

## **PILOTAGE DE LA GIRONDE**

### **PREAMBULE**

**DEFINITION DU PILOTE** : Toute personne admise au concours de Pilotage.

#### ***Conditions exigées :***

-Le postulant devra faire partie du corps des officiers de la Marine Marchande Française . justifier d'un minimum de 72 mois de navigation effective sur des navires de charge, âgé de moins de 35 ans lors de ce concours, et diplômé du brevet de Capitaine de la Marine Marchande de 1<sup>ère</sup> classe ( autrefois Capitaine au Long Cours).

-Cette personne devra répondre aux aptitudes physiques, et, morales exigées par les règles de l'Administration de tutelle.

-L'examen comporte un écrit, et un oral.

\*Les examinateurs sont, pour la partie « pratique », des pairs de la station du futur pilote. Ils sont au nombre de 2.

-L' « aspirant Pilote » aura effectué pendant environ 6 mois des « tours (voir plus loin)», en « doublure », sur des navires ayant chenalisé et manœuvré en Gironde, en prévision de ce concours.

NB : Les demandes de concours sont faites par la station de pilotage auprès de l'Administration de tutelle. La station reçoit les candidatures et organise l'examen

NB : Le Pilote ne pourra exercer que dans la station où il a été admis, sauf dérogation exceptionnelle (en cas de guerre par exemple)

### **FORMATION DU PILOTE EN GIRONDE**

-Le nouveau pilote se verra confier au début de sa carrière le pilotage de petites unités de 100 mètres de longueur maximum : Il devra piloter un certain nombre de ces navires (nombre de « tours » en jargon pilotage) dans la zone qui s'étend de l'entrée de la Gironde (bouée d'atterrissage de BXA), à Bègles en amont du « Pont de Pierre » de Bordeaux. ( ce sont les limites maritimes du Port de Bordeaux).

-La 2<sup>ème</sup> gradation est constituée par les navires dont la longueur est supérieure à 100 mètres, et inférieure à 150 mètres.

-La dernière étape est celle qui concerne les « Gros porteurs. Ce sont les navires de longueur supérieure, et, à fort tirant d'eau, escalant dans la zone portuaire, hors Verdon, Ces navires nécessitent parfois la présence de 2 pilotes. Le jeune pilote y assistera en tant que « doublure », et, pourra les piloter dès qu'il aura fini son 2<sup>ème</sup> stage.

\*\*\*\*Cas particuliers : Les Gros Tankers au Verdon.

Le jeune pilote en formation se doit de faire un certain nombre défini de « tours » en doublure, à son rythme, et pendant ses temps de repos avec le pilote en charge du navire.

À l'issue de cette période le jeune pilote se verra confier des navires dont les dimensions seront modestes au début, pour arriver, au bout de 3 ans à « tous navires pétrolier escalant au Verdon ».

Le Pilote, en charge d'un navire, est renseigné en permanence sur tous les paramètres concernant le chenalage, à savoir :

-La météo

-Les hauteurs d'eau (annoncées toutes les 2 minutes par radio VHF sur tous les points remarquables de la zone). Le Pilote possède en outre ses propres abaques qui permettent de calculer ces hauteurs d'eau en fonction du coefficient de marée

-Les sondes en tout point de la zone maritime portuaire, et, en particulier dans le chenal de navigation. Ces sondes sont consultables sous forme de plans dans la « salle nautique » des bureaux du Pilotage du Verdon, et, de Bassens. Ces plans sont issus de sondes émises en permanence par un navire de sondage au « Service des Accès » du Port Autonome de Bordeaux.

-Le Pilote est en contact permanent par radio VHF avec les officiers de port de Bordeaux et du Verdon Il est tenu informé de tout mouvement sur zone (y compris les plaisanciers importants qui se sont déclarés)

-Le Pilote est en contact VHF permanent avec les autres navires transitant sur zone.

-Les Pilotes se réunissent le cas échéant pour débattre, et, arrêter les modalités de chenalage, et, d'accostage (ou appareillage), de navires particuliers, ou d'unités hors normes habituelles.