

## REGLEMENTATIONS SPECIALES OFFSHORE ISAF

### ANNEXE D

(pour information uniquement)  
Système « QUICKSTOP » et ligne de survie

#### Homme à la mer - « Quick Stop » et harnais de récupération avec aussière

Lorsqu'un membre d'équipage passe par-dessus bord, le temps de récupération est essentiel. Afin d'obtenir un système de récupération simple et très rapide, l'US Yacht Racing Union Safety at Sea Committee, l'US Naval Academy Sailing Squadron, le Cruising Club of America Technical Committee et la Sailing Foundation of Seattle, Washington, ont mis leurs efforts en commun pour mener à bien une recherche exhaustive et faire des essais en mer. Le résultat de cette collaboration est la méthode « Quick-Stop » de récupération d'un homme à la mer.

Le point fort de cette méthode est la réduction immédiate de la vitesse du bateau, en remontant au vent, puis en manoeuvrant doucement, et en restant à proximité de la personne. Dans la plupart des cas, cette méthode est préférable à un départ au large, suivi d'un empannage ou virement de bord, avec retour sur une route inverse.

#### QUICK-STOP

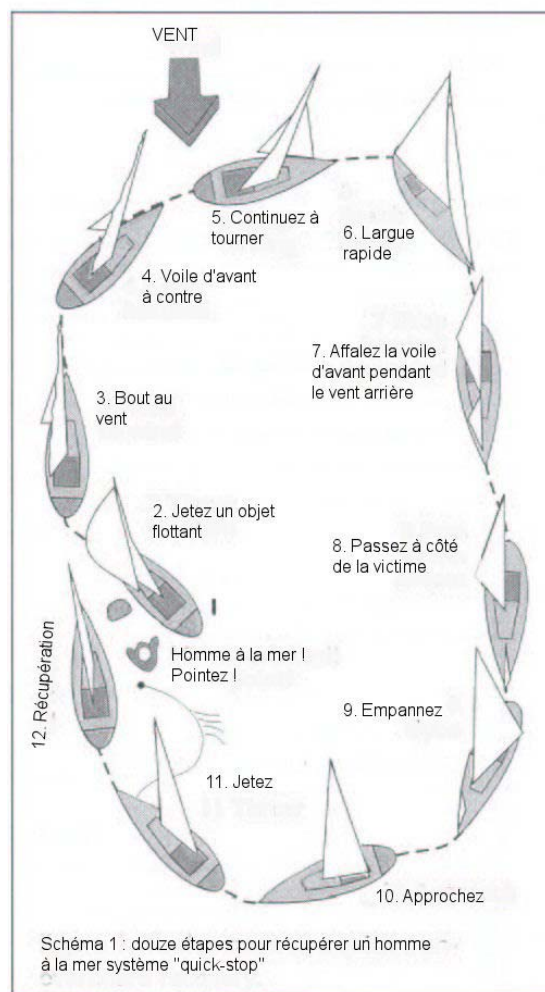
**1. Crier « un homme à la mer »** et désigner un membre d'équipage pour repérer et pointer l'**emplacement de la victime**. Ce membre d'équipage ne doit pas quitter la victime des yeux (voir schéma 1).

**2. Mettre immédiatement à disposition des objets flottants**

Jeter des objets flottants, comme des coussins de cockpit, bouées, etc... Ces objets, en plus de venir en aide à la victime, permettront de joncher d'objets la zone de la chute et aideront le « pointeur » à le garder en vue. Le déploiement de la perche et du pavillon (bouée IOR) prend trop de temps. La perche est conservée pour être lancée en cas d'échec de la manœuvre initiale.

**3. Amener le bateau bout au vent** et au-delà (voir schéma 1)

**4. Mettre la voile d'avant à contre** et ralentir encore le bateau



**5. Continuer à tourner avec la voile d'avant à contre** jusque vent arrière

**6. Naviguer au large** sur deux ou trois longueurs, puis quasiment plein vent arrière

**7. Affaler la voile d'avant**, en gardant la grand voile au centre (ou presque). Les écoutes de foc ne sont pas détendues, même pendant la manœuvre, pour les garder à l'intérieur des filières.

**8. Conserver une route vent arrière**, jusqu'à croiser la victime par le travers

**9. Empanner**

**10. Approcher de la victime** sur une route à environ 45° à 60 ° de l'axe du vent

**11. Etablir un contact** avec la victime, par une aussière ou autre système. La Naval Academy utilise un « sac à lancer », contenant 25 m de bout flottant léger, et un sac, pouvant être lancé vent contraire, le bout étant à l'intérieur du sac, et se déroule quand il est traîné jusqu'à la victime.

**12. Effectuer la récupération** côté au vent.

### **Quick-stop sous spinnaker**

La même procédure est utilisée en cas de navigation sous spinnaker.

Suivre les instructions précédentes. Lorsque le bateau arrive bout au vent et que le tangon est sur l'étai avant, la drisse de spi est affalée et la voile est récupérée sur le pont avant. Le bateau continue à virer et la phase d'approche commence.

### **Quick-stop avec des Yawls et Ketchs**

Faites l'expérience avec la voile de misaine. Pendant les essais effectués en mer, il a été jugé préférable d'affaler la voile de misaine dès que possible pendant les premières étapes du quick-stop.

### **Quick-stop sous moteur**

L'utilisation du moteur n'est pas essentielle, cependant il est recommandé d'avoir le moteur au point mort pendant le quick stop, en cas de besoin pendant l'approche finale. Vérifier avant tout les bouts à l'eau !

## **EQUIPAGES REDUITS**

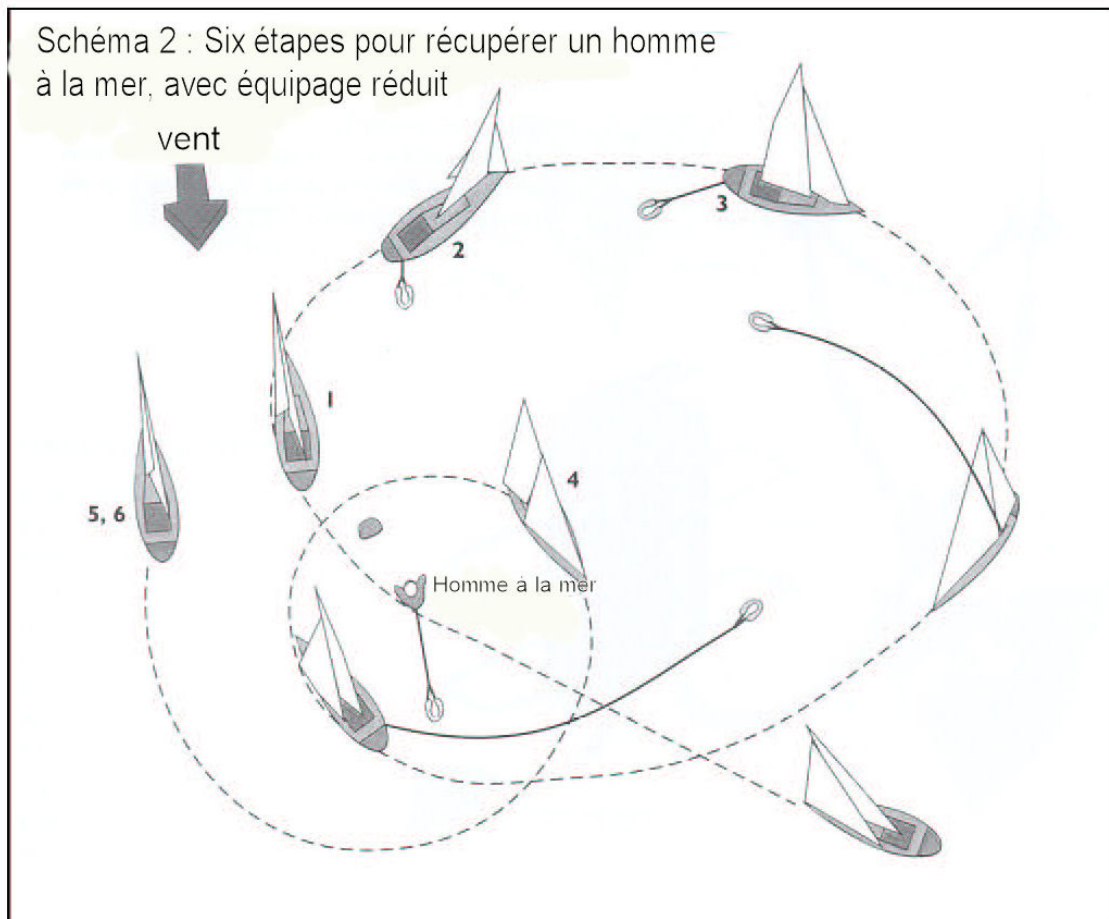
Quand il n'y a que deux personnes à bord, et qu'un accident « d'homme à la mer » se produit, le membre d'équipage restant peut avoir des difficultés pour effectuer seul la récupération. Si la victime est blessée, il peut être quasiment impossible de la ramener à bord. La méthode quick-stop est simple à effectuer par un solitaire, avec une seule modification de la procédure : l'ajout du harnais de récupération avec aussière « Lifesling », un harnais flottant doublé d'un baudrier. Le harnais est relié au bateau par une amarre flottante, longue de deux ou trois longueurs du bateau.

Lorsqu'un homme tombe à la mer, le scénario doit être le suivant :

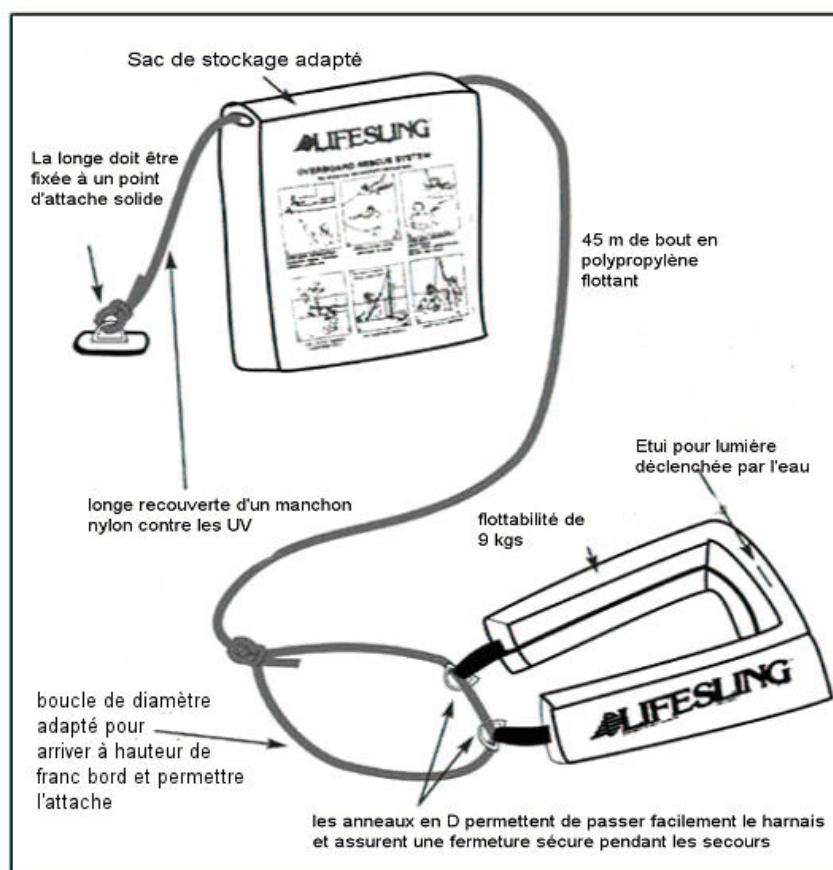
**1. Un coussin ou autre objet flottant** est lancé à l'eau pendant que le bateau est IMMEDIATEMENT mis bout au vent, ralenti et arrêté.

*Reproduit avec l'autorisation de l'US Sailing*

Schéma 2 : Six étapes pour récupérer un homme à la mer, avec équipage réduit



2. Le harnais de récupération avec aussière (Lifesling) est déployé en ouvrant le sac sur le balcon arrière et en jetant le harnais à l'eau. Il traînera derrière le bateau et tirera la longe hors du sac.



**3. Lorsqu'il est déployé**, le bateau fait un grand cercle autour de la victime en traînant le harnais. Le foc peut être mis à contre vers le portant depuis la position bout au vent, afin d'augmenter la vitesse d'évolution.

**4. Le contact** s'établit avec la victime par l'aussière et le harnais, qui se retrouvent portés à l'intérieur du cercle décrit par le bateau. La victime passe le harnais par-dessus sa tête et dessous ses bras.

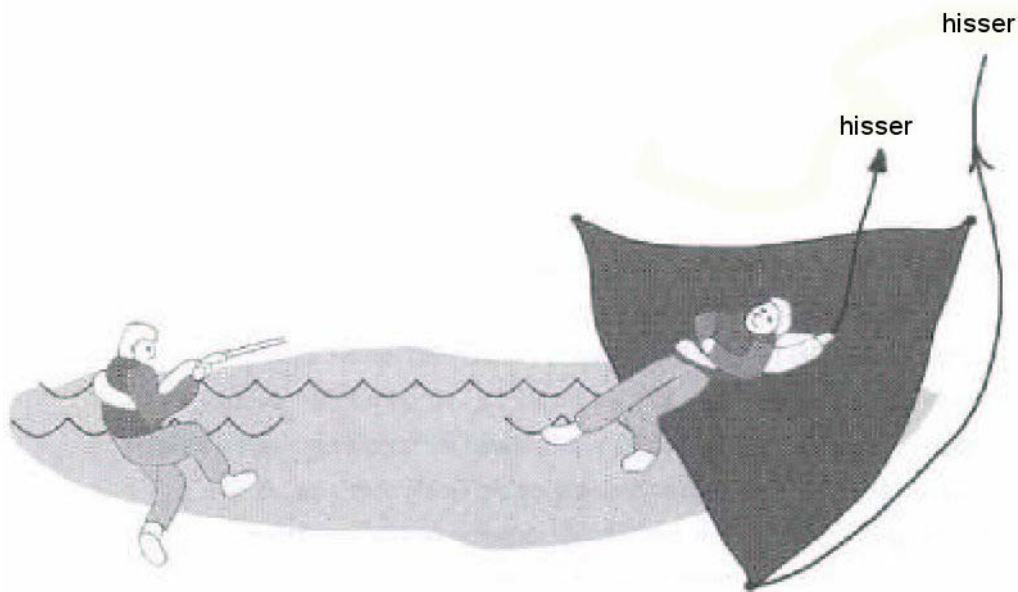
**5. Après ce contact**, le bateau est remis bout au vent, la voile d'avant est affalée et la grand-voile est fasseyante.

**6. Lorsque le bateau cule doucement**, l'équipier commence à tirer le harnais et la victime vers le bateau. Si nécessaire, une winch du cockpit peut être utilisée lors de cette phase, qui doit se prolonger jusqu'à ce que la victime soit à côté du bateau puis hissée, en étant suspendue par le harnais (afin qu'elle ne retombe pas). Voir page suivante qui donne des conseils pour une récupération horizontale, préférable lorsque le choix est possible.

### SYSTEME AVEC TOILE

C'est une alternative au gréement de hissage. Une version brevetée est connue sous le nom de Tri-buckle. Une autre version est rectangulaire, comme un filet d'escalade. Le filet, ou triangle de matériau solide et poreux, est attaché au rail de fargue, le haut du triangle ou du filet fixé à une extension d'une drisse. On fait alors glisser la victime le long à l'intérieur du triangle ou filet, puis rouler jusqu'au pont en hissant la drisse.

Le choc hypothermique peut être minimisé grâce à cette méthode qui permet de garder la victime en position horizontale.



### GREEMENT DE HISSAGE

Note : depuis sa création, l'importance de garder la victime en position horizontale a encore été mise en évidence, particulièrement après une longue immersion ou une immersion hypothermique. Une trévière ou levage horizontal est particulièrement souhaitable (voir ci-après).

1. Tirer la victime le long du bateau, grâce à la longe flottante, de préférence du côté au vent, jusqu'à mi-longueur ou quart de bateau, en tout cas là où il y a des taquets et winches.
2. Tirer sur la longe (en s'aidant d'une winch si nécessaire), pour sortir la tête et les épaules de la victime hors de l'eau, et fixer la longe dans un taquet. La victime est désormais en sécurité.
3. Fixer un palan à 3 ou 4 brins à la drisse de grand-voile, la hisser jusqu'à un point prédéterminé, (environ 3 mètres au dessus du pont, ou suffisamment haut pour que la victime puisse être hissée par-dessus les filières. Enlever la drisse du taquet.

4. Fixer la partie inférieure du palan dans la boucle (dimensionnée à cet effet) de la longe, qui passe dans les anneaux en D du harnais.
5. passer le bout libre du palan dans une poulie d'écoute ou une poulie ouvrante frappée sur le pont et le tourner sur un winch de cockpit. Hisser la victime à bord, en winchant le bout libre du palan.

