

Etiquette des marins, étiquette des pavillons et code International

par Valérie Fassotte



AVANT PROPOS

L'étiquette, c'est avant tout la bonne conduite entre gens qui se fréquentent ou se croisent dans la société, que ce soit sur mer, à quai ou dans un Club House. C'est le respect de soi même, le respect des autres et des traditions du yachting, c'est le respect de l'environnement, de l'ambiance et de son propre bateau.

Au fond, c'est la politesse, sinon le pur bon sens.

SOMMAIRE

Etiquette des marins	page 2
Etiquette des pavillons	page 3
Le Salut	page 5
Le deuil	page 5
Le pavillon de courtoisie	page 7
Le guidon et pavillon d'officier	page 8
Autres pavillons	page 9
Le pavillon des eaux intérieures	page 10
Le gueux de Bruxelles	page 11
Le grand pavois	page 11
Quelques superstitions de " Marin "	page 13
Phobies Nautique	page 14
Signaux d'entrée et de sortie de port	page 15
Procédure par signaux flottants	page 17
Les combinaisons de signaux	page 18
Code international des signaux flottants	page 19
L'auteur	page 21

ETIQUETTE DES MARINS

Quelques exemples de politesse et de bon sens entre marins.

Il est fortement déconseillé de se promener torse nu (topless) sur les quais, dans les marinas et surtout dans les Club House. Très souvent l'usage local l'interdit. Les abords d'un Club ne constituent tout de même pas une plage.

S'agissant des salons du Club House, il faut savoir que certains Clubs prescrivent des règles de tenue assez strictes.

Par exemple et cela souvent en soirée le port du "Blazer" avec le badge du club auquel vous appartenez est recommandé (voire obligatoire ...).



Savez-vous d'où vient le mot "Blazer"?

C'est un terme bel et bien naval, car il vient du nom d'une frégate anglaise du 19ème siècle qui s'était fait remarquer par sa combativité le "H.M.S. BLAZER" (ce qui veut dire "flamboyant"); à l'occasion d'une visite de la Reine Victoria à bord, le capitaine commanda pour son équipage des vestons bleus à boutons dorés en guise d'uniforme (en ce temps là, l'équipage n'avait pas d'uniforme); la reine Victoria fut très impressionnée et la mode du "BLAZER" naquit.

Le port d'un couvre chef (casquette, foulard, képi, bandana, etc.) n'est pas autorisé dans les Club House. Dans le même ordre d'idées il est généralement interdit de parler de religions et de politique.

Quand votre bateau est amarré à couple d'un autre il est obligatoire de passer par la plage avant pour passer de l'un à l'autre et pas par la plage arrière.

D'autre part, lorsque vous souhaitez monter à bord d'un bateau qui n'est pas le vôtre et même si l'on vous a invité, il va de soi qu'il faut toujours demander la "permission de monter à bord".

Dans les marinas et ports, il est de bon ton de ne pas utiliser la toilette de son bateau s'il n'est pas équipé d'un réservoir de récupération d'eaux usées.

D'autre part, il est formellement interdit de jeter tout détritrus par-dessus bord.

(Cela concerne surtout les navigateurs d'eaux intérieures) Quand vous quittez le quai ou l'écluse il est de bon ton de rentrer vos pare battages et de ne pas les laisser barboter dans l'eau. De toute façon ça vous ralentira et cela augmentera votre consommation de diesel.

Parmi toutes ces règles de bonne conduite, une très grande importance s'attache à "l'étiquette des pavillons."

ETIQUETTE DES PAVILLONS

A première vue un peu ésotérique, certes, cette étiquette traduit des exigences fondamentales et simples : assurer la visibilité de son pays et aussi de son Club, tout en respectant les symboles des autres pays. C'est le terrain de rencontre entre législation, courtoisie et la célébration des origines navales lointaines de notre sport.

De ce fait, elle unit les marins et les plaisanciers du monde entier.

Tout d'abord sur le plan de l'étiquette des pavillons, il convient de passer en revue les règles et coutumes maritimes appliquées à 5 types de pavillon. À savoir : les couleurs (pavillon national), le pavillon de courtoisie, le guidon, le gueux et les pavillons du Code International.

LES COULEURS



Le pavillon de la Composante Navale de la Défense

Le 23 février 1950 la Force Navale reçoit son propre pavillon (Ensign). Il est très différent du pavillon national et du pavillon gouvernemental. Il ressemble plutôt au White Ensign de la Royal Navy et c'est normal puisque la Force Navale Belge fut réincarnée de la Royal Navy en 1946.

La croix tricolore diagonale est issue de la "croix de Bourgogne", c'est à dire l'ancien emblème naval de l'Espagne aux 16ème - 17ème siècles.



Le pavillon des institutions gouvernementales

Le pavillon belge noir jaune rouge avec une couronne noire, un lion noir avec la langue et les griffes rouges était le pavillon naval de 1936 à 1940, année où la Force Navale belge fut abolie.

La Force Navale Belge a été rétablie en 1946 et quatre ans plus tard elle a reçu son nouveau pavillon. Depuis lors, ce pavillon est devenu le pavillon des instances gouvernementales. Ex. police, douane, etc. et il n'est en aucun cas le pavillon maritime des Flandres. (D'ailleurs, ce n'est même pas le lion flamand qui - lui - affiche des proportions différentes). Si vous arbolez ce pavillon, vous risquez de graves problèmes avec les autorités.



Le pavillon national maritime

C'est le pavillon belge noir jaune rouge que vous connaissez tous. Il est réservé à la marine marchande, aux bateaux à vocation commerciale et pour les bateaux de plaisance qui ne sont pas membre d'un club fédéré.



Le pavillon national de plaisance

Pour la plaisance en Belgique, il porte au tiers supérieur de la laize noire la couronne jaune, car contrairement à une opinion fautive et bien ancrée chez plusieurs yachtmen belges, tous les bâtiments de plaisance belges, issus d'un club fédéré portent la couronne, et pas seulement les bâtiments d'un club royal. (Ce signalement particulier est le rôle du guidon). Naviguer avec le pavillon national sans couronne vous désigne inmanquablement comme "commercial" (péniche, remorqueur et autre ...).

Le pavillon national de plaisance belge dont la dimension devrait être aussi grande que possible et de préférence de 1/7e de la longueur au signalement du bâtiment (mais sans jamais toucher l'eau), se place à la poupe, (voir les illustrations) impérativement à bloc sur un digon droit (et non "courbé", digon particulier réservé historiquement aux hollandais) et certainement jamais sur le pataras, ce qui le signalerait en berne. En effet, la poupe constitue la position "d'honneur" historique, car aux siècles révolus c'était à la poupe que se trouvait le quartier du capitaine.

Le pavillon national de plaisance belge est hissé à bloc à 8 h. du 25/03 au 20/09 et à 9 h. du 21/09 au 24/03 inclus et toujours amené au coucher du soleil ou au plus tard à 21 h. locale.

Il est toujours envoyé le jour à l'entrée et à la sortie des ports, en vue d'un autre bâtiment, les dimanches et jours fériés légaux, sur toute réquisition d'un représentant qualifié de l'autorité maritime, sur réquisition d'une autorité consulaire belge à l'étranger, sur toute réquisition d'un bâtiment de la marine de l'état, dans les eaux étrangères, sur réquisition d'un bâtiment d'état de ce pays.

En conclusion, ne perdons pas de vue que le pavillon national que vous arborez représente en fin de compte votre pays d'attache ; de ce fait, il est naturel de s'assurer que ce symbole important soit toujours propre et en bon état.

LE SALUT

Lorsqu'un bateau de plaisance croise un bâtiment de guerre ou un navire officiel arborant le pavillon national, que ce bateau soit à l'ancre ou en mer, le bateau de plaisance doit le saluer à l'aide du pavillon national de la manière suivante : le pavillon est amené à mi-drissé ; lorsque le bateau à saluer est par le travers, le pavillon est maintenu quelques instants à mi-drissé; après quoi, il est à nouveau hissé à bloc. Sur les yachts de petite taille, lorsque la hauteur du pavillon correspond à plus d'un tiers du mâtereau, il n'y a pas de salut.

Les yachts belges saluent les yachts étrangers qu'ils rencontrent dans les eaux belges; ils se saluent entre eux s'ils se rencontrent en dehors des eaux belges.

A bord de canots, vedettes ou petits bâtiments de plaisance où le pavillon national occupe en guindant plus du tiers de la longueur du mât de pavillon, le salut n'est jamais envoyé par le pavillon.

Outre le simple salut, il peut être envoyé un signal adéquat du Code international des signaux ou le salut conventionnel par signal phonique. Ce dernier salut cependant ne doit être utilisé qu'avec une extrême discrétion, lorsque l'on ne peut, par exemple, saluer du pavillon. Mais jamais l'on n'utilisera le salut au moyen du sifflet ou de la sirène au passage d'un bâtiment royal, d'un bâtiment de l'Etat ou d'une marine de guerre. Le salut par appareil sonore consiste en 3 longs coups de sirène.



Le pavillon européen portant un pavillon national belge en "canton" est une insulte à la Belgique. Contrairement aux apparences, ce pavillon ne constitue pas un pavillon national. L'Europe n'étant pas un pays.

LE DEUIL (MISE EN BERNE)

Le deuil est signalé en positionnant les couleurs (le pavillon national) et parfois le guidon à mi-mât.

Les règles qui concernent l'observance du deuil pour les bateaux de plaisance sont les suivantes.

Deuil national :

Celui-ci est observé lors du décès d'un membre de la famille royale.

Le pavillon national (les couleurs) uniquement et pas le guidon sont en berne (mi-mât) dès que le décès est annoncé et gardé à mi-mât jusqu'au coucher du soleil de ce jour là uniquement. Ou si le décès a lieu pendant la nuit, le pavillon national est en berne (mi-mât) le jour suivant jusqu'au coucher du soleil uniquement.



Les couleurs (le pavillon national) seront à nouveau en berne (mi-mât) le jour des obsèques.

Si le pavillon national ne peut pas être amené à mi mât, un ruban noir peut être attaché au mât juste au-dessus du pavillon.



Les détails varient considérablement suivant l'importance de la personne décédée. Quand un navire de la Force Navale est présent, il est fortement recommandé de suivre la procédure de la Force Navale.

Un certain nombre de pays ont des jours de deuil national. Il est de bonne pratique de se conformer aux usages locaux.

Deuil privé :

Si le propriétaire d'un bateau décède, les couleurs et le guidon sont mis en berne (mi-mât) dès que le décès est annoncé jusqu'au coucher du soleil où les couleurs et le guidon seront amenés pour la dernière fois. Si le décès a lieu la nuit, les couleurs et le guidon seront en berne (mi-mât) le jour suivant et amenés au coucher du soleil.

Pour le décès d'un officier d'un Club Nautique (membre du comité) il n'y a pas d'objection que les bateaux des membres présents au port du Club et par accord mutuel mettent leur pavillon et guidon en berne pour la même période que pour le décès d'un propriétaire de yacht.



Procédure pour hisser et amener les couleurs et le guidon a mi mât (en berne).

Les couleurs et le guidon ne peuvent jamais être hissés directement à mi mât ou amenés directement de mi-mât.

Quand ils sont hissés, ils doivent être hissés d'abord à bloc (en haut) et puis après une

pause de quelques secondes, être amenés doucement à mi-mât.

De même quand ils sont amenés, ils doivent d'abord être hissés doucement à bloc et puis être amenés.

Dispersion des cendres en mer

La dispersion des cendres en mer est réglementée en Belgique et change d'une région à l'autre. Je vous suggère de vous renseigner dans votre commune.

(La disposition du corps en mer est totalement interdite en Belgique).

Une autre solution (la plus fréquemment utilisée) est de récupérer dans un container une partie des cendres au cimetière. (Demandez-le au préposé du cimetière qui s'occupe généralement de la dispersion, ils sont toujours compréhensifs).

Procédure en Mer

Les couleurs (pavillon national) en berne. (Dès l'arrivée des cendres à bord).

Sur le lieu de la dispersion que vous souhaitez vous mettez votre bateau en panne et cassez l'ère (vous stoppez votre bateau).

Une fois que le bateau n'a plus d'ère, la cérémonie peut commencer (selon vos souhaits). La dispersion se fait toujours sur tribord arrière du grand mât ou pour les bateaux à moteur sur la plage arrière tribord.

LE PAVILLON DE COURTOISIE



Comme son nom le suggère, il s'agit d'une courtoisie envers le pays d'accueil.

Dans la grande majorité des pays c'est le pavillon maritime, mais pour les pays latins comme l'Italie, la France, l'Espagne, etc. c'est le pavillon national qui fait office de pavillon de courtoisie et pas le pavillon maritime.

Mais attention ! Dans certains pays c'est bien plus qu'une courtoisie, c'est une obligation.

Dès que l'on entre dans les eaux territoriales d'un pays autre que le sien, le pavillon de courtoisie est hissé à bloc sous les barres de flèches TRIBORD.

Il est envoyé ou amené au même moment que le pavillon national.

Dans les eaux britanniques c'est le Red Ensign qui est le pavillon maritime, donc le pavillon de courtoisie.

Ne hissez jamais le Union Flag (Union Jack) ou la croix de St George (drapeau anglais) sur votre bateau là bas, sous peine de tracasseries lourdes.

LE GUIDON DU BRYC



Le guidon est la marque distinctive du club auquel vous appartenez.

Le guidon du BRYC comporte la couronne de Belgique, le club étant club royal.

Il se place impérativement au point le plus haut du bateau (en tête du mât le plus élevé), sans aucune exclusive ni autre possibilité. Le placer à tout autre endroit du bateau vous ferait passer pour un "éléphant", engendrer des remarques désobligeantes, voire, dans certains pays, une amende car contraire à l'étiquette ou aux règles du pays ou de la région.

Si sa position en tête de mât gêne certaines pièces d'accastillage (girouette par exemple) il est de bon aloi et très pratique de monter le guidon sur un digon (mâtereau).

Si vous êtes membre de plusieurs clubs, vous porterez le guidon du club correspondant aux eaux dans lesquelles vous naviguez.

Le guidon ne s'amène pas au coucher du soleil et reste en place tant que le bateau est armé.

LE PAVILLON D'OFFICIER



Commodore

Ce type de pavillon - assimilable au guidon - vaut bien quelques mots d'explication. Héritiers d'une vieille tradition navale britannique, les principaux Yacht Clubs anglophones (outre-manche, outre-atlantique et aux antipodes ...) ont pour coutume d'élire en leur sein un Commodore, des Vice-Commodores et des Rear-Commodores ; et de les autoriser d'arborer, comme distinction, un pavillon spécial, le "pavillon d'officier" (en anglais : Flag Officer Pennant) en place du guidon du club. Le BRYC a fait sienne cette tradition. Ce pavillon s'envoie, en principe, en tête de mât, et il y remplace le guidon. (Quand l'officier est à bord).

En règle générale, selon cette coutume des anglophones, ces pavillons distinctifs reproduisent les couleurs du guidon du club et revêtent une forme fourchue, en outre toujours selon cette coutume, le pavillon de vice-commodore sera orné d'un disque et celui d'un rear-commodore sera orné de deux disques (pour leur donner leur appellation polie !!) sauf aux Etats-Unis et parfois au Canada où la différenciation se fait par couleurs.



Vice-Commodore

Attention ! Petite précision pour les mordu(e)s de l'héraldique. Il peut à première vue paraître illogique de ne pas accorder de "disque" emblématique à l'officier supérieur, donc au Commodore, mais il y a bien une logique. C'est celle de l'héraldique selon laquelle tout élément ajouté à un pavillon, donc tout disque dans le cas qui nous intéresse, constitue en fait une "dégradation" de celui-ci en quelque sorte. Ouf !



Rear-Commodore (simulation)

Il n'y a pas de Rear-Commodore au BRYC

Les règles de l'étiquette qui s'appliquent à ces "pavillons d'officier" constituent des vestiges d'une époque dorée, certes. Ils ont un certain charme, convenons-le. La raison d'être de cette coutume, c'est bien celle d'assurer la visibilité des "officiers" d'un Club ; il s'ensuit que les "officiers" arborent leur pavillon distinctif soit sur leur propre bateau, soit au mât du Club, selon le cas, comme signal de présence; en outre un membre du Club qui les accueillera à bord de son propre bateau, veillera à remplacer son guidon par le "pavillon d'officier" de son visiteur ! Enfin, contrairement au pavillon national, le pavillon d'officier ne sera pas amené la nuit tant que l'officier reste à bord de son bateau.

Pour les inconditionnels de l'étiquette, il faut savoir qu'il incombe à l'officier supérieur d'un Club, qui se trouvera à bord d'un bateau (et donc en possession de son pavillon distinctif) de "donner l'exemple" aux autres membres et aux visiteurs ; lorsqu'il s'agit d'amener le pavillon national le soir ou encore dans le cas d'une mise en berne.

En tout cas, voilà la théorie ...

LE PAVILLON PERSONNEL



(que vous devez dessiner de manière à ce qu'il ne puisse être confondu avec un signal ni avec un pavillon national) ou de propriétaire (si ce dernier est à bord) s'envoie à TRI-BORD. Il s'envoie à BABORD dès que le pavillon de courtoisie est recommandé. Il est envoyé et amené au même moment que le pavillon national et que le pavillon de courtoisie. Mais il ne peut pas être arboré en mer.

Le pavillon "Q" (Quebec).

Nous l'indiquons dans cette partie du livre parce qu'un bateau doit le hisser à bloc sous les barres de flèches BABORD, quand il entre dans les eaux territoriales belges ou autres pour indiquer à la douane que vous arrivez en provenance d'un pays étranger et que vous demandez le libre passage.

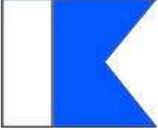
En ce qui concerne un navire commercial, le pavillon "Q" (ou ZS sous le code international des signaux de 1969) indique "mon navire est sain et je demande la libre pratique."

D'autres pavillons indiquant l'état de santé se trouvent dans le code international de

1969.

La législation exige d'arborer le pavillon "Q" dès l'entrée des eaux territoriales. La législation diffère d'un pays à l'autre et les informations les plus récentes se trouvent dans le "cruising guide" du pays visité.

LE PAVILLON DE PLONGÉE "A" (ALPHA).



Le pavillon "A" du code international des signaux (1969) indiquant "j'ai un plongeur à l'eau, gardez vos distances et passez à faible allure" est le signal à utiliser.



Occasionnellement vous pourriez rencontrer le drapeau n° 4 de NATO (une croix blanche de St André sur fond rouge) ou le pavillon de plongée des USA (pavillon rouge avec une diagonale blanche).



La 27e règle de la législation internationale pour éviter les collisions en mer indique une règle spéciale pour les petites embarcations en opération de plongée.

LE PAVILLON DES EAUX INTÉRIEURES



Règlement Général des voies navigables belges.

Chapitre 1 - "Conditions requises pour être admis à naviguer."

Art. 2-3 : Tout bateau en marche doit être porteur, en tête de mât ou à une hauteur de 3 mètres au moins, au-dessus du plat-bord, d'un drapeau rouge avec un carré blanc au milieu.



Ce pavillon de navigation des eaux intérieures belges se place de préférence sur un digon à la proue de votre bateau et doit être d'une dimension raisonnable (0,5 m²); il indique aux opérateurs d'ouvrages d'art (pont, écluse, etc.) que vous désirez poursuivre votre navigation. (Que vous êtes en marche).

Pour l'opérateur, c'est le signal qui l'informe de préparer l'écluse ou de lever le pont pour votre passage.

Il va de soi que dès lors que vous ne désirez plus poursuivre votre navigation, vous avez amarré ou ancré votre bateau, vous devez amener ce pavillon ou le remplacer par votre gueux.

LE GUEUX DE BRUXELLES



De forme carrée, il représente St Michel terrassant le dragon (or et noir sur deux laizes horizontales vert et rouge) et indique le port d'attache du bateau.

Il se place sur un digon à l'avant du bateau dès que l'ancre est mouillée ou que la première amarre est tournée, on ne navigue pas avec le gueux.

Il est envoyé et amené au même moment que le pavillon national et que le pavillon de courtoisie.

On ne peut impérativement hisser qu'un seul pavillon ou guidon par drisse. (Deux pavillons, l'un sous l'autre indiquent que le second est le vassal du premier, ce qui est toujours considéré comme une insulte.)

Seuls les signaux se hissent en drisse, à l'endroit le plus visible.

LE GRAND PAVOIS

LE GRAND PAVOIS est arboré au mouillage ou à quai à bord des bâtiments de plaisance :

Les 21 juillet, 11 et 15 novembre ;

Durant la présence dans le port, du Roi ou de la Reine, en visite officielle ;

Durant la présence d'un souverain ou chef d'Etat étranger, si les navires de l'Etat de son pays arborent le grand pavois ;

Durant la présence d'un ou de bâtiments d'Etat étranger qui hissent eux-mêmes, après l'avoir notifié officiellement, le grand pavois, à l'occasion d'une fête ou solennité de leur pays ;

A l'occasion d'une fête ou solennité, lorsque l'invitation en a été faite par un représentant qualifié de l'autorité maritime ;

Dans les eaux étrangères à l'occasion d'une fête ou solennité locale, lorsque notification officielle en a été faite par l'autorité du pays et moyennant l'agrément de l'autorité consulaire de Belgique.

LE GRAND PAVOIS consiste à assembler les pavillons du code international et à les dresser de la proue à la première tête de mât vers la deuxième tête de mât et vers le bastingage de poupe.

Il est important que les pavillons nationaux ou autres pavillons privés ne figurent pas dans le grand pavois.



La composition du grand pavois doit se limiter aux pavillons du code international et tous les bateaux doivent dans les limites du possible arborer le même pavois.

L'ordre du grand pavois devra être, en partant de la proue :

E. Q. 3. G. 8. Z. 4. W. 6. P. 1. I. Code. T. Y. B. X. 1er. H. 3e. D. F. 2e. U. A. O. M. R. 2. J. O. N. 9. K. 7. V. 5. L. C. S.

Pour un bateau à un mât, la partie de la proue à la tête de mât peut se terminer par le 3^e substitut et la drisse du mât vers la poupe commence alors par D.

La drisse entre les deux mâts (pour un bateau à deux mâts) commence par Y et finit par O.

Votre pavillon national maritime devrait également être arboré à la tête de chaque mât dans ce cas et votre gueux à la proue.

Il s'agit en l'occurrence d'une "recommandation" de la Composante Navale de la Défense Belge, de la Royal Navy et de la R.Y.A. (Royal Yachting Association), recommandation qui est reconnue par une très grande partie des pays maritimes au monde.

Plusieurs pays ont leur propre recommandation, légèrement différente. Ces "recommandations" ont toutes comme but d'assurer une alternance décorative des pennons et des pavillons du code international, tout en évitant la composition (par inadvertance, bien entendu !) de messages grossiers.

La règle d'Or : ne jamais intercaler dans la séquence des pavillons du code international un pavillon national quelconque. Ce serait une insulte - que vous le veuillez ou non - et dans certains pays on ne plaisante pas avec les pavillons.

Le petit pavois

Avec lequel on peut naviguer les mêmes jours que le grand pavois, il place un pavillon national à chaque mât ou digon, donc : un sloop en portera 3, un à la proue, (à la place du gueux), un en tête de mât (à la place du guidon) le troisième étant son pavillon national en position habituelle à la poupe. Si l'on pavoise en l'honneur d'une nation étrangère, le pavillon maritime de cette nation est arboré en tête de grand mât, à la place de l'un des pavillons nationaux.



QUELQUES SUPERSTITIONS DE " MARIN " .

Ce que vous ne devriez jamais faire à bord.

Monter à bord d'un bateau du pied gauche.

Ne prenez pas la mer un vendredi (le jour où Christ a été crucifié).

Ne prenez pas la mer le deuxième lundi d'août (le jour où Sodome et Gomorrhe ont été détruites)

Couper vos cheveux et vos ongles à bord.

Ne prenez pas la mer le premier lundi d'avril (le jour où Cain a tué Abel).

Ne jamais siffler à bord (sauf pour le cuisinier et le plus jeune de l'équipage).

Ne prenez pas la mer un 31 décembre (le jour où Juda s'est pendu).

Ne jamais tuer un albatros, une mouette ou n'importe quel oiseau de mer (ils transportent les esprits des marins décédés).

Ne jamais prononcer le mot "lapin" à bord (ça porte malheur).

Donner un autre nom au bateau (le rebaptiser).

Baptiser votre bateau par un nom se terminant par " A " .

Ce qui ne faut jamais apporter à bord.

Un parapluie (cela attirera la pluie)

Des bananes (elles sont généralement infestées d'araignées mortelles)

Un sac noir (sac funéraire).

Des fleurs coupées (couronne funéraire).

Un prêtre (il s'habille en noir et est funéraire).



PHOBIES NAUTIQUE.

Ablutophobia	Peur de se laver
Antropophobia	Peur d'autre personne
Ankraophobia	Peur du vent
Bathophobia	Peur des profondeurs
Batrachophobia	Peur des amphibiens
Bromidrosiphobia	Peur des odeurs corporelles
Cymbophobia	Peur des vagues
Homichophobia	Peur du brouillard
Ichthyophobia	Peur du poisson
Levophobia	Peur de tourner à bâbord
Ostraconophobia	Peur des coquillages
Pogonophobia	Peur des oiseaux
Pluviophobia	Peur d'être mouillé par la pluie
Selachophobia	Peur des requins
Thalassophobia	Peur de la mer

" THE SEVEN SEAS " LES 7 MERS

Nous avons tous entendu et parler des sept mers, mais quelles sont elles ?

L'Arctique
L'Antarctique
L'Atlantique Nord
L'Atlantique Sud
L'Indien
Le Pacifique Nord
Et
Le Pacifique Sud



SIGNAUX DIVERS PARTICULIERS AUX PORTS BELGES.



Dégager immédiatement le chenal.
(Scintillements jaunes).



DE JOUR



DE NUIT

Interdiction de prendre la mer pour les embarcations non pontées et bateaux dont la longueur à la flottaison est inférieure à 5 m.
(Scintillements bleus).

SIGNALISATION



Signaux d'entrée et de sortie de port

Clignotants : Danger grave. Interdiction absolue de passer.
N.B. -En cas de danger grave, tous les navires doivent s'arrêter et les trois feux rouges sont à éclats.



Interdiction de passer.



Passage autorisé à sens unique.



Passage autorisé dans les deux sens.



Passage autorisé après accord par VHF du pilotage.

GUIDE SIMPLIFIÉ DES PAVILLONS

	Bateau à Moteur	Voilier
Pavillon National	Sur un digon à la poupe.	Sur un digon à la poupe.
Pavillon de Courtoisie	Si le mât a une barre de flèche. Il se place à TRIBORD.	Sur la barre de flèche TRIBORD.
Guidon du Club	A la tête du mât. Ou à défaut sur un digon au dessus de la timonerie.	A la tête du mât.
Pavillon d'Officier	A la place du guidon.	A la place du guidon.
Pavillon Q	Si le mât a une barre de flèche à BABORD.	A la barre de flèche BABORD.
Pavillon personnel	A la barre de flèche BABORD. A ne pas utiliser en mer.	A la barre de flèche BABORD. A ne pas utiliser en mer.

PROCÉDURE PAR SIGNAUX FLOTTANTS.

En règle générale :

- Une seule drissée à la fois.
- Chaque drissée doit être conservée battante jusqu'à ce que la station réceptrice ait répondu.
- Lorsque plusieurs groupes sont hissés sur la même drissée, ils doivent être séparés par un séparatif (environ 2m).
- La station émettrice doit toujours hisser le signal à l'endroit le plus visible pour la station réceptrice.

Réponse :

- Toutes les stations concernées doivent hisser la flamme code.
- a) à mi-drissée : dès qu'elles voient une drissée.
- b) à bloc : dès qu'elles ont compris.
- c) ramenée à mi-drissée : dès que la drissée de la station émettrice est ramenée.
- d) à bloc dès qu'une nouvelle drissée est comprise.

Fin de transmission :

- La station émettrice hisse la flamme code isolément après la dernière drissée.
- La station réceptrice doit répondre de la même manière qu'à toutes les drissées.

LES COMBINAISONS DE SIGNAUX

Les signaux de 2 lettres ont une signification particulière.

L'association la plus importante est NC (détresse).

Comme on ne possède généralement qu'un seul jeu de pavillons, pour les doubler (QQ et YY), on utilise les substituts.

Les substituts évitent de devoir disposer de plusieurs pavillons identiques :

Le 1^{er} substitut remplace le 1^{er} pavillon de la drissée.

Le 2^e substitut remplace le 2^e pavillon de la drissée.

Le 3^e substitut remplace le 3^e pavillon de la drissée.

	NOVEMBER	Signal de détresse SOS .		ALPHA	Je n'ai pas l'intention d'abandonner mon navire.
	CHARLIE			FOXTROT	
	ALPHA	Vous devriez abandonner votre navire dès que possible.		ALPHA	Vous ne devriez pas abandonner votre navire.
	GOLF			HOTEL	
	ALPHA	J'ai un médecin à bord.		ECHO	Vos signaux de détresse sont compris.
	LIMA			DELTA	
	FOXTROT	Je vais rester près de vous.		JULIETT	Je suis échoué ou je suis en situation dangereuse.
	OSCAR			GOLF	
	KILO	Je ne peux pas prendre la remorque.		KILO	Remorquez moi jusqu'au mouillage ou au port le plus proche.
	NOVEMBER			PAPA	
	NOVEMBER	La navigation est interdite.		PAPA	Suivez dans mon sillage.
	ALPHA			MIKE	
	QUEBEC	Je demande autorisation sanitaire.		SIERRA	Je suis en train d'effectuer des essais de vitesse.
	QUEBEC			MIKE	
	UNIFORM	Je fais des exercices, tenez-vous à l'écart de moi.		YANKEE	Je désire communiquer avec vous par VHF.
	YANKEE			YANKEE	

CODE INTERNATIONAL DES SIGNAUX FLOTTANTS

A		ALPHA	.-	J'ai un scaphandrier en plongée; tenez vous à distance et avancez lentement.
B		BRAVO	-...	Je charge ou décharge, ou je transporte des matières dangereuses.
C		CHARLIE	-.-. .	Oui (affirmatif).
D		DELTA	-..	Ne me gênez pas, je manoeuvre avec difficultés.
E		ECHO	.	Je viens sur tribord.
F		FOXTROT	..-. .	Je suis désespéré, communiquez avec moi.
G		GOLF	--. .	1- J'ai besoin d'un pilote. 2- Fait par un bateau de pêche : je relève mes filets.
H		HOTEL	J'ai un pilote à bord.
I		INDIA	..	Je viens sur babord.
J		JULIETT	.-... .	J'ai un incendie à bord et je transporte des matières dangereuses; tenez-vous à distance.
K		KILO	-.-. .	Je désire entrer en communication avec vous ou vous invite à transmettre.
L		LIMA	.-... .	Stoppez votre navire immédiatement.
M		MIKE	--	Mon navire est stoppé et n'a plus d'erre.
N		NOVEMBER	-. .	Non (négatif).
O		OSCAR	---	Un homme à la mer.
P		PAPA	.-... .	Au port : toutes les personnes doivent se présenter à bord, le navire doit prendre la mer. A la mer : 1- Fait par un bateau de pêche : mes filets sont accrochés. 2- J'ai besoin d'un pilote.

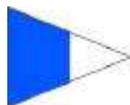
Q		QUEBEC	---.	Mon navire est "indemne" et je demande la libre pratique.
R		ROMEO	·-·	Reçu ou j'ai reçu votre dernier message.
S		SIERRA	...	Je bats en arrière.
T		TANGO	-	Fait par un bateau de pêche: ne me gênez pas, je fais du chalutage jumelé.
U		UNIFORM	..-	Vous courez vers un danger.
V		VICTOR	...-	Je demande assistance.
W		WHISKEY	.-	J'ai besoin d'assistance médicale.
X		X-RAY	-..-	Arrêtez vos manoeuvres et veillez mes signaux.
Y		YANKEE	-.-	Mon ancre chasse.
Z		ZULU	--..	1- J'ai besoin d'un remorqueur. 2 - Fait par un bateau de pêche : je mets à l'eau mes filets.



Flamme du code



1^{er} Substitut



2^{ième} Substitut



3^{ième} Substitut



0 -----



1 .-----



2 ..----



3 ...---



4-



5



6 -....



7 --...



8 ----.



9 ----.



VALÉRIE FASSOTTE

Née en 1950 de nationalité Belgo/Norvégienne.

Membre du **Bruxelles Royal Yacht Club**.

Administratrice au Conseil du B.R.Y.C. de 2003 à 2006

Membre du **Royal Yachting Association** en Grande Bretagne.

&

Membre associée au prestigieux **“Royal Naval Association”** branche belge.

Avec près de 40 ans d'expérience, ses lieux de prédilection en navigation sont:

La Mer du Nord ainsi que toutes les mers autour de la Grande Bretagne, de l'Irlande et ce jusqu'à l'Islande en passant bien entendu par la Norvège et les îles Faroe.

