

# 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.
- 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 Lover et envoyer correctement une amarre

## 1 Les précautions à connaître.

### 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.

## Quatre facteurs influencent les manœuvres

Deux liés au bateau.

1. Le pas de l'hélice.
2. Le centre de giration et le rayon de giration

Deux autres

3. La direction et la force du vent. (fardage = prise au vent d'un bateau)
4. La direction et la force du courant.

### 1.2 Le pas de l'hélice

Pour les bateaux mono-moteur avec ou sans arbre d'hélice, la rotation de cette dernière provoque le pas de l'hélice.

Le principe.

Si l'hélice tourne dans le sens des aiguilles.

En marche avant le bateau a tendance à tourner sur bâbord et le tableau arrière est déporté sur tribord,

En marche arrière, virage vers tribord et tableau arrière vers bâbord. Tout est inversé pour le pas à gauche. Voir image 1.

Pour déterminer le pas de l'hélice. Le bateau bien amarré au ponton, il suffit d'embrayer doucement en marche arrière. Si les remous du sillage sont visibles à tribord, le bateau a un pas à droite. Le contraire pour un pas à gauche. Généralement beaucoup de bateaux ont un pas à droite. Seuls les bimoteurs n'ont pas ce problème.

Avec un pas à droite, si vous désirez quitter votre place en marche arrière entre 2 bateaux en voulant virer à tribord, la manœuvre est impossible. Le bateau a tendance à tourner sur bâbord. Solution. Au début, vous accompagnez la marche arrière en prenant appui sur les bateaux voisins, dès que le bateau a pris de la vitesse, la barre vous permet de virer sur tribord.

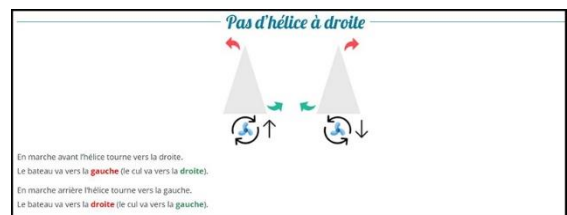


Image 1 Pas de l'hélice a droite

### 1.3 Rayon de giration

Quand vous amorcez un virage, le bateau a tendance à chasser de l'arrière. Il tourne autour d'un point appelé centre de giration qui se déplace d'une manière plus ou moins circulaire. Le déplacement du bateau se compose d'une progression vers l'avant avec une dérive latérale. Vous avez l'impression que l'arrière dérape. Si le virage se fait le long d'un quai ou un ponton, le tableau arrière frotte sur le quai ou le ponton. Avant de quitter votre place, vous prenez la précaution de déborder le bateau du ponton.

Remarque : Les voiliers à quille étroite et profonde pivotent mieux que ceux à quille longue.

Pour les débordements, vous ne prenez pas appui sur les chandeliers et les filières qui sont fragiles. Les haubans et les listons sont plus solides. Vous vous servez de la gaffe et non des pieds, l'accident est vite arrivé.

#### 1.4 Fardage ou l'influence du vent.

Avec du vent, la trajectoire du bateau est modifiée, en dérivant sous le vent. Vous ne pouvez pas suivre la trajectoire souhaitée. Cette dérive varie en fonction du bateau ou du voilier (quille longue ou courte ou les structures de la vedette).

#### 1.5 Coup de fouet et demi-tour sur place.

Cette manœuvre n'est possible qu'avec les voiliers à quille courte en marche avant. Principe. Le coup de fouet est une accélération brève et forte du moteur. L'hélice projette de l'eau sur le safran et ce jet fait pivoter le bateau autour de sa quille sans donner d'erre au bateau. (Erre = vitesse résiduelle quand le moteur est arrêté)

Pour tourner sur place, 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 brutale et brève sans que le bateau ne recule. Il pivote à tribord avec le pas de l'hélice. Point mort. Continuer cette alternance pour poursuivre la rotation.

#### 1.6 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.

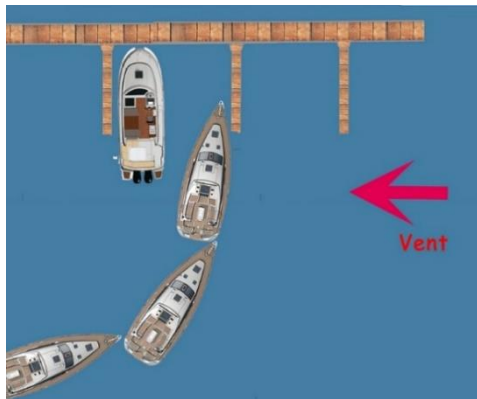
Vous arrivez doucement en gardant de la vitesse pour maîtriser le virage en fonction du courant et du vent qui peuvent varier. Il doit être assez large pour avoir la possibilité de refaire l'approche si elle n'est pas correcte.

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.

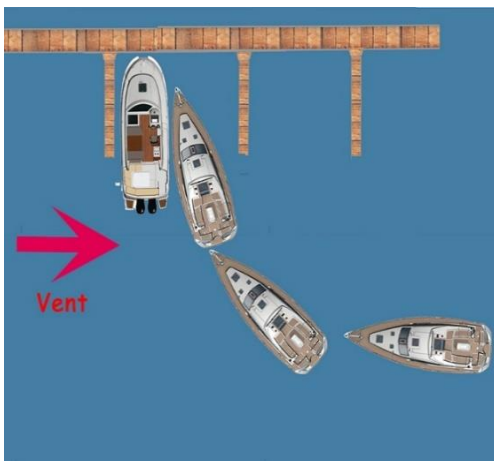
## Vent ou courant de travers de votre place.



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 2 et 3.

Image 2 catway vent travers0



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.

Image 3 catway vent travers0

Manœuvre difficile . Voir image 4  
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 4 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.

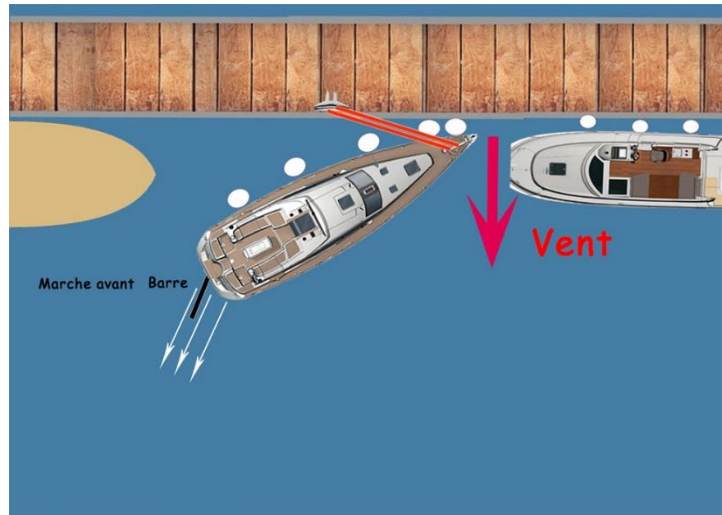


image 5 quai place étroite

### 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

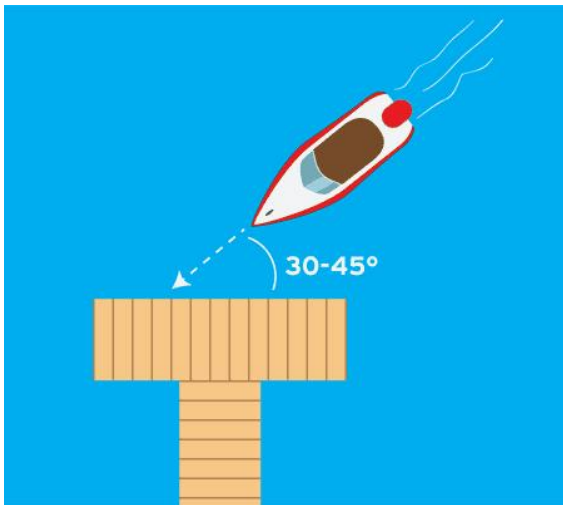


Image 6 approche

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

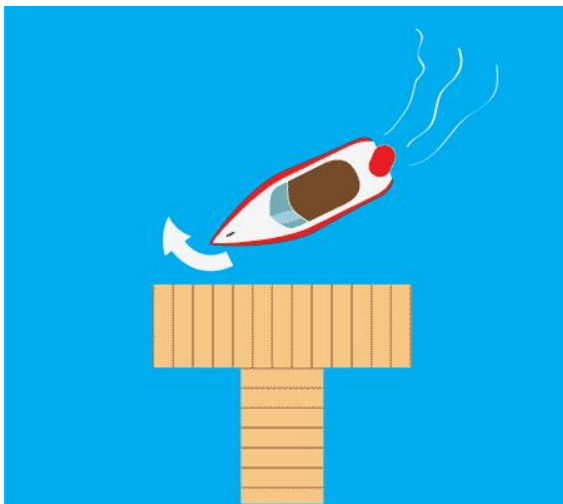


Image 7 gouvernail tribord

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

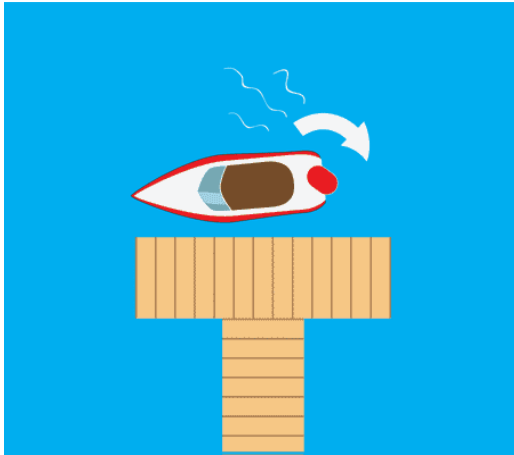


Image 8 gouvernail bâbord

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.

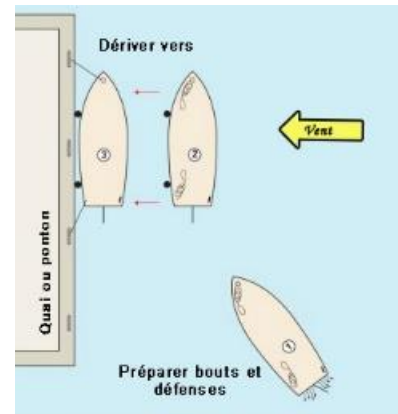
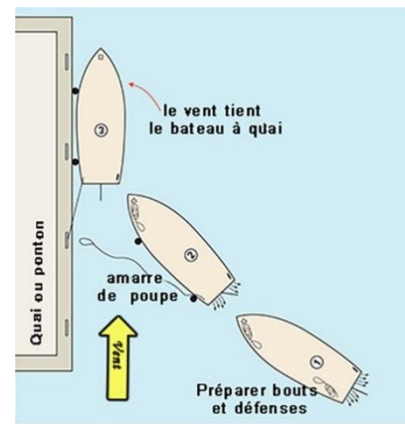


Image 9 vent vers le quai

### 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.



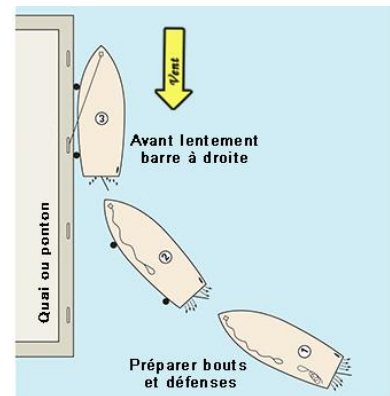
Vent et courant de l'arrière

Image 10 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 11 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.

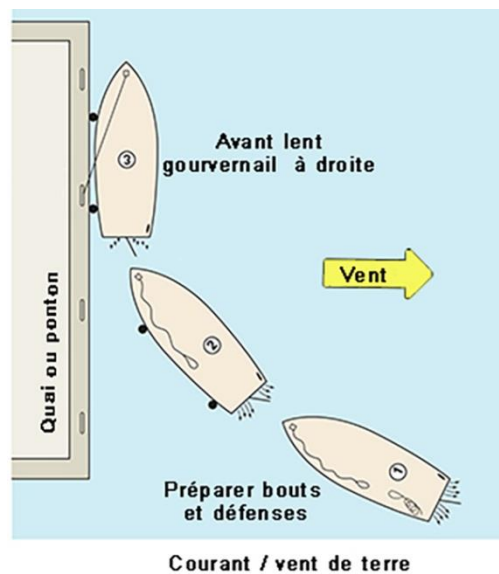


Image 12 vent du quai

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](http://cpsboat.wordpress.com)

## 6 Lancer 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.