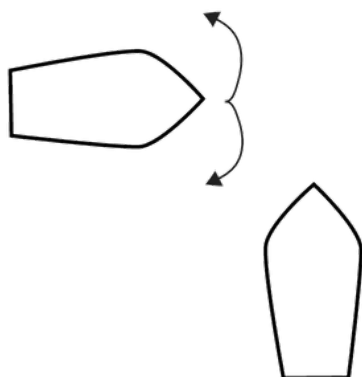
- Les règles de priorité lorsque deux bateaux de même type se trouvent sur une route convergente :

Pour rappel, en cas de route convergente les bateaux moteur cèdent le passage à toutes les autres catégories sauf les cerfs volants tractés (kitesurf).

- Si deux bateaux moteurs de la même catégorie sont en route de collision le bateau qui à l'autre bateau à tribord doit entreprendre la manœuvre d'évitement.
- Lorsque deux bateaux viennent l'un en face de l'autre en route de collision, les deux doivent aller sur tribord afin de passer bâbord sur bâbord.
- Tout bateau à moteur qui en rattrape un autre doit céder sa priorité



Quand les deux bateaux à moteurs se font face, les deux doivent s'écarter sur tribord.



Le bateau à droite est prioritaire.

Le bateau qui n'a pas la priorité doit s'écarter.

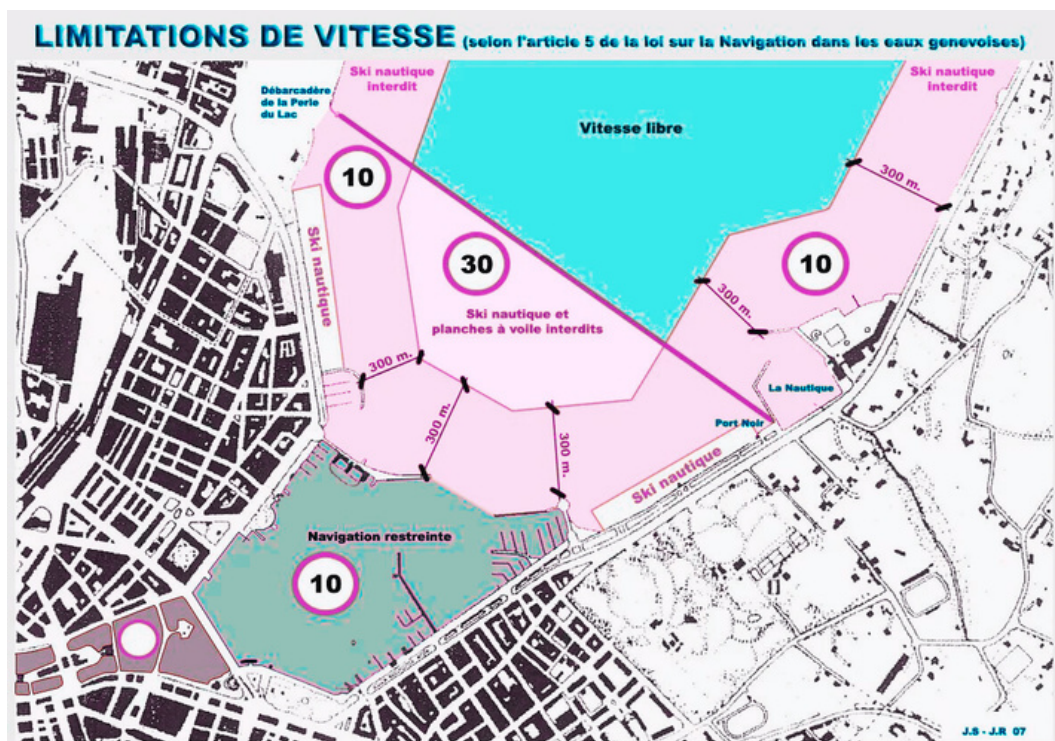


3.4 Les limitations de vitesse :

A moins de 300 mètres de la rive la vitesse est limitée à 10km/h.

En aval du phare des Pâquis, nous naviguons dans une zone portuaire dans laquelle la navigation est restreinte à 10 km/h également

Une fois le phare des Pâquis passé avec un cap au large, nous naviguons dans une zone à 300 m des côtes donc à 10km/h (jusqu'à la hauteur du parc des Eaux-vives et du palais Wilson. Passé cette ligne nous naviguons dans une zone 30 km/h (jusqu'à la hauteur du Port Noir et de la Perle du lac). Passé cette ligne il n'y a plus de limitations de vitesses à conditions de reste au delà 300 mètres de la côte.



RESPECT DES VOILIERS ET AUTRES EMBARICATIONS : Adoptez en permanence une navigation courtoise et responsable en tenant compte des vagues et du bruit générés par votre bateau moteur. Réduisez votre vitesse à l'approche des voiliers, petites embarcations, pêcheurs ou zones fréquentées, afin de limiter le sillage, préserver la sécurité de tous et garantir le confort ainsi que la tranquillité sur l'eau.

3.5 Le matériel obligatoire

- Un seau ou une écope
- Une gaffe
- Un pavillon de détresse rouge, taille 60x60cm
- Un avertisseur sonore (corne, sifflet ou klaxon)
- Une ancre avec corde ou chaîne de longueur suffisante pour le plan d'eau
- Des rames ou des pagaies (si le bateau peut être déplacé par ce moyen)
- Un extincteur à poudre de 2 kg (révisé tous les 3 ans)
- Un engin de sauvetage avec une drisse de rappel flottante d'au moins 10m
- Un gilet de sauvetage avec collerette par personne à bord (75N) et de taille appropriée pour les enfants de moins de 12 ans (cf : gilets de sauvetage).
- La carte grise du bateau
- Le permis de conduire
- S'il y a un moteur, le certificat antipollution valable
- Une pièce d'identité en cours de validité



Les gilets de sauvetage :

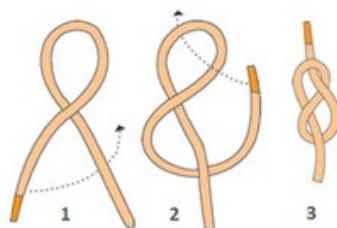
La loi exige qu'il y ait à bord un gilet de 75N, avec une collerette par personne embarquée. Le port du gilet est obligatoire pour les enfants (adapté à leur taille, avec collerette) et les personnes qui ne savent ou ne peuvent pas nager, à mobilité réduite ainsi qu'à partir de 3 Beaufort de vent. Il est fortement recommandé de nuit, si l'eau est froide, quand le vent forcé ou si vous estimez que la situation le requiert.

Aujourd'hui il existe des gilets auto-gonflants, il est vivement recommandé d'utiliser ce genre de gilet au lieu de ceux en mousse car ils permettent d'être libre de ses mouvements, ce qui est important pour manœuvrer un bateau avec du fort vent.

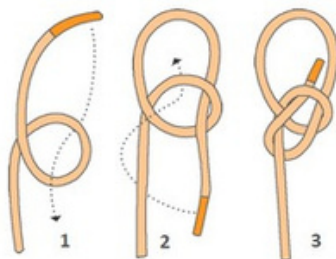
LES BASES DU MATELOTAGE

4.1 Les nœuds

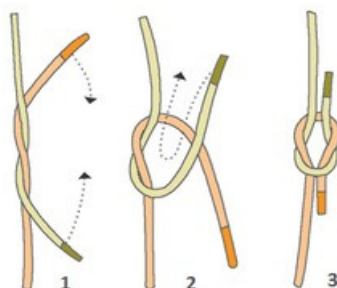
Nœud de huit : nœud d'arrêt que l'on fait au final des écoutes et autres bouts pour les empêcher de sortir des poulies



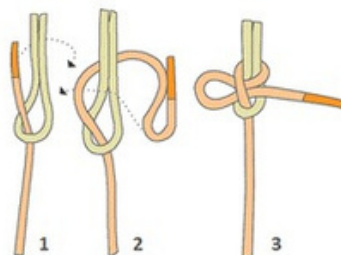
Nœud de chaise : sert à attacher un bout à quelque chose, par exemple les écoutes à la voile. On l'utilise beaucoup en navigation car il a l'avantage de tenir solidement en tension et de pouvoir être défait même après une forte tension

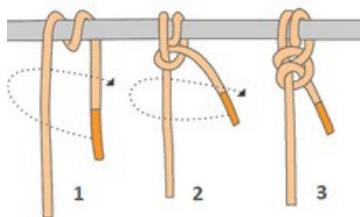


Nœud plat : est utilisé pour unir deux bouts et pouvoir les serrer autour de quelque chose comme un paquet ou des lacets de chaussures. Il sert entre autres à ranger la partie de voile qui pend après une prise de ris

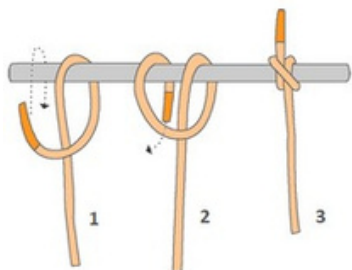


Nœud d'écoute simple et double : servent à unir deux bouts même s'ils ont un diamètre différent. Le double est utilisé pour encore plus de solidité.

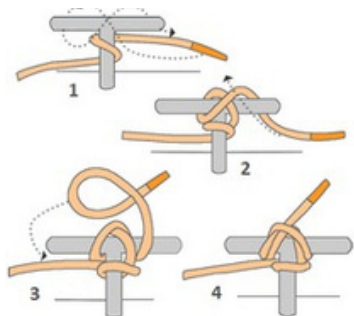




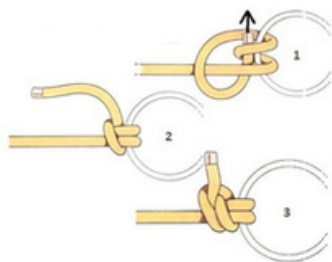
Un tour mort et deux demi clefs : sert à s'amarrer : très solide et se défait même sous tension.



Nœud de cabestan : utilisé pour s'amarrer à un poteau car il a l'avantage de ne pas glisser et rester à la hauteur du poteau auquel on l'a amarré. Il peut aussi servir à attacher les pare-battages le long de la filière. Pour plus de sécurité, assurer le nœud.



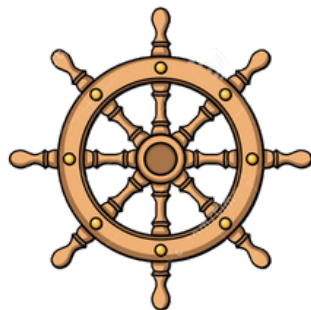
Nœud de taquet : utilisé pour s'amarrer autour des taquets qui se trouvent sur les pontons des bateaux. Il a l'avantage d'être sûr et de se défaire facilement avec ou sans tension



Nœud de d'ancre : sert à attacher un bout à quelque chose de manière définitive. Après une forte tension, il ne sera même plus possible de le défaire.

Il existe des centaines de variétés de nœuds et ils sont utiles dans beaucoup de domaines : escalade, spéléologie, équitation, randonnée, camping, plongée, scoutisme, tricot, vie quotidienne, bricolage... Connaître beaucoup de nœuds peut, en mer comme sur terre, sauver de beaucoup de situation difficiles.

LES TERMES ESSENTIELS



4.3 Lexique

Amarre : cordage servant à accrocher le bateau à un ponton ou une bouée.

Accastillage : ensemble des pièces en métal, plastique ou bois, qui sont fixées sur le pont, comme les taquets, les chaumards ou le davier.

Accoster : aborder, amarrer son bateau à la côte, soit par l'avant, ou l'arrière, soit bord à bord avec un quai, un ponton ou un autre bateau.

Amer : objet fixe et visible de la côte servant de point de repère en mer et permettant de se rendre compte de la position du bateau.

Annexe : petite unité embarquée à bord d'une plus grosse qui permet de se rendre à terre lors des mouillages forains.

Antifouling : peinture dite « antisalissure » destinée à empêcher les organismes marins de se fixer sur la coque des navires.

Appareiller : partir, prendre la mer.

Barre (franche ou à roue) : pièce servant à faire pivoter le gouvernail et donc à diriger le bateau.

Balcon : balustrade métallique fixée à l'avant ou à l'arrière d'un bateau.

Bâbord : côté gauche d'un bateau, en regardant vers la proue (l'avant).

Baille à mouillage : coffre placé à l'avant du bateau, fermé par un capot et dans lequel sont rangées l'ancre et sa ligne de mouillage.

Bimini : petite capote en toile ou en matière rigide montée sur des arceaux métalliques et protégeant le cockpit du soleil.

Bitte d'amarrage : billot métallique ou bétonné qui, fixé sur un pont ou sur un quai, sert à tourner et à fixer les amarres.

Bout : terme générique utilisé pour désigner tous les cordages à bord d'un bateau. Il est aussi employé pour définir la position « de face » par rapport au vent ou à un amer (ex : bout au vent).

Coque : structure du bateau qui sert à le faire flotter en enfermant l'air à l'intérieur. Un bateau peut avoir une monocoque ou être multicoques (deux : catamaran ou trois : trimaran).

Cordage : bout servant au gréement et à la manœuvre d'une embarcation. Chaque cordage a un nom afin de ne pas les confondre.

Cabine : intérieur d'un bateau habitable. Compartiment destiné au rangement du matériel sur les unités de taille modeste.

Cale : partie du bateau comprise entre la coque et le pont le plus bas.

Cadène : demi-anneau fixé en général sur le tableau arrière, à l'extérieur, et souvent utilisé pour de fortes tractions.

Cockpit : habitacle découvert, généralement situé sur la partie arrière du bateau.

Compas : instrument de mesure qui donne le cap magnétique du bateau. Dans le compas, les graduations sont mobiles.

Corps-mort : ancrage constitué d'une bouée en surface fixée au fond par une chaîne à un poids important (exemple : un bloc de ciment), auquel un bateau peut s'accrocher.

Déjauger : phénomène de sustentation d'une carène sous l'effet de la vitesse.

Étrave : terme qui désigne le profil avant de la carène.

Gaffe : longue perche en bois ou en aluminium, munie d'un crochet, notamment utilisée lors des manœuvres pour attraper une ligne de mouillage ou une bouée.

Gouvernail : pièce immergée à l'arrière d'un bateau qui modifie, selon son orientation, la trajectoire de celui-ci. Cet élément se trouve uniquement sur les bateaux à moteur équipés d'une transmission en ligne d'arbre.

Hors-bord : moteur monté sur le tableau arrière d'un bateau. Il est par définition plus facile à monter et à démonter qu'un moteur in board. Par extension, il s'agit d'une coque équipée de ce type de moteur.

Inverseur : sorte de boîte de vitesses à trois rapports : avant, point mort, arrière. L'inverseur s'actionne avec une manette couplée à celle des gaz.

In-bord : moteur installé à l'intérieur de la coque d'un bateau.

Ligne de flottaison : ligne de séparation entre la partie immergée et la partie émergée de la coque, donc entre les œuvres vives et les œuvres mortes.

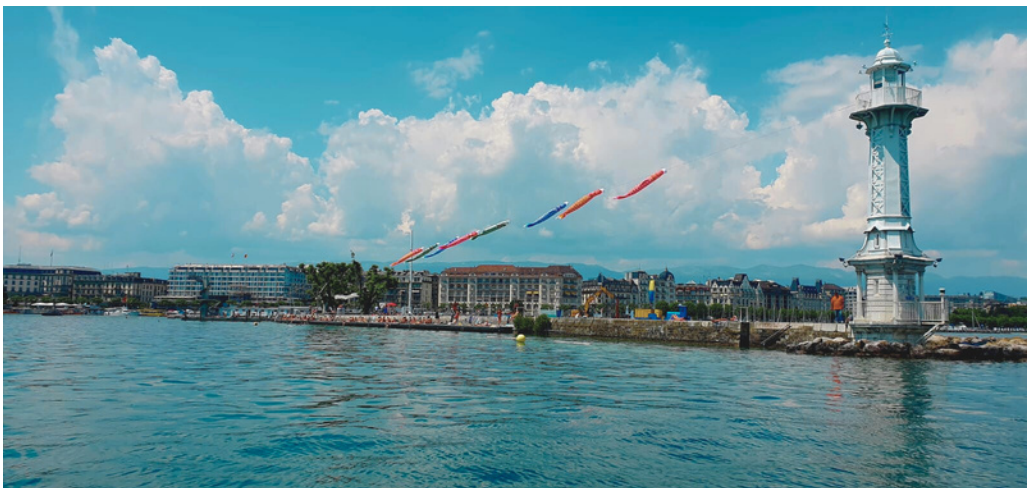
Mille nautique : unité de mesure des distances en mer. Un mille nautique représente 1,852 kilomètre. Il ne faut pas le confondre avec son homonyme, le mile terrestre, une unité de mesure anglo-saxonne qui est égale à 1,609 kilomètre.

Mouillage : emplacement ou situation d'un bateau immobilisé sur son ancre. Il s'agit aussi de l'ensemble même du matériel de mouillage (appareils) comprenant l'ancre, la chaîne, la ligne textile...

Nœud : unité de vitesse en mer. Le nœud correspond à 1 mille par heure, soit 1,852 kilomètre par heure. À ne pas confondre avec le Mph, le mile terrestre par heure.

Nourrice : réservoir autonome des moteurs hors-bord.

Pare-battage (ou défenses) : objet suspendu le long du quai ou de la coque pour amortir les chocs et protéger la coque.



Pied : unité anglaise de longueur, couramment utilisée pour indiquer les dimensions d'un bateau. Un pied est divisé en 12 pouces et il correspond à 30,48 centimètres.

Poupe : arrière d'un bateau.

Proue : avant d'un bateau.

Rafale : coup de vent soudain.

Rouf : forme francisée du mot anglais « roof ». Superstructure sur le pont d'un navire qui correspond au « toit » de la cabine.

Safran : partie submergée du gouvernail servant à changer la direction, située à l'arrière du bateau.

Sondeur : appareil électronique utilisé pour estimer la profondeur des fonds. Les modèles les plus évolués permettent de connaître leur nature, de détecter la présence de bancs de poissons ou encore d'épaves.

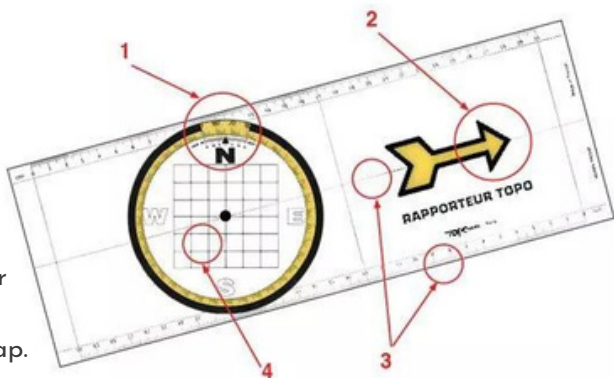
Tableau arrière : partie qui termine l'arrière d'une coque de bateau.

Taquet : pièce d'accastillage qui sert à fixer une amarre. Il en existe plusieurs sortes.



4.4 La carte et la boussole

Lorsque l'on navigue, il est important de pouvoir se repérer sur une carte et de pouvoir déterminer sa position et son cap.



Pour réaliser un relèvement sur une carte, il faut se munir d'une règle de cras, d'un compas de relèvement et d'une carte assez détaillée pour identifier des repères visuels clairs.

Marche à suivre pour définir sa position avec deux relèvements :

1. Choisir deux lieux facilement identifiables, à l'œil nu et sur la carte, de chaque côté du lac (par exemple le Phare des Pâquis et le débarcadère de la Perle du Lac).
2. Viser le premier lieu au compas de relèvement et lire le cap en degrés (par exemple 60°).
3. Reporter ce degré sur l'anneau du rapporteur Breton puis poser le rapporteur sur la carte **en veillant à ce que la flèche jaune pointe le lieu visé**. Aligner le Nord de la molette avec le Nord de la carte. Ne plus bouger la molette. Aligner le quadrillage de la molette avec un méridien ou une parallèle de la carte. Tracer le trait en partant de ce lieu.
4. Répéter l'opération avec le lieu situé sur la rive opposée.
5. L'intersection des deux droites donne la position du bateau.

Définir le cap à suivre vers une destination :

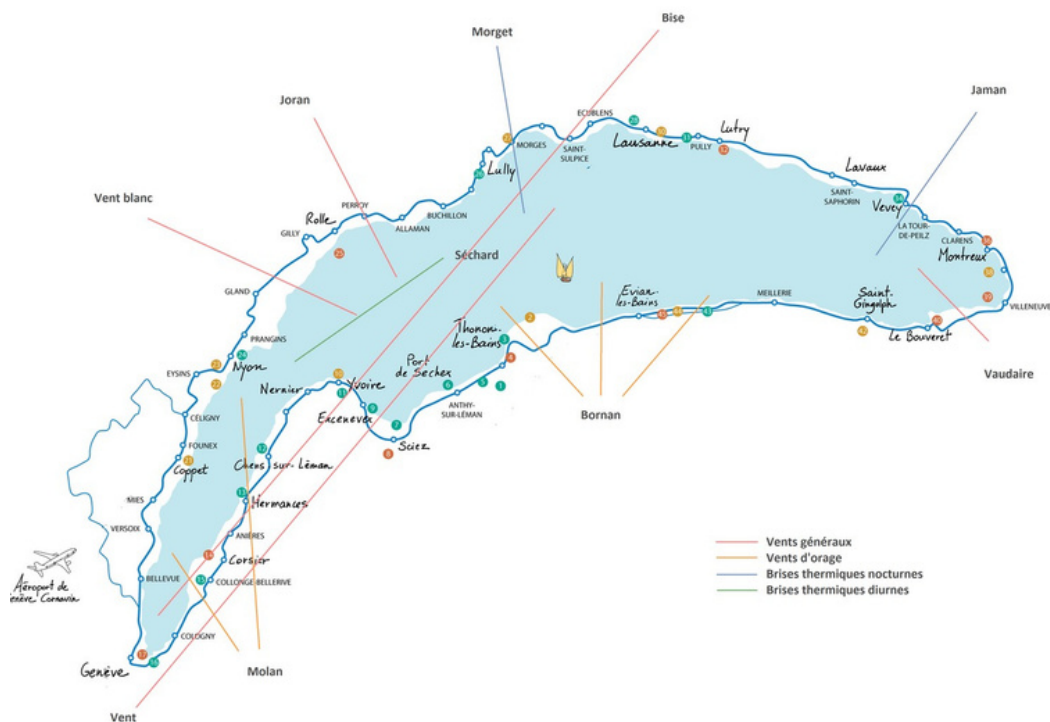
Une fois la position connue, on peut déterminer le cap pour rejoindre un lieu précis (par exemple le Creux de Genthod) :

1. Tracer un trait entre la position du bateau et la destination, en orientant la règle dans le sens de la navigation (flèche jaune au milieu de la règle pointant vers la destination).
2. Aligner le Nord de l'anneau avec le Nord de la carte.
3. Lire le degré indiqué sur la règle de Cras : c'est le cap à suivre à la boussole du bateau.

LE LÉMAN

5.1 Les vents du Léman

Enchâssé entre les Alpes et le Jura, le lac Léman est balayé par des vents généraux, des vents d'orage et des brises thermiques. Bien connus des navigatrices et navigateurs, ces airs lémaniques évoluent au rythme des saisons et au cours d'une même journée.



Les vents soufflant sur le Léman sont particulièrement nombreux puisqu'on en compte plusieurs dizaines divisés en trois grandes catégories : les vents généraux tels que la Bise ou le vent d'ouest, les vents d'orage tels que la Vaudaire, le Joran ou le Bornan, les brises ou vents thermiques tels que le Rebat ou Séchard.

L'ÉCHELLE DE BEAUFORT

5.2 L'échelle de beaufort

Pour donner une idée de l'état de la mer selon l'échelle :

0 C'est la "pétote", la mer est lisse et il n'y a pas de vagues

1 Les vagues mesurent 0,1m

2 On aperçoit des vaguelettes courtes jusqu'à 0,2m

3 Des petites vagues de 0,6m se forment

4 Les vagues s'allongent et mesurent 1m

5 Les vagues bien allongées mesurent 2m

6 Lames avec écume blanche avec des vagues de 3m

7 Lames déferlantes avec trainées d'écume et vagues de 4m

8 Lames déferlantes avec trainées d'écume et vague de 5,5m

9 Lames déferlantes en rouleaux de 7m de hauteur

10 Très grosses lames et rouleaux atteignant 9m

11 Lames très hautes et les vagues atteignent 11,5m

12 Lames comme des montagnes et vagues de plus de 13m

Beaufort	Description	Nœuds		km/h	
		de	à	de	à
0	Calme	0	1	0	1
1	Très légère brise	1	3	1	5
2	Légère brise	4	6	6	11
3	Petite brise	7	10	12	19
4	Jolie brise	11	16	20	28
5	Bonne brise	17	21	29	38
6	Vent frais	22	27	39	49
7	Grand frais	28	33	50	61
8	Coup de vent	34	40	62	74
9	Fort coup de vent	41	47	75	88
10	Tempête	48	55	89	102
11	Violente tempête	56	63	103	117
12	Ouragan	64	>	118	>

Notre charte « Naviguer Responsable »

Nous nous engageons à suivre les principes de la charte « Naviguer Responsable » qui oriente nos actions en tant que capitaines et membres d'équipage. Nous reconnaissons que la navigation ne se limite pas à la sécurité de notre bateau, mais englobe également le respect de notre équipage, de l'environnement et de l'écosystème dans son ensemble.

Responsabilité envers la sécurité

En tant que capitaines, nous assumons la responsabilité de la sécurité de notre équipage et de notre bateau. Cela implique d'anticiper la météo, de vérifier régulièrement l'équipement, l'état du bateau et de prendre en compte le niveau de compétences de notre équipage afin de réduire les risques d'accidents.

Respect de l'équipage

Nous traitons chaque membre de notre équipage avec respect et considération, en valorisant la diversité et l'inclusion à bord de notre bateau. Nous encourageons la communication ouverte, la transmission pédagogique et le travail d'équipe afin d'assurer une expérience de navigation sûre et agréable pour tout l'équipage. Cette approche garantit une atmosphère de confiance, de respect mutuel et de sécurité à bord.

Respect de l'environnement

Le Léman n'est pas une ressource infinie et chaque action a un impact sur son écosystème. Nous nous engageons donc à minimiser notre impact sur celui-ci en évitant tout déversement de déchets et polluants et en respectant les lois de protection lacustres. Nous choisissons des alternatives respectueuses de l'environnement par exemple en favorisant l'utilisation de crèmes solaires biodégradables en évitant d'embarquer des emballages et plastiques à usage unique à bord. En entretenant régulièrement notre bateau nous évitons les microparticules provenant de l'usure du matériel (bâches, bouées, bouts...)

Respect des autres

Le lac est un espace restreint sur lequel se côtoient beaucoup de personnes. Nous prenons en compte le bruit et les vagues engendrés par notre embarcation. Nous respectons également les distances entre les bateaux et la côte.

Ensemble, en suivant les principes de cette charte, nous pouvons profiter pleinement de notre passion pour la navigation tout en préservant la beauté et la diversité de notre lac pour les générations futures.

Geneva Sailing School
École de voile

BIENVENUE
À BORD !



ADRESSES UTILES

Office cantonal des véhicules (permis) +41 22 388 30

Sauvetage du lac, Genève +41 22 731 11 82

Police du lac, Genève +41 22 427 68 10

CONTACT



TÉLÉPHONE
(+41)77 943 91 82



SITE INTERNET
www.genevasailingschool.ch



EMAIL
genevasailingschool@gmail.com



GENEVA
SAILING SCHOOL