

**BATELIERS DU CHER - SAVONNIERES**

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON**1. AMARRAGE :**

- **l'amarrage doit être conçu pour laisser libre le bateau** de suivre les variations de niveau et ne pas opposer de résistance à une épave dérivante qui risque de se prendre dans les mouillages et aller jusqu'à faire couler le bateau (donc ancre à terre , *pas de chaîne pour garder perpendiculaire le bateau par / à la rive de toute façon avec la force du courant la chaîne de mouillage est inutile , elle ne peut servir qu'en l'absence de courant l'été.*
- pour le scute et autre : essayer de garder les amarres "en l'air" pour que l'eau et les bancs flottants d'herbe et de branches circulent et ne se bloquent pas entre rive et bateau
- **Toujours 2 amarrages minimums :**
 - un amarre avec un nœud "**marin**" solide (boucle + 2 1/2 clés, nœuds de chaise, cabestanenfin un nœud marin !)et non un embrouillamini de plusieurs nœuds indéfaisables car après traction à cause du vent et du courant vous obtenez le nœud gordien.
Le nœud marin est facile à faire mais aussi facile à défaire et il y va de votre sécurité
 - L'ancre mise à terre sans entraver le passage des piétons
- **Ajuster l'amarre à la longueur utile**, par réduction de cette longueur depuis le bateau, passer 4m d'amarre dans le nœud sur l'anneau ou autour de l'arbre est fastidieux et inutile et en cas d'urgence il faudra aussi faire la manœuvre inverse !
De plus c'est dangereux pour le piéton 4 m de corde qui traîne !
- **Les boitas :**
 - ils doivent être fixés perpendiculairement au bateau :
 - **l'extrémité coté bateau** bloquée dans l'arronçoire et amarrée serrée à sa place, si pas d'arronçoire l'extrémité repose sur le plat-bord et est immobilisée à l'aide d'un nœud de capucin (2 1/2 clés à capeler) ou une série (4/5) de 1/2 clés très serrées autour du boitas (empêche toute rotation) puis l'extrémité restante est amarrée le plus court possible dans le bateau afin d'éviter tout ripage.
 - **l'extrémité coté rive** (et donc coté bout ferré) se plante dans la rive à l'horizontal ou vers le bas (sinon vers le haut le boitas sous la pression ou les variations de niveau glissera et échappera à son point de piquage et le bateau se retrouvera sur la rive !).
Le fer a aussi comme rôle quand vous amarrez en Loire d'alourdir la pointe pour qu'elle ne flotte pas et puisse aller se piquer dans la terre de la rive sous le niveau de l'eau
Par contre à Savonnières prévoir de pouvoir relever facilement la pointe du boitas (donc privilégier la position horizontale) ainsi qu'un bout assez long amarré "lâche" servant à relever le boitas pour permettre de rapprocher le bateau.
 - **L'amarrage avec boitas** comportera 2 amarres de pointe (amarres partant des ptes AV et AR fixées assez loin en amont et aval) et 2 gardes (montante depuis l'AR et descendante depuis l'AV) dont le pt d'amarrage sur la rive se fera à hauteur du bateau et à # 1/3 avant l'extrémité AV ou AR toujours avec un beau nœud marin ! Également importance d'avoir marteau et piquets en fer quand on est en Loire, il n'y a pas toujours 4 points amarrage satisfaisant.
A Savonnières avec le scute compte tenu que les boitas sont fixés aux 2 extrémités et ne peuvent ripper les 2 pointes sont suffisantes qui empêche le bateau de glisser en amont ou aval.

2. NAVIGATION :

- **EN LOIRE et ailleurs**
 - Le pilote à la barre dirige les manœuvres, il a réfléchi à sa manœuvre sait comment il va s'y prendre, **par contre il se doit d'expliquer aux autres** ce qu'il va faire pour une bonne coordination de la manœuvre qui sera faite "promptement et bellement". Donc à moins qu'il ne fasse appel à conseil expérimenté **c'est lui qui a le dernier mot!** et réalise sa



BATELIERS DU CHER - SAVONNIERES

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON

manœuvre (plusieurs solutions résolvent une même situation) pas d'intervention intempestive des autres à moins d'un danger constaté, urgent appelant une réaction immédiate. Garder son calme (je reconnais que c'est plus facile à dire qu'à faire parfois....)

Il y a aussi la solution du pilote qui ne barre pas le bateau, dans ce cas le barreur et les matelots suivent les instructions du pilote et retour à ci-dessus.

- La liste d'armement sera vérifier et tout les éléments s'y trouvant seront à bord (sacoche noir avec liste d'armement, notice du mtr, copie assurance, carte Loire, carnet de bord)
- Brassières
- la hache sortie et à porté de main du barreur
- Avoir au moins un portable sur le bateau
- La nourrice sera pleine et le bidon de 5 l (secours + pompe) sera à bord. La pompe assèchement aura son plein essence de fait.
- L'ancre sera dégagée et prête à servir (pas de tas de cordage en vrac ..!) et amarrée au bateau !!!!!!! (du vécu 2*.....)
- l'extincteur sera à poste prêt à l'emploi
- Le pont et les compartiments seront propres, cordage lovés et rangés
- Ancrot à porté de main, cordage lové prêt à l'emploi - si on a à le lancer **garder l'autre extrémité dans le bateau !!!!!!** peut être le fixer
- Ancre de miséricorde idem sur l'AR
- Attention à **l'usage de l'ancre en cas de problème (moteur) dans un passage délicat ce n'est pas toujours la solution idéale**, le fait de dériver dans le courant sans moteur peut être plus favorable jusqu'à une aire plus calme ou l'on pourra mouiller en toute sécurité
- Se rappeler qu'avec le courant la marche AR du moteur est inefficace (faire le test à l'occasion avec le Chabot à Savonnières), car en cas de manœuvre verrouiller le relevage du moteur.
Sinon en navigation avec tous les obstacles que l'on peut rencontrer il vaut mieux le déverrouiller.
- **Si besoin de la chaîne**, la sortir et vérifier sa fixation suffisamment à l'avance et la disposer dans le puits en la ressortant par l'extérieure avec éventuellement un bout intermédiaire dans le milieu de la chaîne, une fois toute la chaîne mouillée et la vitesse du bateau vous ne pourrez pas remonter la chaîne et donc rien contrôler puisque la chaîne selon la longueur mouillée freine plus ou moins le bateau et le garde en ligne sur le cap (milieu de la passe ou entre les pile du pont)- de préférence ce sera un autre batelier qui manœvrera la chaîne, le barreur étant occupé avec le moteur
- **ANTICIPATION DES MANOEUVRES :**
 - Dans toutes les manœuvre et surtout à l'avalant il faut anticiper et réfléchir à comment on gèrera la situation bien en avance (alignement dans le V du courant surtout si il est nécessaire de faire une "baïonnette" avant, accostage toujours contre le courant).
Avant un pont ou un obstacle quelconque si il y a 50 m à parcourir on y est en 12s (Avec une vitesse de 8km/h bateau + 7 km/h de courant actuelle et encore minimum = 15 km/h sur l'eau soit 4,1 m/s 50/4,1 # 12s)
 - Autre cas en 30s, et cela passe vite le bateau aura parcouru 123 m, alors qu'une personne tombée à l'eau en aura parcouru # 55m (uniquement la vitesse du courant) donc en 30s il y aura presque 70m d'écart !!!
 - **Bien réfléchir à la manœuvre de récupération de personne tombée à l'eau** avec le courant ne pas viser la personne mais un point en aval tenant compte des vitesse et dérive du bateau et de la personne - Toujours avoir la bouée couronne ou fer à cheval à disposition sur le pont prêt à être lancée avec le bout non fixé au bateau (au vitesse de courant la bouée va suivre le bateau et non reste près de la victime) ainsi que la gaffe et une perche légère quand on est à proximité de la personne.
 - Lors des passages délicats capelage des brassières pour tous (chenal de St Florent le Veil, les épis du Fresne, Ponts de Cé, zone à risque d'obstacle, Pt de Port Boulet, chenal de la centrale EDF entre le Pt de port Boulet et la ligne HT vers la Chapelle/ Loire, pont de Langeais si on passe rive dte, pt de Cinq Mars la Pile à dte après le bec du Cher vers Tours)



BATELIERS DU CHER - SAVONNIERES

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON

○ PARTICULARITES GAILLARD

- **Equipages et infos :** *On embarquera pas autant de personne pour le pique-nique entre St Hilaire St Florent et l'île en face au printemps et une remontée sur la Loire en crue (il semble que 4 à 8 personnes maxi pour le Gaillard soit idéales - et 4 personne mini **dans tous les cas dont 2 personne expérimenté minimum qui ont déjà franchi les points difficiles** (Pts de Cé, centrale Chinon , bec du Cher avec peu d'eau) - ne pas hésiter à se renseigner auprès de copains le long de la Loire Jean Louvet aux Pt de Cé etc.... on gagne du temps en particulier qd niveau intermédiaire pour connaître les passages - .*
- **Voile :**
 - *Le Gaillard est bien voilé 70 m² c'est sympa dans le petit temps , mais il faut bien apprécier la situation dès que cela forcit, c'est aussi vrai pour les autres bateaux , sous voile avec un bon vent il ne faut pas se laisser déborder (surveiller les allures vent AR, de travers) , une saute ou une claque de vent et ce peut être la gîte trop importante, on veillera à ne pas surcharger le bateau selon les circonstances à apprécier par le pilote. Sous voile les marnes et les brais sont amarrés au taquet d'un tour mort dans le bon sens (**pas plus**) pas de "5 tours avec 2 1/2 clés" la voile tire et bloque les nœuds les rendant indéfaisables alors qu'un qu'avec un tour, un coup sec vers l'AR et le bout est libéré.
Pour les drisses et étai idem des blocages simple 2 tours et 2 1/2 clé.*
 - **Abaissement du mat :** *anticiper !*
 - *Une fois celui-ci en position basse bien le stabiliser, le saisir et réunir les cordages du gréement bien serré autour du mats éviter les risque de se prendre dedans.*
 - *De même avant de partir si l'on sait que l'on n'utilisera pas la piautre bien la saisir (bien que cela soit plus confortable de barrer à la piautre, au choix du pilote, adapter sa méthode au passage des ponts : réactivité nécessaire)*

3. A SAVONNIERES

○ Navigation sur le Cher :

- *Même avec le Chabot (et surtout avec le Chabot qui est un petit bateau, peu stable) ancre à poste et claire, amarre à bord (je n'emprunte pas l'amarre pour un travail sur un autre bateau), une bourde, une écope ou un seau, une paire de rame c'est mieux et les brassières pour donner le bon exemple. Je rappelle qu'actuellement c'est le seul bateau rapidement dispo sur le Cher autour de Savonnières pour porter assistance (chute de personne dans le Cher, pêcheur en difficulté)*

○ APPRENTISSAGE et REVISION à pratiquer

- **Apprendre (les yeux fermés ...)** à faire les nœuds de base : **1/2 clé simple, à capeler, plat simple et gansé, de cabestan, de chaise, de huit** (arrêt d'un bout au travers d'un trou) un gros livre bleu est à votre disposition au local et bien sur l'apprentissage entre nous
- **Lancer d'amarre :** apprendre à lancer l'amarre **précisément** en la lovant en 2 glènes bien tournées pour qu'elle se déploie proprement au moment du lancer. Dans certaine situation cela permettra de se retrouver en sécurité rapidement (ex sortie du tunnel devant le treuil.....)
- **Manœuvres :** AV et AR avec le hors-bord, la marche AR idem, l'accostage avec le courant, l'effet bac, la manœuvre (dite de Boutakoff pour les initiés...) de récupération d'homme à la mer (c'est la même pour un chien que j'ai eu à faire sur la Belle-Passante) avec beaucoup de courant, le déhalage d'un gros bateau de l'escalier à la cale, l'arrivée au escaliers ou à la cale en évitant la proximité du barrage.

J'en entends déjà un "et si le conseil et la recommandation ne sont pas suffisants il y a toujours la Peau de Bouc !!"



Jean Oger

Règles générales :

Un amarrage doit être:

- facile et rapide à faire.
- fiable.
- facile et rapide à larguer.

L'amarre comporte deux parties :

le courant, qui travaille, frappé sur le bateau et jusqu'au point d'amarrage et le dormant, partie libre au-delà du point d'amarrage.

Dans la mesure du possible, on évitera de laisser tremper le courant dans l'eau, pour éviter salissures et objets dérivants. Le dormant ne doit jamais pendre dans l'eau (salissures et surtout risques pour l'hélice)

L'amarrage doit toujours se faire du courant vers le dormant, celui-ci restant libre en fin de manœuvre.

Pratiquer à l'inverse peut obliger, à sectionner l'amarre pour larguer dans l'urgence si celle-ci est en forte tension.

Ici le dormant est coincé sous les huit, l'amarre ayant été tournée par le courant.

Ceci est donc à proscrire

Si l'équipage reste à bord, le mieux est de frapper l'amarre à quai et de faire le réglage depuis le bateau ; l'idéal est de passer l'amarre en double avec retour sur le bateau, le largage se faisant sans mettre pied à terre.

Si le bateau est désarmé, le réglage peut se faire depuis le quai ou le ponton.

Dans tous les cas, le taquet, la bite ou le bolland ne doivent jamais être utilisés comme zone de stockage du dormant ; celui-ci doit être stocké proprement à côté en veillant à ce qu'il ne puisse être emporté par le vent, tomber à l'eau ou constituer un obstacle pour les usagers du quai.

Si l'embarcation est proche du point d'amarrage, le dormant peut être ramené à bord.

Ici, c'est le minimum syndical. Une glène bien lovée ou une galette sont nettement plus classe !

Normalement un amarrage complet fait dans les règles, se compose de 6 amarres :

- 2 amarres de pointes (1 & 6) :

une amarre de pointe avant partant de l'avant du bateau sur le quai et vers l'avant (1) pour l'empêcher de culer.

une amarre de pointe arrière partant de l'arrière du bateau sur le quai et vers l'arrière (6) pour l'empêcher d'avancer.

- 2 gardes (3 & 4) :

1 montante partant de l'avant sur le quai vers l'arrière pour empêcher le bateau d'avancer (3);

1 garde descendante partant de l'arrière sur le quai vers l'avant pour empêcher le bateau de culer (4).

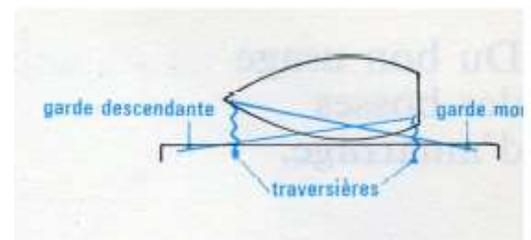
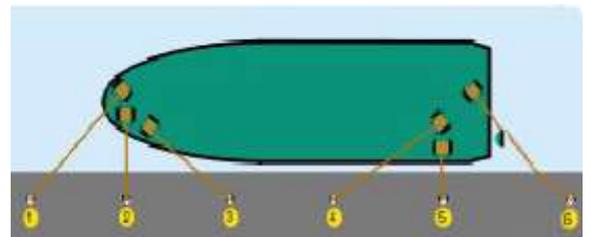
- 2 traversières (2 & 5) :

pour maintenir le bateau contre le quai et parallèle à celui-ci.

Il est rarement nécessaire de procéder ainsi pour un amarrage de courte durée mais c'est prudent pour un amarrage prolongé ou s'il y a d'autres bateaux à couple.

A - Amarrage le long d'un quai sans marée ou un ponton

On utilise normalement les amarres de pointe frappée aussi loin que possible





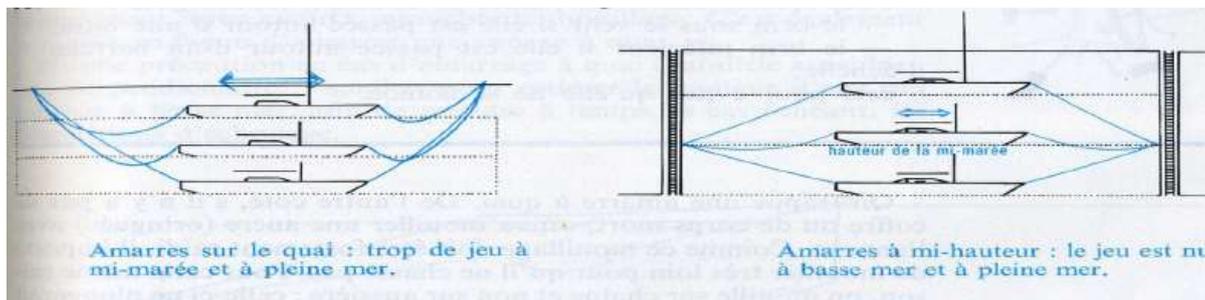
BATELIERS DU CHER - SAVONNIERES

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON

sur le quai. Si on ne dispose pas de place suffisante, les amarres de pointe sont remplacées par des gardes, montante et descendante, qui se croisent donc. Il faut alors utiliser des traversières pour maintenir le bateau parallèle au quai.

B - Amarrage le long d'un quai à marée

On utilise normalement les amarres de pointe frappée aussi loin que possible sur le quai. On ne peut immobiliser le bateau, mais il faut restreindre son jeu latéral. Les traversières sont proscrites.



Ce sont les amarres de pointe qui jouent ce rôle, avec tension réglée en fonction des basses eaux.

Si c'est

possible, on frappe les amarres sur des échelles à hauteur de la mi-marée. Cela réduit le jeu considérablement. L'amarrage en double est souhaitable, c'est le seul qui permettra de larguer quelque soit la hauteur d'eau.

Amarrage simple :

Sur un taquet :

ici, le dormant est à droite

Un tour-mort...



...puis un demi-huit...

(Si le taquet est vraiment gros par rapport à l'amarre, et donc risque de glissement, on peut faire un huit supplémentaire.

...et terminer avec un demi-huit inversé ...et c'est tout !



Lover le dormant.

Sur une bite :

Le diamètre est en général plus réduit que celui du bollard.

Trois solutions :



1 - deux demi-clefs à capeler ou nœud de cabestan. Dans ce cas, ne jamais faire de tour mort, mais laisser une longueur de dormant généreuse, le nœud glissant avant serrage.





BATELIERS DU CHER - SAVONNIERES

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON

Au besoin, assurer avec une demi-clef sur le courant...

...ou une demi-clef gansée qui permet un largage rapide .

avantage :

Si l'amarre se met rapidement en tension (erre du bateau, vent ou courant)

la première demi-clef constituant un tour mort à l'envers, permet de freiner l'amarre.

A proscrire : un tour-mort normal avant de faire les demi-clefs à capeler, il est contre-productif, se déroulera

naturellement en modifiant le réglage de l'amarre.

Inconvénient : le nœud peut se souquer très fort de lui-même.

Si dans l'urgence on a tourné un premier tour-mort classique, continuer par la solution 2.

2 - un tour-mort et deux demi-clefs : pratique si l'amarre est tout de suite en tension (erre du bateau, vent ou courant), le tour mort permet de freiner aisément l'amarre qui veut filer et les demi-clefs faciles à faire. Inutile souquer.

3 - Avec ou sans tour-mort autour de la bite et un nœud de chaise.

La boucle peut être préparée avant l'accostage et le réglage se fait depuis le bateau.

Inconvénient : le nœud de chaise ne peut se faire que sur une amarre molle.

Sur un bollard :

En général, le fort diamètre de l'objet se prête mal à la réalisation d'un nœud de cabestan, susceptible de glisser d'où les solutions 2 et 3 ci-dessus : un tour-mort et deux demi-clefs ou un nœud de chaise.

Le mieux est souvent de faire une boucle verrouillée par un nœud de chaise, si possible préparée avant l'accostage.

Réglage depuis le bateau.



Ici une boucle épissée





BATELIERS DU CHER - SAVONNIERES

SECURITE AMARRAGE ET NAVIGATION EN MAUVAISE SAISON

Sur un anneau :

2 solutions :

1 - Passage en simple ou avec un tour-mort, puis 2 demi-clefs.

C'est le plus simple

Si l'amarre est très longue, inutile de passer toute la longueur dans l'anneau :

passer le cordage en double dans l'anneau sur la longueur juste nécessaire pour réaliser le nœud.

2 - ou un nœud de chaise si la tension de l'amarre ne gêne pas.



A proscrire :

2 demi-clefs à capeler sur un anneau, l'ensemble se souque et peut être très difficile à larguer.



Amarre en double :

Principe : le courant part du bateau, gagne le point d'amarrage avec ou sans tour-mort et revient au bateau.

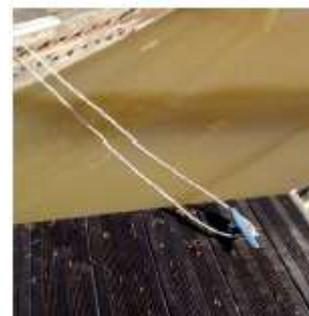
Avantage : le réglage et le largage se font depuis le bord.

Inconvénient : l'amarre est beaucoup plus longue et il est parfois commode d'avoir l'aide de quelqu'un à terre pour passer l'amarre.

S'il existe un risque de voir l'amarre se dépasser toute seul du taquet en raison des mouvements du bateau par exemple, ne pas hésiter à faire un tour-mort.

Avantage : sécurité.

Inconvénient : le largage depuis le bord peut être un peu moins facile.



A proscrire :

L'amarre est déjà frappée en deux points sur le bateau et on la passe autour de la bite ou du taquet, pire encore si on assure un nœud autour de ceux-ci.

Si l'amarre se met en forte tension et que l'on n'a pas accès au bateau, il peut être quasi impossible de la larguer, a fortiori si on l'a tournée à l'envers sur les taquets du bord. La solution sera alors le couteau !

Ne jamais perdre de vue qu'une amarre doit pouvoir se larguer même en tension.

Avant de finir l'amarrage, penser à l'appareillage : présence d'une personne à terre pour larguer, ou facilité pour l'équipage de regagner le bord. Ceci peut conditionner le choix retenu.