

Sauveteurs en Mer

GÉRARD PIOUFFRE,
avec la participation de Bernard Rubinstein

XVII^e

XVIII^e

XIX^e

XX^e

1967

XXI^e





Les origines du sauvetage en mer



Esquisse du pavillon de la SNSM, réalisée par le peintre Marin Marie à l'occasion de la fusion des Hospitaliers sauveteurs bretons et de la Société centrale de sauvetage des naufragés, en 1967, suivi par le logo actuel de la SNSM.

SNSM.



La Société centrale de sauvetage des naufragés, la Société des hospitaliers sauveteurs bretons (HSB) et, avant elles, la Société humaine et des naufrages de Boulogne, opéraient avec les mêmes valeurs, mais des cultures différentes, et leurs moyens respectifs étaient dérisoires. En 1967, l'amiral Amman est chargé par le gouvernement de réorganiser le sauvetage en mer et réalise alors l'indispensable fusion des sociétés de sauvetages existantes pour donner naissance à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Pour symboliser cette fusion et développer au mieux le sentiment d'appartenance à la nouvelle SNSM, l'amiral Amman confie à Marin Marie, peintre de la Marine, la création d'un nouveau pavillon. On peut découvrir le travail d'esquisse du célèbre peintre sur un document conservé dans les archives de la SNSM.



Un poste de secours des Hospitaliers sauveteurs bretons (HSB) très courant sur les plages bretonnes (ci-dessus). SNSM. À Antibes, la station est équipée en 1969 d'un canot amarré près des pointus (à droite). SNSM.

C'est finalement en partant du pavillon des HSB, en supprimant l'hermine et le sigle breton, en gardant les couleurs bleu-blanc-rouge du pavillon de la SCSN, que Marin Marie symbolise la fusion, en croisant les deux ancres du nouveau pavillon. Toutes les stations l'adoptent immédiatement et depuis 1967, cet emblème accompagne les sorties des sauveteurs embarqués, décore les stations, parraine les cérémonies, illustre les correspondances et témoigne sans faillir des vertus qui ont fait son image.

Depuis quelques années, un nouveau logo modernisé vient compléter cette représentativité sur un pavillon blanc ; chargé lui aussi de rassembler, dynamiser et rappeler les valeurs des sauveteurs en mer.



Le vaillant équipage du canot *Maréchal Foch* à Calais, vers 1930. Chaque canotier est fier d'arborer sur son pull marin toutes ses médailles récompensant ses actes de courage. SNSM.



**SOCIÉTÉ
de SAUVETAGE**

*Rue Aristide Briand
PARIS 7^e*

**NATIONALE
en MER**

CANOT de SAUVETAGE "AMIRAL DE GRASSE"

Appel d'urgence
ANTIBES - Tél. 34-01-11





Au même titre que les phares dans la tempête, le passage dans la mer d'une vedette SNSM reste un sujet privilégié des photographes. Vincent Rustuel.

La SNS 161 *Président Pierre Huby* est une vedette de 1^{re} classe dite V1, insubmersible et auto-redressable. Construite par les chantiers Bernard à Lorient, elle a été lancée et baptisée au Havre en 2010. Vincent Rustuel.



Casque, ciré haut et bas de ciré orange, brassière, l'équipement classique de tous les sauveteurs embarqués, regroupés ici sur la plage avant du canot, à la recherche des naufragés. D.R.

Le sauvetage par avion et hélicoptère

Outre les moyens de la SNSM et les moyens navals des autres administrations, les CROSS peuvent avoir recours aux moyens aériens de la Marine nationale, de la gendarmerie, de la douane, de la Protection civile, de l'armée de l'air et de l'ALAT (Aviation légère de l'armée de terre). Ces appareils bénéficient d'une rapidité de déplacement inégalée et ils offrent à leurs équipages une couverture visuelle plus étendue que depuis un bâtiment de surface. Suivant la distance des secours à apporter, c'est un avion ou un hélicoptère qui partira repérer et aider les victimes.



Dès que le bateau naufragé ou le radeau est repéré par un avion, des marqueurs fluorescents et des fumigènes sont largués afin d'estimer au plus juste la zone idéale de largage d'une éventuelle « chaîne SAR », *Search and Rescue*. Il s'agit d'un conteneur renfermant une embarcation pneumatique à gonflage automatique, une balise de détresse, une radio VHF et des éléments essentiels à la survie, eau, nourriture, médicaments, matériel de premiers secours...

Les chaînes SAR, dont les capacités varient entre 10, 15 et 25 personnes, sont équipées de 130 m de filin terminé par une ancre flottante. Elles sont larguées sous le vent du bateau naufragé ou du radeau de survie afin que celui-ci dérive

Exercice d'hélicoptère de nuit
(ci-contre) avec les équipiers
de la station de Saint-Valéry-
en-Caux en juillet 2015.
Frédéric Cauchy.



Vu par l'artiste peintre Jean-Pierre Arcile,
un hélicoptère mené par un hélicoptère de la protection civile. Jean-Pierre Arcile.



LES
SAUVETEURS
EN MER
S.N.S.M

S-51, S-55, H-19, Piasecki H-21, Sikorsky S-58 (HSS 1) puis, en 1955, l'Alouette II de Sud Aviation, premier hélicoptère à turbine jamais produit en série. Quoique fabriquée à plus de 1 300 exemplaires, l'Alouette II était de taille trop réduite pour les missions de sauvetage. C'est pourquoi en 1959 Sud Aviation sort l'Alouette III, appareil plus grand et plus puissant qui devait immédiatement séduire les forces armées françaises (armée de terre, marine, armée de l'air et gendarmerie). Dans la marine, les missions des Alouettes III ont été très diversifiées : de la lutte anti-sous-marine à la liaison et à l'école de pilotage, sans oublier bien sûr le sauvetage en mer.

Progressivement, l'Alouette III sera remplacée par de nouveaux modèles d'hélicoptères : Dauphin II de l'Aérospatiale (1975) et Panther d'Eurocopter (1987), Westland-Aérospatiale Lynx (1978).

Le 10 juin 1959, Sud Aviation fait voler le prototype d'un hélicoptère de transport de moyen tonnage, le SA.3200 Frelon. Cet appareil ayant montré des possibilités de développement très prometteuses, une version plus importante est mise à l'étude. Ce sera le Super Frelon de 1962, qui va devenir l'hélicoptère le plus lourd jamais fabriqué en Europe. La Marine héritera du SA.321G à coque amphibie qu'elle utilisera jusqu'en mai 2010.

Aujourd'hui, le NH 90 Caïman a remplacé le Super Frelon. Il s'agit d'un hélicoptère biturbine européen de transport militaire de la classe des 10 tonnes. Outre des missions de lutte anti-sous-marine, le NH 90 Caïman est utilisé pour le sauvetage en mer, le contre-terrorisme maritime et les évacuations sanitaires. Il peut évoluer à partir de frégates et de porte-hélicoptères en opérant par mer forte (roulis 10°) et vent de 50 nœuds.

Un nageur de bord de la SNSM (page de gauche) se prépare à récupérer une victime lors d'un exercice commun avec la station de Berck-sur-Mer, en avril 2014.

Jean-François Baheux.



Exercices d'hélicoptère menés à La Rochelle, Bameville-Carteret et La Turballe avec un hélicoptère de la sécurité civile. SNSM (gauche), Benoît Payan (droite).



Table des matières

Prologue de Xavier de la Gorce , Président de la SNSM	3
LES ORIGINES DU SAUVETAGE EN MER	9
Le texte fondateur	12
Les sociétés de secours aux naufragés	18
LE SAUVETAGE AU TEMPS DES AVIRONS	47
Les lance-amarres	48
Les sémaphores	58
Les anciens canots de sauvetage	64
La mode des bains de mer	80
LES MOYENS DE SAUVETAGE MODERNES	89
Les canots de sauvetage d'aujourd'hui	90
Les CROSS, les urgentistes de la mer	112
Le sauvetage par avion et hélicoptère	120
La radio	132
Les drones	140
L'équipement du sauveteur hier et aujourd'hui	146
LES HOMMES ET LES FEMMES QUI FONT LE SAUVETAGE EN MER	149
Le sauvetage dans tous ses états	150
Portraits de sauveteurs	154
Au péril de leur vie	170
Les récompenses SNSM	176
Troncs de quête et ex-voto : les élans du cœur	180