



L'I R B : un outil taillé pour le sauvetage côtier

Présenté notamment par le Pôle National Formation SNSM de St Nazaire lors des journées du RECORD SNSM en juin dernier, l'I.R.B (*Inshore Rescue Boat - embarcations de sauvetage côtier*) pointe son nez. Conçu et né pour le sauvetage, il est utilisé depuis de nombreuses années par nos confrères Australiens (SLSA), Néozélandais (SLSNZ), ou bien encore Anglais (RNLI). Le CFI LIMOGES s'est lancé dans l'aventure voici quatre ans et 2 exemplaires ont armés les plages de la Baie d'Audierne durant la saison 2010. A mi-chemin entre le MKI et le MKII direz-vous ? Et bien pas du tout.



Ses caractéristiques :

- Plus petit que le MKII : 3m88 pour 4m20
- Plus léger : plancher composite recouvert de mousse EVA
- Plus vif, avec un moteur HB deux temps de 30CV barre franche et hélice inox (meilleur rendement)
- Equipé et tourné vers la sécurité : pare hélice inox, support rescue tube intégré au flotteur, nourrice souple footstraps et poignées de maintien pour l'équipage, kit de retournement en place etc...



Bien entendu, son maniement requiert une formation spécifique (tant pour le barreur que pour l'équipier), outre les règles élémentaires que nous connaissons avec les pneumatiques actuels. Pour ce faire, la SNSM est actuellement entrée dans une démarche de formation de ses formateurs IRB afin que ces derniers puissent à court terme enseigner le maniement de cet outil lors des stages de formation initiale de nos nageurs sauveteur.



L'équipe de formateurs a suivi les stages IRB depuis 2009. Elle est à la base issue de représentants des stages nationaux et de formateurs de CFI qui ont financés leurs IRB (CFI LIMOGES, RENNES, PARIS, BREST), s'y est ajoutée ensuite des nageurs sauveteurs ayants travaillé avec un IRB sur les plages en 2010. Cette équipe a évoluée ensemble et a travaillé sur l'élaboration d'un référentiel IRB en vue de la dotation prochaine des CFI en IRB et de l'uniformisation des pratiques au niveau national.

Un stage régional « *introduction à la pratique de l'IRB* » se déroulera sur 1 weekend dans 4 régions : Nord, Ouest, Sud Ouest et Sud et auront lieu dès le 3ème trimestre 2011.

D'autres stages régionaux « *formation de formateur IRB* » viendront compléter cette première séquence afin que les formateurs amarinage soient en mesure de dispenser la formation IRB de niveau 1 au sein de leur CFI, à destination des Nouveaux sauveteurs en formation et des sauveteurs expérimentés. La validation de ces stages permettra l'acquisition d'un IRB par le CFI dont les formateurs auront été formés préalablement.

La SNSM est une association loi 1901 reconnue d'utilité publique ayant pour vocation de **secourir bénévolement et gratuitement** les vies humaines en dangers au large et sur la côte

Ses **trois missions** sont le **sauvetage au large** effectué par les sauveteurs embarqués bénévoles, la **formation des nageurs sauveteurs** volontaires qui assurent la sécurité des plages et la **prévention des risques liés à la pratique de la mer**.

La SNSM est composée de 3500 sauveteurs bénévoles pour le sauvetage au large répartis sur 230 stations, 600 bénévoles encadrant les stations et les Centres de Formation et d'Intervention, 600 bénévoles formateurs des nageurs sauveteurs et 1300 volontaires nageurs sauveteurs qui sont présents sur près de 250 plages françaises.

Le Centre de Formation et d'Intervention de Lyon est l'un des 32 CFI dont dispose la SNSM. Il compte une centaine de nageurs sauveteurs actifs et prépare chaque année environ 25 nouveaux candidats aux diplômes d'état nécessaires à leur mission en plage.



Loïc DOISON, du Service Formation de la SNSM, nous présente l'IRB.



Spécialement conçu pour le sauvetage côtier et évoluer dans les vagues, il devrait remplacer peu à peu la flotte des pneumatiques légers armés par les Nageurs Sauveteurs.

Bref Historique

Dès les années 60, les embarcations pneumatiques, type Zodiac, sont utilisées sur les plages françaises (Hospitaliers Sauveteurs Bretons de Damgan...) pour assurer la sécurité des baigneurs.

Ces bateaux sont issus de l'utilisation « grand public » et ne subiront des transformations par leurs utilisateurs qu'au niveau local.

La voie australienne

Développé à partir d'un pneumatique britannique et modifié pour le sauvetage à la fin des années 60, le 1er IRB a été opérationnel sur la côte Est dès le début des années 70. Le Surf Life Saving Australia intégrera progressivement les IRB sur ses plages dans le courant des années 70 après plusieurs modifications. En parallèle se développent les compétitions d'IRB au sein des clubs de sauvetage sportif.

En 2009, près de 780 IRB équipent les plages et ont été impliqués dans plus de 4200 sauvetages.

La voie néozélandaise

À la même période, c'est à partir d'un pneumatique français que John Speight basera ses prototypes pour évoluer progressivement vers les modèles ARANCIA.

Approuvé par le Surf Life Saving New Zealand à la fin des années 70, il commence à équiper les plages et les compétitions de sauvetage sportif. Dès le début des années 80, il exporte ses IRB vers l'Australie et les États-Unis.

Après une modification de la coque en 1983, les IRB deviennent plus performants. Cette évolution est largement approuvée par les sauveteurs et compétiteurs tant australiens que néozélandais. Actuellement, plus d'un millier d'IRB ARANCIA équipent les sauveteurs de par le monde (Grande-Bretagne, Japon, Hong Kong, Danemark...).

Spécificités Techniques

L'IRB ARANCIA mesure 3,88m de long, 1,73m de large.

Le poids total de l'embarcation représente un total d'environ 130 kg :

Poids du bateau 68 kg + moteur de 48 kg + armement de 15 kg.

Équipement et accessoires

L'équipement de l'IRB est prévu pour la sécurité et l'aisance des sauveteurs :

- des footstraps sur le plancher et des poignées sur les boudins permettent aux sauveteurs de se tenir correctement et d'être réactifs pour les manœuvres de pilotage
- 2 poignées situées à la proue permettent de le maintenir solidement
- 2 larges « vide-vite » et 2 autovideurs pour l'entre plancher permettent à l'IRB de se vider rapidement
- un bout de retournement est disposé sur le boudin tribord

Les accessoires, réduits au minimum, sont solidement arrimés à l'IRB et faciles à utiliser :

- la nourrice souple de 20 litres est fixée à l'avant par 4 mousquetons et est recouverte d'une mousse protectrice, minimisant grandement le risque de blessures
- un couteau à pointe effilée (pour libérer l'hélice) et une ancre sont fixés sur le tableau arrière
- le sac d'armement (contenant le matériel réglementaire obligatoire) se fixe face au pilote
- le câble d'alimentation essence est maintenu par des sangles sur le bord du plancher, sous le boudin (évitant ainsi qu'il se « promène » au milieu de l'IRB)
- un rescue tube est fixé sur l'arrière du boudin tribord

Performances

Léger, il est facilement mis en œuvre par 2 sauveteurs depuis une remorque de plage et peut équiper un poste à 3.

Il peut transporter jusqu'à 6 personnes en cas de sauvetage.

Équipé d'un moteur 30CV (hélice et protège hélice en aluminium), il atteint aisément les 20 noeuds avec 2 sauveteurs à bord. La coque en forme de V prononcé et les « Vstrips » (mini quilles en caoutchouc collées sous la quille et les 2 boudins arrière) facilitent largement la progression dans les vagues et permettent des virages serrés sans déraper sur l'eau. Ils donnent à l'IRB toute sa réactivité et manœuvrabilité.

Devenir et Formation

C'est un matériel innovant et un formidable outil de sauvetage réellement adapté à la pratique des Nageurs Sauveteurs. 3 stages de formation ont eu lieu en moins de 2 ans et 2 IRB étaient opérationnels l'été dernier en Bretagne, sur les plages d'Audierne et de Plovan.

Grâce au partenariat avec TOTAL, les IRB vont peu à peu équiper les CFI et une formation spécifique sera délivrée progressivement, la SNSM ayant l'opportunité de développer l'utilisation de ce pneumatique sur les côtes françaises.

