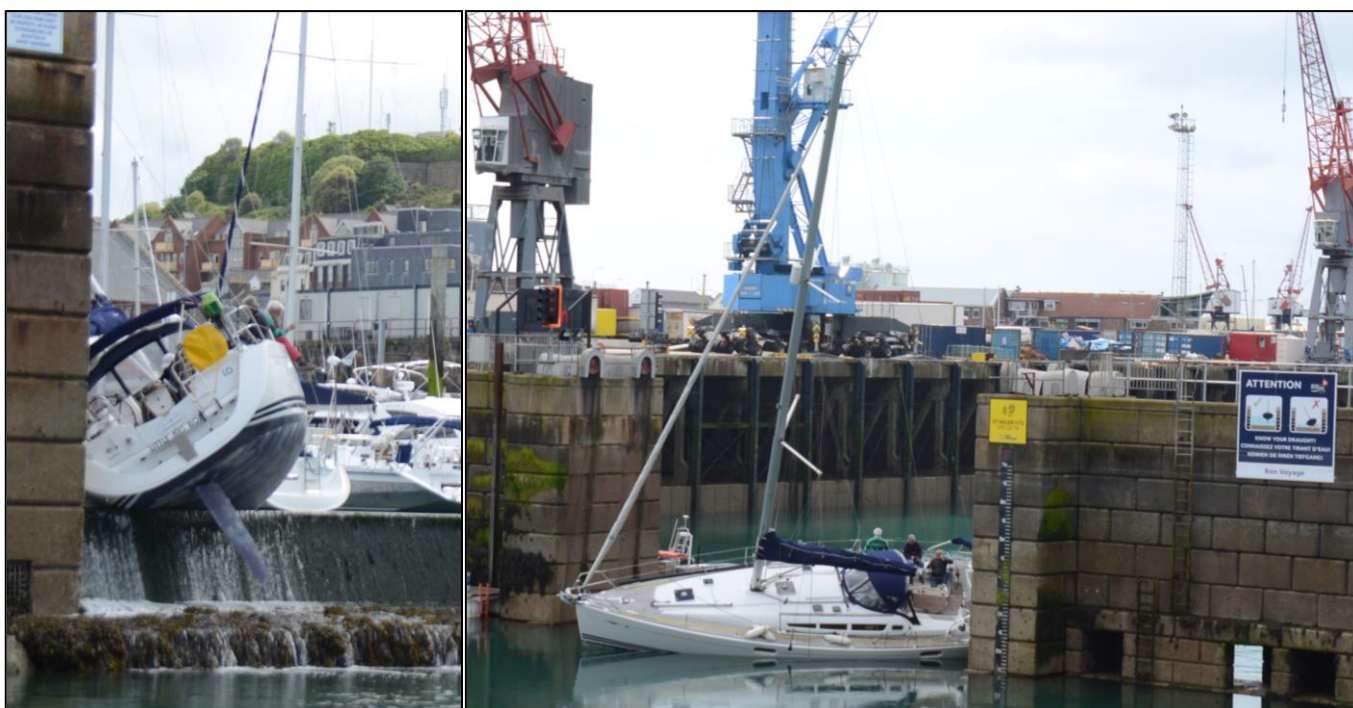


PERMANENT NOTICE TO MARINERS No 06 [En]

MARINA GATES – ST HELIER AND ELIZABETH MARINAS



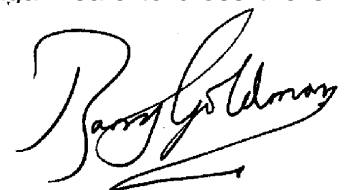
Photographs courtesy of BBC News on-line

DON'T LET THIS BE YOU

1. Minimum water levels are maintained in both St Helier and Elizabeth Marinas by rising gates. The sill depth for both is 3.5m above Chart Datum. The gates are each approximately 1.8m high and, when the Marinas are open, these gates lie flush at or below the level of the sill. The Gates close just before the tide has fallen, or open just after the tide has risen, to 1.8m above the sill; this equates to a tidal height of approximately 5.3m above Chart Datum. The St Helier Marina gate is mechanically operated and the Elizabeth Marina is hydraulically operated. Any obstruction of the gate causing it to fail could have catastrophic results with the loss of most of the impounded water and significant damage to boats and infrastructure.
2. The electronic tide gauges situated at both Marina entrances **give the depth over the sill.**

Mariners are advised that telephone calls, VHF radio traffic, CCTV and radar traffic images may be recorded

3. Marina traffic lights will go to red just before the gates close but, for vessels of over 1.8m, it is vital that you know your draught **and allow sufficient under-keel clearance**.
 - a. For Elizabeth Marina, these lights also control traffic to manage a one-way traffic scheme due to a blind bend in the approach; when access is permitted, one set of lights are red and the other green. However, when the gate is shut or about to shut, both sets of lights are red.
 - b. For St Helier Marina, only red lights are displayed indicating that the gates are raised or are about to rise and that no traffic may proceed in or out of the marina. Green lights are not shown and vessels may proceed with caution when no red lights are displayed, navigating with caution and keeping a good lookout for vessels traveling in the opposite direction.
4. Tidal streams are at their strongest at mid-tide when the gates open and close, particularly in the Elizabeth Marina entrance channel. Vessels navigating with the tide will have to maintain steerage way and may, as a result, be moving quite quickly over the ground.
5. **DOs and DON'Ts** when entering or leaving the Marinas.
 - a. **DO:**
 - i. **Know your draught** – After you have added sails, food, drink and a number of crew, your draught is going to be significantly greater than the builder's specification on purchase.
 - ii. **Allow sufficient under-keel clearance** – You should not be just scraping over the sill; an allowance of at least 0.25m would be prudent. In addition, although not always that perceptible, there may be a scend (swell) running within the harbour and allowance needs to be made for this as well.
 - iii. **Be aware how quickly the tide falls** – the tidal range in St Helier is huge. At mid-tide at springs, when the gates are about to close, the tide may fall as much as 0.25m in just 5 minutes. Make due allowance for this when approaching the gates.
 - iv. **Pay attention to the depth over sill indicators** – the depth over the sill is shown on electronic boards and fixed tide boards. They **give the exact depth over the sill with no corrections or allowances**. Believe them; they are regularly calibrated.
 - v. **Keep a good lookout** – the marina entrances may have blind bends or obstructions to a clear line of sight. Always proceed with caution.
 - vi. **Leave room** – vessels navigating with the tide need space to manoeuvre. Vessels waiting to go in the opposite direction must leave space and avoid crowding the entrance/exit.
 - b. **DON'T**
 - i. **Go against a red light** – a red light means "Do not proceed". In both Marinas this may be because the gates are about to close and, in the Elizabeth Marina, it may be because traffic is permitted in the other direction only.
 - ii. **Take Risks or reduce safety margins** – There is no reason to take risks or reduce safety margins under any circumstances. The electronic tide boards give the exact depth over the sill and do not have any safety margin built in; it is expected that mariners will exercise due prudence and build in contingency appropriate to their own circumstances. If you are late, then stay inside the marina or go to a holding berth until it is again safe to cross the sill when the gates reopen. Don't run the gauntlet.



Barry Goldman CBE
for Harbourmaster

18 Oct 2014

Mariners are advised that telephone calls, VHF radio traffic, CCTV and radar traffic images may be recorded



PRÉAVIS PERMANENT AUX NAVIGATEURS N° 06 [Fr] PORTES DES MARINAS DE ST HÉLIER ET ELIZABETH



NE VOUS FAITES PAS COINCER

1. Le niveau minimum d'eau dans les marinas de St Hélier et d'Elizabeth est maintenue par l'élévation de portes. La profondeur des seuils pour les deux marinas est de 3.5m et la hauteur de chaque porte est de 1.8m. Les portes s'ouvrent et se ferment donc à une hauteur de marée d'approximativement 5.3m au dessus du zéro hydrographique. La porte de la marina de St Hélier fonctionne mécaniquement et celle de la marina Elizabeth hydrauliquement. Toute obstruction aux portes engendrant leur avarie peut provoquer des conséquences catastrophiques avec la perte de la plupart de la réserve d'eau et des dommages considérables aux bateaux et infrastructures.
2. La jauge électronique de marée située aux entrées de chaque marina **indique la profondeur au dessus du seuil.**
3. Les feux des marinas se mettent au rouge juste avant la fermeture de la porte, il est donc vital pour les navires dont le tirant d'eau est de 1,8m ou plus, de bien connaître leur tirant d'eau **et d'assurer un déblayage sous-quille suffisant.**

Mariners are advised that telephone calls, VHF radio traffic, CCTV and radar traffic images may be recorded

- a. Pour la marina Elizabeth, ces feux contrôlent également le trafic en sens unique due à un virage sans visibilité à l'approche de la marina; quand l'accès est permis, les feux sont verts d'un côté et rouge de l'autre. Cependant quand la porte est sur le point de se fermer les feux sont rouges des deux côtés.
 - b. Pour la marina St Hélier, seuls les feux rouges s'affichent indiquant que les portes sont fermées ou sur le point de se fermer et qu'aucun trafic ne pourra procéder dans ou hors de la marina. Les feux verts ne sont pas affichés et les navires doivent procéder avec précaution lorsqu'aucun des feux rouges n'est affiché, naviguer avec prudence et être à l'affût des vaisseaux voyageant dans la direction opposée.
4. Les courants de marée sont à leur plus fort mi- marée quand les portes s'ouvrent et se ferment, en particulier dans le chenal d'entrée de la marina Elizabeth. Les bateaux naviguant avec la marée devront maintenir une vitesse de pilotage et pourront, par conséquent, se déplacer assez rapidement au dessus des fonds.
5. **A faire et ne pas faire** en entrant ou sortant des Marinas.
- a. **A faire:**
 - i. **Connaitre exactement votre tirant d'eau** – Après avoir ajouté le poids des voiles avitaillement et le nombre d'équipage, votre tirant d'eau sera certainement au dessus des caractéristiques du constructeur lors de l'achat du bateau.
 - ii. **Assurer un déblayage sous-quille suffisant pour passer** – Vous ne devez surtout pas racler le seuil mais laisser au moins une marge de 0,25m par prudence. De plus, et cela n'est pas toujours perceptible, il peut également y avoir un courant dans le port don't il faut tenir compte.
 - iii. **Etre conscient à quel point la marée baisse vite** – Le marnage à St Hélier est énorme. A mi-marée pendant les marées d'équinoxe, quand les portes sont sur le point de fermer, la marée peut baisser jusqu'à 0,25m en 5 minutes seulement. Assurez vous d'une marge confortable quand vous vous approchez des portes.
 - iv. **Prétez attention à la profondeur de la marée sur les indicateurs de seuil** – La profondeur de la marée au-dessus du seuil est affichée sur les indicateurs électroniques ainsi que des tableaux de marées fixes. Ils **donnent la profondeur exacte de la marée au-dessus du seuil sans corrections ou marge de tolérance**. Il faut s'y fier; ils sont régulièrement étalonnés.
 - v. **Soyez à l'affût** – Les entrées des marinas peuvent avoir des virages invisibles, ou des obstacles sur une ligne de vue dégagée. Il faut toujours procéder prudemment.
 - vi. **Laissez de la place** - Les bateaux naviguant avec la marée ont besoin d'espace pour manœuvrer. Les navires attendant d'aller dans la direction opposée doivent laisser un espace afin d'éviter l'encombrement de l'entrée / sortie.
 - b. **A ne pas faire:**
 - i. **Ne jamais passer au rouge** – Un feux rouge signifie "interdiction totale de passer". Dans les deux marinas cela peut indiquer qu'une porte est sur le point de fermer et, dans la marina Elizabeth, il peut indiquer aussi que le trafic est permis dans l'autre sens uniquement.
 - ii. **Prendre des risques ou réduire les marges de sécurité** – Il n'y a aucune raison de prendre des risques inutiles ou réduire les marges de sécurité sous aucunes circonstances. L'indicateur de marée électronique donne la profondeur exacte au dessus du seuil et n'a pas de marge de sécurité intégré; il est attendu que les navigateurs fassent preuve de prudence et mettent en place un plan d'urgence approprié à leurs circonstances. Si vous êtes en retard restez dans la marina ou allez au ponton d'attente jusqu'à ce que le passage du seuil puisse se faire en sécurité. Ne courez pas de risque.



Barry Goldman CBE
for Harbourmaster

18 Oct 2014

Mariners are advised that telephone calls, VHF radio traffic, CCTV and radar traffic images may be recorded

