



Internationale Kommission für Alpines  
Rettungswesen IKAR  
Kommission für Bodenrettung  
International Commission for Alpine Rescue ICAR  
Commission for Terrestrial Rescue  
Commission Internationale de Sauvetage Alpin CISA  
Sauvetage Terrestre



### **Présentation des thèmes de la commission secours terrestres**

Lieu: Vysoké Tatry, Starý Smokovec, Hotel Bellevue  
Date : 7 octobre 2010  
Heure : 14.00  
Présent : membre de la commission secours terrestres  
Responsables : Bruno Jelk et Gebhard Barbisch  
Procès-verbal : Fabienne Jelk

### **Présentation du secours bavarois**

Herbert Streibel courte présentation d'un moyen de relier deux cordes avec un double noeud. L'avantage est qu'il est efficace avec une grande charge également.

Recommandation REC B 0004, noeud sur corde statique. Il est recommandé d'ajouter le double noeud à la recommandation.

Proposition : les deux noeuds (noeud de 8 et noeud de pêcheur double sont adoptés. Pas d'avis contre ces deux noeuds.

Référence : *03-BWB-doppelter-Sackstich-Empfehlung-4 .PDF*

### **Peter Veider, ÖBRD: Secours sur remontées mécaniques**

Le système a été élaboré avant 2005 à Obergurgl. Il y a eu des résistances de l'industrie des remontées mécaniques. Le système est applicable pour toute sorte de remontées mécaniques. Le système est certifié et les sauveteurs l'adoptent. Les appareils doivent pouvoir être utilisés sans l'aide des personnes évacuées. En 3h30 l'évacuation doit être effectuée. Le sauvetage des personnes par moulinette n'est possible que si la hauteur ne dépasse pas 100 mètres. Plusieurs station de ski en seront équipées. Le centre de formation se situe dans le Jamtal. Le chef d'engagement lors d'un accident est un celui qui gère l'ensemble de la situation et non un sauveteur.

Question : aucune

Bruno Jelk: les systèmes doivent fonctionner. Lors d'évacuation par corde il réside le problème d'évacuation des gens une fois au sol (par exemple s'ils sont mal équipés au niveau des chaussures).

*Références : 04-OeBRD-Peter-Veider-Seilbahnrettung.pdf*

### **Klaus Opperer, Bayern: Sauvetage et accidents de remontées mécaniques**

Selon les normes, c'est le chef d'intervention qui porte la responsabilité. Cependant ce dernier n'a souvent pas d'aide suffisante au niveau de la gestion de la presse, de la coordination pour les hélicoptères, pour la gestion des non blessés, ect... et il a besoin de l'aide des sauveteurs. Le point essentiel au niveau régional est que les gens se connaissent, collaborent, fassent des formations communes. Chacun doit savoir précisément ce que fait le partenaire et l'entraîner dans un workshop.

Une simulation a été mise sur pied au Brauneckbah et les systèmes de gestion mis en œuvre. Il n'y a pas eu d'incident ni de morts à déplorer. Le temps était beau et les conditions optimales.

Questions : aucune

*Références : 05-BWB-Fachworkshop Seilbahnnotfall.pdf*

### **Sepp Brandner, ÖBRD: Accident de parapente**

Accidents de l'aviation dans la haute vallée de la Drau. Le Drautal s'écoule d'ouest en est. Ainsi, le versant sud offre d'excellentes conditions thermiques. Il existe différents concours dans cette région. Chaque année il ya environ 10 à 15 accidents d'aviation. Mais il y a souvent des accidents avec des parapentes. Il existe différents types d'application: sauvetage au sol et d'évacuation. Les deltistes ont des vitesses élevées, dans la plupart des cas, ils tombent sur le sol. Si ils restent coincés dans les arbres, ils sont difficiles à sécuriser. Les Deltaplanes avec une tour sont généralement des modèles d'entrée de gamme qui ne parviennent pas à de grandes vitesses. Ils finissent souvent accrochés dans les arbres.

Les deltaplanes sans tour: faible résistance, le potentiel de haute performance. Habituellement ils tombent sur le sol. Avions: le comportement de vol est proche des planeurs. Éléments important pour les secours: la suspension, la ligne de coupe. Parapente: sont ils équipés de GPS ou radio-pistage. . Les pilotes de planeurs sont souvent touchés aux membres inférieurs, dos, bassin blessés, etc sont ajoutés abrasions. Les traumatismes crâniens sont rares. Les deltistes ont souvent des blessures graves à la tête et des blessures internes.

Il est important de pouvoir localiser rapidement le blessé, de prendre contact avec lui avant de pouvoir l'approcher physiquement. Beaucoup de critères sont à

considérer avant de décrocher la personne. Il faut une équipe de sauvetage vers le blessé et une équipe au sol.

Question : aucune

Référence : *06-OeBRD-Flugunfall.pdf*

### **Enrico Ragoni: Corde dynamique**

Que peut on faire et à quoi doit on faire attention avec l'utilisation de la corde dynamique.

Le système MERS2 est brièvement présenté. Dynema provient de la firme hollandaise DSM Dyneema (high modulus polyethylene HMPE) – ce n'est pas pareil que le kevlar.

Was kann man tun und was ist kritisch bei der Anwendung von Dyneema. Vorgestellt wird kurz das System MERS2. Dyneema ist eine Marke der holländischen Firma DSM Dyneema. Dynema besteht aus „high modulus polyethylene HMPE“. Es ist nicht das gleiche wie Kevlar. Dyneema a une haute résistance à la pression, aux UV et son seuil de température est à 70° (dommages structuraux).

Avantages : léger, de haute résistance, faible allongement, n'absorbe pas l'eau, propriété de surface glissante.

Inconvénients : charge utile à la charge de rupture. L'eau passe à travers le tressage. Ne convient pas pour l'escalade. Attention à l'abrasion sur le rocher. Les nœuds peuvent glisser.

Question : peut-on éviter le glissement ?

Je ne connais pas de Dyneema avec un manteau qui ne glisse pas.

Références : *07-Ragoni\_Dyneema.pdf*

### **Island, Sigi : Super Jeeps in SAR**

Présentation de l'utilisation des Superjeeps. En Islande ce type de véhicule est utilisé depuis 20 ans. Ces véhicules peuvent se déplacer dans n'importe quel endroit. Dans le ICE-SAR il y a enviro 20 Jeeps. L'an passé une jeep a été utilisée pour gravir un volcan. Il y a même eu un accident dans une crevasse.

Question : aucune

Références : *08-ICE-SAR-Super-Jeeps-in-SAR.pdf*

### **Ian Tomm, CAA: Compte rendu de l'hiver 2009/2010**

L'hiver dernier a été intéressant. Il y a eu plusieurs avalanches. Début de l'hiver, le 6 Janvier il y a eu une tempête – du type de celles

Il est tombé 1,5 m de neige en 18 heures. En Janvier / Février, il y avait des périodes clair avec de petites tempêtes. Il y avait un risque

d'avalanche sur une plus longue période de temps. A travers les médias, le public a été averti. Il y avait 2-3 avalanches à 20 à 25 degrés de pente. Peu d'accidents ont été mortels. Cela grâce à une bonne prévention. La majorité des accidents sont les accidents de motoneige.

Question : aucune

Références : *09-Ian-Tomm-CAA-Winterreport.pdf*

### **Mike Wiegele, CSGA-ISGA: Adventure, Tourism, Hospitality and Sports**

Mike nous parle d'un système améliorant la sécurité qui a été développé sur plusieurs années et qui consiste en 5 parties :

1. Conditions météorologiques, 2. graphique, 3. Profil de neige, 4. Observation du terrain, 5. Stabilisation et test de ski. Après cet examen on peut décider où pratiquer son sport

Question : vous parlez de facteurs critiques, température, rayonnement et charge. Qu'entendez-vous par charge

S'il y a une nouvelle couche de neige, la charge est modifiée. Il faut aussi considérer les facteurs aggravant comme le vent, la pluie qui rendent les couches instables.

Vous avez parlé de test d'utilisation de la pelle ?

Il y a plusieurs tests, celui de la pelle en est un. Il démontre simplement si vous êtes capable de « conduire » ou non.

Références *10-Mike-Wiegele-Avalanche-and-tourism.pdf*

Fin de la séance à 18h30