

CARTOGRAPHIER DE NOUVEAUX AMERS

Préambule :

Il est intéressant de cartographier des amers remarquables, cela augmente les possibilités de relèvement (Z) et de position (PR). C'est tout simplement des amers que le Service hydrographique canadien n'a pas pris en compte ou de nouveaux amers, comme des bâtisses, antennes, ponts. Aussi, les cartes à petite échelle sont souvent sous représentées en amer, d'où l'intérêt de personnaliser sa carte en y ajoutant des amers et des notes sur leur apparence.

Procédure :

La technique est simple, il s'agit de relever¹ le nouvel amer au même moment que les autres amers connus. Du tracé des relèvements connus, on obtient une position relevée (PR).

¹Relever : Relever un amer, c'est mesurer l'angle que fait cet amer avec le nord. Selon l'instrument utilisé, on obtient un relèvement vrai (Z_V), magnétique (Z_M) ou compas (Z_C). Habituellement les plaisanciers utilisent un compas de relèvement et obtiennent des relèvements magnétiques (en autant que le releveur était à au moins un mètre des pièces ferreuses du bateau et qu'il n'avait pas sur lui des objets ferromagnétiques). L'angle magnétique, corrigé de la déclinaison², est tracé sur la carte à l'aide d'un rapporteur.

²Déclinaison : la déclinaison est la différence en degré entre le nord vrai et le nord magnétique et est propre à la région. Partout au Québec, le nord magnétique est à l'ouest du nord vrai, soit une déclinaison W. Elle varie cependant en grandeur selon la région. Par exemple, au Saguenay elle est de 18°W en 2015. On obtient le relèvement vrai $Z_V = Z_M - 18^\circ W$.

Une fois le PR pointé (obtenu à l'aide des amers connus), on fait passer par ce PR, le trait du nouvel amer.

Deux cas se présente :

- 1) Si l'amer à cartographier est sur le rivage où très près de la côte :
Sa position est à l'intersection de la côte avec le trait de son relèvement.
- 2) Si l'amer est à l'intérieur des terres :
Il faudra attendre le pointage d'un deuxième PR et d'un deuxième relèvement sur l'amer. On applique, au 2^{ème} PR, la même logique que pour le premier. La position du nouvel amer est l'intersection de ses deux droites de position. Reste à y apposer le symbole cartographique usuel et s'il y a lieu, des notes sur son apparence.

L'exemple suivant montre deux PR. Un premier à 1500, obtenu par relèvement de l'église de Sault au Mouton et de la Pointe du Moulin, et un deuxième à 1600 obtenus des deux mêmes amers. Notez que pour des raisons de clarté, les traits des relèvements ayant générés les PR n'apparaissent pas sur la carte (en principe ils devraient y être).

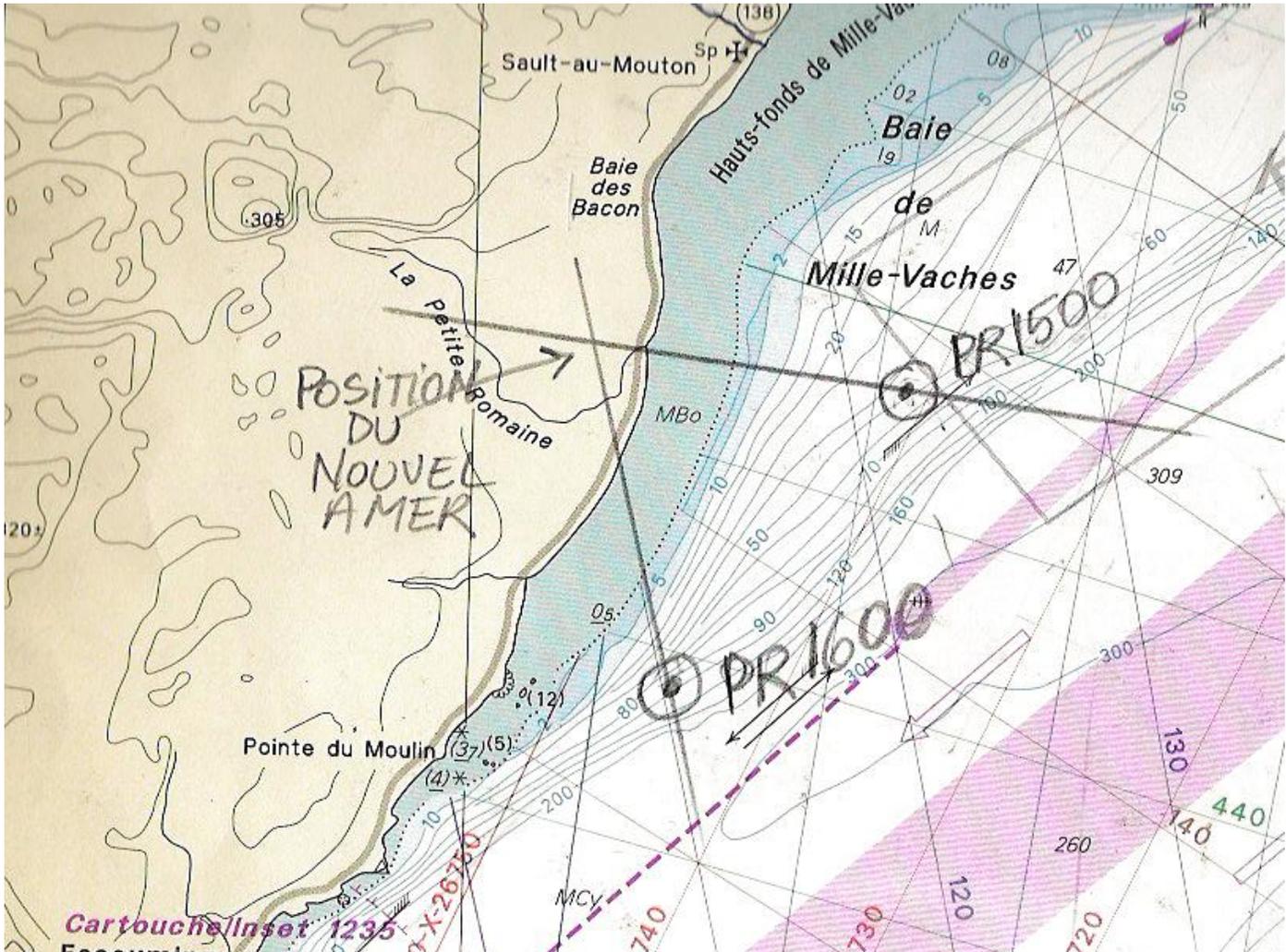
Voici les étapes de la démarche :

- 1) À 1500 le navigateur a pris trois relèvements, les amers connus et le nouveau;
- 2) Il a pointé le PR de 1500 à l'aide de l'église et de la Pointe du Moulin (traits ici non apparents);
- 3) Il a tracé le 3^{ème} trait en calant son rapporteur sur le Z_V mesuré du nouvel amer et le faisant passer sur le PR de 1500;

La capsule à Normand

- 4) À 1600 le navigateur relève ici encore les trois mêmes amers³;
- 5) Pointe le PR et fait passer le 3^{ème} trait (Z_V du nouvel amer) sur le PR de 1600;
- 6) La position du nouvel amer est l'intersection des deux droites de positions.

³ : Le PR de 1600 aurait pu se faire à l'aide de deux autres amers connus du navigateur.



Note : La justesse de la position du nouvel amer suit les mêmes règles que pour tout PR. Elle est tributaire, d'une part, de la précision des mesures et on privilégiera ainsi les mesures prises sur une mer plate. Et d'autre part, par l'écart d'angle entre les deux droites de positions et on privilégiera les écarts aux alentours de 90° (dans l'exemple ci-dessus l'écart est de 70° ce qui est très acceptable).

Note : Les deux PR peuvent être des PGPS. Très utile, voire essentiel, quand l'endroit est dépourvu d'amer cartographié ne donnant pas ainsi accès à des relèvements et des PR.

Note : Pour plus d'information sur les PR, consultez le chapitre 6 de mon livre «La navigation côtière»