

# Lettre aux sauveteurs



n° 4 Novembre 2008

## Le Mot du Président

Chers amis sauveteurs,

Je vous ai proposé en fin d'année 2007 de donner votre avis sur le plan d'actions appelé « CAP 2010 » dont le principal objectif est de renforcer le soutien des sauveteurs bénévoles. L'enjeu est bien de vous donner l'assurance que vous serez en mesure de maîtriser en confiance toutes les situations que vous pourrez rencontrer dans l'exercice d'une mission que vous exercez dans un cadre de plus en plus exigeant.

De vos nombreuses réponses nous avons dégagé trois axes très clairs que je vous avais déjà présentés au printemps : « *nous approuvons les orientations générales du projet, mais n'oubliez jamais que nous sommes bénévoles et informez nous sur les actions que vous entreprenez dans cette perspective* ».

La présente lettre s'efforce de répondre tout simplement à cette dernière demande.

Vous trouverez donc dans ces pages des informations pratiques sur l'avancement de notre projet « Sauveteurs 2010 » d'améliorations des équipements individuels des sauveteurs en opérations. Cette démarche que nous conduisons en partenariat avec l'entreprise TOTAL, est une première au sein de la SNSM par l'ampleur des aspects logistiques à mettre en œuvre par notre petite organisation. Elle avance bien. Nous prévoyons de vous délivrer un premier lot d'équipement dans le courant du premier semestre 2009.

Nous travaillons également sur l'amélioration du soutien que nous devons vous apporter dans le domaine de la formation et de l'entraînement. A cet égard, nous évoquons dans cette lettre un projet de recueil de qualification des sauveteurs embarqués qui vous sera bientôt proposé. Nous vous présenterons dans une prochaine lettre une nouvelle organisation du siège comprenant une direction de la formation au sauvetage regroupant les activités des sauveteurs embarqués et des nageurs sauveteurs. Nous vous informerons également des documents d'aide à la formation et à la conduite de l'entraînement sur lesquels nous travaillons en concertation avec certain d'entre vous et que nous mettrons prochainement à votre disposition.

L'amélioration de la condition des bénévoles est aussi un volet important de notre action. Vous trouverez dans les pages qui suivent le projet de charte du bénévole. Exprimant les engagements réciproques de l'association et de chacun des bénévoles, elle formalisera leur lien avec la SNSM dans le futur.



**Société Nationale de Sauvetage en mer**

**31, Cité d'Antin - 75009 PARIS**

**Téléphone : 01.56.02.64.64 - Web : [www.snsm.org](http://www.snsm.org)**

*Diffusion : DD - DDA - Pdts des stations(4) - Dir. des CF (4) - Comité de Direction - Siège*

Je veux encore mentionner les premiers contrats de projets signés depuis septembre entre des présidents de stations et moi-même, formalisant nos engagements réciproques à financer un projet d'investissement et à le mettre en œuvre selon les échéances prévues. Au-delà, il y également les actions que nous entreprenons actuellement pour développer nos ressources financières dans le contexte de crise économique que nous connaissons ; nous ne pourrons pas mettre en œuvre tous les projets du plan d'actions CAP 2010 sans une augmentation sensible de nos ressources.

Et puis il y a enfin – et ce n'est pas la moindre de nos préoccupations - tous les projets d'investissements et de développement en cours ou à court terme qui nous mobilisent au quotidien : l'acquisition d'une douzaine de vedettes (Le Havre, Plouescat, Lancieux, Pornic, Pornichet, Erquy, Gruissan, Cattenet en Roussillon, Cros de Cagne, Porto Vecchio, Saint-Pierre et Miquelon, ...Etc.), d'une demi-douzaine de vedettes d'instructions pour les centres de formation et d'une trentaine de semi-rigides de sauvetage ; la réalisation de sept à huit modernisation/carénages à mi-vie ; la conduite une petite vingtaine de projets d'infrastructures à terre dont plusieurs centres de formation (Bordeaux, Le Havre, Rouen, La Rochelle, Nantes, Saint-Mandrier et les autres.....Etc.). Bref ! La SNSM vit, s'équipe, se développe, s'adapte, se modernise pour améliorer encore son efficacité au service de tous ceux qui pratiquent la mer, à titre professionnel, ou pour leur plaisir, au large ou à partir du littoral.

Bravo à tous pour le dynamisme que vous démontrer dans votre action au quotidien!

---

**Yves Lagane**

## Sommaire

- 
- La Modernisation des équipements de protection de sécurité pour les Sauveteurs en Mer
  - RIPAM : Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer
  - Un mot sur la Charte du Bénévole
  - Le Recueil de Qualification des Sauveteurs Embarqués : une nécessité
  - Un mot sur le Système d'Alerte des Stations
  - Le mot du Service « Communication »
  - Le mot du Service Technique
-

# **La modernisation des équipements de protection et de sécurité pour les sauveteurs en mer, un grand défi pour la SNSM.**

Parmi les axes principaux de développement du plan d'action Sauveteurs 2010, figure en haute priorité, la mise à la disposition pour tous les sauveteurs d'un lot individuel d'équipement leur assurant de meilleures conditions de sécurité et de confort en intervention de sauvetage. Les premiers travaux sur ce sujet ont démarré à la fin de l'année 2007 et dès le début de l'année 2008, un groupe de travail spécifique a été constitué à cet effet.

**Contexte initial du projet : un soutien majeur d'une grande entreprise.** À l'origine, il résulte d'une ferme volonté de la SNSM et du groupe TOTAL de conjuguer leurs efforts pour partager leurs expériences et améliorer la sauvegarde des personnes en mer. La Convention liant les deux partenaires porte d'une part, sur l'amélioration des équipements individuels de sécurité des sauveteurs en mer avec les deux composantes (les sauveteurs embarqués et les nageurs sauveteurs), et d'autre part, sur l'amélioration des équipements de sécurité embarqués sur les vedettes de sauvetage

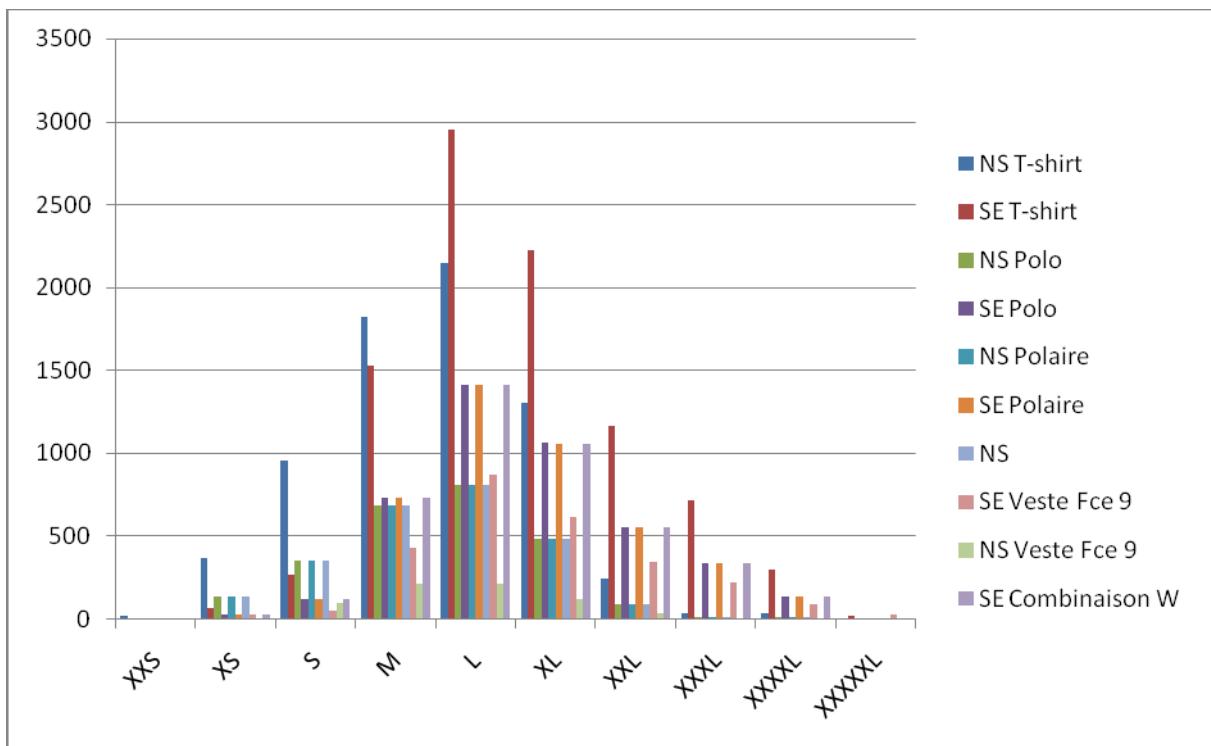
**La définition et le choix des équipements : de nombreux paramètres à intégrer.** Les critères de choix ne sont pas seulement techniques, mais également d'ordre économique et logistique.

La veille technologique de l'équipe de projet a porté sur des équipements adaptés répondant au mieux aux divers besoins. Les caractéristiques recherchées intègrent toutes les avancées techniques raisonnables tant dans le choix des matériaux utilisés que leur conception globale, le confort au porter, l'esthétisme général des effets, sans négliger les identifiants SNSM qui ont fait l'objet de soins attentifs. Les critères de sélection technique ont été assez poussés, allant jusqu'à des tests en soufflerie pour reproduire des conditions extrêmes en intervention de sauvetage, naturellement ils ont été complétés par des essais en mer avec des équipes de bénévoles.

**Approvisionnement centralisé : une nécessité.** Les choix économiques doivent prendre en compte des volumes d'achat sur une période de temps déterminée, c'est l'aspect industriel de la négociation en tenant des gammes de taille à commander. La création d'un service d'achat centralisé SNSM pour ce type d'approvisionnement est une avancée majeure dans l'organisation SNSM. Elle a permis d'effectuer des mises en concurrence entre de nombreux industriels intéressés. En raison des volumes approvisionnés, les prix ont été négociés avec beaucoup de ténacité par ce service, en revanche une autre contrainte redoutable concernait le calendrier des approvisionnements pour pouvoir équiper en priorité les nageurs sauveteurs pour la saison 2009.

**Logistique stockage, distribution : une opération d'envergure nationale.** Enfin dès le stade du choix des équipements, l'aspect logistique doit également intégrer : conditionnement et marquage du produit, identification sans ambiguïté et surtout le choix d'une plateforme logistique de stockage pour assurer une distribution rationnelle auprès des unités intéressées : stations et centres de formation. En raison de la quantité et de la diversité des équipements, la distribution de la première dotation pourrait se faire via une entreprise de logistique spécialisée.

**La maîtrise d'une base de données morphologique : aspect essentiel dans une logistique habilement.** Pour servir au mieux les intéressés, le service achat a du procéder à une vaste enquête sur les tailles à approvisionner dont les enjeux n'ont pas toujours été clairement compris. Des délivrances d'effets individuels mal ajustés sont souvent source de polémiques stériles alors qu'à l'origine les renseignements demandés n'ont pas été convenablement fournis. Cela peut engendrer des surcoûts et des délais importants de réassortiment.



**Graphique illustrant la diversité des approvisionnements par type d'article et par gamme de taille.**

- La création de fiches de suivis individuels des sauveteurs doit être mise en place.
- Elle nous permettra de recenser et de centraliser tous nos besoins, tant sur la taille, que sur le poids, la pointure... et de commander au plus juste, puis de faire des ajustements en fonction de nos stocks réels.

#### Les Tenues :

Si tous les sauveteurs opérationnels sont concernés, tous ne recevront pas exactement les mêmes équipements. En effet, il a été décidé de répartir les dotations de la manière suivante :

- une dotation commune « de base », pour tous ;
- une dotation spécifique de vêtements spéciaux, distribués aux membres naviguant effectivement, celle-ci pouvant être différente suivant le type d'embarcation : canot et vedettes, pneumatiques semi-rigides ;

Ils sont de plus classés « P » pour Personnel (effet de taille) ou « S » pour Station.

a) *Equipements individuels personnels attribués aux bénévoles :*

- Tee-shirts.
- Combinaisons de travail.
- Pantalons, polos, vestes polaires.
- Sacs de transport.

b) *Equipements spéciaux attribués aux canotiers en opération : mais qu'il doit rendre en quittant l'équipage.*

- Tenues de mer, bottes de mer. (Classés P car effet de taille).
- Gilets EFI avec harnais, combiné flasheur & cyalume + longe.
- Gants de manœuvre
- Shorts.

c) *Equipements d'armements, attachés à l'embarcation (dotation 2010 uniquement)*

- Tenues sèches (uniquement pour stations dotées de pneumatiques semi-rigides)
- Casques avec Intercom.
- Lampes frontales.

Afin de disposer de données de départ, une première évaluation est basée sur :

- Trois fois l'équipage, pour les équipements individuels personnels :
  - Combinaisons de travail, pantalons, polos, vestes polaires.
  - Sacs de transport.
- Deux fois l'équipage, pour les équipements spéciaux, avec impact de tailles :
  - Tenues de mer, bottes de mer.
  - Gilet EFI avec harnais, combiné flasheur & cyalume, longe.



**Le référentiel d'identification SNSM : un aspect majeur.** Le référentiel retenu, à ce jour, spécifie clairement les codes de couleur et de marquage des différents équipements.

**Gestion et financement.** Les flux financiers à prévoir pour une telle opération logistique sont considérables et oblige le siège à cadencer avec beaucoup de soin ses campagnes d'approvisionnement.

*Priorités dans les approvisionnements*

Pour des raisons de budget et de plan de charge, la distribution de la première dotation en équipement de sécurité sera répartie aux deux priorités.

- Priorité 1 : 1<sup>er</sup> semestre 2009. Equipements individuels (P) et spéciaux (S) ;
- Priorité 2 : 1<sup>er</sup> semestre 2010. Equipements armements.



En conclusion, par son ampleur, ce projet logistique d'équipement sauveteur 2010 n'a pas de précédent dans l'histoire de la SNSM. C'est une véritable aventure avec son lot d'incertitudes qu'il nous appartient tous ensemble de maîtriser et de réduire au mieux. Tel est le sens le sens du défi que représente cette composante nouvelle de notre projet associatif.

### **Charte graphique :**

La couleur dominante sera standardisée en « orange SNSM », avec des éléments gris clair (éléments de décoration, renforts...).

Les tenues des sauveteurs embarqués et des nageurs sauveteurs respectent la même charte graphique : couleurs, marquage SNSM, avec des emplacements pour l'identification de la station, et du patronyme de l'équipier.

### **Revue des principaux équipements :**

*L'EFI* de 275 newtons de chez Secumar est sélectionnée, elle comporte une boucle plate sans système mécanique, avec un harnais intégré ; un double système d'activation : manuel et automatique à cartouche de cellulose ; une sous-cutale ; un sifflet fox 40 ; un système pour loger dans le futur un équipement de type DAHMAS, une lampe à éclats avec « cyalume », des poumons de couleur rouge vif et une capuche de protection.

*La longe rétractable*, trois points, comporte deux mousquetons « wishard » et marqueur de surcharge, elle est munie de coutures retro réfléchissantes.

*Tenue de mer* : la veste et la salopette sélectionnées sont de marque « AllMer », chacune comporte un système de fixation pour une VHF portable et des brides pour accrocher un micro déporté ....sans interférer avec l'*EFI*. Une poche pour couteau personnel est prévue sur la salopette au niveau de la ceinture.



## RIPAM

Jeudi 18 et vendredi 19 septembre 2008, l'école de la marine marchande de Nantes a présenté, devant cent vingt personnes environ dont une trentaine venant de sept pays proches de la France, les résultats du projet MARTINS (Maritime Training in Safety) sous la forme d'un remarquable outil multimédia pour former les marins au Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer [RIPAM (ou COLREG)]. Cette démarche est issue d'un constat : 80 % des accidents en mer ont une cause humaine et la première d'entre elles provient d'une mauvaise interprétation des règles de barre et de route.

À l'image du code de la route, on croit bien le connaître et au fil du temps, comme le remarque le professeur d'enseignement maritime Laurent Galy, on en construit sa propre interprétation. Les connaissances initiales acquises en ce domaine ne résistent guère à l'usure du temps et le règlement évolue. Rapidement on peut se retrouver dans l'erreur. Même des navigateurs chevronnés qui viennent en recyclage à l'école se trompent parfois sérieusement dans l'interprétation du COLREG. Les conséquences peuvent être dramatiques. Le didacticiel diffusé sous forme de DVD par cette école répond donc à un triple but : l'autoformation, l'auto entretien et la diffusion des connaissances

Cet outil ne saurait être comparé à un simulateur de navigation. Ce n'est pas non plus un instrument juridique, c'est avant tout un outil de vulgarisation des connaissances.

Naviguer en sécurité n'est pas un fait acquis. Si les accidents sont graves sont relativement peu fréquents, leurs conséquences en revanche peuvent être catastrophiques. Que l'on soit responsable de la manœuvre d'un gros navire, d'un navire de pêche, voire d'un navire de plaisance, d'aucuns estiment disposer d'un droit à naviguer supérieur aux autres. En mer, personne n'est prioritaire, c'est pourquoi on utilise dans ce règlement la notion de navire privilégié.

Pour bien en comprendre l'esprit, la lecture du RIPAM exige un travail personnel non négligeable. Relisons ensemble la règle n° 2 :

### Règle 2

#### *Responsabilité*

- a. Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.
- b. En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écartier des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Ainsi ce texte fixe des obligations impliquant des responsabilités civiles et pénales. Il impose des principes généraux et oblige les navigateurs à appliquer le RIPAM à la fois avec professionnalisme et pragmatisme. Un bon marin ne saurait être négligent. En navigation toutes sortes de négligences sont interdites, or ces négligences sont des fautes (cf. art. 1383 C. civ). L'application du RIPAM est une affaire complexe, il existe une obligation d'appliquer le RIPAM avec pragmatisme, le marin doit s'adapter à toutes sortes de situation et le RIPAM ne dispense pas du bon sens.

Autre exemple à relire la règle 5, très importante concernant la veille :

### Règle 5

#### *Veille*

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

En définitive, il apparaît bien que l'application du RIPAM est une affaire complexe, il existe une obligation d'appliquer le RIPAM avec pragmatisme, le marin doit s'adapter à toutes sortes de situation et le RIPAM ne dispense pas du bon sens. Enfin, il convient de rappeler que le non-respect des règles de navigation

(règle n° 5, op.cit;) peut être sanctionné au pénal : trois mois d'emprisonnement, 3 750 € d'amende.

Saluons ici, le travail remarquable accompli par le professeur Laurent Galy, en liaison avec ses correspondants d'établissements d'enseignement maritime européens, pour bien faire comprendre les règles du RIPAM. Il y a quarante ans, dans les écoles maritimes, le RIPAM était un enseignement secondaire et mal perçus par les élèves. Aujourd'hui, c'est devenu un enseignement majeur qui peut enfin être rendu plus ludique, plus efficace grâce à ce logiciel générateur de moins d'accidents à venir.

Au sein de la SNSM, nous allons nous efforcer de faire connaître et de diffuser ces nouvelles techniques d'apprentissage ou de révision de ces règles pour naviguer toujours plus en sécurité. Le respect et l'esprit du RIPAM doit également être très présent dans nos actions de prévention au profit des usagers de la mer.

## Un mot sur la charte du bénévole

Fruit d'une série de travaux animés par le délégué pour la vie associative, cette charte a été construite pour répondre aux demandes des stations et des centres de formation SNSM. Sa mise au point à fait l'objet d'analyses comparées avec les pratiques de grandes associations employant des bénévoles, tant en France qu'à l'étranger. Ce document n'est autre que la mise en application formalisée des valeurs fondamentales des sauveteurs en mer, socle de leur engagement associatif. Il se décline en deux volets, huit engagements de la SNSM envers chaque bénévole d'une part, huit engagements des bénévoles envers l'association d'autre part. Cette double liaison inscrite dans la charte doit servir de guide dans l'action tant de chaque bénévole que de chaque responsable associatif local. La fin de l'engagement d'un bénévole peut naturellement se produire dès qu'il entend y mettre fin, mais aussi s'il ne respecte plus

l'esprit et la lettre de la charte. Ainsi cette charte ne fait que résumer des comportements de bon sens déjà naturellement appliqués par beaucoup à la SNSM.

Un numéro spécial de la lettre aux sauveteurs sera consacré à cette charte.

## Le recueil de qualification des sauveteurs en mer embarqués

Ce guide, sous forme de classeur à anneaux, a vocation à servir de référence officielle SNSM pour les qualifications des sauveteurs embarqués. Si la crédibilité de nos activités dans le dispositif national de sauvetage en mer, est désormais reconnue par un arrêté du 21 juin 2006 donnant à la SNSM un agrément ministériel en qualité d'organisme de secours et de sauvetage en mer vis à vis des Affaires Maritimes, encore faut-il pouvoir en assurer la pérennité par un dispositif permettant de garantir le sérieux et la robustesse de notre organisation dont l'action peut être mise en cause à tout moment au plan juridique par une tierce personne, victime d'un événement de mer impliquant la SNSM.

Dès lors, il est clairement apparu au cours des dernières années qu'un référentiel de qualifications spécifiques SNSM s'impose. Sa rédaction est en voie d'achèvement. À l'image de ce qui se pratique dans d'autres organisations de sauvetage armées par des bénévoles, il ne se réduit pas à des qualifications maritimes standards, il comprend un volet spécifique aux qualifications de sauvetage et de secourisme pour les sauveteurs embarqués, un autre pour les notions de maintenance et de logistique et un quatrième concernant l'organisation SNSM proprement dite et ce qu'il faut savoir lorsqu'on est un sauveteur embarqué. Les niveaux de qualification requis diffèrent selon que l'on est patron, sous-patron, mécanicien,

radio, canotier opérationnel, voire canotier en formation. La présentation de ce document est prévue dans le courant de l'année 2009 et fera l'objet de déplacements de responsables du siège dans les stations.

---

## Système d'alerte des stations

Dans l'idée d'adopter un système d'alerte fiable, efficace et économique, nous avions arrêté notre choix sur une solution proposée par Orange (« Contact Everyone »), qui paraissait répondre à notre besoin.

Malheureusement, celui-ci n'a pas entièrement répondu à nos espérances : son défaut principal est un manque de fiabilité, qui s'est révélé cet été. En revanche, ses potentialités sont excellentes, et sa structure très souple est intéressante et bien adaptée. Cette analyse est partagée par les cross.

Entre temps la DAM nous a fait savoir qu'elle ne souhaitait plus s'engager sur le système d'Orange, et se lançait dans la réalisation d'un système propre qui serait mis gracieusement à la disposition des stations.

Cette solution convient parfaitement à la SNSM ; la seule difficulté étant maintenant de gérer la transition.

Actuellement, huit stations en Normandie, quatre en Bretagne, et trois en Méditerranée, sont abonnées au système Contact Everyone.

Lors d'une réunion au siège avec notre correspondant Orange le 3 octobre, il a été convenu de ce qui suit :

- désengagement immédiat et sans frais des stations de Bretagne (la CROSS ne jouant pas le jeu de toutes les façons)
  - statu quo pour les autres stations abonnées, avec réduction négociée des abonnements (30€ HT au lieu de 40€)
  - désengagement total lors de la mise en route du système DAM, envisagée pour 2009.
- 

## Le Service « Communication »

### ABONNEMENT A LA REVUE

Nous vous rappelons que les adhérents qui donnent 45 € (ou plus) ont évidemment droit à un reçu fiscal de 45 € (ou plus), mais reçoivent aussi, en plus, gracieusement notre revue trimestrielle alors qu'un donateur à 20 € est obligé de payer 18€ de plus pour son abonnement à la revue et n'a droit qu'à un reçu fiscal de 20 €.

Pour les adhérents du siège et des stations que le siège gère, ainsi que des stations qui ont un suivi électronique (fichier type EXCEL) qu'ils nous envoient régulièrement, la prise en compte et l'envoi de la revue est presque automatique et relativement rapide.

Par contre pour les autres stations, la prise en compte ne peut actuellement se faire qu'après réception et enregistrement des volets jaunes envoyés au siège. Il peut y avoir des délais à certaines périodes pour ces personnes. Pour ces stations, pour l'instant, la seule façon de gagner du temps, est de nous envoyer vos volets jaunes le plus rapidement possible sans attendre forcément une échéance semestrielle ou annuelle.

### SITE INTERNET

Une information avec le courrier pour le « Prix du Citoyen de la mer » vous a été transmise concernant la proposition qui nous est faite par la société GALBETTE que nous connaissons bien, de créer pour les stations qui n'en n'ont pas et qui sont intéressées un site Internet pour 99 €. Peu de réponses sont parvenues au siège.

Sachez que les adhésions en ligne sur le site national sont très importantes en nombre et en montant. 60% sont en faveur d'une station dont le montant vous est rétrocédé. Il faudrait qu'à terme toutes les entités de la SNSM aient un site : c'est une « vitrine » moderne de plus

en plus efficace pour faire connaître votre activité et vos besoins. Sur ces sites, il est de votre intérêt qu'il y ait une possibilité d'adhésion ou de dons en ligne qui arrivera au siège pour des raisons de sécurité mais dont les montants vous seront bien évidemment rétrocédés.

### **JOURNAL DES PLAGES**

Je vous rappelle aussi le partenariat que nous allons développer avec « LE JOURNAL DES PLAGES » qui tire pendant l'été sur la côte 17 éditions différentes hebdomadaires. C'est pour nous une opportunité d'informer le public sur les animations que vous organisez ou qui sont organisées en votre faveur. Pensez à envoyer au siège au plus tard début juin un programme de ces activités chez vous.

### **NEWSLETTER**

Nous envoyons la « Newsletter » mensuelle à plus de 30 000 personnes : c'est visiblement un support d'information apprécié de ceux qui la reçoivent. Nous vous invitons à la retransmettre systématiquement à tous vos contacts, en rajoutant éventuellement quelques informations propres à la station ou au centre de formation.

Toutes les entités de la SNSM ont une adresse mail et nous vous rappelons qu'il n'est pas indispensable d'avoir soi-même un ordinateur pour recevoir ses mails : vous pouvez facilement « ouvrir une boîte mail » à votre adresse chez un parent ou un ami qui vous prévient à l'arrivée de messages pour vous.

### **AGENDA 2010**

En 2010, nous allons innover en remplaçant notre agenda « classique » par un « organiser » à languette. Nous en avons à nouveau sous-traité la réalisation à la société NCE (M. Boucobza). Cette société se paye sur les publicités et nous en remet gracieusement 5 500 exemplaires. Pour limiter le nombre de publicités dans l'agenda, nous

recommencerons à faire 5 modèles géographiques différents. L'agence NCE a pour obligation lorsqu'elle prend contact avec une société régionale de leur demander s'ils soutiennent déjà une station locale auquel cas, ils ne doivent pas aller plus loin.

---

## **Le SERVICE TECHNIQUE**

### **1 Arrivée des pneumatiques semi-rigides.**

Ça y est ! Avec l'arrivée des pneumatiques semi-rigides SRMN de 7,30 m, de 6m (SR6) et de 5m (SR5), le catalogue des canots et vedettes de la SNSM est enfin complet. Le retrait du service des vedettes de 3<sup>e</sup> classe marque la fin de cette catégorie d'embarcation en même temps que "l'offre" vedette légère (VL) s'élargit. C'est dans ce catalogue que la chaîne opérationnelle doit trouver sa réponse à ses besoins, catalogue ou ne figurent que des embarcations qualifiées pour le sauvetage (Division 226 et 236).

La rationalisation des moyens nautiques est à terme un facteur de cohérence pour la documentation, la formation et l'élaboration de la doctrine d'emploi, enfin une source d'économie significative.

**2 Le prototype de la vedette de 2<sup>e</sup> classe future (V2F)** est en voie d'achèvement au chantier Sibiril de Carantec ; sa mise à l'eau, avec quelques retards, est prévue pour fin novembre. L'équipage de Pornic qui va le prendre en charge est impatient avec d'autres, de vérifier les qualités attendues de cette vedette :

- Tenue à la mer, sécurité de l'équipage
- Recueil et accueil de naufragés
- Mise à l'eau d'un pneumatique prêt à l'emploi
- Capacité de remorquage
- Ergonomie générale des appareils de conduite et rationalisation des rangements par fonction.
- Vitesse, autonomie.

En même temps que la station de Pornic qui en aura la lourde responsabilité aidée du

groupe de travail, d'autres stations venues d'Atlantique, de la Manche et de la Méditerranée participeront à l'évaluation de la vedette et proposeront les principales modifications. Cette période d'environ un an

sera mise à profit pour rédiger le document descriptif de la vedette et son guide d'emploi.

