

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).

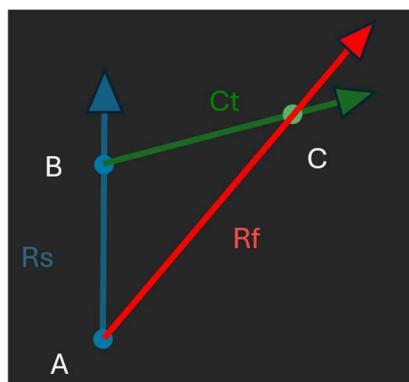
Dérive due au vent (Der): action du vent sur le navire qui vise à décaler sa direction.

On a : $Rs = Cv + Der$

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

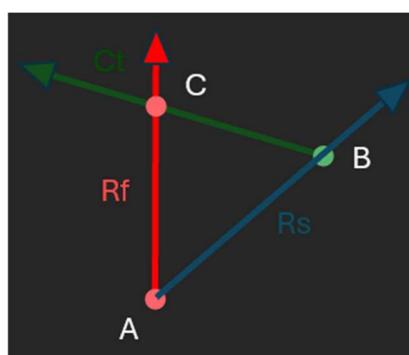
Dérive due au courant (Ct): action du courant sur le navire qui vise à décaler sa direction.

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