

Faire un point

GENRE

NIVEAU

UTILISATION

TABLE À CARTES

ASSEZ FACILE

CROISIÈRE CÔTIÈRE



Un compas de relèvement sert essentiellement à relever des amers.

NAVIGATION

Fiche Navigation n° 11

Voiles et Voiliers n° 354 - Août 2000

LE RELÈVEMENT

Le relèvement est l'angle entre le Nord et un point caractéristique à terre. Il est indépendant du cap du bateau. Pour effectuer un relèvement, on utilise un compas de relèvement qui est un compas (généralement portable) sur lequel est fixée une alidade pour permettre d'effectuer la visée.

Le point caractéristique sur la terre qui permet d'effectuer le relèvement est appelé un amer. Il est porté sur la carte : il peut s'agir d'un phare, d'un clocher, d'un château d'eau...

Sur les bateaux de plaisance, on utilise des compas de relèvement portables (ils sont fixes sur les gros navires). Afin de réduire au maximum la déviation, il faut s'éloigner des masses métalliques (en se mettant debout sur le rouf par exemple).

Il est bon de vérifier que le compas de relèvement donne sensiblement (à deux ou trois degrés près) les mêmes valeurs que le compas de route. On peut ainsi utiliser les mêmes courbes de déviation pour ces deux instruments.

PORTER UN RELÈVEMENT

Porter un relèvement d'un amer consiste à tracer sur la carte la demi-droite aboutissant à cet amer et faisant, avec le Nord vrai, l'angle qui désigne ce relèvement. Pour passer du relèvement compas (Zc) au relèvement vrai (Zv), il faut lui ajouter la variation (W), qui peut être positive (Ouest) ou négative (Est). Rappelons que la variation est l'addition de la déviation et de la déclinaison (voir fiche Navigation n° 9 : les trois caps).

On utilisera les formules suivantes :

$$Zc + d + D = Zv \text{ ou } Zc + W = Zv.$$

CE QU'IL FAUT RETENIR

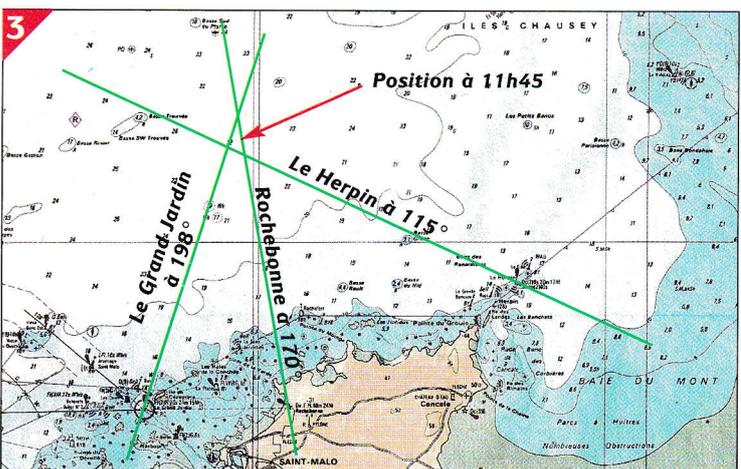
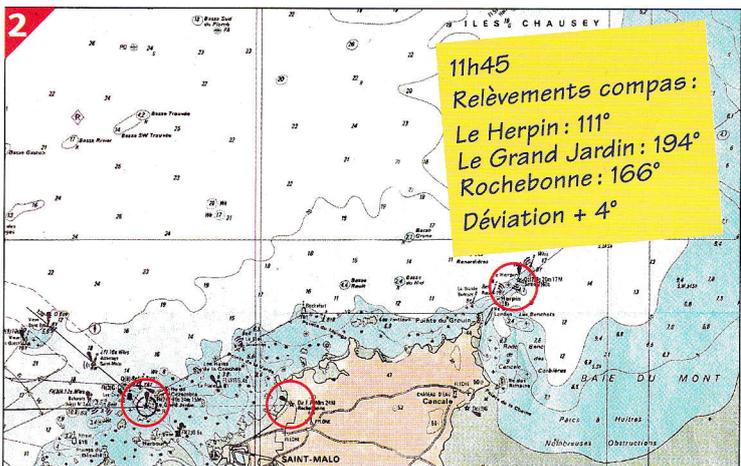
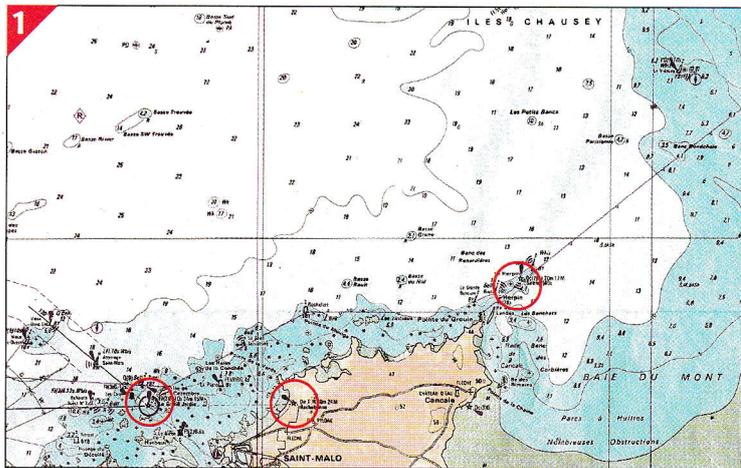
- Attention ! Si le bateau relève un phare dans le 40, il est lui-même dans le relèvement 220 (40 + 180) du même phare.
- Le cap du voilier est totalement indépendant du relèvement. Le voilier peut pivoter sur lui-même alors que le relèvement reste identique.
- Critiquez toujours votre résultat : le point obtenu doit être cohérent avec votre position.

BIEN UTILISER LE COMPAS DE RELÈVEMENT

- Eloignez-vous de tout ce qui pourrait dévier le compas (ferures, balcons, moteur...).
- Pointez l'amer sans chercher tout de suite à lire le résultat. Attendez pour cela que la rose soit stabilisée.
- Maintenez le compas le plus horizontal possible : une gîte excessive peut bloquer la rose.



POINT PAR RELÈVEMENTS SIMULTANÉS



REPÉREZ TROIS AMERS.

Un point peut se faire avec deux relèvements, mais il est préférable, pour plus de précision, d'en avoir au moins trois. Ces trois amers choisis doivent être répartis sur l'horizon, afin que les relèvements aient des angles suffisamment ouverts. Deux amers trop proches, ou au contraire complètement opposés, ne donneront aucune précision.

EFFECTUEZ LES RELÈVEMENTS.

Mémo-risez les trois caps et l'heure. Les relèvements doivent être effectués de manière simultanée, ou rapidement à la suite l'un de l'autre, afin que la marche du bateau ne fausse pas trop les résultats. Une fois à la table à cartes, notez ces trois caps et l'heure. Calculez les relèvements vrais à l'aide des formules de la page précédente.

REPORTEZ LES RELÈVEMENTS.

Utilisez une règle de navigation pour porter les relèvements vrais sur la carte. Les trois droites tracées ne se coupent pas en un seul point, à cause des imprécisions des relèvements et de tracé. Elles forment un triangle, appelé «chapeau», dans lequel se trouve le voilier à l'heure du relèvement.

NAVIGATION