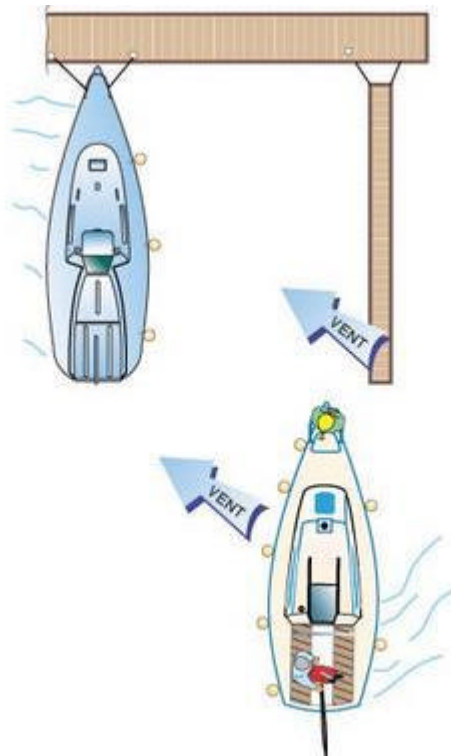


Accoster

Introduction

Vent, fardage, courant, effet de pas de l'hélice. De la bonne connaissance de ces paramètres, de leurs analyses, va reposer l'issue de l'appareillage et plus encore celui de l'accostage. L'improvisation n'est pas de mise dans ces manoeuvres élémentaires dont la parfaite maîtrise force l'admiration, et l'échec, les sarcasmes. A tort, car si la pratique joue un grand rôle dans leurs réussites, aucun marin d'expérience, honnête, ne peut nier avoir été parfois grandement favorisé par la chance. Il est courant d'entendre dire qu'en marche arrière les voiliers font ce qu'ils veulent, affirmation bien entendu très exagérée. Mais il est vrai que l'interaction des facteurs en jeu, le fait qu'un voilier pivote autour d'un axe pour virer, a de quoi dérouter. C'est pourquoi le skipper doit donner des explications précises à son équipage avant d'entreprendre toute manoeuvre. Et veiller à ce que le pont soit bien préparé. Par ailleurs, un seul capitaine est préférable à une multitude de chefs. Chargé de distribuer les rôles, c'est le skipper qui prendra l'initiative d'engager ou non la manoeuvre. Si l'issue ne paraît pas certaine, il n'y a aucune espèce de honte à tout reprendre à zéro.



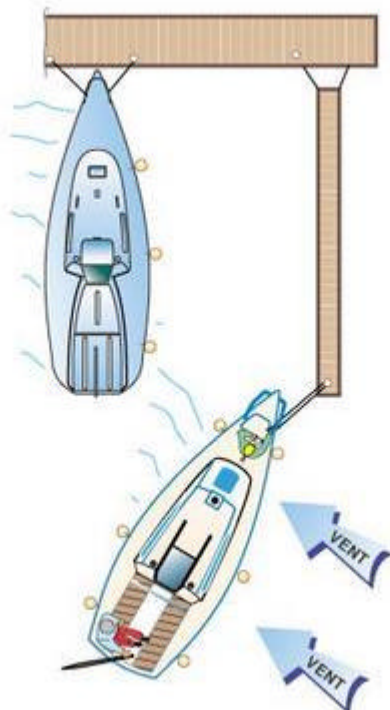
Informations : Appareiller et accoster au moteur : donnez de la puissance face au vent

Lors d'un appareillage ou d'un accostage, le vent est soit bien orienté, soit mal disposé. Favorable quand il est debout, contraire lorsqu'il porte au quai ou prend de travers. Si on a le choix, particulièrement par forte brise, on se présentera à son poste d'amarrage vent de face. La situation la plus complexe reste le vent fort de travers, surtout si le bateau a un fardage important. Dans cette configuration, l'erreur la plus fréquemment commise par les débutants consiste à être timide sur les gaz, alors qu'il faut au contraire donner de la puissance en libérant les chevaux. Naturellement, en totale confiance avec son inverseur !

Informations : Appareiller et accoster au moteur : Le hors-bord facilite la manoeuvre

Pour contrôler efficacement la marche arrière il faut tenir compte de l'erre de son bateau. Ce n'est pas le cas lors de l'appareillage où l'effet de pas d'hélice se ressentira immédiatement. Cette fâcheuse tendance à partir toujours du même côté doit donc être contrecarrée par la mise en place d'une amarre passée en double et filée à la demande. Equipé d'un moteur hors-bord dont l'hélice est orientable, un voilier rencontrera moins de difficulté qu'un autre doté d'un moteur in-bord à hélice fixe, tripale, bipale, ou à bec de canard, la difficulté croissant dans cet ordre d'énumération.

Pratique : Avant de commencer



Pas de l'hélice :

à connaître pour déterminer le sens de l'effet de pas. Vue de l'arrière, une hélice pas à droite entraînée par le moteur embrayé en marche avant tourne dans le sens horaire, c'est l'inverse pour une hélice pas à gauche.

Effet du pas de l'hélice :

la différence de pression de l'eau entre la partie supérieure et inférieure de l'hélice cause un déséquilibre. Surtout sensible en marche arrière, ce phénomène entraîne la poupe dans le sens de rotation de l'arbre d'hélice (arbre tournant à gauche, arrière du bateau vers la gauche).

Expérience :

elle permet de connaître son bateau, savoir quelle est la distance nécessaire pour casser son erre.

Pare-battage :

indispensables pour garder la tête haute?

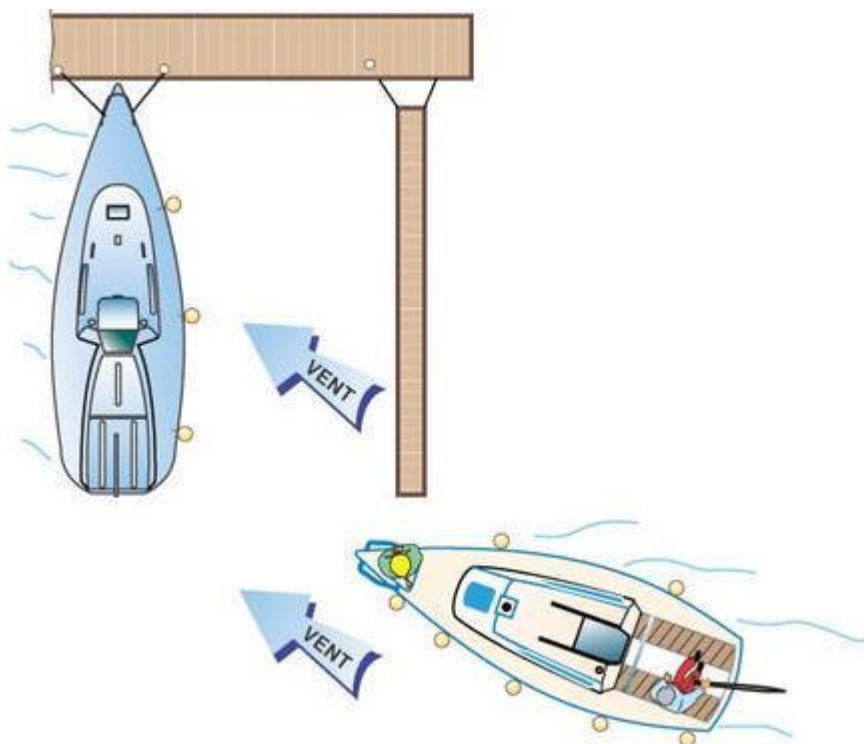
Pratique : Trucs et astuces

Un vent fort fait abattre un voilier battant arrière ; au moment de choisir son côté de dégagement, associer cette tendance avec celle engendrée par l'effet de pas.

Courants :

dans les régions soumises aux marées, certains ports subissent la règle des courants de marées.

S'applique alors la loi du plus fort, celle du courant qui l'emporte toujours sur un vent faible à modéré.



Inverseur :

on peut pratiquement faire virer sur place un voilier pour le mettre face à son poste en usant de l'inverseur, avant, arrière, avant, arrière, sans lui laisser prendre de la vitesse. Avec un dériveur, on met plus de chances de son côté en manoeuvrant dérives basses.

