



# MODALITEES AERO-NAVALES ET MEDICALES DE L'EVACUATION HELIPORTEE DES BLESSES GRAVES EN HAUTE MER

Présenté par :  
Le Médecin Capitaine de Corvette  
ZIAR BOUBAKER  
Académie Navale 2004  
E-MAIL : [ziyar@planet.tn](mailto:ziyar@planet.tn)  
E-MAIL : [ziar@topnet.tn](mailto:ziar@topnet.tn)  
E-MAIL : [ziarboubaker@hotmail.com](mailto:ziarboubaker@hotmail.com)



\*BOUBAKER ZIAR-Academie Navale 2002

# 1- INTRODUCTION :

- Le transport hélicoptéré des blessés graves permet de réduire la durée de la phase préhospitalière des secours, et l'évacuation des victimes de zones difficiles d'accès ( forêts, montagnes, déserts, îles, haute mer...) par les moyens conventionnels notamment terrestres.
- La pratique de la médecine à bord d'un navire en vue de la mise en condition d'un blessé en instance d'évacuation hélicoptérée; n'est pas un exercice professionnel courant.
- La médicalisation d'un patient jugé et diagnostiqué comme étant potentiellement instable à bord, et par conséquent nécessitant évacuation éminente; constitue une activité spécifique qui comporte certaines contraintes et dangers; que doit connaître le médecin de bord afin de prévenir l'aggravation, les complications éventuelles, liées au transfert du blessé et la survenue d'accidents fatals à l'ensemble du navire hôte de l'hélicoptère!!
- Un blessé grave est : un patient présentant un certain nombre de lésions ou de troubles mettant en jeu à plus ou moins court terme, son pronostic vital et/ou fonctionnel jugé comme ayant une probabilité basse de survie préhospitalière à bord : d'où l'intérêt d'un outil de triage préhospitalier ( TRAUMA SCORE) et d'un outil d'évaluation pronostic établi à titre indicatif ( INJURY SEVERITY SCORE).

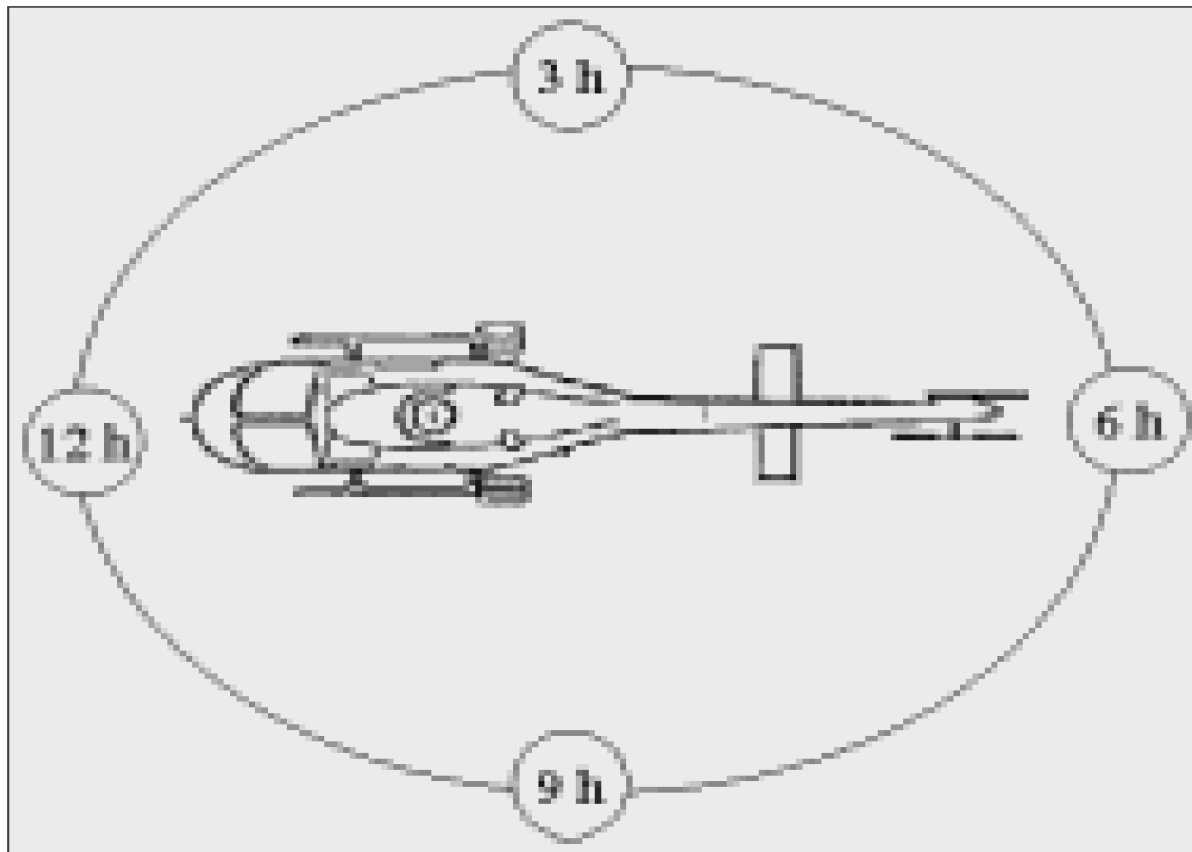
## 2 - CONTRAINTES ET DANGERS LIES A L' ACCUEIL DE L'HELICOPTERE EN « SURVOL » DU NAVIRE :

- ✓ CRASH de l'hélicoptère sur le navire: considérer la force du vent et son orientation (conditions météo) et le tirant d'air du navire ( pour que les pales ne viennent pas percuter un obstacle culminant !!).
- ✓ La « STATIC ELECTRICITY DISCHARGE » ou décharge électrostatique, lors de l'hélicoptère ( toujours laisser le « crochet du câble de treuillage » toucher le pont du navire qui est à la « mas en mer » puis le saisir, soit muni de gants isolants , soit par un « discharge hook<sup>US</sup> » liés à l'armature du navire.
- ✓ Un effet de « BLAST like » par l'éjection de débris ( F.O.D : foreign object damage) éparpillés sur le pont et venant violemment percuter les marins du bord, amenés par le souffle des pales (et surtout celles du rotor de queue)

# APPROCHE & GUIDAGE :

utiliser:

## LES REGLES DU SYSTEME HORAIRE

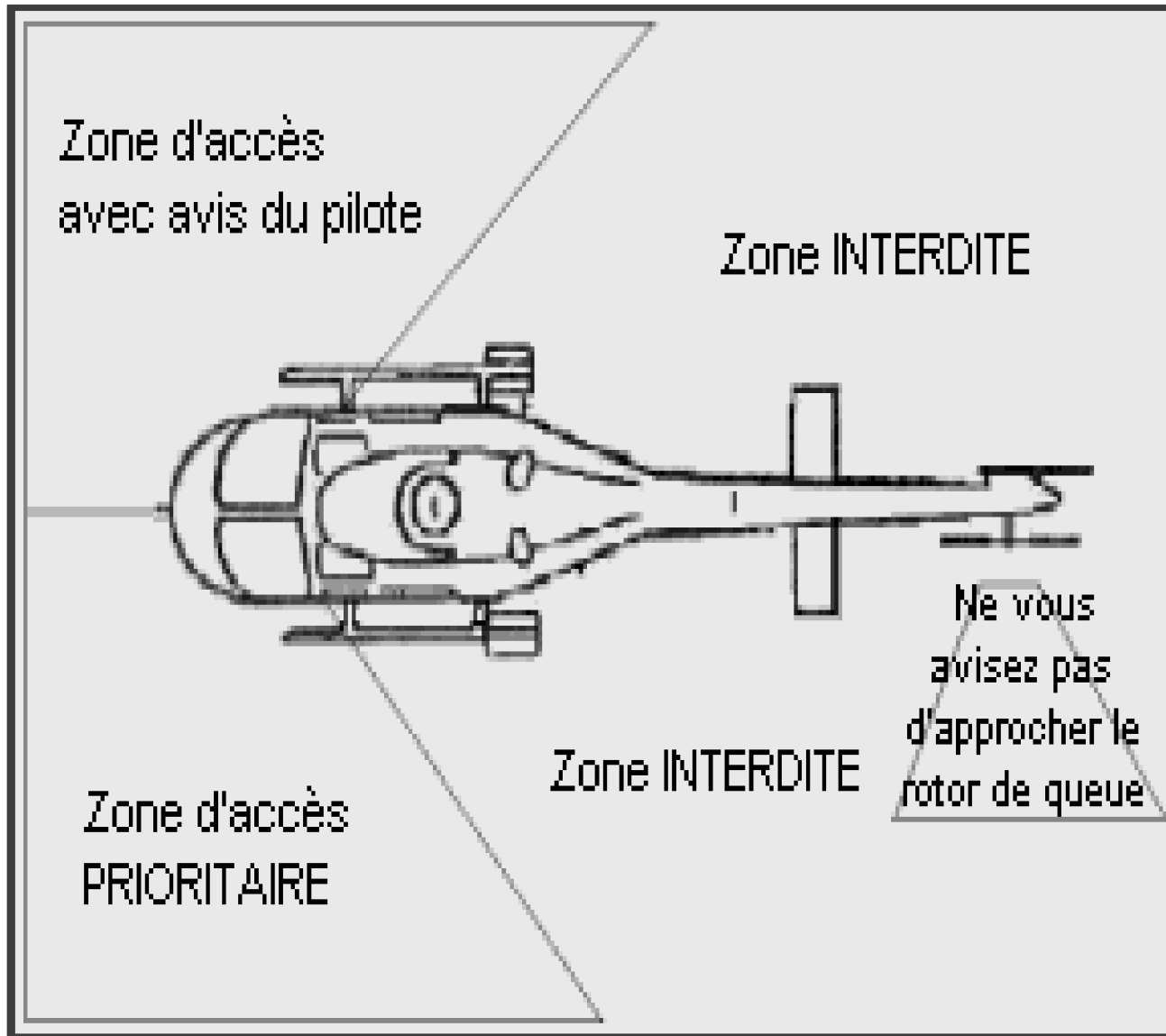


COPY RIGHT : Capitaine Bernard Mollier -EMMERGENCY AT SEA -  
2003 -US-NAVY

### 3 - PRECAUTIONS GENERALES ENTREPRISES

#### LORS DE L' ACCUEIL DE L' HELICOPTERE :

- ✓ Ne pas approcher à plus de 15 m de l'hélicoptère quand les pales des rotors sont en marche:
  - surtout celui de «queue».
- ✓ Dans le cas où il est nécessaire de s'approcher de l'helico; restez toujours en vue du mécanicien (aborder l'helico :
  - du côté « mécanicien »,
  - du treuil
  - à gauche & à 9Heure
  - Jamais par l'arrière
- ✓ Il faut se positionner « le vent au dos » c.a.d :
  - l'helico contre le vent.



- ✓ Ne tournez pas le dos à l'hélicoptère:
  - reculer au lieu de tourner.
  
- ✓ Ne pas « courir » après les vêtements équipements (F.O.D) emmenés par le « souffle » des pales:
  - localisez les puis récupérer les plus tard.
  
- ✓ Observez et écoutez l'helico: à l'affût de tout éventuel signe prémonitoire de « panne » ou de « mal fonctionnement » :
  - risque de « crash »....

- ✓ Ne jamais utiliser de « flash » photographie:
  - risque « d'éblouissement » du pilote .
  
- ✓ Toujours laisser le « crochet du treuil » ou la « civière » toucher la coque du navire qui est à la « masse » en mer;
  
- ✓ S'il est nécessaire d'orienter « le câble et le crochet de treuillage » avant que ceux-ci ne touchent la coque du navire :
  - utilisez une « baguette de décharge qui soit reliée à la « masse» » .



- ✓ L'utilisateur de la baguette de décharge électrostatique ( discharge wand <sup>us</sup> ), et les marins en contact avec la civière du blessé; doivent porter des « gants isolant anti-statiques»;
- ✓ Toujours localiser l'endroit de dépôt du« matériel anti- feu » et les équipements de survie ( radeaux....) sur le pont du navire;
- ✓ Avoir à portée de main les « drapeaux signalétiques»:
  - ROUGE: navire non prêt à recevoir l'hélico.
  - VERT : navire prêt à l'accueil.

- ✓ F.O.D : est l'acronyme de « foreign object damage » et il est employé pour désigner n'importe quel article ou objet pouvant être déplacé par le souffle des pales de l'hélicoptère , causant des dommages au personnel situé sur le pont du navire;
- ✓ Tout le personnel de bord exerçant au contact et à proximité de l'hélicoptère est tenu de :
  - enlever tous les F.O.D potentiels ( exp.: clefs, stylos, bérets, badges.....)
  - de « boutonner » les poches de leurs tenues et combinaisons;

Référence: U.S NAVY MANUAL  
« OPNAVIST 5100 .19 B»; CHAPTER C7