

MANŒUVRES DE PORT

EN POINTE ET SUR VOS

1

Le barreur a auparavant décrit un grand arc de cercle pour se positionner le plus parallèle possible au catway. Comme l'indique la suite, le pas de l'hélice en marche arrière a tendance à faire chasser l'arrière du voilier sur la droite.

2

Arrière quasiment au niveau du catway, le barreur débraye et surveille d'avant en arrière pour ne pas risquer de heurter d'obstacle... ou de bateau voisin.

3

Les équipiers sont parés, garde arrière et pointe avant en main. Le barreur donne un bref et franc coup de marche avant, dosant la puissance pour stopper le bateau tout en surveillant l'arrière pour éviter de heurter le ponton.

4

Un équipier saute sur le catway, bloque la garde arrière pour arrêter le recul du bateau et amarre la pointe avant, reprise à bord par un autre équipier. Il aide ensuite le barreur à amarrer l'arrière du bateau.

ACCOSTER EN MARCHÉ ARRIÈRE

Une manœuvre connue des habitués de la Méditerranée. Le fardage du bateau (sa prise au vent) est ici particulièrement important à estimer et à contrecarrer pour évoluer entre les pannes. Comme pour toutes les manœuvres, pour ne pas être déporté par le couple de l'hélice, le mieux est d'accélérer par brefs «coups de fouet» puis de revenir au point mort le temps de corriger la trajectoire et ainsi de suite.

Parfois abordées avec appréhension, particulièrement à bord d'un bateau de location, les manœuvres de port deviennent toutes simples si l'on anticipe les mouvements et que les rôles de chacun sont bien répartis. Illustrés par des chronophotographies, quelques rappels succincts pour arriver à bon port.



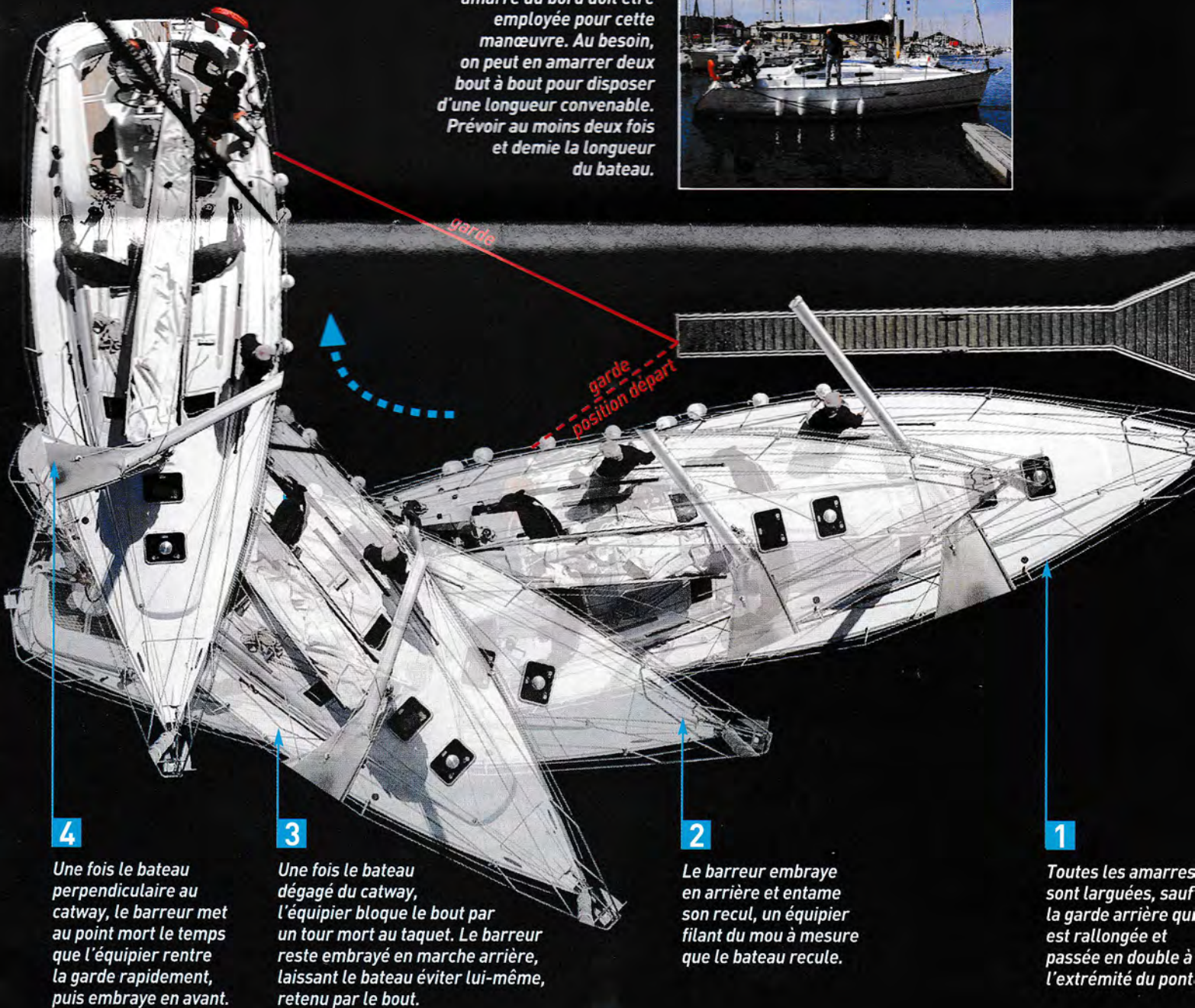
Sur catway. La garde arrière pour bloquer le recul du bateau et la pointe avant sont à passer en premier pour immobiliser le bateau. En Méditerranée, on croise les pointes arrière et on s'amarré sur la pendille récupérée à l'aide de la gaffe lors de l'approche finale du bateau. On peut alors se maintenir le long du bateau au vent le temps d'achever l'amarrage.

GARDES!

EVITER AVEC UNE GARDE

Entre des pannes étroites, avec un fort vent ou courant traversier, le départ sur garde arrière permet de «tourner court» en assurant la sécurité de la manœuvre.

Prévoir long. La plus longue amarre du bord doit être employée pour cette manœuvre. Au besoin, on peut en amarrer deux bout à bout pour disposer d'une longueur convenable. Prévoir au moins deux fois et demie la longueur du bateau.



4

Une fois le bateau perpendiculaire au catway, le barreur met au point mort le temps que l'équipier rentre la garde rapidement, puis embraye en avant.

3

Une fois le bateau dégagé du catway, l'équipier bloque le bout par un tour mort au taquet. Le barreur reste embrayé en marche arrière, laissant le bateau éviter lui-même, retenu par le bout.

2

Le barreur embraye en arrière et entame son recul, un équipier filant du mou à mesure que le bateau recule.

1

Toutes les amarres sont larguées, sauf la garde arrière qui est rallongée et passée en double à l'extrémité du pont.

DÉPART SUR GARDE AVANT

Prendre appui sur le quai pour se dégager par l'arrière est la seule solution lorsqu'un fort vent plaque le bateau contre le bord. C'est aussi une très bonne manœuvre pour se dégager d'un «créneau» quand on est pris entre deux bateaux.



Vive les pare-battage !
L'emploi d'un, voire de deux pare-battage, est essentiel pour réussir la manœuvre sans endommager le bateau. Choisir les plus gros pare-battage et les mettre le plus en avant possible, la rotation s'effectuant sur l'étrave.
Règle essentielle : ne jamais mettre ni pied ni main entre le bateau et le quai si un pare-battage ripe !

1

La garde descendante avant reste seule amarrée au ponton, passée en double. Un équipier largue la pointe arrière en dernier avant de monter à bord. Un autre équipier a déjà disposé un pare-battage tout à l'avant du bateau.

2

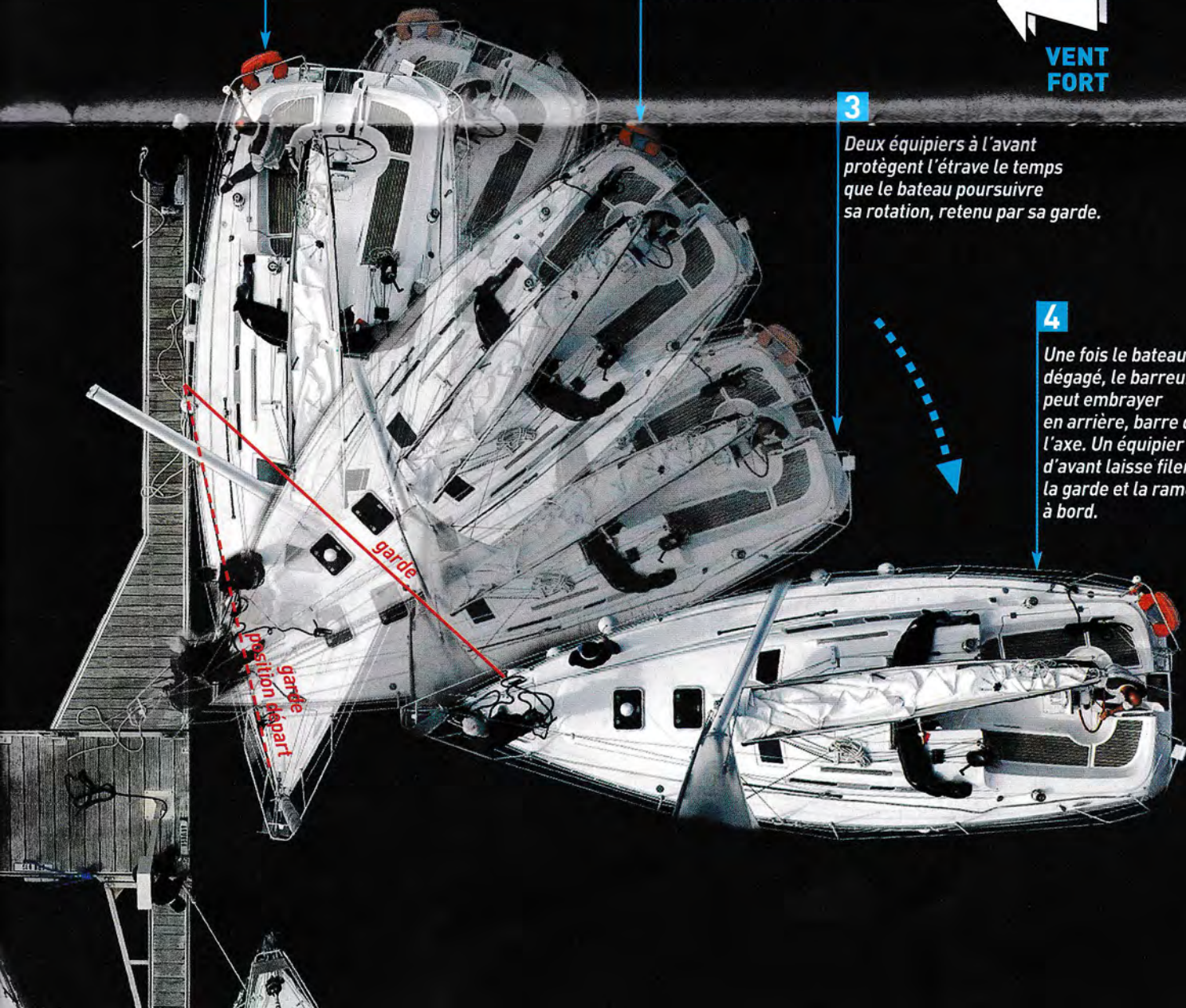
Barre à droite, le barreur embraye en avant et accélère franchement pour coller l'étrave du bateau contre le quai et faire décoller l'arrière.

3

Deux équipiers à l'avant protègent l'étrave le temps que le bateau poursuive sa rotation, retenu par sa garde.

4

Une fois le bateau bien dégagé, le barreur peut embrayer en arrière, barre dans l'axe. Un équipier d'avant laisse filer la garde et la ramène à bord.





**VENT
MODÉRÉ**

1

Garde arrière passée en double, le barreur embraye en arrière, safran dans l'axe. Un équipier large la pointe avant en dernier.

2

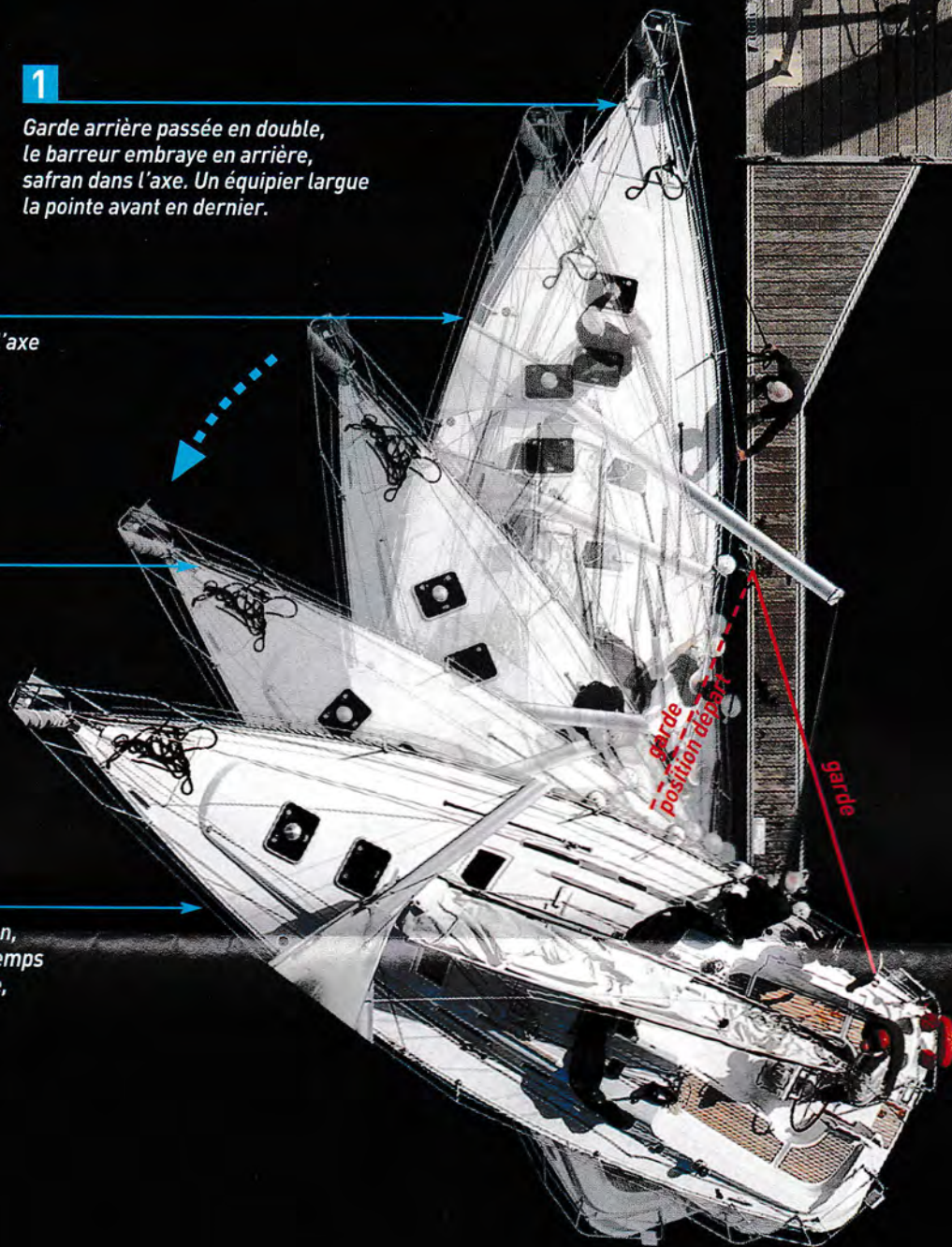
Le barreur garde le safran dans l'axe jusqu'à être dégagé du quai. Les équipiers protègent l'arrière du bateau avec des pare-battage.

3

Si l'on se trouve, comme ici, en bout de panne, une attention particulière est requise pour la protection du bateau. Ne pas hésiter à laisser filer la garde si nécessaire pour arrondir.

4

Le bateau ayant achevé sa giration, le barreur met au point mort le temps que l'équipier embarque la garde, puis embraye en avant.



DÉPART SUR GARDE ARRIÈRE

Par vent moyen plaquant le bateau contre le quai, il est possible de se dégager étrave la première en s'aidant d'une garde arrière. Cette manœuvre, moins efficace que la précédente, est à éviter quand le vent est fort. Elle est en revanche fort intéressante si le bateau se trouve au quai face au courant.



Prudence. Il est essentiel de mettre au point mort le temps de ramener une garde à l'arrière du bateau pour éviter les risques de prise du bout dans l'hélice.



4

Le premier équipier a sauté à terre pour amarrer tout de suite la garde avant. Il frappe ensuite l'amarre arrière qui est reprise et tournée au taquet du bord par le second équipier.

ACCOSTER EN MARCHÉ AVANT

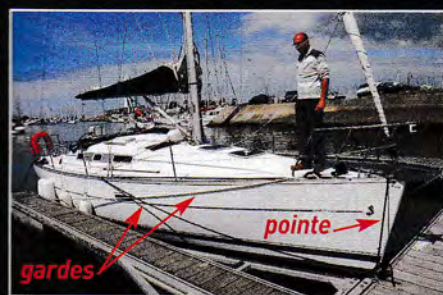
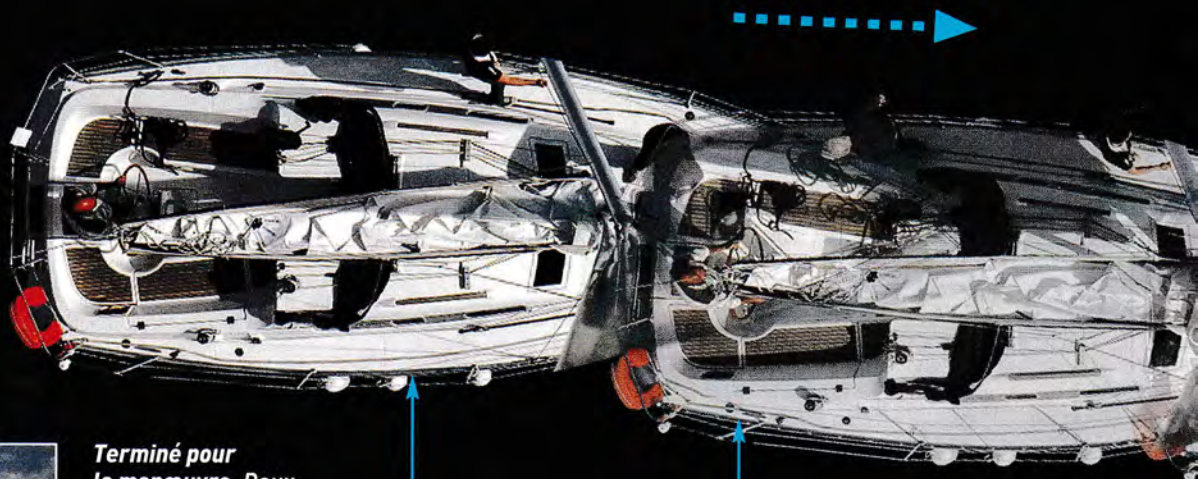
Le long d'un quai, en bout de panne ou à couple, l'approche s'opère doucement, en fonction du vent, voiles ferlées et chaque équipier en place. Un tour pour rien peut être une très bonne précaution pour visualiser d'abord l'endroit où l'on va aborder avant d'engager la manœuvre.



Tour mort. Un simple tour mort autour d'un taquet permet de bloquer temporairement une manœuvre et de retenir n'importe quel bateau le temps que les autres équipiers peaufinent leurs amarrages.

AU CATWAY EN MARCHÉ AVANT

Par vent de travers, on sera obligé, soit de serrer l'extrémité du catway, soit de l'arrondir sensiblement en gardant de la vitesse pour rester manœuvrant. Par vent arrière, on embrayera en marche arrière beaucoup plus tôt que par vent de face.



Terminé pour la manœuvre. Deux amarres sur l'avant, une sur l'arrière, deux gardes croisées, le bateau est correctement amarré. Il ne reste plus qu'à tout ranger avant de descendre à terre.

1

Prévoir des pare-battage des deux côtés au cas où on se retrouverait plaqué contre le bateau voisin.

2

Un équipier se place à hauteur de haubans, garde avant en main, pieds à l'extérieur des filières, paré à sauter sur le catway. Le barreur passe au point mort, paré à embrayer en arrière pour casser l'erre du bateau.

3

A l'arrière, un second équipier tient l'amarre en main, prêt à la passer à l'équipier à terre une fois le long du quai. Le barreur embraye en arrière si nécessaire pour ralentir le bateau.

2

Un premier équipier, garde avant en main, se positionne à hauteur des haubans, point le plus large du bateau, pieds à l'extérieur des filières, pour sauter sur le quai le moment venu.

1

Pare-battage du bon côté, amarres lovées sur le pont, un pare-battage volant est disposé juste au pied de mât pour être utilisé en cas de risque de collision. L'approche s'opère avec un léger angle par rapport au quai.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier monsieur Primaud, de la société Nautiloc shipchandler, loueur de voiliers et agent Dehler au port du Crovesty (quai des Voiliers, 56640 Arzon, tél. 02.97.53.76.57) pour le prêt du bateau ayant servi à la réalisation des prises de vue. Merci également à Jean-Marc Blanco du Mille Sabords et à ses équipiers d'avoir assuré la manœuvre à bon port.

3

Le barreur embraye en arrière et dose son accélération pour casser l'erre du bateau.

4

L'équipier saute à terre, amarre la garde à l'extrémité du catway. Un autre équipier saute à terre pour passer les amarres avant... et aussi souvent pour maintenir le bateau (s'il le peut !) et éviter qu'il heurte le ponton en fin de course !