

Thalassa !

Henry Plane

Après quelques années, les congressistes de l'A.P.M.E.P., tels les grecs de Xénophon, retrouvent le littoral. Il a semblé bon à PLOT, non pas de narrer leurs aventures durant ces mois, mais de mettre en éveil les moins avertis sur quelques usages maritimes. Nous nous adressons à ceux qui font calculer la vitesse moyenne d'un train reliant deux gares distantes de 426 km en 3 h 36 min. Pourquoi ne pas demander combien de temps un voilier, filant 20 nœuds, mettra pour relier deux ports distants de 200 milles ?



* Vérification faite, le lien avec l'inscription du mot « batterie » à l'avant des navires de guerre semble être plus un moyen mnémotechnique qu'une véritable étymologie.

Donc, avant les promenades rochelaises, un peu de vocabulaire.

Certes, on ne confondra pas les ponts d'un bateau avec un pont de bateaux. Un compas permet au navire de « garder le cap » plus qu'à faire des ronds sur son « aire ». Une « rose des vents » n'a pas d'épine mais trente-deux « aires de vent ». Bien sûr, il est su que, sur un navire, l'avant, c'est la proue et l'arrière, la poupe (mots d'origine latine) ; que bâbord, c'est la gauche, signalée par des feux rouges et tribord, la droite, en vert (mots d'origine néerlandaise*).

À terre, si vous constatez que, soudain, deux bâtiments s'écartent, vous appelez le 18, alors qu'en mer, quoi de plus naturel ? Mais ne nous écartons pas nos de problèmes et parlons unités.

Un « mille marin » correspond à une minute de méridien soit, en kilomètre : $40000 / (360 \times 60) = 1,8519$. Par convention internationale, les mesures se font avec 1852 mètres. Ne pas confondre avec le mile terrestre anglo-saxon de 1609 mètres.

Si vous parcourez un mille en une heure, cela correspond par seconde à $1852 / (60 \times 60)$, environ 0,514 m. Alors, il sera dit que vous « filez un nœud ». Jadis, sur « La Royale », le mille était partagé en dix encablures.

Embarquez ! Si le navire transporte des marchandises ou du fret, c'est un cargo ; si ce sont des voyageurs, c'est un paquebot et si ce sont les deux, il est dit mixte. Bien entendu, vous aurez distingué entre le propriétaire, l'armateur et l'affréteur. N'oubliez pas qu'un navire de commerce est commandé par un « capitaine » et celui de guerre par un « commandant ». C'est à 17 ans qu'un mousse peut devenir matelot.

Continuons nos mesures et jugeons nos connaissances. À l'origine, la jauge d'un navire était le nombre de barriques que pouvait transporter le navire (le vin a toujours tenu une bonne place sur l'eau !). Aujourd'hui, on parle encore de « tonneaux » de $2,83 \text{ m}^3$ (soit 100 pieds-cubes anglo-saxons). Toutefois, pour le pétrole, le « baril » est de 160 litres et pour l'eau, le « gallon » d'environ 4,5 L. Mais nos m^3 commencent à flotter...

Attention, pour le tonnage, ne pas confondre la « jauge brute », capacité intérieure théorique et la « jauge nette », utilisable. Quant au « déplacement », c'est le poids d'eau déplacé par le navire en charge maximale (Oh ! He ! Archimède !). Et là, s'il est parlé de « ton » (unité anglo-saxonne), il s'agit de 1016 kg.

Tout cela a-t-il apporté au lecteur un souffle de mer ? Ah ! Souffle ! Et les vents ?



À terre, un vent de 45 km/h devient, en mer, un vent de 24 nœuds ; on le dit frais et de force 6. S'il était de 24 km/h (13 nœuds), il serait une « jolie brise » de « force 4 » ; de « force 8 », c'est un « coup de vent » ; de « force 11 » la mer est « très grosse » et le vent à 60 nœuds (110 km/h). Cette notion de force du vent est définie depuis 1805 par « l'échelle de Beaufort » (Sir Francis). Elle peut fournir un bel exemple de fonction en escalier alternative à celle des tarifs postaux...

Allons ! Nous vous laissons, sous le vent, regarder de la grève les vagues en rouleaux ou avec crête en lame, à moins que vous ne surfiez sur le ressac.

Soyez vigilants, même sur le quai et, si vous embarquez, n'oubliez pas qu'à bord, vous pourrez trouver un câble, une drisse, un brin, un hauban, un filin, une liure, une cargue, une saisine, une élingue, voire un bout, mais jamais de*, et tant pis pour l'arc de cercle ; il est vrai qu'il y a le double du sinus de l'arc moitié...

* Si, comme de nombreuses personnes peu au fait de la chose maritime, vous ne comprenez pas cette phrase, consultez www.pirates-corsaires.com/superstitions

Journées Nationales de l'APMEP



Les Journées Nationales sont un temps fort de la vie de l'Association. Elles réunissent chaque année de 600 à 1000 congressistes.

Pour les non-adhérents, elles sont l'occasion de découvrir notre association avec les réunions des Régionales et des commissions nationales ou avec l'assemblée générale.

Pour tous, elles sont l'occasion de se ressourcer avec les conférences, les ateliers, les expositions, les exposants professionnels et associatifs. Elles sont donc un moment privilégié de formation, en particulier pour les jeunes enseignants et les stagiaires des IUFM.

Les enseignants du primaire sont aussi concernés par des ateliers et conférences qui leur sont plus particulièrement destinés. Stagiaires IUFM et enseignants du primaire ont un tarif privilégié pour les droits d'inscription.

Elles sont aussi un lieu convivial de rencontres et d'échanges dans le cadre du congrès, mais aussi au cours des spectacles et des sorties touristiques.

Les accompagnants ne sont pas oubliés avec des visites touristiques en parallèle des activités du congrès.

Cette année, c'est la Régionale de Poitou-Charentes qui les organise à La Rochelle du **samedi 25 au lundi 27 octobre 2008**.

Le thème choisi, **MATHÉMATIQUES en CONSTRUCTION**

peut se décliner de multiples façons :

- La construction des mathématiques au cours de leur histoire
- La construction des mathématiques actuellement
- Les constructions géométriques
- La construction des savoirs mathématiques chez l'élève
- Les mathématiques dans la construction : des bateaux, des images, des bâtiments, des machines, des outils...

Venez construire et enrichir votre savoir avec toute l'équipe de la Régionale Poitou-Charentes à travers les activités proposées.

Vous pouvez obtenir toutes les informations concernant ce congrès en consultant le site des Journées Nationales : <http://irem2.univ-poitiers.fr/jn2008/> et vous y inscrire en ligne.

