

Marcher du bon pas (par jjb)

Commençons par le début. Un bateau à voile à sec de toile, sur un plan d'eau calme, moteur arrêté, est immobile. Son safran est semblable à la roue directrice d'un véhicule terrestre positionnée à l'arrière; si vous orientez d'un bord ou de l'autre cette roue directrice, le safran, il ne se passera rien!

Pour que le safran ait un effet il faut qu'il reçoive "des filets d'eau". Pour faire "déraper" l'arrière d'un côté ou de l'autre, il faut donc que le bateau ait de la vitesse, ou que l'hélice envoie un flux d'eau sur sa surface. Ainsi si votre bateau est positionné le long d'un quai, vous ne pourrez pas en partir en marche avant car il faut que l'arrière dispose de suffisamment de place pour pouvoir se décaler, disons une demi longueur. Heureusement il y a des solutions, on en reparlera sûrement!

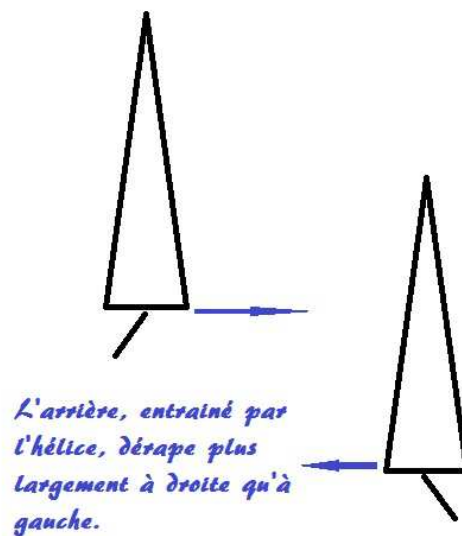
Revenons à notre voilier immobile dont on a maintenant démarré le moteur. Orientez le safran d'un côté, donnez assez vivement en avant 1200 tours au moteur, avant que le bateau n'avance, vous le sentirez déraper d'un côté ou de l'autre: le cul s'écartera sur bâbord si vous avez mis la barre à tribord et inversement. Si vous êtes un fin observateur, vous percevrez que l'écart est plus important d'un côté que de l'autre; c'est que le pas de l'hélice a son mot à dire dans cette histoire ! Une hélice qui tourne à droite (sens horaire) entraînera l'arrière du bateau sur la droite et accentuera le virement à gauche; c'est le contraire si elle tourne dans le sens antihoraire. Il résulte de cette observation que tout bateau a un rayon de braquage plus court d'un côté que de l'autre; alors, quand on ne dispose que de peu de place autant choisir le bon côté pour faire un demi-tour.

Et votre bateau, pas à droite ou pas à gauche?

Il faut absolument que vous le sachiez. Si vous ne le savez pas, pas de panique ! inutile de vous jeter dans la notice utilisateur et de la compulsurer nerveusement avant de relever votre tête déçue de l'échec de votre recherche, pas la peine non plus de démonter la cabine arrière pour voir dans quel sens tourne votre arbre, évitez également de revêtir la tenue du plongeur pour vérifier comment ça se passe là-dessous!

Quand vous êtes au port, votre bateau amarré à sa place habituelle, démarrez le moteur, sans larguer les amarres battez en avant, battez en arrière, vous verrez immédiatement de quel côté l'arrière chasse ! Aujourd'hui, la plupart des bateaux ont des hélices avec pas à droite.

hélice pas à droite



Evidemment ce qui vaut pour la droite vaut pour la gauche, et ce qui se passe en marche arrière est l'inverse de ce qui se passe en marche avant !

Ainsi une hélice "pas à droite" "emmène" l'arrière de votre bateau à droite en marche avant et à gauche en marche arrière !

Ces simples constatations laissent entrevoir quelques possibilités très utiles.

Par exemple, faire demi-tour quasiment sur place, presque sur la longueur du bateau. Rien de plus simple, bateau immobile, tournez votre barre à roue à droite (pour un pas à droite), puis n'y touchez plus jusqu'à la fin de la manœuvre; mettez vivement les gaz en marche avant; l'hélice envoie un flux puissant sur le safran bien orienté, l'arrière du bateau chasse alors à gauche. Avant que le bateau ne commence à avancer, battez arrière aussi vivement que vous l'avez fait en avant (attention à marquer pendant une demie seconde le point mort, afin de donner à votre inverseur le temps de reprendre sa respiration); l'hélice va donc tourner à gauche et continuer à entraîner l'arrière sur la gauche, prolongeant ainsi le premier élan donné; avant que le bateau ne cule, inversez de nouveau le sens de l'hélice (toujours attention à l'inverseur susceptible), le mouvement de rotation se poursuit... et ainsi de suite jusqu'au demi-tour totalement exécuté. C'est simple, utile, et vous permet accessoirement de donner une image brillante de vos compétences manœuvrières!

Deuxième exemple, quitter un quai lorsque le vent vous pousse sur lui. Protégez l'étrave du bateau en mettant deux pares battage à l'étrave. Passez une garde en double (aller/retour) qui passe par le chaumard de l'étrave, descend au

ponton sur un taquet, et revient sur le bateau par le même chaumard de l'étrave (attention, elle doit pouvoir filer librement). Vous êtes prêt ! Vous pouvez larguer toutes les autres amarres, démarrer votre moteur. La barre orientée comme si vous vouliez poussez le ponton et en avant doucement... la garde va se tendre, l'étrave protégée va venir en appui sur le ponton, le bateau ne pourra pas avancer et la force créée va écarter l'arrière. Dès que vous êtes suffisamment en travers votre équipier préféré, prêt à récupérer votre garde, attend le signal pour larguer le retour et le récupérer à bord en tirant sur l'aller. Il a tout son temps, la garde ne risque pas d'aller se prendre dans l'hélice, elle va bien sûr tomber à l'eau et il faudra la lover sur un balcon pour qu'elle s'égoutte avant de la remettre dans un coffre. Il faut noter que cette façon de procéder est aisée, qu'elle permet de quitter un quai même si vous avez un bateau très près devant et un autre très près derrière, qu'elle fonctionne aussi quand il s'agit de courant qui vous dresse sur le quai. Cette manœuvre est une opération à un coup, le seul écueil est la garde qui refuse de revenir à bord ! Si par malheur, malgré tout votre soin, elle se coince, il n'y a guère d'autre solution que de la larguer totalement du bord, quitte à revenir pour la récupérer. Essayer de revenir dans la place serait sans doute présomptueux !

Troisième exemple, quitter son poste d'amarrage en toute sérénité. Mon bateau est à sa place habituelle, il fait grand beau la mer est belle, une petite brise promet une navigation plaisante. Cette petite brise si séduisante anime le port en ne facilitant pas départs et arrivées. Votre équipage, réduit, implique une coordination millimétrée entre le barreur et l'équipier chargé de larguer. Alors faisons simplement, calmement, sans cette précipitation qui recèle bien des déconvenues. Une fois votre bateau prêt à appareiller, avec l'aide de votre équipier qui du ponton va contrôler l'étrave, larguez la garde (celle qui empêche le bateau d'avancer dans le ponton), démarrez le moteur (vous pouvez aussi le faire avant), demandez à votre équipier de laisser l'étrave du bateau se poser doucement sur le bois du ponton encore mieux la protection d'étrave ou le "bumper" fixé sur le ponton), dès lors vous pouvez à l'aide de l'hélice, pousser, même fort, sur le ponton; positionner la barre de sorte que l'arrière, protégé par ses pares-battage toujours en place, vienne en appuie le long du catway. Tout est bien vous pouvez calmement larguer les pointes, la traversière et toute autre amarre, les lover, les ranger dans leurs coffres, ce qui évitera d'avoir à le faire en route; vous pouvez même tailler la bavette avec le voisin de ponton, votre cher esquif, patient comme un cheval de corbillard, attendra sagement que vous décidiez de partir. Vous appareillerez avec un bateau déjà en partie rangé ce qui facilite l'envoi des voiles et la récupération des défenses.

La maîtrise passe par l'expérimentation. Quand il ne fait pas bon à naviguer, quand il n'y a pas de vent par exemple, profitez donc de ces moments pour expérimenter toute ces manœuvres. Bien sûr, pas de vent n'incite pas à sortir à la voile, et du vent perturbe toutes ces précédentes belles théories!

Le vent, un allié ou bien un empêcheur de manœuvrer serein ?

Il est important de bien connaître le comportement de son bateau lors des manœuvres au moteur. On peut déjà affirmer que les voiliers, à sec de toile, évitent tous de la même façon, c'est à dire à l'inverse d'une girouette dont la pointe montre d'où vient le vent alors que la pointe du bateau montre où il va ! Un vent de travers poussera toujours l'étrave, encore plus s'il y a un ou deux équipiers qui squattent la plage avant. Il faut donc veiller à ce qu'ils n'y aillent qu'en cas de besoin et le plus tard possible. Un vent de face ou plein arrière ne sera pas très gênant, sauf pour s'arrêter à temps dans le cas où il pousse. Il faudra dans ce cas, anticiper d'autant plus qu'une hélice traditionnelle qui "bat arrière" n'est pas très efficace.

Un vent de face est une belle occasion pour s'exercer à garder son bateau sans erre, face au vent le plus longtemps possible. Barre droite, moteur alternant en avant et en arrière pour garder le bateau face au vent; c'est l'application de l'utilisation du pas de l'hélice qui fait déraper l'arrière d'un côté puis de l'autre permettant de garder l'étrave dans le lit du vent.

Evidemment le cas le plus délicat est le vent fort et traversier. Il faut dans ce cas que la force qui s'exerce sur le centre de dérive de la coque soit plus forte que la force vélique qui s'exerce sur le centre de fardage des structures hautes du bateau. En plus clair, il faut de la vitesse. Mais cette vitesse est une arme à double tranchant, car avoir de la vitesse dans un lieu exigü est stressant et risqué en cas de fausse manœuvre.

Alors, comment fait-on?

Comme on attend que le vent vienne pour naviguer à la voile, on attend qu'il tombe pour entrer au port ?

Non évidemment!

La volonté est louable l'entêtement est coupable!

Si le vent ne permet pas de regagner sa place dans des conditions de sécurité suffisantes, et bien on se pose là où c'est le plus facile, au ponton capitainerie par exemple, on attend des heures meilleures éventuellement, on se fait assister par les services du port pour regagner son poste habituel. Si au cours d'une croisière on est en escale dans un port occasionnel, on n'est pas obligé d'aller là où nous indique le préposé aux visiteurs si on considère que la manœuvre est trop difficile; on choisit un autre emplacement..., avec son accord et sa contribution !