

# Manœuvres d'homme à la mer

Les différentes manœuvres d'Homme à La Mer sur un voilier (ou Man Over Board en anglais)

<https://truesailor.com/apprendrelavoile/coursdevoile/manoeuvresvoilier/homme-a-la-mer.php>



## Comment ne pas tomber à l'eau?

S'accrocher à la ligne de vie ou autres points fixes solides

Bien respecter les règles de [déplacement à bord](#)

Rester dans le cockpit et limiter les manœuvres à risque par gros temps ou la nuit

Ne pas hésiter à uriner à genou pour les hommes

## Les quatre éléments à avoir sur soi « au cas où »

1. Une [brassière auto-percutante](#), munie d'un sifflet et de dispositifs réfléchissants
2. Une flashlight avec des piles neuves
3. Un moyen de communication étanche (VHF ou portable)
4. Un miroir de détresse (aussi appelé miroir de signalisation ou sécurité)

## Comment éviter le sur-accident?

Garder le calme à bord.

Rappeler la procédure étape par étape à l'équipage.

Pas de précipitation, pas de panique.

S'entraîner à minima chaque saison avec votre équipage pour que la manœuvre soit une simple routine banale au même titre qu'un virement de bord bien coordonné.

## Faut-il s'entraîner à la manœuvre d'homme à la mer à la voile ou au moteur?

En école de voile, c'est la manœuvre à la voile de récupération d'Homme à La Mer qui est généralement présentée. C'est une manœuvre complexe qui nécessite une très bonne coordination de l'équipage et une mise en pratique rigoureuse des différentes étapes. Il s'agit d'un excellent exercice pédagogique que certains souhaiteraient renommer « OLM » pour [Objet à La Mer](#). En effet, dans la pratique, l'utilisation du moteur permet de récupérer plus rapidement l'objet mis à l'eau pour l'exercice. Par exemple, si avec les voiles on a du mal à lofer d'avantage, le moteur lui nous permet de rectifier le tir.

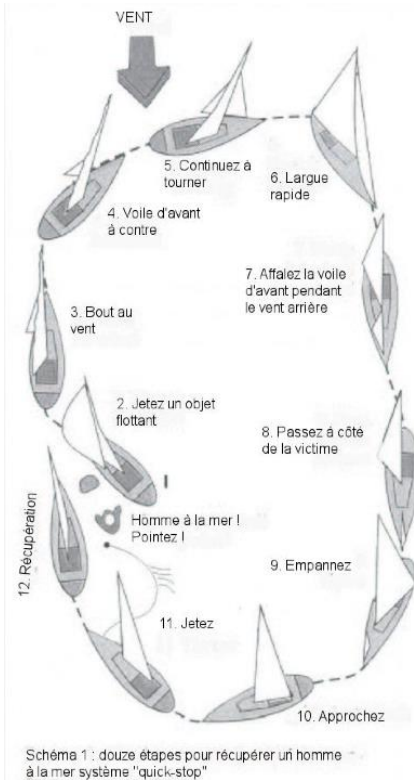
Manœuvre d'homme à la mer à la voile : incontournable pour la pédagogie et « au cas où ».

Manœuvre d'homme à la mer au moteur : plus simple, plus efficace et surtout plus rapide

## Que vaut le Quick Stop dans la pratique?

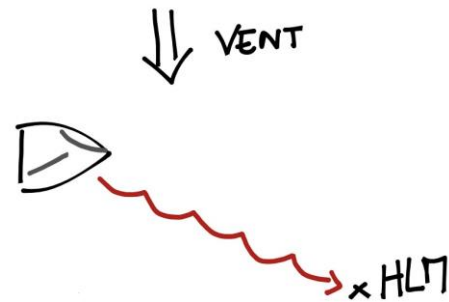
Le Quick Stop est une méthode récente comparée à la méthode en 8, de la ralingue et celle de la cape. Elle inclut une étape d'empannage, ce qui peut être dangereux avec des débutants concentrés sur leur copain à l'eau et oubliant la bôme ou peu à l'aise avec la manipulation de la GV. Comme toutes les manœuvres, il faut la décomposer pour la comprendre et la répéter pour pouvoir la refaire sans stress additionnel.

Quelque soit le niveau de l'équipage, un empannage par gros temps représente un risque à ne pas négliger. C'est la méthode recommandée par l'ISAF, la Fédération Internationale de la Voile



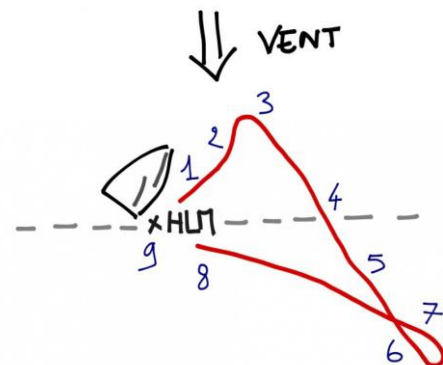
## La méthode de la cape

La méthode de la cape est à éviter car il est dur de parfaitement contrôler la dérive du bateau avec la barre tout en réglant la GV. Dans votre choix de manœuvre HLM, prenez aussi en compte le fait que tous les voiliers se comportent différemment à la cape (dérive, roulis, feuille morte)



## La méthode classique ou en huit

La méthode classique ou en huit est la méthode de prédilection des écoles de voile. Elle permet d'enseigner ou de valider les connaissances suivantes : repères au vent (bon plein, largue), virement de bord à faible vitesse, utilisation d'un gisement, coordination de l'équipage. La trajectoire du voilier forme un 8 d'où le nom de cette manœuvre classique d'homme à la mer.



## La méthode de la ralingue

La ralingue correspond à la manœuvre suivante : ralentir fortement voir arrêter le bateau. Dans le cadre d'une manœuvre d'homme à la mer, la ralingue est à utiliser de la même manière que la méthode de la cape : se laisser dériver sur l'homme à la mer. Un voilier ne reste pas longtemps face au vent à dériver dans l'axe du vent, il s'oriente généralement au travers...

## La méthode « mixte » : classique ou Quick-stop avec appui moteur

En complément de la GV, le moteur vient en renfort pour faciliter la remontée au vent et la phase d'approche pour accélérer la récupération de l'Homme à La Mer.

## Procédure à 5 équipiers suite HLM (Homme à La Mer) au près – Quick stop ou classique

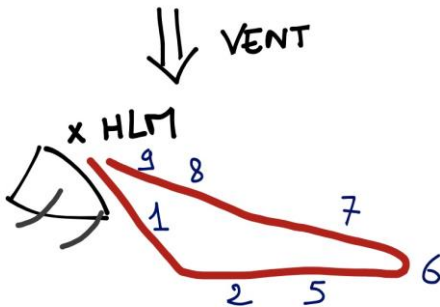
	Les yeux	L'équipier à la barre	L'équipier à la GV	L'équipier à la voile d'avant	L'équipier pied de mât
<b>1. Communiquer</b>	J'alerte le reste de l'équipage : « <b>Homme à la mer!</b> » Je le garde en contact visuel » et je montre du doigt le copain.				
<b>2. Garder le contrôle</b>	Est-ce que la brassière s'est bien gonflée? Si non, envoyer impérativement la bouée de secours	« Je loffe » pour ralentir le bateau et calmer le jeu	« Je choque » pour ralentir le bateau et calmer le jeu	« Je choque » pour ralentir le bateau et calmer le jeu	J'appuie sur la touche MOB/HLM du GPS et je reporte la position sur le livre de bord
<b>3. Descendre sous le vent de l'HLM</b>	Je continue de regarder et montrer du doigt le copain	« J'abat » au portant	Je suis à la GV l'abatée	J'aide avec la voile d'avant l'abatée	Je prépare la drisse de la voile d'avant
<b>4. Descendre sous le vent de l'HLM</b>	Le seul lien entre l'HLM et le bateau, c'est moi, alors je ne le perds pas de vue	Je maintiens le bord de portant	J'affale la voile d'avant	J'affale la voile d'avant	J'affale la voile d'avant
<b>5. Allumer le moteur</b>	Mes yeux sont toujours rivés sur l'HLM	Je me prépare soit à empanner soit à lofer et virer dans la foulée	J'allume le moteur après avoir vérifié qu'il n'y ait pas de bouts qui traînent dans l'eau	J'avertis à la VHF le bateau avec qui je suis en escadre	J'ai la position, l'heure et le nom de l'HLM
<b>6. Revenir vers l'HLM</b>	Je ne perds pas de vue l'HLM pendant l'empannage ou le virement de bord mais je fais attention à la bôme	J'avertis l'équipage sur la manœuvre. Sur le virement de bord, je m'appuie au besoin du moteur	Je suis le barreur à la GV	Je prépare un bout à lancer au copain pour établir un lien physique entre lui et le bateau	
<b>7. Approcher l'HLM</b>	Je continue de montrer du doigt l'HLM même si les autres équipiers l'ont aussi en vue	Je prends un gisement constant au bon plein sur l'HLM	Je régule à la GV pour ne pas aller trop vite mais sans risquer de décrocher (au pire le moteur est allumé...)	Je m'accroche à la ligne de vie. Je vais aider le copain à remonter s'il est conscient	Je prépare le palan de l'HLM ou une drisse pour aider la remontée de l'HLM
<b>8. Récupérer l'HLM</b>	Je dégage la jupe arrière pour faciliter la remontée	J'arrête le voilier pour que l'HLM soit à 1m à hauteur des haubans	Je surveille la GV, elle ne doit pas gêner la remontée	Je lance le bout à côté du copain	Je prépare la remontée de l'homme à la mer
<b>9. Remonter l'HLM</b>	Remonter le copain tout mouillé.				

## « Les yeux » a perdu de vue l'homme à la mer, que faire?

1. Est-ce qu'il a bien des lunettes avec des verres polarisés photochromiques?
2. Il y a des vagues? Bien attendre plusieurs cycles de vagues au cas où le bateau et l'HLM soient au même moment dans le creux.
3. Il y a du soleil? Remonter vers le soleil, on est sans doute à contre-jour et c'est pour ça que « les yeux » n'arrive plus à le voir. Avec le soleil dans le dos, on voit mieux !

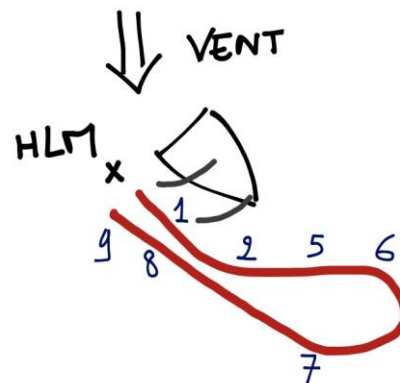
## Perte de l'équipier à une allure de portant

Ci-dessous les schémas correspondant respectivement aux méthodes de récupération d'homme à la mer avec virement de bord et empannage



Manœuvre d'HLM au portant –  
virement de bord

Manœuvre d'HLM au portant –  
empannage



## Et s'il n'y a que deux équipiers à bord du voilier?

On oublie la voile d'avant choquée et le barreur s'occupe également de la GV. A partir du moment où le barreur est sur l'homme à la mer en gisement constant, l'autre équipier peut affaler la voile d'avant pour augmenter la visibilité et supprimer le bruit de la voile qui faseye. Il peut préparer un bout pour le lancer à l'homme à la mer.

## Quelle méthode de récupération d'homme à la mer choisir?

La bonne méthode, c'est la vôtre. C'est celle que vous aimez bien et qui vous correspond. Il est important de s'approprier une manœuvre que personne ne souhaite effectuer dans des conditions réelles un jour. Imaginez seulement que c'est vous qui tombez à l'eau. Vous voudriez être récupéré rapidement sans mettre en danger le reste de l'équipage : quelle méthode communiqueriez-vous à vos équipiers?

## Avantages/ inconvénients des diverses méthodes

	<b>Quick stop</b>	<b>Classique en huit</b>	<b>Mixte</b>
Avantages	La méthode recommandée par l'ISAF  La trajectoire la plus directe	La méthode qu'on connaît probablement le mieux  Le virement de bord est plus sécuritaire par gros temps	Utilisé aux moments clés, le moteur est un plus  Plus rapide que l'équivalent sans moteur
Inconvénients	L'empannage est rarement bien maîtrisé par des équipiers qui n'ont jamais fait de dériveur  Une méthode récente qui n'est pas aussi répandue que la méthode classique en 8	L'aulofée suivie du virement de bord, si on ne suit pas aux voiles, se finit en manque à virer  Le virement est plus long que l'empannage	L'utilisation du moteur peut donner un faux sentiment de facilité  Bien vérifier qu'il n'y ait pas de bouts qui traînent dans l'eau (écoute de génois ou de spi)

Pour s'entraîner à la manœuvre d'homme à la mer sur un voilier, il existe deux exercices à faire régulièrement :

1. [Prise de coffre à la voile](#)
2. [Seau & pare-battage](#)