

MANŒUVRES

Accostez tout en douceur

Partir en croisière c'est aussi savoir (bien) arriver à quai. Avec l'école de croisière TML, au Havre, nous avons appris à anticiper chaque manœuvre et à déléguer aux équipiers sans leur crier dessus.

Texte : Sidonie Sigrist. Photos : Hervé Bellenger.

L'ANTICIPATION EST LA REGLE D'OR



▲ Le ou les équipiers préparent les défenses et ajustent la hauteur en fonction de la place d'accostage. Trois ou quatre pare-battage sur chaque bord, et un équipier avec une défense à la main.



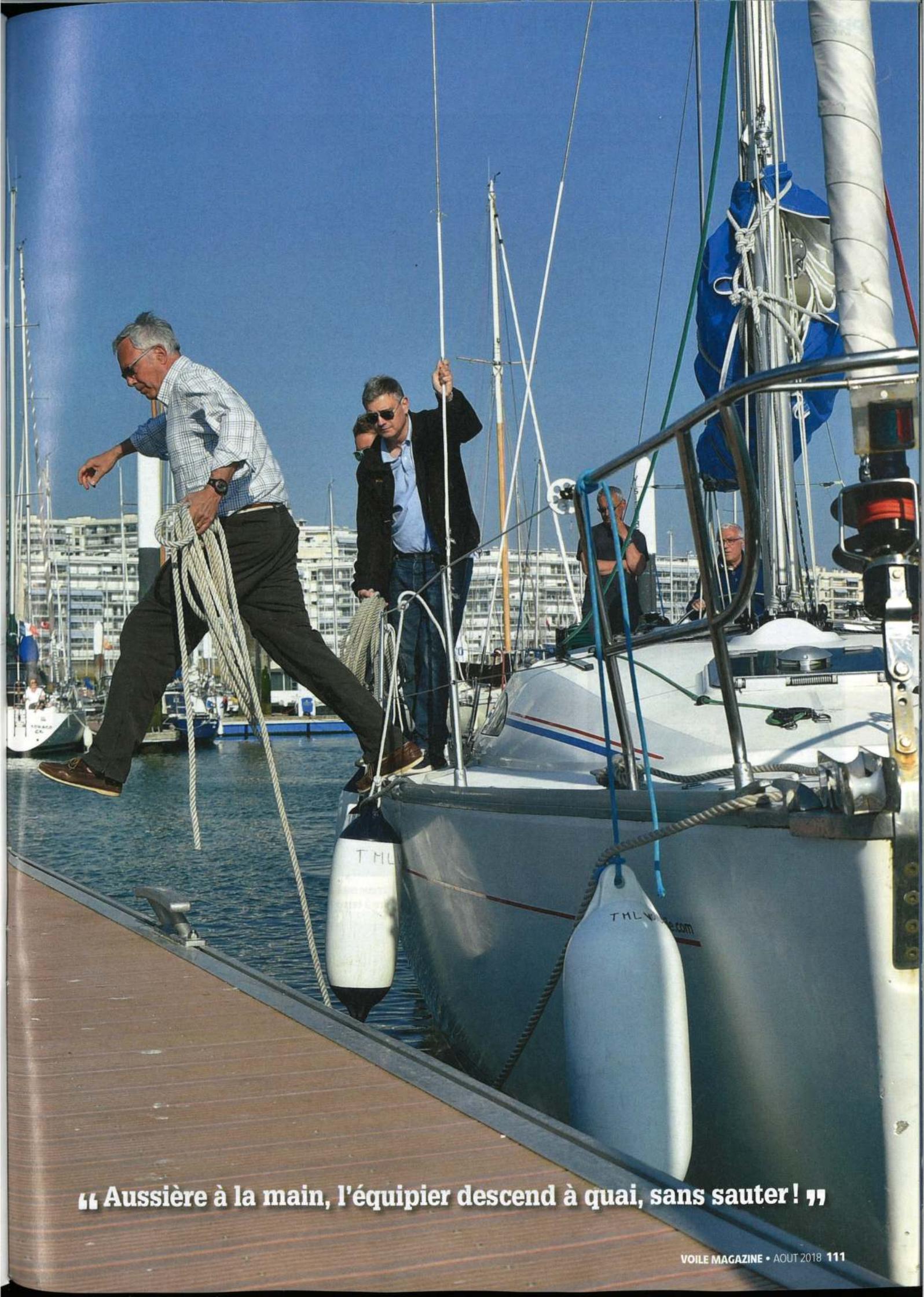
▲ Les aussières aussi sont frappées à l'avant et à l'arrière à l'avance, et lovées pour être au clair.



▲ Les aussières sont donc préalablement lovées et frappées sur les taquets du bord.



▲ Aussière à la main, les équipiers sont prêts.



“ Aussière à la main, l'équipier descend à quai, sans sauter ! ”

ACCOSTER EN MARCHÉ AVANT



▲ Remarquez donc : les pare-battage sont en place, tout comme les équipiers disposés au niveau des haubans, prêts à descendre à quai. Le barreur pointe l'étrave du bateau avec un angle de 20 à 30° par rapport au quai.



▲ S'il doit rester manœuvrant (avec de la vitesse) le barreur arrive au point mort sur le quai.



▲ A un ou deux mètres du quai, le barreur met le bateau parallèle au quai. Les équipiers, prêts, peuvent descendre à terre (sans sauter).



▲ Dans ce cas précis, nous souhaitons casser l'avancée du bateau (dans l'hypothèse où il y aurait un autre bateau devant). Il fallait donc frapper la garde arrière en priorité pour empêcher le bateau d'avancer. Une fois le bateau bloqué, la garde et la pointe avant pouvaient être ajustées.

LES BONS GESTES

Disposition des défenses



▲ Bien espacés pour l'accostage, les pare-battage sont ensuite regroupés au maître bau.

Un tour mort



▲ Inutile de vouloir arrêter un bateau à la force des bras. Vous vous feriez mal (c'est dommage). Le tour mort est indispensable pour ne pas se blesser et être efficace.

Frapper à l'extrémité



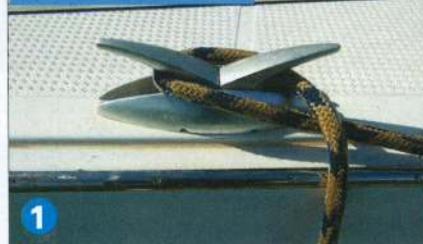
▲ Le défaut du nœud de chaise : il ne peut être largué sous tension, le tour mort avec deux demi-clefs, oui. Réalisez-le sur le taquet du ponton pour ajuster la longueur des amarres à bord.

Défense avant



▲ Il faut compter sur un équipier avec une défense volante au moment de l'accostage.

Nœud de taquet



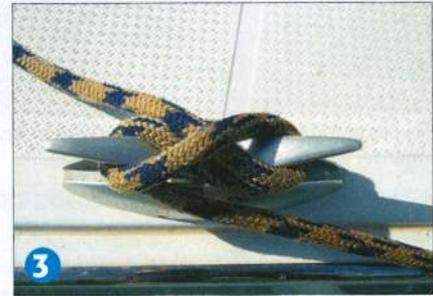
1

▲ Pour bloquer l'amarre, on va toujours du côté opposé sur le taquet, avec un tour mort.



2

▲ Pour gagner de la place, un demi-tour peut suffire.



3

▲ On croise une fois et on termine le nœud par une demi-clef inversée.



▲ La demi-clef à l'envers est une option mais ça tiendra moins bien car elle sera moins serrée.



▲ L'idée est de pouvoir larguer rapidement. Inutile de saucissonner votre bout sur le taquet.



▲ Laisser les amarres à quai ça encombre, et puis on peut toujours avoir besoin d'un bout.

ACCOSTER EN MARCHÉ ARRIÈRE



▲ Avec un temps dément et sans vent, nous avons abordé cette place à faible vitesse. Le barreur doit largement enrouler pour aborder sereinement sa place.



▲ Quand l'arrière arrive au niveau du catway, rétablir la trajectoire et finir sur son erre.



▲ Si vous arrivez avec trop de vitesse, n'hésitez pas à donner un coup de marche avant pour casser l'erre du bateau.



▲ Sur un catway, vous pouvez arriver avec un peu plus d'angle, en prévoyant un pare-battage sur l'arrière.



Pratique



Dans tous les cas, en équipage réduit (ou pas), pas besoin de vous précipiter. Si vous frappez la pointe ou la garde arrière en priorité, vous pourrez toujours plaquer l'étrave du bateau avec de la marche avant (et de l'angle à la barre s'il y a du vent).

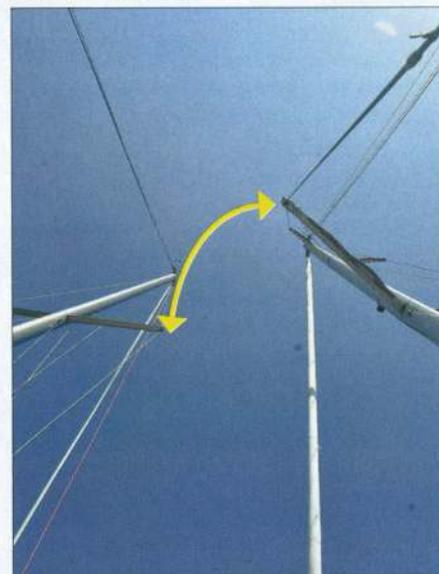
AMARRAGE A COUPLE



▲ Comme pour un accostage classique, il faut arriver avec un peu d'angle pour redresser la trajectoire quand l'étrave arrive au niveau du tableau arrière. La manœuvre se termine sur l'erre du bateau, en prenant soin de ne pas s'appuyer sur les chandeliers du voisin mais aux haubans.



▲ Par courtoisie, on s'amarré dans le même sens que son voisin. Et comme lors d'un amarrage classique, les équipiers frappent les pointes avant et arrière, et les gardes avant et arrière sur l'autre bateau.



▲ Il faut prendre soin de décaler les gréements en jouant sur les gardes.



▲ L'amarrage sur le bateau hôte n'est pas suffisant, il faut aussi frapper deux amarres à quai, une pointe avant et une pointe arrière pour réduire les efforts sur les amarres et les taquets du voisin.



▲ Au moment du départ, les amarres à quai seront les premières à être larguées.