

JARGON DES MARINS ET DES PROFESSIONS MARITIMES

Abordage : en mer, c'est la collision de deux navires par accident. La collision peut avoir lieu avec un navire de surface ou sous-marin, ou bien encore avec un navire réduit à l'état d'épave, immergée ou même partiellement immergée.

Cependant Aborder pour les marins, c'est atteindre la terre après une traversée, c'est s'approcher du rivage pour reconnaître cette terre, c'est toucher au port, puis accoster dans celui ci.

Accastillage : château d'un navire, donc l'accastillage au sens propre, est composé de l'ensemble des superstructures et des emménagements au dessus du pont principal, et par extension de toute la quincaillerie de marine.

Cette dernière comporte tous les objets, accessoires et ustensiles spécifiques et techniques, principalement métalliques, que l'on peut trouver dans l'armement d'un navire. A savoir, et dans le désordre : crocs et poulies, pièces de gréement, espars, ancres et chaînes, cordages et câbles, manilles et cosses, outillages spéciaux, treuils et cabestans, chaumards et rouleaux, bittes et taquets, rambardes et échelles fixes ou amovibles, batayoles et garde-corps, bossoirs, appareils divers, etc....

Accastillage. s. m. Terme d'architecture, de construction navale. L'accastillage est la partie la plus élevée des deux côtés d'un vaisseau dans son pourtour. Au-dessus de la charpente lourde et solide qui forme la coque du bâtiment, viennent s'ajouter des travaux plus légers en menuiserie qui, revêtus de moulures, de pièces de bois sculptées, quelquefois de persiennes, de pilastres, etc., sont pour le navire ce qu'est à un édifice en maçonnerie tout ce qui s'ajoute à la cage, suivant les exigences de la destination ou le goût des propriétaires.

Assiette, gîte, bande

Sur un navire la "Gîte" ou la "Bande" sont au transversal ce que l'"Assiette" est au longitudinal... L'**assiette**, que les Anglais appellent "Trim" est la différence entre les tirants d'eau AV & AR. Soit la déviation longitudinale des lignes d'eau horizontales du navire à un tirant d'eau donné. L'assiette est nulle quand les tirants d'eau AV & AR sont égaux. C'est une position stable.

La **gîte** (en Anglais : "List") est un phénomène d'inclinaison transversale du navire de nature plus ou moins permanente. C'est une condition d'équilibre statique au contraire de la bande qui relève de la dynamique.

La **bande** (en Anglais : "Heel") quant à elle, est un phénomène d'inclinaison transversale habituellement transitoire du aux effets des vagues ou du vent, ou bien encore à ceux d'un transfert de poids.

Mais la nuance entre ces deux dernières notions est parfois subtile... Le voilier gîte et ne bande pas ! Un ripage de cargaison donne de la bande, un navire peut prendre de la gîte à quai pendant son chargement. Et gîter donne de la bande, dit le Dictionnaire !

En règle générale on parle plus souvent de gîte que de bande. Ce sont en tous cas toutes deux des situations instables qui peuvent entraîner le chavirement du navire.

Avarie : ce mot vient de l'arabe "Awariya" qui signifie marchandises gâtées. Dans la Marine Marchande l' "Avarie" est un dommage causé par les événements de mer (Abordage, échouage, voie d'eau, tempête, incendie, etc...) et éprouvé par le navire ou sa cargaison.

Par extension, on parle d'avarie pour toute détérioration, dégât, panne de fonctionnement, problème technique ou mécanique de tout ou partie du navire compromettant sa marche.

Le Droit Maritime distingue entre :

- ❑ Avaries dommages, ou matérielles.
- ❑ Avaries frais, ou pécuniaires.
- ❑ Avaries particulières, soit au navire soit à la cargaison, et résultant d'une fortune de mer.
- ❑ Avaries communes, consenties volontairement par les armateurs ou les chargeurs représentés par le Capitaine et supportées au prorata des valeurs du navire et du fret (Jets à la mer, relâches, forçements de machine ou d'équipements, etc....)

Dans un autre ordre d'idées, le matelot souffrant ou blessé se considère souvent en avaries.

Baille : La « Baille » est le nom maritime du récipient, voire du seau, pouvant servir à laver le pont et à de nombreux autres usages, le contenant pouvant parfois être assimilé au contenu par métonymie, et vice versa.

Balise / Balisage

Le "**Balisage**" est l'ensemble de tous les signaux ou marques distinctives disposés à terre ou en mer pour indiquer la route à suivre dans une passe (ou le long d'une côte) ou signaler les dangers à éviter dans celle ci (ou près de celle ci).

En anglais, contrairement à nous, on distingue le balisage fixe (Beaconing), du balisage flottant (Buoying). En effet, la balise proprement dite serait plutôt à terre et fixe, ou bien fixée au fond de l'eau par une jonction rigide, comme une tourelle maçonnée ou un espar,

La **balise**, fixe ou flottante, qui compose le balisage peut porter tout dispositif visuel, mécanique, optique, sonore ou radioélectrique pour signaler et/ou identifier tel ou tel type de danger particulier, ou délimiter une voie ou une zone de circulation maritime.

Le **balisage flottant** est surveillé et entretenu par des navires spécifiques appelés "Baliseurs". Ceux ci sont aussi chargés du ravitaillement des phares isolés en mer.

Les **baliseurs** sont munis d'engins de levage adaptés pour mettre en place le balisage flottant, le relever, et manipuler les appareils de mouillage correspondants. Ils sont désormais équipés du positionnement dynamique pour les plus récents. Ils possèdent

également des capacités en combustibles divers (gaz ou hydrocarbures) pour alimenter le balisage lumineux non électrifié qui existe encore...

Baderne : C'est pour les marins une sorte de tresse faite de vieux cordages servant à protéger certaines parties du navire contre des frottements, notamment des espars ou des ponts. On peut s'en servir de paillason au pied des coupées... ou même les vendre comme objets décoratifs ! Certaines badernes, chefs d'œuvre de matelotage, sont de véritables prouesses artistiques.

L'argot imagé des marins peut éventuellement qualifier de "Baderne" une chose ou une personne hors service, usée, sans valeur ou énergie, dont on attend plus rien. Mais le mot "Baderne" est devenu obsolète de nos jours.

Bitte ou bollard

La "**Bitte**", qui s'écrit avec deux "t", tant en Anglais qu'en Français, est une forte pièce de bois ou d'acier fixée verticalement sur le pont d'un navire et sur laquelle on tourne les amarres.

Les bittes vont souvent par paires, et se trouvent aussi sur les quais. Sur ces derniers on parle le plus souvent de "Bollard".

Le « **bollard** » est généralement fait d'acier coulé avec une tête renflée et sert au "Capelage" des "Aussières" utilisées pour amarrer les navires et les tenir à quai.

"**Capelage**" : Œil ou boucle d'un cordage dont on entoure la bitte ou le bollard. (Par extension on peut aussi "capeler son ciré" !!!).

"**Aussière**" : Peut s'écrire aussi "Haussière". Ce sont de forts cordages ou câbles d'acier qui servent à amarrer les navires le long des quais. Il existe des aussières dites "Mixtes" pour partie textile et partie fil d'acier.

Bosse : C'est une courte longueur de cordage, de câble ou de chaîne, (ou bien un accessoire en acier à mâchoires ou à crocs), servant à bord des navires à contrôler le défilement d'une aussière, d'un câble ou d'une chaîne beaucoup plus gros, ou bien à les maintenir fermement tandis que des hommes travaillent dessus.

La bosse a donc un effet de freinage et / ou de blocage. Il s'agit le plus généralement d'un cordage pour les aussières textiles, d'une chaîne pour les aussières métalliques, et d'un câble ou d'une chaîne pour les bosses à poste fixe. Une extrémité de la bosse est amarrée à une partie fixe du pont du navire, tandis que l'autre bout est amarré par un nœud de bosse (ou tout autre dispositif) sur la ligne à contrôler.

Le **nœud de bosse** (Il en existe de plusieurs sortes) est sensé pouvoir se défaire même sous tension à la demande. Quand ce n'est pas possible ou pas le cas on use alors d'une bosse cassante qui se rompra sous une tension donnée, et souvent on la coupe ! Les crocs divers ou les mâchoires métalliques disposent de systèmes d'échappement. Les bosses

d'amarres permettent donc par exemple en les gardant sous tension de dépasser les aussières de la poupée du treuil pour les tourner aux bittes d'amarrage.

Bossoir : c'est un appareil de levage servant de grue pour hisser une ancre, une échelle de coupée, une embarcation ou tout autre fardeau de poids.

Les bossoirs sont devenus oscillants ou quasiment rampes de lancement par gravité sur les navires modernes. Dans tous les cas les bossoirs maintiennent les embarcations de sauvetage à leur poste de mer par différents systèmes de saisissement.

Le cap / la cape

Le "**Cap**" que "C'est un promontoire, une falaise...", une pointe de terre qui fait face au large en s'avançant dans la mer.

Le "**Cap**" est aussi la direction de l'axe du navire (de l'arrière vers l'avant) que l'on mesure ou quantifie sur la rose du compas magnétique graduée de 0° à 360°, et qui nous montre les 4 points cardinaux que sont le Nord (= 000° ou 360°), le Sud (= 180°), l'Est (= 90°) et l'Ouest (= 270°).

Le **compas** magnétique qui donne le cap étant, bien entendu, la "**Boussole**" des gens de terre.

La **Cape** : Ce n'est pas le féminin du précédent. On met à la "cape" pour y être enfin. Se disait d'un voilier qui réduit sa voilure pour offrir moins de prise au vent. Il prenait alors la "Cape courante", ou bien toutes voiles affalées, la "Cape sèche". On dit alors que l'on "Capeye".

Un navire met en cape quand les conditions météorologiques, l'état de la mer et du vent l'empêchent de faire route au cap choisi et à la vitesse prévue, entraînant une "Fatigue du Navire". L'idéal est alors de composer avec les éléments en gardant l'étrave du navire dans une direction judicieuse par rapport à la mer et au vent pour minimiser à la fois le tangage et le roulis.

De plus, en ajustant aussi la puissance motrice on tentera de garder une allure la plus confortable possible pour le navire, la cargaison et enfin l'équipage.

Carène : c'est la partie immergée de la coque d'un navire dans son ensemble, c'est à dire ses "Œuvres Vives". Le mot s'utilise aussi pour qualifier les formes de la coque sous la ligne de flottaison.

C'est de la forme de sa carène qu'un navire reçoit ses qualités à la mer : marche, stabilité, mouvements au roulis et au tangage, etc... D'autres mots en découlent, comme le verbe "**Caréner**" qui consiste à nettoyer la carène, la peindre ou la réparer. Par extension "Caréner" signifie aussi effectuer des réparations générales périodiques sur un navire.

- ❑ Le "**Carénage**" est l'action de caréner. Mais c'est aussi un endroit propice à celle ci. Ainsi le lieu d'un port où l'on peut caréner et procéder à la réparation des navires s'appelle ainsi.

On peut parler aussi de "Centre de carène", ou centre du volume de la carène, qui est le point d'application de la résultante des forces de poussée verticale hydraulique s'exerçant sur la coque d'un navire qui flotte.

- ❑ La "**Carène liquide**", quant à elle, est le déplacement du centre de gravité d'un chargement de liquide incomplet dans une citerne ou un compartiment du navire, pouvant provoquer une gêne importante de celui ci, puis l'accroître dangereusement.
- ❑ En argot de marine, la **carène** c'est le corps et ses formes par opposition à l'esprit. Ainsi, dans les rêves maritimes, certaines Sirènes peuvent avoir de fort belles carènes...

Cargaison : Il s'agit de l'ensemble des marchandises dont on remplit les cales d'un navire marchand. Il ne faut pas confondre la "cargaison" et le "frêt ", ce dernier étant le prix du transport, et non pas la marchandise.

On peut distinguer les **cargaisons sèches** (charbons, minerais, grains, denrées alimentaires solides...) des **cargaisons liquides** (hydrocarbures, produits chimiques, gaz liquéfiés, boissons, huiles alimentaires...).

Les cargaisons s'arriment, se saisissent ou ripent :

- ❑ **Arrimer** : Disposer les charges à bord d'un navire, (donc les marchandises qui composent la cargaison), de telle façon à obtenir un chargement équilibré et aussi fonction des tirants d'eau avant et arrière désirés. L'arrimage déterminera l'assiette et la bande du navire.
- ❑ **Saisir** : Amarrer le ou les éléments de la cargaison avec des cordages, câbles, chaînes ou tous autres dispositifs spécialisés, pour les assujettir solidement et ainsi empêcher tous déplacements intempestifs à la mer.
- ❑ **Riper** : Le ripage est un déplacement latéral avec frottement. Dans le cas d'une cargaison ce peut être une action volontaire, ou involontaire si elle est causée par les mouvements du navire dus à la mer que sont le roulis et le tangage.

Et on reconnaîtra le bon marin à sa cargaison, bien arrimée, bien saisie, qui ne ripera pas !

Il reste évident que le vrac liquide ne se saisit pas, mais qu'une cargaison de grain peut riper si ses **bardis** (cloisons transversales amovibles) sont insuffisants. Mais ce sont des problèmes spécifiques que les constructeurs navals se sont efforcés de résoudre par d'autres moyens...

Compas : c'est à la fois un instrument de tracé, un instrument de mesures et un instrument d'orientation.

- ❑ Instrument de tracé.

Il est généralement composé de deux branches articulées à une extrémité. On dit d'ailleurs une "Paire de compas". Le plus souvent, une des branches est munie d'une pointe dite

sèche, tandis que l'autre porte un traceur (Porte plume, tire lignes, crayon...). On peut avec celui ci dessiner des cercles autour d'un point fixe (ou centre) déterminé par la pointe sèche.

□ Instrument de mesure.

En navigation, les cercles tracés sur les cartes marines sont très rares. On utilise plutôt une paire de " Compas à pointes sèches " qui sert à mesurer des distances sur la carte par écartement des pointes entre point d'arrivée et point de départ.

On rapporte ensuite cet écartement sur l'échelle des latitudes de la carte considérée pour connaître le chemin parcouru en milles marins. Les Anglais l'appelle " Dividers ". Il en existe en forme de lyre inversée pouvant s'ouvrir ou se fermer d'une seule main.

□ Instrument d'orientation.

Le " Compas " qui est la boussole des marins n'a rien à voir avec les deux précédents. Il indique le Nord vrai ou magnétique pour que le marin puisse guider son navire dans n'importe quelle direction sur la mer à partir de ce Nord, de même qu'il permet de confirmer la direction relative par rapport au navire (le notre) d'un autre navire, d'un objet céleste ou d'un point remarquable à terre. On parle alors de "Cap" et de "Relèvement"

Il existe deux sortes de compas sur les navires, qui sont le **compas magnétique** et le **compas gyroscopique**. Le premier dépend du champ magnétique terrestre dont il obtient sa force directive au moyen d'un aimant. Quant au **gyrocompas** entretenu électriquement, son axe conserve une direction invariable à partir de laquelle on peut repérer celle du navire.

Il n'en reste pas moins que le " **Compas Etalon** " sur les navires est toujours un compas magnétique.

Coqueron : ce mot n'est presque plus jamais utilisé de nos jours. On lui préfère l'anglicisme " **Peak** ". Le **peak avant** se trouve à la proue du navire en avant de la cloison d'abordage, et le **peak arrière** se trouve à sa poupe en arrière de la dernière cloison étanche.

Les peaks avant et arrière d'un navire sont des citernes relativement petites, situées dans les fonds et exclusivement réservées au ballastage. On les utilise le plus souvent pour régler l'équilibre longitudinal, aussi appelé l'assiette, du navire. Ceci compte tenu des grands bras de levier par rapport au centre de flottabilité du navire qui résultent de leurs positions aux extrémités de la coque.

Ces capacités ajustables permettent donc de régler les tirants d'eau avant et arrière du navire à la demande en fonction des nécessités de sa marche ou de sa manoeuvrabilité.

Ce sont aussi des compartiments structurellement renforcés pour résister aux efforts subis par la coque du navire à ses extrémités :

- A l'avant ceux causés par le choc des vagues.
- A l'arrière ceux causés par les contraintes et les vibrations engendrées par l'appareil propulsif (l'hélice et son arbre) et par l'appareil à gouverner (le gouvernail et son safran).

Les formes des peaks sont généralement compliquées et ceux ci sont peu accessibles du fait de leur position et de leur type de construction. Sur les petits navires, remorqueurs et ravitailleurs de plate-formes pétrolières, les peaks servent généralement de citernes à eau douce pour l'usage du bord ou pour livraisons à d'autres navires ou installations.

Cordage : Dans la Marine le mot « Corde » n'existe pas, à trois exceptions près :

La « Corde » de la cloche à signaux (de brume) est frappée sur son battant, et sert à l'actionner pour « piquer » les coups. La « Corde » peut se dire à la pêche pour une palangre, ou ligne dormante. On parle souvent de « **Cordiers** » pour les petits palangriers. Toujours à la pêche, la « **Corde de dos** » est aussi la ralingue supérieure d'un chalut.

A ces trois exceptions près toutes les ficelles des marins sont des « **Cordages** », des « **Filins** » ou bien des « **Bout'** » (Prononcer « Boutte » même devant une consonne ou au pluriel). On dit UN « Cordage » et DU « Filin ».

Avec les « Cordages » :

- ❑ On amarre, on tourne, on frappe, mais jamais on ne noue ni attache.
- ❑ On choque, on file, on largue, on mollit, mais jamais on ne lâche ou détache
- ❑ On hâle, on embraque, on vire, on étarque, mais jamais on ne tire.

Les « Cordages » sont en textiles naturels et désormais le plus souvent synthétiques, ou bien métalliques en acier, et il existe aussi des cordages mixtes textile-acier.

Du plus petit au plus gros, les « Cordages » ont des noms et des usages spécifiques

Fil de caret, fil à voile, lusin, merlin, bitord.

Toron, ligne, drisse, tresse, quarantenier.

Ralingue, filin, aussière.

Grelin, câble.

Et tous peuvent s'appeler un ou du « Bout' » pour un usage indéterminé. C'est ainsi que l'on peut entendre dire « **Passer un bout'** » pour prendre la remorque d'un bateau sans que cela s'applique pour autant aux navires marchands.

En tous cas, le « Bout' » en Marine ne se rapporte JAMAIS à un « bout de bois » de quelque nature que ce soit !

Coupée : c'est en quelque sorte la porte du navire, à savoir une ouverture pratiquée dans la lisse, la rambarde, le pavois, voire le bordé du navire, pour permettre d'y pénétrer et d'entrer sur un de ses ponts.

L' « **Echelle de coupée** », comme son nom l'indique est donc celle, extérieure, qui y mène depuis un quai. Elle peut être parallèle par rapport au bordé du navire, ou quelque peu en biais, si elle lui appartient et qu'elle est manœuvrée et disposée par son équipage. Elle peut aussi venir de terre et est alors souvent perpendiculaire au navire, notamment dans les gares maritimes pour paquebots ou ferries.

Les deux types d'échelles de coupée sont garnies de **bataviolles** (ou batayoles), de filières garde-corps et de filets de sécurité pour assurer la sécurité des personnes qui les empruntent, et qui ne doivent en aucun cas tomber entre le navire et le quai d'accostage...

Le gréement des échelles de coupée comporte des suspentes, des tire-veilles, mais aussi des axes et des engrenages pour les mettre sur champ au poste de mer (ou « Canter »).

Des échelles de pilote en cordages peuvent aussi servir d'échelles de coupée sur les petits navires, et bien sûr pour prendre les pilotes à la mer.

Une autre définition de « Coupée » concerne un objet de matelotage. Il s'agit de la « **Poulie Coupée** », ou « Galoche ». C'est une poulie dont une des joues est fendue pour permettre d'y garnir un garant sans en utiliser l'extrémité pour son passage. La fente est ensuite refermée par un doigt à charnière.

Dérive : C'est la déviation de la route d'un navire par l'effet du courant ou du vent ou des deux combinés. " **Dériver** " c'est donc s'écarter de sa route théorique tracée sur la carte, ou " **Route Fond** ", pour suivre une " **Route Surface** " différente.

L'angle de dérive ou " Dérive " s'apprécie pour corriger le cap d'un navire afin qu'il suive au mieux la route sur le fond qu'il s'est fixé pour rallier un point (ou un port) à un autre.

La dérive est réévaluable en fonction de la variation permanente de ses paramètres de vent et/ou de courant. Si la dérive est forte, ce qui peut arriver souvent et surtout aux navires lents, ceux ci marchent " en crabe " pour suivre leur route sur le fond. Il s'agit là pour le navire d'une dérive active si l'on peut dire.

Mais on parle aussi de dérive quand le navire sans voiles ou sans moteur, donc passif, est emporté par le vent ou le courant dans une direction qu'il n'a pas choisi. On parle alors de " **Dériver à la Côte** ", par exemple. On peut aussi " Dériver sur son ancre ". Cette dernière sert alors de frein pour contrôler la dérive.

Mais la " Dérive " c'est aussi le nom sur certains types de voiliers d'un aileron plus ou moins immergé dans le sens longitudinal, plus ou moins verticalement en fonction de l'angle de gîte, pour réduire la dérive (Voir plus haut) en accroissant la surface de résistance latérale du navire. La dérive dans ce cas peut être soit centrale, soit latérale et sous le vent.

Écoutille : c'est une ouverture rectangulaire (plus rarement carrée) dans un pont pour donner accès à l'intérieur du navire, et le plus généralement aux cales où sont entreposées et saisies les marchandises pour leur transport. Il y a autant d'écoutilles pour charger et remplir une cale qu'il y a d'entreponts

Si l' « Écoutille » est ronde ou ovale et petite on parle d'un « Trou d'homme »

L' « Écoutille » est le plus souvent bordée par une « **Hiloire** » (Voir Glossaire) que l'on ferme d'un « **Panneau** » en ce qui concerne généralement les cales à marchandises. Dans les emménagements, on parle plutôt de « **Surbau** » et de « **Capot** ».

Embouquer / Débouquer

"Embouquer", ou son contraire "Débouquer", signifient pour un navire l'action de s'engager en entrée ou en sortie, dans un chenal étroit, dans une passe resserrée ou entre des jetées, dans une embouchure ou un estuaire de fleuve ou bien encore une rade fermée, en venant de la mer libre, ou en y retournant.

Le "**Débouquement**" peut plus spécifiquement désigner une route maritime étroite entre des terres, un détroit, comme par exemple celui de Saint Domingue.

Erre : en langage maritime, c'est la vitesse restante d'un navire, moteur stoppé ou voiles amenées. Le Règlement International pour prévenir les abordages en mer ne donne pas de définition de l'erre d'un navire, bien qu'il y fasse référence à plusieurs reprises. Pour compléter ce qui est écrit ci dessus, on peut dire que l'erre est la vitesse du navire en surface sur l'eau.

Un navire :

- "**Court sur son erre**" tant que sa vitesse-surface est positive ou négative.
- "**Prend de l'erre**" quand sa vitesse-surface augmente dans un sens ou dans l'autre.
- "**Casse son erre**", ou "**Etale son erre**", quand il annule sa vitesse-surface plus ou moins progressivement, soit en faisant usage de sa machine en marche AR pour son "**Erre en avant**", soit en marche AV pour son "**Erre en arrière**".
- "**Est stoppé sans erre**" quand il ne bouge plus par rapport à la surface de l'eau. Ce qui ne veut en aucun cas dire qu'il n'est pas en mouvement par rapport au fond...
- L' "**Erre de gouverne**" est la vitesse-surface minimum pour que le safran du gouvernail puisse avoir une action pour diriger le navire en fonction des filets d'eau qu'il reçoit.

Etalingure : Il vient d'un vieux verbe "**Entalinguer**" qui exprimait l'action d'attacher un câble ou un cordage sur une ancre. Le nœud de forme particulière que le câble fait dans l'anneau de l'ancre et le volume qu'il occupe s'appelait "**Entalingure**". Peut désormais se dire aussi "Etalingure".

L'étalingure est désormais une pièce métallique soudée au fonds des puits de chaînes des ancrs, qui permet l'amarrage de l'extrémité libre des chaînes à un dispositif à échappement pour "Filer la chaîne par le bout" en cas de besoin. On parle alors de "**Piton d'étalingure**" ou d' "**Etalingure de puits**".

Quand à l' "**Etalingure d'ancre**", elle est désormais métallique et comporte un émerillon pour pallier aux tours dans la chaîne qui sont nuisibles pour le relevage dans les couronnes à empreintes, dites "**Barbotin**", des **guindeaux** ou **cabestans**. Quand un vieux marin décède, on dit souvent "qu'il a filé son câble (ou sa chaîne) par le bout". Il s'agit là, sans nul doute, d'une rupture d'étalingure...

Eviter : l'**évitage** est changement de direction d'un navire quand il est à l'ancre (" Au Mouillage ") sous l'effet du vent sur ses superstructures (" Oeuvres Mortes "), ou des courants de marées sur sa coque immergée (" Oeuvres Vives ").

On parle du " Cercle d'Évitage " qui est donc l'aire nécessaire pour l'évolution sans danger du navire mouillé, compte tenu de l'action des vents et des marées sur son cap. Il faut aussi considérer la tenue de l'ancre sur le fonds qui peut faire varier la position du cercle d'évitage dont le centre doit idéalement être un point fixe !

Un navire arrivant sur une rade encombrée pour prendre son mouillage d'attente doit choisir sa place en fonction de son cercle d'évitage et de celui des autres navires déjà mouillés, car tous les navires sur une même rade n'évitent pas en même temps. Le rayon du cercle d'évitage est égal à : Longueur du navire + " Touée " de chaîne (celle de la chaîne qu'il va filer pour mouiller son ancre) + Une marge de sécurité.

Franc-bord : il se mesure sur la partie émergée de la coque d'un navire. C'est la hauteur du pont continu le plus élevé ou "**Pont principal**", au dessus de la ligne de flottaison en charge mesurée verticalement au milieu du navire, et où se trouve généralement la plus grande largeur au "**Maitre-Bau**". (Le "**Bau**" étant synonyme de "**Barrot**" ou poutre qui porte le pont et s'appuie de chaque côté sur les "**Bordés**").

Pour les petits navires non pontés le "Franc-Bord" est la hauteur du "Plat-Bord" au-dessus de la flottaison. Le "Plat-Bord" étant posé sur le "Bordé" supérieur, dit "de Préceinte" ou "Carreau"). La notion de "Franc-Bord" est importante car elle définit la réserve de flottabilité du navire et ses capacités de défense à la mer.

Il faut bien comprendre que le "Franc-Bord" diminue inversement au "**Tirant d'eau**" quand la charge augmente. En d'autres termes, le "Déplacement" augmente avec la diminution du "Franc-Bord". Des signes placés de chaque côté du navire sur les murailles (Dont le fameux "**Disque de PLIMSOL**") indiquent les limites réglementaires d'enfoncement en fonction des zones géographiques et climato météorologiques.

L' "**Échelle de Franc-Bord**" indique l'enfoncement, donc le "**Port en Lourd**" maximum, selon que le navire se trouve en eau douce ou salée, froide ou chaude. La ligne la plus haute est marquée "**E.D.**" (pour Eau Douce), vient ensuite "**E.T.**" (pour Été Tropical), puis "**E**" (pour Été), "**H**" (pour Hiver), et enfin "**H.A.N.**" (pour Hiver Atlantique Nord).

La ligne horizontale qui traverse le "Disque de PLIMSOL" indique par son bord supérieur le "Franc-Bord" en eau salée en été. Par extension, on peut parler de "Franc-Bord" avant ou arrière qui est fonction de l' "Assiette" du navire. Ils sont repérés par les "Échelles de tirants d'eau" qui sont, elles aussi, peintes sur la coque.

Gaffe : c'est une longue perche de bois, de la grosseur d'un manche de bêche, dont l'une des extrémité est armée d'un fer portant deux pointes : l'une droite un peu aigue, et l'autre régulièrement courbée et crochue, réunies par une douille qui reçoit le plus gros bout du manche.

La "Gaffe" qui peut désormais être télescopique et en tubes d'aluminium (avec pointes plastiques) sur les embarcations de plaisance modernes fait partie de l'armement obligatoire de celles-ci au même titre que les avirons, les mâts et les voiles le cas échéant. La gaffe sert à écarter le canot d'un navire ou d'un quai qu'il aborde avec sa pointe droite. Elle sert aussi à le rapprocher ou à le maintenir également le long d'un navire ou d'un quai avec sa pointe crochue.

Sur les embarcations militaires les matelots préposés à l'usage des gaffes, tant à l'arrière qu'à l'avant, sont des "Brigadiers". A la pêche une courte gaffe aux pointes aiguës peut servir à ramener les grosses pièces à bord : les morues par exemple, quand on les capturait à la ligne à partir des "**Doris**". Ces derniers étaient des embarcations annexes (et empilables) du navire-mère.

Les marins pour exprimer une certaine distance disent "**À longueur de gaffe**". On peut aussi maintenir un fâcheux à celle-ci ! Les comparaisons ou métaphores avec la gaffe sont nombreuses : "Long & maigre comme un manche de gaffe". Mourir peut se dire aussi "Avaler sa gaffe".

Gaillards : ce sont des superstructures qui surplombent l'étrave à l'avant du navire, ou la poupe à l'arrière, au dessus du pont principal. On parle parfois de « Teugues » sur les petits navires.

C'était dans le « Gaillard » d'avant que se trouvaient autrefois les logements des personnels d'exécution ou « Postes d'équipage ».

Les officiers des États Majors logeaient quant à eux plutôt au « Gaillard » d'arrière, le plus souvent nommés « **Dunette** », avec leurs « Carrés », ou même « Salons », et leurs cabines individuelles.

Le « Gaillard » d'avant ayant été la place du village, lieu de réunion et de divertissement des matelots n'étant pas de service, a donné son nom aux chansons, histoires et contes du gaillard d'avant, si chers au folklore maritime.

En fait les « Gaillards » d'avant et d'arrière se sont substitués aux « Châteaux » des navires du Moyen Âge dans les progrès de modernisation de l'architecture navale.

L'appellation « Château » (De milieu et d'arrière, ou le plus souvent désormais tout à l'arrière) est pourtant restée sur les navires marchands modernes pour désigner les emménagements et habitations des personnels embarqués, officiers ou équipages.

C'est ainsi qu'un pétrolier moderne chargé à coque foncée avec son château arrière de couleur claire ou blanche a très fréquemment une silhouette sur l'eau en forme de brosse à dents !

Gouverner : c'est diriger un navire avec l'aide d'un « **Gouvernail** ». Ce dernier est un plan mince, vertical (Qui rejoint en cela la " Dérive ") mais orientable de surcroît, qui sert à diriger un navire dans le plan horizontal, c'est à dire à la surface des flots.

Le "Gouvernail" est composé d'un "**Safran**" (Mot d'origine arabe), surface du gouvernail sur laquelle agissent les filets d'eau engendrés par le déplacement du navire, d'une mèche verticale traversant la coque dans une "**Jaumière**" et reliée à un appareil à gouverner.

Quand le safran est dans l'axe des lignes d'eau du navire qui se déplace, les filets d'eau y exercent de chaque côté une pression égale. Quand le safran pivote, un de ses côtés est soumis à une force horizontale supérieure à l'autre. Celle-ci oblige alors l'extrémité du

navire qui porte le gouvernail (Le plus souvent la poupe) à tourner en créant un moment d'évolution.

On comprendra volontiers que l'action du gouvernail ne peut exister que si le navire se déplace longitudinalement. "Gouverner", c'est donc ajuster constamment l'angle du gouvernail pour contrôler la direction du navire, donc son " Cap ", afin de suivre la " Route " que l'on s'est donnée.

Hiloire : mot masculin ou féminin selon les auteurs. c'est un élément de la structure d'un navire, soit une planche, un ensemble de planches ou une construction métallique qui encadre verticalement une écoutille, un panneau de cale ou une claire-voie. Il est destiné à empêcher l'eau balayant le pont d'y pénétrer.

C'est en fait l'hiloire de panneau qui porte les chemins de roulement ou les appareils spécifiques de la manœuvre des panneaux de cale proprement dits. (Ceux qui ferment effectivement la cale). L'hiloire s'élève au-dessus des barrots et a un synonyme nommé "**Surbau**". Le joli nom de "Taille-mer" qualifie la partie en V vers l'avant d'une hiloire. En pratique courante, dans la Marine Marchande, on utilise plus fréquemment le mot "Hiloire" dans ses applications sur le pont du navire, le terme "Surbau" restant affecté plus spécialement aux emménagements de celui-ci.

Hublots : sur un navire, ce sont des ouvertures circulaires percées dans la muraille de coque ou du château d'un navire pour apporter à l'intérieur de celui-ci à la fois de la lumière du jour ainsi que de l'air frais, le cas échéant quand ils sont ouverts.

Le cadre métallique des « Hublots » est souvent en bronze et comporte un verre translucide ou dépoli assez épais pouvant résister aux intempéries par temps maniable. Une tôle et parfois une contre tôle viennent renforcer l'ensemble et surtout la partie vitrée par fort mauvais temps.

Sous les latitudes sub-tropicales et sur les navires anciens, on adjoignait aux « Hublots » et à l'extérieur de ceux-ci des « Oreilles d'âne », sortes de demis cônes en forme d'écope, qui avec la vitesse du navire servaient à y forcer l'entrée de plus d'air frais à l'intérieur pour créer un courant d'air important et permanent dans les coursives et dans les cabines. Les portes de celles-ci restaient toujours ouvertes, ou semi-ouvertes au crochet.

Ce système était l'ancêtre de la climatisation à bord des navires.

De nos jours les vieux hublots en cuivre (plutôt en bronze ou en laiton) font la fortune des antiquaires et des brocanteurs qui les transforment en miroirs, tables basses et autres objets de décoration domestique dite « de marine ».

De toutes façons, les hublots de coque ont pratiquement disparu du catalogue des chantiers navals. Quant aux hublots dans les aménagements, ils ont de plus en plus tendance à être remplacés par des « **Sabords** » plus grands et de forme rectangulaire.

Loch : En marine, le "Loch" est un appareil servant à mesurer la vitesse - surface d'un navire. C'est aussi un indicateur de distance parcourue, notion indispensable en navigation à l'entretien de l'estime.

Etymologiquement ce mot vient du Néerlandais "Log" pour poutre ou bûche. Bûche que l'on jetait à l'avant du navire tout en mesurant le temps écoulé pour qu'elle arrive à hauteur de l'arrière. La longueur de l'embarcation étant connue on pouvait donc calculer sa vitesse sur sa propre longueur rapportée à un repère flottant censé être fixe.

Le loch fût ensuite perfectionné en devenant "Loch à bateau" constitué d'une planchette triangulaire et lestée amarrée à une ligne textile graduée par des nœuds espacés d'un peu moins de 15 mètres que l'on file à la mer. Le sablier d'alors, chronomètre de l'époque, permet de mesurer le temps écoulé et d'évaluer la vitesse du navire en fonction du nombre de nœuds filés dans la main dans un temps donné. D'où l'expression : "Filer 15 nœuds" par exemple.

Le progrès fit évoluer l'engin en "**Loch à hélice**", puis en "**Loch enregistreur**". Pour cela l'instrument fût doté d'une hélice traînée dans le sillage derrière le navire qui tourne plus ou moins vite en fonction de la vitesse sur l'eau du navire. Il mesure la distance parcourue et on obtient la vitesse en divisant Distance / Temps.

Le loch s'est mué par la suite en d'autres appareils ou on utilise la pression de l'eau refoulée par l'avancement du navire dans un Tube de Pitot ou sur une lame flexible. Il en existe désormais avec seulement 2 plots d'électrodes mises au ras de la coque qui mesurent la conductibilité de l'eau de mer... Certains sont même à effet Doppler !

Longueur, largeur, tirant d'eau

Les mesures traditionnelles d'un navire sont la "Longueur", la "Largeur" et le "Tirant d'eau". Mais ce n'est pas si simple qu'il pourrait y paraître si on considère que la longueur (ou la largeur) peuvent être mesurées en différents points : "Hors tout", "Entre perpendiculaires" ou "A la flottaison" par exemple.

La **longueur hors tout** incluait jusqu'au boute-dehors à une certaine époque, tandis que l'on s'arrête à la coque proprement dite de nos jours. La longueur entre perpendiculaires, qui est à peu près égale à la longueur à la flottaison, est prise de différentes manières selon les Sociétés de Classification pour calculer le volume du navire, et à partir de là sa jauge.

La **largeur hors tout** ou "Au fort" n'est pas toujours la largeur au "Maître-bau" comme on le dit souvent improprement. Utiliser le mot "Bau" pour la largeur est également incorrect quoique fréquent. En effet, le "Frégatage" de la coque (Bordé convexe) ou la présence d'hiloires inclinées vers l'extérieur peuvent accroître la largeur hors tout du navire.

On trouve ainsi la notion de "**Pourtour**" dans les notices des charpentiers de marine qui construisent des petites embarcations classiques et qui correspondrait à leur largeur hors tout.

Le **tirant d'eau maximum** d'un navire (ou "**Calaison**", parfois même "**Pied**") est la distance mesurée verticalement entre le point le plus bas de la quille et la flottaison à la surface de l'eau. On peut dire que c'est la plus grande hauteur immergée de ce navire.

Le **tirant d'eau arrière** est le plus souvent supérieur au tirant d'eau avant. Et n'oublions pas que le tirant d'eau augmente quand le franc-bord diminue.

Maigre d'eau : ce terme exprime tout à fait bien le manque d'eau sous la quille d'un navire, handicapant ses capacités de manœuvre. D'après certains savants de la chose maritime, le « Maigre d'eau » correspond à une baisse de l'eau due au vent dans les mers sans marées.

Manœuvre : C'est le fait de varier l'allure ou la direction d'un navire pour le faire évoluer, ainsi que battre en arrière pour le faire stopper. C'est donc l'ensemble des actions nécessaires à la conduite proprement dite du navire, mais si on "manœuvre" dans les ports, les rades et les chenaux, on "**gouverne**" en mer.

L'accostage, le **mouillage** ou **l'appareillage** sont des manœuvres. On dit qu'un navire "manœuvre" bien quand il est aisé de le faire évoluer, surtout dans un environnement étroit ou resserré.

Un Capitaine "manœuvre" bien son navire et est qualifié de bon "**manœuvrier**", quand il en tire le meilleur parti sans avaries dans les mêmes conditions.

Mais la "manœuvre" est aussi l'action de mouvoir des ancres, des colis, des containers, voire des chargements entiers. Les "manœuvres" sont encore des cordages ou câbles ayant un rôle bien précis.

Marocain – Maroquin

C'était autrefois une corne dans la mâture qui portait plusieurs palans de charge. Il s'agit de nos jours d'un câble horizontal servant d'étais reliant les têtes de mâts sur lequel on frappe des poulies de drisses de pavillons, des palans légers de signaux optiques (Boules ou cônes), ou des antennes radio filaires.

Un "Maroquin" peut aussi être tendu entre cheminées et mâts pour les mêmes usages.

C'est sur les "**Maroquins**" du navire, entre autres **étais** et **cartahus** (qui sont des étais volants, c'est à dire non permanents), que l'on déploie le grand pavois de l'étrave à la poupe en passant par les têtes de mâts ou points hauts des cheminées. Le "**Grand Pavois**" étant l'ensemble des pavillons de signalisation du bord envoyés ensemble pour décorer le navire dans les grandes occasions au port (lancement, baptême, fête nationale, etc...).

L'étiquette navale classique voudrait que le grand pavois aille de la ligne de flottaison avant à la ligne de flottaison arrière. Ce que fit le trois-mâts Argentin et navire-école "**LIBERTAD**" dans le port de BREST, il n'y a pas longtemps en utilisant des drisses lestées entre son mât de beaupré (ou son couronnement de poupe) et la surface de l'eau de la rivière Penfeld... Afin que toute la tradition ne se perde pas !

Mouillage : ce terme a plusieurs sens bien distincts qui ont tous le plus souvent un rapport avec les ancres.

- ❑ Le "Mouillage" peut être l'endroit favorable et abrité dont les fonds de bonne tenue permettent de mouiller le navire en sécurité, le plus souvent un plan d'eau côtier, rade, port, baie ou crique mais aussi un estuaire, une rivière ou un fleuve. Ce mouillage peut être dit "**forain**", quand il est exposé aux vents venant de plusieurs directions et n'est protégé par aucune digues ou jetées.
- ❑ Le "Mouillage" est aussi la manœuvre de ou des ancres pour venir à l'arrêt sur ce plan d'eau abrité. Le navire approchant d'un tel havre "Vient au mouillage". On ne jette pas l'ancre, on la "Mouille". Le navire n'est alors ni à l'ancre, ni ancré, mais "Mouillé". On ne lève pas l'ancre, on la dérape pour appareiller du "Mouillage". Un navire qui n'est pas au "Mouillage" est soit à quai, soit en route ou en mer, soit encore échoué.
- ❑ Le "Mouillage" est encore l'ensemble de la ligne de mouillage composé de l'ancre et de la chaîne, et voire du câblot en plus sur les petits navires.

Nœud

Les « Nœuds » sont tous jeux savants de boucles entrelacées et de brins constitués en labyrinthe entre un ou plusieurs cordages pour assurer une liaison solide mais qui doit pouvoir se défaire même après avoir été souquée.

Les « Nœuds » sont un art savant élaboré par une pratique immémoriale dont le matelot qui se respecte a une maîtrise absolue : On l'appelle aussi le « **Matelotage** », et c'est la science du parfait gabier avec celle de la manœuvre (des voiles autrefois).

Sans « Nœuds » la marine n'existe pas, ne peut pas exister, même de nos jours. Les « nœuds » sont partout pour retenir une amarre, allonger ou raccourcir un bout', haler sur une drisse, frapper une manœuvre, oringuer une ancre, bosser une aussière...

Le nœud est aussi la longueur entre deux nœuds sur la ligne du **loch** à bateau qui est filée en 30 secondes par un navire parcourant un mille marin en une heure. C'est donc la distance qui sépare deux nœuds sur cette ligne, soit 15,43 mètres* en théorie que l'on diminue empiriquement pour tenir compte du glissement du bateau de loch qui chasse dans l'eau. Le nombre de nœuds qui passent entre les doigts en un temps donné indique la vitesse du navire.

Il faut bien noter aussi qu'un navire file 15 nœuds, et ne fait jamais et en aucun cas 15 nœuds à l'heure...

*15,43 mètres = 1/120ème de la longueur du mille marin.

*1 mille marin = 1 minute de longitude à l'équateur = 1 852 mètres.

(Rappel : $40\,000 \text{ kms} / 360^\circ / 60' = 1\,851,85 \text{ mètres}$).

() L'expression vient du fait que c'est dans le Temple de Zeus à GORDION qu'Alexandre trancha d'un coup d'épée un nœud très compliqué qui s'y trouvait pour une raison ignorée. Un oracle disait que celui qui saurait le dénouer serait le Maître de l'Asie... Un matelot avait du passer par là, mais l'oracle n'a pas dit si ce serait par la mer que se ferait la conquête de l'Asie ! En tous cas, c'est bien l'Asie qui conquiert désormais tous les pans de l'économie maritime occidentale...*

Passerelle : La passerelle de navigation est une plate-forme couverte et largement vitrée s'étendant d'un bord à l'autre du navire à la partie supérieure des emménagements situés les plus à l'avant du navire.

Le Capitaine doit normalement se trouver sur la passerelle à l'entrée et à la sortie des ports, pendant les manœuvres ou il est assisté d'un Pilote, et quand les circonstances l'exigent (Temps de brume, passages délicats ou encombrés, météo dangereuse, etc...) Elle abrite normalement le ou les Officiers de Quart et le personnel de conduite du navire qui les assiste.

La passerelle permet à ceux ci d'avoir la meilleure vue possible sur l'avant du travers du navire. Elle abrite également les appareils d'aide à la navigation comme le compas gyroscopique et ses répéteurs, les radars, les systèmes de positionnement comme le G.P.S. les commandes de l'appareil à gouverner (la barre qui peut être à roue) et souvent le contrôle des commandes machine sur les navires automatisés.

On y trouve une table à cartes et même parfois une chambre des cartes. La passerelle comporte aussi les moyens de communications internes au navire et externes (V.H.F. Radio, téléphone satellitaire, etc...) En abords on trouve les ailerons de passerelle avec les répéteurs de gyrocompas pour faire des relèvements. Au dessus se trouve la passerelle supérieure découverte qui porte le compas-étalon magnétique. Certains navires possèdent également une passerelle arrière quand ils manoeuvrent par le cul : ravitailleurs de plate-formes pétrolières, remorqueurs portuaires ou de haute mer, bacs amphi dromes, navires spéciaux, etc...

On peut parler de passerelle de débarquement pour aller d'un pont jusqu'à quai quand la dite installation perpendiculaire au navire et amovible est composée d'une sorte de planche avec des rambardes en fil d'acier. Ne pas confondre avec une échelle de coupée qui est une installation permanente de chaque bord du navire et le plus souvent parallèle au bordé ou presque.

Sabords : Les « Sabords » sont avant tout des ouvertures quadrangulaires dans la muraille d'un navire, à l'origine et pour la plupart du temps afin de laisser passer les bouches à feu des canons de marine pour qu'elles puissent faire leur office, à savoir cracher des boulets.

Il existe plus pacifiquement sur les navires de commerce des « Sabords » de charge, dits parfois « **Portelones** » sur certains navires spécifiques comme les paquebots ou les fruitiers, mais aussi des « **Sabords de coupée** » pour faciliter l'embarquement des personnels ou des passagers. On peut aussi trouver des « **Sabords de pavois** » - ou « **Dalots** » - pour que l'eau de mer envahissant les ponts des remorqueurs ou des

chalutiers puisse retourner là d'où elle vient. Il y eut aussi des « **Sabords de soutes** » pour embarquer le charbon à l'époque où celui-ci était le combustible habituel des navires.

Le « **Sabordage** » - il paraît qu'on peut dire aussi « **Sabordement** » !? - est l'opération qui consiste à pratiquer un sabord dans une coque de navire sous sa ligne de flottaison pour le faire couler. Ceci reste plutôt une tactique militaire qu'un usage habituel au commerce.

Très récemment, sous influence écologiste, est apparu le terme d' « Océanisation » dans le langage politiquement correct pour parler du « Sabordage en haute mer » de vieux navires vétustes. Mais les Écologistes ne sont pas des marins ! Ils auraient pu nous éviter la création de cet affreux barbarisme !

En outre, l'action de faire un trou dans le bordé d'un navire se dit aussi « Saborder », et cela peut servir à y entrer ou à en sortir différents appareils ou machines, lors de réparations par exemple.

L'expression « **Saborder** » est passée dans le langage usuel des terriens désormais, pour signifier la ruine volontaire d'une entreprise pour la faire disparaître.