



# COURS DE MANŒUVRE

# **LES OBJECTIFS**

- **1. COMPRENDRE ET ANTICIPER LES RÉACTIONS D'UN BATEAU.**
- **2. PRENDRE EN MAIN UN BATEAU.**
- **3. CHOISIR ET RÉALISER LES MANŒUVRES ADAPTÉES SELON LES CONDITIONS.**
- **4. ACQUÉRIR DES RÉFLEXES ET UNE RIGUEUR.**
- **5. AMARRER LE BATEAU EN TOUTE SÉCURITÉ**

## **CONTENU**

- 1. ACTION DE L HELICE ET DU GOUVERNAIL**
- 2. APPAREILLER LE LONG D'UN AUAI**
- 3. ACCOSTAGE LE LONG D UN QUAI**
- 4 .MOUILLER UN BATEAU**
- 5.PRENDRE UN COFFRE**
- 6. EMBOSSEAGE**
- 7.SUIVRE UN CAP**
- 8.HOMME A LA MER**

## **1. ACTION DE L'HELICE ET DU GOUVERNAIL**

### **a. Gouvernail : but.**

Le gouvernail sert à diriger l'embarcation.

### **b. Action du gouvernail**

Avec de la vitesse en avant, l'action du gouvernail est très forte. Il en n'est de même lorsque l'embarcation n'ayant pas de vitesse, la machine part en avant rondement.

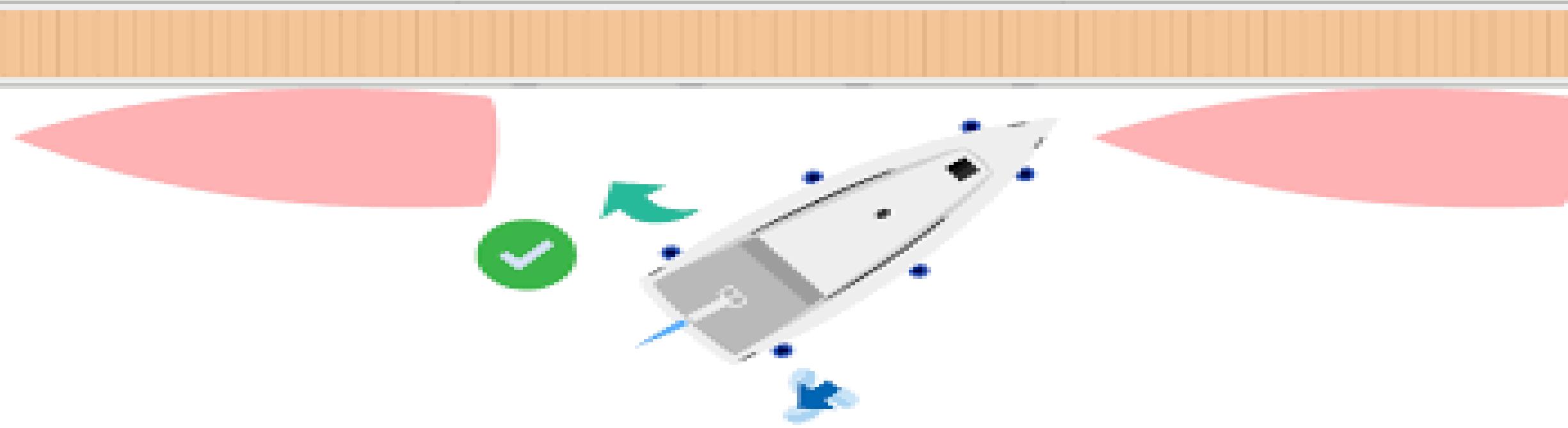
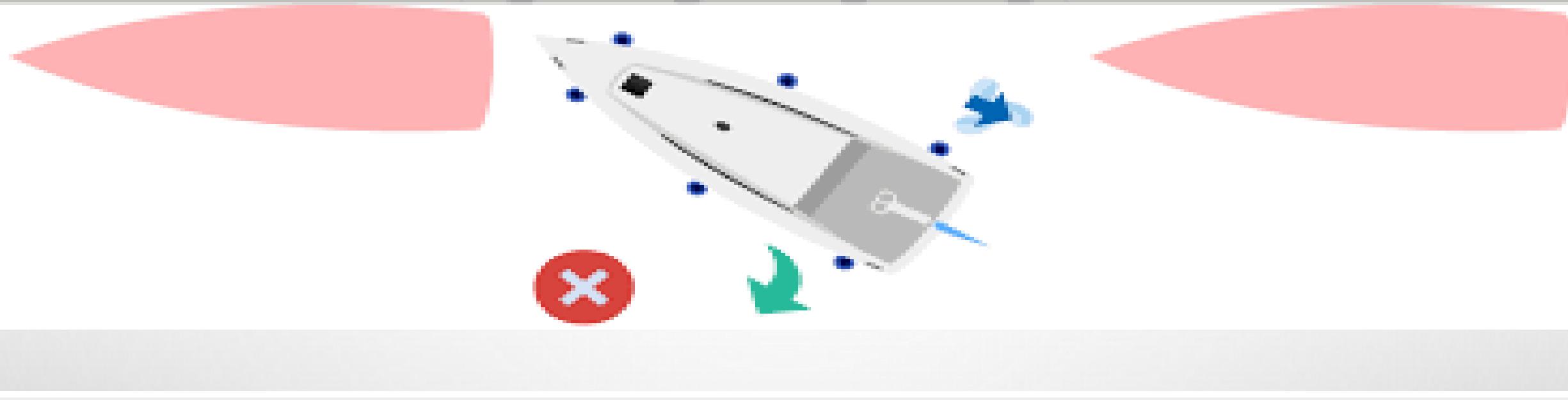
Lorsque la machine tourne en arrière, l'action du gouvernail est faible. Si l'embarcation a de l'erre en arrière, le gouvernail doit être manœuvré à contre, sauf si l'hélice tourne en avant. Si l'embarcation a beaucoup d'erre en arrière, il se peut que le gouvernail se coince aux positions extrêmes. Il suffit de stopper quelques secondes pour pouvoir le redresser.

- **C .L'HÉLICE. BUT.**
- L'HÉLICE SERT POUR LA PROPULSION DU NAVIRE. MAIS ELLE A AUSSI UN EFFET ÉVOLUTIF TRÈS IMPORTANT.

#### **d. Action de l'hélice**

Les hélices des embarcations ne tournent pas toutes dans le même sens. Si l'hélice tourne vers la droite (pas) de l'hélice à droite, les règles sont les suivantes :

- En marche avant, l'action de l'hélice très faible tend à faire venir l'avant de l'embarcation vers la gauche ; En marche arrière, l'action de l'hélice très (forte) fait tomber rapidement l'avant de l'embarcation vers la droite, l'arrière fouettant sur la gauche, malgré le gouvernail est un avantage quand on accoste le cote bâbord de l'embarcation. Dans le cas où l'hélice tourne sur la gauche, (pas) de l'hélice à gauche, les réactions de l'embarcation en marche avant et en marche arrière sont inversées.

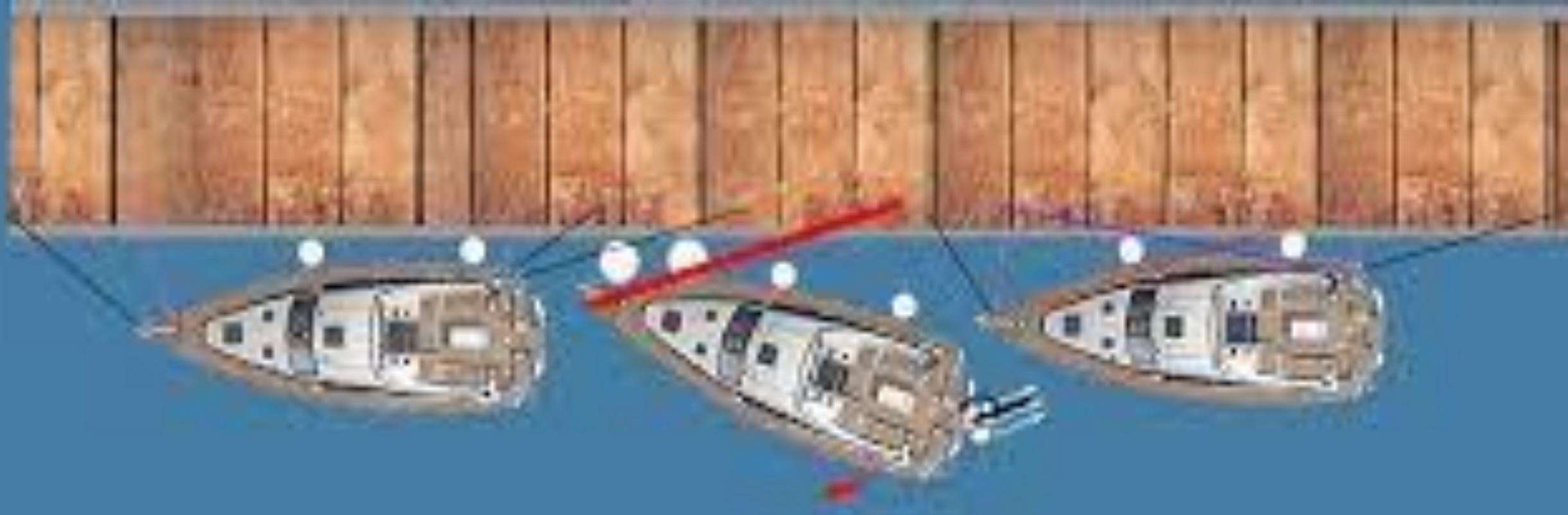


## **2. MANŒUVRES D'APPAREILLAGE : LE DÉPART SUR GARDE**

- AVEC UN BATEAU D'UNE CERTAINE TAILLE, AMARRÉ LE LONG D'UN QUAI, LA QUESTION DE L'APPAREILLAGE N'EST PAS SANS POSER PARFOIS QUELQUES DIFFICULTÉS. POUR FAIRE APPAREILLER L'AVANT OU L'ARRIÈRE, ON PEUT UTILISER CERTAINES AMARRES, LES GARDES.
- QUE L'ON EN PRÉSENCE D'UN FORT VENT TRAVERSIER, TRÈS SERRÉ ENTRE D'AUTRES BATEAUX, OU ENCORE QU'IL S'AGISSE D'UN BATEAU DE FORT TONNAGE, IL N'EST PAS TOUJOURS POSSIBLE DE DÉBORDER À LA MAIN LE BATEAU DU QUAI LORS DE L'APPAREILLAGE, ET LES PROPULSEURS ET AUTRES POIDS N'ÉQUIPENT PAS ENCORE TOUS LES BATEAUX.

On peut alors utiliser une technique utilisant la rotation du bateau autour d'un point fixe, à l'avant ou à l'arrière. C'est le départ sur garde.

Les gardes sont les amarres qui empêchent le bateau d'avancer ou de reculer sur son amarrage.  
LES



Pas de l'hélice à droite  
[poussi-franchisseur.info](http://poussi-franchisseur.info)

**Le départ sur garde avant**

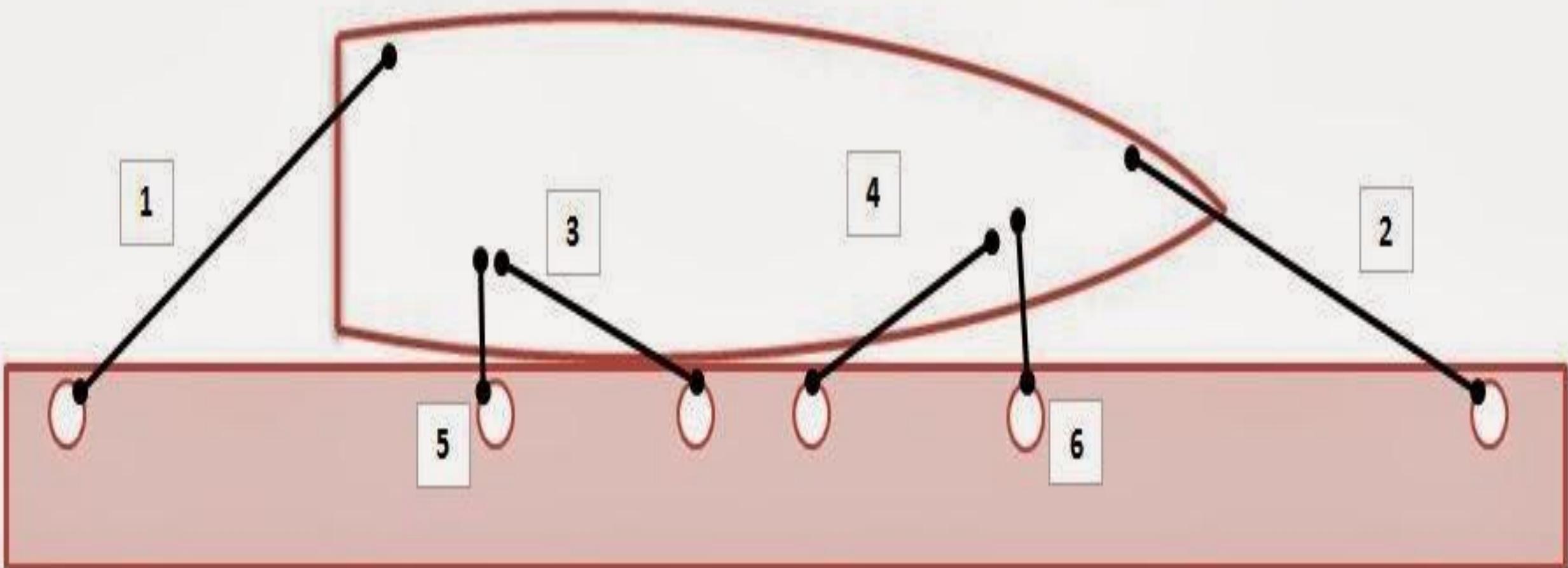
**Les Aussières de pointes ou débout** : Empêchent le navire d'avancer et de culer

**Les Traversiers** : Les traversiers maintiennent le navire à quai

**Les Gardes montantes** : Renforcent l'effet des pointes

- 2 Pointe avant
- 3 Garde montante arrière
- 4 Garde montante avant
- 5 Traversier arrière
- 6 Traversier avant

### DIFFERENTES AMARRES POUR ACCOSTER LE NAVIRE

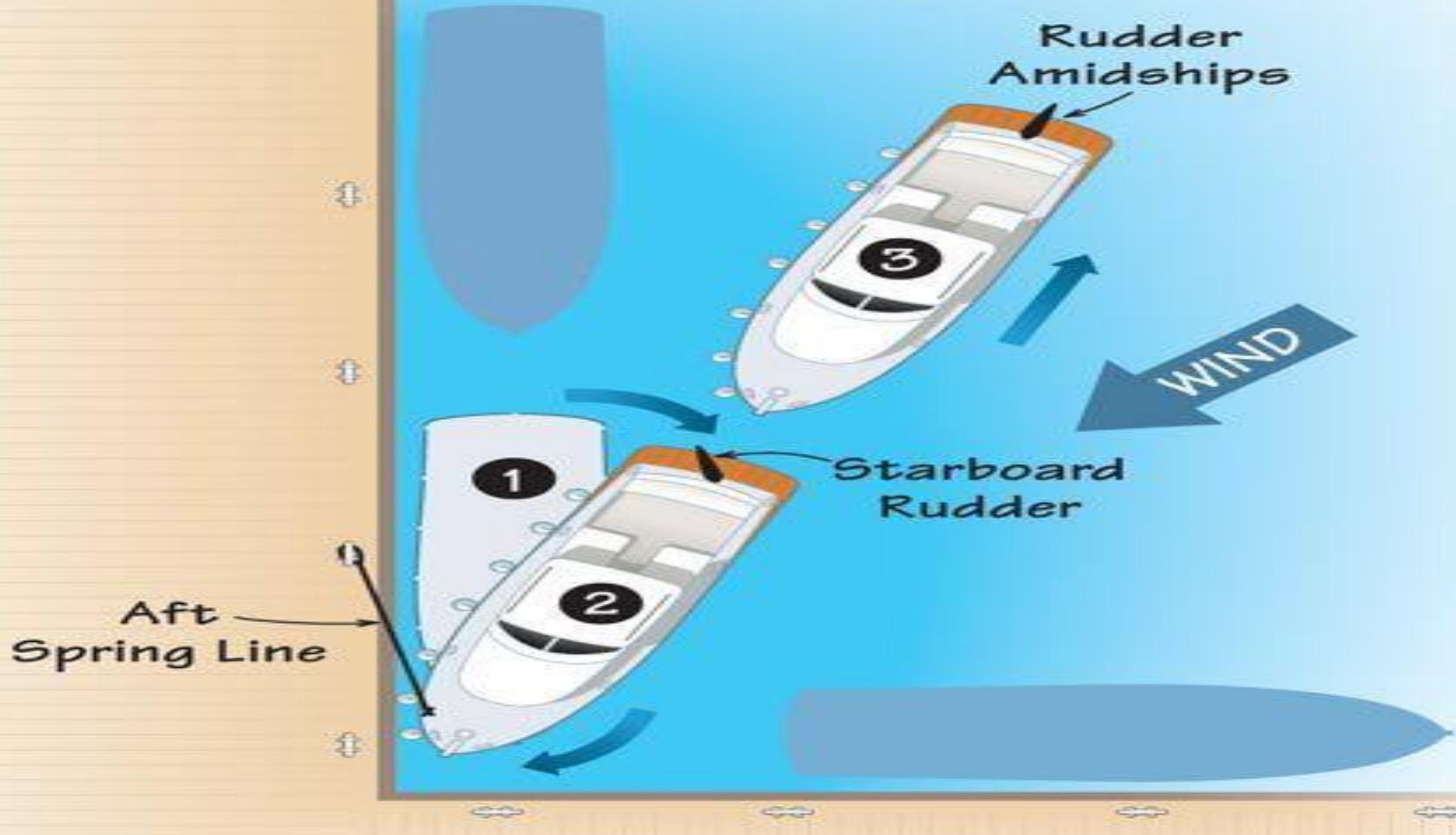


Cette manœuvre pratique , permet de décoller l'arrière d'un bateau d'un quai sans disposer d'aucune erre.

Une fois dégagé, la marche arrière peut être engagée et l'appareillage terminé.

La manœuvre consiste à larguer toutes les amarres sauf la garde avant côté quai pour appuyer le nez du bateau toujours côté quai contre ce dernier, puis le faire pivoter en marche avant lente, retenu par sa garde.

Dans cette manœuvre, le flux de turbulences produites par l'hélice s'exerce directement sur le safran, rendant le bateau manœuvrant.

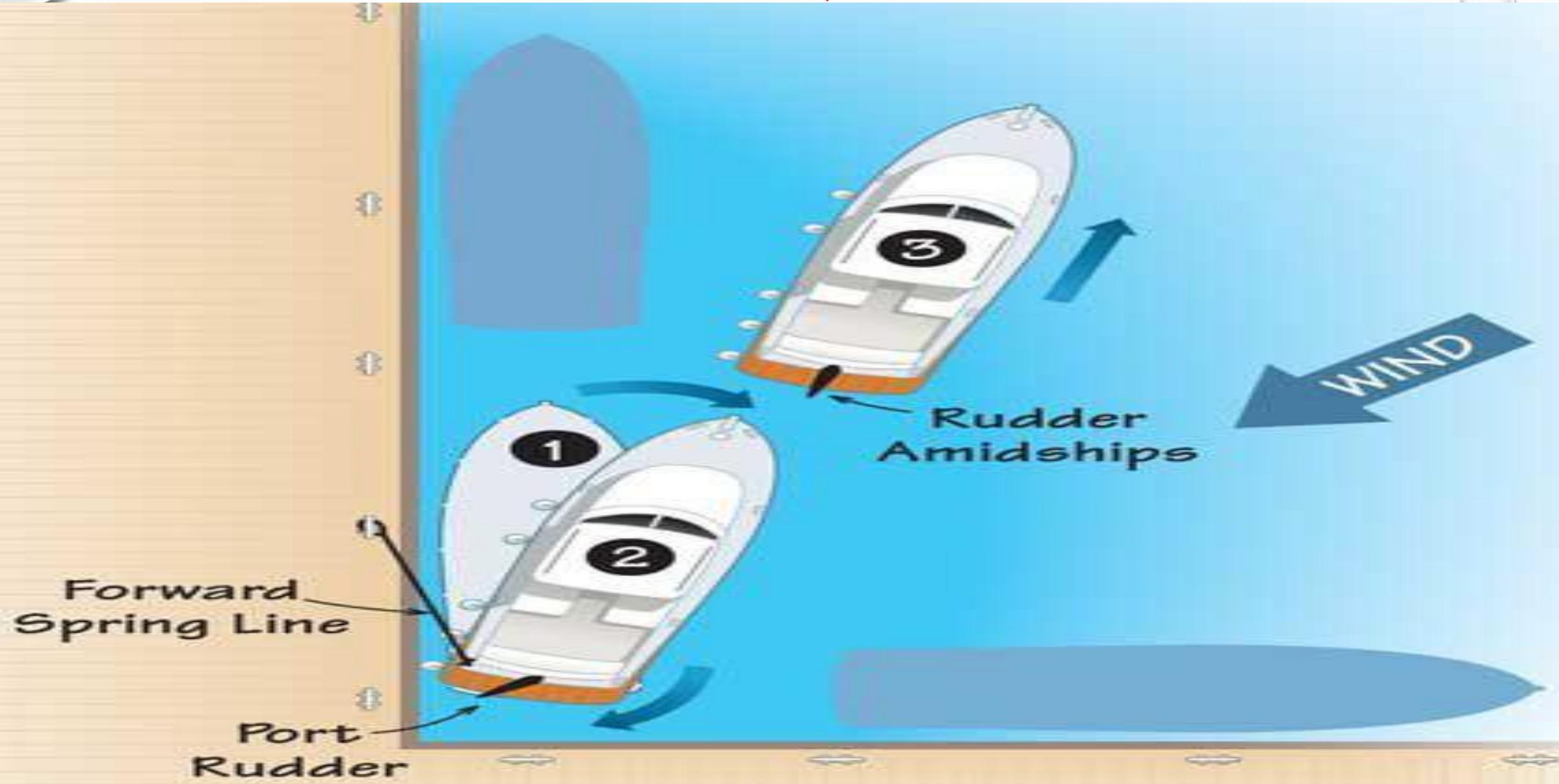


## séquence de départ sur garde avant (amarrage sur tribord pour l'exemple)

- . 1.Informer, le cas échéant, l'équipage participant à la manœuvre, avant de mettre cette dernière en œuvre et expliciter à chacun son rôle.
- . 2.Passer les amarres en double ou, au moins, la garde avant bâbord.
- . 3.Placer un équipier la bitte sur lequel est frappé la garde avant bâbord avec une défense volante en main.
- . 4.Garnir le point de contact prévu entre coque et quai de pare-battages.
- . 5.Mettre en route le moteur.
- 6 Larguer les amarres, à l'exclusion de la garde avant.

- 7. ENCLENCHER LA MARCHE AVANT LENTE, LA GARDE SE TEND.
- 8. METTRE LA BARRE À TRIBORD
- 9. ACCÉLÉRER DOUCEMENT ET MODULER L'ACCÉLÉRATION EN FONCTION DU VENT.
- 10. LAISSER L'ARRIÈRE SE DÉGAGER FRANCHEMENT.
- 11. LARGUER LA GARDE EN LA MOLLISSANT, SI BESOIN, À L'AIDE DU MOTEUR.
- 12. RÉCUPÉRER RAPIDEMENT L'AMARRE, ELLE S'ENTEND MAL AVEC L'HÉLICE !
- 13. ENCLENCHER LA MARCHE ARRIÈRE POUR FINIR DE SORTIR ET SE PLACER DANS L'AXE DU CHENAL.

## LA MANŒUVRE DE DÉPART SUR GARDE ARRIÈRE (AMARRAGE SUR BÂBORD DU QUAI)



### **3. ACCOSTAGE LE LONG D UN QUAI**

#### **3.1 LES PRINCIPES INFLUENÇANT LES MANŒUVRES DANS LES PORTS.**

Toutes les manœuvres sont décrites pour un bateau inbord monomoteur.

Principes influençant la marche et la trajectoire du bateau à vitesse réduite. Dans la pratique, ils sont variables pour chaque type de navire.

- 1.LE FARDAGE OU L'INFLUENCE DU VENT
- 2.LE RÔLE DU SAFRAN. (UTILE EN MARCHE AVANT)
- 3.LE PAS D'HÉLICE. (ACTIF EN MARCHE ARRIÈRE)
- 4.LE COUP DE FOUET ET LE DEMI-TOUR SUR PLACE
- 5.LE RAYON DE Giration

## LA CONDUITE A TENIR

### Lors de la manœuvre d'accostage

1. Garder doucement et manœuvrez la manette des gaz avec souplesse. Gardez toutefois à l'esprit que la vitesse vous permet de garder un bateau manœuvrant, surtout par vent fort.

.

2. Toujours réfléchir à sa manœuvre avant de s'engager et si cela paraît trop compliqué, ne pas hésiter à demander de l'aide ; Toujours prévoir un plan B au cas où la manœuvre choisie ne se déroule pas comme prévue. Ne pas hésiter à ressortir pour recommencer, en se positionnant mieux.

3. La dernière règle d'or : pour un bon accostage au port, garder son calme ! Ainsi votre équipage gardera son calme également, et même si l'accostage ne se passe pas très bien, il faut être patient et s'y prendre à plusieurs reprises pour éviter un accident important.

## **ACCOSTAGE LE LONG D UN QUAI**

**• . Vous éprouvez un certain trac à l'idée d'accoster avec votre bateau le long d'un quai avec les yeux rivés sur vous ou vous souhaitez tout simplement parvenir à accoster avec votre bateau sans l'endommager ?**

**Sachez que vous pouvez y arriver en suivant la procédure d'accostage en 4 étapes. De plus, vous trouverez des conseils pour accoster votre bateau sans encombre lorsque le vent souffle.**

## **PROCÉDURE D'ACCOSTAGE EN 4 ÉTAPES**

## 1 – Approchez tranquillement de l'endroit où vous souhaitez accoster

Lorsque vous approchez de l'endroit où vous souhaitez accoster , commencez à décélérer.

Pour vous assurer d'approcher du bon côté, sachez que le côté du bateau qui sera amené contre le quai devrait être doté de défenses et de cordes fixées dans les taquets.

Dans le but de faciliter la manœuvre ou de prévenir que votre bateau entre en contact avec le quai, un membre de l'équipage peut aussi se placer sur le côté



## 2.Orientez l'embarcation pour obtenir le bon angle d'approche

Pour réussir votre accostage, il sera important que vous donnez le bon angle d'approche par rapport au quai. Pour ce faire, réduisez le régime du moteur autant que vous le pouvez et orientez la proue du bateau vers le point d'accostage que vous avez choisi.

Pour que la manœuvre d'accostage soit la plus facile à réaliser possible, nous vous recommandons d'arriver à proximité du quai avec un angle d'environ 30 degrés. Vous ne devez donc pas arriver parallèlement au quai ni de manière perpendiculaire.

- LORSQUE VOTRE EMBARCATION EST À MOINS DE 10 MÈTRES DE L'ENDROIT OÙ VOUS SOUHAITEZ ACCOSTER, METTEZ LE MOTEUR AU POINT MORT ET LAISSEZ L'ÉLAN RESTANT VOUS PORTER JUSQU'AU QUAI. À CE MOMENT, SI VOUS SAVEZ QUE LA PROFONDEUR DE L'EAU EST TRÈS FAIBLE À L'ENDROIT OÙ VOUS ACCOSTEREZ ET QUE VOUS UTILISEZ UN MOTEUR HORS-BORD, VOUS POUVEZ INCLINER CELUI-CI POUR ÉVITER QUE SON AILERON ET SON HÉLICE NE SOIENT ENDOMMAGÉS

### **3 – Arrivez délicatement et touchez le quai**

Juste avant que votre embarcation de plaisance ne touche le quai, tournez la barre de manière que votre bateau se positionne parallèlement à celui-ci pour l'accostage.

Si votre embarcation s'arrête alors qu'il reste une certaine distance à parcourir avant d'arriver au quai, remettez momentanément le moteur en marche (à faible vitesse) jusqu'à ce que le bateau atteigne le quai. À l'inverse, si votre embarcation s'approche du quai avec trop d'élan, vous pouvez enclencher momentanément la marche arrière pour ralentir votre vitesse et éviter de percuter le point d'accostage.

- NORMALEMENT, SI VOUS AVEZ SUFFISAMMENT RÉDUIT VOTRE VITESSE ET UTILISÉ LE BON ANGLE D'APPROCHE, CETTE ÉTAPE DE L'ACCOSTAGE DEVRAIT SE FAIRE SANS TROP DE PROBLÈMES. CELA DIT, N'HÉSITEZ PAS À REBROUSSER CHEMIN POUR ARRIVER AVEC LE BON ANGLE ET LA BONNE VITESSE PLUTÔT QUE DE RISQUER D'ENDOMMAGER VOTRE EMBARCATION.

## **4 – Amarrez solidement votre bateau au quai**

Une fois que votre approche est complétée et que votre bateau est immobilisé au bon endroit, il ne vous reste plus qu'à amarrer les aussières d'amarrage de votre bateau situées à la proue et à la poupe aux bittes ou au bout du quai.

Assurez que vos nœuds sont solides pour éviter les mauvaises surprises.

- **ACCOSTAGE DANS DES CONDITIONS DE VENT PARTICULIÈRES**
- ACCOSTER AVEC UN FORT VENT DE FACE OU DE DOS
- SI VOUS SOUHAITEZ ACCOSTER VOTRE EMBARCATION ALORS QU'UN FORT VENT DE FACE OU DE DOS SOUFFLE, VOUS DEVREZ MODIFIER QUELQUE PEU VOTRE VITESSE ET VOTRE ANGLE D'APPROCHE EN CONSÉQUENCE.
- PAR EXEMPLE SI UN VENT DE FACE SOUFFLE, VOUS DEVREZ PEUT-ÊTRE ARRIVER AU QUAI AVEC UN PEU PLUS DE VITESSE. À L'INVERSE SI LE VENT VOUS POUSSE VERS L'AVANT, N'HÉSITEZ PAS À COUPER LE MOTEUR PLUS TÔT QU'À L'HABITUDE POUR NE PAS ARRIVER AVEC TROP D'ERRE.
- AUSSI, QUE VOUS DEVIEZ NÉGOCIER AVEC UN VENT DE FACE OU DE DOS, IL APPROCHER LE QUAI AVEC UN ANGLE PLUS PETIT QUE D'HABITUDE, SOIT UN ANGLE INFÉRIEUR À 30 DEGRÉS.

Accoster lorsqu'un fort vent repousse votre embarcation du quai,

Si le vent qui souffle au moment d'accoster votre bateau vous repousse du quai, c'est votre angle d'approche que vous devrez modifier.

Lorsque vous approchez de votre point d'accostage à faible vitesse, faites l'approche à un angle plus grand que d'habitude, c'est-à-dire à plus de 30 degrés par rapport au quai. Dans ces conditions, une gaffe pourrait aussi vous aider à vous agripper au quai pour ensuite vous amarrer,



#### **4. LE MOUILLAGE**

- 1.Evite de mouiller par un fond rocheux de préférence la vase dure ou molle.
- 2.Venir bout au vent ,
- 3. Arrivé au point choisi, stoppé et mouiller.
- 4.Battre en arrière a défaut de vent et stoppé de façon a faire crocher l'ancre.
- 5.Filer la quantité de chaine nécessaire au moins trois fois la profondeur.
- 6.Apres le mouillage relever les positions ou prendre un alignement

- **MANOEUVRE DE MOUILLAGE SANS VENT NI COURANT:**
- APPROCHER AVEC UNE VITESSE FAIBLE.  
A PROXIMITÉ DU POINT DE MOUILLAGE, LA MACHINE EST MISE EN ARRIÈRE. LE
- NAVIRE EST PRATIQUEMENT STOPPÉ LORSQUE LES REMOUS DE L'HÉLICE
- ARRIVENT AU PREMIER TIERS ARRIÈRE DE LA LONGUEUR DU NAVIRE DONNER
- ALORS L'ORDRE DE MOUILLER.

## AVEC DU VENT:

Se présenter au plus près.

Mouiller l'ancre au vent. Casser l'erre du navire en raidissant la chaîne et en battant en arrière. Lorsque l'erre est cassée, stopper la machine: le navire cule et abat; la chaîne mollit, pend verticalement puis commence à raidir en raguant sur le fond.

Lorsque que la chaîne est complètement élongée, le navire fait tête sur la chaîne et évite debout au vent .Avec du courant, la meilleur solution consiste à se présenter courant debout: on mouille avec de l'erre en arrière. Avec du courant venant de l'arrière, casser l'erre en battant en arrière et mouiller l'ancre tribord (hélice pas à droite) avec de l'erre en avant. Si la chaîne force, battre en avant barre toute à droite pour faire éviter le navire.



alamy

Exclusive source  
[www.alamy.com](http://www.alamy.com)

## **5. PRISE DE COFFRE**

Il s'agit d'immobiliser l'avant de l'embarcation contre le coffre. Le temps nécessaire pour passer une bosse, l'embarcation étant à un cap voisin de la position qu'elle prendra,

Une fois amarré

Présenter le vent ou le courant à environ un quart bâbord avant, le cap légèrement sur la gauche du coffre.

Battre en arrière de façon à immobiliser l'embarcation la joue tribord à la hauteur du coffre.

- L'ACTION DU PAS D'HÉLICE ET L'ACTION DU VENT OU DU COURANT PLAQUENT L'AVANT DE L'EMBARCATION CONTRE LE COFFRE. STOPPER PASSER LA BOSSE EN DOUBLE,
- PRESENTATION SANS VENT NI COURANT
- LA MANŒUVRE EST LA MÊME. L'EMBARCATION SE PRÉSENTE LA JOUE TRIBORD OU BÂBORD SUR LE COFFRE À N'IMPORTE QUEL CAP.

## **5. PRISE DE COFFRE**

- Il s'agit d'immobiliser l'avant de l'embarcation contre le coffre. Le temps nécessaire pour passer une bosse, l'embarcation étant à un cap voisin de la position qu'elle prendra,

**Une fois amarré**

**Présenter le vent ou le courant à environ un quart bâbord avant, le cap légèrement sur la gauche du coffre.**

**Battre en arrière de façon à immobiliser l'embarcation la joue tribord à la hauteur du coffre.**

**L'action du pas d'hélice et l'action du vent ou du courant plaquent l'avant de l'embarcation contre le coffre. Stopper passer la bosse en double,**

### **PRESENTATION SANS VENT NI COURANT**

**La manœuvre est la même. L'embarcation se présente la joue tribord ou bâbord sur le coffre à n'importe quel cap.**



## 6.L EMBOSSEAGE

L embossage est une technique de mouillage qui consiste à mouiller l'avant et l'arrière d'un bateau, pour l'empêcher d'éviter, c'est-à-dire de tourner autour de son mouillage, qu'il soit à l'ancre ou sur bouée. Une technique essentielle dans les zones soumises au courant de marée. Encore faut-il savoir le prendre correctement. Petit tour pour une arrivée à l'embossage sans stress.

sur bouées n'est pas une technique utilisée dans tous les ports, Un coup d'œil aux autres bateaux ou à votre ouvrage de référence nautique vous indiquera si le mouillage sur bouées se fait sur un seul corps-mort, ou embossé. Si le port est situé sur un fleuve, les chances de trouver des mouillages embossés sont plus grandes. L'objectif est donc de mettre en place une manœuvre qui se terminera par un bateau à amont du courant.

- 1. ON VIENT SE POSITIONNER, MOYENNANT UN DEMI-TOUR S'IL LE FAUT, POUR VENIR CONTRE LE COURANT LE RÉCUPÉRER À L'ÉTRAVE. JOUER AVEC LA MANETTE DES GAZ
  - PERMET DE RÉGULER LA VITESSE POUR UNE ARRIVÉE EN DOUCEUR.
2. ON VIENT ALORS S'AMARRER À LA BOUÉE, LE BATEAU VA ALORS CULER AVEC LE COURANT.
3. LORSQUE LA DEUXIÈME BOUÉE EST SUFFISAMMENT PROCHE DE L'ARRIÈRE DU BATEAU,
- ON VIENT PASSER UNE AUSSIÈRE DANS LA BOUÉE ET LES FIXER SUR LES BITTES ARRIÈRE DU BATEAU .POUR CONCLURE LA MANŒUVRE, ON ÉGALISERA LE MOU SUR LES AUSSIÈRES
  - AVANT ET ARRIÈRE, AFIN DE POSITIONNER LE BATEAU AU CENTRE DE L'EMBOSSAGE; AVEC
  - DES AUSSIÈRES TENDUES DES DEUX CÔTÉS. ON PASSERA DEUX AUSSIÈRES DANS
  - CHAQUE BOUÉE POUR ASSURER LE MOUILLAGE, AU CAS OÙ LA PREMIÈRE AUSSIÈRE SE ROMPRAIT PENDANT LA NUIT.



1



2



3



4



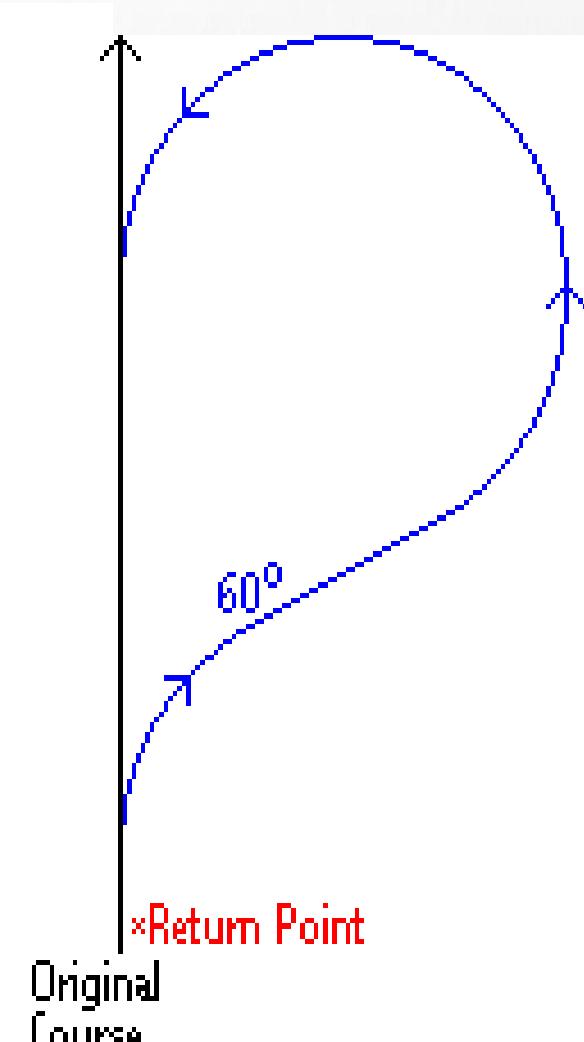
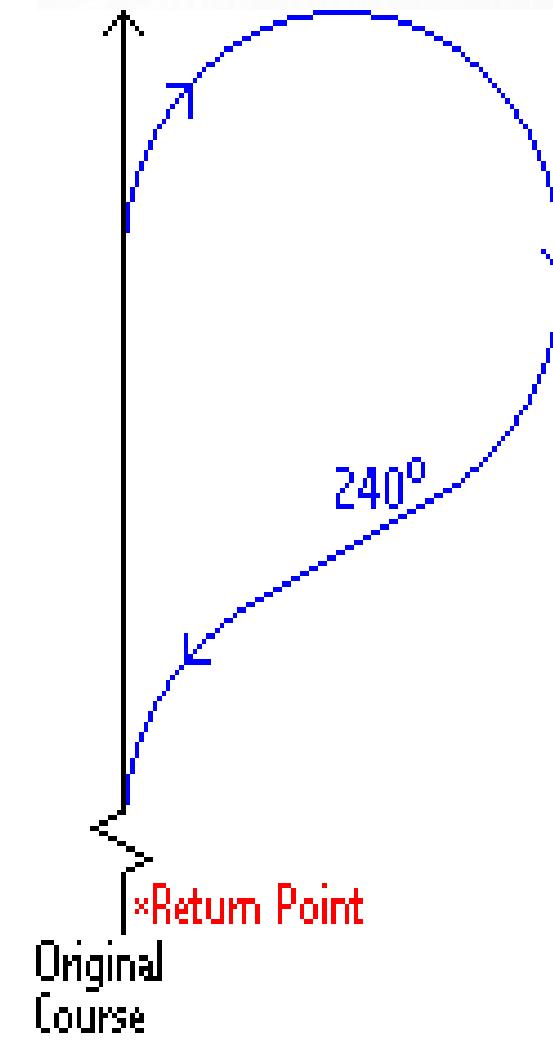
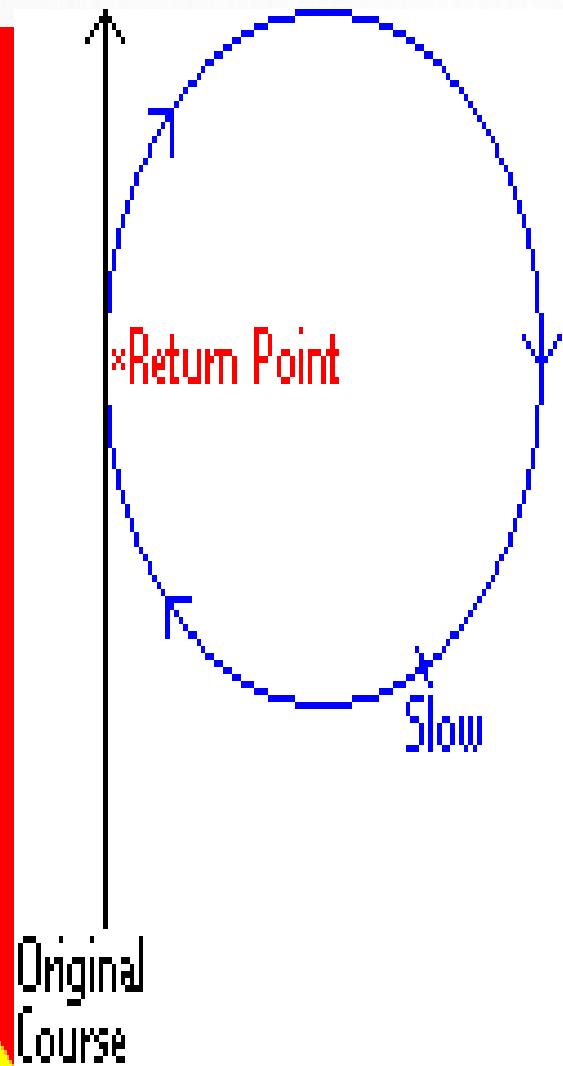
## **7. Naviguer en suivant un cap**

.. Comment fonctionne un compas magnétique pour bateau ? Le compas est un outil de navigation qui sert à se repérer en mer. En indiquant la référence de direction nord sur un plan horizontal, cet instrument permet aux navigateurs de mesurer les autres angles horizontaux en degrés, et ainsi de suivre un cap.



• .

## 8.HOMME A LA MER



## DIFFÉRENTES MÉTHODES SELON LA SITUATION

**Vous voyez la personne tomber à la mer et vous le suivez visuellement ;**

**Vous voyez la personne tomber à la mer mais perdez le suivi visuel ;**

- Personne est supposée être tombée à l'eau mais personne ne sait où ni quand.**

**AU MOMENT DE L'ACCIDENT:**

**1.CRIER « HOMME À LA MER », EN PRÉCISANT LE BORD.**

**2.SI POSSIBLE METTRE LA BARRE DU COTÉ OU EST TOMBÉ L HOMME POUR ÉVITER LE CONTACT AVEC L HÉLICE.**

**3.LUI JETER SI UN OBJET FLOTTANT.**

#### **4. HISSEER LE PAVILLON O**

- 5.Charger un équipier d'assurer un contact visuel permanent, à l'exclusion de toute autre tâche.**
- 6.Appuyer sur la touche MOB (man over board) du GPS et noter la position  
l'absence GPS; effectuer un relèvement.**

La mancœuvre d'homme à la mer est une procédure de repêchage utilisée en mer lorsqu'une personne est tombée d'une embarcation. Elle tire son nom de la célèbre expression « Un homme à la mer ! »

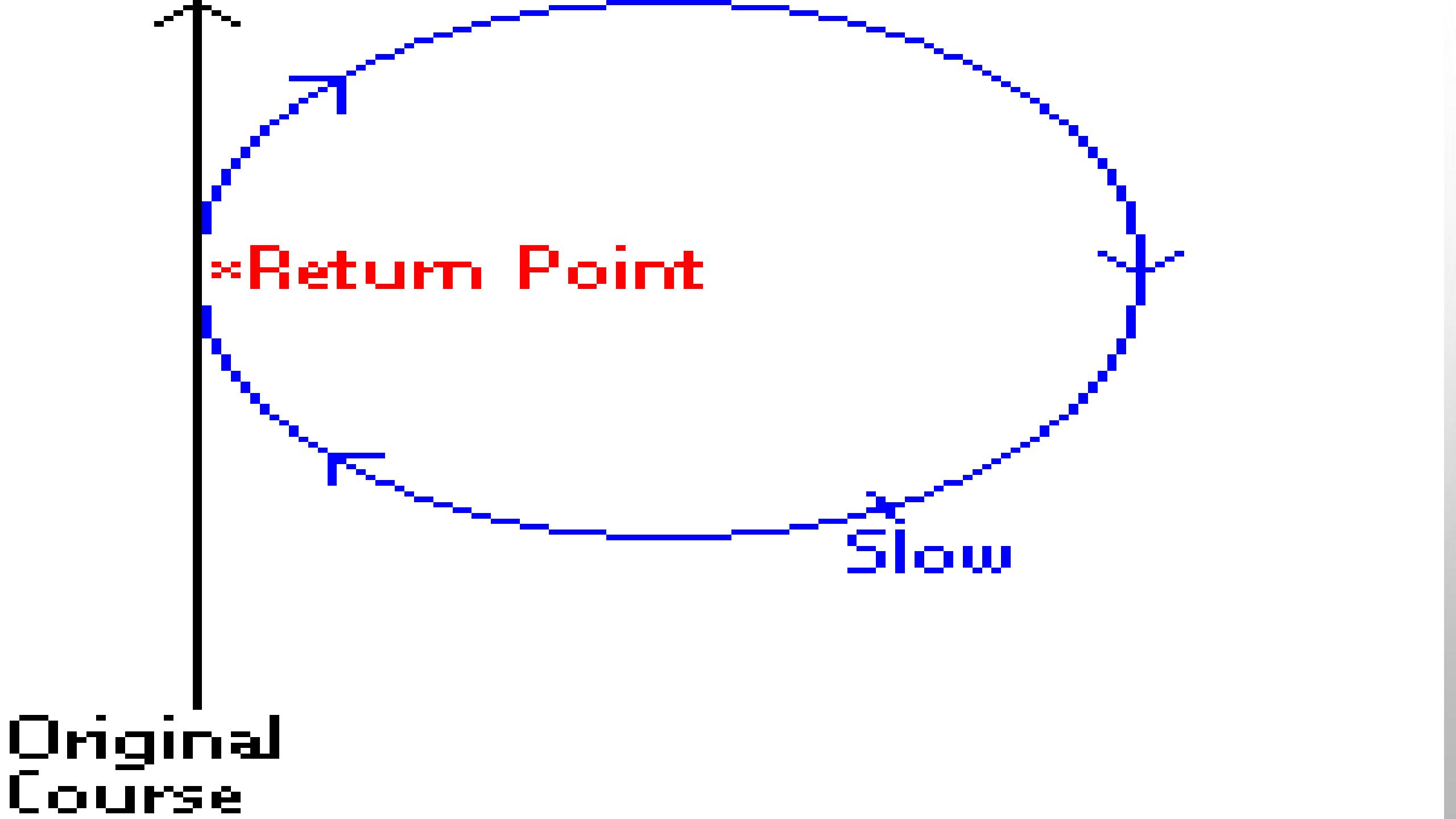
Il est important de comprendre que la personne tombée à l'eau va subir l'effet du courant. En conséquence, suivre la trace inverse de la route fond d'un GPS n'est pas une bonne idée s'il y a du courant. Cette solution est malgré tout intéressante si vous pouvez revenir rapidement sur les lieux. Avec les nouvelles normes GMDSS, les systèmes de positionnement par satellites (GPS) possèdent tous sur le terminal une touche "MOB" (*man over board* en anglais) dédiée à l'aide la récupération d'un homme à la mer.

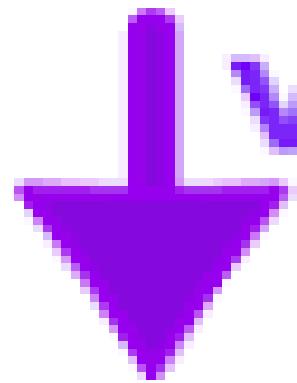
- CETTE TOUCHE EST À ACTIVER AU PLUS VITE DÈS QUE L'ON CONSTATE QU'UNE PERSONNE EST TOMBÉE À L'EAU : ELLE MÉMORISE LE POINT GÉOGRAPHIQUE DE CET INSTANT ET LE TRANSFORME EN **WAYPOINT** **UN WAYPOINT EST UNEMPLACEMENT OU UN LIEU REMARQUABLE SUR LA CARTE QUI ESTENREGISTRÉ DANS LE GPS. UN WAYPOINT SIGNALE GÉNÉRALEMENT UNEMPLACEMENT.** PRIORITAIRE SUR TOUTE AUTRE ROUTE ACTIVE EN AFFICHANT LAROUTE À SUIVRE POUR REVENIR À CETTE POSITION. AVEC LES ANCIENNESVERSIONS DE GPS, IL FAUDRA ALORS SUIVRE UN **CAP VRAI** INVERSE, EN TENANTCOMPTE NON SEULEMENT DU COURANT SUBI PAR LE NAVIRE MAIS AUSSI DE SA  
DÉRIVE.

## **MANŒUVRE ANDERSON**

- Cette manœuvre consiste à effectuer un tour complet pour revenir sur la personne à l'eau. Le sens est déterminé par le principe qui guide le barreur à pousser la barre du côté où est tombée la personne (ce qui évite tout contact avec l'hélice). Cette méthode doit être effectuée uniquement si l'officier de quart ou le pointeur (personne qui pointera tout le temps la personne tombée à l'eau) est certain de ne pas perdre de vue l'homme à la mer pendant tout le temps de la giration du navire.

Il s'agit de la manœuvre la plus rapide, puisqu'un seul changement de barre est réalisé afin de d'effectuer un tour complet de 360 degrés. Mais elle requiert une excellente connaissance des qualités manœuvrières du navire ainsi qu'une très bonne maîtrise de sa vitesse, déterminer avec précision le moment où l'on doit stopper la giration et les machines (ou manœuvrer les voiles), afin de s'arrêter au niveau de la personne sans la dépasser ni avoir à battre en arrière.



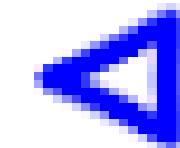
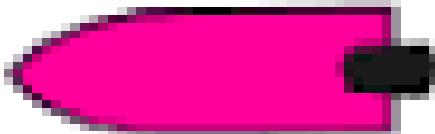
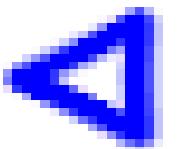
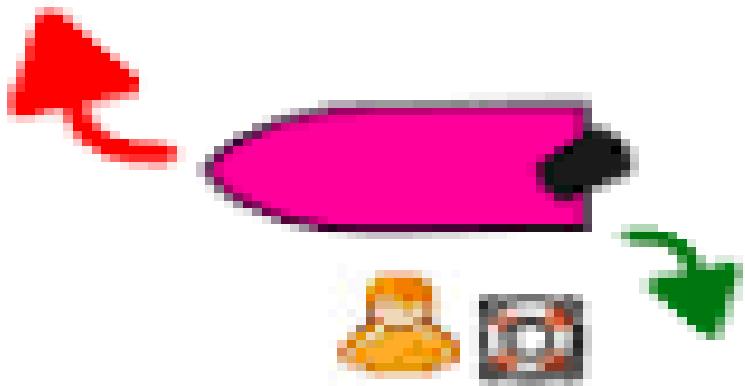


Vent<sup>r</sup> Arrêt

presque

total

Point-mort



Je protège  
du vent

## Manœuvre en battant en arrière

C'est la manœuvre la plus simple. Il s'agit de s'arrêter le plus tôt possible pour récupérer l'homme tombé à la mer. Elle peut s'avérer dangereuse à cause de l'hélice. De plus, sur les navires de fort tonnage, la distance d'arrêt peut être très grande.

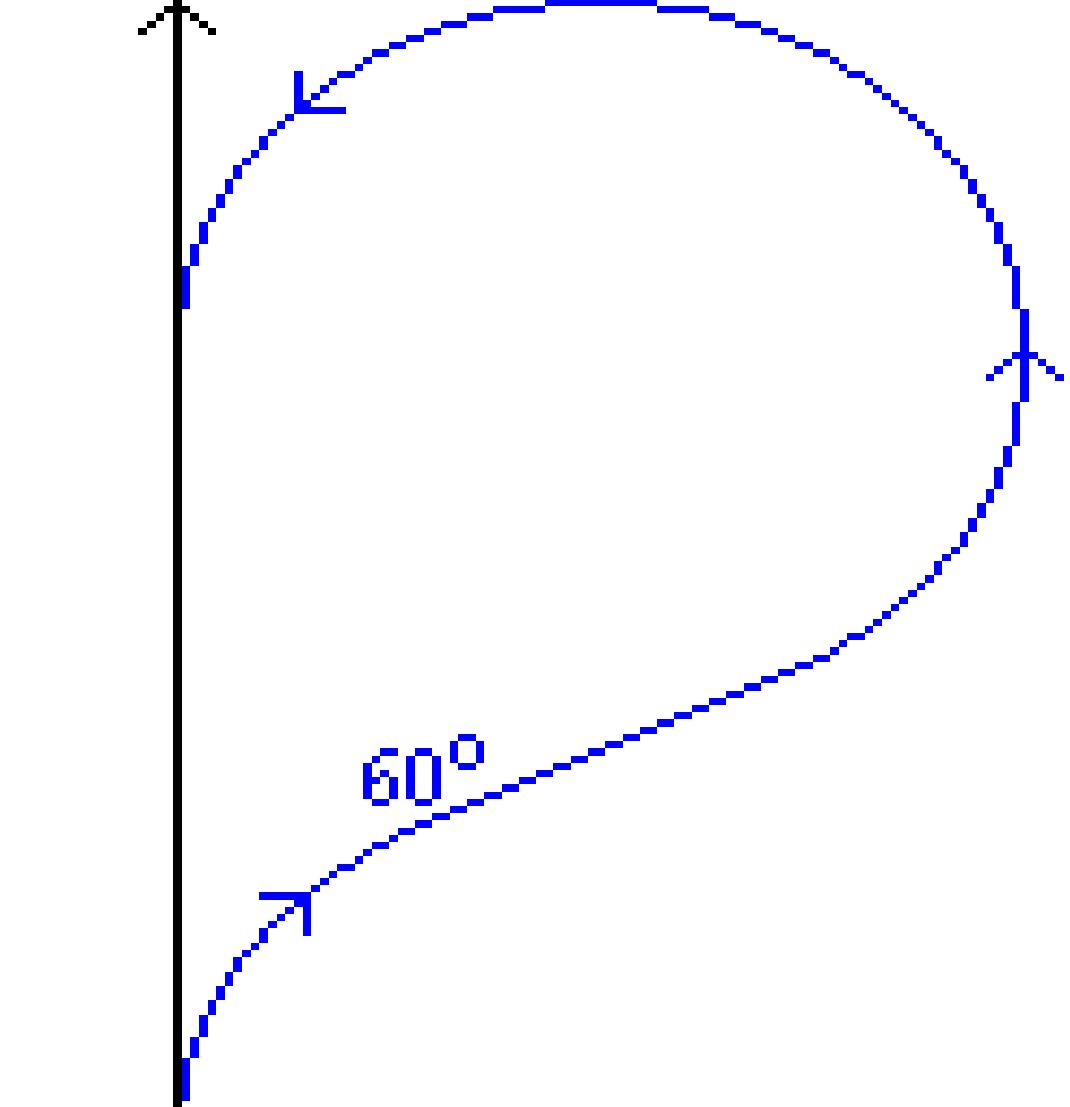
Cette manœuvre est à privilégier lorsqu'un navire a peu d'espace pour manœuvrer (chenal, DST fréquenté, fleuve...)

Aux faibles vitesses cette manœuvre peut être la plus rapide et la plus efficace pour récupérer un homme tombé à la mer. Mais elle reste dangereuse à cause de l'hélice et doit être utilisée en connaissance de causes.

## MANŒUVRE DE BOUTAKOV (OU DE WILLIAMSON)

On amorce alors la manœuvre proprement dite avec un angle de barre typique de  $15^\circ$  pour faire venir le navire à  $60^\circ$  ou  $70^\circ$  du cap initial.

Une fois arrivé à ce cap, il faut mettre de la barre à contre ( $15^\circ$  de l'autre bord), lorsque vous approchez le cap inverse à  $20^\circ$ , mettre la barre à zéro puis adopter le cap inverse du cap initial.



Original  
Course





0  
20  
40  
60  
80  
100  
120  
140  
160  
180  
200  
220  
240  
260  
280  
300  
320  
340

• .

- Manœuvre dont le nom provient de l'amiral boutakov. Celle-ci est la plus classique pour revenir dans son sillage lorsqu'un homme est tombé à la mer. Elle permet de garder un contact visuel avec l'homme.
- Dans un premier temps, il faut mettre de la barre du côté où est tombé l'homme à la mer pour le protéger d'un contact avec l'hélice. Dans la pratique, cette opération n'est utile que sur les grands navires si l'on voit assez tôt la chute, d'une position plutôt située sur l'avant. Dans les autres cas, la victime sera déjà dans le sillage du navire avant qu'on ait pu réagir. Tenter de vouloir lui éviter le passage dans l'hélice ne rajouterait qu'une perturbation supplémentaire pour la personne à la manœuvre. Cette méthode permet également de tenter de récupérer un homme tombé à la mer dans les quelques heures qui précèdent la manœuvre.

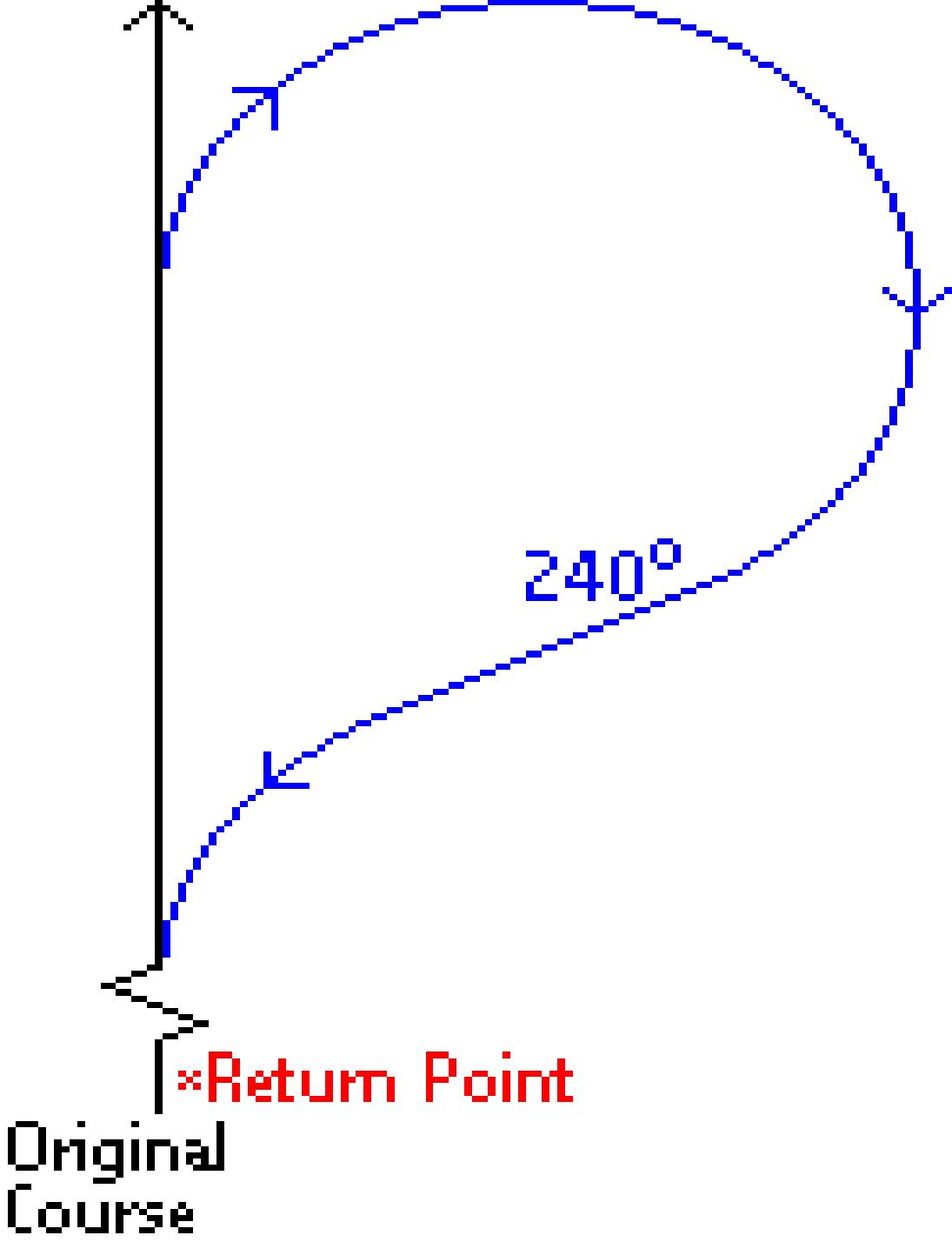
- On amorce alors la manœuvre proprement dite avec un angle de barre typique de 15° pour faire venir le navire à 60° ou 70° du cap initial. Une fois arrivé à ce cap, il faut mettre de la barre à contre (15° de l'autre bord), lorsque vous approchez le cap inverse à 20°, mettre la barre à zéro puis adopter le cap inverse du cap initial. Dans le cas d'un signalement très tardif d'une chute ou d'une suspicion de chute à la mer, le bord d'amorçage du demi-tour n'a aucune importance puisque l'allure machine ne sera pas réduite.
- Une fois sur le cap opposé à l'initial, il convient de se présenter au vent de la personne à récupérer.
- C'est la manœuvre qui devrait être privilégiée en mer en l'absence de repère spatio-temporel (nuit, visibilité réduite, stress intense...)

## Manœuvre de Scharnow

La manœuvre de **Scharnow** est la manœuvre de Boutakov inversée, son avantage est que l'on garde plus longtemps le naufragé en vue.

La manœuvre se déroule ainsi :

1. On donne de la barre pour faire tourner le navire de 240 degrés.
2. Remettre la barre à zéro et immédiatement de l'autre bord pour faire décrire au navire une évolution dans l'autre direction de 60 degrés.
3. Redresser le gouvernail pour mettre la barre à zéro.



## POSITIONNEMENT PAR SATELLITE

- Ce mode, présent sur la plupart des VHF actuelles, permet de mémoriser les coordonnées GPS du point d'impact à l'eau du naufragé. Il sera ainsi plus facile de le transmettre aux secours. Ce mode MOB existe sur tous les traceurs, plotters et GPS.
- Marquage et démarrage de la navigation vers un point mob
- Vous devez définir l'option mode d'utilisation sur marine pour utiliser la fonction homme à la mer (MOB).
- Vous pouvez enregistrer une position mob et lancer automatiquement la navigation pour y retourner.
- En mode marine, maintenez le bouton mob enfoncé.
- Sélectionnez oui.
- La carte s'ouvre et indique l'itinéraire vers la position mob/homme à la mer. Par défaut, l'itinéraire est indiqué par une ligne de couleur magenta.
- **3. NAVIGUEZ À L'AIDE DE LA CARTE ([NAVIGATION À L'AIDE DE LA CARTE](#)) OU DU COMPAS ([NAVIGATION À L'AIDE DU COMPAS](#)).**

**FIN DU MODULE**

