

Héli-Secours



Compréhension de la problématique et anticipation des demandes

Additif au rapport de jury réalisé lors du stage de Boulouris en Octobre 2015

Franck MILHEM, MF2 FSGT 15-75

avec la participation :

- de la Base de la sécurité civile des Alpes Maritimes (Dragon 06)
- du Service Départementale d'Incendie et de Secours représenté par le service côtier et le service de santé et de secours médical.

Lors d'une demande de secours en mer, le mode d'intervention est décidé par les services de coordination des secours.

Plus votre description de la situation sera exhaustive, meilleure sera l'intervention engagée pour les secours.

En plus de votre feuille de secours, il vous faut donc évaluer votre situation.

Chaque détail compte :

- qui est impliqué (s),
- accident de plongée ou à bord (par exemple fracture),
- mise sous oxygène,
- le bateau est-il manœuvrant,
- et en route vers ... ?,

- trop de mer pour ancrer,
- c'est le pilote du bateau qui est blessé et personne ne sait manœuvrer,
- etc.

A la suite de la collecte de ces données par les services,
le choix de l'intervention "Héli-Secours" est fait !!

A ce moment, plusieurs possibilités existent :

A) L'hélicoptère rejoint le port, ou vous vous êtes rendus.

C'est l'intervention la plus facile, car elle ne nécessite pas de treuillage du personnel de secours.

Une prise en charge par le médecin au sol est réalisée, et l'embarquement du secouru est beaucoup plus facile.

Généralement, des services de secours véhiculés sont sur place à votre arrivée pour permettre le transport du port vers la zone d'atterrissage de l'hélicoptère.

B) L'hélicoptère vous rejoint en mer !

N'hésitez à vous servir de votre radio de bord pour converser avec le pilote, sur le canal dont vous conviendrez avec lui.

Vous pouvez le renseigner sur vos préparatifs et écouter ses demandes pour le treuillage et donc gagner du temps.

B-1. Préparation de l'intervention d' « Héli-Secours ».

B1-1 . Le souffle d'un hélicoptère est important.

Ce souffle peut déplacer le matériel (incluant le bateau selon sa taille) et être dangereux pour les personnes à bord du bateau et de l'hélicoptère.

Il est donc nécessaire de **sécuriser le bateau** pour les occupants du bateau et de l'hélicoptère:

- Attacher, ranger les affaires pour éviter qu'elles ne s'envolent. Elles peuvent blesser les personnes à bord ou être projetés dans les pales de l'hélicoptère.
- Dépose des pavillons, antennes, les 'bouts' dans les mâtures à attacher, En gros, tout ce qui peut mettre en danger la personne treuillée.
- Toutes les personnes à bord doivent se protéger les yeux du souffle et des projections. Le masque de plongée est un bon moyen de faire cette protection.

B-1-2 . Le plongeur de bord descend toujours en premier, le médecin à la suite si besoin.

Les mouvements du bateau même avec une petite mer peuvent devenir dangereux pour le treuillage.

Il faut donc :

- Décider de l'endroit le plus dégagé pour la dépose et le proposer au pilote.
- Désigner les personnes devant faire la réception du plongeur de bord. La réception devra être faite au plus tôt pour éviter une mise en danger inutile. Assurer ces personnes pour éviter « l'homme à la mer » en sur-accident.
- Il est possible, par mauvais temps ou avec une petite embarcation, que le plongeur de bord vous lance un sac contenant une corde, attachée à son harnais, pour permettre de le tirer sur le bateau.
- A la réception de la personne ne pas toucher le filin de mise à la terre du treuil qui permet de décharger l'électricité statique de l'hélicoptère.
- Chaque geste doit être « félin » et précis.
- Lorsque que l'hélicoptère se dégage et remonte le filin, il faut être très attentif :
 - A ne pas être pris par le filin qui remonte. Vous pourriez vous faire arracher un membre ou être emmené.
 - A ce que la boule d'accroche du filin ne puisse pas se coincer quelque part à bord sinon l'hélicoptère se retrouverait accroché au bateau, ce qui mettrait tout le monde en péril.

B-2. La vision du pilote pour la manœuvre est primordiale.

En effet, plus le bateau est petit, plus la manœuvre est difficile, et le pilote de l'hélicoptère ne voit pas les petites embarcations sous l'hélicoptère.

Trois manœuvres sont possibles :

B-2-1 . Bateau ancré.

C'est la manœuvre la plus difficile. Le souffle ne cesse de chasser l'embarcation surtout pour un pneumatique ou un petit bateau :

- Pour les petites embarcations, si possible, mettre les personnes équipées et non nécessaires à l'eau pour les mettre en sécurité lors de la manœuvre,
- Donner un point de référence visible grand pour le pilote.
 - Avoir un nageur équipé à l'eau et tendre un bout de 15m.
 - Larguer un engin flottant avec un bout de 15m.
- Si vous avez la possibilité d'ancrer à la poupe et à la proue, votre embarcation se trouvera moins chassée par le souffle.

B-2-2 . Bateau faisant route.

Pour le treuillage, le pilote à besoin de positionner sa **machine face au vent pour la stabilisation.**

- Prendre le cap pour **remonter le vent** avec une **erre de 5 nœuds**, avec une distance suffisante de la cote ou d'un obstacle pour pouvoir naviguer en ligne droite au **moins 7 à 10 minutes pour chaque treuillage.**
- Si la distance par rapport à la côte n'est pas suffisante, faire route à l'inverse pour être positionné assez loin, et avoir le temps nécessaire pour le treuillage.

B-2-3 . Passage du blessé sur un plus gros bateau.

Le bateau est trop petit et/ou la mer est trop agitée pour faire le treuillage, il peut vous être demandé de rejoindre un bateau plus grand, comme la SNSM, pour effectuer le transbordement du blessé. Normalement le plongeur de secours sera à bord pour organiser ce transbordement.

C) En conclusion :

L'hélicoptère vous rejoint en mer : N'hésitez à vous servir de votre bilan !

La description de la situation et l'anticipation à bord des techniques de l'Héli-Secours permettent de faire gagner un temps vital.

Les secours sont formés pour s'adapter. Pour qu'ils puissent prendre les bonnes décisions, n'hésitez pas à dialoguer avec eux et soyez pertinent sur votre situation.

La formation et donc la connaissance de ces manœuvres de secours sont primordiales pour l'efficacité du sauvetage, et la sécurité de tous.

Ce document de synthèse a pu être réalisé à la suite de la participation de Dragon 83 lors l'exercice du CAFSAN effectué dans le cadre du Stage Fédéral de Boulouris en octobre 2015



FSGT – CFA PLONGEE – COMMISSION CAFSAN

