

Les manœuvres de port et les différents amarrages



Document réalisé d'après le support technique publié par l'YCAA et avec leur accord d'utilisation de leur support.

https://ycaa-voile.fr/images/Documents/Support_Technique_2eme%20partie.pdf

Maîtriser son bateau nécessite :

- d'anticiper ses réactions (donc les comprendre)
- de jongler avec les différents paramètres locaux
 - Vent,
 - Courant et
 - Caractéristiques du plan d'eau).
 - Caractéristiques du bateau

Une manœuvre ratée a rarement de graves conséquences, même si c'est généralement un moment de stress, d'énerverment où il faut supporter la pression du « public » sur le quai.

Les risques sont :

- Blessier un équipier (importance des consignes de sécurité)
- Abîmer les bateaux (chandeliers, bordé, étrave, tableau arrière...)
- Engager un bout dans l'hélice.

L'appareillage (départ) est souvent plus facile que **l'accostage** car la manœuvre peut être réfléchie et le bateau préparé tranquillement quand il est à quai. A l'arrivée, la fatigue de la navigation peut réduire les réflexes du skipper et de son équipage

QUELQUES PRINCIPES A RESPECTER

REGLE D'OR : « ETRE CAPABLE DE RESSORTIR A TOUT MOMENT »

Toujours prévoir un «plan B» en cas de problème. C'est l'intérêt d'arriver en marche arrière : le bateau répond bien en marche avant et permet de se dégager facilement.

LA PREPARATION = 80 % DE LA MANŒUVRE

Voir la chronologie d'une arrivée au port.

DANS TOUS LES CAS... Il est indispensable de prendre un bateau inconnu en main dans un espace dégagé pour voir comment il réagit :

- Le pas de l'hélice,
- La puissance du moteur,
- Le rayon de rotation, le fardage...
- Prendre le temps de réfléchir à la manœuvre la plus adaptée.
- Toujours aller au plus facile, voire même refuser une place si la manœuvre est trop délicate.
- Ne jamais improviser en cas de problème : ressortir et recommencer.
- Choisir la place la plus facile. - Repérer les lieux (à pied quand on est au quai d'accueil ou en bateau).

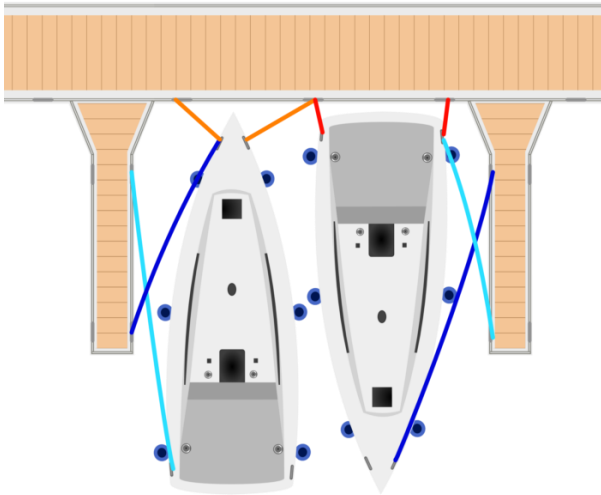
«Moins on va vite, moins on tape fort».

Garder toutefois à l'esprit que la vitesse nous permet de garder un bateau manœuvrant : c'est ce qui fait toute la difficulté de l'exercice par vent fort, qui impose d'arriver vite.

Arriver de loin (voire de très loin) permet de tester le comportement du bateau dans les conditions locales et laisse le temps de s'adapter : réaction dans les rafales, dérive avec le courant, etc.

A l'arrivée, sécuriser le bateau (possibilité d'ignorer les chaumards) puis prendre le temps de l'amarrer correctement en fignant le passage des amarres, etc.

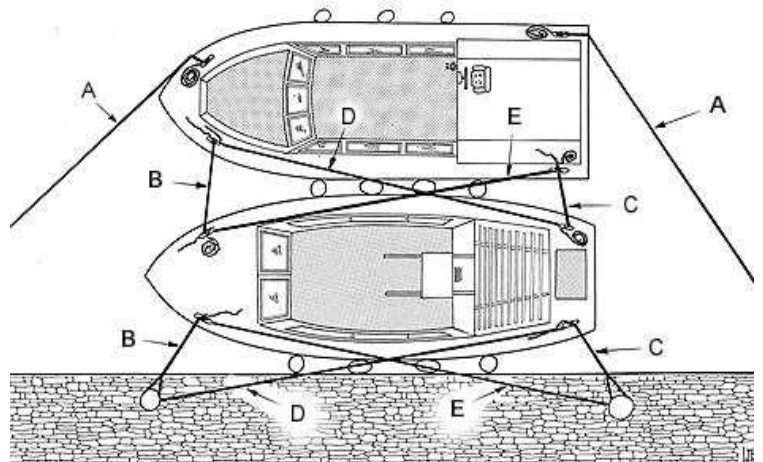
Amarrage à un ponton ou un catway



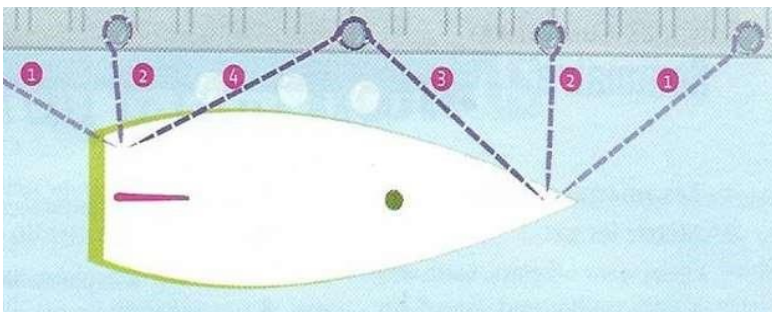
Pour l'amarrage à un catway on installe deux pointes avant de part et d'autre de l'étais amarrées au ponton puis deux gardes : une montante, une descendante.

Amarrage à couple

Les amarres A sont passées **en double à quai**, les amarres B – C – D et E sont passées **en double sur le bateau à quai** afin de pouvoir larguer sans avoir à monter sur ce bateau.



Amarrage à quai



Les pointes 1 sont très longues et frappées à quai le plus loin possible.
Les traversières 2 et les gardes 3 et 4 sont suffisamment longues pour la Basse Mer.

Départ d'un catway

1. Larguer la pointe avant sous le vent (elle n'est pas en tension) et la garde arrière. Si on doit revenir à la même place, on peut les laisser sur le ponton et le catway.
2. **Conserver, en double, la pointe avant au vent** pour éviter au bateau de frotter contre le catway ou le bateau voisin en reculant, **la garde avant** pour empêcher le bateau d'avancer, ainsi que **la pointe arrière** si le vent l'écarte du catway pour empêcher d'aller frotter le bateau voisin.
3. Enclencher la marche arrière.
4. **Larguer la garde avant**, puis **la pointe arrière** (que l'on prend à bord pour les utiliser au retour), puis **la pointe avant** qu'on peut laisser sur le ponton si on doit revenir à la même place.
5. Ranger les pare-battages à l'arrière du bateau.

Arrivée au catway

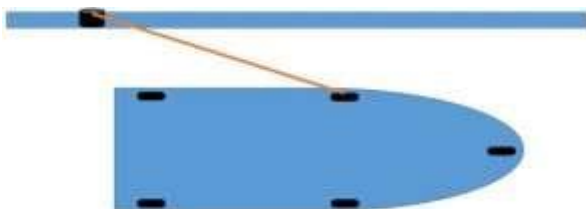
1. Mettre les pare-battages.
2. **Préparer la garde avant** pour freiner le bateau et **une pointe arrière** pour le plaquer au catway.
3. « La garde » descend au niveau des haubans pour faire un tour mort autour d'un taquet situé au milieu du catway.
4. « La pointe arrière » descend pour faire un tour mort autour d'un taquet situé au début du catway.
5. Laisser le moteur en appui sur la garde avant le temps de mettre en place la garde arrière et les pointes avant.

Départ sur garde

Un départ sur garde est la seule solution quand :

- Le vent plaque au quai ou au ponton,
- Le courant plaque au quai ou au ponton,
- Des bateaux sont amarrés devant ou derrière.

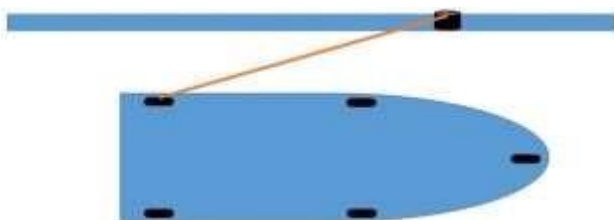
Départ sur garde avant



1. Se mettre **en appui sur la garde avant en double, moteur enclenché au ralenti en marche avant, barre vers le quai.**
2. Enlever toutes les autres amarres.
3. Prendre la **garde avant en double** à bord.

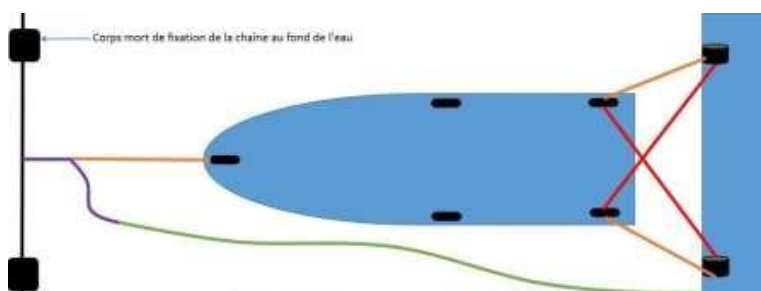
4. Tenir un **pare-battage volant à l'avant du bateau** (là où va se faire le pivot).
5. Quand tout le monde est prêt, **le barreur inverse la barre** pour faire pivoter le bateau. L'équipier donne progressivement du mou à la garde.
6. Quand l'arrière est suffisamment dégagé, **le barreur enclenche la marche arrière** et **l'équipier récupère la garde**.
7. Ranger les pare-battages à l'arrière du bateau.

Départ sur garde arrière



1. Se mettre **en appui sur la garde arrière en double**, **moteur enclenché au ralenti en marche arrière**, **barre vers l'extérieur du quai**.
2. Enlever toutes les autres amarres.
3. Prendre la **garde arrière en double** à bord.
4. Tenir un **pare-battage volant à l'arrière du bateau** (là où va se faire le pivot).
5. Quand tout le monde est prêt, **le barreur inverse la barre** pour faire pivoter le bateau. L'équipier donne progressivement du mou à la garde.
6. Quand l'avant est suffisamment dégagé, **le barreur enclenche la marche avant** et **l'équipier récupère la garde**.
7. Ranger les pare-battages à l'arrière du bateau.

Amarrage à un ponton en Méditerranée



En noir : la chaîne mère
 En violet : la chaîne d'amarrage
 En vert : la pendille
 En rouge : amarrage secondaire

1. Deux équipiers préparent deux pointes arrière.
2. Le barreur recule en tenant compte du vent latéral.
3. Les deux équipiers descendent à quai et font un tour mort autour des taquets, puis équilibrent les pointes pour redresser le bateau.
4. Le barreur met en marche avant pour appuyer le bateau sur les pointes arrière.
5. Saisir la pendille au plus près du ponton à l'aide de la gaffe et la suivre jusqu'à la chaîne.
6. Passer une pointe avant dans un maillon de la chaîne et l'amarrer sur un taquet du bateau.
7. Si nécessaire passer une deuxième pointe avant pour centrer.