



FICHES D'AIDE AUX MANŒUVRES DE PORT

PRESENTATION

Suite à la réorganisation et à l'ajout de deux nouveaux pontons au port de Foleux début 2013 dans, l'espace portuaire originel qui ont considérablement réduit l'espace de manœuvre entre les pontons, de nombreux accrochages ont eu lieu et malheureusement, continueront encore longtemps.

Pour une question financière, il n'est pas question de modifier l'implantation de ces pontons pour diminuer ces risques.

A défaut de pouvoir y remédier, je propose, sous la forme de fiches pratiques, d'aider les plaisanciers les moins avertis, à mieux maîtriser leur bateau dans des conditions autres que par calme plat, sans vent ni courant, pour limiter au mieux les mauvaises manœuvres et les conséquences qui en découlent.

Mais compte tenu de la topographie des lieux, comme dans d'autres ports d'ailleurs, certaines manœuvres seront impossibles à exécuter par vent ou courant fort. Il vous faudra alors attendre de meilleures conditions météo ou l'étale du courant

Ces fiches s'adressent en priorité aux navigateurs débutants mais aussi aux plus avertis n'ayant pas l'habitude de conditions aussi difficiles

Par contre, je demande aux marins expérimentés de bien vouloir m'aider dans cette démarche en apportant les corrections, modifications ou compléments à ces fiches qui peuvent être une aide précieuse aux nouveaux venus ou aux skippers peu habitués à des conditions difficiles.

Préambule avant toute manœuvre de port

- Il est impératif que le barreur ait une parfaite visibilité sur 360° : abaisser la capote de descente, étouffer les voiles d'avant pour une bonne vision vers l'avant, relever les bosses de ris et les pans de la grand voile si celle-ci vient d'être affalée, positionner les équipiers ailleurs que dans le cockpit ou de façon à ce qu'ils ne gênent en rien le champ de vision et soit prêts à intervenir.
- La position permettant une manœuvre facile de la barre et de la commande moteur, est naturelle avec les barres à roue, il en va autrement pour les bateaux à barre franche : le barreur se place debout et devant sa barre et regarde vers l'avant du bateau en marche avant, il se retourne et regarde vers l'arrière en marche arrière.
- Positionnement du bateau : il est important de se situer par rapport à la route fond et non pas la route surface. Prendre des repères par rapport à la terre ou aux autres bateaux pour évoluer en toute connaissance de cause et prendre une bonne marge de manœuvre pour évoluer en sécurité
- On doit parfaitement appréhender les sens du vent et du courant, et savoir lequel a le plus d'influence par rapport à l'autre. Il est impératif de manœuvrer en incluant ces deux éléments. La girouette et l'anémomètre sont des alliés précieux.
- Connaître parfaitement le sens de l'action de son hélice en marche arrière : il ne sert à rien de contrer son effet avec le safran tant que le bateau n'a pas suffisamment d'erre pour devenir manœuvrant. S'entraîner en eau libre pour bien appréhender ses effets : force et direction.
- Toujours préparer la manœuvre envisagée : prévenir et expliquer d'avance à ses équipiers, avant tout mouvement, le déroulement de la manœuvre envisagée.
Positionner les pare-battages et préparer les amarres à l'avance. Il n'est rien de plus catastrophique que de chercher les amarres au moment où le bateau touche le quai.
- désynchroniser les actions sur la barre et l'inverseur de marche, exemple : pour arrêter une marche arrière dans une courbe, il est impératif d'enclencher la marche avant sans modifier sa barre tant que le bateau a de l'erre. C'est seulement lorsque l'effet de l'hélice se fait sentir sur le safran, juste avant l'arrêt du bateau, que l'on peut modifier son angle de barre.
- Toute manœuvre sera exécutée en douceur, l'accélération du moteur sera utilisée en souplesse et sans à-coups, toujours au ralenti. L'accélération sera dosée en fonction de la force du vent ou du courant, mais toujours progressivement, jamais brutalement.
- Les grands coups de « gaz » sont signes d'une mauvaise maîtrise et annonciateurs de manœuvre ratée, au pire, catastrophique.
- Amarres passées en double, règles de base pour le largage sans (trop) de risque de blocage :
 - sur anneau ou barre horizontale : c'est la partie inférieure de l'amarre qui sera larguée, la reprise se faisant sur le « courant » qui passe par-dessus la barre ou l'anneau.
 - Astuce : dans le cas d'une échelle fixe (par exemple dans une écluse) on prendra deux échelons au lieu d'un seul, ce qui assure un largage « sans faire de nœud » !
 - Sur taquet ou bite d'amarrage : on libère la partie arrière par rapport à la direction du bateau. Le bout courant est tiré naturellement par le bateau.
 - Astuce : tenir le « dormant » à la main, sans le freiner, le plus longtemps possible, pour éviter qu'il ne se prenne dans l'hélice.

- Au moment de quitter son emplacement, donner une impulsion savamment dosée à la coque, dans la direction désirée pour entamer correctement la manœuvre envisagée, principalement en marche arrière pour contrer l'effet de couple.
- Des inversions de marche (avant et arrière) répétées, sans toucher à la barre en « battant arrière », permettent au bateau de virer sur place. Il est recommandé de s'entraîner à cette manœuvre étonnante, en eau libre.
- Les pare-battages seront placés en nombres suffisants aux endroits stratégiques et réglés à bonne hauteur, fixé par un nœud de cabestan, facile à ajuster. Un pare-battage « volant » sera confié à un équipier pour parer à tout risque non prévu. Il sera plus efficace et sans danger, qu'un pied ou une main.
- La marge de manœuvre sous le vent devra toujours être plus importante que la marge au vent. Il est plus facile de rattraper une erreur s'il reste de la place sous le vent.
- Il n'est pas fait mention dans ces fiches, de l'utilisation de la gaffe, bien que celle-ci soit d'une aide précieuse dans certaines situations, à condition d'être bien utilisée. Nombreux sont les équipiers qui sont tombés à l'eau, heureusement sans autre conséquence qu'une bonne séance de séchage, pour n'avoir pas voulu lâcher cet outil quand ça tirait fort.

Une précision primordiale : ne jamais saisir les filières ni les chandeliers avec la gaffe, pas plus qu'avec la main d'ailleurs. Les filières sont des éléments de sécurité en mer, et s'en servir pour tirer ou retenir un bateau peuvent avoir de lourdes conséquences sur cette sécurité. Les chandeliers tordus ou déformés ne supportent plus les filières qui se détendent et ainsi, ne jouent plus leur rôle en mer.

Il est donc impératif, sur les bateaux voisins, de ne saisir avec la gaffe que des points ou zones solides et indéformables, principalement les taquets et les cadènes, éventuellement les pieds de balcons ou de chandeliers, que ce soit pour tirer ou pour pousser.

RAPPELS IMPORTANTS

- Il est de la responsabilité du skipper ou chef de bord, de décider de prendre la mer ou plus simplement d'effectuer toute manœuvre, quelle qu'elle soit.
- Le skipper ou chef de bord doit s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité et décider en toute connaissance de cause.
- Ces fiches sont une aide à la réflexion sur les manœuvres à effectuer avant d'arriver au port ou d'en partir et ne sont applicables qu'en anticipant l'action de l'orientation et de la force des vents ainsi que du courant, en fonction des caractéristiques de votre bateau et de votre compétence à effectuer ces manœuvres.

Ces fiches n'ont pas la prétention d'apporter un remède absolu ni une solution miracle aux difficultés rencontrées dans des conditions difficiles de vents et de courant forts, en conséquence, l'auteur de ces fiches, décline toute responsabilité sur leur mise en pratique, qui restent sous la responsabilité exclusive du skipper.

- = = -

Je décline toute responsabilité en cas d'application de nos conseils dans des conditions déraisonnables ou non maîtrisables par le skipper.

Seules les règles de bon sens et de sécurité ainsi que la réglementation en vigueur doivent présider à votre conduite.

LISTE DES FICHES

Cas N°1 : plan d'eau calme, peu de vent pas de courant

- 1 - 1 : Quitter sa place en avant
- 1 - 2 : Quitter sa place en arrière
- 1 - 3 : Prendre sa place en avant
- 1 - 4 : Prendre sa place en arrière

Cas N° 2 : Fort vent et/ou courant perpendiculaire aux pontons. Cas des lâcher de barrage à Arzal

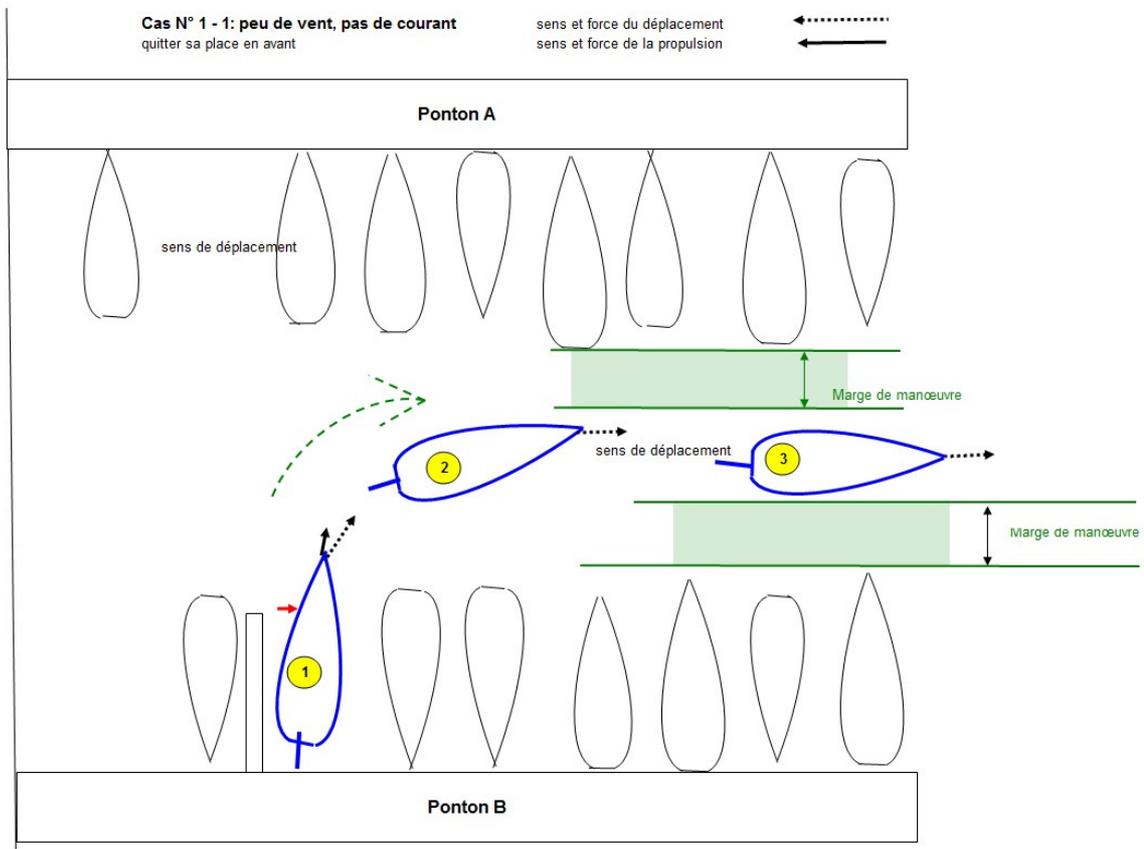
- 2 - 1 : Quitter sa place vent ou courant de face
- 2 - 2 : Quitter sa place vent ou courant de l'arrière
- 2 - 3 : Prendre sa place vent ou courant de face
- 2 - 4 - Prendre sa place vent ou courant de l'arrière

Cas N°3 : Fort vent latéral, parallèle aux pontons

- 3 - 1 : Quitter sa place avant au ponton, vent de travers
- 3 - 2 : Quitter sa place arrière au ponton, vent de travers
- 3 - 3 : Prendre sa place face au ponton, vent de travers
- 3 - 4 : Prendre sa place arrière au ponton, vent de travers

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas 1 - 1 : plan d'eau calme, pas de vent ni de courant
Quitter sa place en marche avant

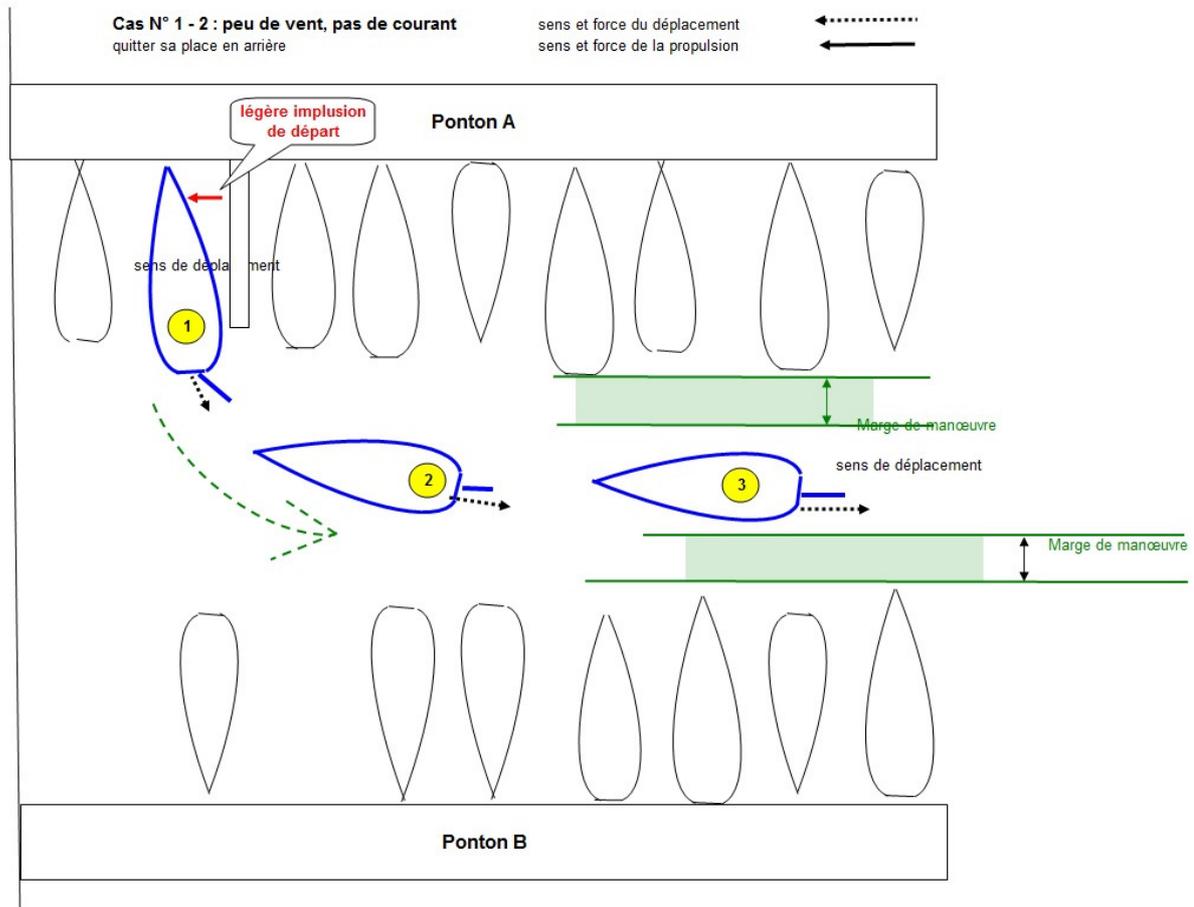


- Cette manœuvre relativement simple demande un minimum d'attention, car, contrairement à une voiture qui évolue sur une surface fixe (on peut s'arrêter indéfiniment), le bateau évolue sur une surface « mobile ». Même si l'on ne fait rien (pas de poussée) le bateau se déplace. De plus, s'il a le moindre élan (de l'erre) il peut se déplacer lentement et longtemps.
- Il suffit normalement d'enclencher la marche avant, moteur au ralenti et de se diriger vers la sortie, en prenant en compte l'angle de giration du bateau : une quille fine et longue permet de pivoter sur place, alors qu'une quille longue « empêche » le bateau de tourner.
- Avec un peu de vent, larguer en dernier, l'amarre qui retient le bateau dans l'axe du vent. (dans ce cas ici, l'amarre avant)
- Manœuvrer lentement et revenir au point mort quand le bateau a acquis un peu de vitesse si l'effet de couple est encore sensible. Un coup de fouet en marche avant permet de remettre le bateau dans l'axe s'il dérive trop.

Astuce : au moment de larguer la dernière amarre, donner une légère poussée à la main dans le sens du dégagement.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas 1 - 2 : plan d'eau calme, pas de vent ni de courant
Quitter sa place en marche arrière



Cette manœuvre demande une petite adaptation par rapport au cas 1 - 1 « quitter sa place en marche avant »

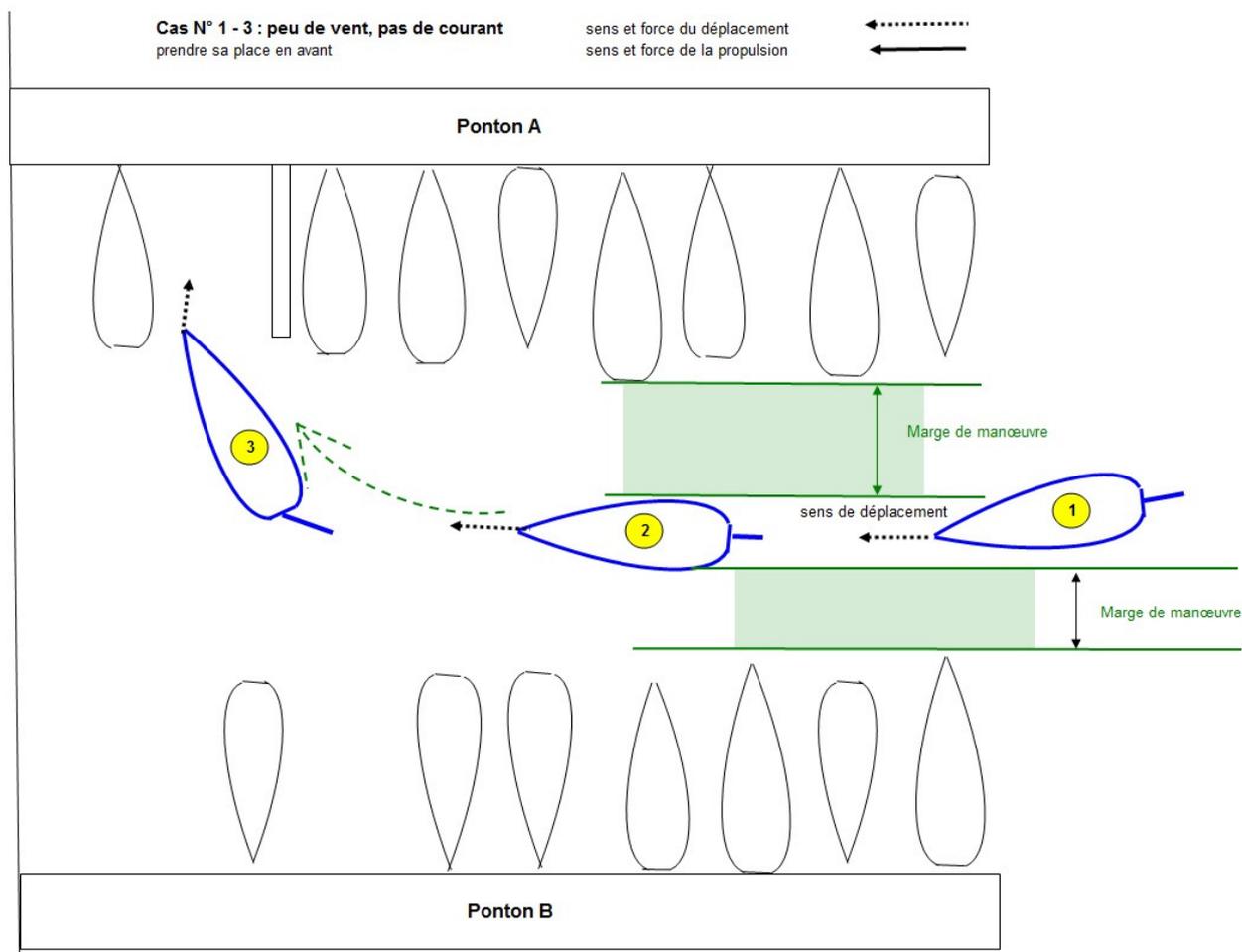
Mais sera correctement réalisée en respectant les points suivants :

- Prendre en compte l'effet de couple de l'hélice en marche arrière. Il possède un coté favorable et un coté défavorable : pour une hélice « pas à droite », l'arrière va chasser à bâbord.
- Anticiper le coté défavorable en poussant (ou tirant) l'étrave depuis le catway au moment du départ.
- Se rappeler que plus on accélère avant que le bateau n'ait de l'erre, plus l'effet de l'hélice se fait sentir.
- Manœuvrer lentement et revenir au point mort quand le bateau à acquis un peu de vitesse si l'effet de couple est encore sensible. Un coup de fouet en marche avant permet de remettre le bateau dans l'axe s'il dérive trop.

Astuce : le coup de fouet consiste à passer brièvement en marche avant avec un coup de gaz et en inversant la barre uniquement pendant ce court instant, ce qui a pour effet de faire pivoter le bateau sans inverser son sens de déplacement.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas 1 - 3 : plan d'eau calme, pas de vent ni de courant
Prendre sa place en marche avant



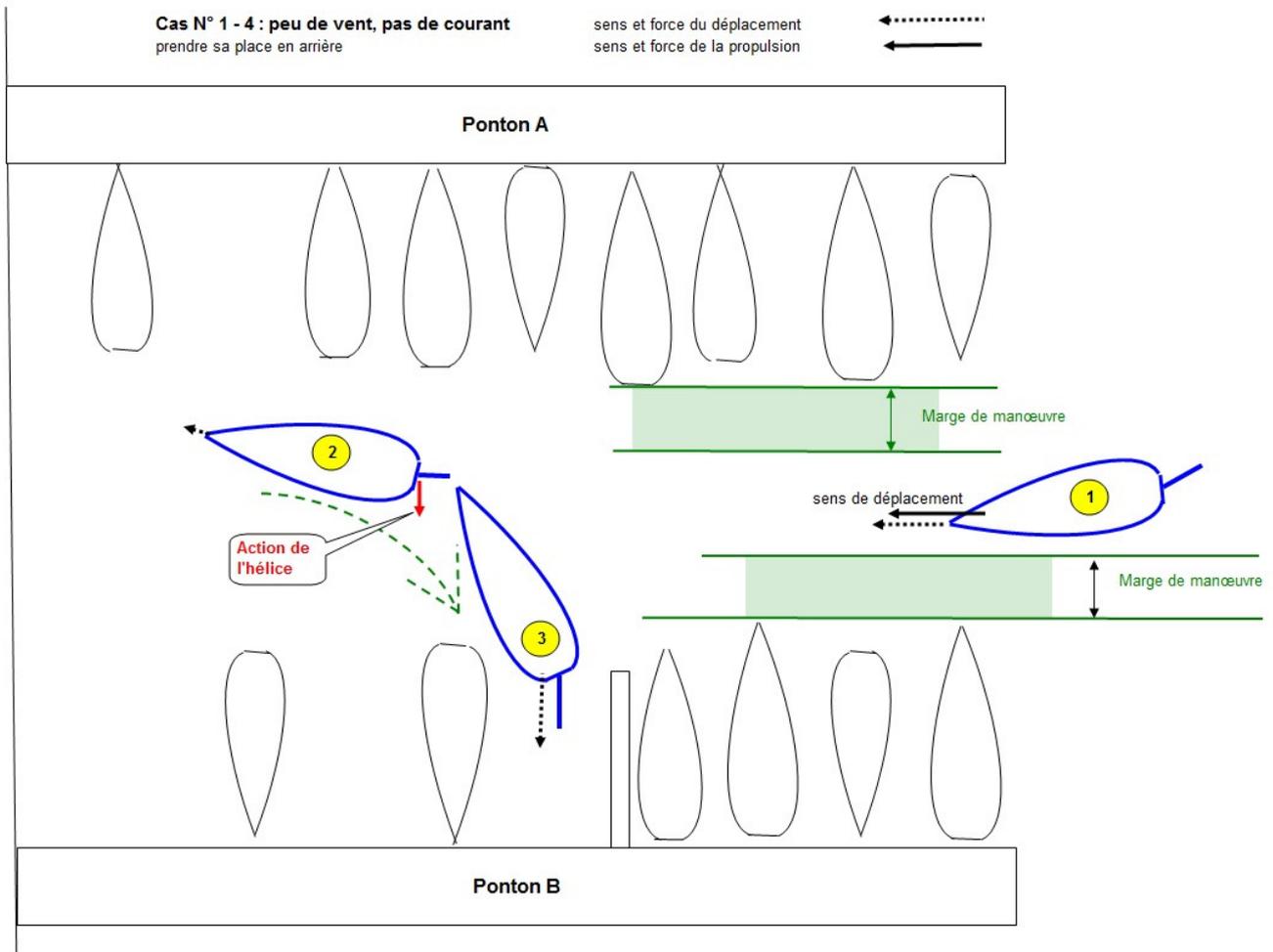
Cette manœuvre sera réussie à coup sur en respectant les conditions suivantes :

- Manœuvrer lentement mais avec suffisamment de vitesse pour rester manœuvrant.
- Garder une plus large marge de manœuvre à tribord qu'à bâbord (dans le cas de figure présenté).
- Passer au point mort avant d'amorcer son dernier virage et penser que le bateau pivote sur sa quille et donc que l'arrière va « chasser »
- Si nécessaire, donner un coup de marche arrière pour freiner le bateau, sans oublier l'effet de couple de l'hélice qui va éloigner ou rapprocher l'arrière du catway.

Astuce : préparer une amarre au maitre bau du bateau et saisir le premier taquet accessible sur le catway

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas 1 - 4 : plan d'eau calme, pas de vent ni de courant
Prendre sa place en marche arrière

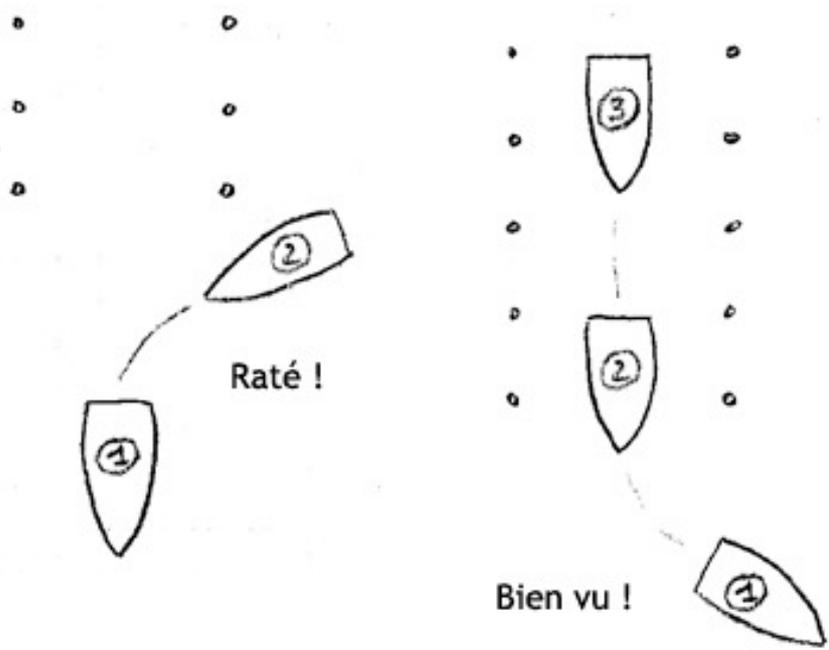


Cette manœuvre sera plus facile à exécuter du côté « favorable » par rapport à l'effet de couple de l'hélice, comme sur la figure ci-dessus :

- Se présenter en appuyant sur bâbord au plus près des bateaux amarrés (1).
- Enclencher la marche arrière pour, dans l'ordre, casser l'erre, pivoter et reculer (2).
- Passer au point mort pour accoster au ponton en douceur, passer en marche avant si nécessaire pour freiner.

Astuce : si la place visée est du côté « favorable » par rapport au couple de l'hélice, il est peut être judicieux d'exécuter toute sa manœuvre en marche arrière de puis l'entrée entre les pontons.

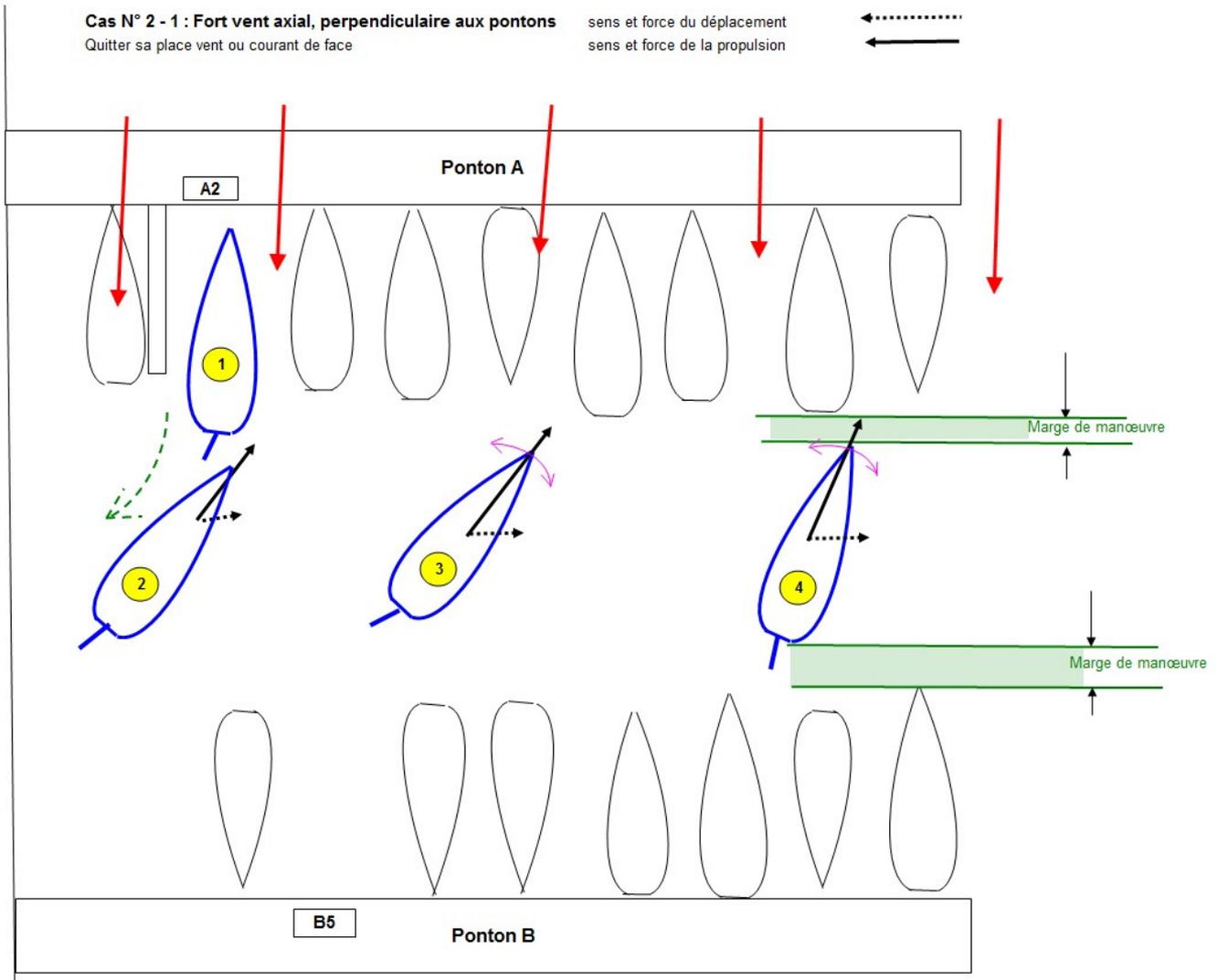
Si le côté est « défavorable » il faudra anticiper l'angle de rotation dû à l'hélice.



Toujours penser à anticiper le pas

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas N°2 - 1 : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons Quitter sa place en marche arrière vent de face



1 - Quitter le ponton, moteur en route et au point mort, barre à zéro.

Si le vent est vraiment fort, enclencher la marche avant en dosant doucement la manette de gaz pour équilibrer le déplacement du bateau avec la poussée du vent, puis reculer lentement en restant dans l'axe du vent.

Astuce : avant de larguer les amarres, passer en avant lente et appuyer l'étrave sur le ponton.

2 - En marche avant, incliner l'étrave sous le vent avec un angle de 10° puis se déplacer « en crabe » vers la sortie. Bien doser les gaz et l'action sur la barre pour éviter de se retrouver vent de travers et de « s'échouer » sur les bateaux amarrés sous le vent. Attention : le vent aura tendance à faire abattre le bateau.

3 & 4 - Progresser lentement en revenant à quelques degrés du vent pour bien maîtriser la marche « en crabe », basculer légèrement l'étrave de droite et de gauche par de faibles mouvements de la barre pour mieux ressentir le point d'équilibre entre l'avancement du bateau et l'action du vent.

Garder une marge de manœuvre plus importante à l'arrière du bateau.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas 2 - 2 : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons
Quitter sa place en marche arrière, vent arrière dans l'axe du bateau

Dans ce cas de figure, sauf à être « sur-motorisé », il est pratiquement impossible de quitter son emplacement en marche arrière en toute sécurité.

La seule possibilité de quitter sa place, est de s'appuyer sur une amarre passée sur le ponton opposé.

Cette manœuvre, largement usitée en Grande Bretagne dans les ports en rivière, préconise de fixer l'amarre à l'avant du bateau afin de pivoter facilement sur la pointe.

Mais ceci suppose que le bateau recule de deux fois sa longueur dans l'axe de l'amarre avant de pivoter.

C'est-à-dire que pour exécuter cette manœuvre en toute sécurité, l'espace entre les pontons doit être de 3 longueurs du bateau, plus une demi-longueur de sécurité, additionné de la longueur du bateau en vis-à-vis, soit pour des bateaux de 10m, un espace de 50mètres !

Dans le cas du port de Foleux, où l'espace entre pontons est nettement plus réduit, il faudra pivoter uniquement dans la longueur du bateau, c'est-à-dire sur un axe situé à mi-longueur, ce qui rend cette manœuvre très délicate à réaliser.

Elle nécessite obligatoirement la présence d'équipiers à bord, alors que la méthode traditionnelle peut s'effectuer en équipage réduit ou en solitaire.

Exemple de nœud passé en double sur un anneau et facile à larguer



Le bout de droite est amarré au bateau



On y forme une boucle qui reçoit l'extrémité en double



le courant passe dans la boucle et constitue un verrouillage



Le bout de droite est Verrouillé sur l'anneau



Pour larguer, il suffit de tirer fermement sur le bout gauche



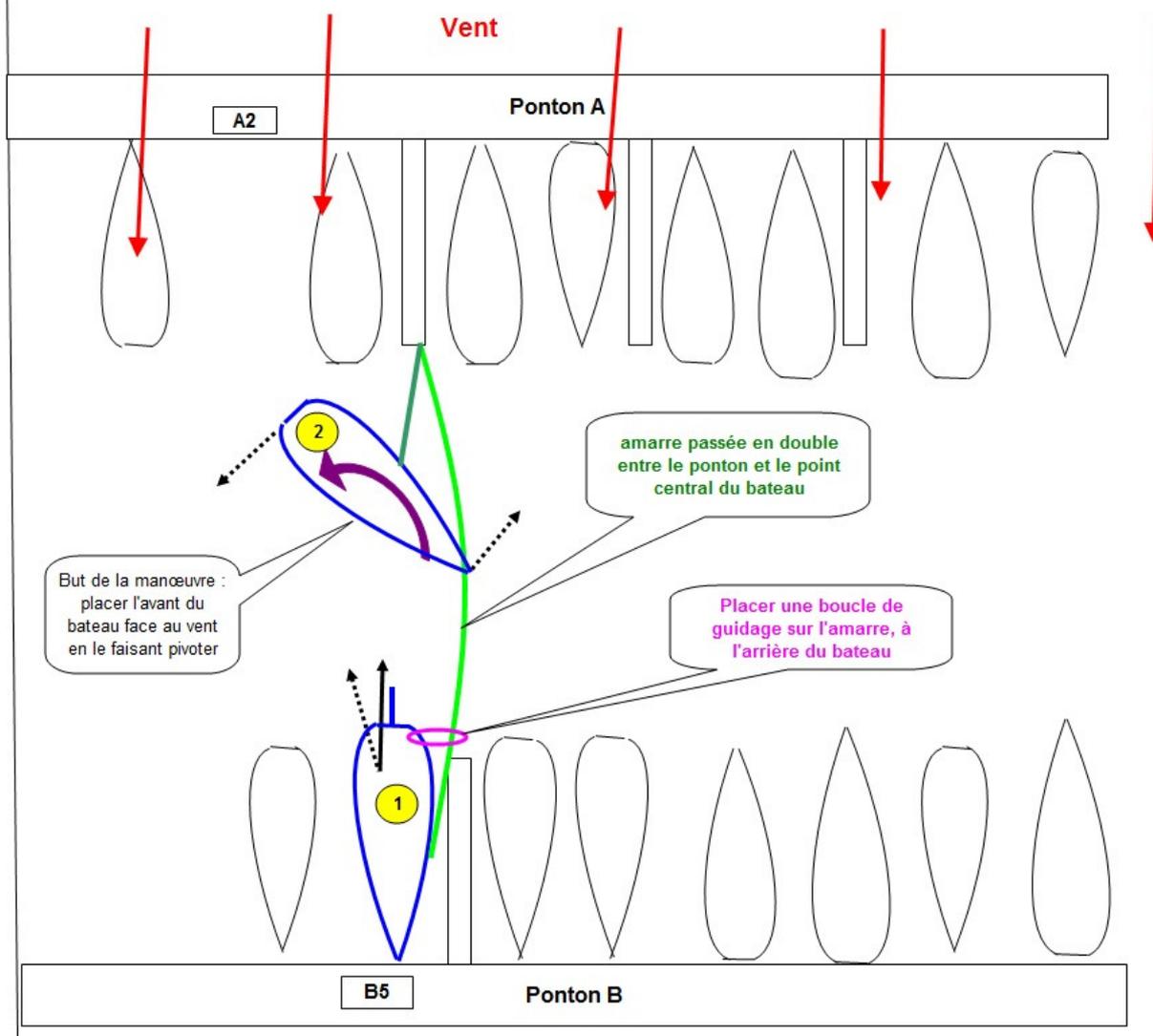
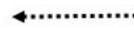
l'ensemble se dénoue facilement et on le ramène à bord

Cas N° 2 - 2a : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons

a : Quitter sa place vent ou courant de l'arrière

sens et force du déplacement

sens et force de la propulsion



Méthodologie :

1 - passer une amarre en double depuis le catway en face de façon à ce qu'elle puisse coulisser librement sur un taquet ou en bout de ponton. Attacher les 2 extrémités à un pare battage et laisser filer, le vent (ou le courant) se chargera de faire rallier le bateau à l'amarre.

Fixer une extrémité de cette amarre au maitre bau du bateau (par exemple à la cadène de hauban) et ramener l'autre extrémité sur un winch, via une poulie ouvrante fixée sur le plat-bord, à hauteur du maitre-bau.

Fixer à l'angle arrière du bateau, un court bout en boucle, largable facilement, pour guider l'amarre et éviter que le bateau ne pivote trop tôt.

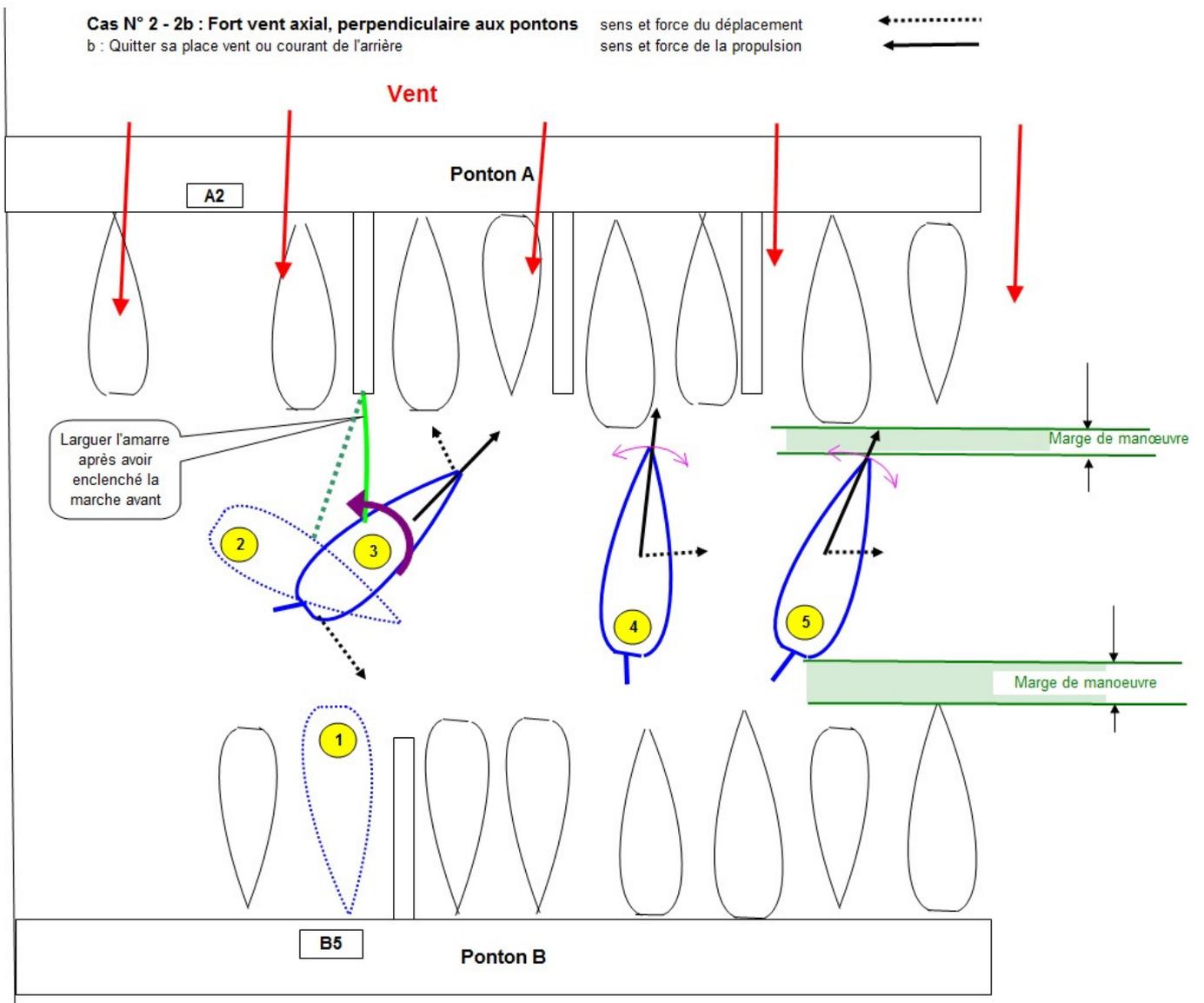
2 - moteur en route, au point mort, haler au winch, le bateau contre le vent. Si l'effort est trop important, s'aider du moteur. L'amarre passée en double permet de doubler la force (palan improvisé)

Cas N° 2 - 2b : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons

b : Quitter sa place vent ou courant de l'arrière

sens et force du déplacement

sens et force de la propulsion



3 -Lorsque l'arrière est proche du ponton, libérer la boucle et faire pivoter le bateau jusqu'à le mettre face au vent.

Enclencher la marche avant et incliner légèrement, l'étrave sous le vent tout en contrôlant à la barre et libérer rapidement l'amarre.

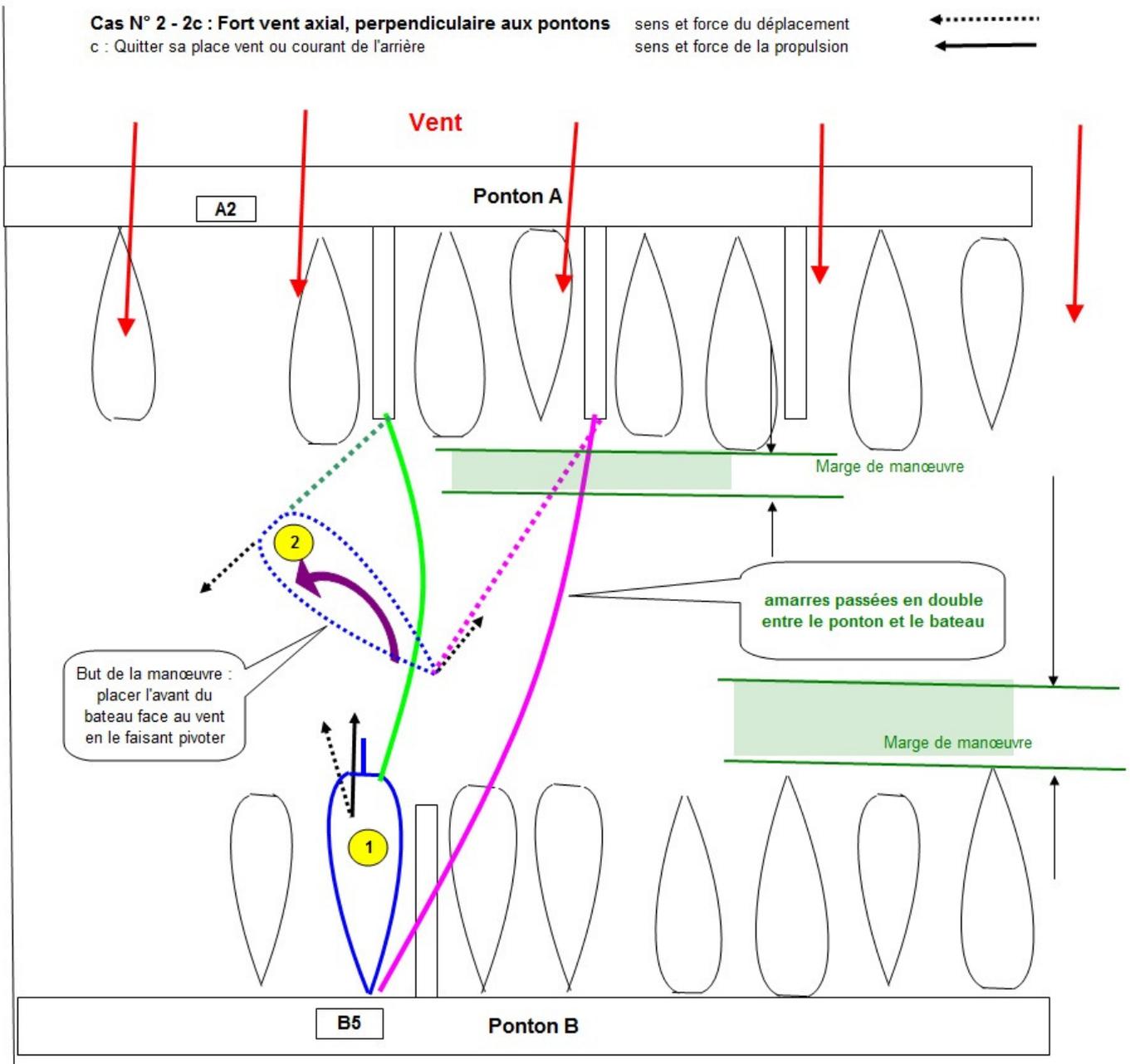
4 & 5 - Jouer avec les gaz pour équilibrer la progression « en crabe » par rapport au vent en faisant bien attention de ne pas se faire « embarquer ».

Préférez une progression lente mais en sécurité, à une sortie rapide qui peu tourner en catastrophe.

Variante

Une façon d'assurer cette manœuvre difficile, est d'utiliser deux amarres en en frappant une à l'arrière et une autre à l'avant du bateau, toutes deux en double, sur deux extrémités différentes de catway en vis-à-vis.

Elle est un peu plus compliquée que la première méthode et demande une bonne coordination entre les équipiers, mais en procédant lentement, elle est plus facile à maîtriser.



1 - fixer 2 amarres en double à chaque extrémité du bateau et à 2 extrémités différentes de catways, comme indiqué sur le schéma.

Comme dans les cas précédent, hâler le bateau au winch au plus proche du ponton, tout en reprenant le mou de la deuxième amarre.

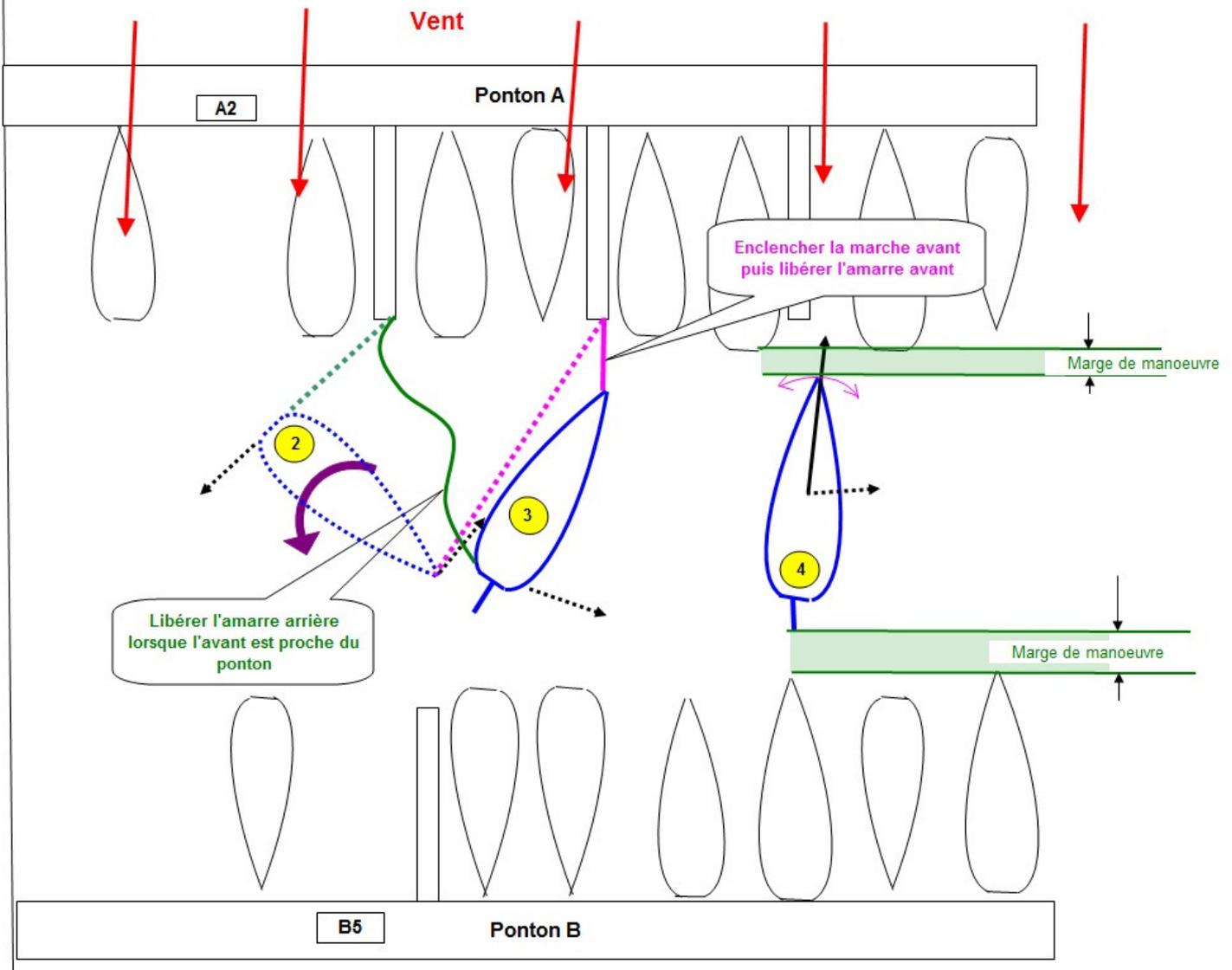
2 - Reprendre l'amarre de pointe pour commencer à faire pivoter le bateau. Ajuster si nécessaire avec l'amarre arrière.

Cas N° 2 - 2d : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons

d : Quitter sa place vent ou courant de l'arrière

sens et force du déplacement

sens et force de la propulsion



3 - lorsque le bateau est parallèle au ponton, relâcher l'amarre arrière pour terminer la rotation et se retrouver face au vent.

Moteur en avant, libérer alors l'amarre avant et continuer la manoeuvre comme au point 4 ci-dessus, pour une sortie « en crabe » parfaitement contrôlée et tout en douceur.

Nota 1 : cette manoeuvre est plus facile à exécuter par courant arrière fort que par vent arrière, car le courant est régulier en force et direction, contrairement au vent qui varie souvent et rapidement.

Nota 2 : en cas de combinaison vent + courant, bien analyser le plan d'eau pour voir lequel est prépondérant et ajuster ses manoeuvres en fonction de ce dernier.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

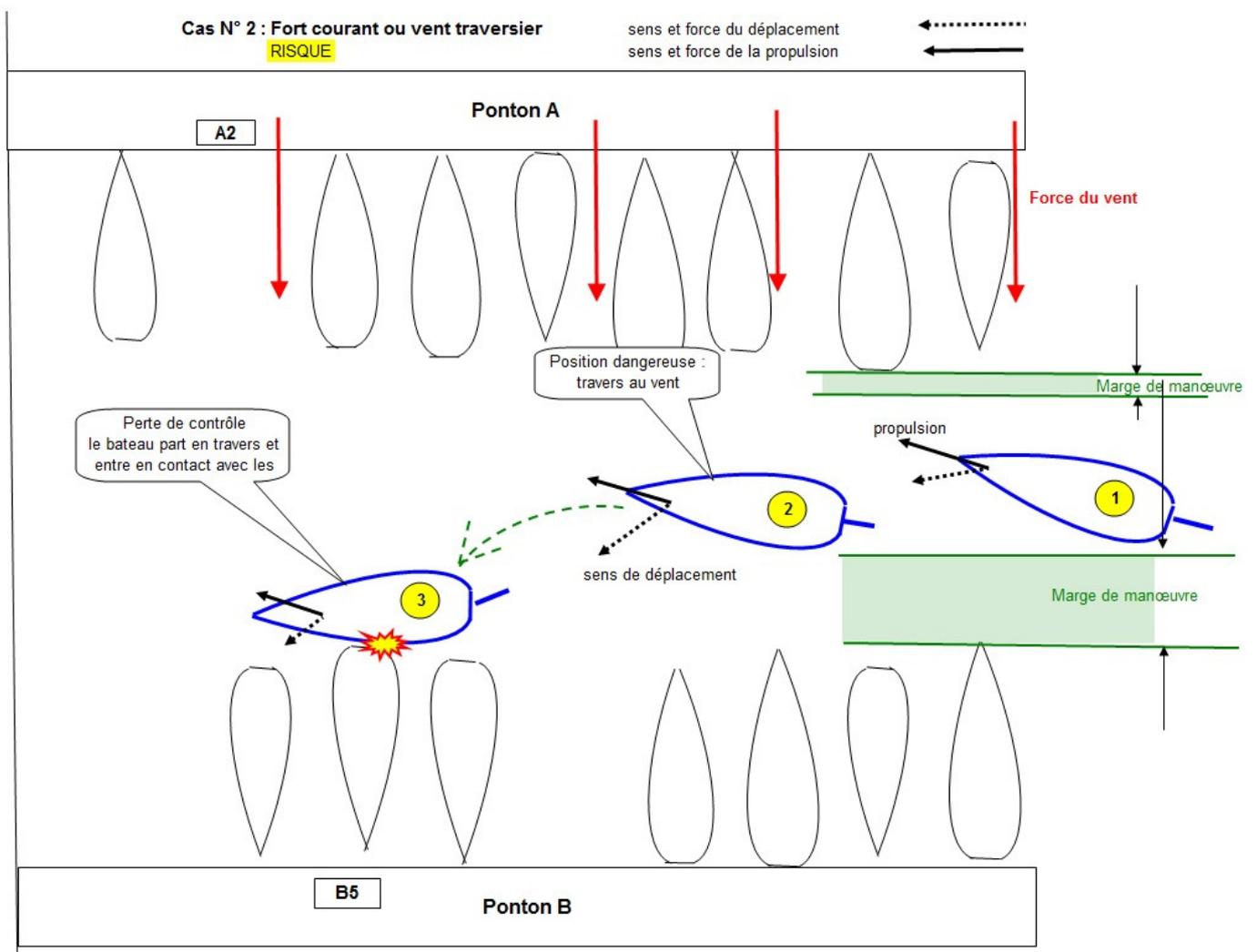
Cas N°2 - 3 : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons Prendre sa place en marche avant vent de face

La figure ci-dessous montre le risque encouru en cas d'approche habituelle sans tenir compte du vent et/ou du courant : lorsque le bateau se retrouve en travers du courant (ou du vent) il n'est plus maîtrisable latéralement et l'issue est alors inéluctable.

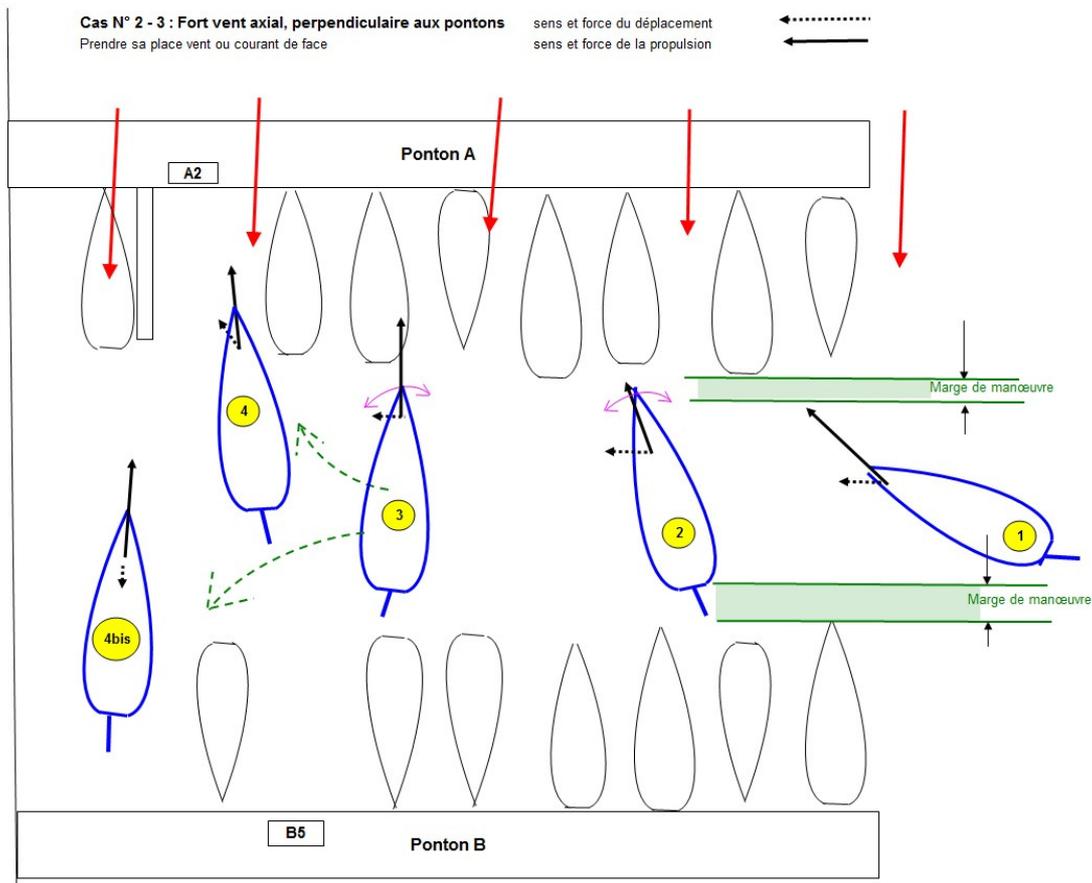
Conseil : bien examiner le plan d'eau pour déterminer la force et le sens du courant, surveiller sa girouette et son anémomètre pour apprécier force et direction du vent. Faire une approche « éloignée » pour déterminer lequel des deux éléments est prépondérant et quelle est la résultante des forces en présence.

La résultante est une dérive du bateau en fonction de la route visée qu'il faut impérativement prendre en compte pour effectuer sa manœuvre.

Ne pas oublier de prendre en compte l'inertie du bateau, son rayon de giration, son fardage ainsi que l'action de l'hélice en marche arrière.



Dans ce cas de fort vent, la seule solution pour rejoindre sa place au ponton dans un espace aussi réduit, est la marche « en crabe »



ATTENTION : cette procédure s'adresse aux navigateurs maîtrisant parfaitement leur bateau. Que les débutants ne se découragent pas, un bon entraînement hors ponton, permet d'appréhender ce type de manoeuvre.

1 - Approcher la zone entre pontons à l'extérieurs de ceux-ci pour se positionner et évaluer la force et la direction du vent (idem avec le courant, mais plus délicat avec le vent) et doser l'accélérateur du moteur pour obtenir une vitesse nulle par rapport au fond.

2 - se déplacer en crabe, en jouant sur la barre en la « balançant » régulièrement d'un coté puis de l'autre pour mieux ressentir le point d'équilibre. Une modulation de la manette des gaz sera certainement nécessaire compte tenu de l'irrégularité du vent.

3 - à l'approche de sa place, marquer un léger temps d'arrêt sur place en cas de survente et attendre, si possible, un vent plus régulier pour balancer l'étrave vers son emplacement.

4 - à ce moment, donner un coup de gaz, barre droite pour gagner au vent et « s »engouffrer « à sa place.

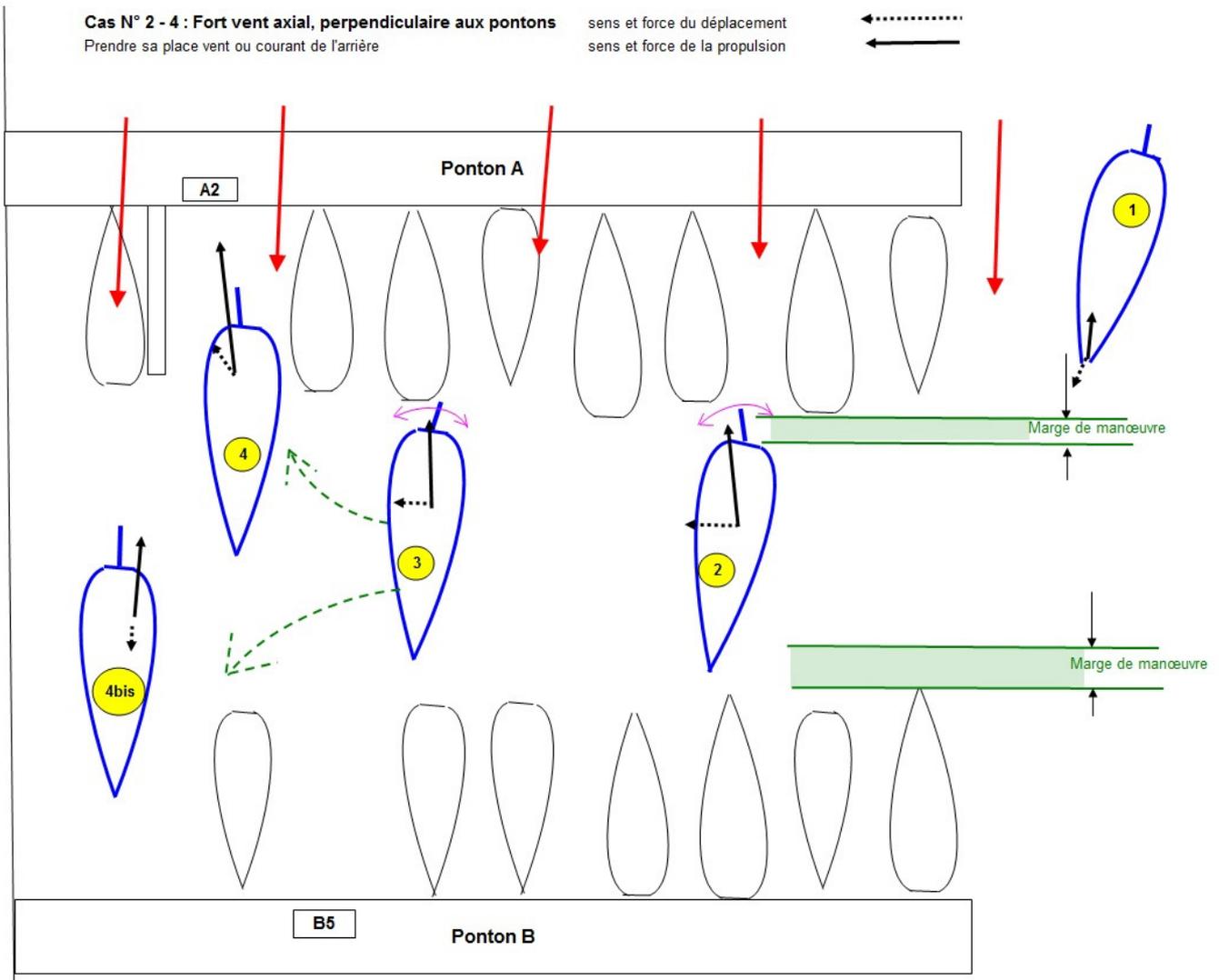
Astuce : appuyer son étrave sur le ponton, moteur en marche avant et barre coté catway, pour stabiliser le bateau le temps de l'amarrage.

4bis - La prise de place en marche arrière se fera bateau bien dans l'axe du vent, en réduisant les tours moteurs. Remettre les gaz légèrement avant de toucher le ponton. Amortir par un ou des pare-battages. Amarrer l'arrière et repasser en marche avant pour tendre les amarres arrière et installer une garde montante.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas N°2 - 4 : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons
Prendre sa place en marche arrière, vent dans l'axe du bateau

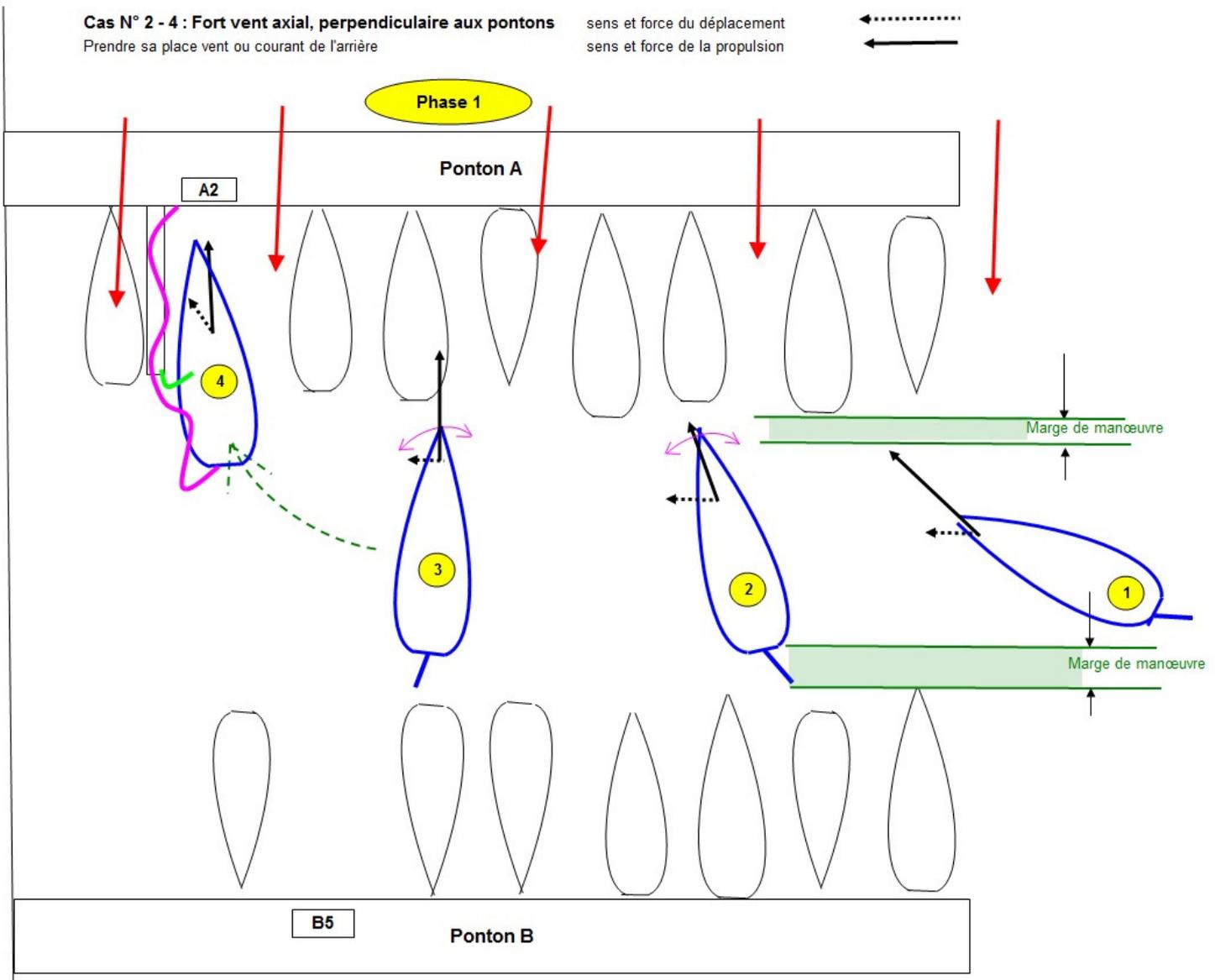
Solution N° 1



Pour cette manœuvre, si l'on possède un bateau bien motorisé et peu sensible au couple de l'hélice, il est possible de faire une approche « en crabe » directement en marche arrière :

- 1 - Approche en douceur pour étalonner sa vitesse par rapport au vent et annuler sa vitesse fond.
- 2 & 3 - translation en crabe en dosant les gaz et la barre : toujours tester le point d'équilibre.
- 4 - accélérer en arrière, barre dans l'axe (contrer l'effet de couple si nécessaire). Amarrer l'arrière en premier.
- 4bis - option place face au ponton sous le vent : réduire les gaz pour s'approcher du ponton, toujours en marche arrière et donner un cop de fouet pour freiner. S'appuyer sur le ponton de temps de frapper les amarres. Ne couper le moteur que lorsque le bateau est stable.

Solution N° 2



Si l'on ne possède pas de bateau « sur-motorisé », il est toujours possible de s'amarrer « cul au vent »
Il sera alors nécessaire d'avoir 2 ou mieux, 3 équipiers à bord pour aider à la manœuvre.

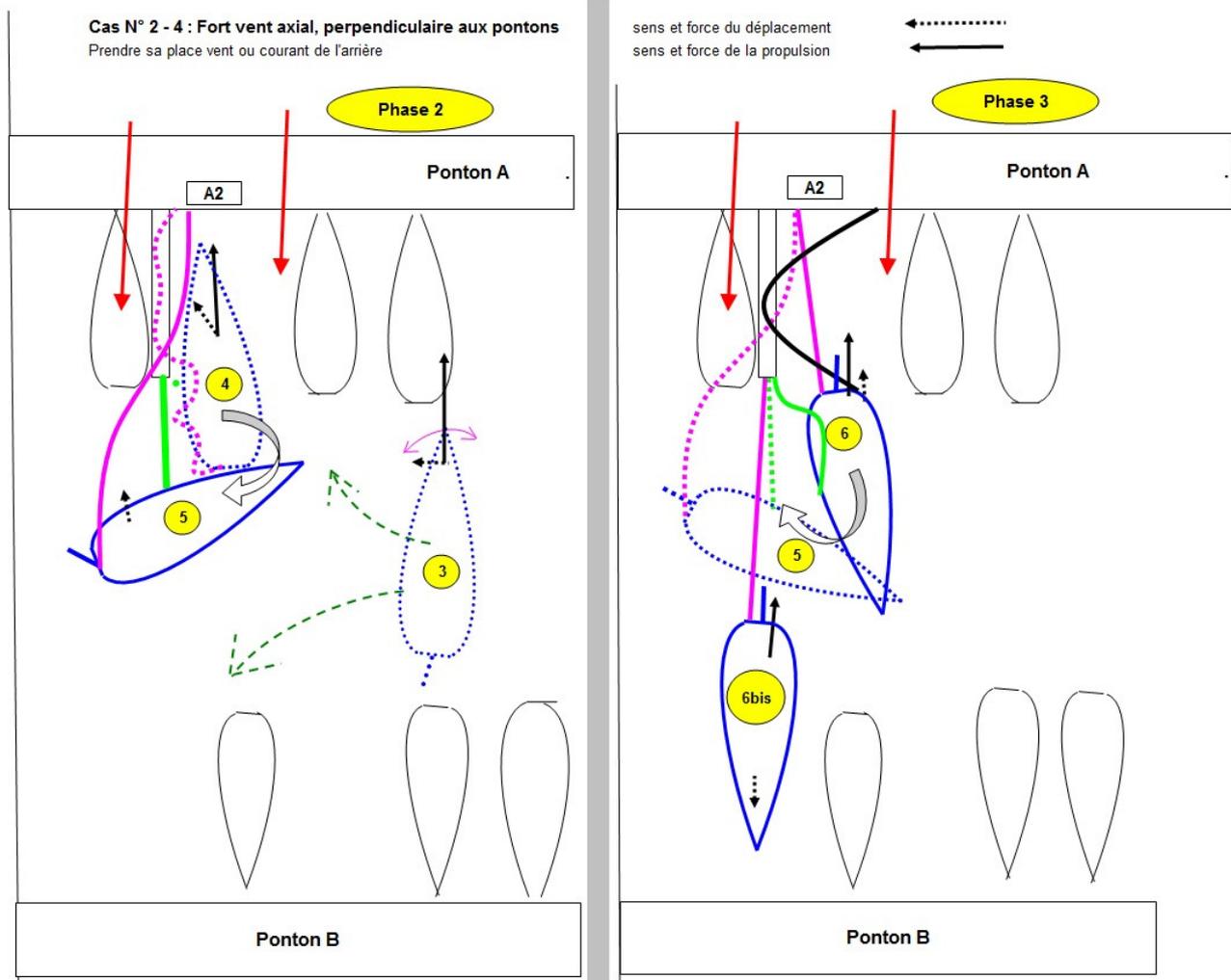
1 - Comme pour le cas de la fiche 2-3, se présenter face au vent, doser sa vitesse pour préparer la marche « en crabe »

2 & 3 - Progresser lentement en crabe, toujours en testant le point d'équilibre et en jouant sur les gaz moteur.

4 - prendre sa place en marche avant et appuyer l'étrave sur le ponton, barre vers le catway pendant la préparation des amarres :

- saisir une amarre (verte) au maître bau, reliée à l'extrémité du catway et bloquer le bateau.
- préparer une autre amarre (mauve) entre l'arrière tribord (dans ce cas de figure) et le ponton. L'idéal étant de la faire passer dans une poulie ouvrante frappée à l'arrière tribord et de la ramener sur un winch.

- préparer une troisième amarre, en attente pour l'instant.



Le but de la manœuvre est maintenant de faire pivoter le bateau de 180° sur ses amarres

5 - Relâcher progressivement l'amarre (verte) en bout de catway et commencer à embrasser l'amarre (mauve) entre l'arrière tribord et le ponton. Le moteur est au point mort, c'est le vent qui « propulse » le bateau. Attention à ne pas trop choquer l'amarre verte, il faut laisser la place à l'étrave pour pivoter entièrement, sans toutefois heurter le catway avec l'arrière du bateau !!!

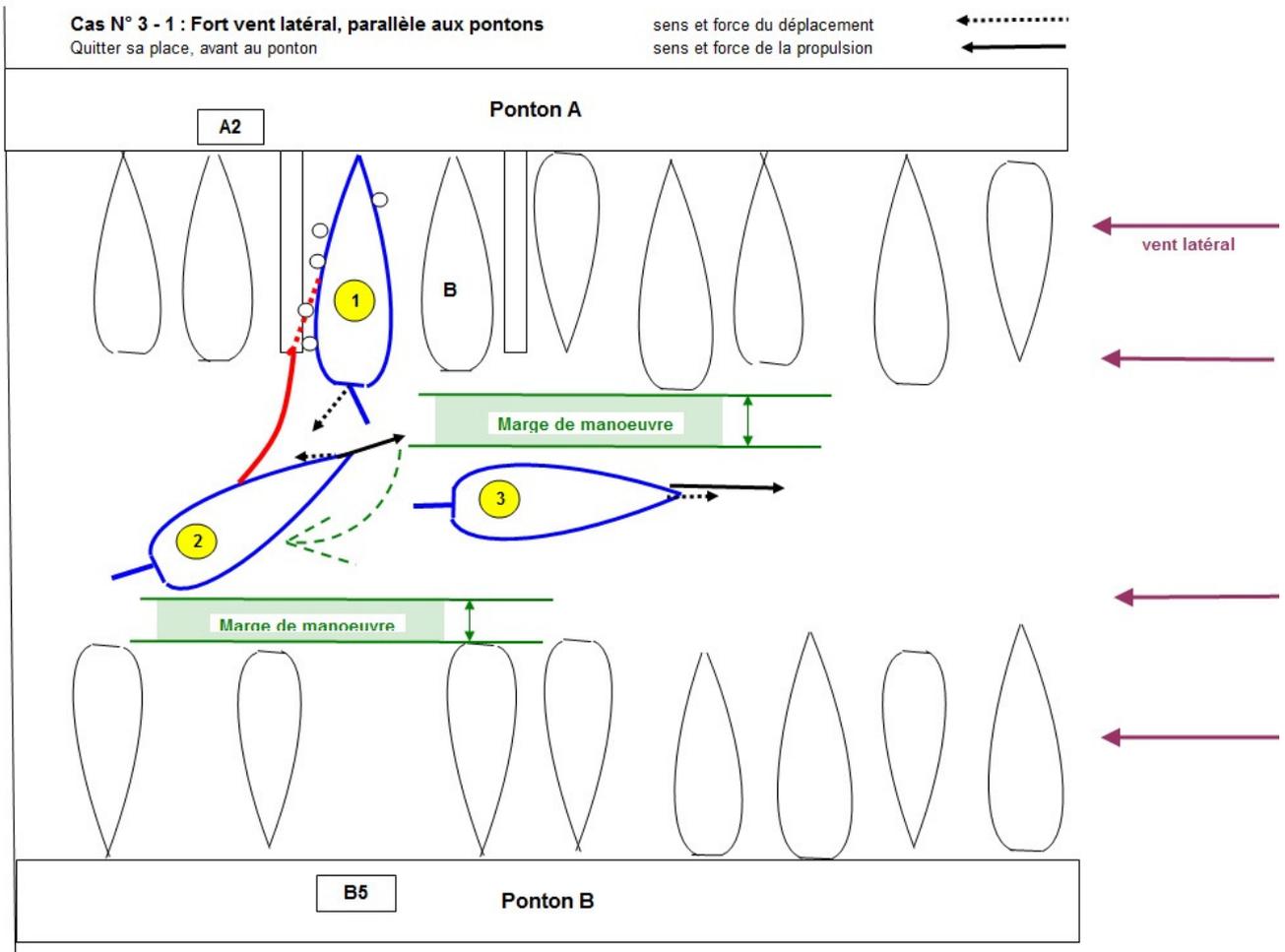
6 - Lorsque le bateau a entièrement pivoté, enclencher la marche arrière pour aider à embrasser l'amarre mauve.
- Passer l'amarre en attente entre l'arrière bâbord et le ponton.
- choquer l'amarre verte et la changer de bord : elle pourra être utilisée en garde pour l'amarrage final. Elle reste en sécurité pour l'instant.
Continuer d'embrasser les deux amarres arrière (noire et mauve) jusqu'à la mise à quai du bateau.

6bis - Une variante de cette manœuvre consiste à placer le bateau face au ponton sous le vent :

- raidir l'amarre mauve qui sera saisie en bout de catway
- choquer l'amarre verte
- lâcher progressivement l'amarre mauve tout en la maîtrisant sur un winch.
- Si nécessaire, s'aider du moteur en marche avant pour rendre le safran efficace et se positionner.
- Amarrer complètement le bateau avant de libérer l'amarre mauve.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas N°3 - 1 : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons Quitter sa place, avant au ponton, vent de travers



1 - Pour avoir toutes les chances de réussir cette manœuvre, frapper une amarre en double entre le maitre bau du bateau et l'extrémité du catway, et s'appuyer sur elle pour réussir votre arrondi de sortie de catway. Bien protéger le flanc arrière à l'aide de pare-battages et penser à l'étrave sur le bord opposé.

2 - En arrière lente, safran orienté au vent et en se rappelant l'effet de couple de l'hélice, déborder suffisamment pour échapper l'étrave et sans approcher les bateaux amarrés en dessous, puis passer au point mort. Contrôler fermement l'amarre et enclencher la marche avant : le bateau doit pivoter lentement.

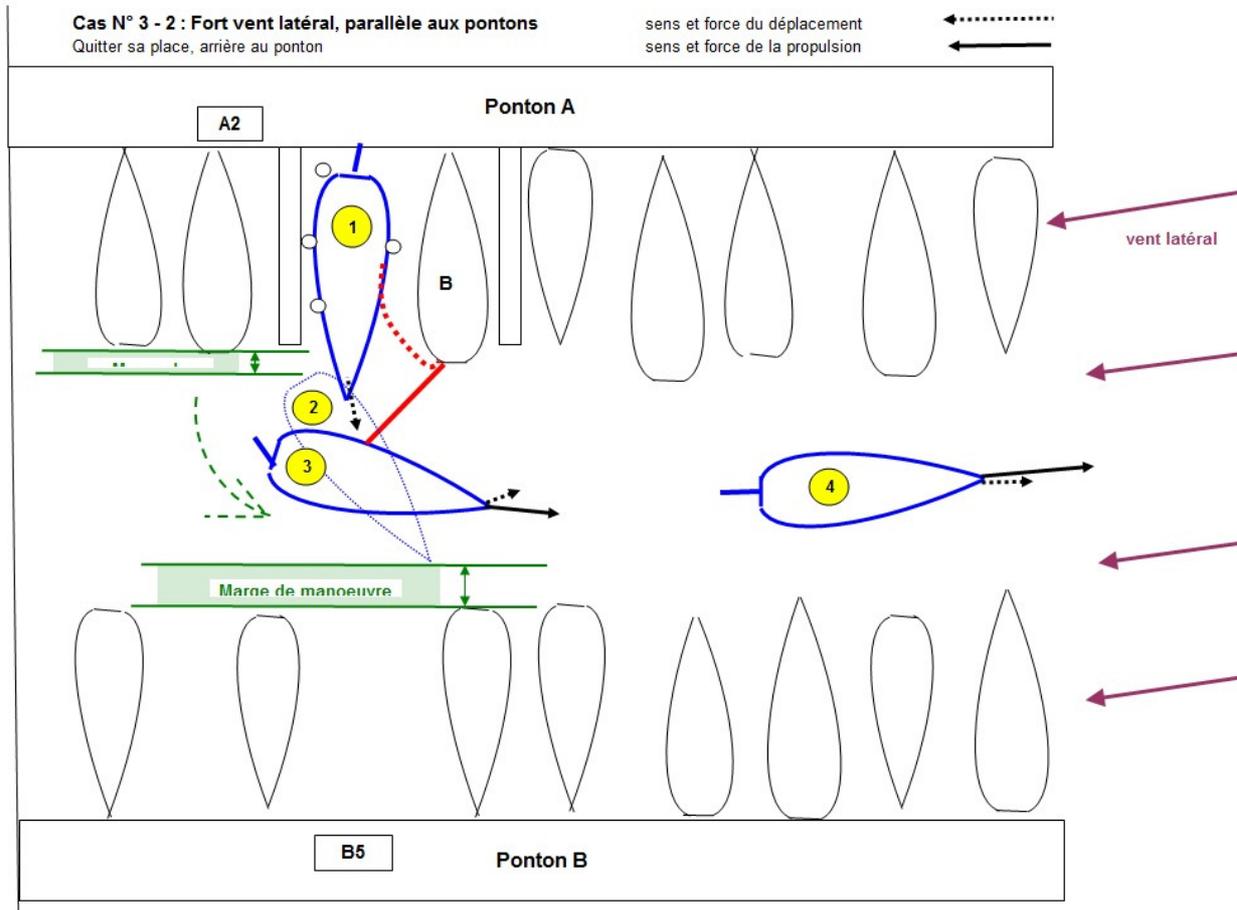
3 - Accélérer avant que le bateau ne soit face au vent : se rapprocher légèrement des bateaux au vent (ponton A) pour prendre de la vitesse et revenir face au vent dès que le bateau est manœuvrant. Attention à ne pas se faire embarquer par le vent.

Astuce : Pendant toute la manœuvre, garder un œil sur la girouette car c'est la direction du vent qui va commander les évolutions. Il faut donc être préparé à anticiper son angle de barre et la manette des gaz.

Conseil : Entraînez-vous par vent maniable et déterminez la longueur de l'amarre ainsi que son point d'attache sur le bateau par rapport au maitre bau ou au centre de carène.

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas N°3 - 2 : Fort vent axial, perpendiculaire aux pontons Quitter sa place arrière au ponton, vent de travers



1 - Comme pour le cas N°3-1, frapper une amarre en double entre le bateau et l'extrémité du catway ou sur un taquet du bateau voisin. Dans ce cas, s'assurer qu'il sera facile de larguer l'amarre sans dégât pour l'autre bateau. Une solution, si une personne reste à terre, l'amarre, passée en simple cette fois, sera libérée depuis votre bateau et récupérée par le « terrien ».

Elle sera frappée un peu en avant du maitre bau pour contrer plus facilement l'effet du vent en quittant l'abri des bateaux à votre vent.

2 - Bien maîtriser l'évitage : si nécessaire agir sur l'amarre qui sera tournée sur un winch si le vent est très fort. Ne pas hésiter à jouer avec les gaz en marche avant lente pour limiter la vitesse en marche arrière imposée par le vent.

3 - Lancer le moteur en avant pour prendre de la vitesse sans se laisser embarquer par le vent.

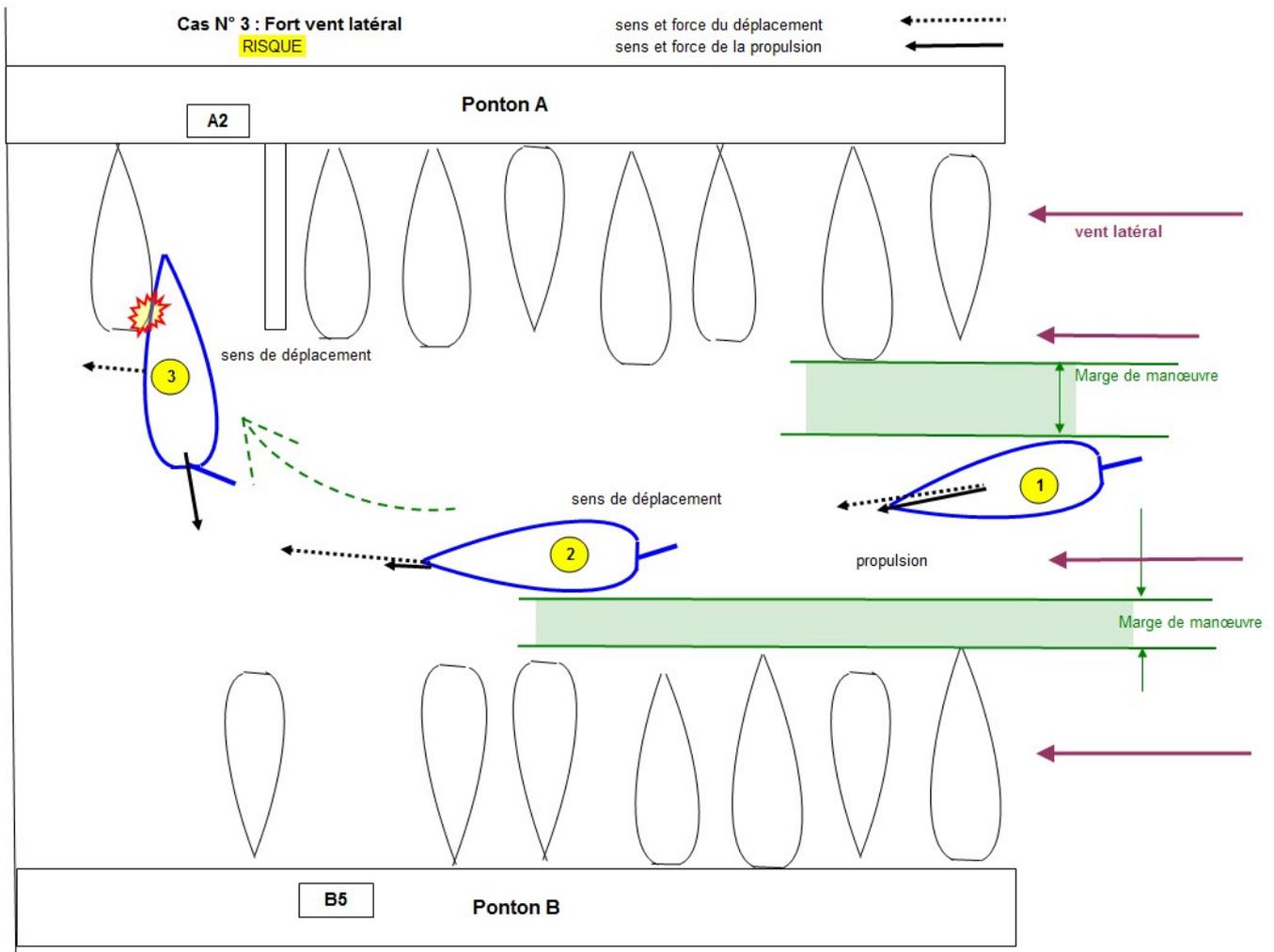
Astuce : Utiliser l'amarre pour pivoter entièrement et passer le lit du vent.

Conseil 1 : Bien synchroniser la mise des gaz en avant avec le largage de l'amarre.

Conseil 2 : Entraînez-vous par vent maniable et déterminez la longueur de l'amarre ainsi que son point d'attache sur le bateau par rapport au maitre bau ou au centre de carène.

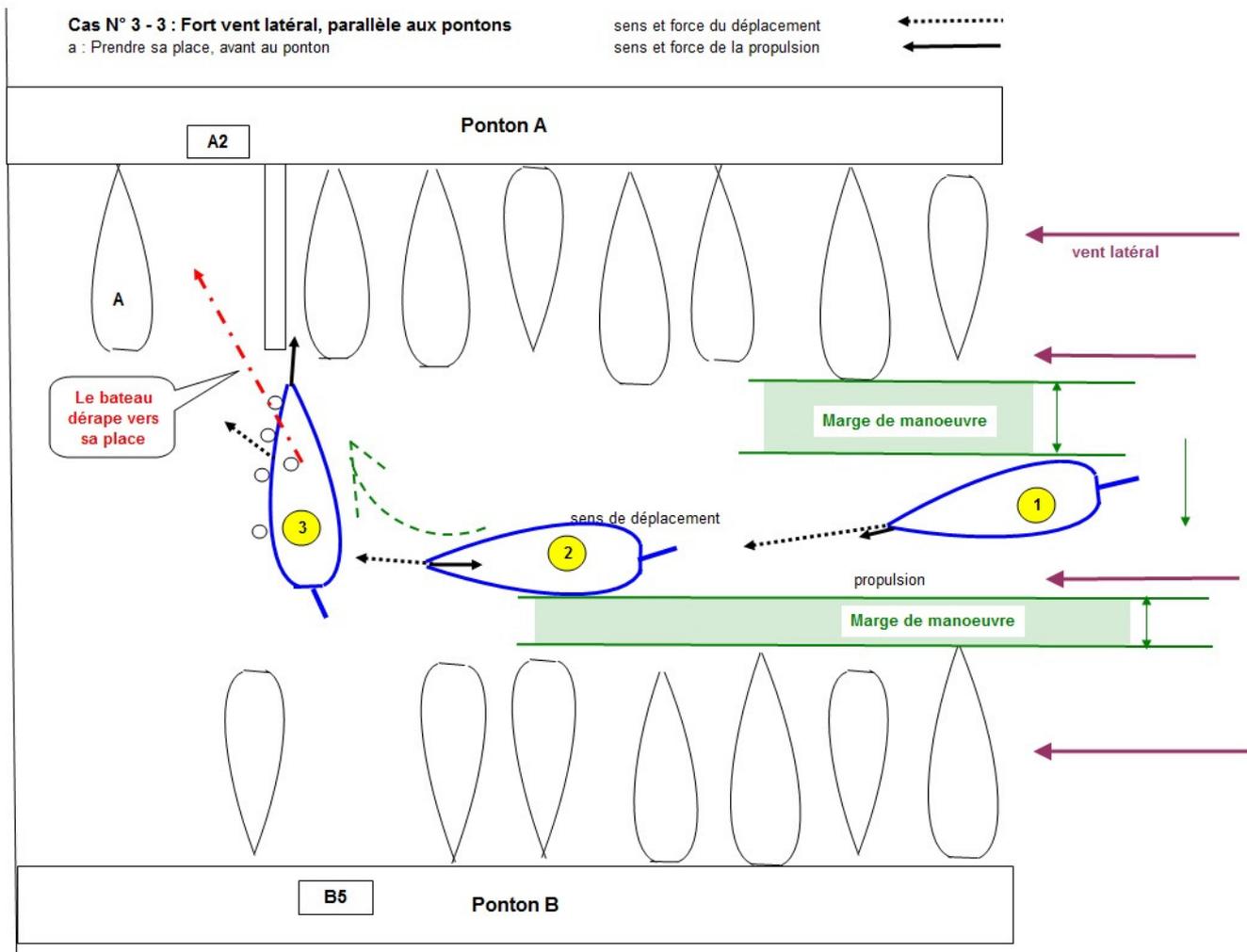
FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas N°3 - 3 : Fort vent latéral, parallèle aux pontons
Prendre sa place face au ponton, vent de travers



Cette figure montre le risque encouru si l'on procède comme à l'habitude pour prendre sa place. L'erreur vient souvent de la sous estimation de la vitesse et de la force du vent, puisqu'on arrive vent arrière, le vent apparent est donc moins fort que le vent réel . . . que l'on ressent dans le virage, mais trop tard !

Il est donc très important de connaître à tout instant la force et la direction du vent :
Garder en permanence, un œil sur la girouette et l'anémomètre !!!

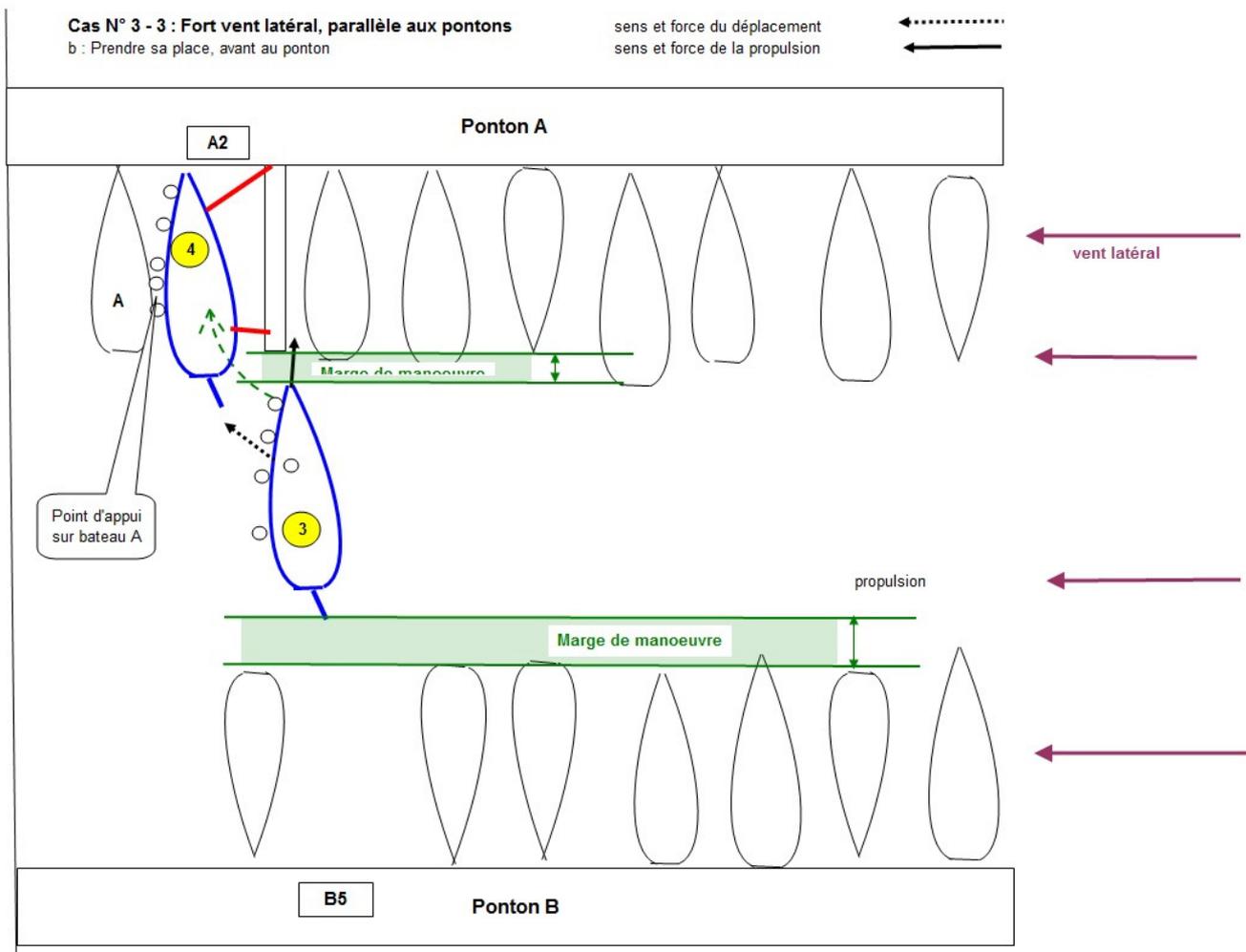


1 - Arriver de suffisamment loin pour placer et maîtriser son bateau par rapport au vent :

- enclencher la marche arrière pour compenser la vitesse imposée par le vent, tout en faisant marche avant en route fond.
- Maîtriser sa barre pour éviter d'enclencher un phénomène de lacet préjudiciable au positionnement final

2 - Réduire la vitesse fond et se positionner latéralement à une longueur de bateau par rapport à ceux qui sont amarrés du côté visé (ici à tribord) et enclencher la marche avant.

3 - Lancer le bateau, étrave à raser l'extrémité du catway (ou l'arrière du bateau qui sera sur votre tribord). Cette approche se fait principalement avec la manette des gaz plutôt qu'à la barre.



La dernière partie (4) est la plus délicate :

- accélérer franchement pour « rentrer » dans l'emplacement et ainsi prendre le pas sur la dérive due au vent
- bien contrôler les pare-battages qui ont un rôle essentiel à ce stade
- passer rapidement en marche arrière pour venir « mourir » sans vitesse contre le bateau à bâbord (ou le catway, selon l'emplacement)

Une alternative à cette manœuvre relativement « acrobatique » est la saisie, grâce à une gaffe équipée d'un crochet automatique, de l'extrémité du catway par une amarre courte.

Ensuite, positionner le bateau avec d'autres amarres fixées au ponton et embraquées sur les winchs.

Mais ceci suppose un équipage nombreux en plus du barreur : un à chaque amarre, plus des bras « costaux » pour parer et déborder le bateau.

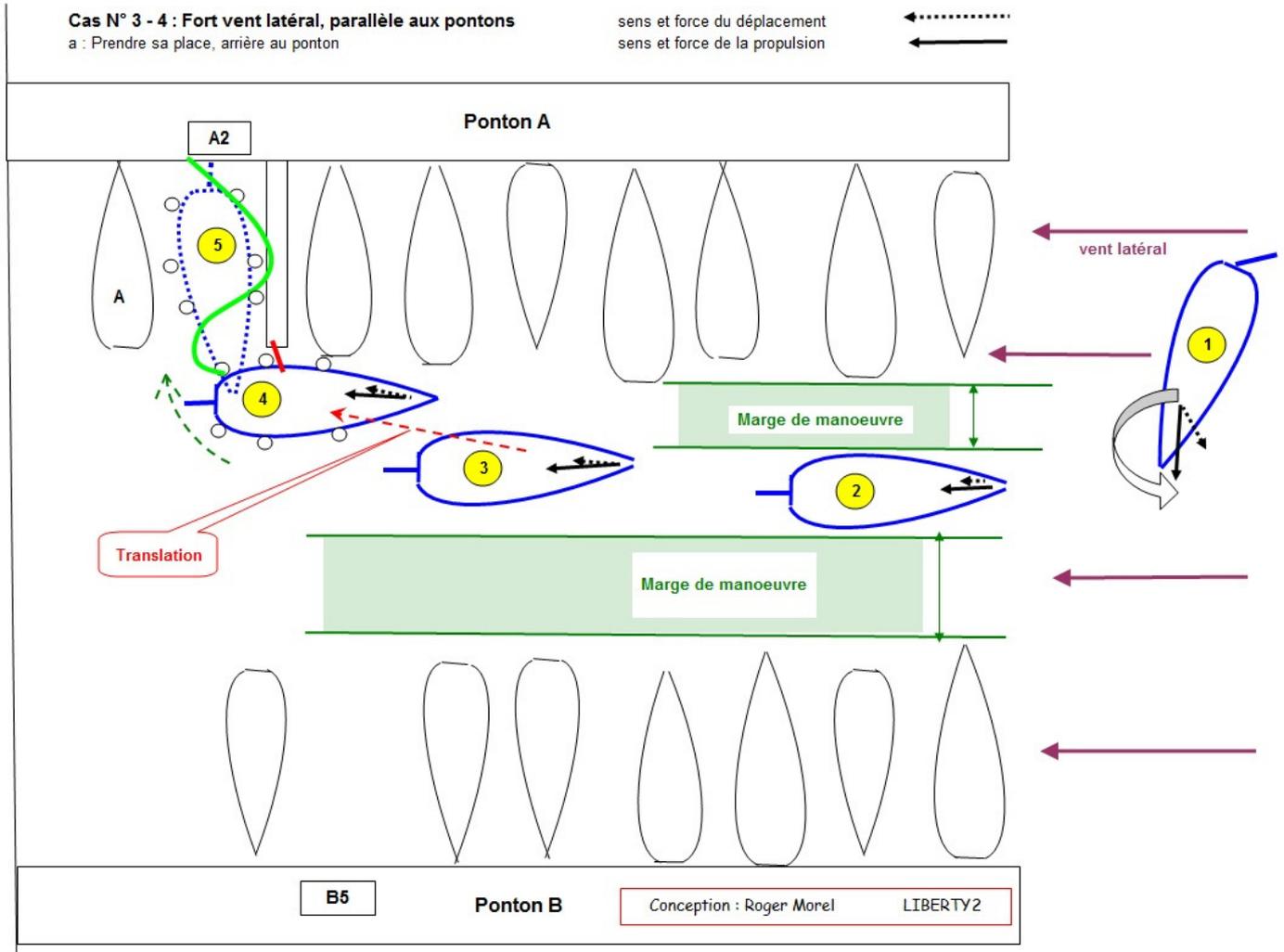
Bonne chance !

FICHE PRATIQUE MANŒVRER DANS UN PORT

Cas N°3 - 4 : Fort vent latéral, parallèle aux pontons
Prendre sa place arrière au ponton, vent de travers

ATTENTION :

Manœuvre risquée, à pratiquer en toute connaissance de cause et en cas d'absolue nécessité



- 1 - Se positionner avec une marge de sécurité suffisante à l'entrée des pontons.
- 2- Trouver son point d'équilibre en marche avant moteur et arrière sur route fond. Maitriser son safran.
- 3 - Engager la translation pour se rapprocher de l'extrémité du catway.
- 4 - Passer une amarre en bout de catway sur le point de rotation du bateau (une personne sur le catway ?)
- 5 - Amarrage aidé par une amarre longue sur le ponton.

Nota : les explications sont volontairement simplifiées, car cette manœuvre s'adresse à des skippers confirmés

Et maintenant . . . à vous de jouer !