

Comment bien accoster ?

Présentation

En navigation, l'accostage est une technique qu'il faut bien maîtriser. Souvent les conditions ne sont pas idéales pour faire cette manœuvre ; par exemple, vous ne connaissez pas l'implantation du port, vous avez loué un bateau pendant les vacances, ou vous rentrez à votre place avec les conditions météorologiques musclées...

Dans tous les cas, vous devez vous amarrer sans abimer le bateau.

Résumé

Cette page vous renseigne sur l'accostage qui se définit comme l'action d'approcher un bateau d'un quai ou d'un ponton avec ou sans catway pour l'amarrer. Vous serez toujours jugés sur votre façon de manœuvrer votre voilier ou votre vedette.

- 1 Les précautions à connaître et Les principes influençant les manœuvres et la circulation dans les ports
- .2 Comment entrer dans une place avec un catway ?
- 3 Comment accoster sur un ponton dans une place étroite et avec un vent soufflant de ce dernier.
- 4 Comment accoster une vedette le long d'un ponton.
- 5 L'accostage d'un voilier le long d'un ponton
- 6 Comment accoster et amarrer sur pendille
- 7 Lover et envoyer correctement une amarre

1 Les précautions à connaître et les principes influençant les manœuvres et la circulation dans les ports

1.1 Introduction à la circulation dans les ports.

Dans les ports, la vitesse des bateaux est limitée (3 à 4 N) pour entrer dans votre place ou pour vous amarrer le long d'un ponton.

Quelques principes importants :

Vous gardez de la vitesse pour que le bateau reste manœuvrable,

Vous surveillez la circulation et les manœuvres des autres bateaux en anticipant les problèmes.

Vous devez connaître la direction du vent et du courant dans le port.

1.2 Les principes influençant les manœuvres et la circulation dans les ports.

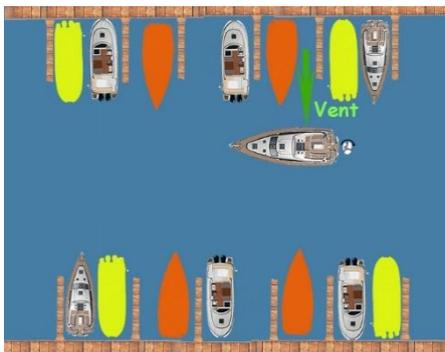
Toutes les manœuvres sont décrites pour un bateau (voilier ou vedette) inbord monomoteur.

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

1.2.1 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.

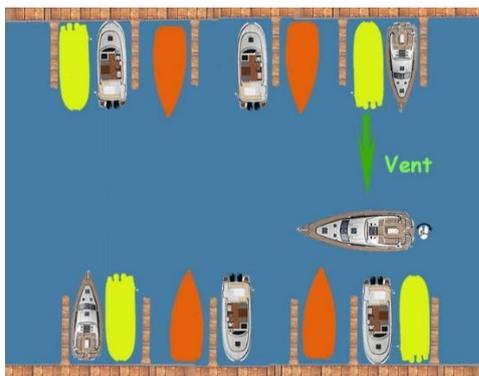


Image 2 04102. Vous naviguez trop près du ponton sous le vent

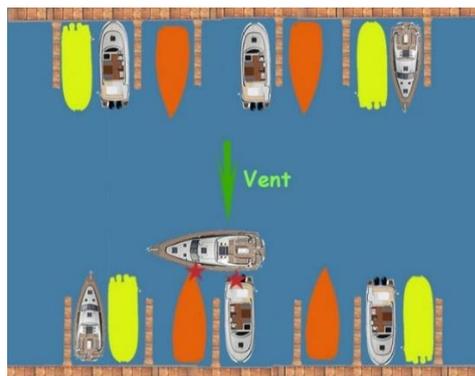


Image 3 04103. Le bateau est poussé sur les bateaux

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.

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

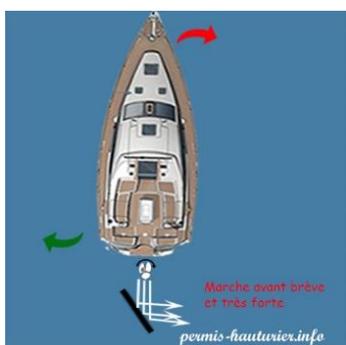


Image 4 04074 rôle du safran

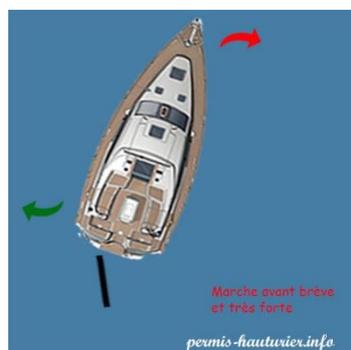


Image 5 04075 Le bateau vire sans avancer

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.

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

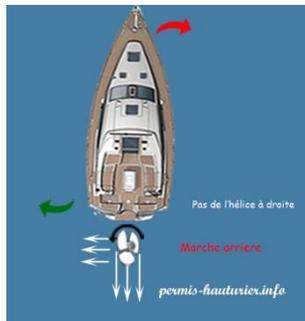


Image 6 04076 pas de l'hélice en marche arrière

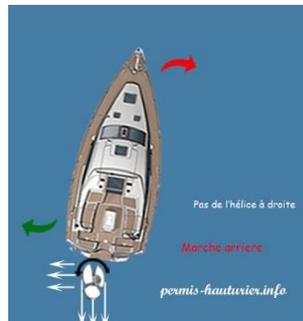


Image 7 04077 Avant vers tribord et arrière vers bâbord en marche arrière

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 à un quai, le pas vous aide à quitter facilement votre place, en marche arrière en faisant virer le tableau arrière vers bâbord.

1.2.4 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.

1.2.5 Le rayon de giration.

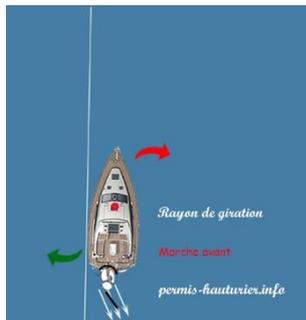


Image 8 04078 Rayon de giration

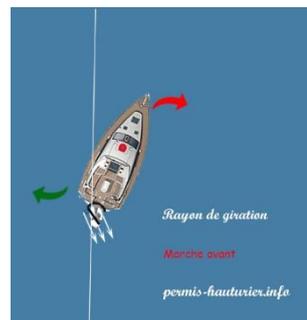


Image 9 04085 Le bateau a dérapé

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.

1.3 Préparatifs de l'entrée dans le port.

Avant d'entrer dans un port inconnu ou non, des préparatifs sont nécessaires :

- Par téléphone ou VHF, vous demandez à la capitainerie du port de vous attribuer une place.

- Vous préparez les pare battages en les fixant aux filières et un équipier en garde un à la main. La hauteur des pare battages est réglée de telle façon que le point d'appui sur un ponton, un catway ou un autre bateau, soit en leur milieu en permettant de protéger votre coque.

- Vous préparez des amarres avant et arrière en les fixant aux taquets en les passant par les chaumards et par l'extérieur des filières en ne les prenant pas trop longues pour faciliter leurs mises en place. Pour finir, elles reviennent au milieu du bateau, à l'endroit où les 2 équipiers descendront sur le quai ou le catway. En arrivant près de la place, vous devez connaître deux choses importantes : la direction du vent et du courant.

Dans le port du Hérél à Granville, les courants ne sont pas négligeables, surtout à l'ouverture de la porte. Par fort coefficient, le bassin se remplit très vite et les courants rendent très difficile la circulation entre les pontons et l'entrée à votre place. Le phénomène s'estompe 1h après l'ouverture.

2 Comment entrer dans une place avec un catway ?

La manœuvre diffère en fonction de la direction du vent et du courant. Vous vous aidez du pas de l'hélice vous faciliter le virage.

Vous arrivez doucement en gardant de la vitesse pour maîtriser le virage en fonction du courant et du vent qui peuvent varier. Il doit être assez large pour avoir la possibilité de refaire l'approche si elle n'est pas correcte.

Un équipier peut rectifier un peu la trajectoire du bateau en cas de besoin, avec une gaffe, Un autre équipier muni d'un pare battage peut éviter des dommages avec le voisin ou le catway en le mettant au bon moment. si le choc est important.

Vent ou courant en face ou en arrière de votre place.

Les approches sont faciles si vous gardez de la vitesse. Gare au pas de l'hélice qui gêne le virement d'un côté. Vous amorcez un large virage pour vous mettre perpendiculairement au ponton pour entrer dans la place. Le vent et courant de face freinent rapidement le bateau. Une petite marche arrière l'arrête. Vous fixez la pointe avant pour éviter que le bateau ne recule du ponton et ensuite la garde arrière pour éviter qu'il s'écarte du catway et vous finissez par l'autre pointe avant. Avec le vent et courant arrière, soyez attentif à ralentir rapidement votre bateau, sinon gare au choc sur l'étrave. Vous fixez la garde arrière pour éviter que l'étrave ne touche le ponton, ensuite vous mettez en place une pointe avant pour éviter qu'il s'écarte du catway et vous finissez par l'autre pointe avant.

Vent ou courant de travers de votre place.



Image 10 catway vent travers

Si le vent et le courant sont en travers, la manœuvre est difficile. Vous risquez de frotter votre bateau sur les autres ou le catway.

Vous devez aborder l'entrée de votre place avec le vent et le courant de face. Voir images 10 et 11.

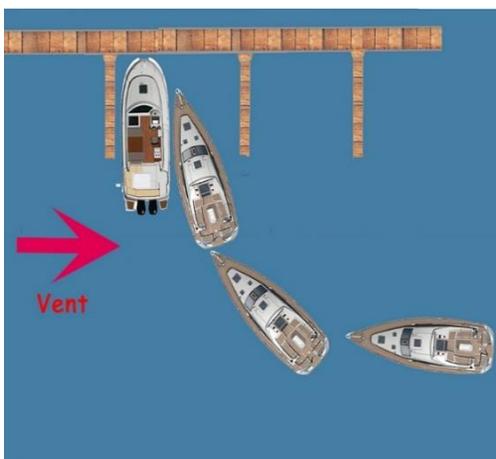


Image 11 catway vent travers

Pour réussir l'entrée dans votre place et pour maîtriser l'effet du vent et du courant, vous pointez l'étrave sur le catway ou le bateau voisin face au vent et courant. En gardant de la vitesse, vous maîtrisez votre trajectoire qui est facile à modifier en fonction des variations du vent et courant. Vous finissez le virage face au ponton. Les équipiers sont prêts à rectifier la trajectoire du bateau. La théorie est facile à expliquer, mais la pratique n'est pas si facile avec beaucoup de vent.

Manœuvre difficile. Voir image 12
Conclusion.

Si vous avez le vent à l'arrière, nous vous conseillons de faire un demi-tour pour arriver en face du courant ou du vent



Image 12 catway vent travers

3 Comment accoster sur un ponton dans une place étroite et avec un vent soufflant depuis ce dernier.

Si vous avez peu de place entre deux autres bateaux, vous présentez l'étrave sur le ponton au milieu de la place avec un angle de 30°. Un équipier met des pare battages à l'étrave. Vous maintenez l'étrave le long du ponton et l'équipier débarque avec une amarre qui, fixée sur un taquet à l'avant du bateau est attaché au taquet du ponton au niveau du milieu du bateau. Vous faites une marche avant lente. La garde avant fait virer l'arrière vers le ponton, vous mettez en place la garde arrière pour éviter qu'il ne s'écarte du ponton ensuite les deux pointes.

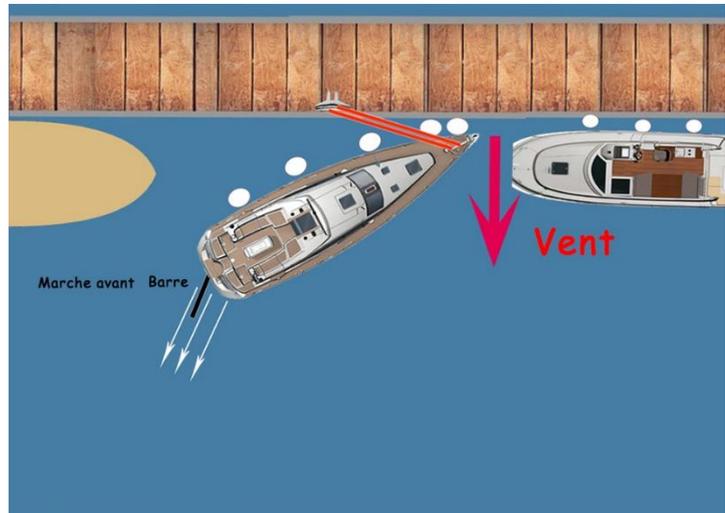


image 13 quai place étroite

4 Comment accoster d'une vedette le long d'un ponton.

3 étapes pour venir le long d'un ponton

L'accostage rend les navigateurs nerveux. Vous ajoutez un peu de vent et de courant dans le mélange et vous risquez de vous sentir submergé par le stress et l'inquiétude. Accoster le long d'un ponton peut être accompli en seulement trois étapes. Mais d'abord, vous devez connaître les réactions de votre bateau. Cette procédure s'applique aux bateaux à moteur hors-bord ou zdrive. Vous devez avoir passé assez de temps à la barre pour savoir comment votre bateau vire lorsque vous tournez le volant. Beaucoup de navigateurs débutants sont surpris de voir à quel point l'arrière glisse ou dérape lorsqu'ils amorcent un virage. Si vous ne connaissez pas les tendances de votre bateau, vous essayez de vous entraîner en approchant une bouée ou une marque comme s'il s'agissait du quai

Étape 1: L'approche

Approche lente du centre de la place souhaitée

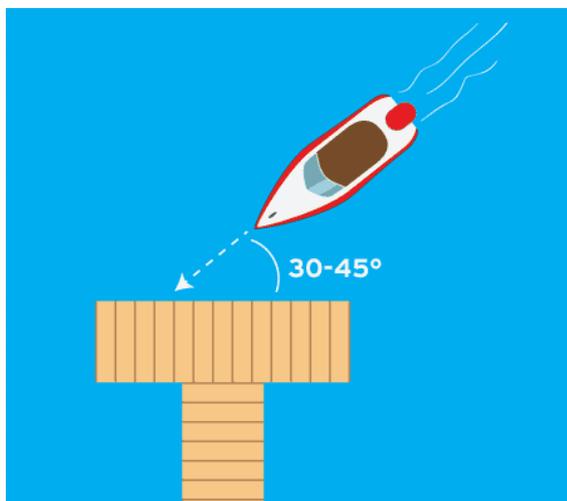


Image 14 approche

Lorsque vous vous approchez de l'espace sur le quai où vous souhaitez vous amarrer, Vous commencez par évaluer le vent et le courant. Si le vent et le courant vous poussent vers le ponton, un petit angle vous aide à garder le contrôle et à ne pas frapper le quai avec la proue du bateau.

Si le vent et le courant ont tendance à vous éloigner du quai, vous aurez besoin d'une approche plus rapide pour conserver suffisamment de vitesse. Vous Commencez avec un angle de 30 à 45°. Vous Dirigez votre trajectoire vers le centre de votre zone d'atterrissage.

Étape 2: Gouvernail à tribord, moteur avant

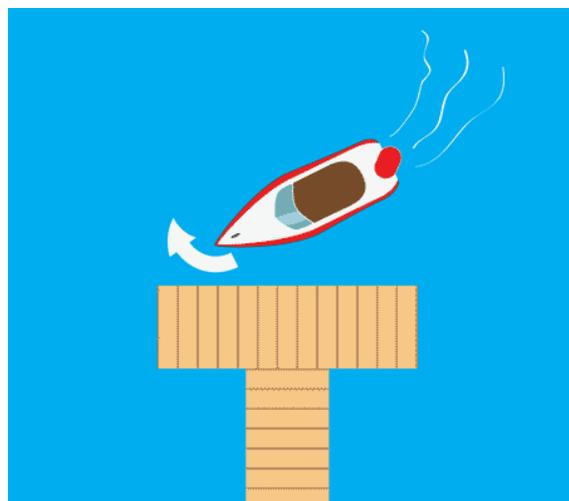


Image 15 gouvernail tribord

Lorsque votre étrave est proche du ponton, à une demi-longueur de bateau, Vous faites pivoter le gouvernail vers tribord (à l'écart du quai). C'est là que connaître votre bateau devient important, notamment en ce qui concerne les pivots. Si vous tournez trop tôt, vous ne serez pas parallèle au quai. Une fois le gouvernail tourné, vous accélérez le moteur pendant un instant pour donner un coup de fouet. Cela permet également de vous éloigner l'avant du quai (sur tribord) afin de ne pas le toucher.

Étape 3: Gouvernail à bâbord, moteur arrière

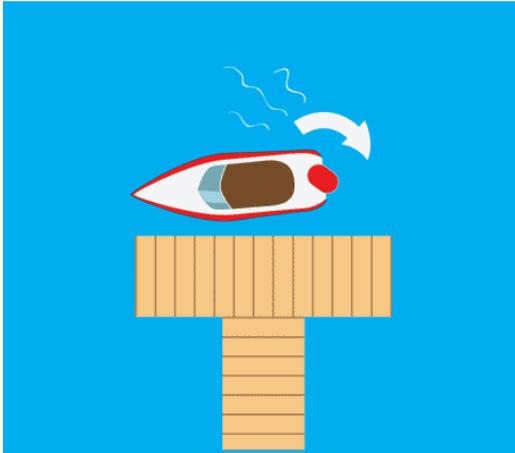


Image 17 gouvernail bâbord

Tandis que le bateau glisse vers le ponton, vous tournez le gouvernail à bâbord et vous inversez le moteur (sur les bi moteurs, vous utilisez le moteur le plus éloigné du ponton pour obtenir un effet maximal).

Ceci diminue votre vitesse et rapproche la poupe du bateau à bâbord, plus près du quai. Lorsque le bateau a cessé d'avancer, vous le mettez au neutre. Vous amarrez votre bateau au ponton.

Article écrit par Michael Vatalaro, ancien rédacteur en chef de *BoatUS Magazine*, pour bateau à moteur de 24 pieds. Publié en décembre 2013. [Lien](#)

5 L'accostage d'un voilier le long d'un ponton

Accoster un voilier le long d'un quai doit être fait avec beaucoup de soin. Il y a rarement autant de place que le navigateur le souhaite.

Les préparatifs

Avant que le bateau ne soit dirigé au quai, les pare battages doivent être suspendus avec un nœud de cabestan sur les filières à une hauteur offrant une protection maximale à la coque.

Les amarres ne doivent pas être trop longues, à l'avant comme à l'arrière, avec une extrémité fermement attachée à un taquet à bord. La force et la direction du vent et du courant doivent être estimées.

L'approche

Le skipper doit choisir avec soin l'emplacement de son amarrage et faire l'approche avec un angle de 45 degrés. La dernière étape dépend de la force et de la direction du vent et du courant.

Courant et vent vers le quai

C'est la situation la plus facile, car le courant et le vent jouent en votre faveur. Le bateau est maintenu parallèle au quai, à deux ou trois pieds de ce dernier. Le vent et le courant le portent vers le quai, plus ou moins rapidement.

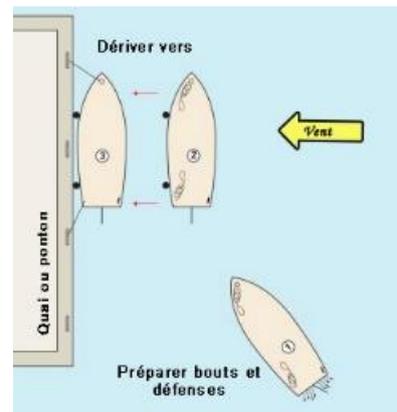
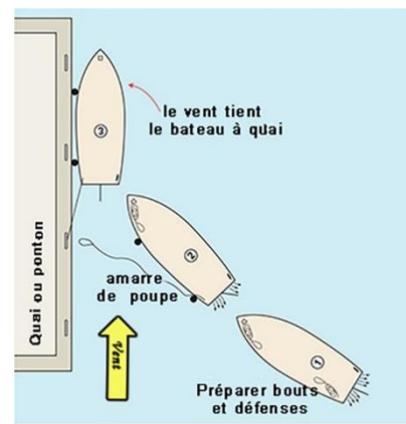


Image 18 vent vers le quai

Courant et vent arrière

C'est aussi une procédure simple. L'approche finale du quai est faite avec un angle de 30°. Le bateau est ralenti, et l'amarre de poupe (avant) est fixée sur le quai. Lorsque cela est fait rapidement, le vent maintient la proue près du quai. Il est sécurisé avec une amarre de proue. Tout cela peut être une procédure simple si le vent et le courant sont faibles, mais avec un courant fort, cela peut être impossible. Il est préférable de faire face au courant.



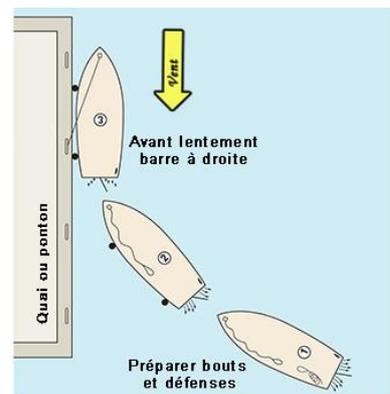
Vent et courant de l'arrière

Image 19 vent vent arrière

Courant et vent de face

Lorsque le courant et le vent sont de face et que le bateau doit être amarré à bâbord, la procédure est très simple. Il est approché sous un angle de 30° et il est ralenti en utilisant les deux moteurs en marche arrière lente. Une amarre avant est passée à terre. Le moteur tribord est mis en marche avant, ce qui, combiné à l'action du vent, rapproche la poupe du quai.

Une procédure similaire peut être suivie si le bateau est équipé d'un moteur inboard. Une amarre avant est passée à terre. Le gouvernail est mis à tribord et le moteur en marche avant pour rapprocher la poupe du quai, Une amarre arrière est passée à terre pour sécuriser le bateau.



Courant / vent de face

Image 20 vent de face

Courant et vent du quai

C'est la situation la plus difficile. L'approche du quai doit être rapide. De bonnes défenses sont mises à l'avant du bateau. L'amarrage avant est fixé sur un taquet du quai au niveau du milieu du bateau. Le moteur et le gouvernail sont utilisés pour amener la poupe le long du quai. Il faut fixer rapidement l'amarre arrière pour sécuriser le bateau

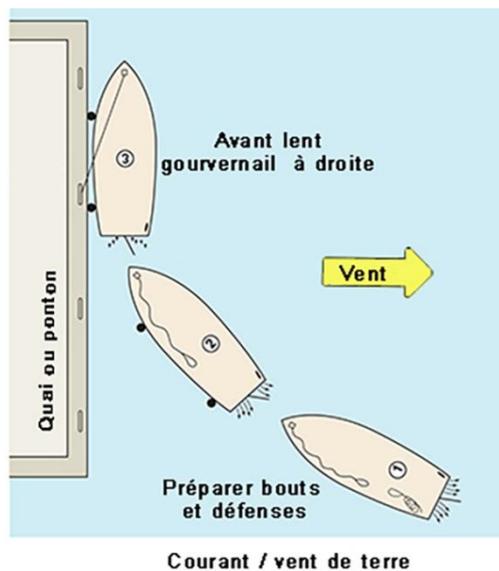


Image 21 vent du quai

Ce paragraphe est une traduction très libre d'un article du site : [cpsboat](http://cpsboat.com),
L'adresse l'article du du site : cpsboat.wordpress.com

6 Comment accoster et s'amarrer avec 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 place est prise en marche arrière souvent dans un espace étroit entre des bateaux. La manœuvre peut être rendue très difficile à cause d'un vent fort et de travers. Vous vous aidez du pas de l'hélice pour vous faciliter la marche arrière.

Vous arrivez en marche arrière doucement en gardant de la vitesse pour maîtriser le virage en fonction du courant et du vent. Il doit être assez large pour avoir la possibilité de refaire l'approche si elle n'est pas correcte. Une bouée est mouillée devant chaque remplacement. Un équipier peut rectifier un peu la trajectoire du bateau en cas de besoin, avec une gaffe ou avec un pare-battage pour éviter des dommages sur les navires voisins. Le bateau doit être perpendiculaire au quai. Vous l'arrêtez pour que des équipiers débarquent sur le quai afin de fixer deux pointes arrière sur des bittes d'amarrage. Une fois les pointes bloquées, le barreur met une marche avant faible pour maintenir le bateau. Pendant ce temps-là, un autre équipier saisit la pendille sur le quai et la rapporte sur la plage avant. Il tire sur la pendille pour la mettre en tension sur la

chaîne mère et la fixe sur un taquet avant. Vous fixez deux gros pare battages sur la jupe arrière pour la protéger du quai. Vous réglez les amarres pour faciliter la descente des équipiers sur le quai.

Il existe une autre façon de s'amarrer le tableau arrière au quai (cul-à-quai) avec un mouillage sur ancre qui remplace la pendille. Un équipier avant s'occupe du mouillage exclusivement. Une fois en marche arrière devant la place, l'équipier largue l'ancre à 35m du quai et il doit lâcher la chaîne sans stopper l'erre du bateau. Le barreur et l'équipier doivent être coordonnés. Le premier contrôle la manœuvre avec son moteur et l'équipier arrête la marche arrière à quelques mètres du quai. L'amarrage arrière est fixé sur le quai et la chaîne est reprise devant. Manœuvre facile à expliquer mais difficile à faire.

7 Lover et envoyer correctement une amarre

Il est facile d'apprendre à lancer une amarre sur un quai ou un ponton. La réussite réside dans la préparation de la manœuvre. Savoir la lancer proprement est un gage de sécurité. Pour bien lancer une amarre, il faut qu'elle soit correctement lovée.

Vous trouverez un très bon article sur ce sujet sur le site de « Bateaux » [Le lien](#).

Conclusion

Cette page est longue, mais j'espère qu'elle vous a apporté des informations intéressantes. Une précision. Nous n'avons pas évoqué l'utilisation des propulseurs d'étraves qui facilitent énormément les manœuvres.