POLARIS

NEWS POLARIS

2022 | n° 16

club | école de navigation

NEWS DU CENTRE DE NAVIGATION DE PLAISANCE
CNP-POLARIS ET DE L'ECOLE DE NAVIGATION

POLARIS MAGAZINE

MAGAZINE
de l'asbl Centre de Navigation
de Plaisance CNP-POLARIS
et de L'École de Navigation
Numéro d'entreprise : 0668.551.615

SIEGE SOCIAL
YELOMEX Business Center
Bd Bischoffsheim 39, 1000 Bruxelles
arrondissement judiciaire
de Bruxelles.

SECRÉTARIAT
Koninginnelaan, 164
3090 Overijse
Tél : +32 (0) 0491 722 056
info@cnp-polaris.be

BANQUE
IBAN : BE30 7390 1541 4311
BIC : KREDBEBB

ÉDITEUR RESPONSABLE ET DIRECTION
Manuel Sanchez
Tél : +32 (0) 0491 722 056
Manuel.sanchez@cnp-polaris.be

RÉDACTION
Christian Camerlynck
Manuel Sanchez

MISE EN PAGE
Maquette : Serge Tassignon
Mise en page : Marc Van Malder
serge@toodesign.be
serge.tassignon@cnp-polaris.be

CLASSES DE COURS
EPHEC
Avenue Konrad Adenauer, 3
1200 Woluwe-Saint-Lambert

SITE WEB :
www.cnp-polaris.be

FACEBOOK:
www.facebook.com/EcoledenavigationPolaris

CENTRE DE NAVIGATION DE PLAISANCE CNP-POLARIS ASBL
Ecole de Navigation créée en 1924
sous les auspices
de la Ligue Maritime Belge

LE MOT DE POLARIS

Chers lectrices et lecteurs,

Je voudrais en ce début d'année, vous présenter en mon nom et en celui du conseil d'administration nos vœux les plus chaleureux, vœux de bonheur, de santé pour vous et ceux que vous aimez, ainsi que le vœu de vous voir naviguer nombreux en 2022.

Depuis quelques trimestres, nous avons inclus dans notre magazine un article relatant les changements climatiques et l'impact sur notre environnement, mais depuis deux ans déjà, une autre adversité nous frappe et nous menace tous.

Bien que nous soyons habitués aux vagues qui secouent la coque de nos embarcations, celles du virus et de ses variants nous frappent comme animées par un flot régulier et meurtrier.

Le Covid s'est durablement installée.

Comme navigateurs, nous sommes quelques fois confinés sur quelques mètres carrés et habitués à tenir compte de règles de sécurité, mais personne ne nous impose le port du masque, de ne plus fréquenter les bars et restaurants des marinas, ne plus voir nos équipiers et autres navigateurs sans devoir irriter le fond de notre cavité nasale ou crachoter dans un tube plastique.

Certains y ont perdu l'odorat et le goût, fini les douces effluves des bons petits plats à bord ou d'un bon rhum …

Espérons que nos activités ne seront pas à nouveau impactées par les dispositions sanitaires liées au virus et aspirons à retrouver une activité et une vie normales, mais nous souhaitons aussi, par le respect strict des mesures sanitaires, préserver la santé des nombreuses personnes que nous fréquentons ainsi que celle de nos enseignants, élèves et équipiers.

La plaisance se veut de plus en plus respectueuse de l'environnement et tout particulièrement de l'écosystème marin. Aussi, à la veille de cette nouvelle saison de navigation, j'ai remplacé l'article sur le climat par un récit émouvant que je vous laisse découvrir dans les pages qui suivent.

Je voudrais aussi, en ce début d'année, remercier et féliciter tous les bénévoles de l'école, les enseignants et les membres du Conseil d'administration.
Nous ne sommes jamais assez nombreux, d'autant que de nouveaux projets souffrent du manque de ressources humaines.

Je terminerai cette introduction par un petit rappel, n'oubliez pas qu'à partir de cette année la cotisation à la FFYB démarre en janvier et la cotisation Polaris suit donc le même calendrier.

Garder ses membres et percevoir les cotisations est très important pour qu'une asbl, club et/ou école, puisse atteindre ses objectifs.

Nous espérons vivement pouvoir compter sur votre inscription (ou votre renouvellement) dont vous trouverez les détails en pages 26 et 27.

En gardant l'espoir de pouvoir malgré tout réaliser une bonne saison nautique, je vous souhaite encore une bonne et heureuse année 2020.

Bonne lecture, bonnes navigations, prenez soin de vous et des autres.

Salutations nautiques

Manuel Sanchez
Directeur CNP-Polaris

POLARIS MAGAZINE D'INFORMATIONS 2022 | n° 16
CLUB | ECOLE DE NAVIGATION
POLARIS

SOMMAIRE

2
Le mot de Polaris

3
Sommaire & Agenda

4
Croisières
NOS ACTIVITÉS PLANIFIÉES

5
Billet de l'Ecole

6-9
NAVIGATION
Escale à Arzachena

10-11
The Right Meaning

13
Formation équipière

14-15
Activitées en images

16-17
Moules Belge
Projet Colruyt

18-19
Questions de marins curieux

20-22
Technical Data

23-24
Climat (suite)

26 - 29
Brevets & cotisation

AGENDA

QUELQUES-UNES DE NOS ACTIVITES PLANIFIEES

12 février: formation VHF/SRC

28 février au 6 mars: congés de carnaval (école fermée)

5 mars (ou dès la sortie du catalogue), comme chaque année, déplacement en groupe chez Bleumarine à Dunkerque pour nos achats de début de saison (anti-fouling et autres produits). Au programme : 11h30 apéritif et lunch en bord de mer, 14h shipchandler, 17h retour vers nos pénates.

12 mars: formation VHF/SRC

26 mars: formation Radar

2 avril: remise à l'eau de BOAPADO (bateau moteur) et reprise des journées et examens pratiques

4 au 18 avril: congés de Pâques (école fermée)

19 avril au 17 mai: Formation équipières (5 soirées et 2 jours de pratiques en Zélande)

23 avril: formation VHF/SRC

4, 11, 18 et 25 mai: formation et préparation aux examens de Chef de Bord Côtier (6 Nm) et Hauturier (sans limite de distance) du 11 juin

14 mai: formation VHF/SRC

21 mai: formation Radar

26 et 27 mai: Ascension

5 et 6 juin: Pentecôte

11 juin: examens Chef de Bord Côtier et Hauturier à la FFYB

CNP POLARIS décline toute responsabilité en cas d'accident à la suite de la mise en contact de personnes par l'Association. CNP POLARIS n'est pas responsable des textes, illustrations et photos publiées. Ceci n'engage que la responsabilité de leurs auteurs. Toutes reproductions ou traductions partielles ou totales de texte doit faire l'objet d'un accord préalable». L'association recueille et conserve vos données à caractère personnel à des fins de gestion du fichier des membres. Il vous est loisible de vérifier et de faire modifier ces données. Tout renseignement complémentaire peut être obtenu par écrit auprès du siège social.

CROISIERE 2022

Navigation août-septembre 2022

Bateau : Voilier monocoque entre 44 et 47 pieds (SUN ODYSSEY – BAVARIA – OCEANIS).
Ce sont des sloop de plus de plus de 13 mètres, version 4 cabines / 2 salles d'eau, très confortable pour 7/8 personnes. Le carré est clair et spacieux et le coin cuisine très complet (réchaud avec four, réfrigérateur), équipé d'un pilote automatique, enrouleur de génois, guindeau électrique, moteur d'étrave, douchette extérieure pour la baignade, d'un taud de soleil, …

Période : Deux semaines entre le 20/08 et le 10/09/2022.

Destinations: Les îles Dédocanèse *(Pserimos, Kalymnos, Leros, Lipsi, Arki, Patmos, Kos, Nissiros, Tilos, Chalki, Symi…)* **ou la côte turque qui leur fait face,** elle permet de lier navigation et visites de sites historiques comme Xanthos, Pataras et Daylan, des paysages magnifiques, de très beaux mouillages, des ports sympathiques avec une bonne qualité de service et un peuple accueillant

Participation :
Membres et élèves Polaris +- 700€/pers
(*) Montant sera précisé lors de la réservation effective
Ticket d'avion à prévoir par vos soins *(+/-* 250€/pers)

Caisse de bord : (Avitaillement – frais portuaires – fuel) : Environ 35€ par jour et par personne.

La destination et dates restent à être finalisées, deux bateaux sont disponibles, c.-à-d. maximum 16 personnes ! Si vous souhaitez nous accompagner, ne tardez donc pas à vous manifester !

Vie à bord :
Chaque équipier participe:
- aux quarts (navigations de nuit)
- à la vie à bord (cuisine, courses, entretien)
- à la navigation (pour ceux et celles qui le souhaitent) et à la manœuvre.

Intéressé(e) ? Plus d'infos ?

info@cnp-polaris.be

BILLET DE L'ÉCOLE

Chers lectrices et lecteurs,

Réflexions hivernales

La période hivernale le long de nos côtes a ceci de bien pour le plaisancier, c'est qu'en principe elle le sèvre pour quelques mois de navigation ; salutaire interruption qui ravivera sa joie et son enthousiasme lors des premiers appareillages au printemps 2022.

Il faut que raison se fasse !

Est-ce à dire que pendant ce temps de froidure il hiberne ? Pas vraiment ; je dirais même pas du tout ! L'invisible cordon (devrais-je dire amarre ou harnais par grand frais ?) qui le lie au bateau reste bien frappé : petites visites au port, c'est plus fort que lui ; salons nautiques (depuis Paris en décembre, il a eu et a encore l'embarras du choix !) ; projets et préparation des prochaines croisières ; actualisation des cartes et documents nautiques ; quelques cours et un peu d'étude peut-être ? (a-t-il son certificat d'opérateur GMDSS ? son brevet radar ?) ; lectures techniques, d'histoire ou d'aventures (maritimes bien sûr) ; recherche (déjà) d'équipiers ;...

Ce calme plat forcé peut également le porter à la réflexion, à la méditation peut-être : bilan de la saison passée, résolutions,... Ce qu'il a fait, ce qu'il fera, ce qu'il ne fera pas ou plus, ce qu'il aurait dû faire, ce qu'il aimerait faire, ce qu'il essayera de faire, ce qu'il....

Et puis, il y a les rencontres au club house où l'on cause de tout et de rien : anecdotes, préoccupations, marottes ; tout est permis si c'est "marin".

Pour ma part, lorsque je déambule sur les pontons, ce sont les amarres ou plus exactement les amarrages... enfin les amarrages originaux ou farfelus, comme on veut, qui m'amusent : ainsi ce petit voilier, fugueur certainement, qui fait corps avec son ponton par trois tours morts et six demi-clés à la proue et à la poupe (!) ou encore cet autre, grand délinquant celui-là, récidiviste peut-être, dont les amarres de pointe sont ... des chaînes ! Pas mal non plus cette interminable amarre qui, à elle seule, sert de pointes et de gardes ou celles-ci, passées en double (oui je dis bien passées en double et non doublées) : appareillage imminent ? Non, pas du tout !

Enfin, cette dernière, manifestement trop longue, lovée à plat sur le pont telle un paillasson (on dit galette aussi) qui se trouve condamnée à l'humidité permanente...

J'aime aussi ces expressions un peu désuètes mais tellement... marines ; je vous en livre une : "Matelot de premier brin". Voilà qui pose un équipier, non ? A vous d'en trouver d'autres.

Autre sujet, plus sérieux celui-ci : acheter ou louer ?

Ah oui, son propre bateau, quel bonheur ! Voire : capital dormant, assurance, emplacement à l'année, sortie et mise à l'eau, budget d'entretien, électronique dépassée d'année en année, carénage et... "huile de bras" !

La location alors ? Oui mais c'est cher ! Budgétisez et comparez ! Et puis, louer, c'est pas de tracas, pas de contrainte, pas d'entretien, pas... si mal finalement ! C'est aussi naviguer partout sur des bateaux quasi neufs et bien équipés (merci loueur !). C'est ne pas "culpabiliser" lorsqu'on le délaisse pour faire autre chose !

N'est-ce pas en fin de compte le programme de navigation qui déterminera le choix ?

Christian CAMERLYNCK
Croisières et Événements

Escale à Arzachena

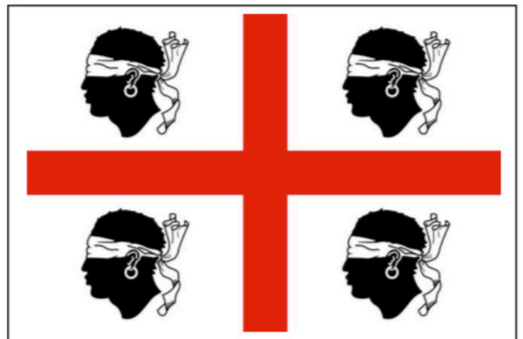
Le pavillon sarde : Croix de Saint-Georges sur champ blanc délimitant quatre têtes de Maures en noir portant chacune un bandeau blanc sur leur front.

Le pavillon sarde (Bandera sarda), symbole de l'île, a des origines aussi peu claires que diverses. Parmi celles- ci, les quatre têtes coupées seraient celles de quatre rois maures vaincus en 1096 par le roi Pierre Ier d'Aragon, sur intervention miraculeuse de Saint-Georges.

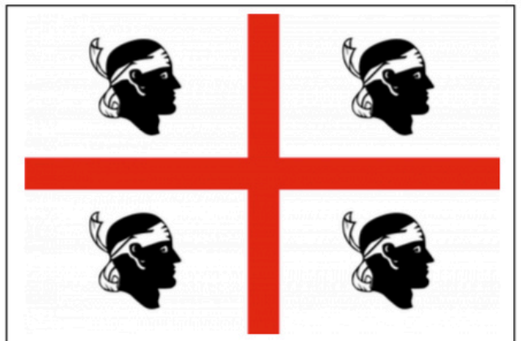
Par la suite, et selon les vicissitudes politiques de l'île sarde, les têtes, tantôt tournées à droite ou à gauche traduisaient la défiance envers le pouvoir venant d'Italie.

Quant aux yeux bandés ou non bandés, traduisent-ils l'asservissement ou la liberté..... ?

La République italienne a officiellement reconnu ce drapeau en 1952, par décret présidentiel. En 1999, une loi régionale a modifié la direction des têtes et la position du bandeau, officialisant ainsi le drapeau actuel.



Versions anciennes : Les têtes de Maures étaient orientées vers la gauche, bandeau sur le front. A partir de 1800, les représentations ont montré le bandeau sur leurs yeux (?).



Version actuelle : Quatre têtes d'homme au crâne rasé, avec un bandeau sur le front et qui regardent vers la droite. La Croix de Saint- Georges sur champ blanc les sépare toujours.

La côte nord-ouest de la Sardaigne et son archipel de la Maddalena n'ont rien à envier à la Corse dite "île de beauté". Sept îles : La Maddalena, Caprera, Spargi, Santo Stefano, Budelli, Santa Maria et Razzolli et bon nombre d'îlots rocheux couronnent la "grande sœur" italienne séparée de la Corse par les Bouches de Bonifacio. Croiser dans ces eaux est un privilège, un plaisir pour les yeux sans égal.

S'insérant entre le Capo del Orso et le Capo di Ferro, le **golfe d'Arzachena** est fermé au nord par l'île de Caprera.

Sa formation côtière, fortement découpée, est typique et dite "à rias" : ce sont d'anciennes vallées fluviales envahies par l'élévation du niveau de la mer.

Généralement de petites dimensions, les rias s'inscrivent dans le granit ; des plages forment la fin des baies. Ils se délimitent aux extrémités par des bordures d'écueils et de parois rocheuses.

La côte orientale du golfe, quasiment intacte, est formée de collines granitiques qui délimitent la Costa Smeralda. Sa côte occidentale se termine dans la baie delle Saline, sous les collines du Capo del Orso. Le fleuve qui débouche au fond forme un delta en continuelles transformations dues aux apports alluvionnaires. Cette zone a pour nom Schiumara (mer d'écume).

Cette appellation a une origine précise : les vagues, formées par les vents forts du nord (notamment le grégal), viennent se briser sur la plage produisant ainsi une grande quantité d'écume.

La Sardaigne nuragique

Elle tire son nom des nuraghi, ces hautes tours en forme de cône troqué indissociables du paysage sarde.

Les nuraghi apparaissent sur l'île au second millénaire avant notre ère. Faites de gros blocs de pierre assemblés sans mortier, ces tours peuvent s'élever jusqu'à vingt-cinq mètres de hauteur, l'épaisseur des murs variant entre quatre et sept mètres.

Généralement entourées d'une muraille, ces constructions servaient de refuge à la population en cas de danger.

Elles s'intégraient dans un système de défense du territoire constitué de tout un dispositif de nuraghi à une seule tour, construits sur les collines à courte distance les uns des autres.

Outre les nuraghi "à tholos" (à fausse coupole), de forme circulaire, on rencontre également ceux "à corridor" ou pseudo nuraghi.

Les nuraghi de la région d'Arzachena (et de Gallura) se particularisent par leur situation : de par leur rôle défensif, ils occupent généralement les hauteurs tout en s'adaptant à l'espace environnant constitué principalement de gros blocs rocheux.

Ces formations granitiques seront donc englobées dans leur construction soit en s'y adossant, soit en occupant les cavités et galeries naturelles.

Le port de Cannigione

(N 41°06'.6 - E 9°26'.8)

Capitainerie /réservation : VHF canal 11 - tél. : 0789 088 422

Enfoui au fond du golfe sur la côte ouest, l'extension de ce petit port autrefois modeste a relégué la pêche au second plan.

Aujourd'hui, cette marina moderne peut accueillir une cinquantaine de visiteurs (longueur max 25 m ; tirant d'eau max 4.5 m) et offre toutes les commodités souhaitées : eau, électricité, sanitaires, pharmacie, bancontact, carburant, supermarché et petits commerces,....mais aussi restaurants, bars et pizzeria.

Assistance technique : grue mobile (23 tonnes), cale, mécanique, électronique, voilerie, shipchandler. L'approche est franche pour peu que les rives soient suffisamment débordées.

De nuit, faire route dans le 200 avec comme point d'atterrage le feu vert fixe (7m - 3M) à l'extrémité du musoir sud du môle.

A l'est du port, les fonds vaseux permettent d'excellents mouillages.

Outre son charme et la qualité se son accueil, Cannigione ouvre par la route, à quelques kilomètres, les portes de la préhistoire: des complexes mégalithiques les plus imposants de la Sardaigne.

Marina di Cannigione

Nuraghe Albucciu

Sa position légèrement surélevée permet le contrôle d'une grande partie de la plaine et se trouve ainsi en vue d'autres nuraghi de la zone.

Le massif granitique sur lequel sur lequel il est adossé lui sert en partie de mur d'enceinte.

Semi-circulaire aux angles arrondis, ce type de nuraghe est appelé "à corridor" ; sa partie supérieure servait d'habitation.

Un boyau, généralement obstrué par sécurité, communique avec l'extérieur. Dissimulé, il constitue un passage secret.

Tombes des géants

Grandes tombes mégalithiques, leur appellation provient du langage populaire. En réalité, la taille des individus qui y étaient enterrés ne dépassait pas 1,63 mètres pour les hommes et 1,52 mètres pour les femmes. Elles sont constituées d'un corridor dont la partie postérieure a une forme d'abside. Sur le devant se trouve une stèle à la base de laquelle s'ouvre un minuscule portillon d'accès (probablement fermé par une dalle après déposition de la dépouille).

Des dalles latérales, posées de chaque côté de la stèle, forment la zone de l'exèdre. A cet endroit devaient se dérouler des cérémonies liées au culte des morts et aux rites d'inhumation.

Construit il y a plus de 4500 ans, **Li Lolghi** est le plus grand tombeau de géants de Sardaigne.

Visite et renseignements

Office du tourisme : Piazza Risorgimento, 8 Arzachena.

Ouvert de 9h à 14h et de 15h à 19h en semaine, le dimanche de 9h à 13h.

Accueil polyglotte. Très bien fourni en documentation.

Trajet en bus de Cannigione à Arzachena: 9 minutes; 7,4 km ; 1€ - 2€ ; environ toutes les heures.

The Right Meaning

The Right Meaning

Quelques sigles et acronymes parmi d'autres...

AIS: **A**utomatic **I**dentification **S**ystem. (Système automatique d'identification).
AMVER: **A**utomated **M**utual **A**ssistance **V**essel **R**escue. (Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires).
ARPA: **A**utomatic **R**adar **P**lotting **A**id. (**A**ide **R**adar au **P**ointage **A**utomatique).
ASN: **A**ppel **S**électif **N**umérique.
ATIS: **A**utomatic **T**ransmitter **I**dentification **S**ystem. (Système d'identification automatique des émetteurs radioélectriques de bateau).
ATT: **A**dmiralty **T**ide **T**ables.
AVURNAV: **Av**is **Ur**gent aux **Nav**igateurs. (France).
BAZ: **B**erichten **A**an **Z**eevarenden. (Avis aux navigateurs/ Belgique).
BLU: **B**ande **L**atérale **U**nique.
CER: **C**haracter **E**rror **R**ate. (Pourcentage d'erreurs en réception NAVTEX - Mode FEC).
CES: **C**oast **E**arth **S**tation. (**STC**: **S**tation **T**errienne **C**ôtière - INMARSAT system).
COG: **C**ourse **O**ver **G**round.
COSPAS: **Co**smicheskaya **S**istyema **P**oïska **A**variynich **S**udov. (Système spatial pour la recherche des navires en détresse).
CROSS: **C**entre **R**égional **O**pérationnel de **S**urveillance et de **S**auvetage. (France).
CRR : **C**ertificat **R**estreint de **R**adiotéléphonie.
CSO : **C**ertificat **S**pécial d'**O**pérateur.
DSC: **D**igital **S**elective **C**alling. (**ASN**: **A**ppel **S**électif **N**umérique).
ECDIS: **E**lectronique **C**hart **D**isplay **I**nformation **S**ystem. (Système de navigation destiné à remplacer les cartes de navigation en papier ; bases de données mondiales sous l'égide de l'Organisation hydrographique internationale).
ECP: **E**rreur **C**irculaire **P**robable. Précision GPS. **EGC**: **E**nhanced **G**roup **C**all. (**AGA**: **A**ppel de **G**roupe **A**mélioré).
EPIRB: **E**mergency **P**osition **I**ndicating **R**adio **B**eacon. (**RLS**: **R**adiobalise de **L**ocalisation des **S**inistres).
ETA : **E**stimated **T**ime of **A**rrival.
FEC : **F**orward **E**rror **C**orrection mode. (Mode d'expédition de correction d'erreurs).
GEOSAR: **Ge**ostationary **S**earch **A**nd **R**escue. (Satellites géostationnaires SAR).
GMDSS: **G**lobal **M**aritime **D**istress and **S**afety **S**ystem. (**SMDSM**: **S**ystème **M**ondial de **D**étresse et de **S**écurité en **M**er).
GMT: **G**reenwich **M**ean **T**ime
GOC: **G**eneral **O**perator **C**ertificate. (**CGO**: **C**ertificat **G**énéral d'**O**pérateur).
GPIRB: **G**lobal **P**osition **I**ndicating **R**adio **B**eacon. (EPIRB équipée d'un système de positionnement automatique tel que le GPS).
GPS: **G**lobal **P**ositioning **S**ystem. (Système de positionnement mondial).
GRT: **G**ross **R**egistered **T**ons. (**TJB**: **T**onneau de **J**auge **B**rute).
HF: **H**igh **F**requency.
IALA: **I**nternational **A**ssociation of **L**ightouse **A**uthority (**AISM** : **A**ssociation **I**nternationale de la **S**ignalisation **M**aritime).
IBPT: **I**nstitut **B**elge des services **P**ostaux et des **T**élécommunications.
IHO: **I**nternational **H**ydrographic **O**rganization. (**OHI**: **O**rganisation **H**ydrographique **I**nternationale).
IMO: **I**nternational **M**aritime **O**rganization. (**OMI**: Organisation Maritime Internationale).
INMARSAT: **In**ternational **Mar**itime **Sat**ellite Organisation.
ITU: **I**nternational **T**elecommunication **U**nion. (**UIT**: **U**nion **I**nternationale des **T**élécommunications).
LAT: **L**ocal **A**stronomical **T**ime.
LDC: **L**iquid **C**ristal **D**isplay.
LEOSAR: **L**ow **E**arth **O**rbiting **S**earch **A**nd **R**escue. (Satellites en orbite polaire basse pour les recherches et le sauvetage).
LES: **L**and **E**arth **S**tation. (Satellites en orbite terrestre à basse altitude SAR - INMARSAT system).
LMT: **L**ocal **M**ean **T**ime.
LRC: **L**ong **R**ange **C**ertificate GMDSS. (Certificat de radiotéléphoniste toutes zones SMDSM). Plaisance toutes zones (= GOC).
LUT: **L**ocal **U**sers **T**erminal. (Station sol de réception des EPIRB - COSPAS/SARSAT system).
MED : **M**aritime **E**quipement **D**irective.
MES: **M**aritime **E**arth **S**tation (INMARSAT system).
MID: **M**aritime **I**dentification **D**igits. (Chiffres d'identification maritime d'un pays).
MMSI: **M**aritime **M**obile **S**ervice **I**dentify. (Numéro d'identification dans le service mobile maritime).
MCC: **M**ission **C**ontrol **C**enter. (**CCM**: **C**entre de **C**ontrôle de **M**ission).
MRCC: **M**aritime **R**escue **C**oordination **C**enter. (Centre de coordination de sauvetage en mer - CROSS en France).
MSI: **M**aritime **S**afety **I**nformation. (**RSM**: **R**enseignements sur la **S**écurité **M**aritime).
N.A. : **N**autical **A**lmanac
NAVAREA: **Nav**igational **Area**. (16 zones de navigation pour la diffusion d'avis à la navigation). **NAVTEX**: **Nav**igational **Tel**ex. (Système d'information maritime par télégraphe).
NCS: **N**etwork **C**oordination **S**tation. (**SCR**: **S**tation de **C**oordination du **R**éseau - INMARSAT system).
NMEA: **N**ational **M**aritime **E**lectronics **A**ssociation. Norme internationale de codage des informations qui permet de relier entre eux les aides électroniques à la navigation. Les versions les plus courantes sont NMEA183 et NMEA2000. **PAR**: **P**uissance **A**pparente **R**ayonnée. Puissance émise par l'antenne.
RCC: **R**escue **C**oordination **C**enter. (**CCS**: **C**entre de **C**oordination de **S**auvetage).
RLS : **R**adiobalise de **L**ocalisation des **S**inistres. **ROC**: **R**estricted **O**perator **C**ertificate. (**CRO**: **C**ertificat **R**estreint d'**O**pérateur).
RSC: **R**escue **S**ub-**C**enter. (**CSS**: **C**entre **S**econdaire de **S**auvetage).
RSM : **R**enseignements sur la **S**écurité **M**aritime. **SAR**: **S**earch **A**nd **R**escue.
SARSAT: **S**earch **A**nd **R**escue **S**atellite-**A**ided **T**racking. (Localisation par satellite pour les opérations de recherche et de sauvetage).
SART: **S**earch **A**nd **R**escue radar **T**ransponder. (Transpondeur radar pour la recherche et le sauvetage).
SDR: **S**pecial **D**rawing **R**ight. (Unité de paiement, basée sur le "Gold Franc", en téléphonie maritime).
SES: **S**hip **E**arth **S**tation. (**STN**: **S**tation **T**errienne de **N**avire - INMARSAT system).
SHOM : **S**ervice **H**ydrographique et **O**céanographique de la **M**arine (France).
SNSM : **S**ociété **N**ationale de **S**auvetage en **M**er (France).
SOLAS: **S**afety **O**f **L**ife **A**t **S**ea. (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).
SOG : **S**peed **O**ver **G**round.
SPOC: **S**AR **P**oint **O**f **C**ontact. (Points de contact SAR).
SRC: **S**hort **R**ange **C**ertificate GMDSS. (**CRR**: **C**ertificat de **R**adiotéléphoniste **R**estreint SMDSM).
STCW95 : **S**tandard of **T**raining **C**ertification and **W**atch keeping for Seafarers (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer).
TWA : **T**rue **W**ind **A**ngle (angle du vent vrai)
TWD : **T**rue **W**ind **D**irection (direction du vent vrai).
TWS : **T**rue **W**ind **S**peed (Vitesse du vent vrai).
UTC : Coordinated Universal Time / Temps Universel Coordonné. (Combinaison entre CUT en anglais et TUC en français. Standard international pour l'heure et les dates.
UTM : **U**niversal **T**ransverse **M**ercator. (Système de projection cylindrique valable entre 84°N et 80°S).
VHF : **V**ery **H**igh **F**requency.
WG84 : **W**orld **G**eodetic **S**ystem 19**84**. (Système géodésique terrestre utilisé par le GPS).

QUICHE au poulet / au thon / au saumon / ou tout autre reste du frigo

Recette facile et rapide en utilisant le four du bateau.

Ingrédients pour 4 à 6 personnes:
on trouve ces ingrédients dans toutes les superettes des marinas

- ✓ 1 pâte brisée ou feuilletée (suivant les magasins)
- ✓ 250g de poulet coupé en dés ou 2 boîtes de thon (saumon) en conserve au nature (2 x 140 g)
- ✓ 4 Oeufs
- ✓ 50g Gruyère râpé (1 sachet ou tout autre fromage râpé)
- ✓ 40cl Crème fraîche liquide
- ✓ Sel, Poivre, persil, ...1 cuillère de moutarde

Le poulet coupé en petits dés (s'il vous en reste au frigo) peut être remplacé par des boîtes de thon ou de saumon.

1. Préchauffez votre four à 180°C.
2. Etalez une pâte feuilletée dans un plat à quiche, moule à tarte ou plat à bords relevés. Piquez le fond de la pâte avec une fourchette.
3. Battez les œufs puis ajoutez-y la crème liquide. Ajoutez l'assaisonnement selon vos goûts (sel, poivre, persil, citron, ...) Mélangez bien.
4. Ajoutez le fromage râpé au mélange, puis le thon émietté (ou saumon ou poulet) . Assaisonnez de moutarde, de poivre et de sel. Mélangez le tout.
5. Versez la préparation sur la pâte feuilletée.
6. Agrémentez éventuellement de dés de tomate ou de poivrons rouges ou jaunes
7. Glissez le tout dans le four à 200°C pendant 40 minutes.

Si vous utilisez des boîtes de thon ou saumon, n'oubliez pas de les faire égoutter quelques minutes et de les émietter à la fourchette.

Par Carine BERT

FORMATION ÉQUIPIÈRE

Le Centre de Navigation POLARIS vous propose au cours de cinq soirées complétées par une journée en mer de vous initier et de vous familiariser avec la conduite d'un bateau de plaisance, tant à la voile qu'au moteur, et de vous permettre d'assister efficacement le ou la chef(fe) de bord. Aucune compétence préalable n'est requise.

Cette formation se veut essentiellement pratique et ne prépare pas à l'obtention d'un brevet ; un certificat attestant de votre participation vous sera remis en fin de cycle.

Programme :

- **Première soirée**
  MANŒUVRER : Barrer en mer (vent debout/vent portant). Mouiller (nature du fond/ longueur de chaîne, marques). Accoster (moteur : pas de l'hélice).
- **Deuxième soirée**
  REGLER : Voiles (orienter/réduire). Les amarres.
- **Troisième soirée**
  NAVIGUER : Balisage (cardinal/ latéral/plages).Règlements (principales règles de route/signalisation des ports). Quarts de nuit (feux de navigation).
- **Quatrième soirée**
  NAVIGUER : Cartes marines (lecture/isobathes/courants). Faire le point (relèvement deux amers). Instructions nautiques (lecture). Les instruments (GPS, pilote, sondeur).
- **Cinquième soirée**
  SECURITE : Notions de météo (au port/au large). Radio (procédure). Le livre de bord.

Journée à bord
PRATIQUE : Matelotage et mise en situation.

Où ?
Soit à l'EPHEC, avenue Konrad Adenauer, 3 à 1200 Bruxelles ou,
Koninginnelaan, 158 à 3070 Overijse (selon les exigences sanitaires).

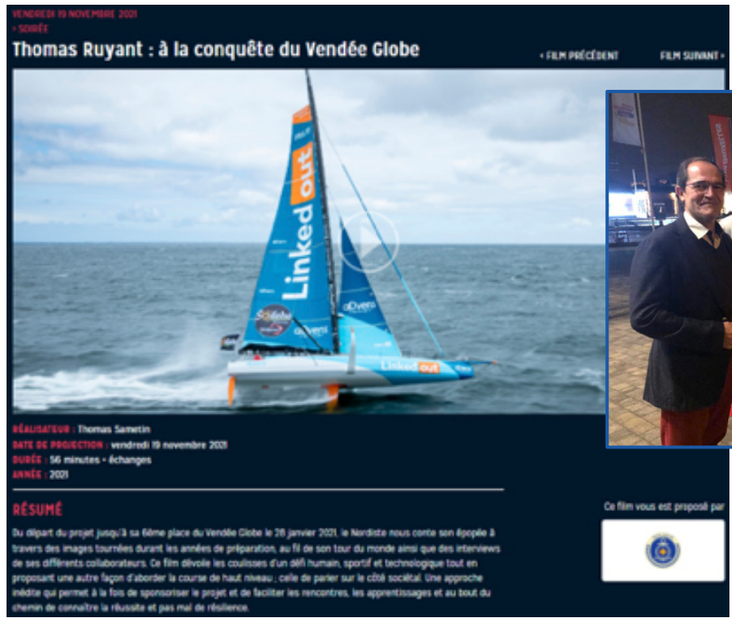
Quand ?
Cinq soirées à convenir, les mardis de 19h à 21h15.
Journée pratique en Zélande sur voilier de 9h à 17h.
(Emporter son pique-nique).

Combien ?
Le package théorie & pratique ainsi que le certificat de compétence vous sont proposés pour le montant forfaitaire de 200€.

Un résumé du cours, sous forme de vade mecum, sera remis en début de session.

Renseignements et inscription : par email : info@cnp-polaris.be

Activitées en images



Participation à Into The Blue : Polaris a sponsorisé le film de Thomas Ruyant (à la conquête du Vendée Globe) et nous avons eu le plaisr de rencontrer Jean LE CAM (navigateur et skipper professionnel, surnommé le « roi Jean » du fait de son impressionnant palmarès.

Il a disputé son cinquième Vendée Globe en 2020-2021 à 61 ans, au cours duquel il a effectué le sauvetage de Kevin Escoffier dans l'Atlantique sud après que le bateau de ce dernier aie coulé)

Septembre :

Participation de Jean-Claude FUSSEN et Patrick DE BONHOME aux formations pratiques de la fameuse école des Glénans.

Octobre :

Certains ont profité des derniers beaux jours d'automne pour faire leurs dernières navigations. Nous voyons ici COMPAEN sous son beau Genakker aux mains de Patrick.

Novembre :

Soirée annuelle de fin de saison au Domaine de la Forêt : afin de respecter les règles sanitaires, les participants se sont soumis au test salivaire antigénique ce qui a permis de passer une soirée conviviale dans la bonne humeur en savourant une délicieux menu concocté par le chef.

Tour de corse de Philippe Delfosse:

Navigation assez fatigante, les vents sont parfois très fort, des rafales inattendues et donc difficile de dormir correctement et malgré tout Philippe a gardé le sourire !

Décembre :

Participation de quelques passionnés au salon Nautic de Paris.

Achat par Pierre-Emmanuel d'un Edel 4, transport sur remorque et installation sur ber **(fait par ses soins** !).

Ceci montre une belle motivation et de la créativité (ce qui est naturel pour ce jeune Designer), nous lui souhaitons beaucoup de succès pour la réussite de ses examens aux différents brevets.

Ses (et nos) remerciements à **Sylvie et Axel** pour le prêt de la remorque qui lui a permis de démarrer ce projet de restauration.

https://fr-fr.facebook.com/pevdp/

Belgische mosselen uit de Noordzee

In 2022 start Colruyt Group met het kweken van Belgische mosselen in Zeeboerderij Westdiep. De eerste oogst staat gepland voor de zomer van 2023.

De kweek van mosselen in open zee is een extractieve vorm van aquacultuur. Dat betekent dat de schelpdieren hun voedingsstoffen uit het zeewater halen en er dus niets aan het ecosysteem wordt toegevoegd. Bovendien kan een zeeboerderij dienen als schuilplaats voor vissen en ander zeeleven, wat de biodiversiteit in de Belgische Noordzee bevordert.

De kweek gebeurt met longline- of 'hangcultuur'-technologie, waarbij een touw onder water aan boeien en sterke ankers wordt bevestigd. Hieronder hangen mosseltouwen waar het mosselzaad zich aan vasthecht en doorgroeit tot zachte en smaakvolle mosselen.

Zeeboerderij op 5 km van de Belgische kust

Colruyt Group ontwikkelt de eerste commerciële zeeboerderij voor de Belgische kust. Zeeboerderij Westdiep ligt op een afstand van 5 kilometer voor de kust van Nieuwpoort en Koksijde in de projectzone C, zoals voorzien in het Marien Ruimtelijk Plan. In de opstartfase wordt slechts een oppervlakte van 1 km² of een kwart van de zone C in gebruik genomen. De kweekzone zal stap voor stap worden uitgebreid.

Veiligheid garanderen aan alle zeevarenden

Om de veiligheid van alle zeevarenden te garanderen, wordt de zeeboerderij duidelijk afgebakend met kardinaal boeien en speciale markeringsboeien. Deze bebakening wordt ook aangeduid op digitale zeekaarten en zal te raadplegen zijn via het bericht aan zeevarenden van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Er is ook een veiligheidssysteem geïnstalleerd dat de zone continu monitort.

Voor meer info surf naar www.seafarm.colruytgroup.com

Moules belges de la mer du Nord

En 2022, Colruyt Group commencera à cultiver des moules belges dans la Ferme Marine Westdiep. La première récolte commerciale est attendue pour l'été 2023.

La culture des moules en pleine mer est une forme d'aquaculture extractive. Cela signifie que les mollusques tirent leurs nutriments de l'eau de mer et que rien n'est ajouté à l'écosystème. En outre, une ferme marine peut servir d'abri pour les poissons et les autres espèces marines. De cette manière, la biodiversité dans la mer du Nord belge est favorisée.

La culture se fait à l'aide de la technique de la palangre, qui consiste à attacher une corde sous l'eau à des bouées et à des ancres solides. En dessous, des cordes de moules permettent aux naissains de moule de se fixer et de croître pour devenir des moules tendres et délicieuses.

Une ferme marine à 5 km de la côte belge

Colruyt Group développe la première ferme marine commerciale au large de la côte belge. La Ferme Marine Westdiep se situe à cinq kilomètres des plages de Nieuport et de Coxyde, dans la zone de projet C, comme prévu dans le Plan d'Aménagement des Espaces Marins. Durant la phase de lancement, seul un quart de la zone, équivalant à une surface d'un km², sera occupé. La zone de culture sera étendue au fur et à mesure.

Sécurité garantie pour tous les navigateurs

Pour assurer la sécurité de tous les marins, la ferme marine sera clairement délimitée à l'aide de bouées cardinales et de bouées de marquage spéciales. Ce balisage sera également mis en évidence sur les cartes marines numériques, qui pourront être consultées par le biais du message de l'agence côtière et maritime (MDK) dédié aux navigateurs. Un système de sécurité est également installé et surveille en permanence la zone.

Pour plus d'informations, visitez www.seafarm.colruytgroup.com

Belgian mussels from the North Sea

In 2022, Colruyt Group will start growing Belgian mussels in Westdiep Sea Farm. The first harvest is scheduled for the summer of 2023.

Farming mussels in the open sea is an extractive form of aquaculture. This means that the shellfish get their nutrients from the seawater and nothing is added to the ecosystem. Moreover, a sea farm can serve as a shelter for fish and other marine life, which in turn promotes the biodiversity in the Belgian North Sea.

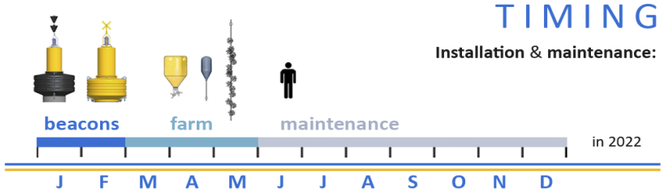
Cultivation takes place using longline or 'hanging culture' technology, where a rope is attached underwater to buoys and strong anchors. Mussel ropes hang below and the mussel seed attaches itself and grows into soft and tasty mussels.

Sea farm 5 km off the Belgian coast

Colruyt Group is developing the first commercial sea farm in front of the Belgian coast. Westdiep Sea Farm is located 5 km off the Nieuwpoort and Koksijde coast in project zone C, as defined by the Marine Spatial Plan. In the start-up phase an area of 1 km² or a quarter of zone C will be exploited. The cultivation area will be expanded step by step.

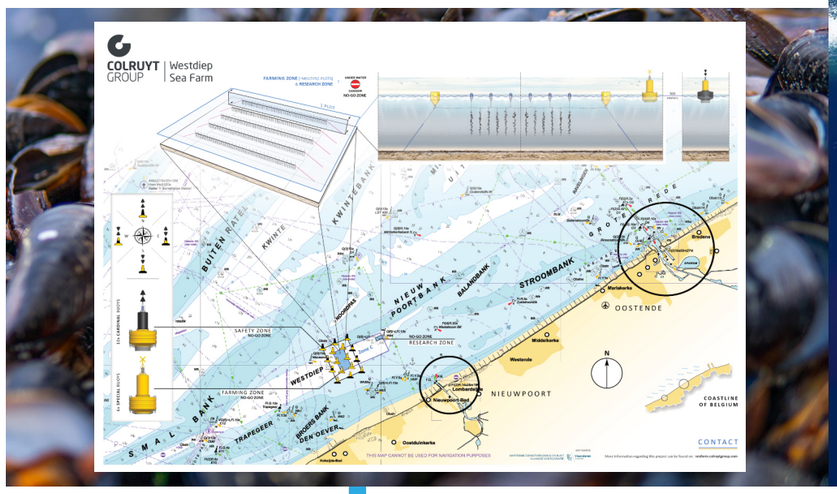
Ensuring safety for all seafarers

To ensure the safety of all seafarers, the sea farm will clearly be delimited with cardinal buoys and special marker buoys. The beaconing will also be indicated on digital nautical maps and can be consulted via *message to seafarers* of the Maritime and Coastal Services (MDK). A security system, which continuously monitors the zone, has also been installed.



For more information, please visit

www.seafarm.colruytgroup.com



COLRUYT GROUP | Westdiep Sea Farm

The first Belgian sea farm

De eerste Belgische zeeboerderij
La première ferme marine belge

Westdiep Sea Farm cooperates with local partners and creates jobs. This is how we contribute together to a better environment, step by step.

step by step

QUESTIONS DE...

Brevet Général

Comment savez-vous qu'il y a 4 Beauforts en mer ? Parce que les moutons apparaissent, me direz-vous.

Par Manuel SANCHEZ

À quoi donc est due l'écume des moutons ?

L'écume de mer est de la mousse. Comme la mousse du shampoing, comme la mousse de l'eau de vaisselle avec quelques gouttes de détergent, comme la mousse du lait de votre Capuccino. La mousse est constituée de bulles de gaz enveloppées dans des membranes de liquide.

Quand on agite un liquide, on y fait rentrer de l'air, cependant aucune mousse ne se forme dans l'eau douce, même agitée fortement. Il n'y a pas de moutons sur les lacs, même par grand vent.

La raison est simple, les bulles d'air introduites dans de l'eau douce se rassemblent presque instantanément et les membranes de liquide qui les séparent disparaissent.

On ne fait pas de mousse en se frottant les mains sous le robinet, mais si on met un peu de savon, les bulles apparaissent.

Le rôle du savon est d'introduire des charges électriques (de même signe) sur les deux surfaces des membranes de liquide. Ces charges électriques produisent des forces répulsives qui empêchent la membrane de liquide de devenir trop mince et donc que la bulle éclate trop vite.

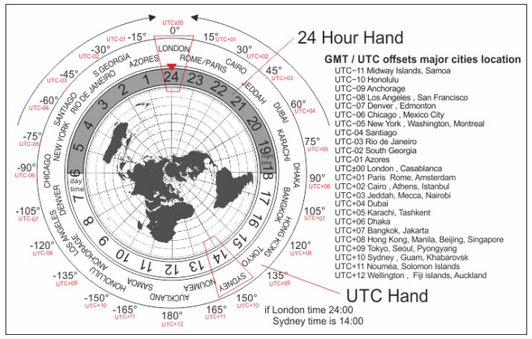
La couche superficielle des mers contient toutes sortes de matières organiques, dont du plancton, qui sont des « agents mouillants », c'est-à-dire qui agissent comme un détergent.

Soit dit en passant, quand les bulles de l'écume éclatent, elles dégagent du sel dans l'air. On pense que la plupart du sel transporté dans l'atmosphère provient des bulles de l'écume de mer.

Brevet Yachtman

Quelle différence y-a-t-il entre les temps UT, UTC et GMT ?

Par Manuel SANCHEZ



Pour la navigation astronomique et l'astronomie, le temps qui compte est celui lié à la rotation de la Terre. Ce temps est appelé Temps Universel, **TU** ou **UT**

Le TU se détermine par observation du passage au méridien du Soleil ou d'une étoile de position connue. Or le TU varie de l'ordre de la milliseconde d'un jour à l'autre car la rotation de la Terre est irrégulière et aussi se ralentit de façon systématique. On a défini le TU coordonné (**UTC**) basé sur des horloges atomiques, qui lui ne varie pas d'un jour à l'autre.

Si l'on se contente d'une précision de 1 seconde, on peut assimiler UT et UTC. Si l'on désire mieux, il faut utiliser les coefficients de corrections à appliquer à UTC pour obtenir UT.

Le GPS peut lui aussi fournir le temps UTC, mais seulement s'il est en marche depuis un certain temps. Le GPS utilise une horloge atomique qui est maintenue en accord avec celles utilisées pour définir le temps UTC, mais sans subir l'insertion des secondes de rattrapage.

Quand on met le GPS en marche, c'est le temps GPS qui est affiché. Les satellites GPS diffusent un message contenant la valeur de l'écart toutes les 12,5 minutes.

Dès qu'il est reçu, le récepteur GPS corrige le temps GPS et affiche le temps UTC.

Quant au temps GMT, son emploi est découragé car il est maintenant remplacé par UTC. Mais l'habitude aidant, il est encore souvent utilisé comme synonyme de UTC. Il faut noter que son emploi se justifie de toute façon puisque GMT est aussi le nom du fuseau horaire de Greenwich.

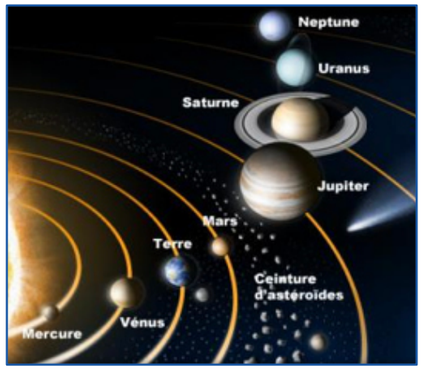
(*) En français, on utilise aussi abréviation TU, mais l'Union astronomique internationale recommande l'emploi dans toutes les langues des désignations UT (et non TU) et UTC pour le temps universel coordonné (et non TUC) — l'abréviation UTC est un curieux compromis entre le français et l'anglais, l'acronyme CUT ayant été jugé inopportun.

...MARINS CURIEUX

Brevet Navigateur de Yacht

Comment distinguer les planètes des étoiles ?

Par Manuel SANCHEZ



Tout marin devrait se sentir fier de connaître un peu le ciel.

Soyons réalistes, à l'ère du GPS et des lecteurs de cartes électroniques, la navigation astronomique est devenue superflue, mais c'est communier avec les navigateurs d'autrefois que de prendre plaisir à comprendre et s'exercer à ce qui peut être considéré maintenant comme un jeu.

La navigation doit beaucoup à l'astronomie et inversement. Les premiers observatoires nationaux comme ceux de Paris et Greenwich n'ont-ils pas été construits pour venir en aide aux navigateurs ?

Quand on ne regarde pas souvent le ciel, il est parfois difficile de reconnaître les planètes parmi toutes les étoiles brillantes qui les entourent. Les planètes que l'on peut voir à l'oeil nu sont Vénus, Mars, Jupiter et Saturne.

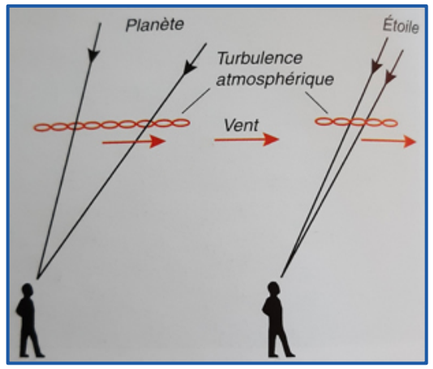
Étant plus près du Soleil que nous, Vénus n'est observable que le soir ou au petit matin, au plus 3 heures après le coucher du Soleil ou 3 heures avant son lever. Donc, le soir, elle est à chercher vers l'ouest et le matin vers l'est. C'est le plus brillant des astres nocturnes hormis la Lune.

Mars, Jupiter et Saturne peuvent être observables toute la nuit. Il faut les rechercher sur la ligne que suit le Soleil dans la journée (l'écliptique), par ailleurs, Mars à une lumière orangée, Jupiter à l'éclat d'une étoile très brillante et Saturne est la moins brillante des planètes observables à l'œil nu.

Si l'on a des doutes, il existe un bon moyen de confirmer qu'il s'agit bien d'une planète: les étoiles scintillent, mais non les planètes.

L'atmosphère terrestre n'est jamais calme.

L'air est toujours en mouvement en raison des vents et ascendances, et comme il n'est pas partout à la même température, sa densité et donc son indice de réfraction varient constamment.



L'effet est semblable à ce que produirait une série de petites lentilles se déplaçant au-dessus de nous, poussées par les vents. La lumière qui nous vient des astres nous apparait ainsi tantôt un peu concentrée, tantôt un peu diffuse.

Les étoiles sont tellement loin que l'on ne peut jamais voir leur disque. Elles nous apparaissent comme un point lumineux et cela même avec les plus puissants télescopes. Mais ce point lumineux sera plus ou moins brillant on fonction de la concentration ou de la divergence créée per l'atmosphère: les étoiles scintillent.

Les planètes, elles, sont relativement près de nous et on peut distinguer le disque de la plupart d'entre elles avec des jumelles ou un petit télescope. À l'œil nu, c'est plus difficile, mais on reconnait une planète au fait que contrairement aux étoiles, elle ne scintille pas. La raison est que la lumière des différentes parties du disque d'une planète passe à travers de nombreuses 'lentilles atmosphériques ' avant de se recombiner dans notre œil (*). On en perçoit la moyenne et la fluctuation de luminosité est donc très atténuée,

(*) La taille angulaire des cellules turbulentes dans l'atmosphère est d'environ une seconde d'arc, tandis que le diamètre apparent des planètes est toujours plus grand. Jupiter peut avoir un diamètre allant jusqu'à 45 secondes d'arc.

Technical Data

Comment avoir un peu de chaleur dans son bateau en hiver ?

Par Manuel SANCHEZ

L'hiver est là et les plaisanciers qui souhaitent continuer à naviguer sans être frigorifiés à l'intérieur du bateau ont deux options. Partir mouiller l'ancre sous des cieux plus cléments ou installer un chauffage dans le bateau afin de passer avec autant de confort que possible les frimas hivernaux.

Voici quelques principes du chauffage à bord (sans développer les solutions de chauffage au bois ou au charbon - si si cela existe encore...)

Le principe de base du chauffage est immuable, régi par 3 grands types de diffusion :

- la conduction (la chaleur est transportée par un élément matériel, métal, pierre, brique...),
- la convection (un média transporte la chaleur, comme de l'eau dans un circuit de chauffage)
- ou le rayonnement (il n'y a pas de contact nécessaire entre l'émetteur et le récepteur de la chaleur).

De grandes marques se dégagent des appareils offerts sur le marché :
Webasto – Wallas – Autoterm - Eberspächer

Produire de la chaleur puis la transformer

Un système de chauffage convertira une source d'énergie – diesel, pétrole, électricité, air - en calories, ces calories sont ressenties comme de la chaleur. N'oublions cependant pas que même si elles sont plus ou moins respectueuses de l'environnement, toutes les solutions vont consommer de l'énergie !

Un radiateur d'ancienne génération a un ratio de 0.5 pour 1, là où une solution moderne va avoir un ratio de 4 pour 1. Pour 1 watt consommé, un ancien radiateur produira 0,5 W de chaleur, un plus récent 4 W.

Quelle température de confort ?

Si, dans un immeuble, on a coutume de dire qu'une température de 19 ou 20°C est confortable, sur un bateau le ressenti de chaleur est fortement impacté par l'humidité ambiante et les courants d'air. Ainsi, à volume et humidité équivalents, pour se sentir confortable, il faudra augmenter la température de 2 à 3 degrés.

Cette recherche de température doit s'accompagner d'un équilibrage de l'humidité. La température ressentie augmente de 2 °C si on passe le taux d'hygrométrie de 25 % à 50 % dans un local. Inutile, donc, de chercher à chasser trop d'humidité.

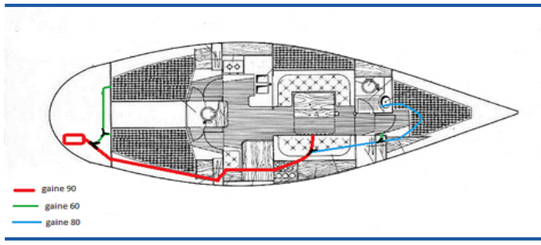
Se chauffer à quai

Selon que l'on soit en navigation, au mouillage ou à quai, les solutions proposées seront différentes. Il ne faut pas penser sa solution de chauffage dans un ou dans l'autre de ces scénarios.

A quai, pas de doute que la solution d'un système de chauffage raccordé au secteur sera la plus efficace sur un bateau. Couplé à du thermostat d'ambiance, on pourra obtenir une température de confort appréciable. En prenant garde aux rallonges électriques et autres multiprises qui seraient utilisées pour mettre sous tension ces radiateurs.

N'oubliez pas de vérifier la puissance délivrée par la prise du ponton, souvent on est entre 6 et 10 ampères, soit 1 000 à 2 000 watts, ce qui ne permet que d'alimenter un radiateur électrique.

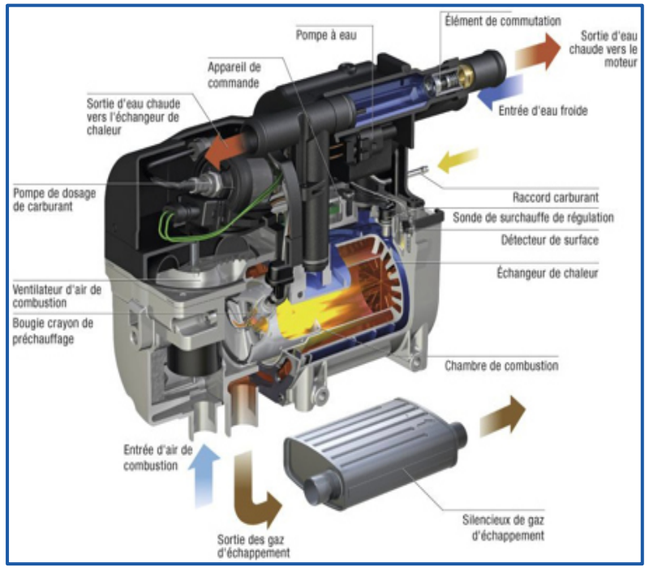
Se chauffer en navigation



Les radiateurs branchés à quai sont une solution valable uniquement lorsque les bateaux sont arrêtés. Ils ne constituent qu'un complément au système principal de chauffage installé sur le bateau.

Afin de disposer d'un peu de chaleur distribuée dans tout le bateau, les générateurs d'air chaud nécessite une distribution par gaines dans le bateau.

Le chauffage à air fonctionne comme un sèche-cheveux, mais avec du gasoil. La chaleur est transportée par l'air qui est réchauffé au contact d'une enceinte qui monte en température par une flamme ou une pyrolyse. Efficace à courte portée, cette solution est confortable pour créer une base de température. En effet, l'air est un très mauvais vecteur d'énergie. Pire, passés les quelques mètres ou centimètres où il reste chaud, il va apporter une sensation de fraîcheur. Ce système à air est donc à favoriser pour les petits volumes.



Le chauffage à eau ou qui utilise un mélange eau et glycol comme médium est le plus connu, que ce soit dans le domaine domestique ou nautique. Il nécessite que des radiateurs soient installés à bord. Résultat, à la fois une consommation d'espace à bord et une augmentation du poids. Pour pallier cet inconvénient, il existe aujourd'hui des radiateurs qui sont équipés de ventilateurs pour augmenter le rayonnement.

Un système à eau peut circuler sur des kilomètres sans perte majeure. Il a un inconvénient important, le risque de fuite d'eau. Autant un chauffage à air ne laissera échapper que de l'air sans impact important autant une fuite de fluide peut provoquer de gros dégâts à bord.

Un système de chauffage à eau est efficace sur de longues distances

Multiples méthodes de génération de la chaleur

Si les solutions de transport de la chaleur sont peu nombreuses, celles de production de la chaleur sont, elles, légion. Depuis la résistance électrique jusqu'au poêle à pellets, chaque solution a ses avantages et ses inconvénients.

Prenons les plus courants néanmoins. Deux familles, le chauffage central et le chauffage local. Le chauffage central, c'est la chaudière équivalente à celle qu'on a chez soi. Elle ne sert pas à chauffer, pas en elle-même, mais à transférer de la chaleur à un médium qui la distribuera.

Le chauffage local, lui, ne chauffe qu'une pièce ou une portion du bateau.

Les solutions de chauffage au fioul par convection existent en hybride.

Des solutions hybrides existent, qui consistent à chauffer localement et à distance. Par exemple, un poêle à fioul chauffera la pièce dans laquelle il est installé par la montée en température du corps de chauffe, le plus souvent en fonte ou en acier. Il chauffera simultanément de l'eau qui sera distribuée dans un réseau de radiateurs, ou de l'air qui sera réchauffé au passage dans la chambre de combustion.

On peut lister dans les principales sources d'énergie, directe ou indirecte :

- L'électricité n'est une option envisageable qu'à quai pour la plupart des bateaux, qui ne disposent pas de générateurs électriques suffisamment performants pour alimenter des radiateurs qui consomment plusieurs milliers de watts.
- Le solaire, dans sa capacité de production thermique, est efficace quand il fait jour et ensoleillé, donc dans des zones où le besoin de chauffage est plus faible. Son inconvénient majeur réside dans la difficulté de stocker la chaleur en journée pour la redistribuer la nuit. Il est le plus souvent dédié à chauffer l'eau des douches.
- Le chauffage à combustible liquide est à l'heure actuelle le plus efficace. Il permet un fonctionnement discontinu pendant de longues périodes, sans autre apport que le carburant souvent utilisé pour la mobilité du bateau. L'inconvénient de ces systèmes est la pollution qu'ils engendrent.
- Le chauffage au combustible solide (bois ou pellet) est une solution envisageable à l'arrêt. Bien que fonctionnel en déplacement, elle présente des dangers – d'incendie notamment - assez importants. Il est, par ailleurs, difficile de conserver le combustible au sec à bord d'un bateau et ces combustibles sont encombrants.
- La pompe à chaleur, qui correspond à une climatisation réversible, possède un rendement énergétique particulièrement bénéfique, de l'ordre de 1 pour 4. Dans de l'eau de mer (en pompage de l'eau de mer donc), le rendement est de l'ordre de 3.5 pour 1. Cela en fait une solution intéressante, mais les investissements sont conséquents et le matériel à installer à bord est imposant et consommateur d'énergie électrique. Il faut donc absolument prendre en compte les deux postes de consommation avant de décider d'opter pour une pompe à chaleur.
- La récupération de chaleur du moteur sur les circuits d'échappement.

Quel rendement pour quel combustible ?

Bien que peu efficace écologiquement parlant, le pétrole - et le diesel son dérivé - demeure le choix idéal en termes de performances énergétiques.

Faites votre choix et passer un hiver douillet à bord !

Article remplacé par une histoire vraie qui souligne la nécessité de respecter le monde animal

En cette matinée de novembre 1999, au théâtre Politeama, Enzo Maiorca évoquait son amour pour la mer et les créatures qui l'habitent.

À cette occasion, il a raconté une histoire qui s'est produite quelques années auparavant près de Syracuse, alors qu'il s'entraînait en mer avec sa fille Rossana, elle-même détentrice de records d'immersion en apnée : un événement qui l'a profondément touché.

Voici l'histoire :
Enzo Maiorca, alors immergé dans les eaux chaudes de Syracuse, parlait à sa fille Rossana, encore sur le bateau mais sur le point de se mettre à l'eau, quand il sentit quelque chose lui toucher les épaules.

Il se tourna et vit un dauphin. Il a très vite compris que l'animal ne cherchait pas à jouer mais à exprimer autre chose. Le dauphin s'est éloigné et Maiorca l'a suivi à la nage.

L'animal a ensuite plongé et Enzo en a fait de même. À environ 12 mètres de profondeur, il y avait un autre dauphin, empêtré dans un filet de pêche abandonné. Maiorca est remonté immédiatement à la surface pour appeler sa fille afin qu'elle le rejoigne avec les deux couteaux de plongée qu'ils avaient à bord du bateau.

Il n'a fallu que quelques minutes à ces deux plongeurs aguerris pour libérer le dauphin piégé dans le filet.

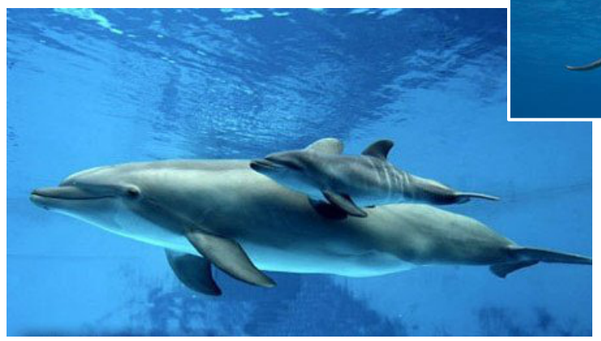
Ce dernier a ensuite puisé dans ses dernières forces pour remonter à la surface en émettant un « cri quasi humain », tel que le décrit Maiorca, et respirer (un dauphin peut rester sous l'eau une dizaine de minutes, au-delà desquelles il se noie).

Le dauphin, libéré, était encore étourdi, mais assisté d'Enzo, de Rossana et de l'autre dauphin.

Il a ensuite retrouvé ses esprits et surprise !

Ils ont découvert qu'il s'agissait d'une femelle car elle était en train de mettre au monde un petit.

La maman et son bébé se sont éloignés tandis que l'autre dauphin, un mâle continuait de tourner autour des deux humains.



Il a fini par s'arrêter devant Enzo Maiorca et lui a donné un petit coup sur la joue, comme un bisou, en signe de gratitude, puis il s'est éloigné.

Cette merveilleuse histoire a tellement touché le public sur place, que tout le monde s'est levé et a longuement et chaleureusement applaudi.

Enzo Maiorca a conclu son intervention en déclarant :

« Tant que l'homme n'aura pas appris à respecter et à dialoguer avec le monde animal, il ne pourra jamais connaître son véritable rôle sur cette Terre ».

(Enzo Maiorca est le premier homme au monde à avoir plongé à plus de 100 mètres de profondeur en apnée, Ce légendaire plongeur sicilien, dont la rivalité avec le Français Jacques Mayol avait inspiré le film de Luc Besson, est décédé en 2016 à 85 ans.

NOTRE PARTENAIRE POUR IMPRIMER NOS SYLLABUS :
IMPRESSION CAMPUS
PLACE DU CAMPANILE 25,
1200 WOLUWE-SAINT-LAMBERT (02 762 26 81)
À QUELQUES MINUTES DE L'EPHEC, PRIX SPÉCIAUX POUR MEMBRES ET ÉLÈVES POLARIS

Garage Nautique Jambes

Chaussée de Liège 109, 5100 Namur
www.garagenautiquejambes.be

LE CERCLE
RESTO BRASSERIE
Place de la Vecquee 9
1200 Woluwe
ouvert 7j/7
Tel. : 02 309 92 02
GSM :0477 353 403

LOCASAIL offre 10% de remise sur les locations aux membres POLARIS
25 et 29 Corniche Bonaparte - 83150 Bandol - Tél. : 00 33 (0)4 94 29 59 83 - 00 33 (0)4 94 29 16 66
www.locasail.com

the big idea

too DESIGN STUDIO
contact@toodesign.be
+ 32 485 38 32 18
www.toodesign.be

WEB DESIGN
PRINT
MAGAZINES
ADVERTISING
POS, DISPLAYS
ILLUSTRATION
PACKAGING
CORPORATE
IDENTITY
BRANDING

IN COLLABORATION WITH ATYnet WEB DEVELOPMENT INTRANET - EXTRANET - INTERNET - INFO@ATYNET.BE

BREVETS POLARIS

FÉLICITATIONS POUR L'OBTENTION DE BREVETS DE NAVIGATION ET RADIO VHF / SRC !!!!

Quelques élèves ont encore obtenu leur brevet.

Nous leur souhaitons tout le meilleur pour leurs futures navigations et les félicitons pour cette belle réussite.

VHF / SRC / GMDSS

DELSTANCHE Frank
NAEGELS Patrick
MUSYCK Christian
DRAYE Jean-François

RADAR

FUSSEN Jean-Claude

Navigateur de Yacht

Quentin Olivier

Brevet Restreint +Général

Sébastien Stordeur
Maria Khvalova
Michel Delaunois
EL Mostafa MAHEL
Ioannidis Jean
Buhl Julien
Saddouk Lahouari
Yves DECLERCK
Georges TOMBUS
Carole LEFEBVRE

Chef de bord + Hauturier (FFYB)

Quentin Olivier

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres :

MAYERES Brigitte
HEBESTREIT Corina
RAVOET Jérôme
DELACROIX André
TOMBUS Georges
VANGELDER David

ENSEIGNEZ 'LA' NAVIGATION CHEZ POLARIS

Afin de faire face à son développement, notre école de navigation cherche de nouveaux enseignants dans divers domaines du programme de cours pour le Brevet Général, Yachtman, Côtier et Hauturier.

Nous pouvons nous appuyer actuellement sur une solide équipe d'enseignants qui transmettent avec plaisir leurs connaissances **à plus d'une centaine d'élèves par an.**

Afin d'élargir et d'optimaliser notre offre de formations en navigation, nous sommes **actuellement à la recherche de plusieurs enseignants** qui, de par leur expérience, peuvent apporter une valeur ajoutée à notre école.

Que cherchons-nous?

En tant que professeur chez POLARIS :

- vous avez de l'expérience maritime et/ou fluviale,
- vous pouvez facilement transformer vos connaissances en un **cours passionnant** plein de trucs et astuces pour nos élèves
- vous avez également les **compétences pédagogiques** nécessaires pour **transmettre vos connaissances**, **motiver** les élèves et les **soutenir** durant leur formation
- vous avez **une présence** dynamique et un enthousiasme évident pour **l'enseignement de la navigation**

Êtes-vous l'un des nouveaux enseignants que nous recherchons?

Dans ce cas, envoyez-nous un email (info@cnp-polaris.be) avec un aperçu de vos compétences, nous reprendrons contact à vous dans les plus brefs délais.

POLARIS CENTRE D'EXAMENS PRATIQUES

EXAMENS PRATIQUES POUR LES BREVETS DE NAVIGATION.

Depuis le 1er juillet 2021, pour obtenir un brevet de navigation, les candidats doivent passer un examen pratique en plus de l'examen théorique, cet examen pratique remplace le 'Livret de Service' valable jusqu'au 30 juin 2021.

Les brevets délivrés après le 1er juillet sont de deux types : les brevets moteur et les brevets moteur et voile. Cette subdivision est indiquée sur le nouveau brevet.

La procédure de demande de brevet reste également inchangée. La demande passe toujours par les fédérations et les organisations de navigation de plaisance.

Agréation

Depuis le mois de juin le CNP-POLARIS a été agréé comme Centre d'Examens Pratiques par le SPF Mobilité et Transports

Navigation

Comment s'inscrire ?

Si vous souhaitez passer un examen pratique, vous nous envoyez un email à l'adresse info@cnp- polaris.be ou vous vous inscrivez directement via notre formulaire online : https://www.cnp- polaris.be/index.php?page=inscription-cours

Il n'est pas nécessaire de réussir d'abord l'examen théorique pour pouvoir passer un examen pratique. Vous pouvez vous inscrire **dès l'âge de 15 ans**. Vous pouvez demander votre brevet à partir de l'âge de 16 ans.

Comment se déroule l'examen pratique ?

Le bateau et lieu

- Bateau de plaisance moteur amarré à Namur
- Bateau de plaisance voile amarré à Cadzand

Durée

Celle-ci dépend du brevet que vous souhaitez obtenir :

brevet de conduite restreint et général (M ou S) : au moins 1 heure
yachtman (M) : au moins 6 heures
yachtman (MS) : au moins 10 heures
brevet de radar : au moins 30 minutes

On distingue 4 types d'examens :
M : moteur
MS : moteur et voile (une section supplémentaire est prévue pour la voile)
S : voile

• Radar : la pratique se passe sur notre bateau moteur situé à Namur.

Dates

Celles-ci dépendent du brevet que vous souhaitez obtenir, le plus simple est de nous contacter pour convenir ensemble d'un rendez-vous.

Finalités

Les finalités dépendent du brevet que vous souhaitez obtenir.

Brevet de conduite restreint et général :

• Les compétences de base suffisent pour les deux brevets.
• Si vous disposez déjà d'un brevet de conduite restreint basé sur le livret de service, vous devez,

à partir du 1er juillet, passer un examen pour obtenir un brevet de conduite général. Si tel n'est pas le cas, l'examen pratique s'applique à la fois au brevet de conduite restreint et au brevet de conduite général.

Brevet de yachtman et brevet de radar :

• Pour obtenir un brevet de yachtman, vous devez réussir l'examen pratique spécifique pour yachtman.

• Pour obtenir un brevet de radar, vous devez réussir l'examen pratique spécifique pour le radar.

Attention: il existe un certain nombre d'erreurs graves qui entraînent l'arrêt immédiat de l'examen, il convient donc que vous ayez une bonne expérience pour présenter l'examen pratique, si ce n'est pas le cas, nous organisons des journées de préparation à ces différentes manœuvres. Contactez- nous, nous vous aiderons volontiers : info@cnp-polaris.be

MEMBRE DU CNP POLARIS

Pourquoi se faire membre du CNP-POLARIS ?

CHERS AMIES ET AMIS DU CENTRE DE NAVIGATION DE PLAISANCE POLARIS,

Etes-vous en règle de cotisation pour l'année 2022 ?. Celle-ci s'élève à 45 euros, pourquoi ? Notre association est maintenant affiliée à la Fédération Francophone du Yachting Belge ; en réglant cette cotisation annuelle, vous serez aussi couvert par une assurance (Ethias) en responsabilité civile et dommages corporels pour la pratique du yachting. Concernant cette assurance, tous renseignements utiles peuvent être obtenus sur le site www.ffyb.be"

Je vous rappelle qu'en tant que membre POLARIS vous pouvez prétendre aux services et réductions suivants :

- Possibilité d'assister à prix réduit, aux cours pour lesquels un minerval a été versé par le passé.
- Possibilité d'acheter les syllabus à prix «école»
- Convocation à la soirée-diner POLARIS organisée chaque année. Ces rencontres annuelles permettant de garder ou de nouer les contacts nécessaires en vue de navigations futures; des bourses d'équipiers.
- Possibilité de participer (à prix réduit) aux activités organisées dans le cadre des cours (sorties, journée à Ostende, visites diverses,...).
- Possibilité d'assister, une fois par trimestre et gratuitement, aux soirées organisées dans le cadre de la classe POLARIS en complément des cours suivis à l'école de navigation ; une troisième année en quelque sorte.
- Possibilité de suivre les cours pratiques de manœuvres au moteur ou à la voile en Zélande ou à Zeebrugge.
- Possibilité de naviguer sur le bateau «SUEÑO» (Oceanis Clipper 331) aux conditions préférentielles.
- Priorité pour participer aux croisières côtières et semi-hauturières organisées chaque année (Mer du Nord et Méditerranée). 4 skippers : Pierre Mathey, Frédéric Boudin, Christian Camerlynck et Manuel Sanchez.
- Guichet nautique : Accès aux informations les plus récentes en matière de réglementations : dispositions administratives, avis aux navigateurs, règlements,...
- Accès aux «Petites annonces» et «Contacts» via le site ou le magazine.
- Se documenter ou demander un conseil le cas échéant.
- Participer aux journées «découvertes» organisées par l'école.
- C'est aussi la possibilité, grâce à la Bourse des équipiers, de naviguer entre nous,
- Bénéficier de remises auprès de shipchandlers, de loueurs de bateaux, d'abonnement aux magazines,….
- C'est enfin le plaisir de garder le contact, de se revoir.

Je vous remercie de votre fidélité et vous souhaite de très bonnes navigations.

En tant que membre d'un club sportif, la plupart des mutuelles accordent une intervention annuelle de 25€. Il suffit de compléter et estampiller par nos soins le document de demande.

UN BON INVESTISSEMENT POUR VOS FUTURES SORTIES NAUTIQUES...

Comment se faire membre POLARIS?

INSCRIVEZ-VOUS EN LIGNE SUR NOTRE SITE OU ENVOYEZ-NOUS UN MAIL À L'ADRESSE: INFO@CNP-POLARIS.BE

BULLETIN D'INSCRIPTION MEMBRE POLARIS SESSION 2020

☐ Mme ☐ Mlle ☐ Mr.

Prénom: _____

Date de naissance: _____

Nationalité: _____

Profession: _____

Carte d'identité Num.: _____

Adresse: _____

Rue: _____

N°_____ Bte:_____ C.P:_____

Localité: _____

e-mail: _____

Tél: _____

Cotisation (45 €): par virement sur le compte: BIC: KREDBEBB
IBAN: BE30 7390 1541 4311
Intitulé « Membre POLARIS 2022 en y mentionnant votre nom.

INSCRIPTION: **Via notre site**: www.cnp-polaris.be

En renvoyant le bulletin - Par e-mail : info@cnp-polaris.be

- Par courrier postal : CNP Polaris : Koninginnelaan, 164 – 3090 Overijse

Signature(s)

ORDRE DE VIREMENT

Si complété à la main, n'indiquer qu'une seule MAJUSCULE ou un seul chiffre noir (ou bleu) par case

Date d'exécution souhaitée dans le futur

Montant EUR 45 , CENT 00

Compte donneur d'ordre (IBAN)

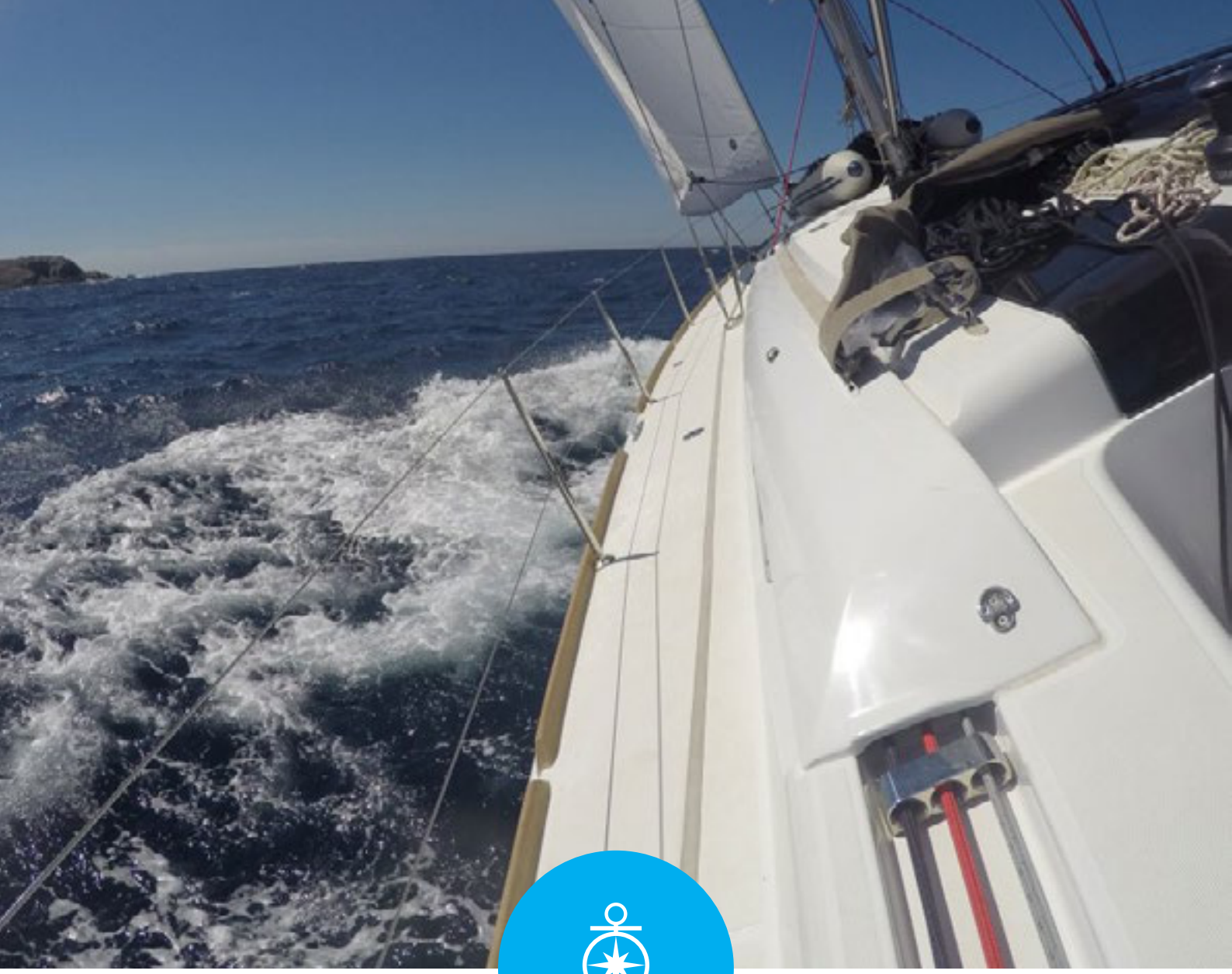
Nom et adresse donneur d'ordre

Compte bénéficiaire (IBAN) BE30 7390 1541 4311

BIC bénéficiaire KREDBEBB

Nom et adresse bénéficiaire POLARIS ASBL

Communication COTISATION MEMBRE 2022



POLARIS

CNPPOLARIS

— A.S.B.L —

ÉCOLE DE NAVIGATION
CRÉÉE EN 1924 SOUS LES AUSPICES DE LA
LIGUE MARITIME BELGE

UNIQUE À BRUXELLES ET BRABANT WALLON :
LA GARANTIE DE RÉSULTAT !