

MANOEUVRES DE PORT

Les manœuvres de port suscitent toujours beaucoup de questions, d'inquiétudes et aussi l'envie d'apprendre.

Voici quelques recommandations et quelques expériences qui je l'espère pourront dédramatiser les manœuvres de port.

La réussite d'une manœuvre de port dépend à 90% de la stratégie adoptée et de la préparation et à 10% de l'adresse du barreur et de la chance, et donc, les quelques banalités qui suivent sont là pour augmenter la part de préparation et aider au choix d'une stratégie. Elles devraient permettre à un individu pas particulièrement adroit (comme je le suis) de ne pas foirer plus de 10% des manœuvres (je parle bien sûr de manœuvres avec plus de 15 nœuds de vent).

Enfin, La pratique est utile, elle augmente l'adresse du praticien mais on peut très bien apprendre beaucoup en regardant faire, en questionnant et surtout en réfléchissant.

En vrac :

- Un bateau sans vitesse et qui n'est plus amarré va où il veut (poussé par le vent, voir par le courant), pas où vous voulez : il faut donc de la vitesse et/ou une contrainte (bout frappé à quai ou sur un autre bateau) pour prendre le contrôle de la manœuvre.

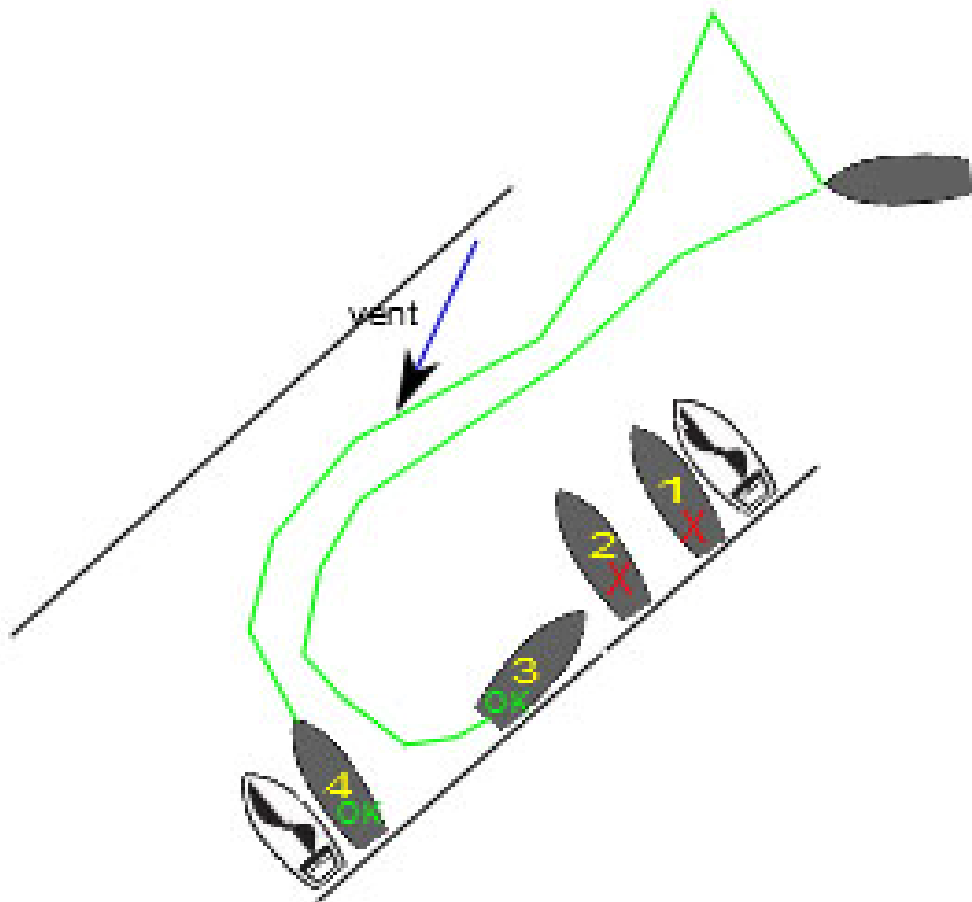
- la plupart des voiliers modernes sont plus maniables en marche arrière, à condition toutefois que la marche arrière soit établie.

- un coup de fouet en marche arrière peut arrêter un bateau mais va aussi le mettre de travers s'il n'est pas calé (voir pas d'hélice), par ailleurs, la traction risque de ne pas être immédiate (surtout avec des hélices becs de canard ou repliables).

- en conséquence, si l'on doit finir une manœuvre en arrière (ce qui est plutôt favorable, voir ci dessus) il faut impérativement passer cette marche arrière là où on a l'espace pour le faire, éventuellement loin du lieu d'amarrage, en début de chenal.
- il faut tirer parti du vent le plus longtemps possible et (dans le cas d'une entrée) venir s'appuyer sur un autre bateau ou un ponton en étant poussé par le vent.
- le taquet d'embelle (milieu du bateau) est très utile pour bloquer le bateau sur un autre bateau ou un ponton, on peut aussi se retenir aux bas haubans et haubans en enjambant les filières (mais surtout pas se retenir aux filières et attention aux pieds entre les bateaux).
- l'amarrage doit être préparé avant le départ (amarres dédoublées...) et lâché dans l'ordre qui permet de se servir de l'appui du vent le plus longtemps possible - par exemple, départ vent arrière d'un ponton, on peut lâcher les pendilles, elles ne servent à rien.
- le départ sur garde (abondamment expliqué dans les ouvrages nautiques) est intéressant mais devient inopérant à plus de 15 nœuds de vent.

Maintenant 2 exemples pour illustrer ces éléments :

- 1) On arrive à Porquerolles avec un fort vent d'ouest et on veut aller se mettre sur la jetée nord, c'est l'hiver et c'est un peu parsemé sur le ponton.



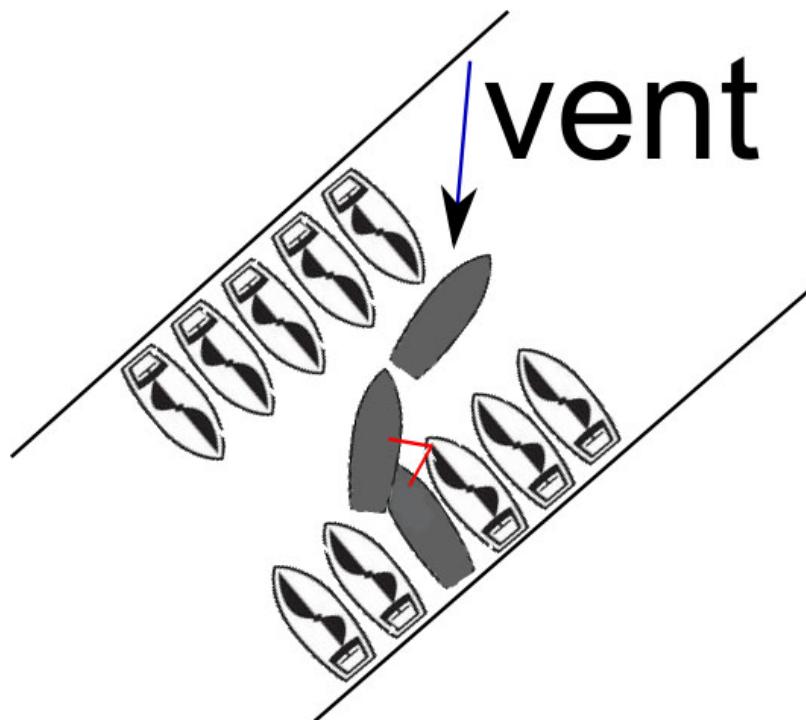
La **position 1** est difficilement accessible, dès que l'on va ralentir et amorcer le virage, on va être repoussé par le vent et se retrouver en position instable ! On peut essayer de s'amarrer en catastrophe sur le taquet d'embelle tribord si on en a le temps ! ou s'attraper sur les haubans du voisin (c'est mieux si il n'est pas la !)

La **position 2** est totalement instable avec ce vent, on aura jamais le temps d'attraper les pendilles avant d'être poussée par le vent.

La **position 3** est possible, on aura tous le temps une fois amarré de se déhaler sur les pendilles pour mettre le bateau en épi.

La **position 4** est possible, il faut soigner la trajectoire pour venir se caler sur le bateau à bâbord.

- 2) **On doit partir de Toulon depuis un ponton avec un fort vent $\frac{1}{4}$ avant tribord.**



Une seule possibilité, frapper un bout (rouge sur le dessin) sur le nez du bateau tribord ou couissant sur sa pendille puis laisser un équipier négocier le virage avec l'aide de ce bout en même temps que l'on avance (c'est-à-dire régler la longueur du bout et sa position sur le bateau comme si l'on traçait un cercle).

A noter que ce genre de manœuvre soulève la moquerie et les quolibets des voisins présents (« YACA mettre des gaz, ça sort tout seul ! ») MAIS ne vous laissez pas intimider, c'est la seule façon de sortir le bateau sans casse.