

VOILES
JUILLET
2015

VOILES

et
voiliers

www.voilesetvoiliers.com

GUIDE
PRATIQUE
ÉTÉ
32 PAGES

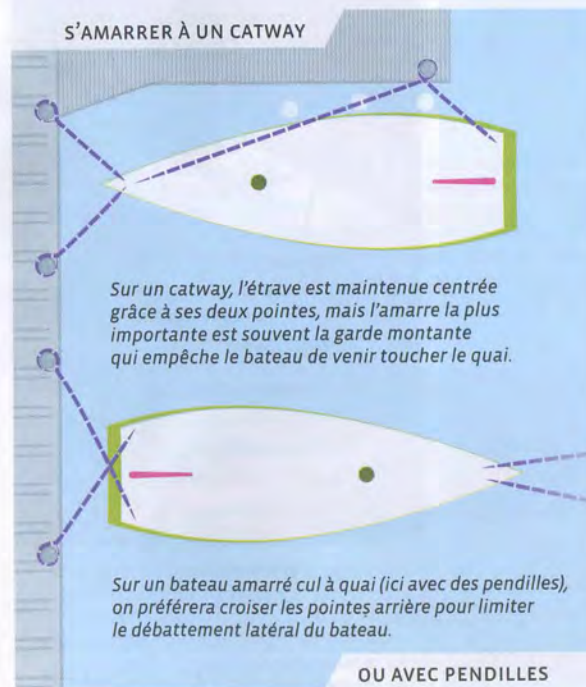
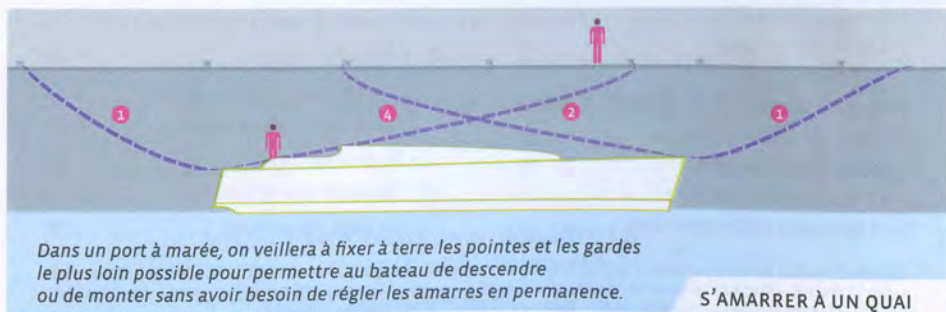
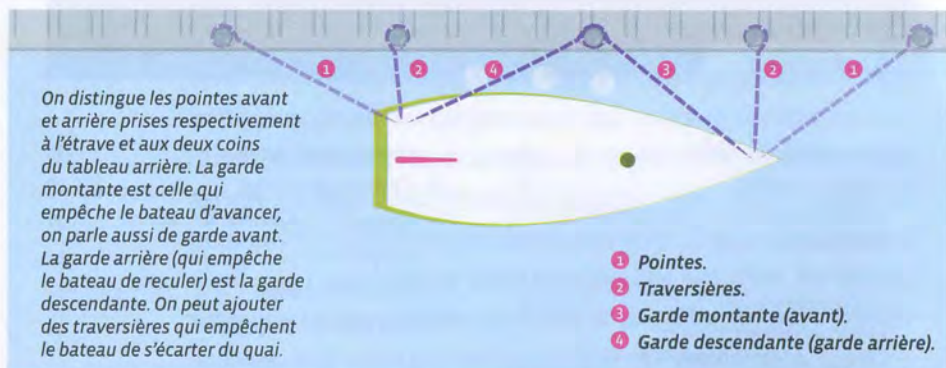
30 MANŒUVRES
DE PORT
POUR RÉUSSIR VOTRE CROISIÈRE

Supplément au numéro 533 de Voiles et Voiliers. Ne peut être vendu séparément.

1 Les amarres en ordre

Le marin ne les confond pas avec les drisses, écoutes et autres manœuvres. Et pour cause : elles ne font pas le même travail et on ne leur demande pas les mêmes qualités. L'élasticité et la souplesse sont essentielles. La plupart des amarres sont constituées de tresses à trois fuseaux (trois torons), faciles à épisser. Mieux, les tresses à huit torons (square line) sont particulièrement souples et faciles à lover. Une vieille écoute traînant au fond d'un coffre peut dépanner ponctuellement mais sa raideur et sa résistance à l'allongement transforment tout mouvement du bateau en à-coup désagréable

pour l'équipage et préjudiciable à la tenue dans le temps des taquets sur lesquels elle revient. Il convient d'avoir à bord au moins deux longues aussières (deux fois la longueur du bateau), deux amarres plus courtes (une longueur) et deux amarres très courtes (une demi-longueur). Pour ne pas s'emmêler les pinceaux, mieux vaut connaître le vocabulaire. Ici, le nom correspond à l'utilisation et une même amarre pourra être pointe un jour et garde le lendemain, l'important est de ne pas se tromper lorsque l'on vous demande de larguer une traversière ou de saisir une cravate.

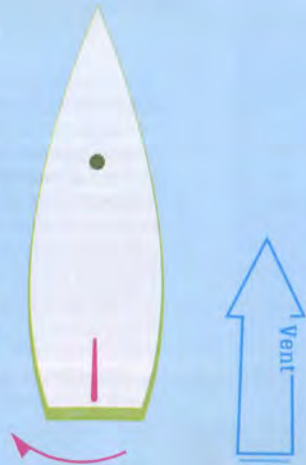


2 Mettre les gaz

Un bateau à voile ne va jamais tout droit. C'est vrai quand il est sous voiles, c'est également vrai quand il est au moteur. La faute au vent, aux vagues et au courant. Avec un facteur supplémentaire, pour ne pas dire aggravant, le fameux pas de l'hélice. Il s'agit en fait du sens de rotation de l'hélice qui a tendance à entraîner l'arrière du bateau sur bâbord ou sur tribord. En marche avant, cette tendance est contrée par l'action du safran qui agit directement sur le flux envoyé par l'hélice. En marche arrière, le pas de l'hélice

est beaucoup plus sensible puisque le safran ne devient efficace que lorsque le bateau a acquis une certaine vitesse. D'où cette tendance à envoyer l'arrière sur le côté avant de reculer. C'est fâcheux quand on subit ce comportement mais on peut l'utiliser à son avantage quand on veut aligner le bateau le long d'un quai, ou sortir d'une place de port étroite. Bref, mieux vaut connaître ce fameux pas, savoir s'il est à droite ou à gauche. On peut facilement s'en assurer avant même de larguer les amarres: ne nous en privons pas!

TESTER LE PAS



En eau libre, placez le bateau vent arrière avant de mettre au point mort et d'enclencher la marche arrière. En maintenant la barre droite, vous devez voir l'arrière du bateau venir sur tribord ou sur bâbord. Attention: avec un pas à droite, l'arrière vient sur bâbord. Avec un pas à gauche, l'arrière vient sur tribord.



Bateau amarré au ponton ou à quai, il suffit d'embrayer le moteur en marche arrière pour sentir la tendance du bateau à chasser sur tribord ou sur bâbord. On peut aussi observer les remous provoqués par l'hélice: l'arrière va naturellement partir du côté opposé.

LE PAS DE L'HÉLICE

Plus l'hélice est reculée, plus l'effet du pas est sensible. La généralisation des Saildrive au détriment des transmissions par arbre a minimisé les effets du pas en déplaçant l'hélice vers le centre du bateau.



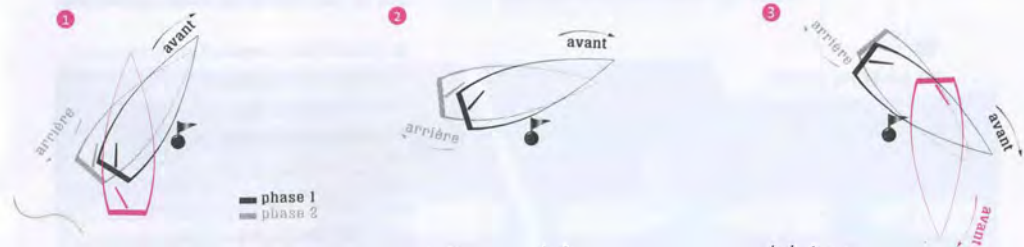
On parle de pas à droite quand l'hélice tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, lorsqu'on la regarde de l'arrière.



Dans le sens antihoraire, toujours en marche avant, il s'agit d'un pas à gauche.

Demi-tour sur place, barre amarrée

La place dans les ports est de plus en plus comptée. D'où l'utilité de savoir réaliser un demi-tour quasiment sur place. En laissant la barre bloquée, le résultat est surprenant.



En premier, on met les gaz franchement et brièvement en marche avant, barre à fond. Le bateau commence à pivoter car le flux d'eau projeté par l'hélice vient directement s'appuyer sur le safran,

c'est l'effet «coup de fouet». Après un temps d'arrêt au point mort, on enclenche la marche arrière jusqu'à arrêter le bateau, toujours sans toucher à la barre. En fait, le mouvement de rotation est amorcé et il continue jusqu'à

ce que le bateau s'arrête. On redonne alors un coup de gaz en marche avant, en profitant à nouveau du «coup de fouet». Puis on réenclenche la marche arrière et on recommence...



AVANT TOUTE - ARRIÈRE TOUTE

ATTENTION

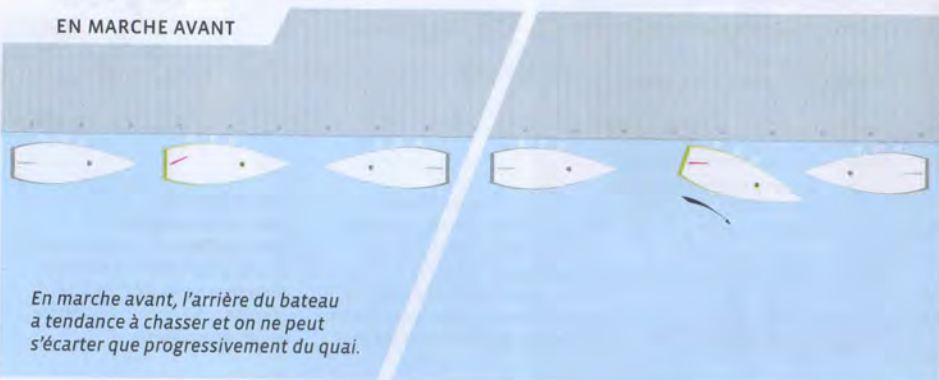
Ne confondez pas marche arrière et pédale de frein! Observez toujours un temps de latence au point mort entre marche avant et marche arrière. Vous ménagez ainsi votre inverseur: il ne faudrait pas qu'il vous lâche.

3 Le départ du quai

La manœuvre la plus simple qui soit peut devenir scabreuse si le vent nous colle au quai ou si un méchant courant nous pousse aux fesses. Rassurez-vous, il n'y a pas de quoi en faire une montagne. Pourvu que l'on prenne son temps pour observer vent et courant, et que l'on prépare l'équipage à la manœuvre, tout se passera sans anicroche. Justement, lors d'un départ, on a le temps de préciser le rôle de chacun et d'organiser l'ordre dans lequel on va larguer les amarres. On est souvent tenté de partir en marche avant. Cela est tout à fait possible en l'absence de vent ou si ce dernier vous

écarte du quai. Mais cela suppose d'avoir un peu de place devant soi. Un bateau pivote autour d'un point situé au niveau de sa quille et il faut prendre garde, en poussant la barre, à ce que l'arrière du bateau ne vienne pas s'appuyer sur le quai. Il sera sage de prévoir un pare-battage au niveau du balcon arrière pour prévenir tout choc préjudiciable pour le gelcoat. Les départs en marche arrière qui permettent de s'écarter plus rapidement du quai seront privilégiés pour s'extraire d'une place relativement courte. Dans ce cas, c'est à l'étrave qu'il conviendra de prévoir un pare-battage volant.

EN MARCHE AVANT



EN MARCHE ARRIÈRE

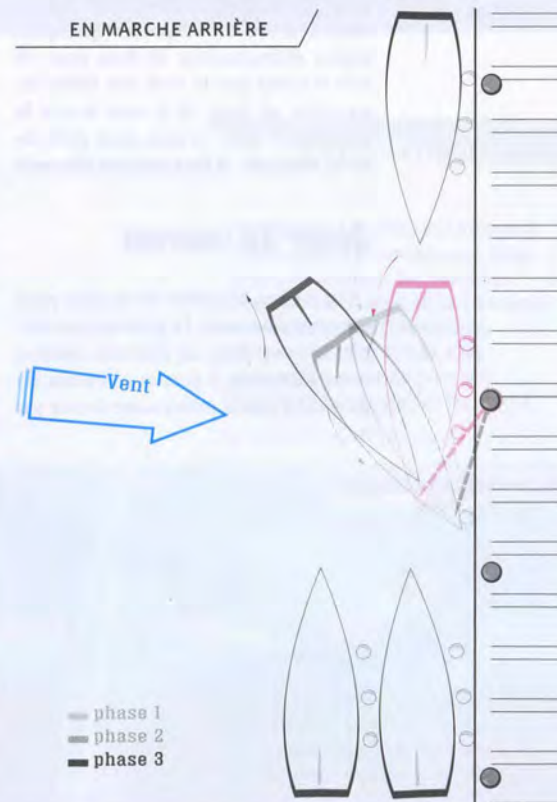


Le barreur ne doit pas hésiter à remettre les gaz une fois le bateau en appui sur le pare-battage avant.

Départ sur garde

L'essayer, c'est l'adopter! L'efficacité de cette technique est très facile à démontrer et, pour peu que le vent plaque votre bateau au quai, vous aurez du mal à vous en passer. Le départ sur garde permet également de s'extraire sans encombre d'une place étroite. Une manœuvre à pratiquer sans modération.

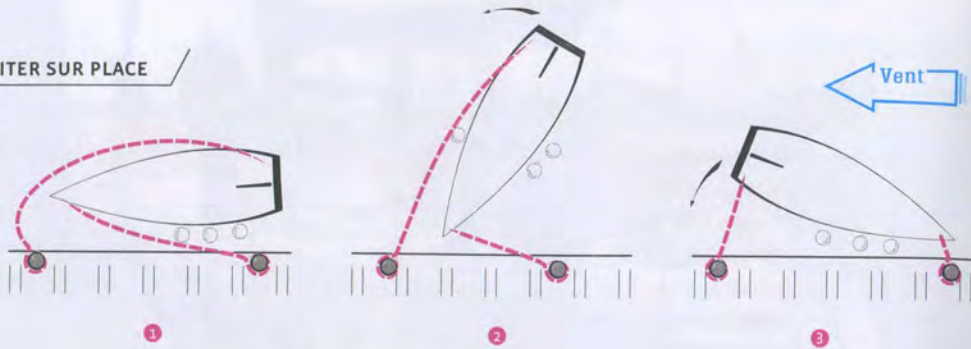
EN MARCHE ARRIÈRE



ATTENTION

La difficulté de la manœuvre n'est pas tant de bien placer le pare-battage à l'avant (on voit très vite où le bateau vient s'appuyer) que de récupérer la garde passée en double. Il faut évidemment anticiper l'action et s'assurer qu'aucun nœud ne s'invitera à la fête. Mieux vaut avoir à récupérer à bord le bout court de l'amarre. Si ça coince, vous devrez revenir à quai et recommencer.

ÉVITER SUR PLACE



Demi-tour à quai

Rien de plus facile que d'accompagner le mouvement en tenant le bateau par le balcon avant.

Pour anticiper un départ ou simplement ne pas présenter sa descente ouverte à tous les vents, il peut être tentant de faire pivoter son bateau. On parle alors de faire éviter un bateau sur place. C'est une manœuvre très simple sous réserve de respecter quelques règles élémentaires de bon sens. Il faut d'abord que le vent soit faible ou parallèle au quai. Si le vent écarte le bateau du quai, il sera plus difficile de le ramener. Il faut ensuite disposer

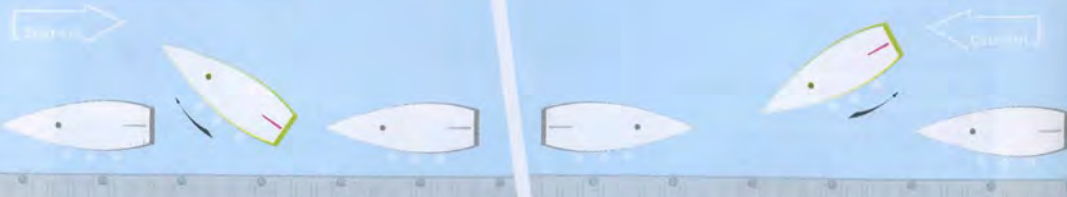
d'une amarre suffisamment longue (minimum une fois et demie la longueur du bateau) pour que le bateau soit toujours tenu devant et derrière. Ensuite, l'idéal est de profiter d'un vent latéral pour laisser le bateau pivoter tout seul en maintenant simplement l'étrave (ou la poupe). Pendant que le bateau s'écarte du quai avant d'y revenir, un équipier resté à bord aura même le temps de passer les pare-battage d'un côté à l'autre.

Jouer du courant

On veillera à profiter du courant pour s'écarter d'un quai. Le principe est simple, on part face au courant, celui-ci nous aide alors à écarter le bateau du quai et en plus il réduit notre vitesse par

rapport aux obstacles (autres bateaux). Donc, le départ du quai se fait en marche avant si le bateau est positionné face au courant, et en marche arrière si le bateau est dans le sens du courant.

TENIR COMPTE DU COURANT



Le bateau fait face au courant, on quitte le quai en marche avant.

La marche arrière s'impose si le courant arrive de l'arrière.



Les amarres doivent toujours être ramenées à bord.

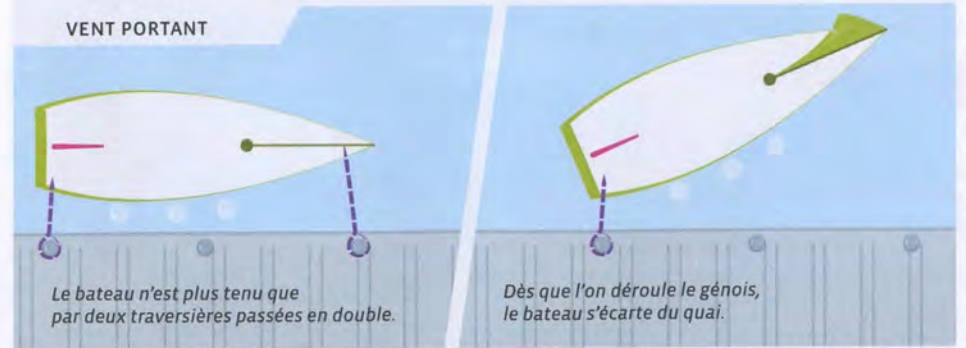
Départ du quai à la voile

Evidemment, cela suppose que le vent écarte le bateau du quai. Ici, le bateau n'est plus tenu que par deux traversières et l'on a simplement largué la traversière avant en même temps que l'on déroulait le génois. Dès que l'étrave abat dans le vent, on peut larguer l'amarre arrière que l'on aura pris soin de passer en double.

CONSEIL

Un départ à la voile est souvent beaucoup plus facile sous voile d'avant: on peut facilement réguler sa vitesse en la choquant en grand ou en l'enroulant, ce qui n'est pas le cas avec une grand-voile au portant qui vient buter sur les haubans.

VENT PORTANT



Le bateau n'est plus tenu que par deux traversières passées en double.

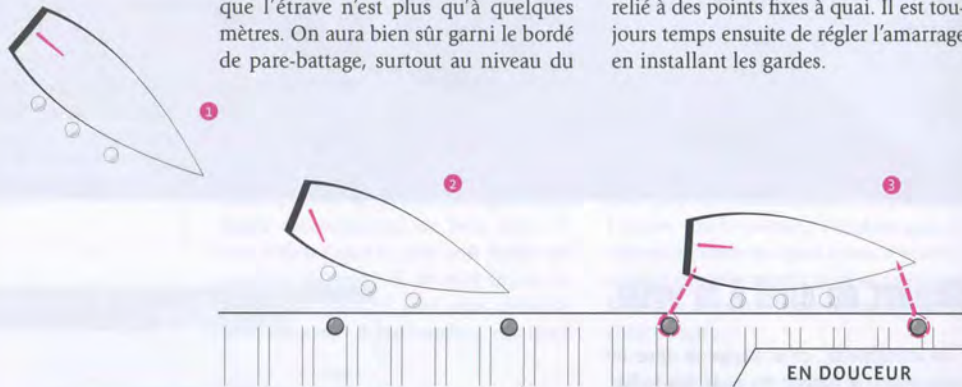
Dès que l'on déroule le génois, le bateau s'écarte du quai.

Arriver sur un quai

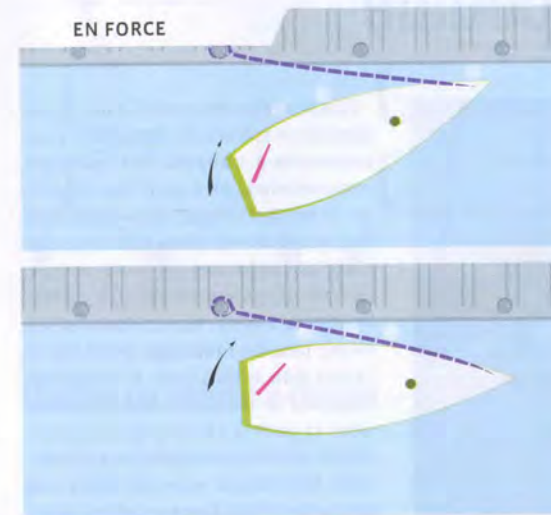
La seule difficulté est de bien doser sa vitesse pour ne pas avoir de mal à arrêter le bateau. Bien sûr, en cas de vent ou de courant parallèle au quai, il sera plus facile de réguler sa vitesse en se présentant contre les éléments.

Il faut arriver vers le quai avec un angle relativement ouvert (de l'ordre de 30 degrés) puis revenir parallèle lorsque l'étrave n'est plus qu'à quelques mètres. On aura bien sûr garni le bordé de pare-battage, surtout au niveau du

maître bau. Un équipier doit se tenir prêt à descendre sur le quai, juste en arrière des haubans auxquels il peut ainsi se tenir. Dès que le bateau arrive contre le quai, le barreur doit battre en arrière pour l'arrêter. L'équipier descend sur le quai et passe une première amarre avant de rapidement récupérer une autre pointe. L'important est que le bateau soit relié à des points fixes à quai. Il est toujours temps ensuite de régler l'amarrage en installant les gardes.



Un équipier est déjà prêt à descendre, avec la pointe avant en main.

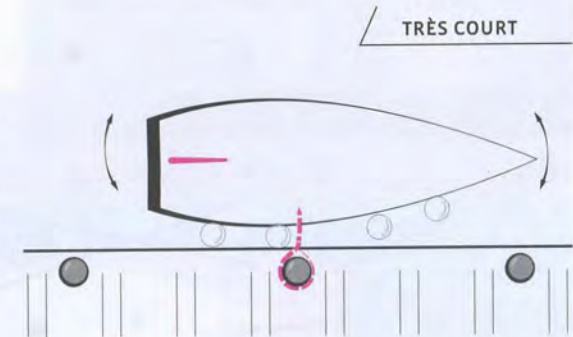


Maintenir le bateau parallèle au quai avec une seule amarre

Cette technique est fréquemment utilisée par des bateaux à passagers qui s'immobilisent ainsi quelques minutes. On peut maintenir le bateau parallèle au quai avec une seule amarre, utilisée comme garde. Cette dernière empêche le bateau d'avancer, le moteur est embrayé en marche avant, et la barre amène l'arrière vers le quai. On prévoit quand même une grosse défense à l'étrave car le nez du bateau vient naturellement sur le quai quand le bout se tend.

La cravate

C'est un truc de solitaire diablement utile en équipage réduit. Il s'agit d'immobiliser le bateau dès son arrivée à quai avec une amarre prise très courte sur un taquet de garde. Attention à bien garnir le bordé de pare-battage car le bateau peut venir se coller au quai par l'arrière ou par l'avant. Mais au moins, il ne peut plus avancer ni reculer. Ce qui laisse le temps à une personne seule de l'amarrer correctement.



DANGER

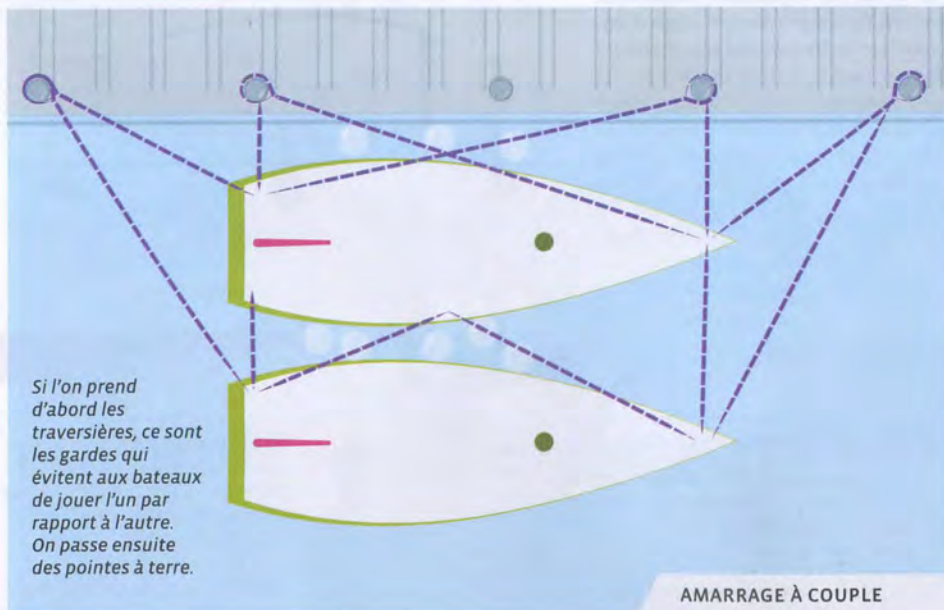
Heureusement cela ne prête pas toujours à conséquence. Mais on ne devrait pas sauter d'un bateau pour rejoindre un quai. C'est le meilleur moyen de se tordre une cheville ou de chuter pour peu que le sol soit glissant.

4 Venir à couple



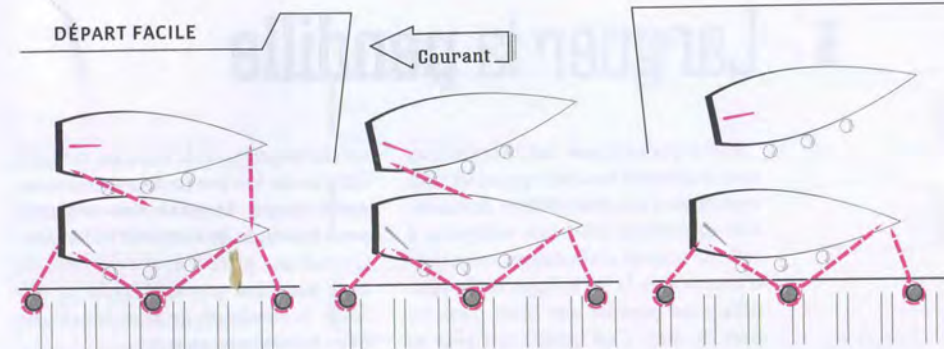
A couple, on s'amarré sur le bateau voisin et à terre. On veillera à décaler les mâts et à ne pas raidir les traversières qui entraînent des coups de rappel brutaux à chaque vague.

L'amarrage à couple obéit à des règles identiques à celles de l'amarrage à un ponton ou à un quai, avec quelques contraintes en plus qu'il faut respecter. Il faut en premier lieu choisir un bateau au moins aussi grand que le vôtre et l'informer de votre arrivée (si son occupant vous dit qu'il est sur le départ, mieux vaut en trouver un autre). Ensuite, l'amarrage se fait sur ce bateau mais aussi à terre. La courtoisie veut que l'on passe ses amarres (traversières et gardes) à l'équipage du bateau voisin plutôt que de partir à l'abordage, tout comme on empruntera son pont avant plutôt que son cockpit pour rejoindre le quai. Et le bon sens nous conduira à décaler les deux gréements pour éviter qu'ils ne s'entrechoquent.



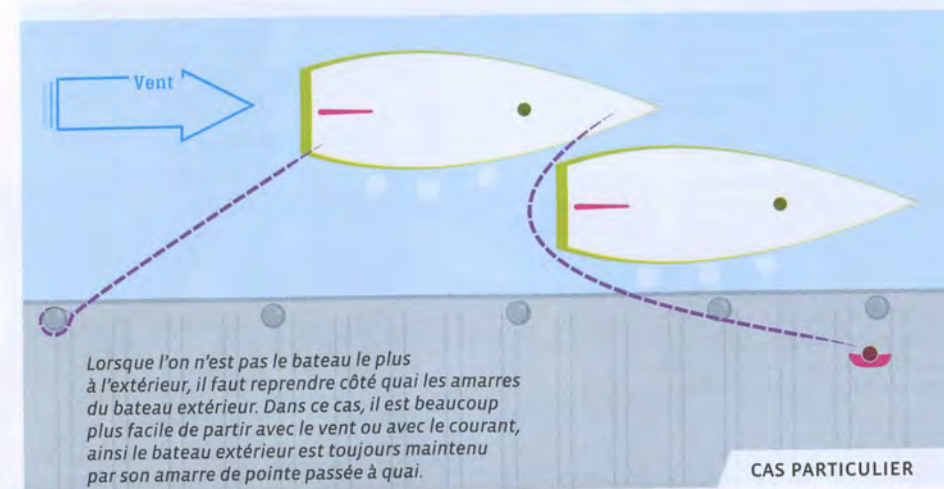
Si l'on prend d'abord les traversières, ce sont les gardes qui évitent aux bateaux de jouer l'un par rapport à l'autre. On passe ensuite des pointes à terre.

AMARRAGE À COUPLE



Quitter un bateau à couple

Si l'on est le bateau extérieur, rien de plus facile. Une fois larguées les amarres de pointe prises sur le quai, on ne laisse en place qu'une garde (celle qui est sous tension) avant de partir face au vent ou au courant. La garde passée en double est alors facile à récupérer car elle mollit au fur et à mesure que le bateau se déplace.



Lorsque l'on n'est pas le bateau le plus à l'extérieur, il faut reprendre côté quai les amarres du bateau extérieur. Dans ce cas, il est beaucoup plus facile de partir avec le vent ou avec le courant, ainsi le bateau extérieur est toujours maintenu par son amarre de pointe passée à quai.

CAS PARTICULIER

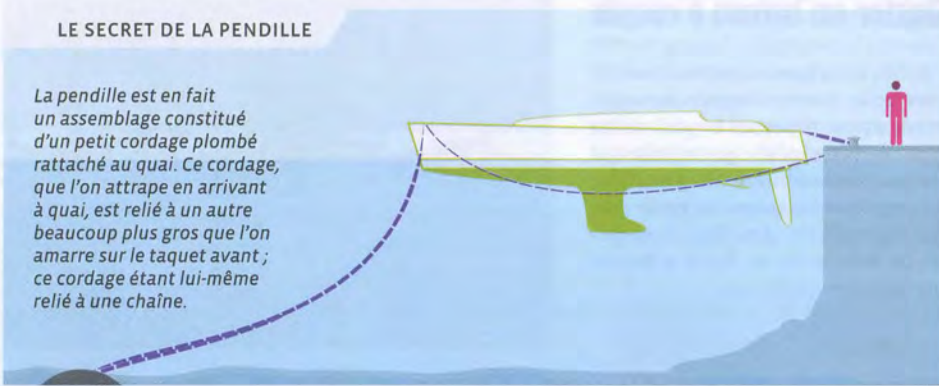
5 Larguer la pendille

Si les plaisanciers méditerranéens sont facilement troublés quand ils sont confrontés à des phénomènes de marée, leur inquiétude n'est rien comparée à celle de marins «Atlantique» contraints d'appivoiser la technique de la pendille pour prendre une place dans un port du Sud. C'est qu'elle fait peur et

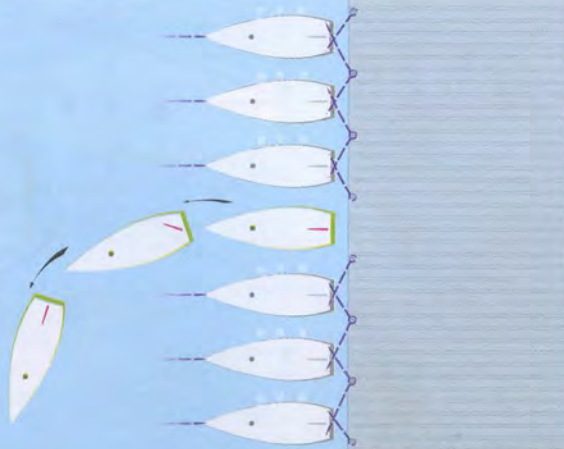
qu'elle inquiète cette fameuse pendille que l'on ne sait pas toujours où et comment attraper. Et puis le Breton n'a pas pour habitude de s'amarrer cul à quai. Quitter une place à quai avec pendille n'est pourtant pas spécialement difficile. A condition de faire les choses dans les règles ! Les voici.

LE SECRET DE LA PENDILLE

La pendille est en fait un assemblage constitué d'un petit cordage plombé rattaché au quai. Ce cordage, que l'on attrape en arrivant à quai, est relié à un autre beaucoup plus gros que l'on amarre sur le taquet avant ; ce cordage étant lui-même relié à une chaîne.



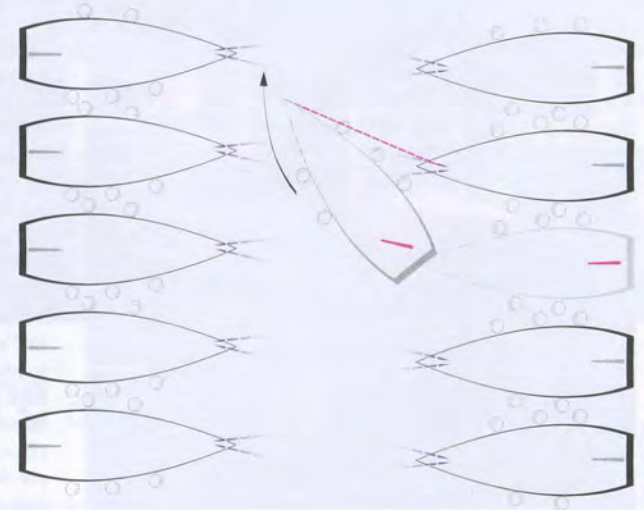
En Méditerranée, les bateaux sont souvent mouillés cul à quai, tenus par deux pointes arrière. L'amarrée frappée à l'étrave s'appelle une pendille. Elle est directement prise sur une chaîne au fond du port. L'autre extrémité de la pendille est amarrée sur le tombant du quai. Le danger est de prendre la quille ou l'hélice dans cette pendille. Il faut donc bien veiller à ce que le bout soit coulé avant d'engager le moteur. Et il n'y a pas que sa pendille à éviter, il y a aussi toutes celles des voisins. On sort donc de sa place barre droite avant de commencer son virage.



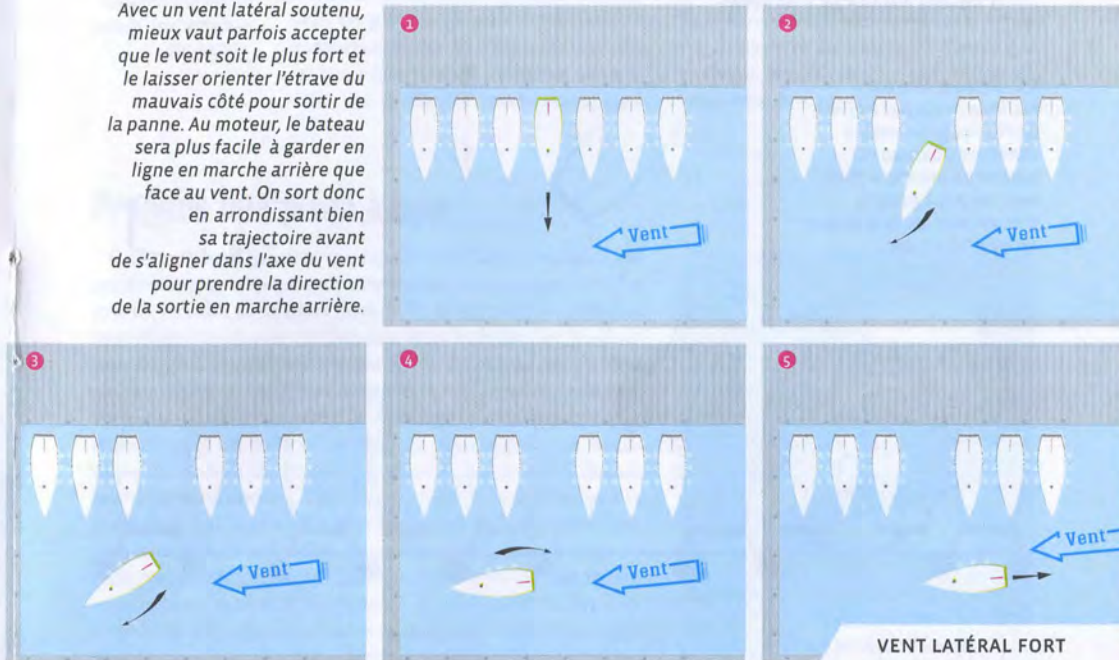
L'ART D'ARRONDIR

SORTIR COURT

Dans le cas d'un couloir vraiment étroit entre deux pannes, la place peut manquer pour effectuer son quart de tour vers la sortie. Il est alors possible de s'appuyer sur une garde que l'on aura préalablement passée en double à l'étrave du bateau voisin. On reprend progressivement la longueur en avançant jusqu'à mi-longueur du bateau avant de bloquer la garde. Le bateau pivote alors autour du point fixe (l'étrave du bateau voisin) jusqu'à être dans le bon axe. On peut alors relâcher la garde pour la récupérer à bord.



Avec un vent latéral soutenu, mieux vaut parfois accepter que le vent soit le plus fort et le laisser orienter l'étrave du mauvais côté pour sortir de la panne. Au moteur, le bateau sera plus facile à garder en ligne en marche arrière que face au vent. On sort donc en arrondissant bien sa trajectoire avant de s'aligner dans l'axe du vent pour prendre la direction de la sortie en marche arrière.



VENT LATÉRAL FORT



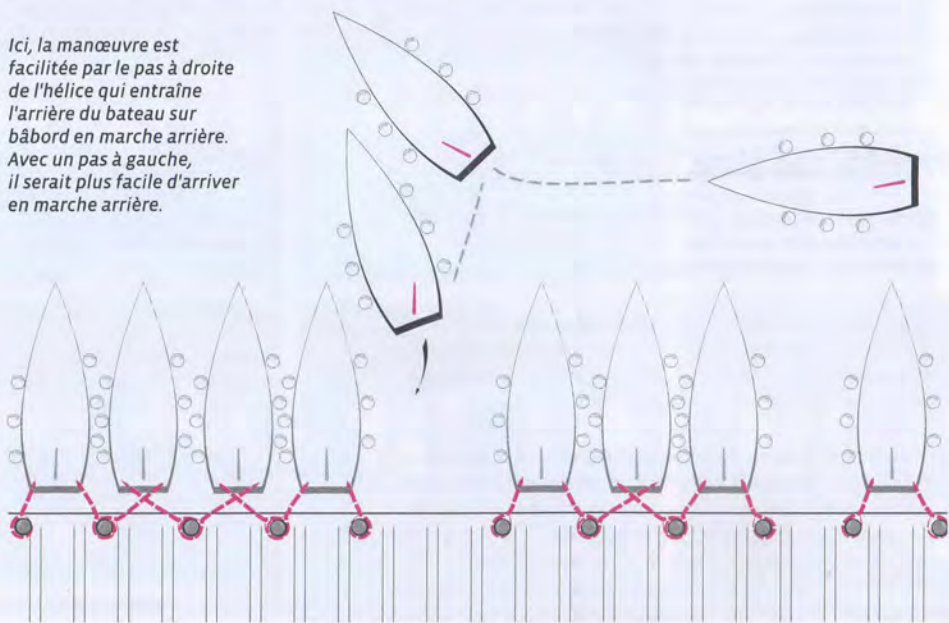
Prendre la pendille

Cela a l'air tout simple mais ça ne l'est pas vraiment. La faute au vent, au pas de l'hélice mais aussi à l'encombrement des ports. Les bateaux déjà amarés sont autant d'obstacles, mais il faut les considérer comme des aides sur lesquelles on peut s'appuyer.

D'abord se présenter d'assez loin pour être manœuvrant en marche arrière. Préparer des pare-battage sur les deux bords et un autre sur le tableau arrière (à l'angle inférieur, celui qui risque le plus en cas de contact involontaire avec le quai). Les deux amarres de pointe sur l'arrière doivent aussi être en place, fixées au taquet, lovées et passées par-dessous le balcon, prêtes à être lancées ou à accompagner l'équipier à terre.

D'ABORD AMARRER L'ARRIÈRE

Ici, la manœuvre est facilitée par le pas à droite de l'hélice qui entraîne l'arrière du bateau sur bâbord en marche arrière. Avec un pas à gauche, il serait plus facile d'arriver en marche arrière.



6 Ancre avec amarrage à terre

Les ports méditerranéens, comme ici en Turquie, on mouille souvent sur ancre avant de s'amarrer cul à quai.

Quand on parle de cette technique, on pense d'abord à ces petites criques méditerranéennes idylliques où l'on passe des bouts à terre pour stabiliser le bateau après avoir mouillé l'ancre. Mais on procède de cette façon dans de nombreux ports où l'on vient s'amarrer cul à quai malgré l'absence de pendille. La difficulté réside davantage

dans l'accostage que dans le départ du port, puisque l'on est guidé par la chaîne jusqu'à l'ancre pour repartir. Attention, c'est une situation où il est prudent de frapper un orin sur l'ancre: les fonds des ports sont riches en chaînes et en obstacles divers qui peuvent terriblement compliquer la remontée de l'ancre.

Prendre une place à quai

Il faut d'abord repérer un espace entre deux bateaux, de préférence pas trop gros afin de ne pas jouer au pot de terre pris en tenaille entre deux pots de fer si la météo se gâte. Les mouillages tendus de ces bateaux vous indiqueront la direction à suivre pour déposer votre ancre. Le but du jeu est bien sûr de ne pas mouiller par-dessus une autre chaîne. Assurez-vous que la vôtre est prête à se dévider car vous devrez rester manœuvrant en marche arrière, ce qui suppose un minimum de vitesse. Un équipier se tient à l'avant prêt à freiner la chaîne au guindeau. Vous devez diriger l'arrière jusqu'à la place visée sur le quai et y déposer un ou deux équipiers qui y passeront deux pointes (à moins qu'un employé du port ne vous prenne les amarres). Une fois les amarres arrière fixées, vous pouvez vous écarter du quai en mettant de la tension dans le mouillage. Nous vous conseillons d'arborer un large pare-battage plat à l'angle inférieur de votre tableau arrière.

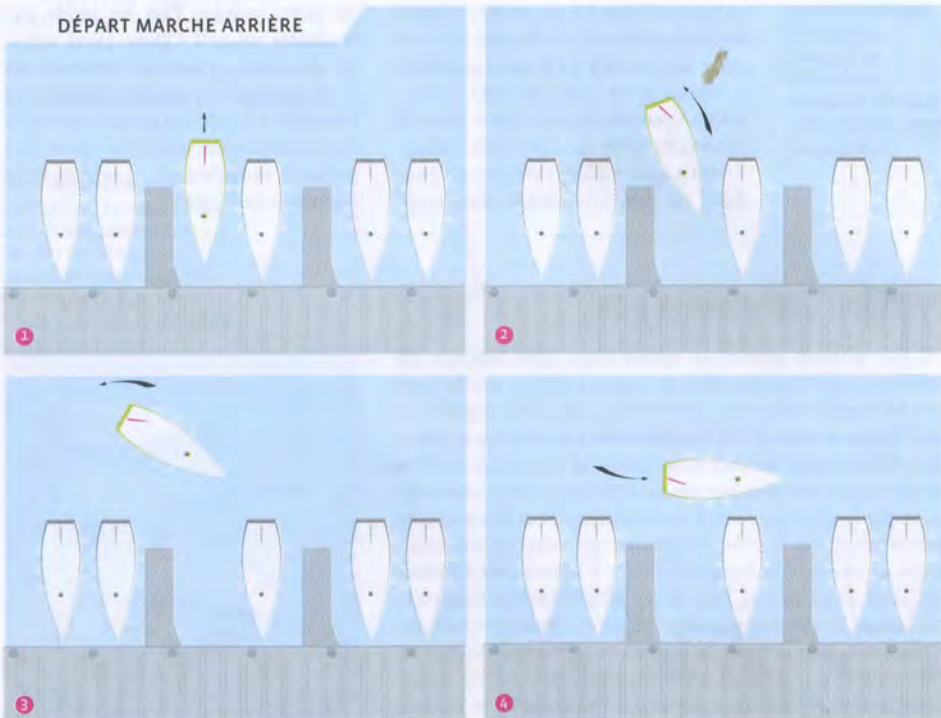


7 Quitter un catway

Dans la plupart des cas, les bateaux sont amarrés face au ponton. En fonction du vent ou du courant, on voit quelles sont les amarres que l'on peut déjà ramener à bord : c'est facile, elles sont molles. Cette observation nous renseignera sur les anticipations nécessaires une fois en route. En cas de vent ou de courant traversier trop important, il faudra rapidement donner de la vitesse pour rester maître de sa route. Si le bateau n'est pas trop grand (et surtout pas trop haut), on peut laisser

un équipier à quai qui tient le bateau à l'étrave et l'accompagne le long du catway pendant la marche arrière. Avec un bateau plus grand ou des équipiers moins sportifs, on prendra soin de passer les dernières amarres en double afin de pouvoir les récupérer depuis le bord. En fonction de la direction que l'on prend, une autre précaution s'impose, celle de confier à un équipier un pare-battage « volant » qu'il pourra glisser entre votre navire et la coque du voisin si le vent vous y pousse.

DÉPART MARCHÉ ARRIÈRE



On recule barre droite, puis on agit sur la barre pour faire pivoter l'étrave du bateau vers la sortie. En marche avant, on profite de l'effet « coup de fouet » pour mettre rapidement le bateau dans le bon axe.

Départ ponton court

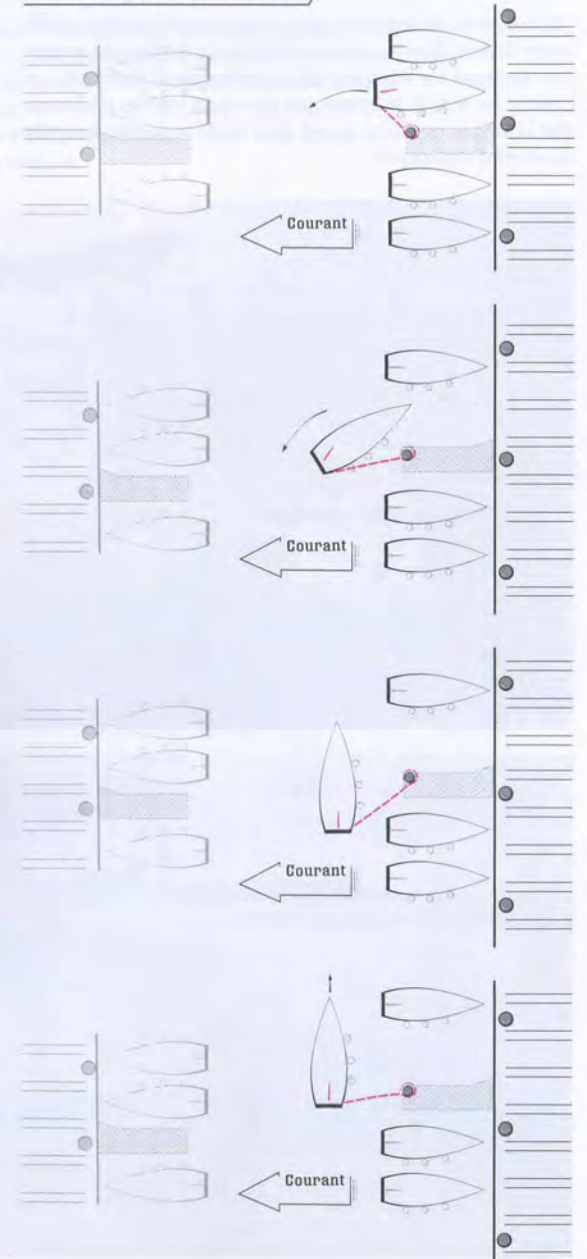
On manque parfois de place pour manœuvrer au sortir du catway. C'est encore plus vrai quand le pas de l'hélice ne nous aide pas à pivoter dans le bon sens ou que le courant accélère notre sortie. Dans ce cas, il ne faut pas hésiter à s'aider d'une garde. Cette dernière est bien sûr passée en double. On la bloque lorsque l'étrave est au niveau de l'extrémité du catway. La garde aide alors le bateau à pivoter dans un rayon très court. Dès qu'il est perpendiculaire au catway, on peut repartir en marche avant et récupérer l'amarre.



LE PIÈGE

Vérifiez bien que toutes les amarres larguées ont été récupérées à bord. Une amarre dans l'eau sera facilement happée par l'hélice. Si elle s'entoure autour de l'arbre, vous n'aurez plus qu'à vous réamarrer tant bien que mal et prendre un bain armé d'un couteau dans une eau pas toujours très propre.

COURANT TRAVERSIER



Départ en marche avant

Si vous êtes amarré cul à quai, vous pouvez peut-être profiter de la jupe dans le tableau arrière pour embarquer au dernier moment un équipier qui accompagne le bateau sur le catway. En tenant le bateau par le balcon arrière, il s'assure que la coque ne frotte pas et peut ainsi le guider jusqu'au moment d'embarquer.



Les haubans offrent une excellente prise pour se hisser à bord.



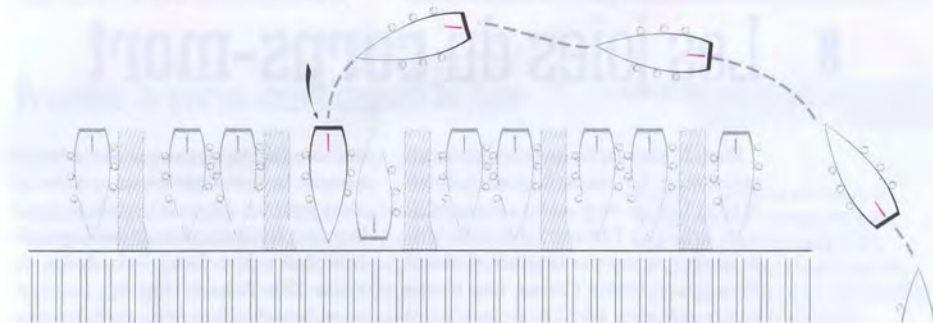
Dès que le tableau arrière est à l'aplomb du catway, le barreur peut franchement pousser la barre.

Arriver au catway

Ici encore, l'important est de bien anticiper son arrivée en observant les effets du vent et du courant. L'idéal est de pouvoir arrondir largement sa trajectoire avant de gagner sa place. Amarres et pare-battage doivent être en place et au moins un équipier prêt à débarquer, amarre en main, au niveau des haubans. Pour une arrivée en marche arrière, jouez avec le pas d'hélice pour entrer dans votre place et n'oubliez pas de fixer une défense sur le tableau.



En avant, l'équipier qui débarque sur le catway peut y frapper la garde s'il faut ralentir le bateau.



Il est très important de bien arrondir son arrivée et de garder un minimum de vitesse pour ne pas devenir le jouet des éléments.



En arrière, un équipier dans la jupe et un autre au niveau des haubans sont prêts à débarquer, amarres en mains.



Il est aussi possible d'aider le départ en emmenant le coffre sur l'un des côtés du bateau, juste avant de le larguer. Particulièrement utile si vous laissez votre annexe sur la bouée.

8 Les joies du corps-mort

Rien de plus facile que de quitter un corps-mort. Le bateau se place naturellement face au vent ou au courant et il n'est tenu qu'à l'étrave. Seule difficulté, le barreur ne voit pas la bouée et ne sait donc pas comment l'éviter. Une bonne communication avec l'équipier d'avant est indispensable. Ce dernier est prêt à lâcher le mouillage qu'il a passé en

double mais ne largue que sur ordre du barreur. Le mouillage sur corps-mort est idéal pour un départ à la voile puisque l'on peut tranquillement hisser la grand-voile barre dans l'axe, à condition de laisser libre l'écoute. Une fois le corps-mort largué, il faut être prêt à dérouler le génois ou à hisser le foc pour donner plus de maniabilité au barreur.

LE CORPS-MORT



Le terme de corps-mort désigne en fait, la masse, généralement en béton, qui maintient la chaîne sur le fond. Le bateau s'amarré sur le coffre.

Arriver sur un corps-mort

Pour ne pas se tromper, il suffit d'observer les autres bateaux mouillés alentour : ils nous indiquent comment aborder le corps-mort car ils sont orientés en fonction du vent ou du courant, l'un prenant le pas sur l'autre s'ils ne sont pas dans la même direction. L'idée est de se présenter face à la bouée, à petite vitesse. L'équipier placé à l'avant peut faire usage d'une gaffe pour crocher l'anneau et y passer l'amarre. Mais comme il devra de toute façon se baisser au maximum, nous recommandons au préposé à la manœuvre de se coucher sur la plage avant pour avoir un maximum d'allonge. Si ses bras ne sont pas assez longs, nous conseillons l'usage d'une gaffe automatique qui permet de passer une boucle autour de l'anneau sans avoir à se pencher exagérément.



Prendre le corps-mort depuis la jupe

Il y a une solution qui permet de se passer de gaffe et de ne pas avoir à se coucher à l'étrave, c'est de prendre le corps-mort par l'arrière. Ce n'est pas habituel mais, avec les bateaux modernes tous équipés d'une jupe confortable, la manœuvre est vraiment plus facile. L'équipier s'installe dans la jupe et le barreur vient droit sur la bouée. Si une extrémité de l'amarre a été préalablement passée à l'étrave, il suffit d'y ramener l'autre extrémité pour que le bateau s'oriente sans effort face au coffre.

CONSEIL

Passez l'amarre en double en la faisant arriver de part et d'autre de l'étrave mais ne la prenez pas trop courte. La longueur permet de profiter de l'élasticité (relative) de l'amarre pour absorber les à-coups. Bloquez la barre.



9 Entre deux bouées



LOÏC MADELINE

On parle de «s'amarrer tête et cul». Un cas de figure très fréquent dans les bras de mer subissant la marée, les bateaux sont alors répartis dans de longues files parallèles à la rive. Mais on rencontre aussi cet amarrage dans certains ports où cette technique permet de maximiser le nombre de bateaux au mouillage. Dans les deux cas de figure, il est important de prévoir des amarres longues, car il faut pouvoir atteindre les deux bouées depuis le bateau sans avoir à les larguer.

L'UNE APRÈS L'AUTRE



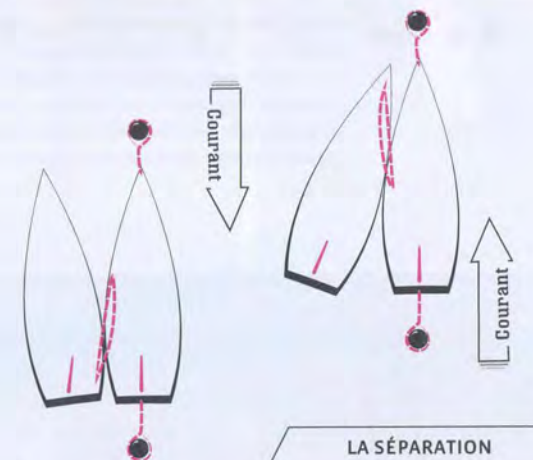
Dans le cas de deux bouées en ligne avec le courant, nous vous conseillons de venir à vitesse réduite face au courant. On passe d'abord l'amarre arrière sur la première bouée avant de rejoindre, toujours à petite vitesse, la deuxième bouée. Ne reste plus ensuite qu'à égaliser les longueurs.

Une autre technique consiste à aller chercher la bouée amont (par rapport au courant) et ensuite à laisser doucement reculer le bateau jusqu'à atteindre la bouée aval. Amarre avant bloquée, on peut jouer avec le safran pour se décaler d'un bord vers l'autre. Cela suppose qu'un vent traversier ne joue pas les trouble-fête.



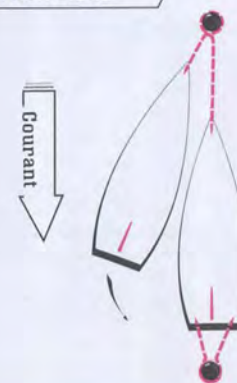
Quitter un bateau à couple

Dans un port, on récupère d'abord les gardes passées sur le bateau voisin avant de larguer l'amarre arrière, puis l'amarre avant. On fait si nécessaire une brève marche arrière pour s'écarter, avant de mettre l'inverseur en marche avant. Si les bateaux font face au courant, on récupère d'abord l'amarre arrière, puis celle avant, moteur embrayé, en conservant simplement à la main une garde arrière passée en double. Dès que l'étrave s'écarte du bateau à couple, on récupère cette garde.



LA SÉPARATION

L'UNION LIBRE



Se mettre à couple d'un bateau amarré entre deux bouées

Lorsqu'on s'amarre à couple d'un bateau embossé, il peut être difficile de prendre la bouée arrière avant la bouée avant. Dans ce cas, on s'amarre d'abord sur la bouée avant puis on se laisse glisser à couple du bateau déjà amarré. On utilisera son annexe ou l'on demandera au voisin la permission de passer par son tableau arrière pour aller chercher la bouée arrière. Attention, votre bateau doit être bien pris sur les deux bouées ; vous passerez sur le bateau voisin des gardes pour régler les deux bateaux, de telle sorte que les mâts ne soient pas en vis-à-vis. Il s'agit d'éviter que les gréements ne s'entrechoquent si la houle vient à entrer ou si un bateau à moteur passe un peu trop vite, un peu trop près.

10 Saluer le duc-d'Albe

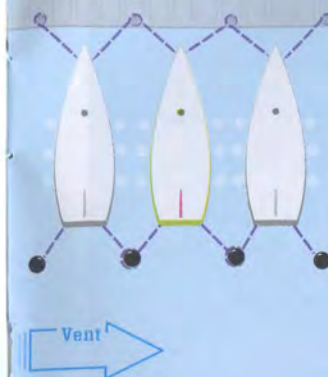
L'amarrage sur duc-d'Albe est familier aux plaisanciers d'Europe du Nord où l'on s'amarré étrave à quai, mais il est aussi présent en Méditerranée où l'on aime bien présenter son tableau arrière aux passants. Dans les deux cas de figure, la difficulté est la même, il faut passer une amarre autour du duc-d'Albe au moment où l'on prend sa place et, dans l'idéal, sans s'arrêter pour rester manœuvrant. Cela suppose d'avoir à disposition un équipier sur chaque bord avec les amarres à la main (préalablement tournées au taquet) et

que l'espace entre les deux pieux soit à peine plus large que votre bateau. Dans la réalité, il faut penser à remonter ses pare-battage sur le pont pour passer entre les pieux. On commence par passer l'amarre sur le pieu au vent, avant d'aller attraper celui de l'autre bord. Un peu de pratique du lancer de lasso se révèle parfois bien utile. Il faut aussi penser à redescendre les défenses dès que l'on a passé les pieux. Ce type d'amarrage est très sûr et permet de régler précisément l'axe du bateau et surtout sa distance par rapport au quai.

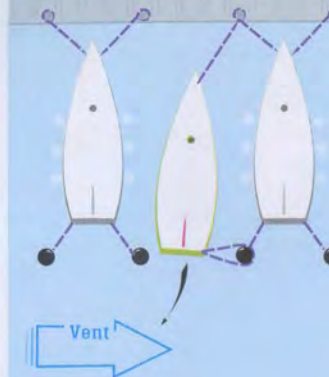


LOIC MADELINE

Partir par vent traversier



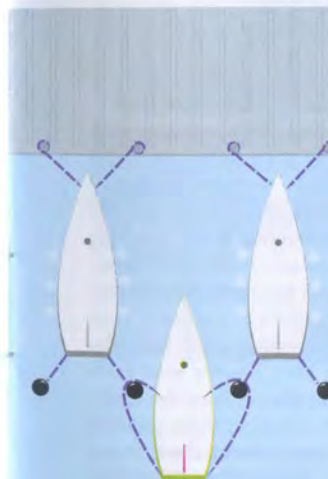
La sortie entre deux ducs-d'Albe peut se révéler acrobatique par vent de travers. On passe en double la pointe à quai au vent.



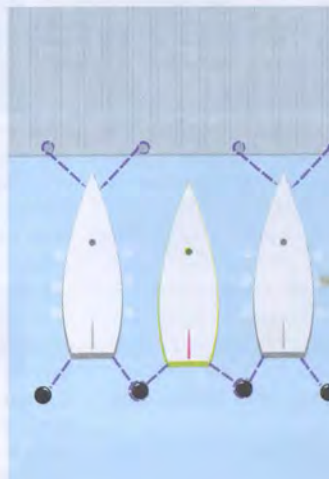
On gardera le plus longtemps possible la pointe au vent et l'on tiendra à la main la pointe arrière côté au vent.



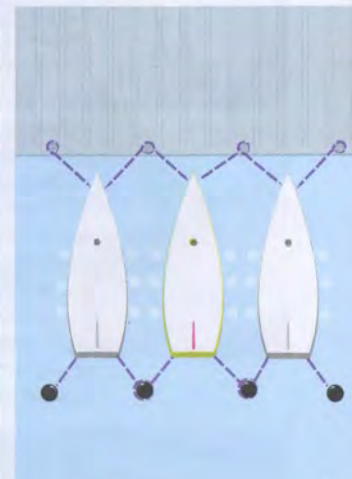
L'équipier qui tient l'amarre passée autour du pieu avance quand le bateau recule puis récupère l'amarre lorsque l'étrave est dégagée.



Un équipier de chaque bord, placé au niveau des haubans, passe l'amarre lorsque le bateau entre dans sa place.



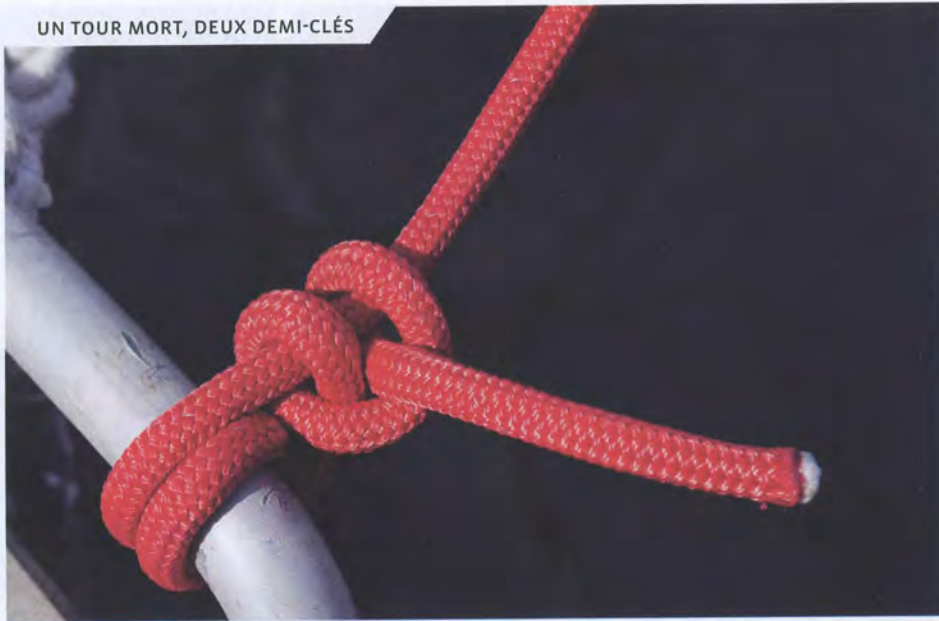
Une fois les ducs-d'Albe passés, on va pouvoir remettre les pare-battage en place le long des bordés.



Les pointes arrière sont réglées de telle sorte que l'on puisse accéder au quai via le balcon avant.

PRENDRE SA PLACE

UN TOUR MORT, DEUX DEMI-CLÉS



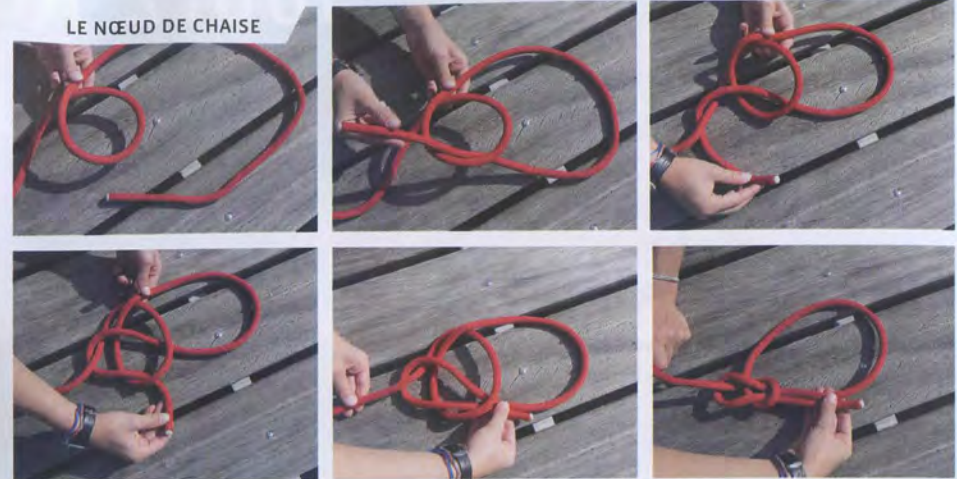
11 Se faire des nœuds

Un tour mort et deux demi-clés n'ont jamais manqué! Le dicton est toujours d'actualité sur nos pontons et ce nœud a ses aficionados qui le préfèrent au célèbre nœud de chaise. Il faut dire qu'il est plus facile à faire et (un peu) plus facile à larguer quand il est en tension. Le nœud de chaise présente en revanche l'avantage de pouvoir se défaire même s'il a été généreusement souqué et peut former une

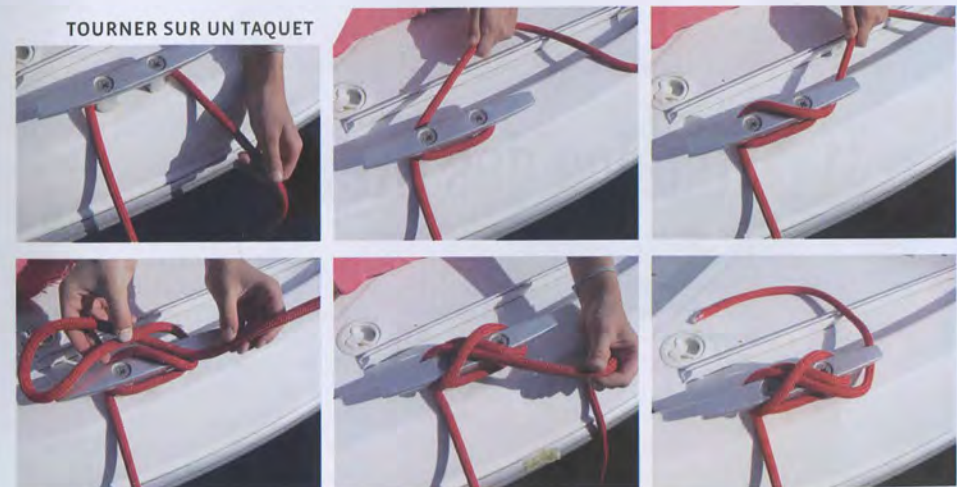


boucle prête à coiffer une bitte ou un duc-d'Albe. Si vous connaissez déjà ces deux nœuds, vous savez amarrer un bateau! Pour faire bonne mesure, nous vous indiquons aussi comment tourner une amarre autour d'un taquet (on termine par une demi-clé pour bloquer la manœuvre) et comment faire un nœud de cabestan pour fixer vos pare-battage. Vous pouvez aussi faire quelques épissures sur l'une des extrémités de vos amarres. Vous pourrez ainsi les bloquer autour d'un taquet en laissant ce dernier libre d'accueillir une autre amarre. Faute d'œil épissé, on peut obtenir le même résultat (moins esthétique) avec un nœud de chaise. Pour tous ces nœuds, une seule règle: laisser une queue assez longue pour être sûr que le nœud se bloque quand l'amarre se tend.

LE NŒUD DE CHAISE



TOURNER SUR UN TAQUET



LE NŒUD DE CABESTAN

