

Les essentiels pour bien naviguer. Que faire lorsqu'un équipier tombe à la mer ?

La chute à la mer est l'un des risques majeurs de la navigation. Quelle que soit l'habileté de l'équipage, le succès des manœuvres de récupération est malheureusement aléatoire. On ne le dira jamais assez : la meilleure façon de limiter ce risque reste la prévention, qui comporte au moins deux volets : la préparation du bateau et la formation de l'équipage.

[Voiles et Voiliers](#) - Publié le 27/07/2026 - Jean-Louis Guéry



Le risque de passer par-dessus bord est constant à bord d'un voilier, même s'il s'accroît lorsque les conditions météo se dégradent. | JEAN-LOUIS GUERY

Équiper le voilier

Le bateau doit être doté de lignes de vie courant de l'avant à l'arrière afin de se déplacer en toute sécurité sans avoir à se décrocher. De même, le cockpit doit être pourvu de lignes de vie ou de points fixes (pad eye) pour s'attacher avant de s'extraire de la descente et frapper son harnais près du poste de barre.

Un dispositif de récupération d'homme à la mer (Lifesling ou équivalent) doit être installé dans le balcon arrière afin de pouvoir filer immédiatement une ligne reliée à une bouée couronne ou bouée harnais que le naufragé pourra saisir.

La perche IOR est beaucoup plus efficace, de jour comme de nuit, que la traditionnelle bouée couronne équipée de sa lampe à retournement. Elle permet, lorsqu'elle est jetée rapidement, de baliser l'endroit de la chute et dérive comme l'homme à la mer.

Préparer l'équipage

Chaque équipier doit disposer des équipements suivants :

- une brassière harnais réglée à sa taille et munie d'une longe avec deux mousquetons pour se déplacer d'un bout à l'autre du navire en restant croché. Ce gilet doit être conforme à la réglementation et équipé de moyens de signalisation : sifflet, flashlight, bandes réfléchissantes ;
- un couteau ou outil permettant de couper la longe au cas où elle l'entraînerait sous l'eau ;
- une lampe étanche.

En début de croisière, chaque équipier est averti des risques encourus et des procédures à mettre en œuvre. L'idéal est d'organiser un exercice d'entraînement de récupération d'homme à la mer. Le chef de bord doit avoir une politique claire vis-à-vis du port du harnais et attribuer une brassière à chacun à l'embarquement. Le bon sens veut que l'on porte impérativement brassière et harnais dans les cas suivants :

- dès la prise du premier ris ;
- au cours d'une navigation de nuit ;
- lorsque le spi est envoyé.



Pendant toute la manœuvre, un équipier doit se consacrer exclusivement à ne pas perdre de vue l'homme tombé à la mer. Si le lien avec l'homme n'est pas immédiatement rétabli, il faut lancer un MAYDAY : l'homme à la mer est un cas de détresse maximale. Si on le récupère, il sera facile d'annuler le MAYDAY. | JEAN-LOUIS GUERY

Avoir les bons réflexes

La chute d'un homme à la mer provoque un stress intense qui peut paralyser les équipiers. Le premier moment est déterminant ; aussi les consignes qui suivent doivent-elles devenir des actions réflexes :

1. mettre la barre dessous (pour lofer) sans toucher aux écoutes pour arrêter le voilier ;
2. lancer la perche IOR ;
3. déclencher la touche MOB (Man Overboard) du GPS ;
4. garder le contact visuel avec l'homme à la mer. Un équipier s'en charge et ne fait rien d'autre jusqu'à la récupération, même si l'homme est équipé d'une PLB (Personal Location Beacon, balise individuelle de détresse) ;
5. lancer la Lifesling si l'on est à portée.

Récupérer l'homme à la mer

La manœuvre recommandée est le «quick stop». Le barreur force le bateau à virer en s'aidant du moteur, foc à contre. Puis il descend plein vent arrière. La grand-voile reste bordée dans l'axe, le génois est affalé ou roulé. Enfin, le bateau remonte dans le vent en s'aidant du moteur afin d'accoster l'homme sous son vent pour ne pas risquer de l'assommer. La manœuvre doit se dérouler dans le calme, sans laisser filer aucun bout à l'eau, qui pourrait se prendre dans l'hélice.

On peut aussi manœuvrer uniquement à la voile. Une fois le lien rétabli, il faut hisser le naufragé à bord. Choqué, peut-être transi, il n'aidera probablement pas ses sauveteurs. Il va donc falloir le manutentionner comme un paquet en s'aidant d'une drisse, d'un palan, d'un winch, d'une poulie ouvrante ou encore d'une voile. Tout dépendra de l'ergonomie du bateau, de la présence ou non d'une jupe, etc. Pour diminuer le franc-bord, on pourra mollir la filière. Veiller à remonter le naufragé doucement et si possible en position horizontale pour diminuer les risques de chute de tension artérielle.

1 - Un homme à la mer !

2 - 3 Le barreur lofe pour mettre le bateau bout au vent. La perche IOR et son dispositif de flottabilité ont été jetés.

4 - Le barreur force le bateau à virer en s'aidant du moteur pour se mettre vent de travers. On ne touche pas aux voiles.

5 - Foc à contre, on continue vent de travers pendant 2,5 longueurs de bateau.

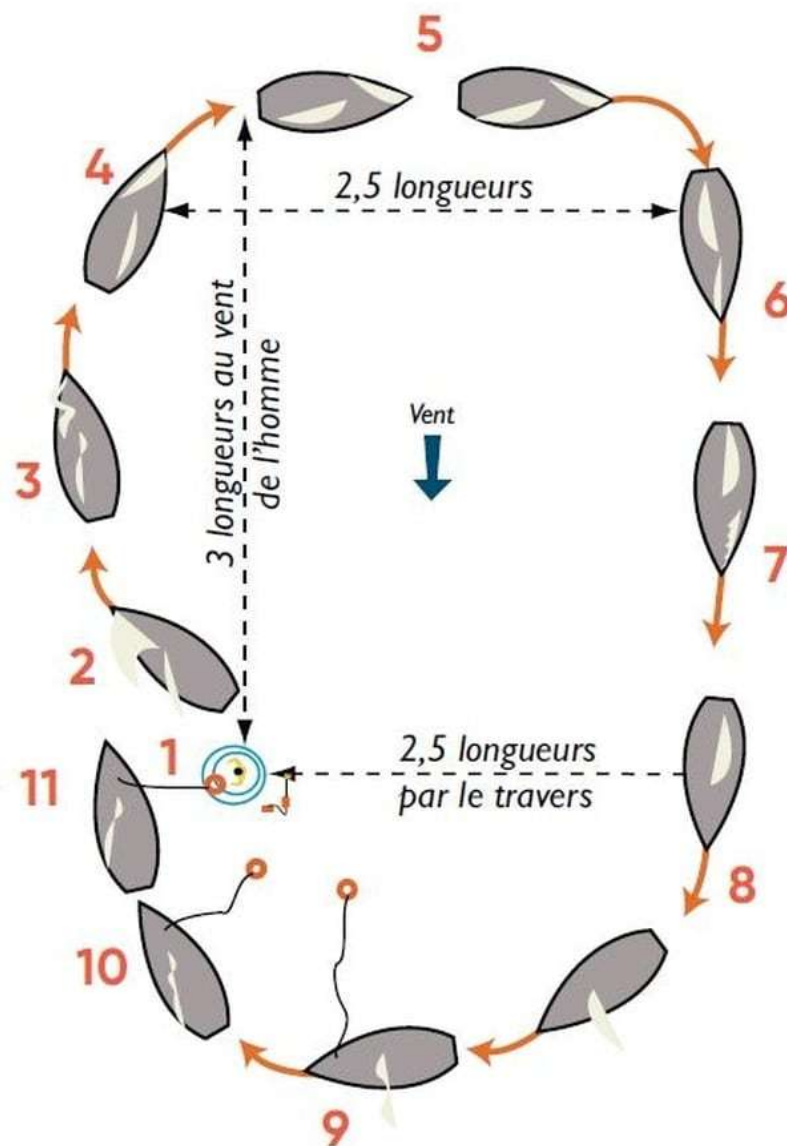
6 - On vient vent arrière en gardant les voiles dans l'axe.

7 - On continue vent arrière, grand-voile bordée, en affalant ou en roulant le foc.

8 - Lorsque l'on est par le travers de l'homme à la mer, la grand-voile est choquée en grand. Le barreur régule la vitesse au moteur.

9 - Un équipier lance le dispositif de rétablissement du lien (Lifeline, Lifesling).

10 - 11 On vient bout au vent en réglant la vitesse afin de s'arrêter à la hauteur de l'homme à la mer.



Manœuvre d'homme à la mer. | DR



Un homme à la mer ! Le barreur lofe pour mettre le bateau bout au vent.
La perche IOR et son dispositif de flottabilité ont été jetés. | JEAN-LOUIS GUERY



Le barreur lofe pour mettre le bateau bout au vent. La perche IOR et son dispositif de flottabilité ont été jetés. | JEAN-LOUIS GUERY



L'équipage peut rouler la voile d'avant si la météo le permet. | JEAN-LOUIS GUERY



Lancer la Lifesling si l'on est à portée. | JEAN-LOUIS GUERY