

Rapport de Mer de Craig Horsfield – USA 655 / Pornichet Sélect 2009

English version below

Skipper du 655 tombé à l'eau à environ 6 milles de la ligne d'arrivée de la Course Pornichet select 2009.

« Je suis tombé à l'eau au petit matin du dernier jour de course. J'avais juste affalé le spi pour empanner et étais en train de le renvoyer à l'avant quand le bateau a lofé sous pilote alors que je retournais à l'arrière côté au vent. Je suis tombé à l'eau sous le vent était donné qu'il n'y avait pas de voile d'avant à ce moment. Mon harnais était attaché à la ligne de vie au vent, il y avait assez de mou dans le système et assez de longueur de longe pour que je me retrouve complètement dans l'eau sous le vent. Je me suis arrêté au niveau des haubans et la longe de harnais tendue. Je portais la tenue de mer complète ainsi que les bottes et le bateau avait toujours une course assez régulière et une bonne vitesse sous grand' voile. Cela a rendu la remontée à bord très difficile. Ma première action a été d'enrouler mon bras autour du ridoir pour m'assurer de rester avec le bateau. J'ai réussi à remonter à bord côté sous le vent après plusieurs tentatives. J'ai réussi à passer une jambe par dessus la filière et me hisser sur le bateau quand le bateau a un peu roulé. Mon gilet de sauvetage ne s'est pas automatiquement gonflé et cela m'a beaucoup aidé pour remonter à bord plus facilement mais est un peu inquiétant étant donné qu'il aurait dû se déclencher ».

Facteurs ayant conduit à l'accident :

Premièrement :

- 1) Fatigue extrême. J'avais très peu dormi pendant la course et avais prévu de dormir plus sur le bord en direction de Groix. Mais la météo de cette nuit ainsi que quelques problèmes à bord m'en ont empêchés et par conséquent, je n'ai pas dormi autant que prévu.
- 2) Je poussais toujours à fond étant donné qu'il y avait des bateaux près de moi alors que j'aurais dû réaliser que j'étais trop fatigué pour naviguer en sécurité.
- 3) Avec le manque de sommeil, il semblerait que j'ai perdu de l'agilité et de l'équilibre et j'ai ignoré ce point pensant que comme l'arrivée était proche, je pourrais le gérer.

Deuxièmement :

- 1) Pas de voile d'avant envoyée. Cela a rendu le bateau déséquilibré. Cela m'aurait également empêcher de tomber sous le vent. La voile avait été abimée au près dans la matinée et je ne l'avais donc pas envoyée au portant.
- 2) J'ai perdu une écoute lors d'un empannage précédent, ce qui fait que je devais affaler le spi pour empanner.
- 3) Course côtière avec beaucoup de dangers qui a conduit à peu de sommeil.

Si je n'avais pas été attaché, je n'aurais probablement pas pu m'accrocher au bateau dans la chute. Les bateaux autour de moi ne m'auraient pas vu dans l'eau et cela aurait pris du temps avant que quelqu'un s'en aperçoive étant donné que mon bateau faisait toujours route. Je porte dans mon gilet une flashlight et de la fluorescéine. La flashlight ne m'aurait pas aidé dans la journée et je ne suis pas sûr que les autres minis sur zone auraient repéré la fluorescéine dans l'eau. Cela m'aurait sans doute aidé d'avoir une fusée sur moi mais elles sont probablement trop grosses pour porter sur soi. Je vais m'acheter une EPIRB personnelle que je pourrais attacher à ma veste ou à mon harnais.

Le harnais a fonctionné dans cette situation et cela m'a fait réalisé que dans le passé, j'ai été parfois laxiste et ne l'attachais pas. C'est un rappel pour moi que pour être en sécurité je dois prendre le temps de m'attacher. Je pense que dorénavant je l'attacherais 100% du temps, ce que j'ai fait sur la course suivante d'ailleurs.

Craig Horsfield

SEA PROTEST CRAIG HORSFIELD USA 655 – PORNICHET SELECT 2009

Skipper of 655 fell from the boat approximately 6 miles from the finish of the Pornichet Select race 2009:

"I fell of the boat in the early evening of the last day of the race. I had just dropped the spinnaker to gybe and was in the process of resetting the spinnaker on the foredeck when the boat rounded to weather under the autopilot and I was walking back to the windward side. I fell of the boat to leeward as there was no headsail up at the time. I was wearing my harness attached to the windward jackline there was enough slack in system and length in the tether that I was completely in the water to leeward. I came to a stop next the shrouds with the harness line tight. I was in foul weather gear and boots and the boat still making good course and speed under main sail. These made it very hard to get back on board. My first action was to loop my arm around the turnbuckle to ensure I stayed with the boat. It took several attempts to get back on the boat from the leeward side. I managed to get a leg over the lifeline and pull myself on as the boat made a small roll to weather under the autopilot. My life jacket did not automatically inflate this did help to allow me to get back on the boat easier but was a concern as it should of inflated."

Factors that led to the accident

Primary:

- 1) Extreme Fatigue. I had slept very little in the race and was planning to sleep more on the north bound leg to Ile de Groix. The weather that night and some problems on board had prevented that and as a result I did not sleep as planned on the boat.
- 2) Still pushing to race as I had boats near me when I should have realized I was too tired to sail safely.
- 3) With the lack of sleep, I seem to have lost some agility and balance and had been ignoring that thinking the finish is close I can manage this.

Secondary:

- 1) No headsail set. Made boat unbalanced. Also would have prevented me from falling to leeward. The sail had been damaged going upwind during the morning and so was not reset downwind at all.
- 2) Lost lazy sheet in a previous gybe requiring me to drop spi to gybe.
- 3) Inshore race with a lot of hazards leads to little sleep.

If I had not been attached I probably would not have been able to grab onto the boat in the fall. Boats near me would not have seen me in the water and it would have been some time as my boat was still making good course and speed and would not have attracted attention. I carry a strobe and dye marker on my life jacket. The strobe would not have helped in the day and I am not sure other minis in the area would have seen the dye marker in the water. Having an aerial flare or smoke flare on my person would have helped but they are probably too large to carry on ones person. I will purchase a personal epirb to carry attached to my jacket or harness.

The harness worked here in the this case, this does make me realize that in the past I have been lax at times and not had it attached. This is a reminder to me to always be safe and take the time too hook the harness on. I will probably wear it 100% of the time and did in the case of the next race.

Craig Horsfield