

# Cartographie

**Cap compas (Cc) :** le cap mesuré sur le bateau avec le compas (subissant la force magnétique et les masses métalliques du bateau).

**Cap vrai (Cv) :** le cap réellement suivi par le bateau (pas de force magnétique et de masses métalliques).

**La variation (W) :** somme de la déclinaison (force magnétiques **D**) et de la déviation (masses métalliques **d**).

On a :  $Cv = Cc + W$  avec  $W = d + D$

**Route surface (Rs) :** direction du navire par rapport à la surface de l'eau (subissant la dérive due au vent).

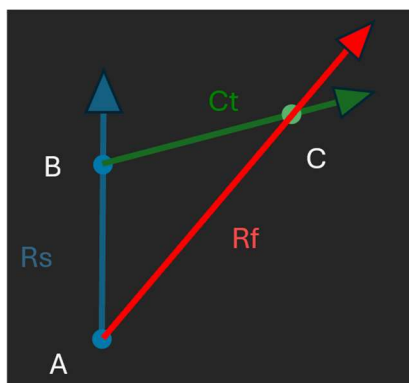
**Dérive due au vent (Der) :** action du vent sur le navire qui vise à décaler sa direction.

On a :  $Rs = Cv + Der$

**Route fond (Rf) :** la trajectoire réelle suivie par le navire route reliant les points de départ et d'arrivée.

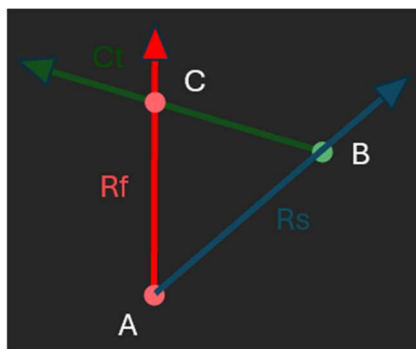
**Dérive due au courant (Ct) :** action du courant sur le navire qui vise à décaler sa direction.

**Pour passer de Rs à Rf :**



- Tracez la Rs avec la direction donnée.
- Positionner le point B la position du navire sur la Rs au bout d'une heure. S'il avance à 2 nœuds le point B se situe à 2 milles du point A.
- Tracer le Ct selon sa direction et sa vitesse (taille du trait). Si sa vitesse est de 1 nœuds le point C se situe à 1 mille du point B.
- On peut ainsi mesurer la direction de Rf et la vitesse fond.

**Pour passe de Rf à Rs :**



- Tracez la Rf avec les points de départ (A) et d'arrivée (C) donnés.
- Tracer le Ct depuis le point d'arrivée selon sa direction.
- Puis tracer sa vitesse (taille du trait) depuis le point C dans le sens opposé à la direction du courant. Si le courant va vers l'Ouest alors tracer la vitesse vers l'Est.
- Le point obtenu est le point B.
- On peut ainsi mesurer la direction de la route surface, c'est la route reliant le point A et B.



Aux signes