



J'AI PASSÉ LE PERMIS HAUTURIER

CERTAINS RÊVENT DE REPOUSSER LES LIMITES DE LEURS NAVIGATIONS AUX CONFINS DE L'HORIZON. MAIS LA FAMEUSE EXTENSION HAUTURIÈRE EFFRAÏE SOUVENT LES PLAISANCIERS QUI Y VOIENT UN EXERCICE INSURMONTABLE, À RÉSERVER AUX MATHEUX ET AUTRES PROS DE LA GÉOMÉTRIE. CARTE SHOM, COMPAS ET RÈGLE CRAS EN MAIN, VOTRE SERVITEUR A DÉCIDÉ DE JOUER LES COBAYES... AVEC SUCCÈS. COMME QUOI, LE PERMIS HAUTURIER, C'EST AUSSI POUR LES NULS ! Par P.Chassang - Photos K.Glieber

Je me suis décidé à passer le permis côtier en 2009. Le triptyque en poche, il ne m'a pas fallu longtemps pour "plonger" en faisant l'acquisition d'un open de 7,50 m. Le virus était inoculé. Mais les limites du day-boat se sont vite fait ressentir, la petite cabine étant rigolote à vivre au mouillage une soirée, guère plus avec ma femme et mon fils. Comme beaucoup, l'idée d'élargir notre programme de navigation a doucement mais sûrement germé, jusqu'à ce qu'une opportunité se présente en 2012. C'est ainsi que nous avons découvert les joies du cabotage au travers du confort proposé par un cabin-cruiser de 9 m équipé d'une mid cabin, d'une salle d'eau, d'une cuisine, de l'eau chaude et de tout ce dont rêvent ceux qui souhaitent "camper" sur l'eau plusieurs jours d'affilés. Mais voila, après avoir sillonné en long et en large la Côte d'Azur, fait des ronds autour des Iles de

Lérins et autres Iles d'Or, l'appel de la Corse a commencé à se faire sentir. A un détail près, les limites de mon permis côtier : la sempiternelle frontière interdite des 6 milles d'un abri. C'était décidé, j'allais passer ce sacro saint permis hauturier. Et au diable l'image que j'en avais. Celle d'une épreuve à réserver aux vrais marins, aux purs et durs, aux adeptes du sextant, du compas de relèvement et des cartes papier impossible à déchiffrer pour le pauvre utilisateur de GPS que j'étais. Mais après tout, je n'étais pas plus bête qu'un autre...

C'EST DÉCIDÉ, JE M'INSCRIS

C'est ainsi que cet hiver, armé de courage, je suis allé frapper à la porte de la péniche de l'Hélice Club de France qui abrite le bateau école de Saint-Cloud/Paris Nautique. La formule du stage intensif sur 3 jours, concentrée sur un vendredi/samedi/dimanche m'a immédiatement séduit, tout comme le tarif

de 455 € intégrant le matériel pédagogique. C'est ainsi que je suis reparti avec ma petite mallette du parfait candidat sur laquelle je me suis jeté une fois rentré à la maison. Après avoir ausculté la règle Cras dans tous les sens sans rien y comprendre, m'être demandé à quoi allait bien pouvoir me servir le compas à pointes sèches et m'être dit que cette carte de la baie de Quiberon était si belle qu'elle pourrait presque être encadrée, je me suis fait une grosse frayeur en ouvrant le manuel de cours Edisier. Plus j'en feuilletais les pages et plus je prenais conscience de la difficulté de la tâche qui m'attendait ! Dans quelle galère m'étais-je embarqué ? Mais il était trop tard, j'avais signé.

BOURRAGE DE CRÂNE

Quinze jours plus tard, me voici au rendez-vous au milieu d'une vingtaine de stagiaires sur la péniche de Saint-Cloud. Direction le pont inférieur et découverte de la salle de cours avec ses grandes tables à cartes et de l'ami Lionel, notre formateur. L'oiseau a une bonne bouille de marin et a l'air sympathique, tous comme mes acolytes du jour. C'est déjà ça. Le cours débute de manière religieuse et la journée s'enchaîne au pas de course autour de la thématique des routes. Nous passons d'un chapitre à l'autre, un peu trop vite à mon goût. Mais je comprendrai plus tard que c'est en forgeant que j'apprendrai à devenir forgeron. Et que cette étape du cours théorique qui va durer du vendredi au samedi matin est plus

à vivre comme une découverte des notions à intégrer que comme un cours magistral à apprendre par coeur. C'est d'ailleurs le principe des stages intensifs, on commence par vous bourrer le crâne à la vitesse grand V avant de se poser et de prendre le temps de mettre tout ça en pratique. Toujours est-il qu'à l'issue de la première journée, trois groupes se dégagent déjà et se confirmeront lors des tests qui suivront le samedi après-midi et le dimanche : celui des bons élèves qui semblent être nait pour tracer des routes, celui des besogneux qui butent mais qui sont prometteurs et enfin, le clan des cancre. Et devinez dans quel groupe je me situe...

VIVE LES MARÉES

Samedi matin, nous reprenons les cours. Après l'étape des routes de la veille, l'heure est au calcul de marée. Et la, je renais. Pour la première fois, je comprends (à peu près) ce qui se passe... mais comme tout le monde ou presque cette fois. Il faut dire que le calcul de marée est autrement plus simple que l'épreuve des routes... L'après midi, les choses sérieuses débutent, ou plutôt les exercices et les tests grandeur nature. Les boulettes s'enchaînent, je galère à situer les amers sur la carte, mes relèvements sont erronés, mes calculs faux et mes tracés - quand j'arrive à tracer quelque chose - à côté de la plaque. Plus je m'y essaie et plus je m'y perds. Heureusement, Lionel, notre bon Samaritain de service se concentre sur ceux qui rencontrent

le plus de problèmes. Et bien évidemment, lorsqu'il m'éclaire de ses lumières, tout me semble subitement limpide. Jusqu'à ce qu'il tourne le dos, que je me lance dans un nouveau tracé pour... replonger dans les affres du doute. La journée se termine. Si je suis un peu moins dans la brume que la veille, je commence à m'inquiéter en me disant qu'il ne me reste plus qu'à me révéler le lendemain, car après, ce sera le panneau trop tard ou presque. Je n'aurai plus qu'à me coller aux cours de "repêchage" du mardi soir. Mais pourquoi donc me suis-je inscrit à l'examen 15 jours plus tard, il n'y avait pourtant pas péril en la demeure : par inconscience, par pèché d'orgueil, certainement un peu des deux...

JOUR OU NUIT, IL FAUT CHOISIR

Dimanche matin, retour à la péniche à 10h00 et rebelote. Cette fois, Lionel a appelé du renfort, rejoint par Cindy, jeune formatrice toute aussi pro. Ils ne sont pas trop de deux, notamment pour assister les quelques énérgumènes dans mon genre. Les choses vont déjà mieux (ou moins mal). Primo, à force d'enchaîner les exercices, je commence à avoir mes repères sur la carte et à situer les amers et les bouées recherchés. Secundo, je me suis enfin mis dans le crâne la cascade des relèvements (la première chose à apprendre par coeur !). Je perds ainsi moins de temps à faire le point et j'arrive enfin à trouver ma Latitude et ma Longitude. C'est au moins ça, même si je suis encore loin de tracer une route. Mes calculs de marée, eux, sont systématiquement bons



QUI, À QUEL ÂGE ET POUR QUOI FAIRE ?

Tout le monde peut naturellement passer les différents permis (côtier, fluvial et hauturier pour les plus courants). L'âge minimum légal pour briguer ces permis est de 16 ans révolus. L'extension hauturière porte néanmoins bien son nom et s'inscrit dans la continuité du permis côtier. Il faut donc être titulaire du premier pour passer le second. Mais aucun délai n'est imposé au candidat qui cherche à enchaîner les permis : on peut donc passer les deux dans la foulée, ce qui est d'ailleurs fortement conseillé. Car c'est bien connu, avec le temps, il est toujours plus difficile de s'y remettre alors que lorsque l'on est dans le bain...

Une fois le sésame tant espéré en poche, vous pourrez piloter tous types de bateaux de plaisance à moteur sans limites de taille (rappelons que le permis n'est pas nécessaire pour naviguer sur un voilier, une incohérence, pour ne pas dire une aberration !), ni de puissance et sans aucune limitation de distance des côtes, de nuit comme de jour. Seule obligation, que votre bateau soit naturellement équipé de l'armement de sécurité hauturier.

CORRIGÉ EXAMEN BLANC N°1
 1- Problème de navigation diurne
 Pour ce problème : la déviation du compas de route est de 7° W
 la déviation du compas de relèvement est de 2° E
 la déclinaison est de 1° W

FAITES LE POINT
 A 14h30, en baie de Quiberon, vous êtes sur l'alignement du clocher de Baden par la péniche du Port Vieux, et vous venez au compas le clocher de Saint-Gildas-de-Roye au Zc = 079°.

Donner la position en coordonnées géographiques
 Latitude : L = 47°29,8' N Longitude : G = 02°55,28' W

FAITES LE POINT
 Pendant une heure vous faites route au cap compas 275° à une vitesse de 6,5 nœuds.

Le courant porte au 180° à 1,5 nœuds et le vent de NW donne une dérive de 7°. Déterminer l'heure d'arrivée dans le 140° de la bouée cardinale Sud banc de Quiberon en continuant la route.

Donner les Cv, Rs, RE, VF ainsi que l'heure d'arrivée
 Cv = 287°, Rs = 280°, RE = 248°, VF = 6,9 Nds.

Recherchez le temps de parcours
 La distance à parcourir entre le point de 14h30 et le point d'arrivée est : 4,75 M

Faites la règle de trois :

60 minutes X 4,75 milles = 41' C'est-à-dire : 60h41
 6,9 nœuds

Arrivée à destination à 14h30 + 00h41 = 15h11
 Heure d'arrivée : 15h11

134

Ne vous inquiétez-pas, si les problèmes de navigation semblent rebutants, les choses sont nettement plus simples qu'il n'y paraît de prime abord !

et je m'en sors plutôt bien à l'épreuve du QCM. Il y a encore du travail (beaucoup !), mais je reprends espoir.

C'est alors que je décide de mettre en place la stratégie suivante, qui sera pour moi le facteur déclenchant. Mon problème réside avant tout dans le fait que je me mélange les pagaies dans la méthodologie à suivre entre la route diurne et la route nocturne. Qu'à cela ne tienne, je décide alors d'abandonner temporairement l'une au profit de l'autre. J'en parle à Lionel qui me dit que si je sens mieux les choses ainsi, pourquoi pas. Je jette alors (au hasard) mon dévolu sur la route de jour et ne me concentre plus que sur cet exercice. Les choses deviennent d'un coup plus claires. J'enchaîne les test et je me surprends à commencer à trouver une certaine logique à tout ça. Je suis encore loin du sans faute, très loin même, mais j'arrive tantôt à calculer mon cap vrai, ma route de surface, ma route de fond ou ma vitesse de fond, même si je bute systématiquement sur le calcul de la distance à parcourir entre mon point de départ et moins point d'arrivée et encore plus sur le calcul de mon heure d'arrivée. Et comme chaque donnée juste rapporte 1 point, je commence à entrevoir le bout du tunnel et à me dire que tout est possible.

LE DÉCLIC

Malheureusement, la "cloche sonne", nous sommes dimanche et il est 18h00 et... le stage est terminé. Je n'en ai donc pas fini et je devrai passer par la séance de rattrapage des révisions du mardi. Je rendez-vous est pris, sachant qu'il ne me reste que deux cours possibles d'ici à mon examen, soit 6 heures de travail en tout et pour tout en compagnie de mon formateur.

Mardi soir, je retrouve Lionel pour une séance de travail de 18h00 à 21h00. Surprise, nous ne sommes que cinq à ce cours hebdomadaire. Je n'en progresse que mieux, même si les fondamentaux sont encore loin d'être acquis. Il va donc falloir bosser dur à la mai-

LES DOCUMENTS À FOURNIR

- L'original de votre permis côtier (ou permis équivalent plus anciens type permis A)
- Le formulaire CERFA de demande d'inscription (qui vous sera remis par votre bateau école si vous suivez une formation)
- 1 photo d'identité
- La photocopie d'une pièce d'identité
- 38 € de timbre fiscal

COMBIEN ÇA COÛTE ?

• **100 à 150 € en candidat libre**
Rien ne vous empêche de vous inscrire en candidat libre, les "tutos" et autres méthodes plus ou moins convaincantes (plutôt moins que plus d'ailleurs !) sur internet sont légions.

Il vous faudra néanmoins investir dans l'indispensable carte Marine d'examen N°9999 du permis hauturier, la fameuse règle Cras et l'indispensable compas. Ce matériel obligatoire vous coûtera de l'ordre de 60 € dans le commerce, auquel vous aurez à ajouter la méthode choisie (Ediser, Rousseau, Vagnon pour citer les manuels de référence), assortie d'une série de tests et d'éventuels DVD et autres CD-ROM en complément.

Selon les options retenues, la dépense oscille entre 100 et 150 €. Ensuite... bon courage ! Si la chose n'est certes pas impossible, elle est à réserver à une minorité tant l'accompagnement d'un formateur nous semble indispensable dans la quête rapide et efficace du saint graal !

• **475 (cours illimités) à 455 € (stage intensif) chez Paris Nautique**

Les bateaux écoles proposant un stage intensif sont très peu nombreux. A 455 €, Paris Nautique propose un des meilleurs rapports qualité/prix du marché (le meilleur ?), raison pour laquelle nous avons opté pour cette école, de surcroît à la réputation acquise. Ce tarif inclus le stage intensif (en moyenne 1 stage par mois concentré sur 3 jours : vendredi/samedi/dimanche) ainsi que la possibilité d'assister par la suite aux cours du soir nécessaires tant que l'élève ne sent pas prêt. Une formation traditionnelle est également dispensée uniquement en cours du soir (illimités) au prix de 475 €. Mais franchement, le stage, facturé 20 € de moins, nous paraît nettement plus attractif...

Enfin, si vous n'avez aucun permis, sachez que Paris Nautique propose également un "pack Côtier + Hauturier" en stages intensifs (2 jours pour le Côtier et 3 jours pour le Hauturier) au prix de 895 €...

L'EXAMEN EN PRATIQUE

La durée de l'examen est de 1h30. Ce dernier se décompose en trois volets : tracer une route de jour et une route de nuit, calculer une marée et répondre à un QCM. Pour être reçu, il faut obtenir un minimum de 10/20.



LES CONSEILS DE LIONEL, FORMATEUR PARIS NAUTIQUE

A 56 ans, Lionel en a vu passer des élèves ! Il nous livre ici quelques conseils pour appréhender au mieux l'examen. « Vous avez le choix entre les cours du soir ou le stage intensif, sachant que la pédagogie dispensée est la même. A raison d'un cours de 3 h par semaine, il vous faudra de l'ordre de 2 mois avant d'être au niveau, le tout rythmé par des révisions chez-vous suivant les difficul-

tés rencontrées. Mais il vous faudra surtout être assidu, faute de quoi, vous aurez tendance à perdre vos acquis d'un cours à l'autre...

Le stage intensif, lui, est une immersion totale qui dure trois jours et qui se partage à égalité entre cours théoriques et examens blancs. Même si la tentation est grande de "bachoter" en amont du stage, je le déconseille fortement. Le sujet est tellement vaste, que la plupart du temps, les élèves s'y perdent et ont ensuite tendance à tout mélanger. Il vaut mieux arriver vierge de toutes connaissances et vous laisser guider. C'est notre boulot de vous emmener à l'essentiel. Notre propos n'est pas de faire de vous des navigateurs aguerris en trois jours mais de vous préparer efficacement à l'examen.

En fonction de vos aptitudes, prévoyez un laps de temps de 15 jours à 1 mois entre votre formation et votre inscription à l'examen, cette soupape pourra vous être nécessaire si vous aviez besoin de réviser : que ce soit à la maison ou en participant à 2 ou 3 cours du soir par la suite... »

son d'ici à mardi prochain pour mon ultime séance de rattrapage. On ne rigole plus et je m'impose le rythme suivant : 1 heure 30 de travail tous les matins et tous les soirs. Je trace, je trace de nouveau et je retrace. J'ai suivi les conseils de mon formateur et j'ai investi dans le livre de tests Rousseau qui propose 12 examens blancs en plus des 5 de la méthode Ediser utilisée par Paris Nautique. Je ne saurai d'ailleurs que vous recommander cette acquisition (moins de 20 €) en complément. L'on a en effet vite fait le tour des 5 tests de l'ouvrage Ediser. Non pas qu'à ce stade je les réussisse (malheureusement), mais à force de faire et de refaire ces exercices, on n'en arrive à les mémoriser en partie, ce qui fausse la donne.

Hourra : au bout de 3 jours d'entraînement au régime martial fixé, je réussis enfin à tracer mes routes de jour, il est donc temps de passer à la route de nuit. Cette fois, rompu à la technique, je progresse plus vite et il ne me faut que quelques tests pour réussir la plupart de mes routes de nuit. Pire, je commence même à y prendre... du plaisir ! Je m'en trouve ragaillard et ne lâche plus l'affaire jusqu'au mardi suivant ou j'arrive la fleur au fusil à mon dernier cours. Lionel m'accueille et voyant mon sourire aux lèvres me dit « On dirait que ça va mieux toi, montre moi ça ». Nous profitons de cette ultime séance pour peaufiner quelques points. Enfin, je me dis que je suis prêt.

LE GRAND JOUR

Dernier pointage du matériel avant de partir à l'examen : pièce d'identité, carte Shom,

compas, règle Cras, calculatrice, critérium et gomme. Pas besoin de s'encombrer de feuilles de papier, le bateau école m'a signalé que des brouillons officiels nous seraient remis. Visiblement, on ne badine pas avec le règlement. Nous ne sommes que neuf ce jour là à nous asseoir derrière notre table à carte au Service de la navigation de la Seine à Paris. On est loin de la quarantaine de candidats lorsque j'avais passé le côtier en 2009. L'ambiance n'est pas la même non plus. Si le sérieux prime, l'examineur fait moins pion de salle d'étude, comme si le fait de passer l'extension hauturière nous propulsait au rang de gens de mer plus "respectables". Et puis il faut dire aussi qu'il est littéralement impossible de tricher. Et ceci pour plusieurs raisons. D'abord, les tables à carte sont toutes éloignées les unes des autres (il faut dire que dépliée, votre carte mesure la bagatelle de 84 cm x 119 cm !). Ensuite, en partant, vous devez laisser vos feuilles de brouillon à votre place, feuilles de brouillon que vous aurez pris soin d'identifier à votre nom à votre arrivée, tout comme votre carte marine, sachant que les Affaires Maritimes l'archiveront et que vous ne repartirez pas avec cette dernière en souvenir : certainement pour qu'aucune trace des exercices proposés et réalisés ne se retrouve sur la place publique. A l'issue de l'examen, c'est l'examineur présent qui corrige en personne votre copie, rapportant vos tracés à vos brouillons et contrôlant vos calculs de marée.

MAUDITS POINTS D'ARRIVÉE

Les identités vérifiées et les sujets distribués,

décompose de la manière suivante :

- 2 questions sur la météo marine notées chacune sur 1 point
- 2 questions sur les aides électroniques à la navigation notées chacune sur 1/2 point
- 1 question sur le matériel de sécurité notée sur 1 point

- Les routes diurne et nocturne sont notées chacune sur 6 points, donc 12 points au total, sachant qu'un minimum de 7/12 est requis au total des deux routes : moins de 7 points et vous êtes directement recalé !
- Le calcul de marée est lui noté sur 4 points
- Le QCM est également noté sur 4 points et se

LE MATÉRIEL OBLIGATOIRE

Hormis le manuel d'apprentissage et de tests choisis (Ediser pour Paris Nautique), vous devrez être en possession de l'ensemble de ce matériel le jour de l'examen :

- **La carte marine N°9999 du Shom**

Officialisée par un arrêté du 26 mai 2003 et obligatoire pour l'épreuve de l'extension hauturière depuis le 1er janvier 2004, elle sera votre fidèle compagnon, tant pour vous entraîner à tracer vos routes pendant votre formation que le jour de l'examen. Il s'agit de la carte au 1/50 000 de la baie de Quiberon au Croisic. Attention, cette carte n'ayant pas été mise à jour, elle n'est pas utilisable en navigation, son équivalence actualisée pour naviguer dans la zone est la carte Shom N°7033 ! De toute façon, elle sera conservée par les Affaires Maritimes à l'issue de votre examen.

- **La règle de navigation**

La plus répandue est la règle Cras (pour Jean Cras, son concepteur qui fut professeur d'architecture à l'école navale) et sert à reporter les angles sur la carte afin de tracer précisément sa route. Elle est disponible en une version modernisée au tracé plus précis baptisée "règle Cras Evolution", celle retenue par notre bateau école.

- **Le compas de marine de type droit ou en lyre**

Généralement en laiton ou en inox, le compas à pointes sèches vous servira à mesurer et à reporter vos distances sur la carte Shom.

- **Une calculatrice**



Indispensable pour faire vos différents calculs (routes et marées), elle doit être de type non programmable.

- **Crayon de papier et gomme**

Optez pour un critérium plutôt qu'un crayon de papier traditionnel. Vous n'aurez ainsi pas à passer votre temps à jouer du taille-crayon et vos tracés n'en seront que plus précis ! Autre conseil, investissez dans une gomme neuve et de qualité plutôt que d'aller vous servir dans la trousse du petit dernier. Faute de quoi, votre carte marine va rapidement se transformer en une autoroute de traits mal effacés qui seront autant de sources d'erreurs : vous ne pouvez-vous imaginer les kilomètres de tracés que vous allez devoir effectuer puis gommer avant de devenir un "expert" en la matière...

il nous ait rappelé que nous disposons d'une heure trente pour réaliser nos exercices, que les téléphones portables sont interdits, tout comme les calculatrices dites "scientifiques". Enfin, l'examinateur nous précise que nous avons la liberté d'organiser notre temps comme nous le souhaitons. Je décide de commencer par évacuer ce que je maîtrise le mieux, le QCM et le calcul de marée afin de ne pas me faire prendre par le temps et me consacrer au plus difficile pour moi (et pour la majorité), les problèmes de navigation diurne et nocturne. En 15 minutes, ma marée et mon QCM sont "bâchés" et je m'attaque aux calculs et aux tracés des routes. Calmement, je débute par ma route de jour pour enchaîner sur ma route de nuit. Au bout de cinquante cinq minutes, j'ai fait mes tracés sans trop de problème pour constater, à ma grande surprise, que mes points d'arrivée... sont les mêmes ! Pris d'un doute, je décide alors de vérifier mes calculs. Il me reste 20 minutes, le timing est jouable. Je reprends donc studieusement mon brouillon afin de tout contrôler et de constater que j'arrive aux mêmes conclusions. Il ne me reste plus que 5 minutes, les dés sont jetés, tant pis, je rends ma copie en croisant les doigts. L'examinateur nous fait alors sortir de la salle pour corriger. J'échange immédiatement avec mes camarades du jour pour constater qu'à deux candidats près, tout le monde a eu le même doute existentiel sur ses tracés. Ouf, nous voilà soulagés, il serait tout de même étonnant que nous soyons sept sur neuf à nous être fourvoyés. Nous attendons fébrilement le verdict qui tombe au bout de 20 minutes. Les sept qui doutaient sont reçus !

FONCEZ !

Alors, que retenir de cette aventure ? D'abord, que contrairement aux idées reçues, il n'est point nécessaire d'être un matheux pour s'attaquer à l'extension hauturière. En-

KARLYNE ET LAURA, SECRÉTAIRES COMMERCIALES SAINT-CLOUD/PARIS NAUTIQUE « 95% DE RÉUSSITE DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE »



Pantin (93) et en bord de Marne à Lagny Sur Marne (77). Depuis 1998, plus de 25 000 candidats ont obtenu leur permis bateau en faisant appel à nos services.

Nous dispensons naturellement l'enseignement à tout type de permis bateau. En ce qui concerne l'extension hauturière, nous avons mis en place notre stage intensif il y a deux ans maintenant. Cette formule, concentrée sur un vendredi, un samedi et un dimanche rencontre un vif succès et correspond bien aux attentes de nos clients souvent pris dans la spirale de la vie quotidienne et de leurs obligations professionnelles. De plus et alors que le taux de réussite à l'examen est de 60% à l'échelon national, depuis le début de l'année, 95% de nos candidats en formule intensive ont décroché leur permis hauturier.

Petite précision qui a son importance, si l'on veut passer rapidement son permis, il faut s'organiser et ne pas s'y prendre au dernier moment. Les dates d'examen sont de plus en plus difficiles à obtenir. En automne et en hiver, le délai est généralement de 15 jours à 1 mois, mais en saison, donc de mars à septembre, il passe à deux mois... »

Contact : www.paris-nautique.com - Tél : 01 46 02 03 04 (Péniche de Saint Cloud)

suite, que nous sommes tous inégaux devant la nature. Alors que je n'aurai pas parié un kopek sur le profil de certains, ce sont ceux qui se sont finalement montrés les plus à l'aise et inversement. Enfin que si le permis Côtier relève avant tout du bachotage, l'extension hauturière n'est qu'une question de logique et surtout d'entraînement ! Il faut néanmoins accepter de s'investir totalement dans le sujet, car de prime abord, l'on y comprend pas

grand-chose. Et dites-vous bien que votre expérience de "plaisancier côtier" ne vous sera pas d'une grande utilité. Passé la phase de découverte, les cases s'emboîtent progressivement. En tout cas, une chose est certaine, la formule du stage intensif me semble être la meilleure méthode qui soit.

Il ne me reste maintenant plus qu'à préparer mon tour de Corse et à vous souhaiter « bonne navigation » ! ■