



SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

Automne-hiver 2002, vol. 12, n° 3

Normes nationales pour la R-S au sol

SARSCÈNE 2002

L'art de simuler des blessures

SAREX 2002 Exercices militaires nationaux et internationaux au Manitoba

Des partenaires en R-S simulent une catastrophe dans l'Arctique



SARSCÈNE



Secrétariat national Recherche et sauvetage

National Search and Rescue Secretariat

Canada

CANADA POSTES
POST CANADA

Postage paid
Publications
Mail

Port payé
Poste-
publications

40559507

TABLE DES MATIÈRES

Article vedette

Des partenaires en R-S simulent une catastrophe dans l'Arctique 1

Recherche et sauvetage au sol (RSS)

Adoption de nouveaux critères nationaux pour les bénévoles en RSS 2

Compte rendu de livre sur la R-S

Heroic Rescues at Sea 3

Portrait d'une équipe de R-S

Le groupe Lakehead Search & Rescue : 40 années de service et de transformations 4

Formation

L'art de simuler des blessures 5

SARSCÈNE 2002

SARSCÈNE 2002 est à l'image de son thème : « Aucun appel ne reste sans réponse » 6

Recherche et sauvetage aériens

LACRSA se joint aux escadrons de R-S des Forces canadiennes pour SAREX 2002 10

Radiobalises

Bonne (et mauvaise) utilisation des balises de localisation personnelle 11

Activités à venir 12

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Le FNI finance un programme de base en prévention et survie 13

R-S en mer

Équipe canadienne victorieuse à ISAR 2002 14

Le Cormorant remplit sa première mission 14

Nous aurons bientôt des détails sur le congrès SARSCÈNE 2003 qui se tiendra à Kingston (Ontario) du 15 au 18 octobre. Informez-vous au www.snrs.gc.ca

SARSCÈNE

SARSCÈNE

SARSCÈNE est une publication du Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Les opinions et les faits relatés dans cette revue relèvent des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions ou politiques du Secrétariat.

Rédactrice invitée : Roxanne Halverson

Adjointe à la rédaction : Tina Bouchard

Courriel : Ekatz@snrs.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1K 0K2

Téléphone : 1-800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site Web: www.snrs.gc.ca

Accord avec la Société canadienne des postes : N° 40559507

ISSN 1183-5036



Des fonds de plus pour la Garde côtière auxiliaire canadienne

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) recevra 22,5 millions de dollars en financement nouveau du ministère des Pêches et Océans au cours des cinq prochaines années. Ces fonds permettront à cette association de bénévoles, dont les membres aident la Garde côtière canadienne dans la prestation de services de recherche et de sauvetage (R-S) et de programmes d'enseignement de la sécurité maritime à l'intention des Canadiens, de poursuivre son travail indispensable. La GCAC compte 4 666 membres qui offrent bénévolement leur temps et leurs navires pour venir en aide aux marins en détresse.



Photo offerte gracieusement par la GCAC

Journée de la R-S en Alberta

Les bénévoles en recherche et sauvetage de l'Alberta ont déployé leurs compétences et leurs réalisations lors de la toute première Journée provinciale de la R-S, tenue le 4 mai 2002. La journée était organisée par la Search and Rescue Association de l'Alberta et se composait d'un programme rempli d'activités de toutes sortes visant à promouvoir le travail des praticiens de la R-S. Les collectivités de toute la province ont souligné l'occasion au moyen de divertissements axés sur la R-S, de stands d'information, de conférences et d'ateliers ouverts au public et d'exposés présentés dans les écoles. Parmi les autres manifestations en l'honneur de la R-S, on a pu voir une simulation d'écrasement d'avion à Fort McMurray, une démonstration de recherche par grand froid à Calgary et une recherche simulée dans la région de Lethbridge.

Étude des comportements relatifs aux VFI

Le Bureau de la sécurité nautique (BSN) de la Garde côtière canadienne s'est lancé dans un projet visant à accroître l'utilisation du vêtement de flottaison individuel (VFI) par

les plaisanciers. Le projet a donné lieu à une étude des comportements à l'égard des VFI, laquelle a permis de constater que les femmes sont plus sensibles que les hommes aux questions de sécurité et que les gens relativement plus instruits ont l'impression de mieux maîtriser leur environnement et sont moins enclins à porter un VFI en bateau. Au total, 90 p. 100 des personnes interrogées ont dit qu'elles seraient plus portées à endosser un VFI si le conducteur du bateau le leur demandait. Les conducteurs constituent donc un auditoire de première importance pour toute campagne de sécurité en ce sens. Parmi les plaisanciers en général, les problèmes les plus souvent signalés relativement aux VFI sont leur volume encombrant et leur ajustement difficile. Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette étude, veuillez vous adresser au BSN, région de Terre-Neuve, au 1 800 230-3693.



Photo offerte gracieusement par la GCAC

Un projet du FNI fait les manchettes

Dans le numéro du 10 octobre du quotidien *The Edmonton Journal*, on peut lire que la Division K de la GRC, à Edmonton, est en train de former des bénévoles pour participer à des recherches nocturnes à l'aide d'un appareil détecteur infrarouge avant (FLIR) installé sur les hélicoptères Bell 206 L-4 de la GRC. Le coût de la formation des bénévoles et celui du matériel est financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) en recherche et sauvetage, lequel est administré par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Le FNI aide chaque année au financement d'une cinquantaine de projets afin de renforcer les capacités de R-S partout au Canada.

Le littoral de Cape Dorset, lieu de la simulation d'une intervention de sauvetage

Des partenaires en R-S simulent une catastrophe dans l'Arctique

par Louise Crone

Des organismes canadiens d'intervention de R-S ont mis leurs compétences à l'épreuve à Cape Dorset, sur l'île de Baffin, dans le territoire du Nunavut. C'est là qu'elles ont uni leurs efforts à ceux du personnel de la Gestion des mesures d'urgence du Nunavut, des habitants de la collectivité et du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) afin de simuler une intervention d'urgence en mer. C'était la première fois que ces participants travaillaient de concert dans le cadre d'un exercice complet faisant intervenir des instances multiples.

Le scénario prévoyait la simulation d'un incendie à bord d'un navire de croisière. Un brise-glace de la Garde côtière canadienne (GCC), le *Des Groseilliers*, jouait le rôle du navire mis en péril par une explosion et un incendie à bord. Le nombre des victimes s'élevait à 14 et les blessures étaient variées. Sept personnes ont été évacuées à terre, cinq sont restées sur le bateau pour le triage et le traitement et deux autres (en fait, des mannequins) ont été retirées des eaux glaciales du détroit d'Hudson au moyen d'une embarcation rapide de sauvetage Zodiac. Le brise-glace *Henry Larsen* de la GCC jouait le rôle de navire de sauvetage.

L'exercice a permis d'évaluer la qualité du travail d'équipe de chacun des organismes participants, c'est-à-dire, la Garde côtière canadienne, les Forces canadiennes, l'Agence Parcs Canada, la GRC, la Gestion des mesures d'urgence du Nunavut et la collectivité de Cape Dorset. Il a servi également à mettre à l'épreuve les divers éléments du système d'intervention de R-S, depuis le premier appel à l'aide jusqu'au retour final à terre, et à vérifier leur capacité de régler une situation d'urgence dans un lieu éloigné. Le Centre régional des services de santé de Baffin, à Iqaluit, a profité de l'exercice pour vérifier sa propre capacité de réaction à une situation où il y a un grand nombre de blessés.

Planification de l'exercice

La planification de l'exercice a commencé en 2000 et il s'est tenu trois séances de planification, incluant une simulation sur place en salle

de conférence à Cape Dorset, avant la tenue de l'exercice. Le choix du lieu était motivé par l'accroissement de la circulation des navires à passagers dans l'Est de l'Arctique.

Bien qu'un brouillard épais ait empêché la participation pleine et entière des Forces canadiennes, puisque les aéronefs Hercules ne pouvaient pas voler ce jour-là, l'exercice est considéré comme une réussite. Une séance de compte rendu à chaud a eu lieu immédiatement après l'exercice, au centre communautaire de Cape Dorset.

Certaines des leçons tirées de cette journée ont permis de beaucoup mieux comprendre comment organiser et exécuter, à l'avenir, des exercices de ce genre. On s'est rendu compte, notamment, qu'il était important de prévoir une journée supplémentaire en cas de mauvais temps, et qu'il serait bon de tenir un autre exercice de ce genre dans une région encore plus retirée, loin de toute collectivité et de toute aide rapprochée.

Leçons retenues

Voici certaines des leçons retenues concernant le système d'intervention de R-S. Selon les participants, il faudrait à l'avenir :

- utiliser des répéteurs radio VHF pour les communications entre les membres des équipes;
- prévoir une fréquence radio commune pour la GRC, la Gestion des mesures d'urgence du Nunavut et l'Agence Parcs Canada;
- munir tous les sauveteurs à terre d'un moyen de communication avec le commandant des opérations sur les lieux de l'intervention;
- améliorer l'interaction et la communication avec les groupes d'intervention et de sauvetage locaux lorsque des navires circulent dans les eaux arctiques.

Un rapport plus exhaustif sur cet exercice sera disponible au début de 2003. Si les ressources le permettent, le SNRS a l'intention d'aider à la réalisation d'un exercice multi-instances chaque année, dans un lieu différent et selon un scénario différent dans chacun des cas. ■



Adoption de nouveaux critères nationaux pour les bénévoles en RSS



Difficulté de mesurer les niveaux de formation et de compétence

Les opérations de RSS n'ont jamais eu une portée nationale. Elles relèvent des instances provinciales et territoriales et les interventions de RSS sont gérées et dirigées par les services de police régionaux selon des normes et procédures qui peuvent varier considérablement d'une région à l'autre.

Dans la plupart des instances, les services de police font appel à des bénévoles lors des opérations de recherche, mais le degré de participation des bénévoles n'est pas le même dans toutes les régions. S'il en est ainsi, c'est que si, d'une part, les normes de formation et niveaux de compétence exigés en RSS sont bien connus des bénévoles rigoureux œuvrant dans le domaine, il n'en est pas de même des normes effectives de formation et des niveaux de compétence reconnus, qui varient grandement à travers le pays. L'absence d'une structure commune de validation des niveaux de compétence a rendu la tâche difficile aux services de police essayant de déterminer comment utiliser le plus efficacement possible les ressources bénévoles de RSS.

En outre, les opérations de RSS deviennent de plus en plus complexes. Dans les cas de recherche, on met un accent accru sur les techniques d'analyse basées sur des données montrant que les gens égarés manifestent des modes de comportement bien précis et prévisibles selon l'âge des personnes, leurs capacités intellectuelles et leur état mental. Les praticiens de la RSS doivent connaître à fond les techniques de la navigation par satellite ainsi qu'une gamme croissante de

Les organismes bénévoles responsables des opérations de recherche et sauvetage au sol (RSS) au Canada ont posé un jalon de première importance, le 12 septembre 2002, en adoptant un ensemble commun de critères nationaux sur lesquels fonder leurs normes en matière de formation et de professionnalisme en RSS. Fruit de deux ans de travail, ces critères communs, les premiers jamais adoptés, formeront la base de l'harmonisation des normes de RSS partout au pays et, éventuellement, d'un processus d'agrément des compétences de tous les praticiens de la RSS au Canada.

technologies complexes de l'information et de la communication. Ils doivent aussi se tenir au courant des progrès constants qui se font en secourisme et en traitements médicaux d'urgence. L'apprentissage est donc incessant et les praticiens de RSS ont maintenant besoin d'un éventail très vaste de formation et de compétences spécialisées qui vont beaucoup plus loin que les connaissances de base en recherche, survie et orientation.

Processus d'agrément des compétences en RSS

« Maintenant que nous avons des critères de RSS reconnus à l'échelle du pays, nous pourrions entamer la mesure et la définition des niveaux de compétence et des besoins de formation pour les bénévoles de RSS partout au Canada, » explique John Chaffey, directeur de projets en RSS au SNRS. « Ainsi les autorités policières pourront utiliser les ressources bénévoles de façon beaucoup plus efficace et avec davantage de confiance. »

Les critères communs permettront aux diverses instances d'échanger leurs ressources et ils ouvrent la voie à des accords d'aide mutuelle. Ces critères faciliteront la prestation de programmes de formation uniformes et rentables, qui mèneront à la production d'experts agréés en RSS et à la création d'un bassin national de personnel chevronné pour les situations d'urgence. En outre, la délivrance de certificats d'agrément accroîtra la mobilité des travailleurs de RSS puisque leurs niveaux de compétence et leurs titres de compétence seront reconnus partout au Canada.

Consensus entre 13 instances

L'ensemble commun de normes de RSS a été adopté par 13 instances distinctes dans le cadre d'un projet dirigé par le SNRS. Ce projet, financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S, constitue un effort de coopération réalisé par le Conseil national de RSS, un organe composé des autorités de RSS de chaque province et territoire.

Le Conseil a formé un groupe de travail et l'a chargé d'élaborer des méthodes propres à unifier les programmes de formation et les structures de gestion des opérations de RSS du Canada entier. Le groupe de travail, composé de membres des principaux services de police et des associations provinciales de bénévoles en RSS, s'est réuni périodiquement pendant une période de deux ans pour définir des critères nationaux de RSS.

Modèle de base des critères

Répartis sur trois niveaux de formation en RSS (élémentaire, avancé et gestion), les critères décrivent le degré d'instruction nécessaire à chaque niveau de RSS ainsi que les éléments essentiels à intégrer aux normes officielles de tout groupe de RSS. Les critères comprennent également un énoncé de perspective et de principes de la RSS et un glossaire de termes normalisés de RSS.

De l'avis de M. Chaffey, « Ce modèle permet aux autorités de la RSS, dans toutes les instances, d'élaborer des programmes de formation et des méthodes de travail basés sur les composants fondamentaux des opérations de RSS, tout en laissant à chaque

instance la marge de manœuvre voulue pour tenir compte des différences régionales liées aux facteurs organisationnels, géographiques, environnementaux et culturels en présence ».

Identité nationale

En plus de mener à la normalisation des exigences en matière de formation et de compétence, l'adoption de critères communs en RSS permettra de rehausser les opérations de RSS de bien d'autres façons, la plus importante de ces améliorations étant peut-être la création d'une base sur laquelle édifier une identité nationale pour les autorités de la RSS.

Toujours selon M. Chaffey, « La séparation des instances et l'absence de normes nationales, par leurs effets conjugués, ont rendu difficile aux autorités de la RSS de se donner un rayonnement national de l'envergure de celui, par exemple, de la Garde côtière canadienne. Nous sommes maintenant en mesure de nous forger une identité nationale, ce qui attirera sur les activités de RSS un intérêt accru de la part des entreprises, des universités et de la classe politique. Nous y trouverons aussi des possibilités de parrainages nationaux et de programmes de collecte de fonds à la grandeur du Canada ».

Les critères nationaux communs étant officiellement adoptés, le SNRS et les autorités de la RSS commencent à les mettre en œuvre et à les appliquer et font appel encore une fois au financement du FNI pour cette deuxième étape du projet. Il s'agit maintenant d'améliorer les communications entre les diverses autorités de RSS dans les provinces et les territoires et de tirer parti des nouveaux critères pour instaurer un programme canadien officiel d'accréditation et de gestion pour la RSS. ■



De nouveaux critères communs en RSS assureront l'uniformité des procédures générales et de la formation en RSS partout au Canada.

Heroic Rescues at Sea de Carolyn Matthews, saisit l'essence du caractère de la Garde côtière

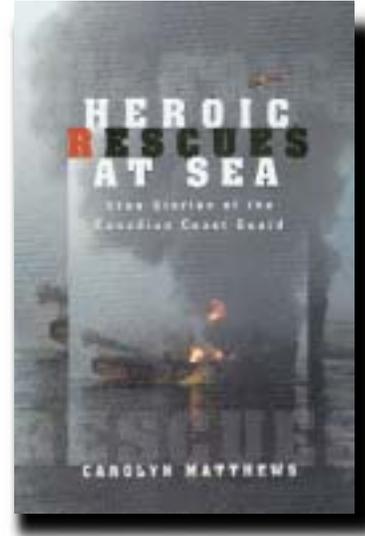
Heroic Rescues at Sea : True Stories of the Canadian Coast Guard (Sauvetages héroïques en mer : Histoires vécues par la Garde côtière canadienne, est publié par la maison d'édition Nimbus Publishing, de Halifax. Il s'agit d'une collection de récits racontant des missions de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC), d'un océan à l'autre. Carolyn Matthews, native de la Nouvelle-Zélande et autrefois conseillère autorisée, a été amenée à entreprendre la rédaction de cet ouvrage alors qu'elle effectuait des recherches sur le rôle des conseillers auprès des personnes en deuil pendant la période qui a suivi la catastrophe aérienne de la Swissair.

Le livre, qui rend compte de 34 interventions de sauvetage par la Garde côtière canadienne, donne un excellent aperçu de l'envergure et de la diversité des fonctions de la GCC sur les voies navigables du Canada. Tout y est décrit, depuis l'entretien des bouées jusqu'aux sauvetages les plus palpitants, et les réflexions de l'auteur permettent de mieux comprendre les nombreux défis auxquels fait face la Garde côtière, souvent dans des situations de vie ou de mort.

Le grand déploiement de ces récits de sauvetage nous rappelle l'immensité de nos ressources maritimes. L'ouvrage souffre cependant de répétitions indues, tant dans les descriptions de la nature perfide des eaux de nos mers intérieures et des côtes de nos trois océans que dans les images expliquant pourquoi ces héros bien réels de la GCC se retrouvent à participer à des sauvetages en mer. Le lecteur voit revenir trop souvent des expressions du genre « *his dreams were of a seaman's life* » (il rêvait d'une vie de marin), « *haunted by the ships and the sea* » (obsédé par les navires et la mer), et « *the call of the sea was too powerful* » (l'appel du large était trop puissant).

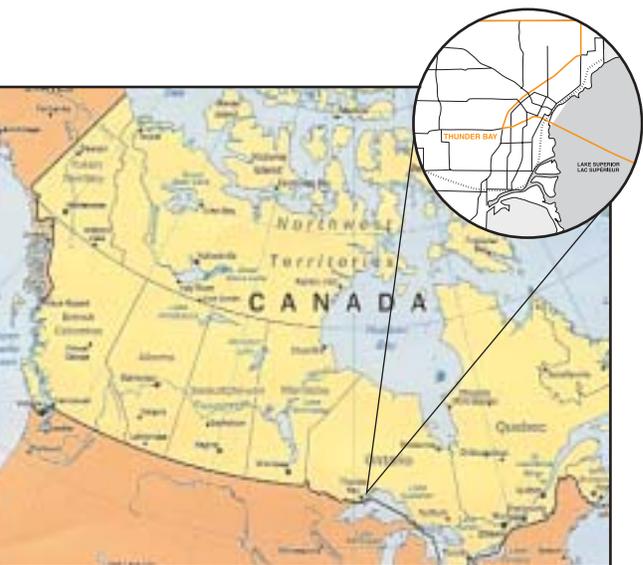
Les récits de sauvetage sont bien écrits et laissent transparaître un mélange de crainte, d'émotion et de drame, mais il manque parfois des détails importants. À titre d'exemple, M^{me} Matthews en dit très peu sur la conception, le type ou les capacités des navires de la garde côtière affectés à telle ou telle mission. Ces lacunes détournent également l'attention pendant la lecture du récit, passionnant par ailleurs, du naufrage du navire *L'Aigle d'Océan* dans le détroit d'Hudson. Le sauvetage exécuté par le *Norman MacLeod Rogers* de la GCC est bien relaté, mais la description de l'écrasement fatal de l'hélicoptère du navire est plutôt décousue.

Malgré ces quelques défauts, ce livre n'en reste pas moins un hommage bien documenté rendu aux hommes et aux femmes de la GCC et au rôle critique qu'ils jouent pour sauver et protéger la vie des personnes qui s'aventurent sur l'immensité des lacs, des cours d'eau et des mers du Canada. ■



Prochain numéro

Il y aura un compte rendu de *Shipwreck Treasures : Disaster and Discovery on Canada's East Coast* (Trésors d'épaves : Désastres et découvertes sur la côte Est du Canada), un livre de Roger Masters publié en 2002 par la maison Formac Publishing Company Limited.



Lakehead Search & Rescue Unit (LSRU) :

40 années de service et de transformations

par Pat Skula, préposé aux soins médicaux d'urgence (PSMU), R-S 1

1962

Un petit garçon était porté disparu dans le parc de Kakabeka Falls. La nuit tombait. Nous avons capté un appel à l'aide. Dans notre naïveté, mon mari et moi, qui sommes propriétaires d'un berger allemand, avons proposé le flair de notre compagnon à quatre pattes pour aider aux recherches, sans nous douter de la quantité de travail et d'entraînement nécessaire pour devenir de bons maîtres-chien. Il vous faut apprendre à « lire » ce qui se passe dans la tête du chien et à faire confiance à l'animal tout en acceptant vos propres peurs et réactions émotives à le voir se tenir debout, plongé jusqu'au ventre dans des eaux torrentielles, à regarder vers le haut des chutes.

A l'automne 1962, un groupe de chasseurs et de pêcheurs de la région de Thunder Bay ont répondu à un appel à l'aide pour retrouver un chasseur égaré. Le chaos, la confusion et, parfois, les pratiques dangereuses qui ont suivi, par exemple, apporter avec soi une carabine et de l'antigel, ont montré clairement qu'il fallait de l'entraînement et de l'organisation, non seulement pour retrouver une personne égarée, mais aussi pour ramener les chercheurs chez eux sains et saufs.

Le chasseur n'a jamais été retrouvé, mais l'expérience de 1962 a mené à la formation d'une équipe appelée la *Thunder Bay Bush Search and Rescue Squad* (Escouade de recherche et sauvetage en forêt de Thunder Bay), qui est devenue éventuellement la *Lakehead Search and Rescue Unit* (LSRU, Unité de recherche et sauvetage de la région Lakehead). Nous savions que nous avions beaucoup à apprendre : comment exécuter une recherche exhaustive, comment reconnaître ce que l'on voit et en comprendre la signification et, surtout, comment s'assurer que les chercheurs eux-mêmes ne deviennent pas d'autres victimes. Ensuite est arrivée la recherche du petit garçon perdu dans le parc de Kakabeka Falls, et la réalité cruelle nous a tous frappés au visage lorsque le gamin a été retrouvé noyé dans un gouffre en amont des chutes.

Profondeur et diversité

Quand ont commencé les cours de formation de la LSRU, nous avons constaté chez les membres de l'unité une somme étonnante de compétences spécialisées aussi profondes que diverses. Il y avait bien des novices comme mon mari et moi-même, mais aussi des chasseurs,

des pêcheurs et des trappeurs chevronnés, de même qu'un ancien combattant de la « brigade des ombres » de l'armée finlandaise.

Étant la seule femme du groupe, aux tout débuts, j'ai connu quelques expériences assez cocasses. Le médecin bénévole de la LSRU, qui nous donnait un cours accéléré de premiers soins, s'est rendu presque à la moitié de son propos avant de s'apercevoir que l'un des « hommes des bois » auxquels il s'adressait n'en était pas un ! Il a avoué plus tard qu'au moment de sa découverte, il a passé quelques minutes difficiles à essayer de se rappeler jusqu'à quel point il avait utilisé un vocabulaire de rustre. La LSRU était une organisation à pleine égalité d'accès. De fait, notre premier coordonnateur des appels demande d'intervention vivait en fauteuil roulant.

Petit à petit, nous avons acquis des compétences en recherche et sauvetage, nous nous sommes gagnés la confiance des autorités et, éventuellement, nous en sommes venus à recevoir trois demandes de recherche en une seule fin de semaine. Pour pouvoir passer quelques week-ends en paix, nous avons opté pour la prévention. Nous avons ouvert notre école de formation au public, fait paraître notre premier guide d'instructions et attendu pour voir s'il allait se manifester quelque intérêt à l'égard de la R-S. Après 35 ans, nous sommes obligés de limiter nos inscriptions annuelles à 100 personnes et le nombre de recherches a baissé à environ une demi-douzaine par an.

Transition et progrès

La LSRU a énormément évolué. Nous avons commencé avec un crayon, un cahier d'écolier et une boussole sur le capot d'un camion,

Suite page 5



Big Red est la remorque à matériel de la LSRU.

Page 4 (suite)

puis nous sommes passés à une caravane pliante spécialement conçue par l'équipe, et à la fameuse « Big Red », notre caravane de centre de commandement, qui nous a bien servi pendant 25 ans. Lors de notre dîner de 40^e anniversaire, cette année, nous avons mis en évidence notre nouvelle « flotte ». Nous avons maintenant un VLT Suburban muni d'une civière, une remorque à matériel, qui sert aussi de base auxiliaire d'opérations, et une nouvelle « Big Red » équipée d'ordinateurs et de connexions GPS, radio et téléphone cellulaire. Nous pouvons maintenant nous rendre directement à une zone de recherche et imprimer, pour chaque chef d'équipe, le segment de carte géographique qui convient.

Du groupe original, il reste peut-être une douzaine de membres qui travaillent toujours à la LSRU. Ce sont tous des ressources précieuses qui enseignent, conseillent et encadrent. Certains sont demeurés des chercheurs actifs, œuvrant de concert avec les membres novices et ceux de la nouvelle génération informatisée. C'est dans cet esprit de mentorat, d'équipe et de bénévolat sans réserve que la LSRU envisage ses 40 prochaines années de service. ■

L'art de simuler des blessures

par Jules Deschenes, Ordre de Saint-Jean, instructeur-chef et formateur en simulation de blessures

Dans le domaine de la formation au sauvetage en cas d'urgence et de catastrophe, plus les instructeurs peuvent rendre leurs classes authentiques, en créant des situations réalistes, et plus efficace sera la formation. La simulation de blessures, c'est-à-dire l'art de donner à une personne saine l'air d'être blessée, est un des meilleurs exemples qui soient du degré de réalisme convaincant, et même parfois d'horreur apparente, que des simulations peuvent ajouter à l'urgence et à la crudité de ce genre de formation.

La simulation des blessures est venue d'Angleterre au Canada vers la fin des années 1940. Son but original était de préparer le personnel de sauvetage et les militaires à s'occuper des victimes blessées dans des catastrophes ou au combat, et les cours consistaient d'abord à mettre les stagiaires en présence de blessures fictives, mais parfaitement réalistes. Dans le cas des praticiens du

sauvetage, la simulation des blessures leur permet de reconnaître et d'évaluer les blessures devant lesquelles ils pourraient éventuellement se trouver un jour. Pour les militaires, la simulation sert aussi de sorte d'inoculation contre les horreurs du combat.

L'art de la simulation des blessures, et son utilisation comme aide didactique dans les programmes de formation aux soins d'urgence, est aujourd'hui très perfectionné. Une fois bien entraînés, les simulateurs peuvent mettre en scène des blessures affreusement réalistes : brûlures au premier, deuxième et troisième degrés, fractures ouvertes ou fermées, saignement artériel, et ainsi de suite. Ils peuvent aussi simuler avec une exactitude absolue des bruits d'aspiration thoracique, des amputations et des états pathologiques tels qu'un traumatisme, la cyanose, une attaque cardiaque et même la mort.

Au Canada, la simulation des blessures est aussi devenue un art et un élément important



Simulation d'une main gravement brûlée.

de la formation aux cas d'urgence et de catastrophe, au point qu'il se donne maintenant des cours menant au certificat de simulateur de blessures qualifié. La Division des services d'urgence, à Santé Canada, est l'organisme national de certification en simulation des blessures. ■

Pour de plus amples renseignements sur la simulation des blessures, envoyez un courriel à Jules Deschenes astropix@magma.ca



Cette simulation représente un bras qui s'arrête au coude. Dans un véritable exercice de simulation, les vêtements de la victime couvriraient la partie du bras qui est censée avoir été coupée (dans l'ombre sur la photo), afin de rendre l'effet encore plus réaliste.

Faits concernant le certificat en simulation de blessures

- Le programme de formation menant au certificat en simulation de blessures comporte trois niveaux : élémentaire, instructeur et instructeur-formateur.
- À l'heure actuelle, un seul cours de niveau élémentaire est offert au grand public.
- La documentation, les manuels et les cours sont gratuits.
- Les instructeurs en simulation de blessures doivent être indemnisés de leurs défraiements (nourriture, carburant, hébergement, etc.) lorsqu'ils doivent se déplacer pour donner un cours.
- Il y a des instructeurs dans toutes les provinces et tous les territoires.
- Seuls les instructeurs et les instructeurs-formateurs sont autorisés à organiser un cours, à prendre les inscriptions et à se procurer la documentation et les manuels.
- Pour obtenir qu'il se donne un cours élémentaire dans votre région, veuillez vous adresser à votre représentant provincial des Mesures d'urgence.
- Le ministère de la Défense nationale a produit une vidéo aide-mémoire sur la simulation de blessures et la met à la disposition des simulateurs qualifiés. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez vous adresser à l'adjudant-maître E. Comeau, soit par téléphone au 613 945-6797 ou par courriel à Comeau.JE@Forces.ca.

SARSCÈNE 2002

« Aucun appel à l'aide ne reste sans réponse »

SARSCÈNE 2002, qui s'est tenu à Halifax du 11 au 14 septembre, a réuni 600 délégués, conférenciers et exposants, et a donné lieu à quelque 54 séances d'exposés, un salon professionnel, des démonstrations de R-S, des excursions et, bien sûr, aux Jeux de R-S.

Les technologies de pointe modernisent les opérations de R-S

Les applications de technologies innovatrices, depuis les lumières lasers jusqu'aux modèles informatisés, modernisent et améliorent à peu près tous les aspects de la recherche et du sauvetage. Un certain nombre de ces technologies nouvelles et dynamiques étaient mises en valeur lors du Congrès SARSCÈNE 2002. Voici un court résumé d'exposés pertinents.

Projet d'investigation des activités maritimes et des risques

Prof. Ron Pelot, université Dalhousie et Paul Kendrick, membre de la Garde côtière canadienne et chercheur à l'université Dalhousie

Fruit d'un projet réalisé par le réseau d'investigation des activités et risques maritimes, à l'université Dalhousie, le modèle technologique des risques est basé sur les systèmes d'information géographique (SIG) et conçu de façon à permettre d'analyser les activités maritimes selon le type, le lieu et le moment et de les combiner à des données relatives à des cas de R-S (SISAR). Le modèle, élaboré pour la Garde côtière canadienne, permet aux gestionnaires de R-S de comparer les statistiques et les risques d'accident en fonction de critères divers. Il jouera un rôle de première importance en planification stratégique des interventions de R-S.

Cold Exposure Survival Model (CESM, Modèle de survie à l'exposition au froid)

Allan Keefe, technologie de recherche, R-D pour la défense Canada (RDDC) Toronto

Le *Cold Exposure Survival Model* (CESM), un nouveau modèle informatisé de prévision de l'hypothermie, donne aux équipes de R-S la capacité de déterminer exactement les effets de l'hypothermie sur une victime. À partir de principes biophysiques et physiologiques, le CESM estime la température corporelle centrale des sujets exposés en tenant compte des caractéristiques physiques, des vêtements portés, des conditions atmosphériques ou de l'état de la mer, et de la situation de crise particulière. À l'aide de ces renseignements, le modèle prédit les temps de survie fonctionnels et réels des victimes d'hypothermie. Élaboré par RDDC en partenariat avec la société EMS Technologies, cet appareil d'aide à la décision permet aux équipes de R-S d'entrer des données relatives à des sujets égarés réels et de se servir des calculs du CESM pour déterminer des fenêtres de recherche et préparer les services médicaux d'urgence.

Utilisation des lumières lasers en R-S

Paul Burke, Greatland Laser

Des instruments d'avant-garde de signalisation par lumière laser, mis au point par la société Greatland Laser, de l'Alaska, pourraient constituer une solution prometteuse pour remplacer les systèmes conventionnels de signalisation lumineuse dans la panoplie d'outils de technologie de pointe en R-S. Imperméables à l'eau et d'utilisation facile, les appareils à lumières laser peuvent être aperçus à des distances pouvant aller jusqu'à 32 km. Pendant les interventions de R-S, ils peuvent servir à envoyer des messages à des personnes égarées et à détecter des matières réfléchissantes afin de localiser une personne égarée. Les lumières lasers sont plus fortes et plus directionnelles que les systèmes conventionnels de signalisation lumineuse et, lorsqu'elles sont utilisées lors d'opérations de R-S, elles produisent un éclat rouge brillant immanquable qui peut être vu facilement par des personnes égarées. Si la lumière se reflète sur un vêtement ou un objet porté par la personne en détresse, l'émetteur ou le chercheur apercevra une réflexion de retour rouge et brillante.

L'œil infrarouge – un outil de bord pour la R-S à partir des airs

Paul Chevette et Benoit Richard, R-D pour la Défense Canada (RDDC)

Une nouvelle technologie de surveillance aérienne pour la R-S, appelée « œil infrarouge », offre un système de visualisation prometteur qui améliorera les techniques d'observation et de recherche à partir des airs. L'œil infrarouge, un projet financé par le FNI en partenariat avec R-D pour la Défense Canada, remplit cette tâche en imitant les mécanismes de l'œil humain et en utilisant simultanément deux champs de vision : un champ de vision global à grand angle, doté d'une haute sensibilité mais d'une faible résolution, pour les fonctions de saisie de la situation et de détection, et un champ de vision étroit à très haute résolution qui peut facilement être orienté sur des objets intéressants contenus dans le champ de vision global et permettre de suivre la ligne visuelle de l'opérateur.

Radar à ouverture synthétique pour la R-S des avions écrasés

Tom Lukowski, spécialiste des sciences physiques, Centre canadien de télédétection, Ressources naturelles Canada

Il s'agit d'un projet du FNI, faisant intervenir le radar à antenne synthétique (RAS) et le système satellite RADARSAT-2 (lancement prévu en

2004) et ayant pour but de rehausser les capacités de repérage des aéronefs écrasés sans recourir à un émetteur de localisation d'urgence. L'avantage premier d'utiliser un système RAS pendant les opérations de R-S réside dans l'aptitude du système à saisir des images dans des situations d'ennuage, d'obscurité et de mauvais temps. Il faut se rappeler aussi qu'en imagerie RAS, la signature d'un aéronef écrasé diffère de celle qui peut être observée visuellement ou à l'aide d'un système d'imagerie optique; en conséquence, les images de RAS peuvent être utilisées de concert avec celles obtenues par d'autres systèmes. Le projet comprend la modification et l'élaboration d'algorithmes pour la détection d'appareils écrasés, l'accent étant mis sur l'imagerie pluri-temporelle et multipolaire. Les essais réalisés jusqu'à maintenant montrent que les images tirées de systèmes RAS polarimétriques et interférométriques permettent de déterminer les endroits possibles de l'écrasement d'un aéronef, ce qui diminue d'autant la période de recherche et permet de sauver des vies et d'épargner des fonds.

Haute technicité à prix raisonnable - Liens GPS à l'aide de cartes numériques

Robin Hughes et Charlie Strickland, Pictou County Volunteer Ground Search and Rescue

Récemment, en Nouvelle-Écosse, une recherche bidon (recherche d'une personne qui ne se trouve pas dans le secteur visé) a peut-être mené à un nouvel outil prometteur pour la R-S. L'intervention visait à retrouver une femme censée avoir disparu dans les environs d'un pont, mais on a fini par découvrir qu'elle avait simplement déménagé au Nouveau-Brunswick. Avant d'apprendre enfin où se trouvait la personne en question, l'équipe de R-S a procédé à une recherche de sujet vivant, en se servant des appareils GPS du groupe et en téléchargeant le détail

des affectations sur des cartes électroniques produites au moyen d'un nouveau logiciel. Cette technique a permis d'obtenir une carte bien documentée de la zone de recherche, montrant tous les trajets et toutes les pistes des équipes de chercheurs. Ce moyen de « haute technicité à prix raisonnable », en plus d'aider à la collecte de renseignements et à de meilleures communications pendant la recherche d'un sujet vivant, permet aussi d'amasser une documentation précieuse qui pourra servir à des opérations futures.

SARSCÈNE donne lieu à un examen des pratiques exemplaires définies par le Groupe de travail sur la prévention en R-S

Groupe de travail fédéral sur la prévention en R-S

Une part importante du mandat des organismes de R-S consiste à prévenir les cas de R-S en informant les gens et en les préparant aux risques liés aux activités de plein air. Depuis 1998, le Groupe de travail fédéral sur la prévention en R-S travaille à l'élaboration d'une stratégie pour les activités de prévention. Un des éléments principaux de cette stratégie consiste à définir des critères de pratiques exemplaires en R-S, c'est-à-dire, un système d'évaluation permettant de mesurer l'efficacité globale de tous les programmes de prévention, qu'ils soient nouveaux, en activité ou proposés.

Lors d'un exposé présenté conjointement par le SNRS et Parcs Canada, les délégués à SARSCÈNE 2002 se sont vu offrir un aperçu de l'élaboration et de la mise en application des critères de pratiques exemplaires en R-S, lesquels découlent de 14 pratiques exemplaires devant servir de points de référence pour évaluer les programmes de prévention.

Les conférenciers ont mentionné notamment le programme SNOW-SMART, de Parcs Canada, qui est conçu dans le but de sensibiliser les jeunes aux risques liés aux activités hivernales, et le système d'alerte et d'avertissement rapides dans l'Arctique, mis sur pied par Environnement Canada en vue de mieux informer les personnes qui voyagent sur les glaces rapides au sujet des dangers propres à cette activité.

Autres exposés sur la prévention présentés dans le cadre de SARSCÈNE 2002

- **Rendre la prévention agréable.** Exposé interactif donnant un aperçu d'un nouveau projet de prévention destiné aux jeunes des Territoires du Nord-Ouest.
- **Kayak de mer : Prévention et sécurité dans l'archipel de Mingan.** Description de méthodes utilisées pour prévenir les accidents de kayak de mer et améliorer les interventions de R-S dans la réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan, au Québec.
- **Youth Safe Outdoors :** Une initiative originale de prévention, financée par le FNI, qui vise à aider les jeunes à gérer eux-mêmes les risques associés aux loisirs de plein air.
- **Programme de cours de l'ACA sur les avalanches et les loisirs, financé par le FNI.** Une expérience réussie en matière de prévention, ce programme forme maintenant quelque 3 000 personnes chaque année à la sécurité en cas d'avalanche. ■

Éléments des pratiques exemplaires de prévention de la R-S

- I. Axer le programme de prévention sur des besoins concrets et précis
- II. S'adresser à des publics clairement définis
- III. Déterminer le milieu culturel pour bien y adapter les messages
- IV. Établir des objectifs clairs et prévoir des interventions précises
- V. Consulter des ouvrages sur la théorie et la recherche en matière de comportement et en sciences sociales
- VI. Réaliser une évaluation réflexe
- VII. Formuler et inclure un plan d'évaluation
- VIII. Obtenir des ressources suffisantes
- IX. Décrire avec réalisme la nature et le degré de risque des activités et les conséquences de pratiques non sécuritaires, et offrir des solutions
- X. Utiliser des programmes d'appel à l'action ou des programmes à interaction personnelle
- XI. Voir à ce que le message soit diffusé à grande échelle
- XII. Évaluer le processus
- XIII. Utiliser les résultats des évaluations et rectifier le tir à mi-parcours
- XIV. Évaluer les incidences

Conférenciers de l'étranger à SARSCÈNE 2002

SARSCÈNE 2002 a été honoré de la présence de délégués de plusieurs organismes de l'étranger. Des conférenciers de six pays sont venus parler de leurs divers programmes et activités de R-S.

Nouvelle-Zélande

Ross Gordon, directeur-formateur, Search and Rescue Institute New Zealand Ltd (SARNIZ)

M. Gordon a décrit brièvement la série de cours et d'activités organisées par SARNIZ dans le but de maximaliser l'efficacité de la technique du point de détection à l'aide du son et de la lumière. L'exposé comportait également l'étude d'un cas où une vie a pu être sauvée grâce à la ligne sonore-lumineuse.

Islande

Gardar Eiriksson, vice-président de ICE-SAR, et Thorstein Thorkelsson, département de R-S, quartier-général de ICE-SAR

L'Association islandaise de recherche et de sauvetage (ICE-SAR) a offert un aperçu schématisé de son travail de R-S et de prévention des accidents, ainsi qu'un coup d'œil général sur les opérations de R-S au sol et en mer en Islande.

Suède

Harry Sepp, instructeur et conseiller en survie à la Ligue suédoise de protection civile

Perdu en forêt : Sensibilisation aux signes physiologiques liés à la survie des enfants et des adultes. Tel était le thème de l'exposé présenté par le délégué de la Ligue suédoise de protection civile. M. Sepp a décrit les problèmes psychologiques et physiologiques

auxquels une personne égarée peut avoir à faire face pendant les premières heures de sa mésaventure. Il a aussi parlé de mesures préventives en se concentrant sur une question posée aux parents : « Jusqu'à quel point connaissez-vous vraiment bien votre enfant ? »

Écosse

Hamish McDonald, directeur, Maritime Rescue Institute, Stonehaven, Écosse

M. McDonald a donné un aperçu des opérations de R-S en mer au moyen d'embarcations et il a aussi décrit en détail la formation exigée des équipages pour la planification des interventions d'unités de R-S maritimes dotées de la technologie la plus avancée. Le conférencier a expliqué les besoins de formation dans le contexte de déperditions importantes de connaissances et de compétences indigènes chez les marins locaux.

Royaume-Uni

Pete Roberts et Dave Perkins, équipe de R-S du Northumberland National Park

M. Roberts a présenté deux exposés. Le premier traitait de la base de données du R-U. sur le comportement des personnes égarées, et le second, des tendances récentes de la gestion et de la formation en matière de R-S, en mettant l'accent sur l'importance de l'adoption d'une approche commune par les divers groupes de R-S.

Chris Price, officier d'état-major – opérations, Royal National Lifeboat Institution (RNLI)

M. Price a décrit brièvement la contribution de la RNLI aux activités de R-S au Royaume-Uni, en concentrant son propos sur la structure organisationnelle de la RNLI et sur

son mode d'action au sein du cadre général de la R-S au R-U. et en Irlande.

États-Unis

Chris Long, coordonnateur de la R-S, État de Washington

M. Long a parlé du rôle critique d'un bon leadership en R-S, devant un auditoire très nombreux. Il a souligné l'importance du leadership dans tous les aspects des opérations de R-S, depuis les équipes de recherche jusqu'au commandement des interventions.

Robert Koester, commandant de lieu d'intervention de type 1

Le nombre de recherches de patients atteints de la maladie d'Alzheimer a augmenté considérablement ces dernières années. Devant une salle pleine, M. Koester a présenté un exposé pré-congrès sur les techniques et la psychologie nécessaires à ce genre de recherche. M. Koester a donné deux autres conférences pendant le congrès, l'une sur la maladie d'Alzheimer et la démence qui l'accompagne, et l'autre sur l'épuisement chez les chercheurs.

Lieutenant-Commander Paul Steward, Office of Search and Rescue, Garde côtière américaine

Le lcdr Paul Steward et un collègue canadien, M. Pete Howe, ont présenté un exposé à deux sur l'avenir du système COSPAS-SARSAT de détection par satellite à l'aide des balises de détresse. Ils ont également donné une démonstration en direct du système.

8

SARSCÈNE

Une équipe de l'Alberta remporte les Jeux de SARSCÈNE

Cette année, un nombre record de 13 équipes venues de tout le pays étaient inscrites aux Jeux de SARSCÈNE, armées simplement de boussoles et d'outils à usages multiples. Le temps était nuageux, mais les Jeux se sont déroulés dans un cadre idéal, celui du parc Sir Sanford Fleming, à Halifax, 95 acres de verdure agrémentés d'un lac. Les scores étaient basés sur la rapidité et l'habileté des équipes et les Jeux comptaient six étapes : planification des recherches; intervention médicale de premiers soins; indices et preuves; lancement d'une bouée de sauvetage; quatre courts exercices de bureau; une activité mystère qui s'est révélée une traversée par câbles à l'aide d'une corde à contrepoids et à pivot fixe.

Pour la deuxième année d'affilée, l'équipe de Foothills SAR de Turner Valley, en Alberta (à gauche) s'est classée première aux Jeux de SARSCÈNE. L'équipe de la Royal Newfoundland Constabulary (au centre) est arrivée deuxième et celle de la Lakehead Search and Rescue Unit, en Ontario (à droite) s'est classée troisième.



Vibrant hommage au dévouement et au bénévolat en R-S

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage a rendu hommage au dévouement et au professionnalisme de six intervenants du milieu canadien de la R-S, à SARSCÈNE 2002, en leur décernant le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage et des Certificats de mérite.

Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage

John Kelly, de Winnipeg, a reçu le Prix de 2002 pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage, des mains de M. John O'Reilly, secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale John McCallum, ministre principal de la R-S. M. Kelly est actuellement administrateur national de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), couronnement d'une carrière distinguée de plus de 30 ans. Pendant toutes ces années de service, John Kelly n'a pas seulement sauvé de nombreuses vies, il a également formé à la R-S des milliers de praticiens militaires et civils et a enseigné la survie en nature, la sécurité et la prévention à des milliers de personnes. Parachutiste émérite, il a aidé à concevoir un nouveau parachute permettant aux techniciens de R-S d'accéder de manière plus efficace aux lieux d'écrasement d'aéronefs pour

y donner les soins médicaux d'urgence essentiels à la survie des blessés.

Remise de cinq Certificats de mérite en R-S

Le **caporal James Galloway**, un maître-chien de la GRC dont la base est en Alberta, a joué un rôle de premier plan dans la formation de l'Association civile de chiens de recherche et sauvetage de la GRC en Alberta, un organisme provincial qui s'occupe de former et d'entraîner des équipes de chiens de R-S.

Tim Jones, du groupe North Shore Rescue Team, en Colombie-Britannique, a vu récompenser sa contribution à un programme de formation conçu de façon à répondre aux défis hors du commun posés par la nature montagnaise de la province. L'élaboration du programme comportait la formulation de méthodes détaillées de R-S dans les cas d'avalanche, de sauvetage en eaux rapides et de sauvetage au sol.

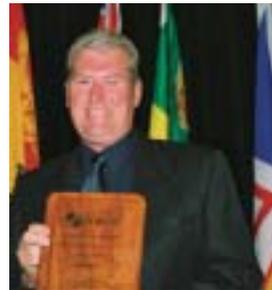
Eric Langley, membre fondateur du groupe Cape Breton SAR Team, a reçu un Certificat de mérite en hommage à ses trois décennies de service en R-S. M. Langley a rempli des fonctions de première importance dans l'élaboration d'un bon nombre des méthodes de formation du groupe et il a pris une part

active à la conception et à la prestation des programmes de sécurité à la chasse et au maniement des armes à feu.

Denis Maurice, fondateur de l'équipe de bénévoles en R-S de la Baie Georgienne, a vu récompenser la perspicacité dont il a fait preuve en créant une unité de R-S pour la Région du Centre. Il a également élaboré un programme d'études pratiques ainsi que des politiques et des directives normalisées d'opération en R-S.

Robert Petitpas, président de la Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec), a été honoré pour le dévouement de toute une vie au bénévolat en recherche et sauvetage maritimes. Durant toute sa carrière, il a collaboré de près avec la Garde côtière auxiliaire canadienne, le Conseil canadien de la sécurité navatique, le Comité de la voie navigable du Saint-Laurent, le comité de gestion du programme de Carte de conducteur d'embarcation de plaisance de la GCC et les Escadrilles canadiennes de plaisance.

John Kelly, lauréat 2002 du Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et en sauvetage.



Démonstrations et excursions prennent la vedette



Peter Stow, Yves LeClerc et le Capitaine Marc Beaumier accompagnent de commentaires les démonstrations de R-S.



Un élingage effectué depuis le Earl Grey, un bâtiment de la GCC, jusqu'à un hélicoptère de la GCC (Yarmouth) dans le port de Halifax au cours des démonstrations de SARSCÈNE 2002.

Parmi les points saillants de SARSCÈNE 2002, il faut mentionner les démonstrations de sauvetage maritime et aérien organisées par Kathleen Flemming, du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Halifax, avec l'appui des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Les démonstrations ont mis en évidence le véhicule de plongée de la GRC, une équipe de kayakistes venus de l'Agence Parcs Canada et un navire de sauvetage de la Garde côtière auxiliaire canadienne, ce qui met les démonstrations de cette année parmi les plus multidisciplinaires jamais vues. Le temps idéal qu'il faisait ce jour-là a attiré des centaines de délégués et de citoyens qui ont pris place au bord de l'eau pour jouir du spectacle.

Excursions et visites

SARSCÈNE 2002 offrait des excursions et des visites à trois centres opérationnels essentiels aux activités de R-S dans la région.

Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, à Halifax

L'un des trois centres canadiens 9-1-1 de réception des appels provenant de navires et d'aéronefs, celui de Halifax est doté conjointement par la Garde côtière canadienne et par les Forces armées canadiennes, et il est chargé d'affecter des navires et des aéronefs à des opérations de sauvetage sur un territoire de près de cinq millions de kilomètres carrés.

Centre canadien des ouragans

Chargé de prévoir les ouragans dans une zone qui suit la frontière entre le Canada et les États-Unis et englobe huit milles marins des eaux côtières canadiennes, le Centre canadien des ouragans renseigne la population au sujet des ouragans et des tempêtes tropicales qui peuvent la menacer et donne des conseils aux centres météorologiques de toutes les régions susceptibles d'être touchées.

Centre de services de communication et de trafic maritimes (SCTM)

Le SCTM offre aux navires les services de sécurité, de communication et d'information sur le trafic maritime qui sont indispensables à leur circulation sûre, rapide et efficace par tous les temps et sur toutes les voies navigables.

L'ACRSA se joint aux escadrons de R-S des Forces canadiennes pour SAREX 2002

par le major Grant MacDonald, des Forces canadiennes

En 2002, pour la première fois dans l'histoire, les membres de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) ont participé officiellement à l'exercice militaire national SAREX qui s'est tenu en septembre à Gimli, au Manitoba. Aux équipes représentant chacune des cinq principaux escadrons de R-S des Forces canadiennes, plus une sixième équipe mixte formée de membres d'escadrons de soutien au combat, sont venues se joindre six équipes de l'ACRSA. L'exercice de cinq jours allait mettre à l'épreuve les compétences des participants en parachutage, aéronautique, et diagnostic et traitement médicaux d'urgence, dans un cadre compétitif conçu pour favoriser la camaraderie et l'esprit d'équipe.

Chacune des équipes de l'ACRSA était jumelée à une équipe des Forces canadiennes. La tâche consistait à diviser une zone de recherches et à la passer au peigne fin dans un délai fixé prédéterminé. Non seulement cette approche réaliste correspondait à l'interaction normale qui se produirait entre diverses ressources de recherche pendant une opération importante de R-S par aéronef, mais elle exigeait aussi un degré élevé de coopération et de confiance mutuelle. Ensemble, le 413^e Escadron de transport et de sauvetage (ETS) des Forces canadiennes de la BFC Greenwood (Nouvelle-Écosse) et ses partenaires de l'équipe de la zone 3 de l'ACRSA à Swan River, sont sortis vainqueurs de l'activité.

L'équipe gagnante de l'exercice SAREX 2002 : les membres du 413^e Escadron et leurs coéquipiers de l'ACRSA zone 3 de Swan River, au Manitoba (plus un observateur de Terre-Neuve qui se trouvait en vacances à Gimli).

GAGNANTS DES AUTRES COMPÉTITIONS

Maintenance des aéronefs

Le 8^e Escadron de maintenance (Air), 8^e Escadre, BFC Trenton (à l'appui du 424^e ETS).

Recherches, traitements médicaux et esprit d'équipe

Le 413^e Escadron de transport et de sauvetage des Forces canadiennes, BFC Greenwood.

Sauvetage

Équipe mixte des 417^e, 439^e et 444^e Escadrons de soutien au combat.

Parachutage en équipe

103^e Escadron de sauvetage, BFC Gander.

Parachutage individuel

Caporal-chef Dave Cooper.



Exercices militaires internationaux SAREX 2002 dans l'Arctique

Trois pays unissent leurs efforts pour simuler une catastrophe aérienne

Dans la foulée des exercices militaires nationaux SAREX, des contingents de l'aviation russe et de la Garde nationale aérienne de l'Alaska se sont joints à des équipes des Forces canadiennes (FC) à Gimli, au Manitoba, en vue des exercices SAREX 2002 dans l'Arctique, qui ont consisté à coordonner une intervention en cas de catastrophe aérienne.

Les participants ont d'abord créé un site d'écrasement simulé à huit km au nord de Gimli, comportant des débris d'aéronef et une cinquantaine de blessés dont les rôles étaient joués par des bénévoles de l'ACRSA. Même si le plafond bas d'ennuage empêchait tout parachutage direct sur le site, des équipes de six sauveteurs-parachutistes, une de chaque pays, sont arrivées vers la fin de l'après-midi à bord d'hélicoptères Labrador, Griffon et Cormorant afin de s'occuper des blessés.

Un appareil HC-130 de la Garde nationale de l'Alaska survolait le site, agissant comme coordonnateur sur place. Un appareil Hercules de la 8^e Escadre, BFC Trenton, a parachuté quatre trousse de secours en cas de catastrophe aérienne (CATAIR) et six membres du Centre de parachutisme du Canada qui ont rapidement déballé les trousse monté deux tentes arctiques

pouvant accommoder 41 personnes et équipées d'un système de chauffage à air pulsé et d'une installation d'éclairage électrique.

Le lendemain, à l'aube, est arrivé un Cormorant, le premier des hélicoptères d'évacuation prévus. Il a servi à transporter blessés et sauveteurs vers un hangar situé à l'aéroport de Gimli. Là, le personnel médical des FC avait aménagé une base médicale avancée où évaluer et traiter les blessés.

L'exercice a très bien démontré l'intégration effective de l'équipe tripartite sur les lieux d'intervention. Il a permis aussi de mettre à l'essai l'utilisation de gilets de couleurs pour marquer les diverses affectations sur les lieux. Le triage s'est déroulé de façon beaucoup plus efficace que lors de l'exercice précédent, en 1998.

Le prochain exercice SAREX dans l'Arctique aura lieu en Russie, à l'automne 2003.



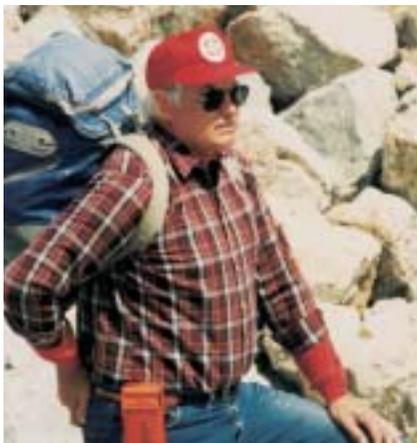
Des techniciens de R-S des Forces canadiennes et un médecin de l'aviation russe se préparent à déplacer un blessé.

Bonne (et mauvaise) utilisation des balises de localisation personnelle

Bill Layman parcourt en canot le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest, avec sa partenaire Lynda Holland, depuis plus de sept ans. Il préférerait que l'incident d'Inuvik soit une affaire isolée, mais il admet que des cas d'utilisation impropre des appareils à signaux d'urgence, et les dépenses énormes de sauvetage qui s'ensuivent, se produisent chaque année dans le nord du Canada. Il n'oubliera jamais le jour où il a prêté sa balise de localisation personnelle (BLP) à un pourvoyeur qui emmenait un riche client sur une section de la rivière Kazan. Le vent a emporté leur canot et ils ont actionné la BLP.

Comme le raconte M. Layman, « Ils avaient toutes les provisions et le matériel nécessaires, sauf le canot, et un hydravion à flotteurs devait venir les chercher dans moins d'une semaine. Ils auraient pu passer ce temps à pêcher et à faire de la randonnée. Mais non. Le client a exigé que le pourvoyeur appelle à l'aide, ce qui a mené à un sauvetage par hélicoptère qui a coûté très cher ». Évidemment, la facture a dû être acquittée par les contribuables canadiens.

Bill Layman explique que les BLP devraient faire partie du matériel essentiel à toute expédition importante, mais il croit aussi que leur utilisation devrait être réservée exclusivement aux situations d'urgence très graves : « En plus de la BLP,



nous transportons toujours un téléphone mobile GSN et une radio VHF à bande aviation. Le téléphone sert à la logistique, par exemple, pour demander qu'un avion ou un bateau vienne nous chercher à la fin de l'excursion ou pour entrer en contact avec un médecin et lui demander des instructions sur la façon de traiter une maladie ou une blessure à l'aide de notre trousse de premiers soins ».

M. Layman soutient que la BLP servirait uniquement dans le cas d'une catastrophe totale. « Ma BLP est attachée à mon gilet de sauvetage, et mon régime d'enregistrement indique expressément que, si la balise est actionnée, c'est que nous avons absolument besoin d'aide et que nous avons perdu tous nos autres moyens de communication, par exemple, parce que notre canot a coulé. »

Quiconque achète ou loue une BLP doit enregistrer un plan détaillé avant toute excursion. Lorsqu'une BLP est actionnée en cours de route, un signal d'urgence SOS est relayé au centre de contrôle de mission (CMC) du Canada à la BFC Trenton. Chaque BLP a son signal codé exclusif qui permet au CMC de localiser exactement l'endroit et de consulter ensuite les données de l'enregistrement préalable à l'excursion, afin de pouvoir lancer une intervention de sauvetage.

Toujours utiliser la balise qui convient

Bill Layman trouve également déplorable que les gens utilisent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS ou aussi connues sous le nom d'EPIRB) ou un émetteur de localisation d'urgence (ELT) au lieu d'une BLP et d'un téléphone mobile GSN : « Les RLS (EPIRB) sont conçues pour les navires et les ELT, pour les aéronefs. Ils émettent des signaux génériques qui sont captés comme signifiant 'navire en train de couler', dans le

INUVIK, T. N.-O. (PC) – Un Américain en excursion de canotage dans les Territoires du Nord-Ouest, après avoir manqué son rendez-vous avec un avion de brousse venu le chercher, a lancé un signal d'appareil écrasé, déclenchant une intervention de R-S qui a coûté 100 000 dollars. L'Américain en question, que la GRC n'a identifié que comme un bibliothécaire de New York, arrivait au terme d'une excursion de 14 jours en canot qui l'a mené du lac Coleville jusqu'à la rivière Anderson, dans un coin perdu au nord du cercle polaire arctique. Selon le Sgt Mark Wharton, de la GRC, le coût du sauvetage s'est élevé à près de 100 000 dollars, ce qui inclut les 9 000 dollars de l'heure à payer pour un avion Hercules et un hélicoptère venus de l'Ontario.



Les États-Unis autorisent le recours aux BLP sur terre

Le 8 octobre 2002, la Commission fédérale des communications des États-Unis a autorisé le recours aux BLP de 406 MHz sur les terres du pays. Dès juillet 2003, randonneurs, chasseurs, alpinistes et autres amateurs de plein air pourront emporter leur BLP pour s'en servir en situation de détresse. À ce jour, le recours aux BLP était restreint car les organismes compétents étaient incapables de coordonner un système de sauvetage à la grandeur du pays pour répondre aux appels. Le mauvais usage délibéré des BLP sera puni de fortes amendes, pouvant atteindre 250 000 dollars, et de peines d'emprisonnement de six ans.

La documentation ayant servi à la rédaction de cet article, offerte gracieusement par Bill Layman, provient de son texte paru dans le numéro d'automne du magazine *Kanawa*, une publication de l'Association canadienne du canotage récréatif.

cas d'une RLS, et 'avion écrasé', dans celui d'un ELT. Les sauveteurs n'ont donc pas le choix et doivent lancer des interventions de sauvetage coûteuses et souvent superflues ».

Il donne l'exemple d'un groupe de jeunes femmes parties en excursion de canot près de Churchill, au Manitoba, et qui ont actionné leur RLS et déclenché un sauvetage par hélicoptère. Elles craignaient la présence de feux de forêt dans le secteur. Un téléphone mobile GSN leur aurait permis d'appeler à Churchill pour s'informer s'il y avait un réel danger de ce genre.

COSPAS-SARSAT célèbre son 20^e anniversaire

Un sentiment de satisfaction, de fierté et d'enthousiasme. Voilà qui décrit bien l'atmosphère qui régnait lors des fêtes du 20^e anniversaire du lancement de COSPAS-SARSAT et du premier sauvetage accompli grâce au système. Mis au point dans le cadre d'un partenariat réunissant le Canada, la France, l'ancienne URSS et les États-Unis, COSPAS-SARSAT a vu le jour en juin 1982. En septembre de la même année, le système a capté le signal de détresse d'un aéronef léger qui s'était écrasé en Colombie-Britannique. La localisation exacte du lieu de l'écrasement a permis de lancer une intervention et de sauver le pilote et les passagers.

La célébration s'est déroulée le 5 septembre 2002 au Pavillon Canada-Monde, à Ottawa.



M. Layman croit que quiconque a les moyens de partir en excursion dans des coins perdus devrait prévoir des procédures précises à suivre dans tous les cas d'urgence possible : « La BLP peut vraiment sauver des vies. Tous les excursionnistes en nature sauvage devraient en être munis, mais ils devraient aussi avoir des plans de rechange et d'autres moyens de communication pour les urgences mineures. Les BLP sont conçues pour venir en aide en cas de crise grave, et elles ne devraient jamais servir pour quelque autre raison que ce soit ».

Elle a réuni des représentants des pays fondateurs, du ministère de la Défense nationale et du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, ainsi que des dirigeants du Centre de recherches sur les communications du Canada et de la société EMS Technologies, bref, tous les organes qui ont participé à l'élaboration de la technologie du système. Le programme de la soirée comprenait des discours de félicitations prononcés par des délégués des organismes invités, une vidéo racontant l'histoire de COSPAS-SARSAT, et la présentation, par le directeur exécutif du SNRS, M^{me} Jean Murray, de certificats d'honneur en hommage à la contribution de nombreuses personnes dévouées qui ont joué des rôles importants dans la création et la réussite du système. ■

Activités à venir

Conférence Shephard

« SAR The Americas 2003 »

Cette conférence internationale aura lieu Halifax les 24 et 25 mars 2003. Il y aura des exposés, des forums de discussion et des séances informelles qui permettront aux spécialistes de R-S civils et militaires, aux fonctionnaires et aux décideurs de l'État, aux gestionnaires commerciaux, aux universitaires, aux fabricants et aux fournisseurs d'examiner ensemble les questions relatives à l'équilibre à trouver entre l'atténuation des risques et l'efficacité. Pour plus amples renseignements, consulter le site Web http://www.shephard.co.uk/exhib/sar_03/

7^e Colloque annuel de la R-S en Alberta

Le colloque se tiendra les 7, 8 et 9 mars dans le parc interprovincial Cypress Hills. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web www.saralberta.org.

Journée de la R-S en Alberta

L'Alberta tiendra sa journée provinciale de la R-S le 4 mai 2003. Ce sera l'occasion de lancer des messages opportuns de prévention et de faire mieux connaître les services offerts

à la population par les nombreux fournisseurs de R-S, rémunérés et bénévoles, de la province. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web www.saralberta.org.

13^e Colloque mondial sur la gestion des opérations en cas de catastrophe (World Conference on Disaster Management)

Le colloque aura lieu du 22 au 25 juin 2003 à Toronto, à l'hôtel International Plaza, sur le thème « le nouveau visage de la gestion des opérations en cas de catastrophe : défis nouveaux, approches nouvelles ». Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web <http://www.wcdm.org/>

Compétition internationale de R-S (ISAR) 2003

La compétition internationale de recherche et de sauvetage (ISAR) est une activité annuelle réunissant des équipes de la Garde côtière auxiliaire du Canada et des États-Unis. ISAR a pour but de mettre à l'épreuve les capacités de ces bénévoles à planifier, à communiquer et à exécuter une

intervention de R-S. La prochaine compétition se tiendra à St. John's (Terre-Neuve), le 27 septembre 2003. Pour plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web <http://www.isar2003.com/>

SARSCÈNE 2003

Le grand congrès annuel canadien, offrant les Jeux de R-S, tout un éventail d'exposés et d'ateliers et un salon professionnel, est organisé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. SARSCÈNE 2003 aura lieu du 15 au 18 octobre 2003 à Kingston, en Ontario, et l'hôte en sera la Police provinciale de l'Ontario. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web <http://www.snrs.gc.ca>.

Pour faire annoncer un exposé, une démonstration ou toute autre forme de participation active au congrès dans le magazine SARSCÈNE ou sur le site Web du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, prière d'appeler le 1 800 747-9414 ou d'envoyer un courriel à touchard@snrs.gc.ca.

Le FNI finance un programme de base en prévention et survie

Les loisirs en nature sauvage et l'écotourisme sont de plus en plus populaires. Des amateurs novices du plein air, venus de tous les milieux et en nombres sans cesse croissants, se lancent dans l'exploration de l'arrière-pays canadien. Beaucoup d'entre eux sont mal préparés à affronter les défis et les dangers auxquels ils peuvent avoir à faire face. Nous nous retrouvons donc avec un nombre accru de personnes égarées, d'expériences de survie pénibles et de tragédies.

Dans le cadre d'un projet financé par le FNI, le *Wilderness Training Institute* (WTI), de Toronto, travaille à améliorer la situation en élaborant **un programme de base en survie et prévention**. Parrainé conjointement par le FNI et Mesures d'urgence Ontario, le WTI se donne comme objectifs de sensibiliser les gens à l'importance des capacités de survie en nature sauvage, de réduire le nombre de cas de personnes égarées, de prévoir plus efficacement les résultats des missions de R-S et d'empêcher les pertes de vie.

Stratégie de survie

Le programme de base en survie et prévention, destiné aux directeurs et professionnels du plein air, aux employés des parcs nationaux et provinciaux, aux bénévoles de la recherche, aux enseignants, aux organismes privés et aux particuliers, comprend un cours sur les compétences de base en matière de survie, qui s'accompagne d'un manuel du stagiaire et d'un manuel de l'instructeur et se concentre sur deux aspects de la survie en nature sauvage.

La première partie du cours, intitulée *Préparation à la survie*, porte sur les activités de planification des excursions et des itinéraires, par exemple, la préparation d'une trousse de survie et l'orientation-navigation en pleine nature. La deuxième partie s'intitule *Stratégie de survie* et constitue un guide pratique des moyens à prendre pour réduire les risques de se perdre et accroître les chances de survie et de sauvetage si jamais on s'égaré en pleine nature. Les principaux éléments en sont la gestion des risques, l'évaluation des dangers et la façon de les éviter, et les techniques de préparation à la survie.

Évaluer les risques et s'y préparer

David Arama, directeur de projet au WTI, explique : « Nous faisons comprendre aux gens qu'il y a des risques incontrôlables et des risques contrôlables. Les avalanches et la foudre se produisent sans avertissement, et des accidents peuvent arriver aux personnes les mieux préparées, mais une bonne part des mésaventures peuvent être évitées. Tout au moins, il est possible de s'y préparer en se dotant d'une *Stratégie de survie*. »

La *Stratégie de survie* décrit en détail les risques et les dangers dont il faut tenir compte en planifiant une expédition : mauvais temps, topographie, animaux et insectes, dangers signalés dans des alertes lancées par les autorités, dangers liés à une activité particulière, et ainsi de suite. Elle montre ensuite comment mettre ces renseignements en pratique afin de se préparer au scénario de la pire éventualité ou même de laisser tomber certains éléments d'une excursion si les risques connexes sont trop grands.

La préparation est absolument indispensable

De l'avis des autorités, l'absence ou l'insuffisance de préparation est l'un des facteurs principaux des scénarios courants de recherche et sauvetage. Ce manque de préparation peut se manifester de diverses manières, par exemple, ne pas laisser aux autorités et aux proches un plan du voyage ou ne pas se munir d'articles essentiels à la survie tels que lampes de poche, dispositifs allume-feu, abris portatifs et boussoles. Une mauvaise condition physique ou la capacité mentale voulue pour endurer une nuit inattendue à la belle étoile, de même que la consommation d'alcool et de médicaments sans ordonnance, sont d'autres facteurs qui contribuent souvent à la conclusion douloureuse ou même tragique des tentatives de sauvetage de personnes égarées.

Pour en savoir plus au sujet de l'école de survie en pleine nature, du WTI et de son programme de base en survie et prévention ainsi que de ses autres ateliers sur la survie et la sécurité, veuillez consulter le site Web de l'école à www.wcsurvivalschool.com.

Signaux et abris – des compétences clés pour la survie en milieu sauvage



Équipe canadienne victorieuse de la compétition

Une équipe de la Garde côtière auxiliaire canadienne venue de Richmond (Colombie-Britannique) est sortie victorieuse de ISAR 2002, la troisième édition de la compétition annuelle de R-S pour les bénévoles.

Les organisateurs de la manifestation étaient les autorités de la Garde côtière auxiliaire des États-Unis et le concours s'est tenu dans les installations du Groupe de la garde côtière de Milwaukee. Les 12 équipes de concurrents, appartenant aux Gardes côtières canadienne et américaine, ont dû faire leurs preuves dans des activités diverses dont l'opération de pompe d'épuisement, la manœuvre de lance-amarre, la cartographie et l'utilisation des cartes, le secourisme et l'épissure de cordages.

La Garde côtière auxiliaire canadienne et celle des États-Unis servent de soutien aux programmes de sécurité nautique et de recherche et sauvetage dans leurs pays respectifs. Chaque année, plus de 42 000 auxiliaires actifs des deux pays sauvent quelque 600 vies et viennent en aide à des milliers de navigateurs en difficulté sur la mer.

En 1999, les deux organismes ont signé un protocole d'entente qui a ouvert la voie à des programmes conjoints de formation et à des exercices conjoints. ■

ISAR 2002



L'équipe du Pacifique de la Garde côtière auxiliaire canadienne est sortie victorieuse de la compétition ISAR 2002 tenue à Milwaukee en octobre.

Le Cormorant remplit sa première mission

Moins d'une semaine après être entré en service opérationnel au 442^e Escadron de transport et de sauvetage, 19^e Escadre, BFC Comox, le tout nouvel hélicoptère militaire de sauvetage au Canada, le CH-149 Cormorant, a rempli avec succès sa première mission.

Le 28 juillet, l'équipage du Cormorant au 442^e Escadron de transport et de sauvetage reçoit un appel de détresse et part à la rescousse d'un marin philippin blessé sur le pont d'un navire. En arrivant sur les lieux, les techniciens de R-S se font poser par treuil sur le navire où ils stabilisent le patient et le posent sur une civière de métal en vue de le hisser à bord de l'hélicoptère. Le Cormorant, en vol stationnaire, cueille et prend à son

bord, sans difficulté, le marin sur sa civière et le transporte immédiatement à un hôpital de l'île de Vancouver. Le rescapé s'est complètement rétabli.

Le Cormorant réussit l'épreuve du pilote automatique

Ce premier sauvetage à l'aide du Cormorant s'est déroulé dans le détroit d'Hécate, à 200 kilomètres au large. L'équipage a donc eu l'occasion de mettre à l'épreuve le pilote automatique perfectionné qui permet à ces hélicoptères, pratiquement, de se piloter eux-mêmes. « Le pilote automatique nous a conduit exactement là où devions aller », s'émerveille le pilote, le capitaine Jen Weissenborn. « C'était bien de ne pas avoir à rester penché sur les commandes, comme c'est le cas avec les appareils Labrador ». Parmi les autres caractéristiques de vol immensément supérieures du Cormorant, il faut mentionner un moteur de réserve, une endurance et une capacité d'emport accrues, et l'aptitude à voler par très mauvais temps.

Le rôle des forces aériennes R-S

Le 442^e Escadron de transport et de sauvetage dispose d'une flottille de cinq Cormorant. Deux d'entre eux serviront principalement à enseigner aux pilotes, aux mécaniciens de bord et aux techniciens de recherche et de sauvetage comment opérer l'hélicoptère lors d'interventions de R-S. Comme l'explique le lieutenant-colonel Colin Goodman, commandant du 442^e Escadron : « Apprendre à piloter le nouvel hélicoptère est une chose. C'en est une tout autre d'apprendre à le manœuvrer à proximité d'un flanc de montagne ou au-dessus d'un navire qui tanguent violemment ».

Les Cormorant viennent remplacer les hélicoptères Labrador des Forces canadiennes. En plus de BFC Comox, BFC Gander reçoit trois des appareils de couleur jaune. BFC Greenwood et BFC Trenton prendront possession de leur part des 15 hélicoptères Cormorant d'ici la fin de l'année.

Un Cormorant ramène une famille chez elle

Un pilote et ses deux enfants sont sains et saufs grâce au 442^e Escadron de transport et de sauvetage, de BFC Comox, dont les membres ont reçu un appel lorsque l'avion familial n'a pas atterri à l'heure prévue. Après toute une nuit de recherche, l'équipage d'un appareil Buffalo a aperçu la famille et son avion sur une plage à 100 kilomètres au sud de Tofino, en Colombie-Britannique.

Quand les chercheurs du Buffalo ont retrouvé la petite famille, un des hélicoptères Cormorant de l'Escadron en était à sa dixième heure de recherche. Le Cormorant s'est posé sur la plage, les techniciens de R-S se sont assurés que tout le monde était en bonne condition et l'hélicoptère a ramené la famille chez elle, à Duncan, en C.-B. C'était la deuxième mission de sauvetage réussie pour nos Cormorant, qui viennent tout juste d'être mis en service.

