



Association de voile  
croisière et régates

+ 33 (0) 235 982 395  
75, rue Jeanne d'Arc  
76000 Rouen  
www.mer-amitie.com  
contact@mer-amitie.com

# LE CRI DES MOUETTES

Bulletin de liaison de Mer Amitié

n° 48

mars 2016

## Numéro spécial : La sécurité à bord

Une sortie en mer, même pour une simple balade par temps calme ou sur un parcours habituel, comporte des risques qu'on cherche à limiter par l'analyse des éléments et l'évaluation de leur éventuelle interaction. L'absence de réponse aux problèmes rencontrés évolue en source d'accident.

La sécurité du bord reste la préoccupation essentielle du chef de bord qui doit gérer les risques avant qu'ils deviennent danger.

En mer, tant d'éléments interviennent, se croisent, s'ajoutent et se démultiplient, qu'il en résulte toujours une certaine vulnérabilité. Bien naviguer (faire du bon bateau, comme disait Tabarly), c'est trouver l'équilibre entre le plaisir et le risque, c'est décider d'y aller, d'agir, après avoir hiérarchisé les risques et étudié les moyens de se préserver des dangers. La navigation se déroule à partir de l'expérience, des connaissances et des capacités du bord à mettre en œuvre les techniques appropriées.

La réglementation aborde la sécurité en définissant des listes de matériels dont les bateaux doivent être équipés en fonction de leur classe de navigation. Une modification récente a réduit la liste du petit matériel obligatoire et a adapté certains points aux évolutions techniques de localisation et de communication. Surtout, elle a défini la responsabilité du chef de bord.

Mer Amitié applique cette approche depuis toujours, ce qui a permis de fédérer les équipages, de répartir les rôles, de prendre les options de navigation, en respectant les décisions sous la seule responsabilité du chef de bord habilité par l'association. Des formations spécifiques accompagnent les candidats à la fonction.

L'équipement de nos bateaux répond en tous points aux exigences réglementaires. Leur niveau technique et leur entretien méticuleux apportent les meilleures garanties.

Certains équipements portent sur la sécurité passive dont les éléments s'utilisent lorsque le processus d'accident est engagé. Leur efficacité dépend des bonnes décisions, de la rapidité d'intervention et de l'adéquation des moyens. L'aspect humain, sur les plans physique et mental, devient primordial quant à la capacité de chaque membre de l'équipage à maîtriser la situation, à gérer le stress et à respecter les procédures décidées par le chef de bord.

Les équipements relevant de la sécurité active sont prépondérants dans la gestion des risques. Au premier rang, les dispositifs de navigation qui permettent le calcul et le suivi de la route, avec l'objectif prioritaire de positionner en permanence le bateau. Il s'agit d'assurer la vigilance dans la durée pour déterminer que le bateau se trouve durablement sur une route franche (je suis en eau saine ! oui, mais pour combien de temps ? C'est le questionnement permanent à ne jamais négliger, surtout dans les zones soumises à fortes marées). La sécurité active, c'est aussi suivre les évolutions météorologiques et assurer la veille.

Un point important concerne le port de la brassière flottante avec sa longe à fixer au bateau. Le chef de bord détermine les principes à respecter en fonction des conditions et des lieux de navigation (obligatoire de nuit, dans les passages à fort courant, pour certaines manœuvres, quand le vent et la mer se lèvent). Les brassières actuelles se portant aisément en toutes circonstances, il est possible, voire souhaitable, d'en demander le port permanent. A noter qu'il est obligatoire en annexe quand celle-ci doit s'éloigner de plus de 250 mètres du bateau.

Le niveau de sécurité du bord ne dépend pas exclusivement de l'équipement du bateau. Il repose sur les compétences du chef de bord, sur ses capacités à prévenir, à anticiper les événements, à gérer et à décider, la force vive venant de l'équipage qui doit connaître les bons gestes et les faire au bon moment.

Le facteur humain détermine, en priorité, le niveau de sécurité du bord. Les compétences s'acquièrent par la formation, par de nombreuses navigations et par des entraînements spécifiques où on apprend à maîtriser les techniques pour qu'elles deviennent routines. L'expérience permet d'éviter que le chef de bord et son équipage soient le premier facteur de risque. Ce numéro spécial du Cri des Mouettes, destiné en priorité aux nouveaux membres, aborde quelques pratiques courantes à maîtriser pour que chacun puisse profiter pleinement de la mer.

Michel Maillard

**Réservez dès maintenant la date de  
l'assemblée générale**

---

le samedi 26 novembre 2016  
à La Bertelière  
Saint-Martin du Vivier

**1966 - 2016 : Nous célébrons  
les 50 ans de Mer Amitié**

---

Un évènement exceptionnel  
à ne pas manquer

## Pour une croisière sans histoire...

### Préparer sa navigation :

Consulter, sur le site de Mer Amitié les infos pratiques et les principes de base :

- Ma première navigation ;
- Diaporamas sur la sécurité dans le module formation.

Demander conseil au chef de bord, à la coordination, aux autres équipiers.

### Préparer son sac :

Prévoir les équipements appropriés qui permettent de s'adapter à toutes les conditions météorologiques :

- Protection contre le froid, la pluie, les embruns ;
- Tenue imperméable complète (salopette et veste) avec bottes ;
- Vêtements chauds (mieux : vêtements techniques spécialisés) ;
- Coiffure (bonnet pour se protéger du froid et casquette pour le soleil) ;
- Protection contre le soleil (casquette, crème, lunettes) ;
- Chaussures dont la semelle ne risque pas de glisser et de marquer le pont (chaussures de tennis validées) ;
- Change complet, trousse de toilette et duvet.

Ces éléments doivent être embarqués quelles que soient les prévisions météorologiques (un long bord de près par beau temps devient vite réfrigérant, un ciel couvert laisse passer les UV et génère des coups de soleil et des problèmes de vue).

Les tenues de pluie de randonneurs ou de jardiniers sont totalement à proscrire. Un débutant trempé qui a eu froid ou a été malade en raison d'un équipement inadapté, risque de renoncer à sa prochaine sortie et même de se priver définitivement du plaisir de naviguer.

Au cours des premiers contacts avec un débutant ou avec un nouveau membre, il est crucial d'aborder les questions sur le contenu de son sac et les équipements indispensables.

### Monter à bord :

Poser le sac sur le bateau, mettre un pied sur le bord du bateau (le liston) et se hisser en saisissant d'une main le hauban ;

Ne pas s'accrocher aux chandeliers et aux filières. Sur les bateaux hauts sur l'eau (au franc bord élevé comme Sirénade) on place une marche spéciale sous le hauban.

### Préparer le départ :

De manière générale, le chef de bord commence par un briefing qui rappelle les points d'attention et poursuit par un état des lieux du bateau en matière d'équipements de sécurité.

Il répartit les couchettes et attribue à chacun une brassière de sécurité avec sa longe.

Il annonce l'heure de départ qui doit être strictement respectée dans les régions soumises à la marée. Un retard peut interdire la sortie du port ou l'entrée au port de destination.

Chacun est ainsi en mesure d'appréhender les comportements à adopter.

### Ranger :

Placer les effets personnels dans les placards, mais garder à portée de main les bottes et la tenue étanche.

Répartir l'avitaillement par catégories, caler les boîtes et les bouteilles (toujours bien fermées ou rebouchées).

Fermer les serrures des placards.

Attention aux chutes d'objets. Un bateau n'est que rarement à plat, et tout objet susceptible de tomber tombera s'il n'est pas correctement arrimé, surtout s'il s'agit d'un objet fragile auquel on tient (ordinateur, tablette, appareil photo, lunettes...).

La table à carte et l'espace du navigateur ne reçoivent aucun objet personnel sans rapport à la navigation.

### Faire les pleins :

Pour le plein d'eau, rien de plus simple que de prendre le tuyau sur le ponton, de dévisser le nable et de remplir. Encore faut-il ne pas confondre le réservoir d'eau avec celui du Fuel !

Ne souriez pas, c'est arrivé à des gens très bien, qui ont dû faire vidan-

ger la totalité du fuel du bord. Par chance, ils s'en sont aperçus en cours de remplissage, et non en mer : un moteur diesel marche beaucoup mieux avec du fuel, même s'il se trouve encore des professeurs Nimbus pour vanter les mérites du moteur à eau...

Pour le plein de fuel, chacun pensera qu'il suffit de passer à la pompe ou d'empoigner le jerrican et de verser au bon endroit, marqué fuel, ou dans la nourrice s'il s'agit de l'annexe !

Certes, mais là encore, un équipage d'élite, en pleine possession de ses moyens, a versé le contenu d'un jerrican rempli d'eau dans une nourrice. Personne ne s'en est rendu compte avant que le moteur de l'annexe ne s'arrête après avoir épuisé le contenu du tuyau d'alimentation, en pleine nuit, mais heureusement près du bateau !

Pensons donc toujours à vérifier la nature du liquide contenu dans nos bidons !

### S'équiper :

Porter les vêtements adaptés au temps et à l'état de la mer (froid, pluie, soleil). Il est conseillé d'adopter une attitude pessimiste préventive (plutôt se couvrir et porter la salopette et les bottes avant de partir), ces équipements étant plus faciles à enlever qu'à mettre dans des conditions remuantes. La règle étant de savoir anticiper pour ne pas être mouillé ou avoir froid. Le port de la brassière (souvent de règle) accroît la difficulté à s'équiper quand la pluie ou la fraîcheur arrive.

Pour les équipiers qui prévoient de naviguer beaucoup, on conseillera d'opter pour une «veste respirante», excellent coupe-vent, imperméable et légère. Le bien-être apporté permet de profiter pleinement des sorties en mer, quel que soit le temps.

### Se déplacer à bord et prévenir le risque de chute :

Descendre dans le carré en marche arrière en se tenant d'une main. Attention aux marches et aux planchers glissants par temps humide.

Utiliser les mains courantes à l'intérieur du bateau lorsqu'il est en route à la gîte.

On s'habitue à se déplacer sur le bateau à l'arrêt (particulièrement les débutants) pour mémoriser l'espace, en se tenant à un point fixe.

Une main pour toi, une main pour le bateau ! Cette règle doit être appliquée pour tous les déplacements et surtout pour participer aux manœuvres lorsque la sortie du cockpit est nécessaire. Dans ce cas, on se déplace au vent aux allures de près et sous le vent au portant.

Il faut porter des chaussures pour participer aux manœuvres. Les pieds nus sont rapidement victimes de différentes pièces d'accastillage (rails, poulies, pontets...) sournoisement tapies sur le pont.

Les panneaux de pont, les hublots, les coffres laissés ouverts constituent des pièges qui peuvent entraîner des accidents graves (plusieurs cas déjà constatés). Rester davantage vigilant sur les bateaux de location, dont on n'a pas mémorisé les caractéristiques. Ils disposent de grands panneaux de pont qu'on laisse souvent ouverts pour ventiler l'intérieur.

### Se nourrir :

Pour les navigations à la journée, la meilleure solution consiste à préparer la nourriture avant le départ, ce qui évite de faire de la cuisine en mer. Il est préférable de s'adapter aux conditions météorologiques et de prendre le repas avant de partir, ce qui évite les problèmes de manipulation. Quand la mer s'annonce agitée, on prépare à l'avance des sandwiches. On dispose aussi d'aliments énergétiques de complément (barres de céréales, gâteaux, pain d'épice, fruits secs) qui évitent la fringale propice au mal de mer.

Préparer un repas chaud :

Utiliser les barres de serrage de la gazinière et les couvercles (un bateau, un jet-ski qui passent, même assez loin, provoquent un roulis qui risque de faire déborder ou glisser les casseroles). Un liquide en se renversant peut provoquer des brûlures et rendre le sol glissant.

Quand le bateau fait route :

Éviter de cuisiner les jambes nues, utiliser la sangle qui retient le corps en cas de forts mouvements, travailler les jambes écartées et fléchies pour trouver un meilleur équilibre ;

Attention aux couteaux et aux objets dangereux qui peuvent être projetés hors de l'espace de travail ;

Ne pas laisser de feu sans surveillance ;

Faire attention aux transferts de liquides bouillants ou chauds ;

Placer les couvercles sur les récipients ;

Utiliser de préférence la cocotte minute fermée.

### Prévenir le mal de mer :

En route, si les conditions forçissent, on peut vite devenir sensible au mal de mer, surtout à l'intérieur s'il s'avère nécessaire d'aller chercher un vêtement, de préparer à manger, ou de travailler à la table à carte.

Un malade qui vomit par dessus bord (obligatoirement sous le vent) peut facilement tomber à l'eau. Pour lui éviter de se mettre en position vulnérable, il faut préparer un seau et, mieux, l'aider à rentrer au chaud, l'allonger sur une couchette sous le vent, avec le seau près de lui.

De manière générale, pour ne pas en arriver là on pourra :

- Préparer de quoi manger avant qu'il ne devienne délicat de cuisiner dans le carré ;
- Être actif, par exemple barrer, pour maîtriser, et non subir, les mouvements du bateau ;
- Se couvrir avant d'avoir froid ;
- Manger avant d'avoir faim et boire avant d'avoir soif ;
- Communiquer avec les autres et ne pas hésiter à demander de l'aide.

L'équipage surveille le malade et prend soin de lui.

### Aller aux toilettes :

Nos bateaux sont équipés de toilettes qu'il faut utiliser en mer pour des raisons de sécurité. Les services de secours indiquent que des noyés sont régulièrement retrouvés la braguette ouverte. Florence Arthaud, elle même, est tombée à l'eau en se soulageant sur le tableau arrière de son bateau.

Pour une question d'hygiène et de respect des autres, il est demandé aux messieurs d'opérer assis. C'est facile, plus confortable et on maîtrise la trajectoire des fluides.

Soyez prudents et utilisez les toilettes du bord en respectant la consigne ci-contre.



### Larguer les amarres :

Le chef de bord organise la manœuvre en tenant compte de la direction et de la force du vent. Les deux amarres qui retiennent le bateau sont passées en double pour être libérées rapidement au top départ.

Les équipiers surveillent la sortie et débordent si nécessaire, sans pousser sur les filières et les chandeliers du bateau et des autres bateaux. Il est nécessaire d'utiliser un pare-battage volant.

Une fois dégagé des autres bateaux et des obstacles, on love les amarres et range les pare-battages.

### Participer aux manœuvres :

Le chef de bord répartit les rôles pour rechercher la cohésion et l'efficacité du bord. En attendant les consignes, chaque équipier prend son poste. On repère l'usage des bouts, par les couleurs quand c'est possible. On vérifie l'usage et le fonctionnement des coincideurs sur le roof.

Sur nos bateaux les forces en jeu étant importantes, il est recommandé de porter des gants. Un bout ou une écoute qui file entre les mains peut provoquer de graves brûlures par simple frottement.

Tenir les écoutes directement à la main est déconseillé (on n'est pas sur un dériveur léger). Il faut tourner les manœuvres sur un winch ou un taquet pour larguer, choquer, libérer un bout en service. Pour choquer lentement une drisse ou une écoute en tension, on garde quelques tours sur le winch, on maintient d'une main la partie libre et de l'autre on serre les tours sur la poupée du winch. Une main mollit la tension, l'autre freine pour éviter que tout se libère. On règle ainsi ses voiles au centimètre et on descend lentement l'équipier monté au mât.

Aux allures portantes et au moment de l'affalage de la GV, il faut prendre garde à la trajectoire de la bôme et de l'écoute. Un empannage non maîtrisé, une mauvaise manœuvre, une faute de barre ou le roulis dû au sillage d'un bateau peut faire passer violemment la bôme au dessus de la descente et du cockpit.

Un coup porté par la bôme peut être fatal, ou a minima envoyer un équipier par dessus bord. Plusieurs cas à bord de nos bateaux ont été constatés : un bras cassé par une écoute de grand voile, un semi-étranglement avec le palan fin. Eric Tabarly, lui même, est tombé à l'eau, de nuit, poussé par la bôme, alors que debout sur le rouf il réduisait la voile. Sans harnais, sans brassière, il a terminé ses jours ainsi...

On a également eu à connaître, à plusieurs reprises, des dégâts matériels (arrachement des poulies et du chariot d'écoute, vit de mulet endommagé).

Il faut être attentif aux mouvements du bateau, se positionner en fonction de ses évolutions et rester assis dans le cockpit quand on ne participe pas aux manœuvres.

### Mouiller l'ancre :

Le danger est lié à la chaîne, si elle file sans contrôle. Sur un bateau équipé d'un guindeau, il faut vérifier le fonctionnement du frein.

Sur un bateau sans guindeau, on allonge la chaîne sur le pont, par bandes, jusqu'à obtenir la longueur souhaitée.

Le courant et le vent sur les bateaux à fardage important (Sirénade) peuvent accroître les efforts nécessaires pour relever l'ancre.

Les opérateurs doivent porter des gants et des bottes.

Comme pour toutes les manœuvres, celle-ci doit être préparée et organisée pour savoir qui fait quoi.

### Se baigner :

Après plusieurs événements ayant entraîné la mort de baigneurs imprudents, incapables de remonter à bord en absence d'échelle, cet équipement a été rendu obligatoire.

Ne pas oublier qu'il faut tenir compte des courants, souvent de l'ordre de plusieurs nœuds (1 nd = 1,8 km/h). Même un excellent nageur ne peut se permettre de mépriser un courant d'un nœud. Pensez-y avant de vous jeter à l'eau. C'est encore plus vrai dans l'eau froide !

Dans les régions soumises aux courants, on laisse filer, à l'arrière, une longue aussière munie d'un pare-battage.

Attention à ne pas surestimer ses capacités de nageur. Sur nos bateaux, à plusieurs reprises, nous avons connu des baignades qui auraient pu mal tourner. Certains équipiers sont à surveiller !

Lorsque le bateau est en route, ne jamais sauter à l'eau pour rattraper un pare-battage ou un objet tombé à l'eau. Ce comportement irresponsable engage la responsabilité du chef de bord en cas de problème. Si la zone est dégagée, on profite de l'incident pour s'entraîner à la manœuvre de récupération d'un homme à la mer ; Excellent exercice !

### Naviguer dans des conditions délicates :

Dans la brise avec une mer formée :

Les conditions deviennent difficiles sur des périodes qui peuvent être longues. Le froid, présent avec la brise dans nos régions, devient davantage perceptible aux allures près du vent. La vitesse du vent et celle du bateau s'ajoutent pour accroître la notion de «température ressentie». La pluie, les embruns, les vagues qui éclatent sur la coque procurent une ambiance très humide.

Ceci impose de porter les bons équipements qui permettent de supporter ces conditions dans la durée : une tenue étanche complète, des vêtements chauds (polaire), des bottes à semelles antidérapantes. Les bottes de jardin ou de chasse à gros crampons ne conviennent pas pour participer aux manœuvres sur le pont. Elles sont très glissantes, mais peuvent rendre service aux débutants qui ne s'aventurent pas sur le pont.

Dans la brume :

L'été, en Manche, il arrive de naviguer dans une brume épaisse qui peut durer plusieurs heures, voire le temps d'une traversée pour l'Angleterre. Il faut se couvrir quand on voit le banc arriver. Un équipier actionne régulièrement la corne de brume, les autres assurent la veille de tous les côtés. Le risque de collision est important. L'AIS apporte une aide précieuse, notamment pour les traversées et les approches de ports, mais la petite pêche et la plaisance en sont rarement équipées. Le navigateur surveille cet équipement électronique, présent sur Sirénade, qui donne l'identité, la position, le cap et la vitesse des navires qui en sont équipés et se trouvent dans un rayon déterminé.

De nuit :

La nuit tous les chats sont gris, et les dangers sont multipliés par l'obscurité, notamment la quasi impossibilité de retrouver un homme qui tomberait à la mer.

Les difficultés à se repérer dans le paysage s'accroissent, ainsi que pour estimer les distances. Il n'est pas toujours facile d'identifier les feux et les trajectoires des autres bateaux.

Dans certains secteurs, on rencontre une multitude d'engins de pêche (casiers, filets, lignes de fond), souvent mal signalés et très difficiles à voir de nuit. Il arrive d'attraper les filins dans l'hélice ou le safran.

Dans les raz :

Lorsqu'on navigue dans un raz, la mer agitée et les courants désordonnés, voire circulaires, rendent quasi impossible le repêchage d'un homme à la mer. On y rencontre souvent des vagues déferlantes. Un voilier anglais a vu deux équipiers sortis du cockpit par une lame dans le raz de Barfleur. Heureusement, ils portaient un harnais attaché au bateau.

Le chef de bord prendra soin de présenter le bateau, à l'entrée du raz, dans des conditions favorables. C'est à dire avec le courant. Par un vent, de force 5 ou plus, opposé au courant, le chef de bord choisira, s'il le peut, une route de contournement ou il trouvera une escale d'attente.

### Rentrer au port :

Préparer l'approche et la manœuvre d'appointement :

Placer les pare-battages, de chaque côté (3 ou 4 en fonction de la longueur et de la forme de la coque, au maître bau, vers l'avant, à l'arrière en tenant compte de la longueur, de la hauteur et de la nature de l'espace disponible). Les fixer avec un nœud d'alouette, dans la filière supérieure ou la filière inférieure si le catway est très bas sur l'eau.

Le barreur observe la force et la direction du vent. Il tient compte du courant, surtout dans les rivières (Lézardrieux, Tréguier, Angleterre), à l'entrée et à la sortie des écluses. Nos bateaux ne faisant pas toujours ce qu'on aimerait qu'ils fassent dans des espaces restreints, on est tenté de s'éloigner d'un autre en le repoussant de la main ou du pied, mais :

- Attention à ne pas se coincer un bras ou une jambe entre les balcons. La ferraille se change, une jambe ou un bras c'est plus délicat ;

- un bateau de 12 m pèse environ 10 tonnes, il est illusoire de vouloir le retenir à la main dès qu'il a un peu de vitesse.

Il faut utiliser un pare-battage volant !

Il est interdit de déborder un bateau, le sien ou un autre, en saisissant les filières et les chandeliers.

Un équipier descend pour fixer rapidement l'amarre traversière qui stabilise le bateau, puis il place en premier la garde efficace :

Par vent arrière, la garde avant qui maintient l'étrave éloignée ;

Par vent de face, la garde arrière qui empêche le bateau de reculer ;

On règle ensuite les amarres de pointe et on ajuste les pare-battages ;

On vérifie que le bateau est bien sécurisé. Par vent fort ou pour le laisser longtemps sans surveillance, on double les gardes.

Pour descendre du bateau, on place les pointes de pied toujours vers l'intérieur, après avoir enjambé les filières. On se tient au hauban.

### En conclusion :

Il est important de porter les équipements adaptés aux conditions de navigation.

Se protéger soi-même contribue à s'intégrer à la vie du bord. Le risque principal étant la chute à la mer, il est impératif de porter la brassière et d'assurer son harnais à la ligne de vie, avant que les conditions deviennent délicates. Dès que la nuit tombe, on dispose d'une lampe étanche. En pratique on ne peut que conseiller le port de la brassière en permanence comme le font les anglais. Ce qui est fait n'est plus à faire !

Les chefs de bord veillent à former les équipiers et à les habituer à participer à toutes les manœuvres. Dans les revues nautiques et leurs numéros spéciaux de nombreux articles abordent tous ces thèmes et décrivent les manœuvres dans le détail.

Naviguer souvent, s'imprégner de la culture nautique par la lecture, s'inspirer des grands navigateurs, familiarise les équipiers à l'univers de la mer et les prépare, peut-être, à devenir chef de bord.

Ces mots, qui paraissent évidents, ont trouvé leur fondement par l'évocation de divers accidents et imprudences, dont certaines récurrentes, qui ont été constatés sur nos bateaux. Il nous appartient de faire en sorte que nos équipiers acquièrent les bons comportements, maîtrisent les situations et préservent, en toute circonstance, le plaisir de naviguer.

Faisons nôtres les mots du grand architecte naval Jean-Marie Finot qui dit, dans l'avant-propos d'un écrit sur «Les éléments de vitesse des coques» :

«... Si on fait du bateau à voile, c'est essentiellement pour vivre avec la mer et communiquer avec elle.

Le but principal est d'être en harmonie avec son environnement. Dans le cas présent, le plaisir vient de l'harmonie de l'équipage avec lui-même, avec l'usage du bateau...»

Patrick Colléter - Josette Delagarde - Michel Maillard

## Manœuvres de port et amarrage

Une manœuvre ratée peut généralement se rattraper mais entraîne souvent un stress pour le barreur, surtout lorsqu'il bénéficie de spectateurs qui commentent sa performance.

Il faut aussi garder à l'esprit qu'avec des voiliers qui font souvent plus de 8 tonnes et présentent un franc-bord important, les risques de blesser un équipier ou d'endommager le bateau sont réels.

En général, il est plus facile de partir d'un catway que d'entrer et d'accoster dans une marina, bien encombrée, qu'on ne connaît pas. Il est alors indispensable, surtout par vent frais, de maîtriser son bateau au moteur.

Il est primordial de bien connaître et d'anticiper les réactions du bateau en prenant en compte les différents paramètres : le pas d'hélice, l'inertie, le rayon de giration, le vent et/ou le courant.

Le canal de Caen, juste après l'écluse de Ouistreham, est un excellent terrain de jeu pour se familiariser avec le comportement au moteur de nos bateaux. Ils sont équipés d'une hélice repliable à «pas à droite».

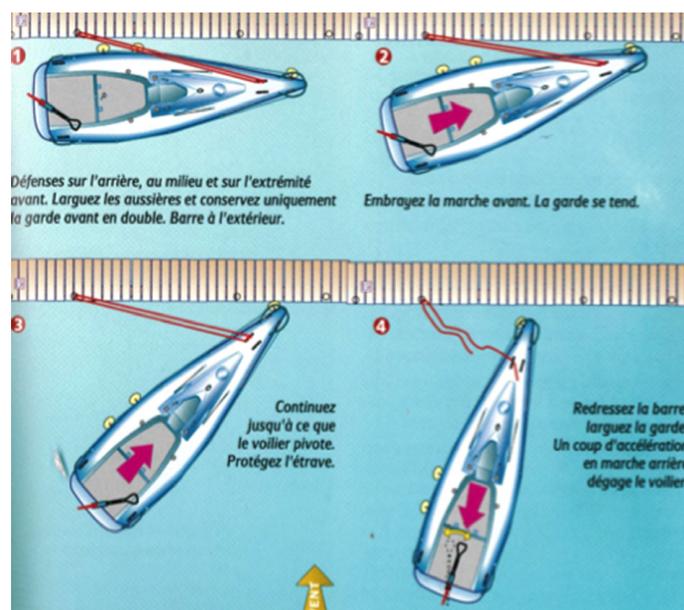
Ce qui signifie :

- En marche avant, la propulsion dévie l'arrière du bateau sur la droite et envoie l'étrave sur la gauche avec un faible effet compensé à la barre ;

- En marche arrière, la propulsion dévie l'arrière sur la gauche et envoie l'étrave sur la droite avec un effet significatif qu'on utilise pour manœuvrer, ou faire demi-tour, dans les espaces étroits.

Pour faire pivoter sur place le bateau, sans lui donner d'erre, il faut s'entraîner à la méthode du coup de fouet tout en gardant à l'esprit que nos hélices bec de canard provoquent un léger retard à l'inversion de marche. Il faut en tenir compte dans nos manœuvres de port.

Lorsque les conditions de vent et de courant sont favorables, aucun souci. En revanche si un vent fort pousse sur le quai et que l'on se trouve coincé avec un bateau devant et derrière, ou au ponton à carburants, il faudra envisager un départ par appui sur garde. Pour un appui sur garde avant, la coque doit être protégée avec des défenses au niveau de l'étrave. Une fois les pointes larguées, un équipier maintient la garde descendante passée en double sur le taquet avant. Le barreur embraye doucement le moteur en poussant la barre vers l'extérieur (1). La tension associée à l'angle de barre fait progressivement pivoter le bateau (2) qui vient s'appuyer sur sa garde, l'étrave étant protégée par les défenses. Lorsque l'angle avec le quai est suffisant (3), le barreur passe la marche arrière pour se dégager. Puis, il inverse la barre pendant que l'équipier d'avant largue l'amarre en veillant à ce qu'elle file bien (4).



Document extrait de la revue *Voiles et Voiliers*

Si l'on souhaite faire un départ en marche avant, il faudra, après avoir protégé l'arrière du bateau et mis en place une garde montante, enclencher le moteur en marche arrière en poussant la barre à l'opposé du quai. Une fois l'avant assez écarté, le barreur passe la marche avant en inversant sa barre, tout en faisant attention de ne pas heurter le quai avec l'arrière du bateau.

David Vaudry