

# Comment bien appareiller ?

## Présentation

L'appareillage est la première manœuvre en navigation, c'est-à-dire quitter un quai, un ponton dans un port ou un amarrage sur bouées. L'opération est plus facile que l'accostage car vous avez le temps d'y réfléchir et de préparer la manœuvre. Elle peut se compliquer si le vent souffle fort, si le bateau se trouve dans un espace restreint ou si le port est très encombré.

Nous abordons d'abord les précautions pour circuler dans un port, les principes qui influencent les mouvements des bateaux à vitesse réduite et ensuite nous expliquons les différents départs dans un port. Il ne faut pas oublier que vous êtes toujours jugés sur votre façon de manœuvrer votre voilier ou votre vedette.

## Résumé

1. Les préparatifs avant la sortie du port.
2. Les principes influençant les manœuvres et la circulation dans les ports
  - Le fardage ou l'influence du vent.
  - Rôle du safran et coup de fouet (utile en marche avant).
  - Le pas d'hélice. (Actif en marche arrière.
  - Le demi-tour sur place avec des coups de fouet.
  - Le rayon de giration.
3. Quitter un catway en marche arrière.
4. Quitter un catway en marche avant.
5. Quitter un ponton ou un quai.
6. Départ d'un ponton avec une garde avant.
7. Départ d'un ponton avec une garde arrière.
8. Appareiller d'un quai avec un bateau à couple.
9. Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées.
10. Appareiller d'un amarrage sur pendille.

## 1 Les préparatifs avant la sortie du port et les opérations à faire avant la haute mer.

Avant de préparer le bateau pour appareiller, vous vous posez des questions :

- Avez-vous pris une météo fiable pour le temps de votre croisière ?
- Le bateau est-il adapté à cette traversée ?
- L'équipage est-il assez amariné pour cette navigation ?
- Avez-vous un équipier capable de vous remplacer en cas de chute ou d'accident.

Avant de quitter la place.

Vous devez expliquer à l'équipage la marche du bateau en particulier le fonctionnement du moteur et les instructions à effectuer en cas de problème.

Vous devez ranger le pont du voilier ou du bateau à moteur, attacher le matériel et ranger les cordages.

La cabine doit être en ordre. Si la mer devient difficile, des équipiers se protégeront à l'intérieur. Des objets peuvent les blesser s'ils ne sont pas bien attachés.

### Amarres et débordement.

Vous devez connaître deux choses importantes : la direction du vent et du courant. Le bateau prêt, vous enlevez des amarres sauf celles au vent pour le tenir.

Quand le bateau est en mouvement, les équipiers débordent doucement le voilier ou la vedette avec des pare-battages le long de la coque et du quai (technique très employée pour les grosses unités) ou avec une gaffe sur les parties solides de l'autre bateau sur le quai ou le catway. Sur un voilier ou une vedette, tout doit être fait doucement comme le débordement et les accélérations. Une autre méthode : vous laissez un équipier sur le catway ou le ponton pendant que le voilier avance et ce dernier monte à bord au dernier moment quand le bateau a pris de la vitesse et une bonne direction. Les équipiers doivent suivre les recommandations du skipper sans prendre des initiatives inappropriées.

### Les opérations à faire avant la haute mer.

Une fois que vous avez quitté la place, vous rangez les amarres dans les coffres et vous enlevez les pare-battages. Si vous les laissez le long de la coque, vous serez pris pour un débutant ou un incompetent. La plaisance a ses codes et ses bonnes pratiques.

### La circulation dans les ports.

Dans les ports, la vitesse des bateaux est limitée (3 ou 5 N). Avant de sortir de votre place quelques principes importants :

- Vous gardez de la vitesse pour que le bateau reste contrôlable en fonction de la force et de la direction du vent et courant, surtout s'ils sont traversiers.
- Entre les pontons, vous surveillez la circulation et les manœuvres des autres bateaux en anticipant les problèmes.
- L'exigüité des ports et l'encombrement des marinas rendent difficiles les manœuvres lorsque le vent souffle un peu fort.

## 2 Les principes influençant les manœuvres et la circulation dans les ports

Toutes les manœuvres sont décrites pour un bateau (voilier ou vedette) inbord monomoteur. Nous vous présentons les principes influençant la marche et la trajectoire du bateau à vitesse réduite. Dans la pratique, ils sont variables pour chaque type de navire :

1. Le fardage ou l'influence du vent
2. Le rôle du safran. (Utile en marche avant)
3. Le pas d'hélice. (Actif en marche arrière)
4. Le coup de fouet et le demi-tour sur place
5. Le rayon de giration

## 2.1 Fardage ou l'influence du vent.

Pour un débutant ou un chef de bord qui loue un bateau pendant ses vacances, la circulation dans un port entre les pontons est une source de stress et une très grande difficulté à cause de l'effet du vent et de la méconnaissance de la conduite du bateau. Le barreur ne connaît pas la sensibilité de la manette des gaz et de l'efficacité de l'hélice sur les mouvements du bateau. Une action sur la manette peut provoquer aucun effet ou une accélération violente projetant le bateau sur un autre. Dans un port, vous naviguez à une petite vitesse qui permet de maîtriser la trajectoire et de vous arrêter rapidement.



Quand vous êtes sorti de votre place, il est préférable de naviguer sous le vent du ponton pour éviter les problèmes.

Image 1 040101 Naviguer entre des pontons.

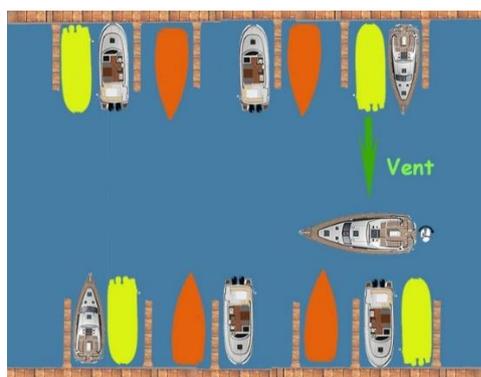


Image 2 04102. Vous naviguez trop près du ponton sous le vent

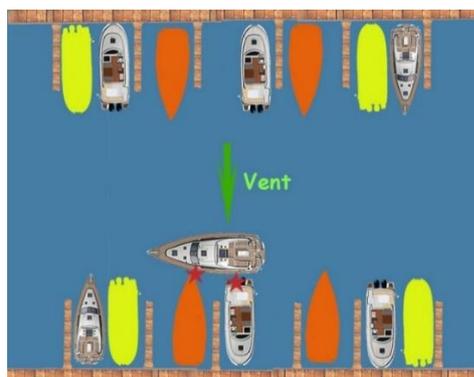


Image 3 04103. Le bateau est poussé sur les bateaux

Si vous naviguez au vent d'un ponton ou d'un quai, une rafale peut vous faire dériver dessus ou si vous êtes obligé de ralentir pour différentes raisons, votre bateau dérive sur les navires amarrés. Les dégâts sont souvent importants : coque enfoncée par une ancre, moteur hors-bord arraché du tableau arrière....

Pour vous sortir de cette situation difficile, vous immobilisez le bateau pendant que des équipiers mettent des pare battages ou débordent pour limiter les dégâts. Vous sortez de cette situation difficile en marche arrière pendant que les équipiers écartent l'avant et surtout pas en marche avant, le rayon de giration contribue à aggraver les frottements.

## 2.2 Rôle du safran. Coup de fouet (utile en marche avant).

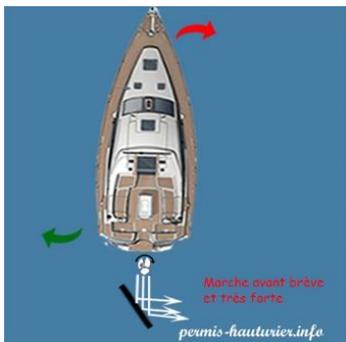


Image 4 04074 rôle du safran

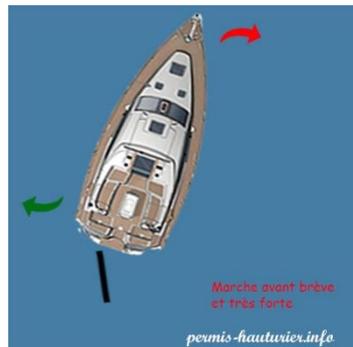


Image 5 04075 Le bateau vire sans avancer

En marche avant, un coup de fouet est une accélération rapide et forte du moteur (environ 2 ou 3 s) permettant de faire pivoter le bateau sans prendre de vitesse. Les filets d'eau générés par l'hélice projetés sur le safran font pivoter le bateau autour de sa quille sans donner de vitesse au bateau. Si le safran est sur tribord, le navire vire sur tribord.

Des coups de fouet successifs permettent de faire un virage serré.

En marche arrière, ce phénomène n'existe plus, mais le pas de l'hélice a un effet que nous verrons plus loin. Il faut attendre que la vitesse du bateau soit suffisante pour que le safran provoque la rotation du bateau.

## 2.3 Le pas d'hélice. (Actif en marche arrière).

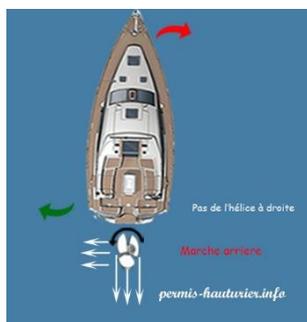


Image 6 04076 pas de l'hélice en marche arrière

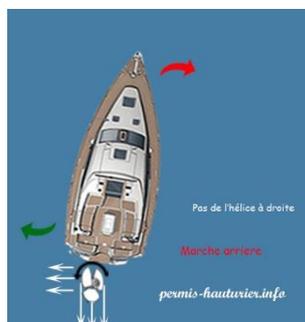


Image 7 04077 Avant vers tribord et arrière vers bâbord en marche arrière

Principe : la majorité des bateaux possède un pas d'hélice à droite. Lorsqu'un bateau monomoteur est en marche arrière, l'hélice tourne dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et les pales produisent une force latérale qui fait dériver l'arrière du bateau sur bâbord ou à gauche et l'avant sur tribord. Comme le montrent les images 6 et 7.

En marche arrière, une barre franche a tendance à se plaquer brutalement d'un côté ou de l'autre. Vous devez tenir fermement la barre.

Sur d'autres bateaux ayant un pas à gauche, les effets sont inverses.

Pour déterminer le pas de l'hélice. Le bateau bien amarré au ponton, il suffit d'embrayer doucement en marche arrière et les remous du sillage sont visibles à tribord.

Résumé. Pas à droite.

Marche avant -> le bateau vire à bâbord ou à gauche

Marche arrière -> le bateau vire à tribord ou à droite

Lors des manœuvres, vous devez vous souvenir de cet effet qui aide à manœuvrer. Quand vous êtes amarré à tribord d'un quai, le pas vous aide à quitter facilement votre place, en marche arrière en faisant virer le tableau arrière vers bâbord.

## 2.4 Le demi-tour sur place avec des coups de fouet

Le demi-tour est la combinaison de l'effet du safran et du pas de l'hélice. Il n'est possible qu'avec les bateaux à quille sans trop de vent. Le demi-tour se fait obligatoirement à tribord pour un pas à droite.

Pour faire un demi-tour, vous mettez la barre à tribord avec une marche avant brève et forte. Le bateau pivote sur tribord sans avancer. Point mort. Barre toujours à tribord. Marche arrière courte sans que le bateau ne recule. L'arrière pivote à bâbord avec le pas de l'hélice. Point mort. Vous continuez cette alternance pour poursuivre la rotation.

## 2.5 Le rayon de giration.

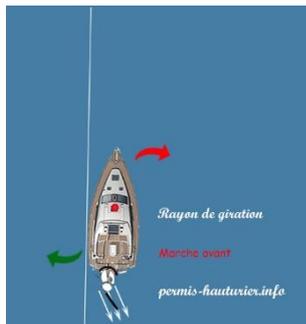


Image 8 04078 Rayon de giration

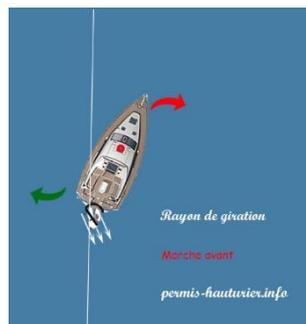


Image 9 04085 Le bateau a dérapé

Lorsqu'un bateau avance et que vous tournez la barre, il a tendance à chasser. Il tourne autour d'un point qui s'appelle le centre de giration au centre du bateau. Son déplacement se compose d'une progression vers l'avant avec une dérive latérale. Vous avez l'impression que l'arrière dérape. Si vous quittez un quai en le longeant en marche avant, cette dérive latérale provoque le frottement du tableau arrière le long du quai.

Nous allons passer en revue tous les appareillages possibles.

## 3 Quitter un catway en marche arrière.

Vous faites une marche arrière avec la barre dans l'axe pour dégager le bateau du ponton et du bateau voisin. Vous tenez compte du pas de l'hélice qui fait virer l'arrière à bâbord et du vent.

### Départ avec une garde arrière.

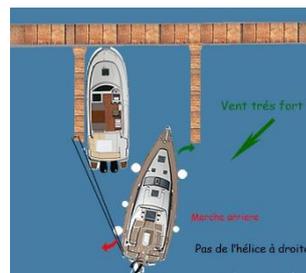


Image 12 04081 Quitter un catway avec une garde arrière

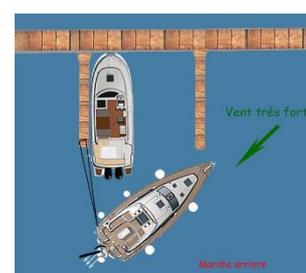


Image 13 04082 Quitter un catway avec une garde arrière

Si le vent vous empêche de partir à tribord, vous pouvez vous faire aider d'une garde arrière. Vous passez une longue garde arrière en double sur le catway. Une fois sorti, vous bloquez la garde au taquet. L'arrière bloqué fait virer le bateau pour se mettre face au vent. Vous faites une marche avant sans trop de barre en lâchant la garde.

#### 4 Quitter un catway en marche avant

La manœuvre est facile. Il suffit de faire une marche avant avec la barre dans l'axe pour dégager le bateau du ponton et du bateau voisin. Vous pouvez utiliser le coup de fouet pour choisir le côté de votre sortie.

#### 5 Quitter un ponton ou un quai.

Il n'est pas si facile de quitter un ponton en marche avant. L'arrière du bateau a tendance à frotter à cause du rayon de giration. Vous débordez le tableau arrière en mettant un peu d'angle à la barre. Il est préférable de sortir en marche arrière.

##### Départ marche arrière d'un amarrage à quai tribord amure



Image 16 44086 Quitter le quai en marche arrière

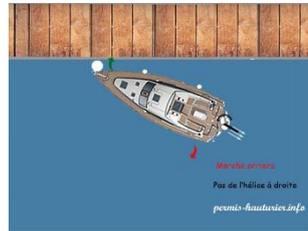


Image 17 44087 Quitter le quai en marche arrière

Si votre bateau est amarré au quai tribord amure, le départ est facilité par le pas de l'hélice. En faisant une marche arrière, le bateau s'éloigne du quai. Il faut surveiller l'avant du bateau qui peut frotter le long du quai. Un équipier déborde l'avant.

Si vous avez des difficultés pour appareiller, vous utilisez le départ sur une garde avant.

#### 6 Départ sur garde avant.

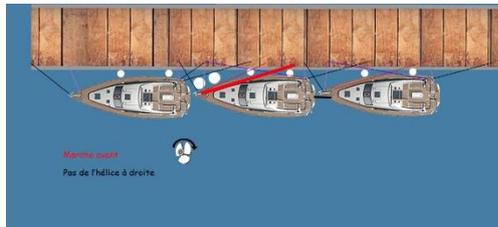


Image 18 44088 Départ sur garde avant

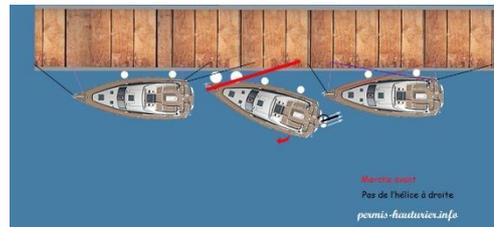


Image 19 44089 Départ sur garde avant

La garde avant vous permet de faire pivoter l'arrière du bateau et de partir en marche

arrière, Cette manœuvre est utile dans le cas du vent soufflant vers le ponton ou celui du voilier coincé entre 2 bateaux.

Un équipier passe une garde avant en double (en rouge sur image 18) entre une bitte située sur le ponton ou le quai et au niveau du Maître-bau et le taquet à l'avant. Les équipiers ôtent les autres amarres et mettent de gros pare battages à l'avant. Vous faites une marche avant doucement en mettant le gouvernail vers le ponton. En s'appuyant sur la garde, l'arrière du bateau s'écarte. Un équipier règle la garde avant et un autre surveille les pare battages. Une fois le tableau arrière dégagé, vous faites une marche arrière en inversant la barre. L'équipier laisse filer la garde. Cette manœuvre peut être faite avec un courant en arrière.

## 7 Quitter un quai sur garde arrière.

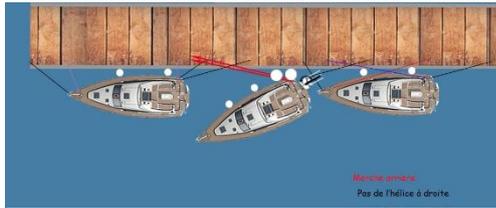


Image 22 44092 Départ sur garde arrière

La garde arrière vous permet de faire pivoter l'avant du bateau pour partir en marche avant. Vous écartez l'avant du bateau en vous appuyant sur une garde arrière.

Un équipier fixe une garde arrière en double amarré au niveau du Maître-bau du bateau. Un autre équipier met de gros para-battages à l'arrière qu'il surveille pour qu'ils restent en place pendant la manœuvre. Le barreur met

le moteur en arrière et le gouvernail dans l'axe. Appuyé sur l'arrière, l'avant s'écarte du quai. Une fois, l'étrave bien dégagée, vous faites une marche avant modérée avec le gouvernail dans l'axe pour éviter la dérive latérale vers le quai. Vous n'oubliez pas d'enlever la garde.

Cette manœuvre peut être faite en cas du courant de face

## 8 Appareiller d'un quai avec un bateau à couple.

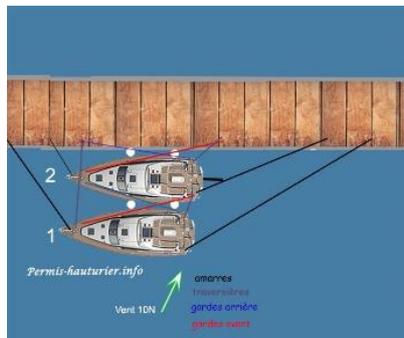


Image 23 04093 vous passez l'amarre rouge

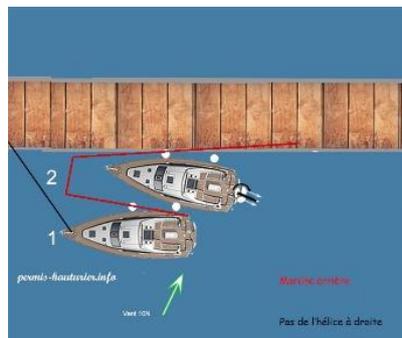


Image 24 04096 le bateau recule

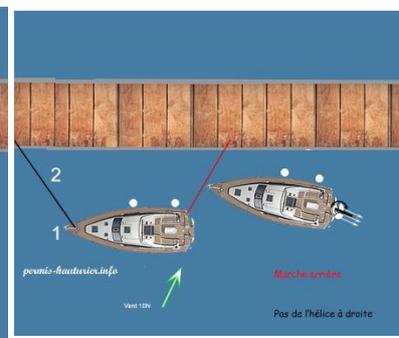


Image 25 04095 Quitter un quai avec un bateau à couple

Vent soufflant par bâbord sur l'avant, vous quittez l'amarrage par l'arrière. Vous passez une amarre fixée sur l'arrière tribord du bateau 1 en faisant le tour de votre bateau 2 par l'avant pour revenir sur le quai en arrière du 2. Attention souvent au départ, le bout peut rester coincé à un endroit. Vous enlevez toutes les amarres sauf l'amarre avant du bateau 1. Les équipiers doivent déborder et maintenir les bateaux entre eux et le 2 au quai. Le barreur fait une marche arrière doucement. Dans cette configuration (amarrage à tribord), le pas de l'hélice facilite la marche arrière vers bâbord mais l'avant frotte le long du quai. Un équipier du bateau extérieur reprend progressivement l'amarre arrière du 1. Une fois parti, le 1 est amarré au quai.

Si l'équipage du 1 est présent et sympa le bateau 1 quitte l'amarrage et fait des ronds dans le port, le temps que vous partiez.

## 9 Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées.

Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées.

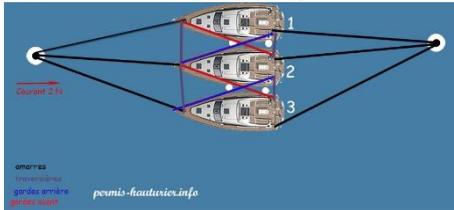


Image 26 0404097 Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées

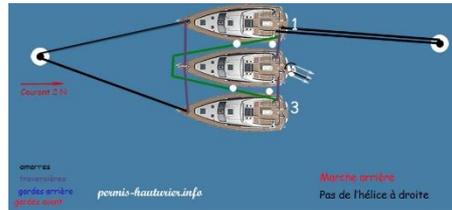


Image 27 0404098 Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées

Vent faible de face et courant 2N. Dans ce cas, il est plus facile de quitter l'amarrage en marche arrière face au courant. Le vent est trop faible pour

nous ennuyer. Les 3 équipages sont prêts. Les équipiers doivent déborder et maintenir les bateaux entre eux et tout est fait rapidement sans précipitation sous les ordres des 3 skippers. Pas d'initiatives personnelles.

Remarque personnelle. Je connais la manœuvre en m'amarrant régulièrement dans le Sound de Chausey sur les bouées de Granville. Nous sommes souvent 3 bateaux à couple sur les 2 bouées avec un courant de 3 ou 4 nœuds. Si une amarre est enlevée trop tôt, vous ne pouvez pas maintenir et rattraper votre bateau avec la force des bras contre le courant qui peut être très fort.

Vous passez une amarre fixée sur l'arrière bâbord du bateau 1 en faisant le tour de votre bateau 2 par l'avant pour revenir sur l'arrière tribord du 3. Attention souvent au départ, le bout peut rester coincé à un endroit. (Image 28 amarre verte) Vous allumez votre moteur et vous enlevez une partie de l'amarrage : toutes les gardes, l'amarre arrière du 2 et les traversières. Vous passez l'amarre arrière du 3 sur l'arrière du 1. Les équipiers maintiennent les 3 bateaux. Enfin vous enlevez l'amarre à l'avant. Le bateau est libre.

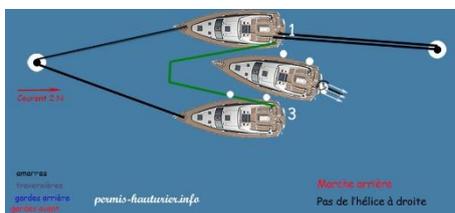


Image 28 0404099 Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées

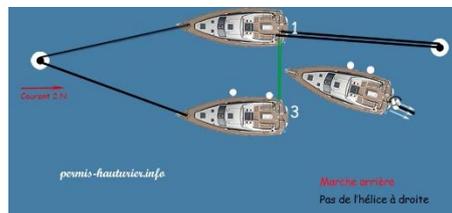


Image 29 0404100 Appareiller d'un amarrage de 3 bateaux sur bouées

Le barreur fait une marche arrière doucement pour que les équipiers puissent déborder et maintenir les bateaux entre eux

en contrôlant les pare battages. Dans cette configuration, le pas de l'hélice facilite la marche arrière vers bâbord, mais l'avant du 2 frotte le long du 1. Mais le bateau 2 doit éviter en reculant les bateaux amarrés sur la bouée arrière. Un équipier du 3 reprend progressivement l'amarre verte. Une fois parti, le 3 s'amarre sur le bateau 1, un équipier donne l'amarre au 3.

## 10 Appareiller d'un amarrage sur pendille

En méditerranée, les bateaux sont amarrés sur pendille. Ils sont attachés par l'avant à cette dernière et par l'arrière à deux amarres sur le quai.

La manœuvre est facile à condition que le vent et le courant de travers ne soient pas trop forts. Vous préparez le départ en passant en double les pointes arrière sur le quai. Vous mettez une marche avant pour qu'un équipier puisse enlever la pendille fixée sur le taquet avant. Il remet la pendille sur le quai en la laissant couler. Le barreur arrête la marche avant pour que les équipiers enlèvent les pointes arrière.

Le barreur fait une marche avant lente, barre droite pour que les équipiers puissent déborder ou maintenir le bateau avec les voisins.

## 11 Conclusion

J'espère que cette page vous a intéressé et vous a apporté des informations. Nous avons insisté sur les principes influençant les mouvements des bateaux dans un port. Vous devez garder en mémoire ces principes lors de l'appareillage.