



**RECUEIL ZONAL DE PARTAGES D'EXPERIENCES A
L'USAGE DES CONSEILLERS TECHNIQUES**
« INTERVENTIONS EN MILIEU AQUATIQUE »

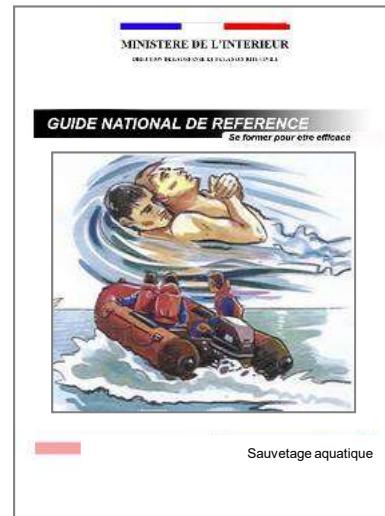
SAUVETAGE CÔTIER & PLAGES

Version 2019

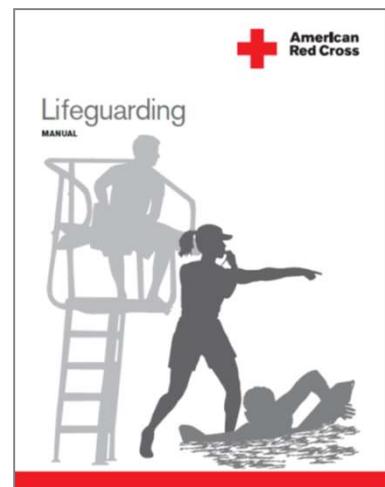


BIBLIOGRAPHIE

L'arrêté du 7 novembre 2002 formant guide national de référence de la spécialité SAV permet, au chapitre 4 que les SDIS mettent en place des formations complémentaires permettant de préparer leurs personnels à intervenir dans une eau présentant un fort courant



Manuel de la croix rouge nord-américaine relatif au sauvetage et à la surveillance des baignades.



AVERTISSEMENT

Ce guide de techniques professionnelles s'adresse aux sauveteurs côtiers (SAV2 et SAV3) et nageurs-sauveteurs aquatiques (BNSSA) affectés en poste de secours chargés de la surveillance des baignades.

Il complète la documentation technique diffusée lors des SAV3 par les SDIS possédant l'agrément de formation (documents ECASC ou départementaux).

NB: L'aspect réglementaire de la surveillance des baignades est développé dans le cahier « droit des baignades » du recueil zonal des partages d'expériences du domaine opérationnel nautique.



MISE A L'EAU



Rampe aménagée
ATTENTION:
risque de glissade sur la rampe



Selon les configurations du terrain et de la typologie des zones de mise à l'eau la position du BLS sur sa remorque peut être inversé.



La mise à l'eau depuis une zone naturelle impose que le tracteur soit déplacé après la mise à l'eau (marée, coup de mer). Il est recommandé de laisser le moteur et gyrophare tourner afin de baliser le point de mise à l'eau



La mise à l'eau depuis une zone naturelle peut imposer, pour protéger le tracteur, que la remorque soit manœuvrée par le stick.



PERMIS DE NAVIGATION

LOI du 5 janvier 2006 portant nouveau dispositif national de formation aux permis

Depuis le 1er Janvier 2008 il existe un nouveau dispositif pour le permis bateau de plaisance:

Objectif de cette réforme : assurer une meilleure sécurité des plaisanciers grâce à la mise en place d'un apprentissage cohérent et complet des pilotes de bateaux de plaisance à moteur

Les conditions du nouveau permis plaisance:

Le candidat doit avoir au moins 16 ans pour pouvoir s'inscrire dans un centre de formation au permis plaisance.

L'établissement de formation au permis plaisance doit avoir fait l'objet d'un agrément.

Le formateur au permis plaisance doit avoir une autorisation d'enseigner (cette autorisation d'enseigner le permis plaisance est délivrée par l'administration)

Le candidat au permis plaisance doit remplir les conditions d'aptitude médicale.

Le permis plaisance est obligatoire pour piloter un bateau de plaisance à moteur lorsque la puissance du moteur est supérieure à 4,5 kilowatts (6 chevaux CV).

Le permis plaisance devient unique et comporte désormais 2 options :

Permis plaisance option côtière : navigation limitée à 6 milles d'un abri (QCM + formation pratique)

Permis plaisance option eaux intérieures : longueur du bateau limitée à 20 mètres (QCM + formation pratique)

Les connaissances théoriques des permis plaisance option côtière et option eaux intérieures sont vérifiées lors d'un QCM électronique (Questions Choix Multiples) de 25 questions. Ces questions théoriques varient selon l'option qui a été choisie par le candidat. 4 erreurs sont admises.

La formation pratique aux permis plaisance option côtière et option eaux intérieures sont communes.

La formation pratique peut maintenant se faire avant que le candidat ai obtenu la partie théorique de l'examen.

Dès le début de la formation se formation au permis plaisance, il est attribué à chacun des candidats un livret d'apprentissage avec un numéro personnel d'identification.

Les compétences pratiques de chacun des candidats sont certifiées par le centre de formation après un apprentissage individuel. L'apprentissage pratique est d'une durée minimum obligatoire de 3 heures. Le formateur au permis plaisance valide chacun des acquis sur le livret d'apprentissage.

Le permis plaisance comporte 2 extensions :

Extension « hauturière » pour la navigation maritime sans limitation de distance

Extension « grande plaisance eaux intérieures » pour la navigation en eaux intérieures sur des bateaux $\geq 20m$

Définition d'un abri:

Article 240-1-02

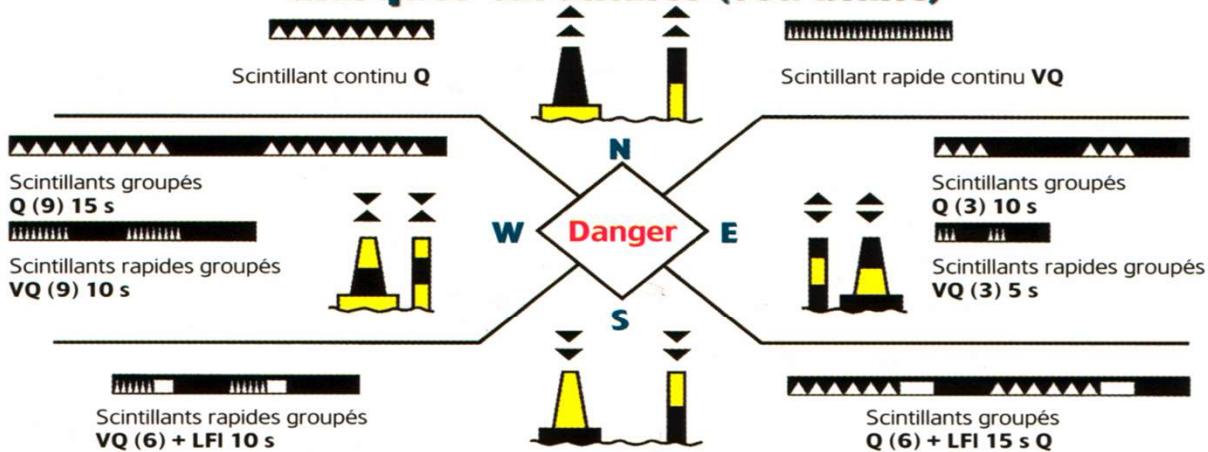
« Abri: Tout lieu où un navire peut accoster ou mouiller en sécurité »

Une bande de littoral où un BLS peut atterrir selon une manœuvre « arrivée plage » peut être considérée comme un abri.



Balisage AISM - Région A

Marques cardinales (feu blanc)



Marques latérales



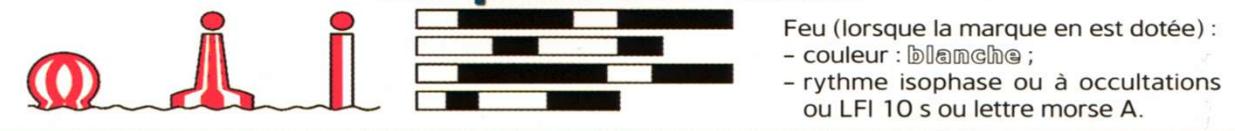
Marques de chenal préféré



Marques de danger isolé



Marques d'eaux saines



Marques spéciales



Ces marques n'ont pas pour but principal d'aider la navigation, mais elles indiquent une zone spéciale ou une configuration mentionnée dans les documents appropriés.

Par exemple :

1. Marques de station d'acquisition des données océaniques SADO ;
2. Marques de séparation du trafic là où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion ;
3. Dépôts de matériaux ;
4. Zories utilisées pour les exercices militaires ;
5. Présence de câbles ou d'oléoducs ;
6. Zones réservées à la plaisance.



VHF MARINE



- En **DOTATION COLLECTIVE** dans le local SAV OU SALLE OPERATIONNELLE
- Puissance moins de 6W
- Permet une permanence des liaison basse au sein de l'unité de secours aquatique ou en liaison haute en secours côtier (CROSSMED, SEMAPHORE, DRAGON), avec les structures fluviales (écluses et capitaineries) et en mode navire à navire
- Portée pratique de 3 à 5km en mer ou espace ouvert – limité à 0,5 ou 1km dans des gorges ou milieu fermé
- Pas de nécessité de certificat restreint de radio téléphoniste (**Arrêté du 22 février 2011 NOR: INDI1032592A modifiant l'arrêté du 18 mai 2005 relatif aux certificats restreints de radiotéléphoniste du service mobile maritime et du service mobile**)
- Étanche (norme IP67) et flottante pour de nombreux modèles Accessoires mains libres tels que micro déportés, casques ostéophoniques étanches
- Travail en cours (1^{er} trimestre 2014) par le COMZSIC afin de bénéficier des canaux en mode direct réservés à la sécurité civile pour les opérations en eaux-intérieures.



PROCEDURE « MODERATO »

1 – CARACTERISTIQUES GENERALES

- 1 valise « MODERATO » par CIS affectataire d'un BLS .
- 1 sapeur-pompier assurant la fonction de chargé de liaison.

2 – MISSIONS

Lorsque des moyens sont engagés en mer, il est nécessaire de prévoir un suivi à terre par un chargé de liaison ayant pour missions :

- de renforcer la sécurité des personnels engagés ;
- d'assurer les liaisons radio entre les moyens nautiques du SDIS et les centres opérationnels (CODIS / CROSS) ainsi que le COS, si ce dernier est engagé pour une continuité d'intervention terrestre ;
- de renseigner les centres opérationnels de la situation sur zone.

3 – PROFIL DU CHARGE DE LIAISON « MODERATO »

Désigné par le chef de CIS, le chargé de liaison Moderato doit :

- connaître le milieu maritime et l'organisation des secours en mer ;
- connaître la gestion opérationnelle et commandement ;
- maîtriser les transmissions (procédures et matériels).

4 – MOYENS DU CHARGE DE LIAISON « MODERATO »

- un véhicule de liaison équipé de moyens radio (1 poste fixe et 1 portatif au minimum) :
- une valise Modérato.

5 – CONTENU DE LA VALISE « MODERATO »

- 1 poste VHF 150 MHZ d'une puissance de 25 watt alimenté par la batterie du véhicule ou sur batterie autonome ;
- 1 antenne fouet pour VHF ;
- 1 paire de jumelle ;
- cartes marines du secteur d'intervention.

6 – PROCEDURE DE MISE EN ŒUVRE DU CHARGE DE LIAISON « MODERATO »

- l'indicatif du Chargé de liaison est « MODERATO + nom du CIS de 1er appel » ;
- il prend un contact radio VHF sur le canal 16 avec le CROSS pour l'affectation d'un canal de travail ;
- il réalise un essai VHF avec le chef de bord avant engagement du BLS ;
- il prend un contact radio sur la fréquence opérationnelle, soit avec le CODIS, soit avec le COS en cas d'engagement terrestre.





PROCEDURE « MODERATO »



Photo sdis22



Photo sdis29



LE BON GONFLAGE

Le gonflage est une étape essentielle de la préparation.

Le **sous-gonflage** entraîne une sur-consommation des bateaux souples, un risque de casse de l'étrave d'un semi-rigide en cas de choc frontal (quai, navire...), un risque de cavitation dans les virages serrés, le risque de détachement des boudins de la coque rigide dans les déferlantes.



Le **sur-gonflage** entraîne un risque de crevaison en cas de contact avec des parties saillantes ou coupantes (roches, moules..), l'inconfort du stick et le risque d'éjection dans une mer formée.



Le gonflage initial ou après hivernage est assuré par un compresseur; le gonflage d'appoint se fait avec les pompes à pied du constructeur. L'utilisation de bouteilles d'air comprimé (ARI, bloc plongée) est déconseillé car il entraîne une condensation à l'intérieur des compartiments.

Le contrôle des valves et de leur protection doit être scrupuleux.

Le contrôle du bon gonflage s'évalue au niveau du cône arrière de chaque boudin pour les semi-rigides ainsi constitués en s'assurant qu'il reste pliable d'une main et « claque » au lâcher.



En cas de crevaison le stick prendra une position centrale équilibrée en retenant les bordures extérieures des compartiments vers l'intérieur (à la main ou avec cordages).

La navigation reste possible avec une capacité de manœuvre réduite. Le chef de bord adaptera la vitesse afin de déjauger et assurer la vidange efficace de l'embarcation en cas de mer formée.



BATEAU LEGER DE SAUVETAGE (BLS)



PHOTO BMPM

- Bateau semi-rigide 4,50 à 5m
- L'équipage = STICK de 2 à 3 SAV2 + 1 SAV3
- Moteur Hors-Bord 40 à 50CV avec lanceur et 2 temps de préférence
- Protection d'hélice optionnelle
- Barre Franche
- Equipé d'un « filet d'attaque » en partie avant



PHOTO SDIS29

- Bande anti-raguage latérale
- Main courante sur l'ensemble des boudins
- Bande foot-strap au sol
- Dispositif de retournement de l'embarcation (Bouts, anneaux)



- Vides-vite gros diamètre
- Filtre décanteur (en fonction du type de moteur)



PHOTO SDIS84

- Coupe circuit à poste
- Coupe circuit secours
- Couteau ou coupe-fil



- Equilibre des charges
- Fixation de la batterie et des nourrices
- Fixations de tous les flexibles



- Dispositif de remorquage (Taquets, triangle, de remorquage filin ou corde à lancer)
- coupe circuit de recharge et coupe-fil fixés sur la barre franche



SECURITE RISQUE DE BLESSURE PAR L'HELICE

Un des risques identifiés autour des embarcations provient des risques de heurts et de coupure par l'embase et/ou l'hélice du moteur. Le cas échéant et en fonction de l'état de l'hélice les plaies peuvent être complexes.

Pour se prémunir de tels accidents, une bonne préparation de la manœuvre et une excellente communication au sein de l'équipage apparaissent comme les éléments préventifs primordiaux au-delà de la formation de base.

En complément une dernière barrière de sécurité peut être mise en œuvre par la mise à disposition de garrots tourniquet à proximité des agents et des cages de protection de l'hélice.

Exemple de garrot tourniquet.

Le modèle plastique est adapté au milieu humide et évite les risques de corrosion. Il est recommandé de le positionner sur la barre franche ou sur le capot du moteur.



Exemple de cage de protection d'hélice.

Le modèle en inox est adapté et limite la perte de puissance, la cavitation. Pour des raisons de performances des moteurs conditionnant la manœuvrabilité de l'embarcation, le choix de mettre en place un dispositif de protection sera apprécié par le conseiller technique.





TENUE DU STICK (équipe SAV)

Matériel individuel est constitué :

d'un vêtement isotherme, gants, chaussons, palmes, masque et ou lunettes, tuba gros diamètre , casque, couteau ou coupe-câble, coupe-vent ou vareuse.

Il est recommandé de compléter cet équipement par un gilet d'intervention nautique ou gilet à percussion et/ou une veste flottante, bonnet, du matériel d'éclairage (Lampe et/ou cyalume), lampe Flash, miroir et sifflet.

Nb: le chef de bord adaptera l'équipement en fonction des conditions météo et la durée probable de la mission.



Complété par :

un sac collectif comprenant du matériel de navigation (carte, compas, compas étanche), matériel de transmission étanche (VHF et Radio SP), petite logistique alimentaire (barres de céréales, lait concentré sucré...)





ECLAIRAGE ET TRAVAIL NOCTURNE

ATTENTION « la lumière tue la vision »: inutile de sur-éclairer avec une lumière « active » une zone d'intervention ou une DZ lors de l'approche d'un hélicoptère la nuit car la lumière est amplifiée par les JVN de bord. Par ailleurs la rétine risque de se fatiguer lorsqu'elle est soumise aux lampes flash ou stroboscopiques.



- Lampe personnel étanche type lampe F1
- Bande rétro-réfléchissantes sur combinaison isotherme, gilet et casque
- Lampe flash à éclat étanche
- Lampe projecteur étanche



Lors des recherches ou opérations de secours nocturnes l'emploi d'équipements luminescents complémentaires est recommandé afin de:

- ✓ mieux repérer les sauveteurs
 - ✓ accroître l'acuité visuelle des sauveteurs par l'abaissement de l'intensité visuelle en oeuvre
 - ✓ marquer les objets à la dérive (coques, engins nautiques...)
- Les équipements lumineux chimiques type « cyalume »: bâton rescue, visipad, lightshape peuvent se coller sur le casque ou la combinaison du sauveteur même mouillés, la coque d'un navire à la dérive, la capot de l'embarcation de sauvetage...



EQUIPEMENT COLLECTIF

L'équipement collectif ne doit pas présenter de gêne à bord ou de risque de blessure pour les intervenants.

Lot de sécurité

- Trousse à outils,
- Clavette d'hélice,
- Extincteur
- Porte voix
- 2 Coupes Circuits



Photo SDIS84

Lot « Matériel de sauvetage » :

- Trousse pharmacie
- Lance amarre ou corde de lancé
- Gilet d'intervention aquatique
- Filin 100m en sac
- Bouée tube

Matériel de navigation et de transmission :

- Cartes marines,
- Compas de relèvement,
- Paire de jumelles
- Projecteur de travail
- Radio VHF



Lot de Bord (en fonction de la catégorie):

NB: des dérogations peuvent être présentées par le SDIS aux affaires maritimes en vue d'alléger l'emport de matériels en se basant sur les qualifications et équipements individuels du stick (flottabilité et éclairage).

Catégorie	Navigation à moins de D'un abris
1ère	Hors catégorie
2ème	200 miles
3 ème	60 miles
4 ème	20 miles
5 ème	5 miles
6 ème	2 miles

Matériel	6ème	5m	4ème
Brassière	X	X	signal lumineux et nom du
Bouée couronne			X
Ecope	X	X	X
Taquet d'amarrage	X	X	X(avec chaumard)
Remorquage	X	X	X
Ligne de mouillage avec ancre	X	X	X
Ancre flottante			X
Avirons ou pagaies (2)	X	X	X
3 feux rouges à main		X	X
3 Fusées de détresse parachute			X
2 Fumigènes oranges flottants			X
Lampe torche		X	X
Corne de Brume		X	X
1 ER VHF			X
1 réflecteur Radar			X
Miroir			X
Carte région		X	X
Compas		X	X
Extincteur		X	X (4kg si W>200 cv, 2 kg si inf)
Coupe allumage	X	X	X
Gonfleur	X	X	
Sceau + bout			X
10l d'eau douce			X
Boîte à Pharmacie			X
Boîte à outils			X



LOT « MATERIEL DE SAUVETAGE »

Les nouveaux équipements de sauvetage aquatique se sont développés; issus des milieux fédéraux de sauvetage en eau plate ou en eau-vive.

L'usage de la bouée tube associée à un gilet de nage équipé d'un leash semble être le compromis idéal permettant les sauvetages à la roche et la récupération des victimes dans le ressac



Photo SDIS29

Filin en sac 100m:

- ✓ Relier le sauveteur à la BLS
- ✓ Faciliter le retour sauveteur/victime
- ✓ Corde flottante couleur vive



Gilet d'intervention aquatique:

- ✓ L'aide à la flottaison
- ✓ La protection contre les chocs
- ✓ L'emport de petits matériels (couteau, lampe flash)
- ✓ Leash largable



Bouée tube:

- ✓ La sécurisation de la victime
- ✓ S'adapte à la corpulence (2 anneaux de corpulence)
- ✓ Protection du sauveteur contre le risque d'agrippement de la victime





CONSIGNES DE SECURITE

Amarrage de l'ensemble du matériel embarqué :

- Mécanique :

- ✓ Moteur
- ✓ Nourrices, Flexibles, batterie, décanteur, capots
- ✓ Filet d'attaque, Filins, mains courantes, footstraps



- Des lots :

- ✓ Lot de Bord
- ✓ Lots(s) matériel individuel
- ✓ Lot de matériel collectif
- ✓ Lot de matériel de sauvetage
- ✓ Lot de sécurité
- ✓ Matériel de Transmission

Position à bord de l'embarcation :

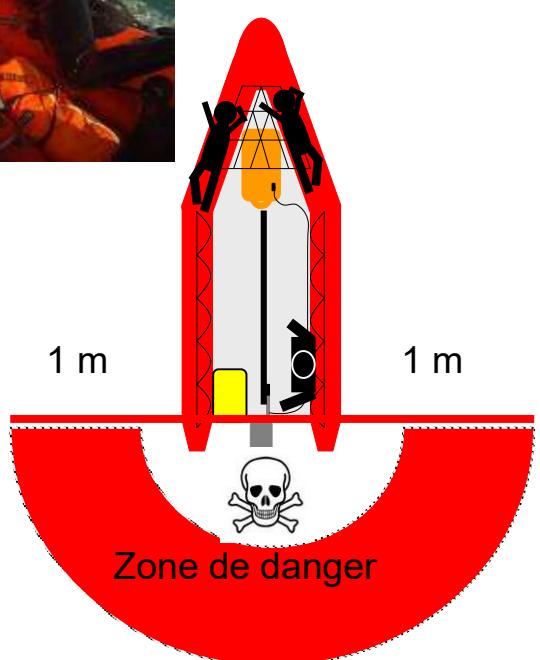
- ✓ Toujours se tenir
- ✓ Equilibrer les charges
- ✓ Position d'attaque sur les boudins si mer formée ou sur ordre
- ✓ Position de transit si long trajet et mer calm



Zone d'exclusion (de danger) autour de l'hélice :

- ✓ Située à l'arrière du bateau
- ✓ A 90° à partir du tableau arrière
- ✓ Sur 1 m de chaque coté

Si un équipier s'y trouve accidentellement, le chef de bord arrachera le coupe circuit pour éviter toute blessure





DÉROULEMENT D'UNE INTERVENTION

Contrôles à effectuer AVANT départ :

- Embarcation (armement + gonflage)
- Matériel sauvetage et transmission
- Moteur (coupe-circuits et durite)
- Pleins (huile et carburant)



PHOTO SDIS84

Prise en compte des données opérationnelles :

- Nature de l'intervention
- Conditions astro-MTO et de navigation
- Calcul de route
- Briefing des équipages
- Strict respect des conditions de sécurité

Coordination de l'intervention (MODERATO) (cf GTP TRANSMISSIONS) :

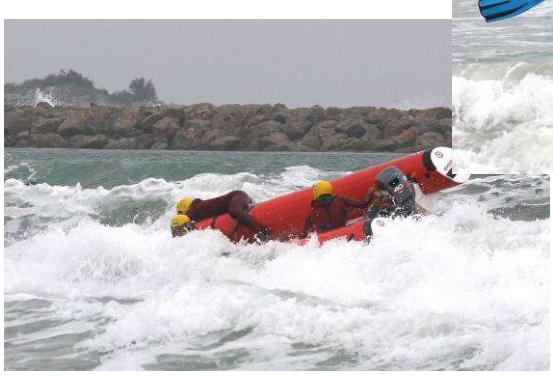
- Placé à terre sur un point haut (jumelles, carte maritime secteur, radio sdis, radio VHF 25W)
- Coordination du CROSS via MODERATO
- Assure les fonctions de chef de secteur





PRINCIPES ELEMENTAIRES DE NAVIGATION

- ✓ Contrôle du refroidissement moteur
- ✓ Respect des règles de sécurité
- ✓ Bateau toujours face à la vague ou $\frac{3}{4}$ avant
- ✓ Accélérer en creux de vague, légèrement de biais, ralentir en crête de vague
- ✓ Ne jamais se faire rattraper par une vague (maintenir une distance de sécurité constante)
- ✓ Virer de bord sur le dos de la vague
- ✓ Position de navigation pour les équipiers :
 - Mer formée : Position d'assaut, à cheval sur le boudin
 - Mer calme : Position d'attente au centre du bateau
- ✓ Eviter tout contact de l'hélice avec le fond ou un rocher (opportunité de délockage)
- ✓ Port du casque et des palmes en permanence en navigation

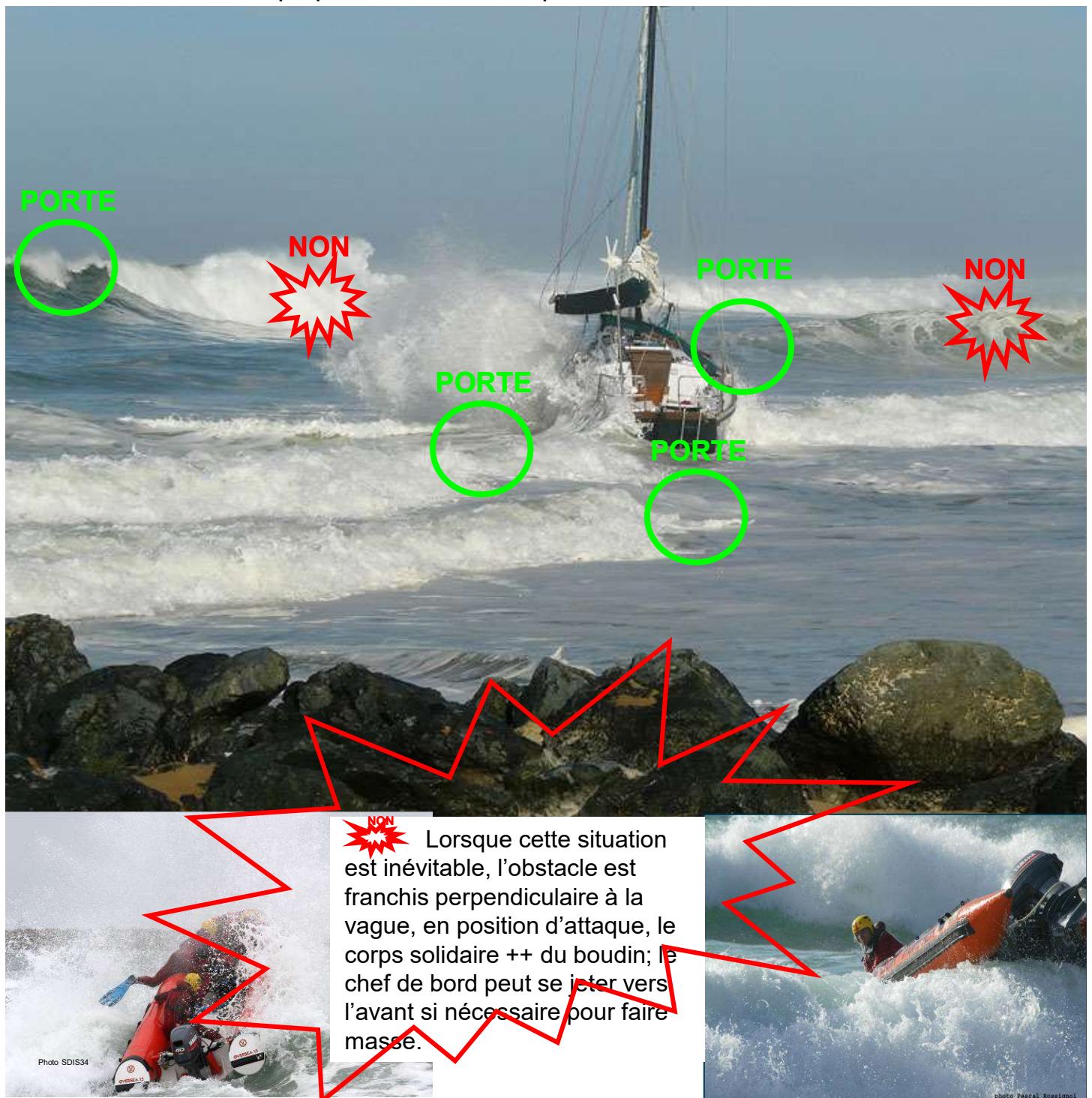


Photos SDIS34



LECTURE DES PORTES

- ✓ Choisir le passage tel « un col » à un endroit précis de la crête de vague où elle ne déferle pas encore.
- ✓ Se déplacer de porte en porte pour éviter le choc le plus violent et si possible la déferlante.
- ✓ Risque: se faire prendre par une déferlante de biais lors du déplacement.
- ✓ Cette recherche implique une conduite sportive et l'attention de tout le stick.



Lorsque cette situation est inévitable, l'obstacle est franchi perpendiculairement à la vague, en position d'attaque, le corps solidaire ++ du boudin; le chef de bord peut se jeter vers l'avant si nécessaire pour faire masse.

photo Pascal Rossignol

Photo SDIS34



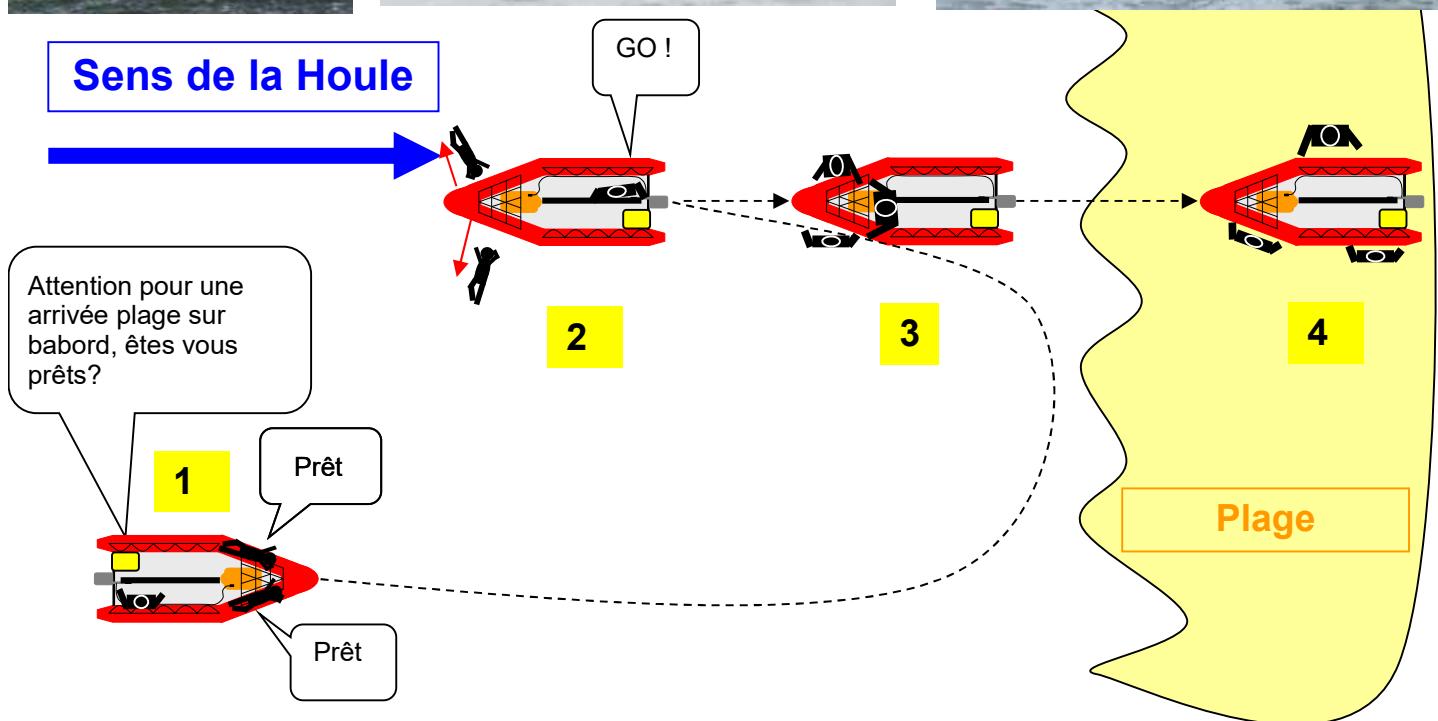
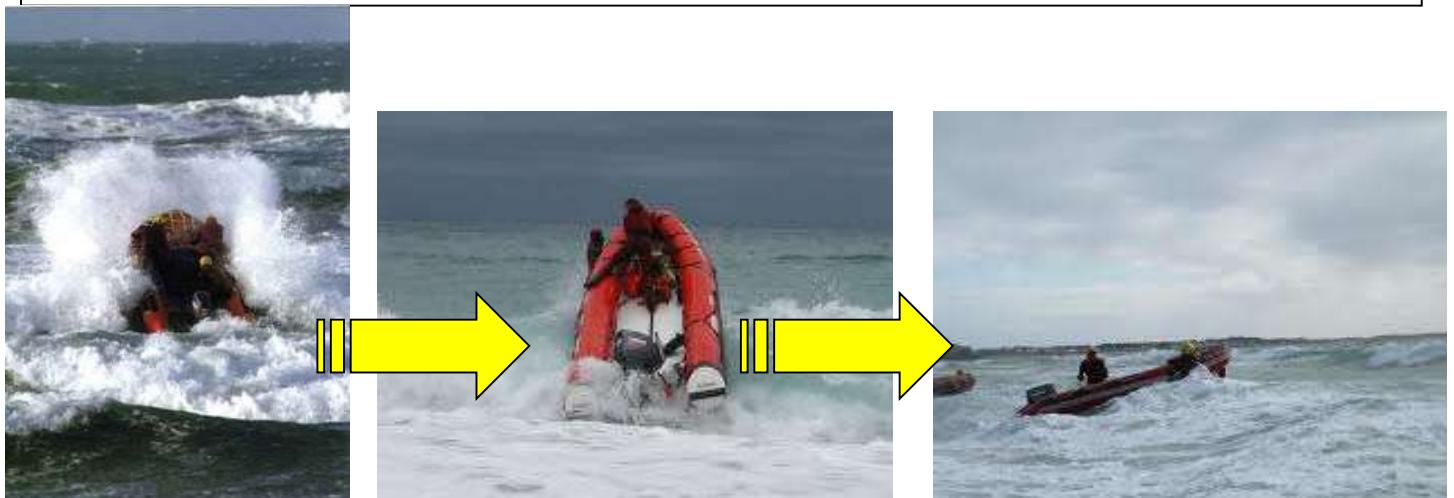
ARRIVEE PLAGE

✓ **Objectif** : Arrivée plage sans mis à l'eau aménagée, avec une mer formée

✓ **Contraintes** : Identification de la zone de largage par un premier passage avec reconnaissance, Maintien de l'embarcation face à la houle, rapidité de la manœuvre, choix du moment de départ (entre 2 séries de vagues)

✓ **Attention !** : au choc avec le bateau et/ou l'hélice, choc du moteur et de l'hélice avec le fond, navigation délicate en cas de rouleaux et déferlantes

- Prendre une vague et se placer juste derrière son dos, sans jamais se faire aspirer ou se faire rattraper
- Le chef de bord raccourci le coupe-circuit.
- Les équipiers se mettent en position d'attaque sur ordre du chef de bord.
- Le chef de bord indique le côté où il veut tourner. L'équipier concerné accuse réception en levant 1 bras.
- Arrivé au bord de la plage (critère d'efficacité= avoir pied), le chef de bord vire et crie « GO » aux équipiers.
- L'équipier qui est du côté intérieur du virage, se met à l'eau en premier pour faire pivoter l'embarcation, suivi immédiatement par le deuxième.
- Le chef de bord tire le coupe-circuit et relève le moteur.
- Les 2 équipiers tiennent l'embarcation face à la vague et collée à la surface.
- Le Chef de bord remet le coupe-circuit et le moteur au point mort pour être prêt à repartir ou l'embarcation est ramenée sur la plage.





DEPART PLAGE

✓ **Objectif** : Départ d'une plage, sans mis à l'eau aménagée, avec une mer formée

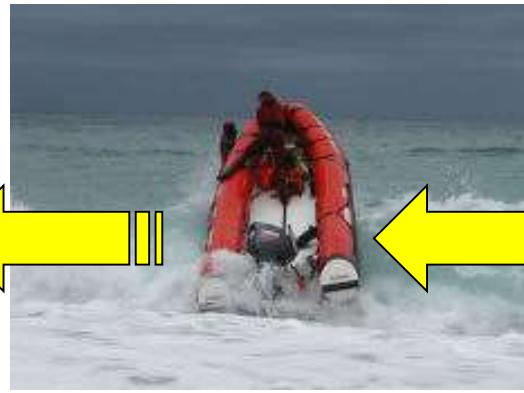
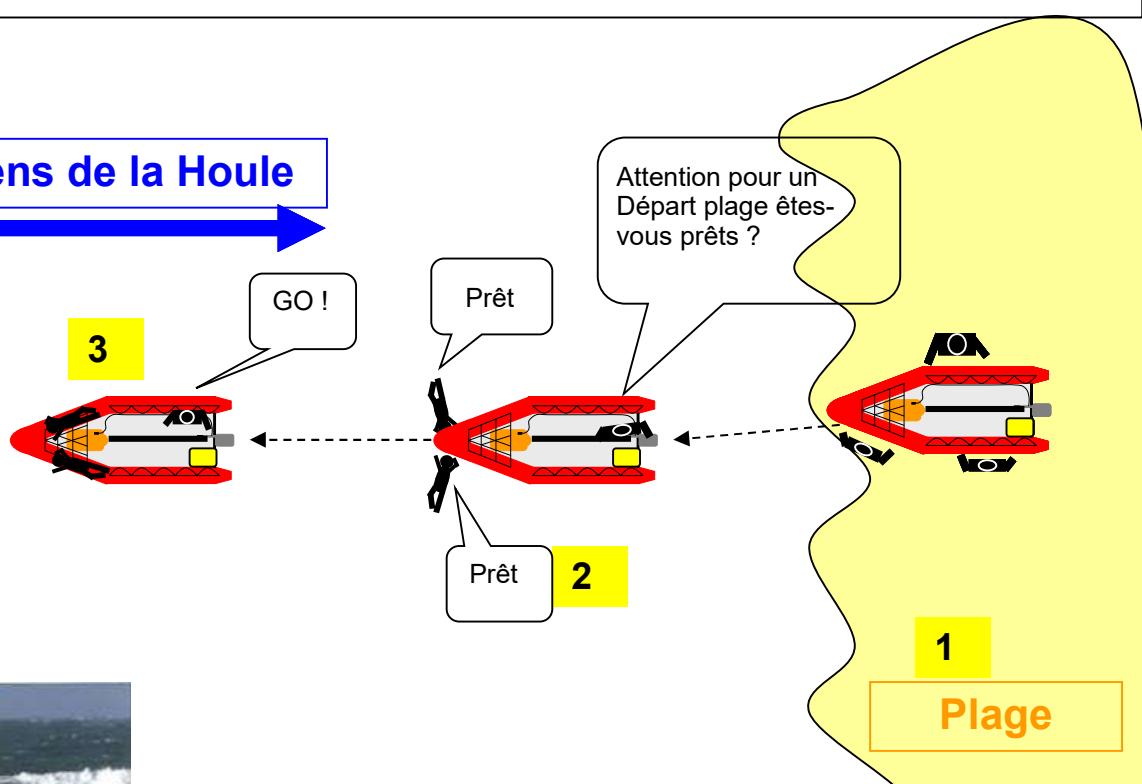
✓ **Contraintes** : Maintien de l'embarcation face à la houle, rapidité de la manœuvre, choix du moment de départ (entre 2 séries de vagues)

✓ **Attention !** : au choc avec le bateau et/ou l'hélice, choc du moteur et de l'hélice avec le fond, navigation délicate en cas de rouleaux et déferlantes.

- Les 2 équipiers positionnés à l'avant maintiennent l'embarcation face à la vague et collée à la surface, le chef de bord est à la barre.
- Le chef de bord démarre son moteur après vérification du point-mort et de l'ouverture des vide-vite.
- Lorsqu'il est prêt, il embraye son moteur sans accélérer.
- Il crie « GO » aux 2 équipiers et accélère modérément pour que les 2 équipiers montent dans l'embarcation de chaque côté en s'aident du filet et de leurs palmes.

N.B. : Si un équipier tombe à l'eau ou lâche prise, le chef de bord tire sur le coupe-circuit, l'embarcation devra être maintenue bout à la lame.

Sens de la Houle

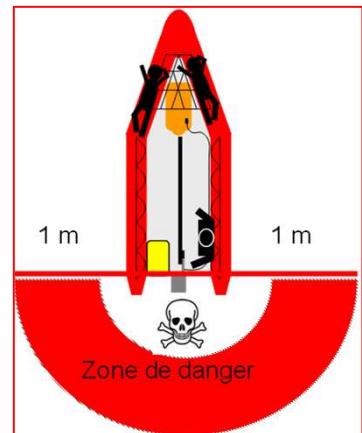




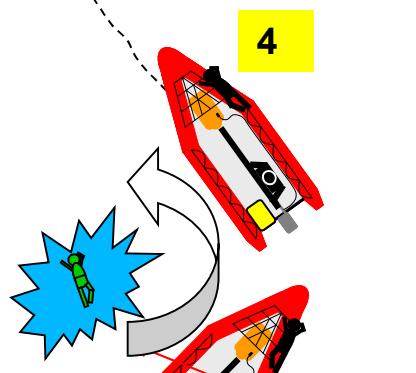
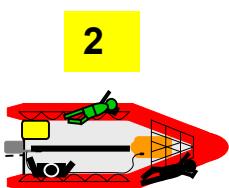
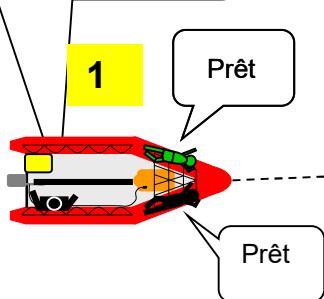
LARGAGE D'UN SAUVETEUR

- ✓ **Objectif** : Déposer un sauveteur à l'eau, en un point donné tout en faisant route
- ✓ **Contraintes** : Identification de la zone de largage par un premier passage avec reconnaissance, gérer la vitesse du bateau, respecter les règles de sécurité
- ✓ **Attention !** : au choc avec le bateau et/ou l'hélice au moment du largage, Exprimer des ordres clairs et audibles

- Prendre une vague et se placer juste derrière elle, sans jamais la rattraper.
- Le chef de bord raccourci le coupe-circuit.
- Les équipiers se mettent en position sur ordre du chef de bord.
- Le chef de bord indique le côté où il souhaite larguer l'équipier.
L'équipier concerné accuse réception en levant le bras et se positionne au milieu du boudin
- Arrivé au bord de zone de largage, le chef de bord vire en poussant sur la barre et crie « GO » aux équipiers.
- L'équipier, se jette à l'eau et signale « OK » à son stick
- Le chef de bord donne un coup de barre pour amener la proue coté largage, éloignant ainsi l'hélice de l'équipier



Attention pour un largage d'équipier sur bâbord, êtes-vous prêts?



Le chef de bord «enroule le sauveteur» en amorçant un virage côté Zone de largage pour éloigner l'hélice du sauveteur.



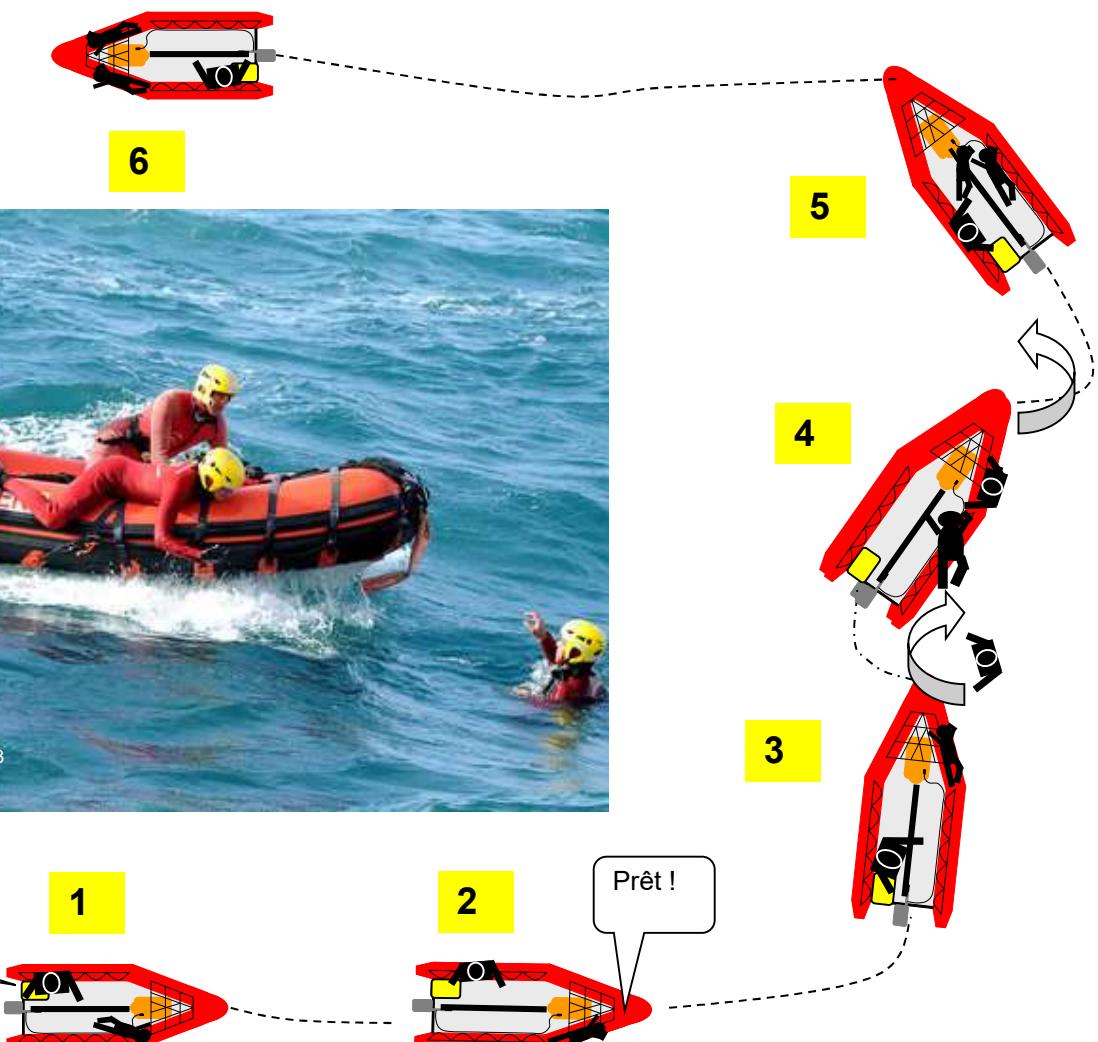


RECUPERATION D'UN SAUVETEUR A L'EAU

- ✓ **Objectif :** Récupérer un sauveteur immergé, en un point donné tout en faisant route
- ✓ **Contraintes :** Identification de la zone de récupération par un premier passage avec reconnaissance, gérer la vitesse du bateau, respecter les règles de sécurité
- ✓ **Attention !** : au choc avec le bateau et/ou l'hélice au moment du largage,
Exprimer des ordres clairs et audibles

- L'équipier à l'eau se signale en levant le bras,
- Le chef de bord revient se placer face à la vague ou au courant en gardant son équipier en visuel,
- La récupération de l'équipier se fera coté opposé au barreur,
- L'équipier resté à bord se met en position du coté opposé au pilote sur ordre,
- Le chef de bord aborde la "victime" en toute sécurité à vitesse réduite,
- L'équipier à bord croche le bras de l'équipier à l'eau,
- Le chef de bord remet un peu de gaz, et donne un coup de barre pour amener la proue coté équipier (éloigner l'hélice du sauveteur et rabaisser le boudin)
- Le chef de bord remet un coup de barre à l'opposé afin d'aider à la remontée

N.B. : Cette manœuvre exceptionnelle est réalisée lorsque l'équipier à l'eau est en situation de danger immédiat





SAUVETAGE « FILIN ROCHE / RESSAC »

✓**Objectif** : Récupérer une victime prise dans le ressac ou sur un rocher à l'aide du filin et de la bouée tube

✓**Contraintes** : Identification de la zone de largage par un premier passage avec reconnaissance, respecter les règles de sécurité

✓**Attention !** : au choc avec le bateau et/ou l'hélice au moment du largage, gestion du Filin afin d'éviter toute prise dans l'hélice, Exprimer des ordres clairs et audibles, ne pas travailler avec le bateau dans la zone de ressac

- Le Chef de bord fait une analyse rapide de la situation lors d'une première reconnaissance et distribue les rôles.
- Il désigne le sauveteur filin et lui indique le côté de mise à l'eau.
- Le Chef de bord se rapproche le plus possible de la victime. Il vire en poussant sa barre et crie « GO » au sauveteur filin qui saute à l'eau à l'intérieur du virage.
- Le Chef de bord prend une distance minimum de sécurité et maintient l'avant de l'embarcation face à la vague. Il surveille la mer et anticipe.
- L'équipier déroule juste ce qu'il faut de bout. Il veille au mou qui pourrait venir se prendre dans l'hélice. Pour ne pas gêner le Chef de bord, l'équipier tient, à bout de bras, le filin.
- Le sauveteur filin aborde la roche et prend en compte la victime.
- Le sauveteur filin lève le bras lorsqu'il est prêt. Le Chef de bord se prépare à manœuvrer.
- Le sauveteur filin profitera du haut de la vague pour retourner à l'eau avec la victime.
- Le sauveteur filin fait « OK » avec le bras lorsqu'il est prêt à être remorqué.
- L'équipier amarre le filin au taquet du côté indiqué par le Chef de bord.
- Le Chef de bord embraye et avance doucement pour se dégager de la zone dangereuse.
- En cas d'immersion (vagues), la sauveteur filin protège les voies respiratoires de la victime.
- Le Chef de bord, une fois le danger écarté (rocher, zones de déferlantes....), maintient son BLS face à la houle.
- L'équipier ramène à lui le binôme et aide le sauveteur filin à hisser la victime à bord de l'embarcation.
- **N.B. : Les phases 6,7 et 8 ne sont pas pratiqués dans le cas d'un sauvetage dans le ressac.**



1

2

Prêt

3

Prêt

5

6

Pour un sauvetage filin
roche par tribord!
Etes vous prêts?

Photo BMPM

8

7

Zone de ressac



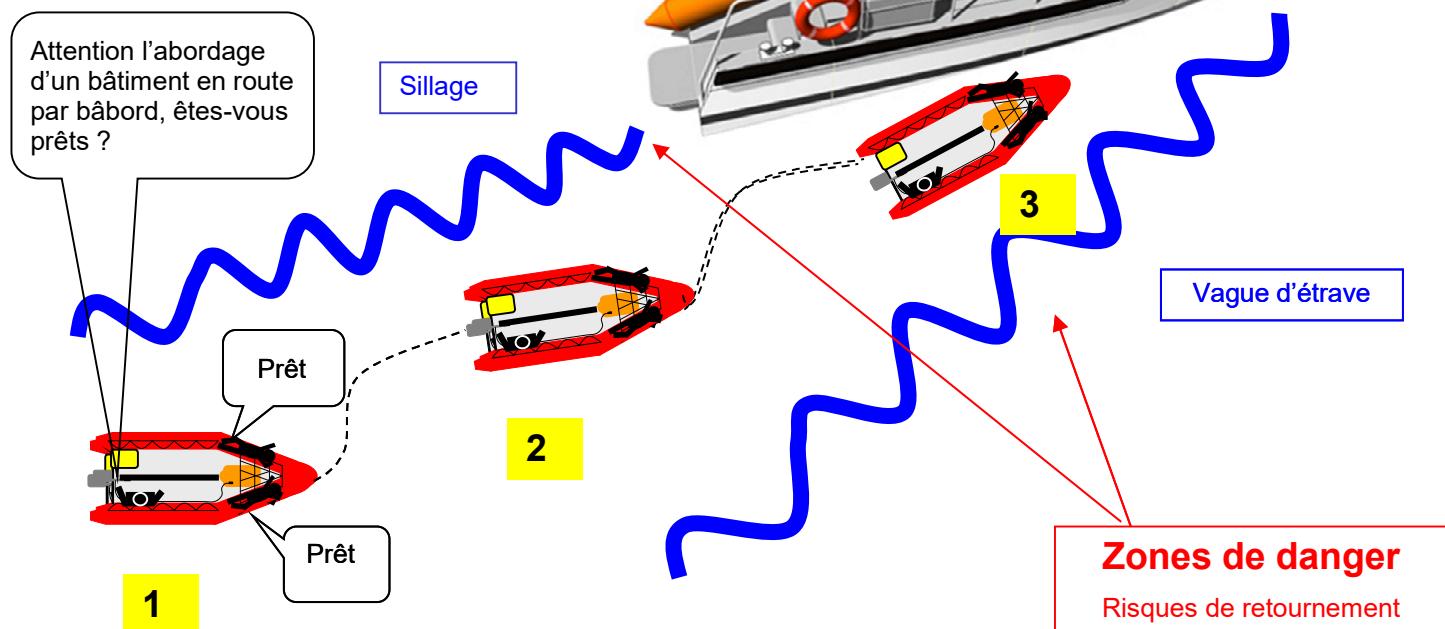
ABORDAGE D'UN BATIMENT FAISANT ROUTE

- ✓ **Objectif :** Aborder un bâtiment faisant route pour y déposer ou récupérer un équipier et/ou du matériel
- ✓ **Contraintes :** Gestion de la vitesse, limiter les risques de chocs, maintenir un contact suffisamment long pour le transfert de personnes ou matériel
- ✓ **Attention ! :** Aux risques de retournement dus aux vagues d'étrave et de sillage, aux choc entre bateaux

- Le chef de bord identifie les zones de danger (vague d'étrave et sillage)
- Il adapte sa vitesse à celle du bâtiment à aborder
- Annonce clairement les ordres
- Les équipiers accusent réception en levant le bras.
- Le chef de bord maintient une route parallèle à celle du bâtiment, en se rapprochant lentement, tout en restant entre la vague d'étrave et le sillage.
- Après contact entre les deux bateaux le chef de bord met légèrement les gaz pour maintenir le contact et un angle de 45° entre les deux bateaux
- Après les échanges de personnels et matériel le chef de bord dégage son embarcation en la maintenant parallèle, tout en restant entre la vague d'étrave et de sillage.



Photo SDIS84





NAVIGATION EN HAUT FOND

- ✓ **Objectif** : Reconnaissance de berges avec faible profondeur
- ✓ **Contraintes** : Risque de chocs avec le fond, reconnaissance accrue
- ✓ **Attention !** : au choc avec le bateau et/ou l'hélice sur le fond ou les rochers
Exprimer des ordres clairs et audibles

- Le Chef de bord adapte sa vitesse (faible allure), moteur déloqué, attendre le niveau d'eau maxi (vague) si nécessaire. Il peut prendre une position haute avec précautions
- Les équipiers évaluent la hauteur d'eau, identifient les obstacles et les annoncent au chef de bord
- Les équipiers évitent les chocs si possible (gaffe, repoussant le semi-rigide)
- Si une marche arrière est nécessaire penser à bloquer le moteur

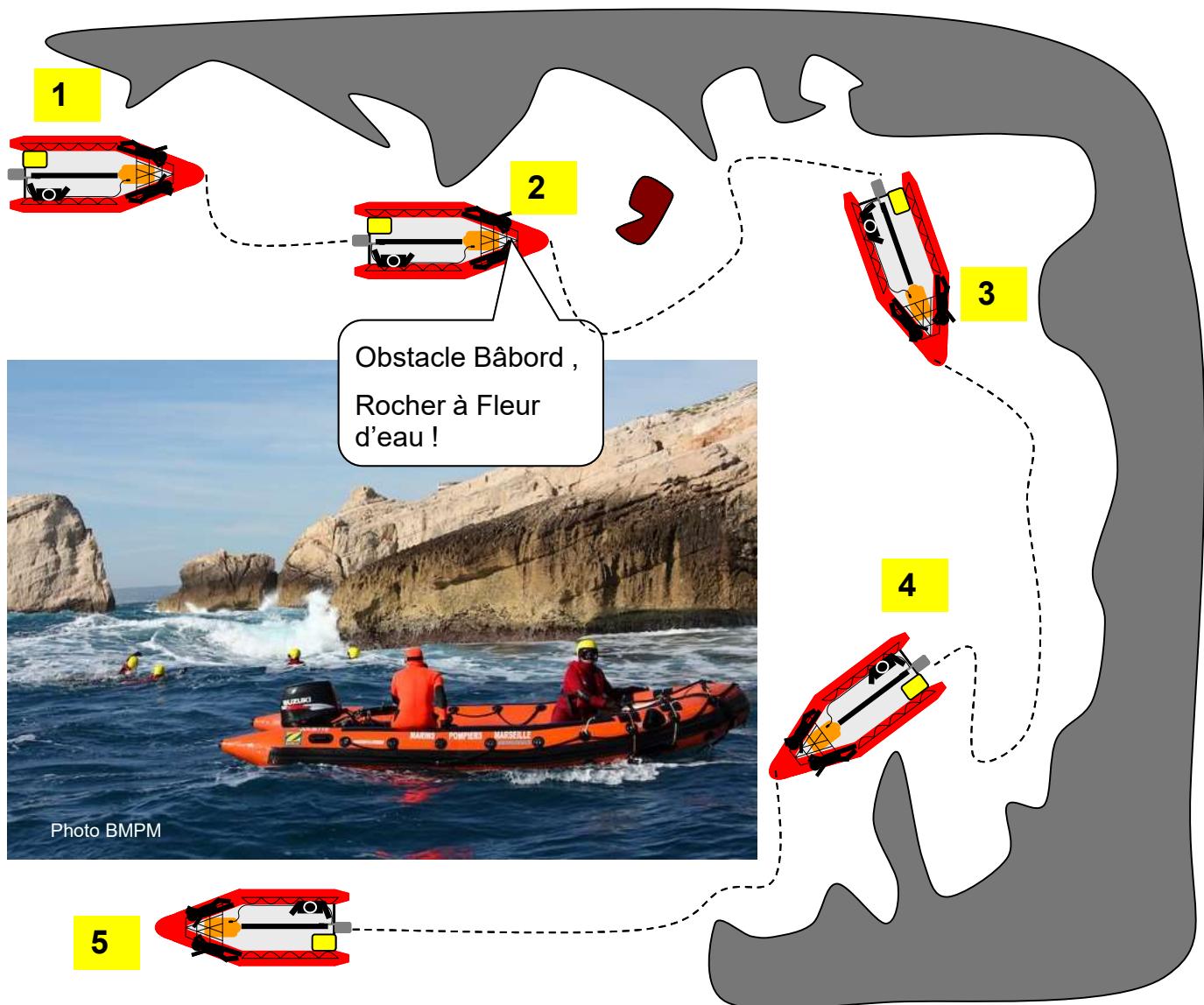


Photo BMPM



ABORDAGE DE ROCHES

✓ **Objectif :** Aborder un rocher pour y embarquer ou débarquer du personnel et/ou du matériel

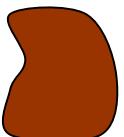
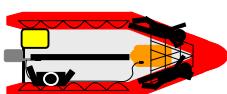
✓ **Contraintes :** Risque de chocs avec le fond et les rochers, reconnaissance accrue

✓ **Attention ! :** au choc avec le bateau et/ou l'hélice sur le fond ou les rochers, risques de blessures et de crevaison,

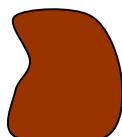
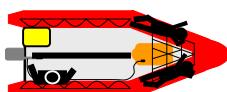
- Le chef de bord choisit un endroit de la roche suffisamment vertical pour appuyer son BLS,
- Le chef de bord rappelle aux équipiers la règle de sécurité pour déborder le BLS (avec la plante du pied au dessus du flotteur),
- Le chef de bord place ses équipiers à l'avant du BLS afin d'observer la nature du fond,
- Le chef de bord approche l'embarcation de la roche à vitesse réduite, moteur déverrouillé,
- A environ 5 mètres de la roche, le chef de bord immobilise son BLS afin d'apprécier la dérive au vent et au courant,
- Le chef de bord fait avant et règle l'accélération du BLS afin de progresser lentement en compensant la dérive,
- Lorsque l'avant du BLS touche la roche, le chef de bord accélère de façon à exercer une pression suffisante pour immobiliser l'embarcation,
- Le chef de bord maintient le BLS perpendiculaire à la roche en poussant la barre à bâbord ou à tribord,
- Le BLS étant fermement appuyé contre la roche, le chef de bord donne l'ordre d'embarquer ou de débarquer,
- Pour quitter la roche, le chef de bord se met debout, embraye en arrière une main en appui à l'extrémité du capot moteur.

N.B. : Cette manœuvre est réalisable si la hauteur des vagues est inférieure à 1 mètre.

1



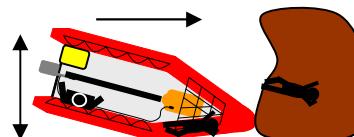
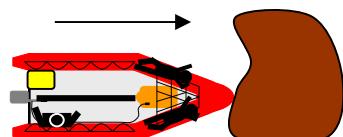
2



3

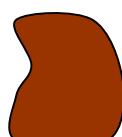


Photo Pascal ROSSIGNOL & SDIS29



4

5





DESSALAGE DE LA BLS

✓ **Objectif** : retourner l'embarcation sur sa coque et redémarrer le moteur

✓ **Contraintes** : Risque de dérive vers les rochers ou dans les déferlantes; risques de perte d'un équipier

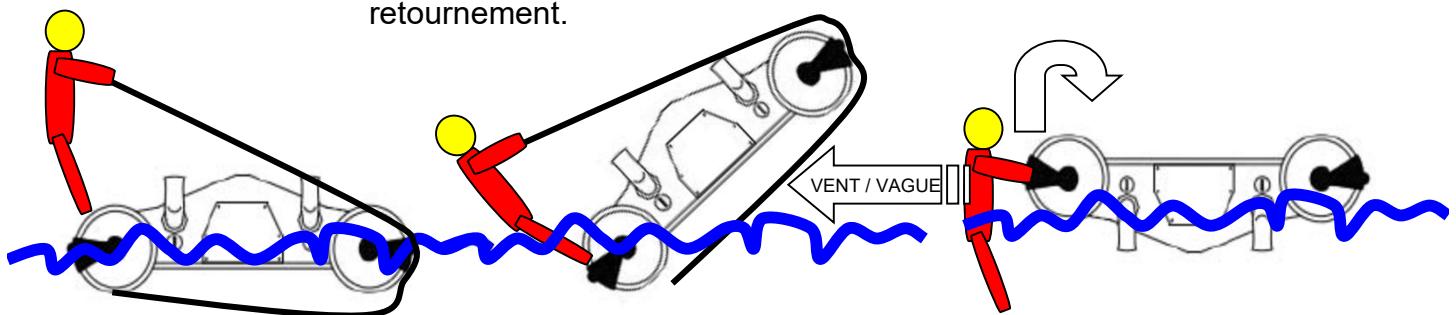
✓ **Attention !** : au choc avec la coque du bateau lors du retournement et avec l'hélice lors de la manœuvre de l'abordage de la coque retournée.



✓ 2 boutes de retournement sont à récupérer en apnée sous la coque et les faire passer sous le boudin opposé.

✓ Monter sur la coque et assurer simultanément avec les jambes tendues une traction (poids du corps vers l'extérieur) en porte-à-faux extérieur.

✓ Orienter le bateau au vent ou aux déferlantes afin de faciliter le retournement.



✓ Récupérer le matériel perdu.

✓ La vidange du moteur doit se faire immédiatement en retirant les bougies et alimentation carburant. Manœuvrer le lanceur manuel jusqu'à vider les cylindres et regrerer le moteur. Si la plage est praticable, préférer cette manipulation à terre.

✓ Prendre garde pendant cette opération à ne pas perdre le capot moteur. Par précaution mettre en place un système anti-perte (2 trous + 1 cordelette avec nœuds aux extrémités)



DESSALAGE VOILIER LEGER (HOBBYCAT...)

✓ **Objectif** : retourner l'embarcation sur sa coque et la remorquer ou la piloter

✓ **Contraintes** : Risque de dérive vers les rochers ou dans les déferlantes; risques de heurt avec la BLS

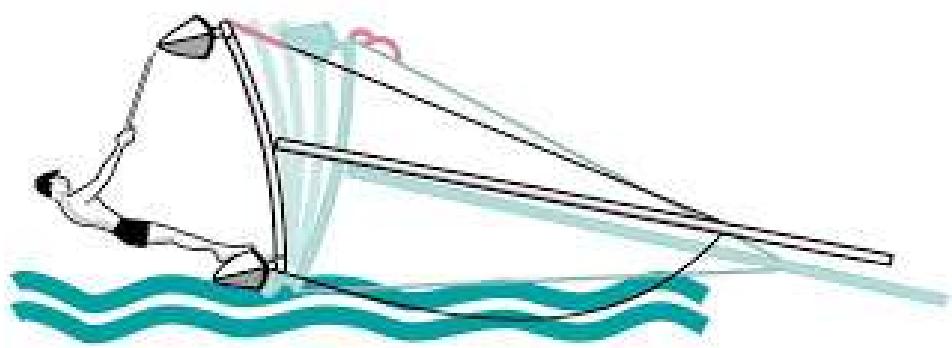
✓ **Attention !** : au choc avec la coque du bateau lors du retournement.

1ERE METHODE (VOILIER LEGER):

✓ 2 boutes de retournement sont à gréer avec les bouts du voilier.

✓ Monter sur la coque et assurer simultanément avec les **jambes tendues** une traction (poids du corps vers l'extérieur) en porte-à-faux extérieur.

✓ Orienter le mat au vent ou aux déferlantes afin de faciliter le retournement.



2EME METHODE (spécifique HOBBYCAT):

✓ Dresser le hobbycat sur ses gouvernails en concentrant le poids des sauveteurs sur l'arrière

✓ Coucher vers l'avant le hobbycat sur son flanc

✓ Faire basculer le flotteur en l'air vers la surface





NAVIRE EN DIFFICULTE

Objectif: sauver les occupants d'un navire voué à naufrage avec péril imminent pour les occupants

Contraintes: ressac , rochers et faible profondeur

- ✓ Privilégier le sauvetage rasant par abordage rapide entre 2 vagues si l'espacement de la série de vagues le permet
- ✓ Tenter le remorquage du navire avec le filin pour l'écartier du ressac.
- ✓ Sinon, tenter le **sauvetage dans le ressac** en s'assurant que les victimes revêtent leur gilet de sauvetage avant de sauter. Eviter le saut à la mer de tous les occupants: 1 par 1.



Attention: éviter de positionner la BLS entre le navire et la roche (quai, falaise) et anticiper le risque de surf ou de talonnage du navire en faible profondeur et son renversement sur la BLS.





NAVIRE ECHOUE

Objectif: sauver les occupants d'un navire échoué avec péril imminent pour les occupants

Contraintes: ressac, rochers

✓ Privilégier la manœuvre de type BLS « filin roche / ressac » ou terrestre « filin plage »

Attention: coincement par des éléments du navire ressac, rochers





LE REMORQUAGE

✓ **Objectif** : Remorquer une embarcation en panne (semi-rigide ou petit voilier type 420, 445 ou catamarans)

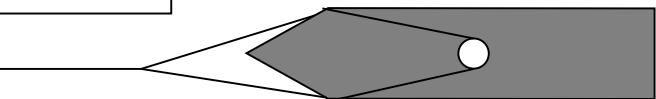
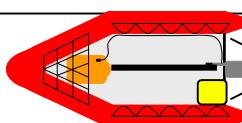
✓ **Contraintes** : Remettre l'embarcation sur la(es) coque(s) en cas de retournement, choquer le voiles, priorité à la récupération et sauvetage de l'équipage et selon l'état le rapatriement immédiat à terre puis la récupération du matériel.

✓ **Attention !** : Aux risques de dessalage sur le semi-rigide, au risque de noyade en restant bloqué sous les voiles pleines d'eau.

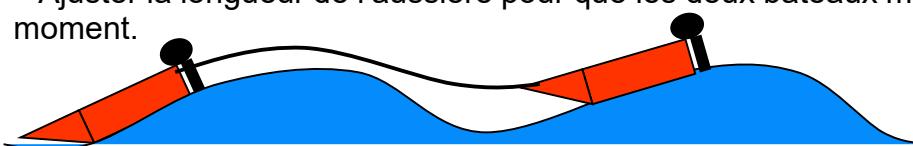
- Le Chef de bord accoste l'embarcation en difficulté
- Fait monter un des équipiers à bord
- Met en sécurité les victimes éventuelles
- L'équipier resté dans le BLS prépare la remorque (bout et triangle) et la passe à l'équipier sur l'embarcation
- L'équipier sur l'embarcation prend la remorque, la passe dans un chaumard et l'arrime à de solide(s) point(s) de fixation.
- Le Chef de bord laisse le plus de longueur de remorque possible pour faciliter le remorquage
- Le Chef de bord fait route sur le port avec une vitesse appropriée à l'état à la mer

Cas du voilier

- Affaler les voiles, bout au vent, zodiac au niveau du mât, retournement sur dérive
- Un point de fixation peut être pris au pied de mât en plus des autres points de remorquages
- Pour les catamarans, passer la remorque dans l'anneau sous l'étai et la fixer au pied de mât
- Pour les dériveurs, ne pas oublier de relever la dérive
- A l'approche de la plage ou zone d'échouage, déverrouiller le ou les safrans



- ✓ Multiplier les points d'accrochage afin de répartir les efforts.
- ✓ Tendre lentement l'aussière pour laisser le temps au remorqué de prendre son erre
- ✓ Ajuster la longueur de l'aussière pour que les deux bateaux montent et descendent au même moment.

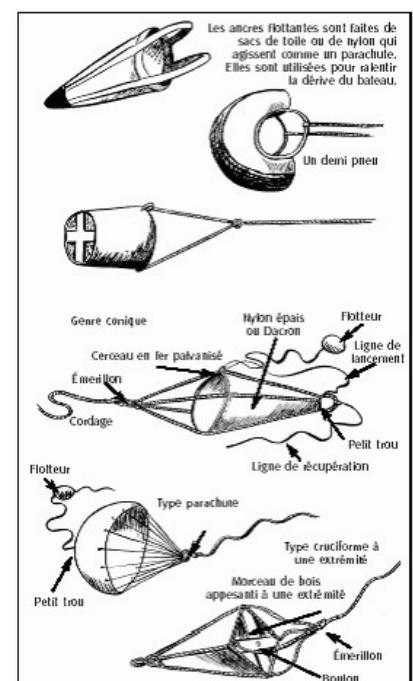


- ✓ Remorquer à faible vitesse

- ✓ Répartir la charge du bateau remorqué vers l'arrière pour protéger les passagers d'une rupture de remorque et faciliter la mise en ligne.

- ✓ Larguer ou couper l'aussière en cas de danger

- ✓ Si le remorqué possède un hors-bord, il faudra laisser l'hélice dans l'eau afin d'éviter de transformer le bateau en savonnette qui se déplacerait sans cesse de droite à gauche !... S'il s'agit d'un in-bord, on pourra favoriser la "mise en ligne" en traînant une ancre flottante (un pneu, un seau fait l'affaire) ou à défaut une ancre ordinaire au bout d'un filin de quelques mètres.





ASSISTANCE KITESURF

(Cf cahier spécifique du recueil rédigé par le SDIS 29)

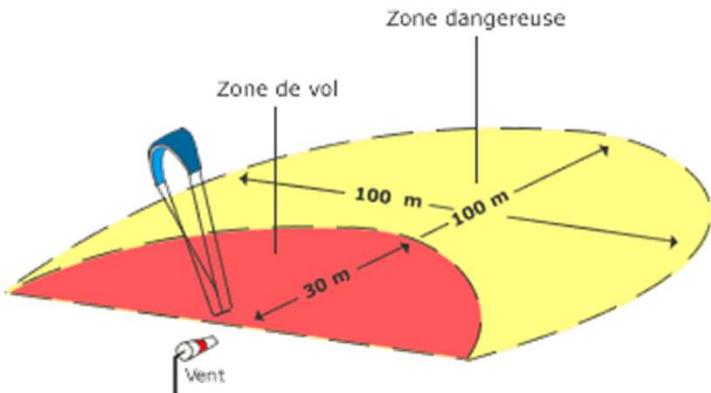


Photo Pascal ROSSIGNOL & SDIS29

La longueur des fils rend cette opération difficile.

Vérifier qu'ils ne se prennent dans l'hélice.

Approche : venir sur le côté de l'aile.

Dégonflez le boudin central.

Déconnecter les lignes de l'ailes (tête d'alouette).

Roulez la voile dans sa longueur.

Rembobinez les lignes autour de la barre.

En cas d'urgence l'abandon de la voile est recommandé,

l'usage d'un coupe-fil ou couteau sera éventuellement complémentaire.

En cas de secours HELICO, placer un sauveteur sur la voile pour interdire toute décollage inopiné de la voile.

Prévenir les usagers de la zone de l'arrivée de l'hélicoptère.



Quelques conseils pour les opérateurs CODIS :

Auto-sauvetage

Selon les conditions de vent et son orientation par rapport à la plage, selon le type de matériel et vos capacités, plusieurs solutions s'offrent à vous pour revenir à la côte :

Néanmoins, gardez à l'esprit qu'une aile ouverte reste en complément du moyen de repérage lumineux un excellent moyen d'indiquer votre position.

Créez un différentiel suffisant sur les lignes et pliez les sur la barre de contrôle.

Design: Didier Etienne



SAUVETAGE FILIN PLAGE

✓ **Objectif :** Secourir une victime à partir de la berge à l'aide d'un Filin et bouée tube

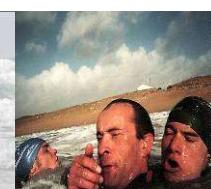
✓ **Contraintes :** Etat de la mer (déferlantes), distance, filin

✓ **Attention ! :** A la distance à franchir, aux vagues, à la victime au contact (affolement)

- Le nageur de pointe rejoint le plus rapidement possible la victime. Il l'assiste (prise de dégagement et / ou de remorquage). Il pourra être équipé d'une bouée tube.
- Le sauveteur filin revêt la ceinture du filin, se met à l'eau et rejoint, en tirant le filin, la victime et le sauveteur de pointe.
- L'équipier prend le filin à bout de bras et le fait filer en restant dans l'axe du sauveteur filin, sans prendre de risques inconsidérés.
- Le sauveteur filin prend le relais du sauveteur de pointe : il prend en charge la victime.
- L'équipier rattrape le mou du filin : le filin est tendu.
- Le sauveteur de pointe fait bloc avec la victime et le sauveteur filin : il saisit la poignée de remorquage disposée à cet effet.
- Le sauveteur filin fait « OK » avec le bras lorsqu'il est prêt à être remorqué
- L'équipier ramène à lui le trinôme en alternant en fonction des vagues : phases de traction quand il voit et phases d'attente dans le cas contraire. **Attention à l'aide trop musclée du public**
- En présence de vagues (immersion), les sauveteurs protègent les voies aériennes de la victime.
- Une fois la victime près du bord, l'équipier aide les sauveteurs à hisser la victime hors de l'eau et de sa portée.



Photo Pascal ROSSIGNOL & SDIS29



1



Nageur de pointe

Nageur Filin

2

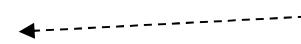


Sens de la Houle

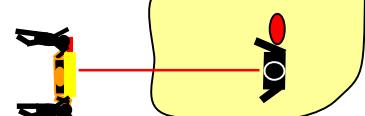


Plage

3



4





PASSAGE DES VAGUES

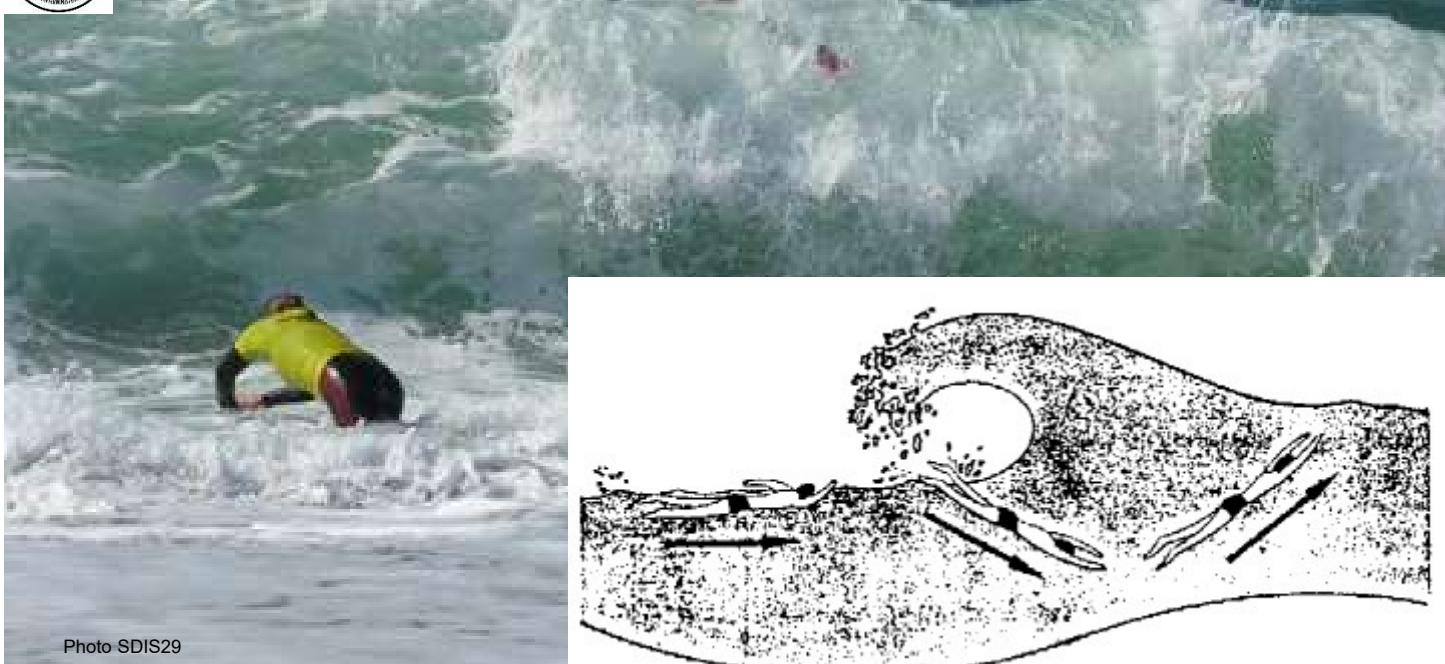


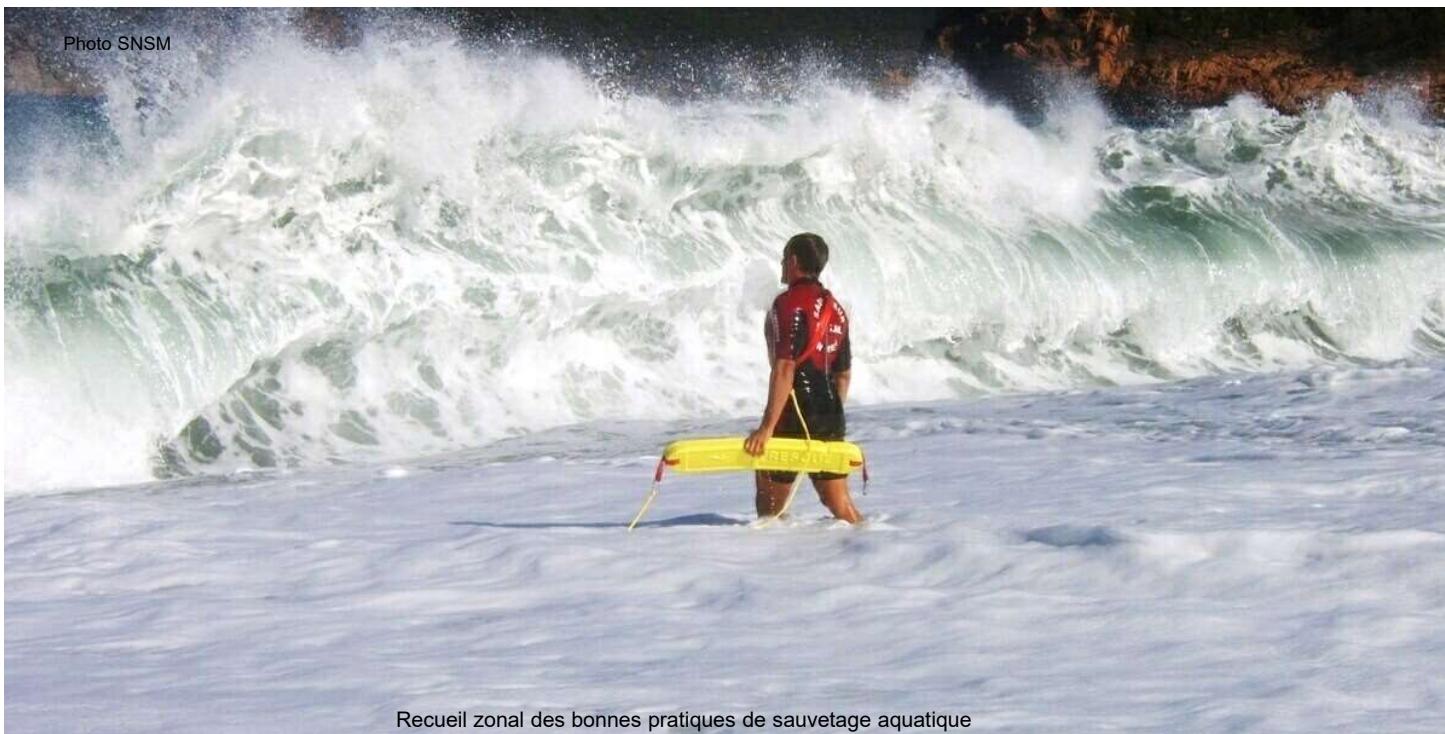
Photo SDIS29

✓ Pour franchir une vague déferlante, le nageur doit s'immerger avant que la vague ne le recouvre et l'emporte, et suffisamment profond pour ne pas être happé par les remous et être rejeté en arrière.

✓ Plus les déferlantes sont grosses plus le nageur devra plonger profondément.

✓ Pour passer sous les vagues, le procédé d'immersion le plus rapide et le plus efficace est le plongeon en canard.

Après le passage de la vague le nageur refait surface et reprend sa nage jusqu'à la vague suivante et ainsi de suite jusqu'à être parvenu derrière la barre .



Recueil zonal des bonnes pratiques de sauvetage aquatique



TRAUMATISME RACHIDIEN

Si les conditions le permettent, maintenir la victime dans l'eau en position neutre en aidant sa flottabilité tout en maintenant l'axe tête/cou/tronc en attendant l'arrivée de renforts et d'un plan dur.



Recueil zonal des bonnes pratiques de sauvetage aquatique



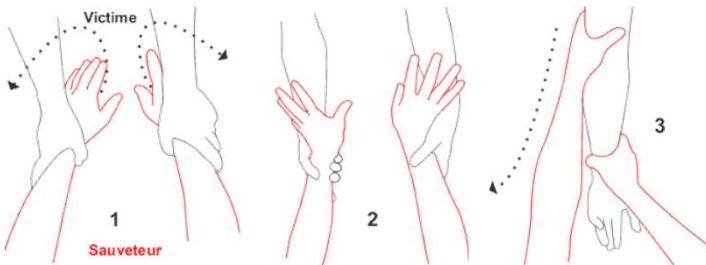
PRISES DE DÉGAGEMENT

✓ Prises de dégagement

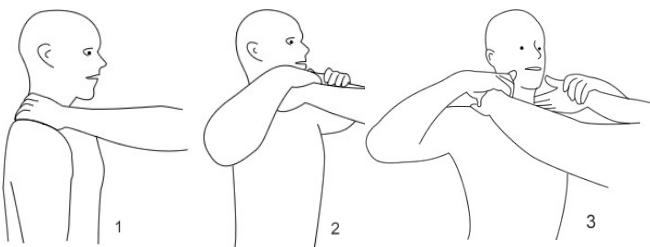
Dans l'eau, une personne en difficulté panique rapidement. A l'approche du sauveteur, celle-ci voudra, pour éviter de couler, s'accrocher à vous.

Si cela vous arrive, il faudra vous dégager rapidement afin de rester maître de vos mouvements et pouvoir ainsi ramener la victime saine et sauf.

Les techniques de dégagements décrites ci-dessous, vous serviront à maîtriser la victime et à l'amener en position de remorquage classique.



1. Tournez vos mains de façon à venir prendre les poignets de la victime. Ce mouvement doit se faire en prenant appui sur la victime. (comme si vous vouliez la couler !)
2. Attrapez les poignets de la victime.
3. Lâchez une main et prendre avec celle-ci le bras opposé au niveau du coude. Tournez la victime pour venir la positionner en position de remorquage.



1. Attrapez les mains de la victime. Vos doigts viennent chercher l'intérieur de la paume et le pouce de la personne en difficulté.
2. Retournez les poignets de la victime. Celle-ci lâchera votre cou.
3. Faire tournez la victime sans la lâcher pour venir la positionner en position de remorquage.

quelques points à retenir :

- ne jamais lâcher la victime sauf si la bouée tube est posée (attention au retournement de la victime)
- lorsque vous amenez la victime en position de remorquage, ne tournez pas autour d'elle. Faîtes la tourner !



SORTIR UNE VICTIME DE L'EAU

La sortie de l'eau de la victime inconsciente ou atonique dans le BLS est une action délicate monopolisant 2 sauveteurs pouvant déséquilibrer l'embarcation.

L'emploi de filet de récupération ou d'un anneau cousu de type LSPP peut s'avérer très complémentaire.

Savoir intervenir seul en cas d'épuisement des équipiers ou de sous effectif est nécessaire.



Lorsque la corpulence de la victime ou la nature du franc-bord l'impose, lorsque le sauveteur est seul à bord, il peut être plus aisés pour lui de hisser la victime en se positionnant sur un boudin (cas des semi-rigides). Le cas échéant il faut faire attention au risque de glissade





TECHNIQUES PLAGES

Amener – déplacer une victime sur la plage

La sortie de l'eau de la victime sur la plage est la dernière phase du sauvetage avant les gestes de secourisme; les techniques et postures adaptées visent à faciliter l'extraction en dépit de l'état de fatigue des sauveteurs lié à l'effort produit.





TECHNIQUES PLAGES

Surveillance active

La surveillance active par des patrouilles sur la plage ou sur le plan d'eau est à effectuer le plus régulièrement possible afin de dispenser les messages préventifs et d'assurer une surveillance au plus près des baigneurs et des risques locaux.

La patrouille se fait à pied, en embarcation (moto-marine, zodiac, engins non immatriculés) et avec le matériel de base.





TECHNIQUES PLAGES

Danger des digues & épi



La côte méditerranéenne est aménagée de digues et d'épis perpendiculaires aux plages constitués de bloc rocheux ou béton naturels mais souvent artificiels.

Ces enrochements censés freiner l'érosion sont aussi une source de dangers potentiels pour le baigneur.

Chaque été et malgré les recommandations, et là encore par imprudence, des vacanciers s'y font piéger.

Là où les gens ont pied, la masse d'eau qui repart crée des trous.

Surpris de sentir ainsi le fond se dérober sous ses pieds, le baigneur tente alors de se rapprocher des rochers mais s'épuise à nager à contre-courant. et s'il arrive à regagner l'épi, il se blesse sur les rochers avec la vague suivante.

Un phénomène accentué lorsque le vent passe en secteur parallèle à l'ouvrage (houle rentrante).





TECHNIQUES PLAGES

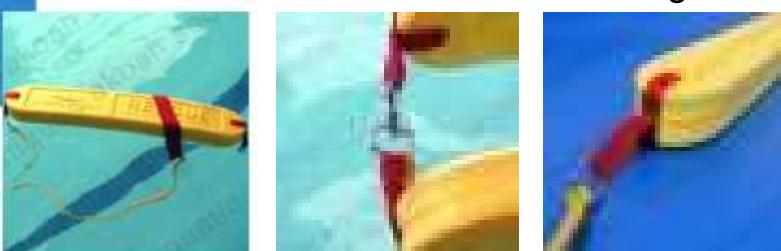
Connaître la bouée tube



Un 2^{ème} anneau de corpulence permet d'ajuster le serrage au gabarit de la victime

La bouée tube est constituée de matériaux résistants à l'eau chlorée, à l'eau salée et aux environnements chauds et froids.

La triple sangle de sécurité traverse de part en part la bouée tube et permet éventuellement au noyé d'être tiré par le sauveteur.
Résistance aux extrémités de 700 kg.



Arrivé auprès de la victime, le sauveteur entoure et attache la bouée autour des aisselles. La victime devient insubmersible.

Attention: lorsque le sauveteur tend ou jette la bouée à la victime consciente afin de se prémunir du risque de saisie par la victime, prendre garde de ne pas blesser celle-ci avec le mousqueton inox (dents...)



La bouée peut être utilisée pour stabiliser un victime dans l'eau afin de lui porter les premiers secours in-situ sans avoir à s'affranchir de la sortir sur la plage.



TECHNIQUES PLAGES

Mise à l'eau et nage d'approche



La prise de repaires visuels (amers) est requise avant la mise à l'eau (bouée des 300m; côte...) afin de se diriger vers le noyé. Le risque de perdre de vue la victime est considérable en cas de mer formée.

Lors d'un sauvetage à 2, le point de mise à l'eau différent et la prise d'amers distincts facilitera le repérage de la victime.



Nage allure rapide. Nage d'attaque de type crawl « Weissmuller » permet de garder la tête hors de l'eau et de conserver une vue sur la zone à atteindre. Écarter les malléoles davantage qu'en nage libre afin de gagner en puissance. Adapté au passage de vague.



Nage allure moyenne. Nage d'attaque de type crawl « Weissmuller » permet de garder la tête hors de l'eau et de conserver une vue sur la zone à atteindre. Écarter les malléoles davantage qu'en nage libre afin de gagner en puissance



Nage allure lente. Nage de type brasse permet de garder la tête hors de l'eau et de conserver une vue sur la zone à atteindre. A privilégier en cas de fatigue ou lorsqu'il faut communiquer avec la victime. Adapté sur les 10 derniers mètres.



TECHNIQUES PLAGES

Sauvetage d'une victime consciente avec une bouée tube





TECHNIQUES PLAGES

Sauvetage d'une victime inconsciente avec bouée tube





TECHNIQUES PLAGES

Sauvetage de plusieurs victimes avec bouée tube



✓ Le sauveteur prendra en charge la victime nécessitant le plus d'aide ou assumera les 2 victimes en s'appuyant sur la bouée tube.



✓ le cas échéant un 2^{ème} équipier ou une embarcation devra être mobilisé(e).



Ventilation artificielle en pleine eau

✓ Le sauveteur à pied: il se positionne en trépied au droit des voies respiratoires de la victime en rétro-pédalage



✓ Le sauveteur n'a pas pied: il se maintient au droit des voies respiratoires de la victime en rétro-pédalage





TECHNIQUES PLAGES

Sauvetage d'une victime consciente avec un paddle board

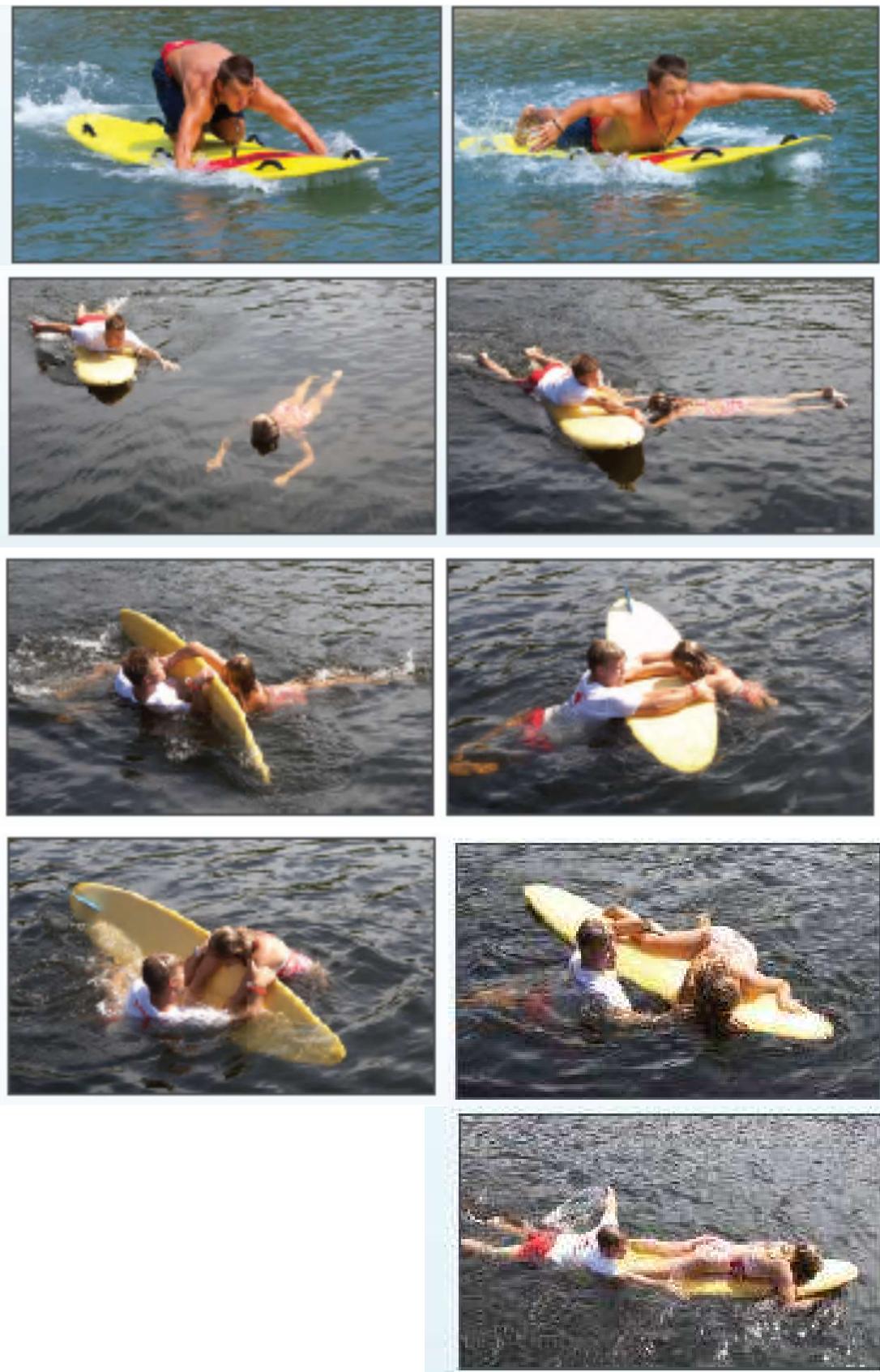


Recueil zonal des bonnes pratiques de sauvetage aquatique



TECHNIQUES PLAGES

Sauvetage d'une victime inconsciente avec un paddle board



Recueil zonal des bonnes pratiques de sauvetage aquatique



TECHNIQUES PLAGES

Sauvetage d'une victime consciente avec un kayak





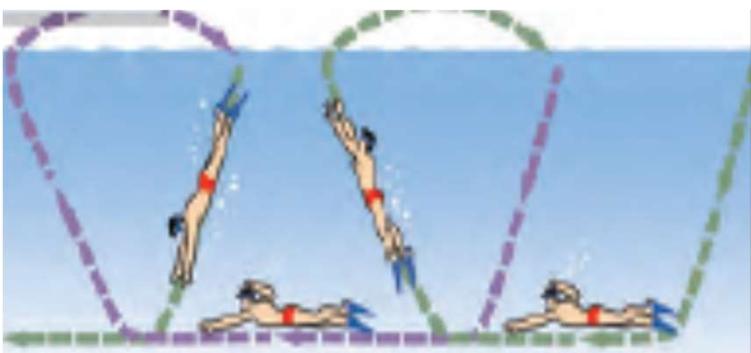
TECHNIQUES PLAGES

Recherche d'un noyé

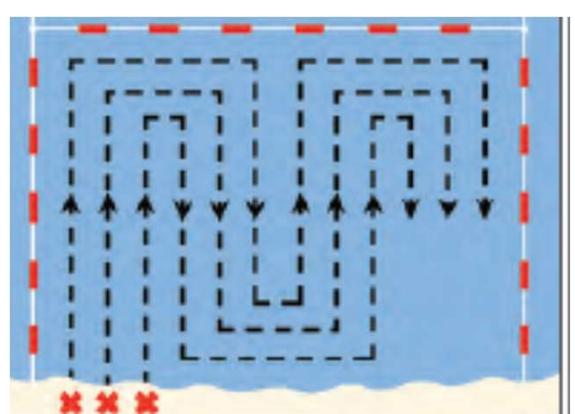


Lors d'une noyade et lorsqu'il ne fait aucun doute que le corps est au fond de l'eau, l'équipe mettra en œuvre avec 1 ou plusieurs sauveteurs, avec éventuellement le concours du public, des techniques élémentaires de recherches par balayage à pied (cas des faibles profondeurs d'eau) ou par sondage en apnée.

La demande de renfort spécialisé (renfort SAV et PLG) doit se faire sans délai auprès du CODIS en fonction de l'étendue de la ZI en la dimensionnant.



Quand la profondeur de la zone de recherche l'impose, le sauveteur assurera des plongées régulières en canard en maintenant le cap fixé d'une largeur d'une ligne d'eau de piscine. Il assurera un balayage du fond par un geste de « ciseaux » avec ses bras.



Lors d'une recherche en équipe, le chef du dispositif délimitera la zone de recherche et fixera les règles du ratissage tel que le schéma ci-contre par exemple.

Prendre en compte 2 dangers:

- Risque de syncope par la répétition des apnées**
- Risque de blocage au fond (branches, cordages...)**

Assurer une surveillance mutuelle des sauveteurs en pratiquant les apnées en alternance.

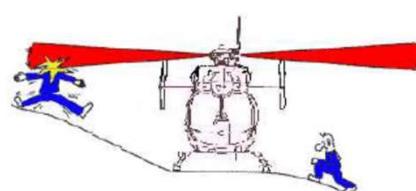
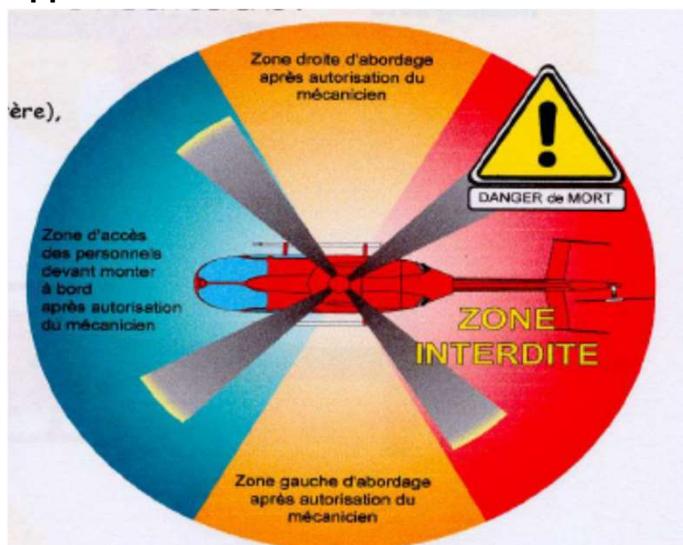


TECHNIQUES PLAGES

Accueillir un hélicoptère sur une plage



- Déterminer une DZ à au moins 60m de la victime si celle-ci est sur le sable et en arrière-plage loin des touristes si possible
- Avertir le public par tout moyen (mégaphone, sonorisation fixe, patrouille...) l'arrivée imminente d'un hélicoptère
- Guider l'appareil (radio VHF, quad, gyro, sauveteurs palmes en l'air, marque au sol...) jusqu'à la DZ (30m x 30m) – l'appareil se pose face au vent
- En cas d'effectif de sauveteurs limité ou en cours de sauvetage ou RCP, s'appuyer sur le public (ou police) présent pour assurer un périmètre de sécurité que vous prendrez le soin de bien briefer (limites dans le temps et l'espace, consignes de sécurité)
- Évacuer les touristes et faire plier et tenir les parasols et serviettes pendant les phases d'atterrissement et de décollage
- Être toujours vigilants au preneurs de photos et curieux de dernière minute
- Se présenter par l'avant exclusivement après signe « ok » de l'équipage – ne pas approcher rotors tournant.



s de sauvetage aquatique