

REPORTAGES SPÉCIAUX

La revue canadienne de recherche et de sauvetage

SAR SCÈNE

Printemps – Été 2002 Vol. 12, n° 2



Le système de vision synthétique améliorée



L'Unité régionale de R-S de Halifax à l'œuvre



Les spécialistes en sauvetage – dix ans déjà !



Lancement des nouvelles équipes SAVE



Quiétude sur l'eau – gagnant du Prix canadien de la sécurité nautique



Cap sur la sécurité nautique



Secrétariat national
Recherche et sauvetage

National Search and
Rescue Secretariat

Canada

POSTES CANADA
CANADA POST



Port payé
Poste-
publications

Postage paid
Publications
Mail

1713825

UNIVISOR et ILLUMINATOR

à l'aide des professionnels en services d'urgence

Howard McCartney doit bientôt revenir au bercail pour y démontrer des inventions qui ont révolutionné le milieu des prestataires de services d'urgence. Il y a une trentaine d'années, il avait passé son adolescence au Canada.

Howard McCartney est à la tête d'une compagnie anglaise, INPC Limited, qui produit le tout nouveau **Univisor**, un signalisateur à haute visibilité que l'on peut fixer au pare-soleil de son automobile.

Il doit venir au Canada participer à **SARSCÈNE**, le plus important congrès canadien de recherche et de sauvetage (R-S), organisé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et un organisme local de R-S. M. McCartney fera la démonstration d'une version améliorée de l'Univisor, appelée l'**Illuminator**, un signal d'avertissement temporaire attachable au pare-soleil, dont les lettres s'allument et clignotent au besoin. On peut y imprimer des logos et des insignes permettant d'identifier des représentants officiels et il est possible de le produire en matière rétro réfléchissante.

Les ventes de l'Univisor, l'an dernier, ont largement dépassé les prévisions. Partout en Grande-Bretagne, les corps policiers l'ont adopté; même mouvement d'ensemble dans les services d'urgence en Angleterre, au Canada, en Australie et en Suisse. Et Howard McCartney de dire, « Je le savais que le potentiel était formidable ! »

Les panneaux Univisor et Illuminator sont invisibles aux autres usagers de la route jusqu'à ce qu'on les affiche. Dans des voitures anonymes, ils peuvent identifier des occupants tels les agents de police; on peut aussi s'en

servir dans des véhicules de bénévoles de R-S, de garde-côtes, de pompiers, de médecins, d'infirmiers, de représentants d'autorités locales et même de bénévoles de la cantine mobile.

M. McCartney indique qu'ils sont également utiles dans toute voiture où l'occupant doit, à certains moments, identifier son rôle officiel.

Il admet toutefois que son produit pouvait causer problème. Ses possibilités semblaient tellement grandes qu'il ne savait pas comment aborder la question du marketing.

L'Illuminator a déjà remporté le prix du gouvernement britannique Smart Award for Innovation and Technology. Cet appareil devrait connaître encore plus de succès auprès des services d'urgence que l'Univisor.

Il s'est adressé à Business Link for Cumbria et Trade Partners UK, des organismes qui aident les entreprises britanniques à développer leurs marchés et maximiser leur potentiel d'exportation. Business Link l'a encouragé à viser des secteurs particuliers, comme les services d'urgence, où l'Univisor pouvait être le plus efficace et où le besoin était le plus évident.

On compte maintenant parmi les clients d'Univisor des services de police, d'incendie, de R-S, de garde-côtes, de sauvetage en montagne, des ambulanciers ainsi que des chauffeurs de taxi, des professionnels de la santé et des autorités locales.

Howard McCartney a été en mesure de se rendre au congrès **SARSCÈNE** de septembre dernier, malgré la tournure tragique de cette époque sur la scène mondiale. Il compte maintenant parmi ses clients canadiens l'équipe de R-S du district de Whitehorse, la Garde côtière auxiliaire canadienne, l'équipe de sauvetage en montagne du gouvernement de l'Alberta, le service de police de Guelph, la police communautaire d'Oxford et l'équipe de R-S du service d'incendies de Toronto.

Debbie Brewster, présidente de la Whitehorse District Search and Rescue Society, est l'une des nombreuses clientes satisfaites de l'Univisor. « L'Univisor, de par sa grande flexibilité, nous a permis d'accroître notre visibilité lors de nos participations aux projets communautaires et de mieux contrôler l'accès



aux zones de recherches, mentionne-t-elle. La société nous promettait un service rapide, des prix raisonnables et une visibilité accrue, et c'est exactement ce que nous avons eu. »

Dave Freeborn, chef de l'équipe de sauvetage en montagne de Patterdale, dans le district d'English Lake, affirme que l'Univisor a encouragé les comportements professionnels chez ses membres. « Auparavant, dit-il, nous n'avions que des insignes faits à la main pour nous identifier, et cela n'était pas très satisfaisant. Maintenant, nous avons tous des Univisors, qui non seulement nous confèrent une apparence plus professionnelle, mais nous donnent aussi un sentiment d'appartenance et de professionnalisme. »

À la Police métropolitaine de Londres, on affirme que « l'Illuminator devrait faire partie de nos spécifications pour les véhicules banalisés »; pour sa part, l'agence maritime et de garde-côtes britannique y voit là un gadget utile.

Howard McCartney a bien hâte au prochain congrès **SARSCÈNE**, celui de Halifax. « L'appui, l'encouragement et la réaction générale à Whitehorse ont été phénoménaux l'an dernier », a-t-il déclaré récemment.

Il espère que les Canadiens lui offriront un aussi chaleureux accueil en septembre. ■



www.univisor.net

Tél. : +44 (0) 870-6000408

Télé. : +44 (0) 870-6000409

Courriel : inpc@univisor.net



Le nouveau Centre conjoint des opérations d'urgence de la Nouvelle-Écosse fait rapidement ses preuves



La Nouvelle-Écosse a vécu plus que son lot de situations d'urgence et de catastrophes. Tout y est passé au cours de son histoire, depuis les désastres miniers jusqu'aux explosions de navires et aux écrasements d'avion. Il semble donc tout naturel, de dire Mike Lester, directeur exécutif de l'Organisation de mesures d'urgence (OMU) de la Nouvelle-Écosse, que la province soit un chef de file en tout ce qui a trait à la préparation aux urgences et à la mise sur pied de nouveaux systèmes qui permettent une gestion plus efficace de ces situations.

Voilà pourquoi la Nouvelle-Écosse est la première province canadienne à ouvrir un Centre conjoint des opérations d'urgence, fruit d'un partenariat réunissant les organisations de mesures d'urgence des trois ordres de gouvernement.

Le Centre, ouvert le 6 septembre 2001, a eu son baptême du feu dès le 11 septembre lorsque l'OMU a dû s'en servir pour coordonner l'accueil des plus de 8 000 passagers dont les avions avaient été détournés vers Halifax à la suite des attaques terroristes aux États-Unis. Mike Lester, qui travaille à l'OMU de la province depuis 14 ans, dit que l'avènement du Centre conjoint a augmenté considérablement la capacité de l'organisation à gérer avec efficacité les opérations d'urgence.

Un centre des opérations d'urgence est une installation où les organes gouvernementaux de tous les ordres coordonnent les activités des nombreux groupes et organismes qui unissent leurs efforts lorsqu'il se produit une urgence. C'est l'un des éléments essentiels à la réussite d'un programme de préparation aux situations d'urgence.

En plus de diriger les opérations d'urgence, le Centre conjoint offre des programmes de formation, depuis la préparation élémentaire aux urgences jusqu'à la formation avancée aux opérations d'urgence.

Le Centre conjoint est muni de matériel de télécommunications et de matériel audio-visuel

des plus perfectionnés ainsi que d'une puissante génératrice auxiliaire qui permet de fonctionner même dans les conditions les plus difficiles.

Comme le rappelle Mike Lester : « Au Canada, la préparation aux urgences est une responsabilité partagée par les trois ordres de gouvernement. Lorsqu'il s'agit d'une situation de grande envergure, l'intervention doit être coordonnée et il est donc logique de disposer d'un centre commun pour les administrations municipales et les gouvernements provincial et fédéral. Les autres provinces comprennent aussi l'avantage d'un centre conjoint des opérations d'urgence, mais la Nouvelle-Écosse est la première à se doter d'une installation logeant les trois ordres de gouvernement. »



Pose officielle des plaques d'honneur sur le nouveau Mur de l'excellence. De gauche à droite : Jamie Muir, ministre responsable de l'exécution de l'*Emergency Measures Act* de la Nouvelle-Écosse, Charlie Strickland, président de l'Association de sauvetage et recherche au sol de la Nouvelle-Écosse, et Tom Cahoon, président de la Nova Scotia Amateur Radio Association.

MUR DE L'EXCELLENCE

L'ouverture du Centre conjoint des opérations d'urgence, le 6 septembre 2001, a donné lieu au dévoilement du **Mur de l'excellence** par Jamie Muir, ministre responsable de l'exécution de l'*Emergency Measures Act* de la Nouvelle-Écosse, qui a également profité de l'occasion pour présenter les deux premières récompenses à accrocher au mur. L'un des deux prix rend hommage à l'Association de sauvetage et recherche au sol de la Nouvelle-Écosse et l'autre, à la Nova Scotia Amateur Radio Association. ■

Sheliah Bennett, *Communications et éducation du public, Organisation de mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse*
bennetsa@gov.ns.ca

TABLE DES MATIÈRES

NOUVELLES DE R-S

Le nouveau Centre conjoint des opérations d'urgence de la Nouvelle-Écosse fait rapidement ses preuves	3
Un système de vision synthétique améliorée	4
Le Ministre approuve la liste des projets de R-S par ordre de mérite	6

EN VELETTE

Les spécialistes en sauvetage de la GCC	7
---	---

SAUVETAGE

Une promenade glaciaire à la Saint-Valentin	8
La photothèque de l'Unité régionale de R-S de Halifax	9

PRÉVENTION

Lancement de nouvelles équipes SAVE	10
Pour les plaisanciers, la formation est gage de sécurité	10

BIBLIOTHÈQUE DE R-S

<i>Deadly Frontiers</i>	11
<i>Survival Secrets</i>	12

PRIX

<i>Quiétude sur l'eau</i> - Prix de la meilleure campagne canadienne de sécurité nautique... 13	13
Hommage à la contribution de Ken White à la R-S en Colombie-Britannique	13

CALENDRIER	14
------------------	----

SARSCÈNE

SARSCÈNE est une publication trimestrielle du Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Traduction, révision et lecture d'épreuve par ALTER EGO Traducteurs Inc. Révision anglaise par PMF Editorial Services Inc. Impression par Gilmore Printing Services Inc.



Photographies : p. 7, Garde côtière canadienne, région de Terre-Neuve; p. 8 Tourisme Nouvelle-Écosse.

Les opinions et les faits relatés dans SARSCÈNE relèvent des collaborateurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions ou politiques du Secrétariat.

Rédactrice en chef : Louise Pilloud
Rédacteur-éditeur : Michael Jackson

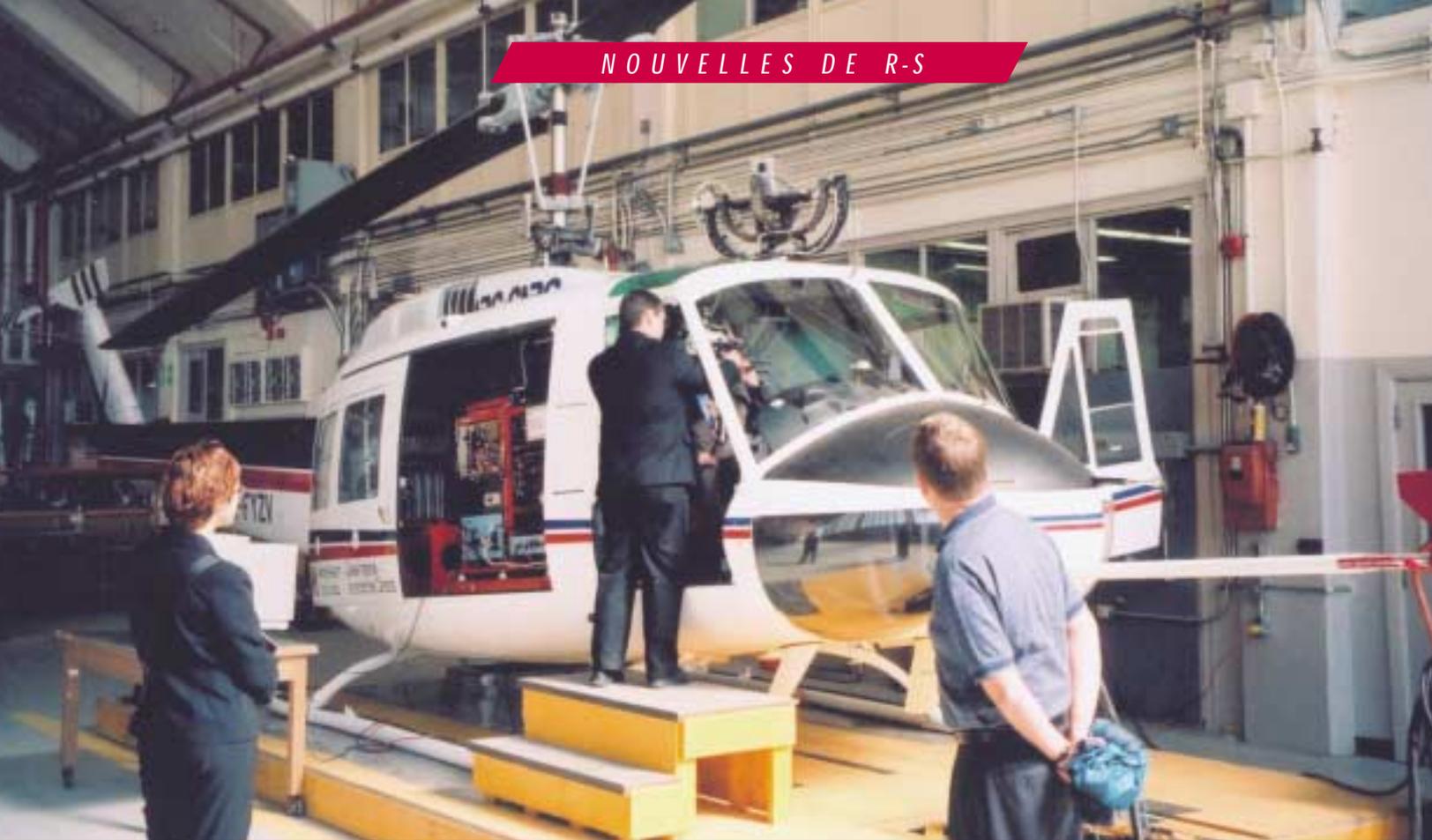
RENSEIGNEMENTS

Tél. : (613) 996-3035 ou 1 800 727-9414
Télec. : (613) 996-3746
Courriel : mjackson@snsr.gc.ca
Site Web : www.snsr.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
Édifice Standard Life, 275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2

ISSN 1183-5036





DÉMONSTRATION TECHNOLOGIQUE

Un système de VISION SYNTHÉTIQUE améliorée

Nous sommes en 1997. Vous êtes pilote d'hélicoptère de recherche et de sauvetage (R-S). Votre cible aujourd'hui est un alpiniste en mauvaise posture, mais la visibilité est pratiquement nulle à cause de la pluie et de l'ennuage. Frustré dans vos efforts, vous vous résignez à rentrer à la base. Ah! Si seulement il existait un moyen de retrouver ce pauvre alpiniste...

Passons en 2007. Vous êtes pilote d'hélicoptère de R-S. Votre cible aujourd'hui est un alpiniste en mauvaise posture, mais la visibilité est pratiquement nulle à cause de la pluie et de l'ennuage. Vous naviguez aisément à travers les éléments, localisez l'alpiniste et procédez au sauvetage.

La différence entre la mission abandonnée et la mission réussie tient au système de vision synthétique améliorée (ESVS). Bien qu'il ne soit pas encore opérationnel, ce système susceptible d'aider à sauver des vies sera bientôt à la disposition des fournisseurs de services de R-S.

Approuvé en juillet 1998, l'exercice de démonstration technologique de l'ESVS est financé par Recherche et développement pour la Défense Canada (RDDC) et le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Il a pour but d'arriver à mettre au point des systèmes de vision perfectionnée pour les équipages d'aéronefs militaires, commerciaux et de R-S.

La démonstration de l'ESVS est un projet conjoint réunissant la collaboration de nombreux organismes de recherche du ministère de la Défense nationale (MDN), de l'industrie canadienne, des universités du Canada et de pays membres du Programme de coopération technique, en particulier les États-Unis et le Royaume-Uni.

L'objectif visé par les chercheurs est de fabriquer un prototype « en état de vol » d'un système intégré de vision perfectionnée en tirant parti de l'infographie, de la vision humaine, de capteurs infrarouges et autres et de caméras à photosensibilité élevée. Les éléments techniques du système sont réunis dans un visiocasque afin de permettre au pilote de voler en toute sécurité et de façon normale dans des conditions atmosphériques mauvaises où il ne peut compter que sur ses instruments.

Le casque d'ESVS fournit au pilote une scène visuelle intensifiée. Cette scène combine quatre images distinctes produites sur l'aéronef et comprenant une image synthétique préenregistrée du lieu de l'intervention, générée par ordinateur à partir d'une base de données numériques; une image améliorée créée par la fusion d'images

provenant de divers capteurs électro-optiques (infrarouges et autres); un ensemble de symboles qui fournissent de l'information sur l'aéronef et sur la navigation. Ces images sont combinées en une seule image compréhensible et présentée au pilote par le visiocasque stéréoscopique.

En ce qui touche la R-S, la démonstration de l'ESVS visait la mise à l'essai de trois fonctions principales :

- la descente de l'hélicoptère à un niveau inférieur à l'altitude minimale par mauvais temps, afin de pouvoir rechercher des survivants;
- le maintien de l'hélicoptère en vol stationnaire lorsque le pilote doit se fier uniquement aux instruments;
- le départ sans risque à partir de la zone de recherche.

Le lieutenant-colonel Murray Haines, de la Direction des sciences et de la technologie à Recherche et développement pour la Défense Canada, est directeur du projet et de l'exercice de démonstration technologique de l'ESVS. Selon lui, le système permettra aux équipages d'aéronef de R-S de voler de nuit et aussi dans des conditions de visibilité réduite par le brouillard et la pluie lors des interventions. Il ajoute que tous les organismes participant au projet de démonstration sont à peu près sûrs de trouver d'autres utilisations à l'ESVS : « Pour le moment, l'ESVS vise principalement à permettre de se rendre à une zone de recherche et d'en revenir en toute sécurité lorsque le pilote doit voler aux instruments, mais cette technologie pourrait éventuellement nous aider aussi à localiser des victimes ».

L'ESVS pourrait être à la disposition des équipages d'hélicoptères canadiens des Forces armées et de la R-S dès 2007 ou 2008.



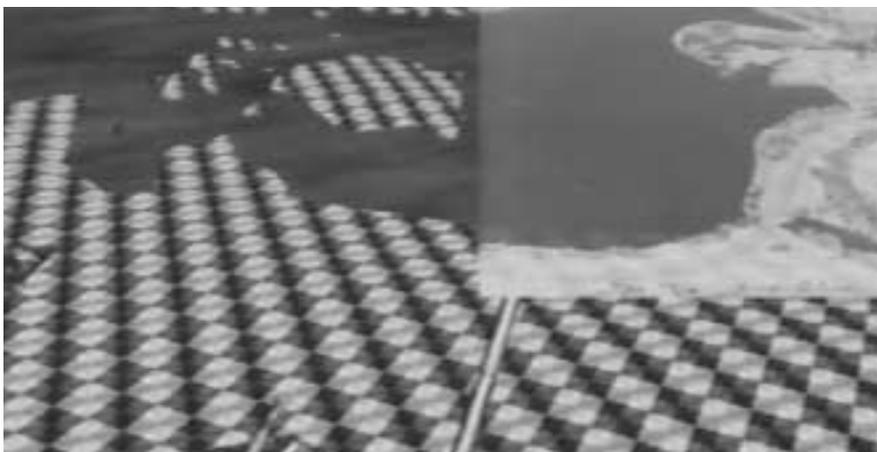
Depuis le 1^{er} mai 2001, des pilotes du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Australie effectuent des essais en vol de l'ESVS entre l'aéroport d'Ottawa et les collines de la Gatineau, à bord d'hélicoptères Bell 205. Pendant les essais, les parties frontale et latérales de la bulle de l'hélicoptère sont obscurcies par des rideaux et les pilotes portent des masques dont l'ouverture ne leur permet de voir que les instruments de vol. Les essais ont révélé que l'ESVS permettait aux pilotes de voir des pylônes de transmission à des distances de 15 à 20 kilomètres, alors qu'à l'œil nu, ces mêmes pylônes ne pourraient pas se distinguer facilement à plus d'un kilomètre.

L'exercice de démonstration technologique de l'ESVS se fonde sur les constatations d'une étude ergonomique des Forces canadiennes sur les hélicoptères de R-S. Cette étude a permis de relever des lacunes dans la capacité d'effectuer des missions de R-S en hélicoptère en tous temps ainsi que certains problèmes auxquels se heurtent les pilotes lorsqu'il s'agit d'opérations à basse altitude et à visibilité réduite. Les progrès de la technologie des cellules d'hélicoptères ont rehaussé la performance, et ceux de l'avionique ont amélioré la localisation des cibles, mais la capacité d'évaluer le terrain avec exactitude reste encore impossible à améliorer. Et la sécurité est un souci de première importance pendant les missions à basse altitude.

La démonstration technologique de l'ESVS n'est pas spécifiquement un projet du MDN, mais les responsables tiennent la Force aérienne au courant des possibilités offertes, sur le plan des concepts et des capacités, par des systèmes à couplage optique qui pourraient servir dans les aéronefs de l'avenir, non seulement pour la R-S, mais aussi pour contrer les agents obscurcissants sur les champs de bataille et d'autres dangers menaçant le personnel. Éventuellement, ces concepts d'avant-garde pourraient s'appliquer à des véhicules télécommandés.

Toujours à l'affût de matériel nouveau qui les aidera à sauver des vies, les organismes de R-S de tout le Canada attendent l'ESVS avec grande impatience. —

*Jon Elliott, Étudiant stagiaire
Université Mount Saint Vincent*



Voici ce que perçoit l'œil gauche du pilote portant le visiocasque. L'image améliorée provenant de capteurs apparaît au côté supérieur droit, superposée à l'image synthétique générée par ordinateur.

Le Ministre approuve la liste des projets de R-S par ordre de mérite

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) est heureux d'annoncer que l'honorable Art Eggleton, ministre de la Défense nationale et ministre principal de la recherche et du sauvetage, a approuvé la liste des projets par ordre de mérite du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage pour l'exercice 2002-2003.

Le FNI soutient financièrement les projets novateurs en recherche et sauvetage (R-S). Ses objectifs sont les suivants :

- Rehausser la prestation fédérale, provinciale et territoriale des activités de R-S aéronautiques, maritimes et terrestres.
- Promouvoir et soutenir les projets qui contribuent à la réalisation des objectifs du Programme national de recherche et de sauvetage.

- Diffuser les pratiques exemplaires en R-S à tous ceux engagés en recherche et sauvetage au Canada.

Un groupe d'experts provenant de tous les domaines de compétence en R-S a examiné et évalué, selon son mérite respectif, chacun des projets soumis au FNI pour l'exercice 2002-2003. Le Comité interministériel de recherche et de sauvetage et le SNRS ont approuvé cette liste par ordre de mérite. Le FNI a une enveloppe budgétaire de 8,1 millions de dollars; depuis 1988, il a fourni plus de 113 millions de dollars à 655 projets.

Certains projets du FNI seront présentés au Congrès SARSCÈNE à Halifax, du 11 au 14 septembre 2002. ■

Veillez consulter le site Web du SNRS pour obtenir des précisions sur le FNI (www.snrs.gc.ca).

Le FNI aide à financer des projets comme cette station météorologique dans la région de Wreckhouse, à Terre-Neuve.

LA LISTE PAR ORDRE DE MÉRITE

Programme de déplacement sécuritaire et de sauvetage en montagne et glacier – Campbell River SAR

Approbation et agrément d'une radiobalise de détresse de 406 MHz à prix modique

Programme de sauvetage en eaux vives - Campbell River SAR

Matériel pour les bénévoles en R-S de Shuswap, C.-B.

Accroître les capacités de R-S du Manitoba

Matériel pour le sauvetage sur la glace ou sur l'eau – Lake of the Woods SAR, Ontario

Interrupteur GS électronique pour une balise de détresse

Campagne de messages d'intérêt public – Avertissement de tornade

Acquisition de jumelles gyroscopiques

Radios mobiles de jonction pour les ressources maritimes principales de R-S en Nouvelle-Écosse

Matériel et formation – phase 3 – Chatham-Kent SAR, Ontario

Création d'une structure provinciale de gestion des bénévoles en R-S

Stations météorologiques dans les montagnes de la Haute-Gaspésie

Prévention et sécurité sur la glace – Montréal, Québec

SIG de R-S – mission géographique pour la recherche et le sauvetage

Recherche sur les noyades

Défibrateurs automatiques externes (DAE) pour la GCC

Accroître la capacité d'intervention de recherche et de sauvetage lors d'incidents majeurs dans l'Arctique

Mise en place d'une force régionale en matière de R-S en Abitibi-Témiscamingue

Implantation d'un système intégré de gestion des bénévoles en R-S.

Essais pratiques d'un radar de R-S

Bateaux de formation à l'extraction de survivants d'un chavirement

Formation en localisation – Équipe bénévole de R-S de Shuswap (C.-B.)

Lunettes de vision nocturne pour les détachements maritimes de la police provinciale de l'Ontario

Prévision de vagues sur la Baie d'Hudson et la Baie de James

Ajout de données sur les courants des Grands bancs à CANSARP

Simulation de situation d'urgence sur maquette – R-S au Canada

Messages d'intérêt public, radiodiffusés et télédiffusés, sur la sécurité en milieu sauvage.

Récepteur de veille ASN (appel sélectif numérique)

Recherche et développement sur des systèmes d'évacuation et de sauvetage (ES)

Mesures d'urgence pendant les épreuves nautiques

Climatologie des ouragans au Canada : Améliorer notre connaissance du danger

Ressources nationales en sécurité nautique – Guide de l'animateur

Programme de formation et de prévention en R-S pour le kayak de mer

Appareil d'essai pour les balises de 406 MHz

Intégration du SARMIS

LES SPÉCIALISTES EN SAUVETAGE DE LA GCC

toujours le vent en poupe après 10 ans d'activité

Ce sont nos travailleurs paramédicaux de la mer. Ils ont aidé des milliers de personnes en danger en mer libre et sauvé un grand nombre de vies. On les appelle les spécialistes en sauvetage, des officiers et membres d'équipage de la Garde côtière canadienne (GCC) qui se sont portés volontaires pour assumer des tâches supplémentaires afin de venir en aide à d'autres marins.

Les membres d'équipage de la GCC reçoivent depuis longtemps de la formation en secourisme opérationnel (soins d'urgence et RCR), mais, il y a maintenant 10 ans, la CCG a commencé à armer ses navires d'un personnel doté de compétences beaucoup plus poussées en la matière.

Le concept de « travailleurs paramédicaux de la mer » a germé dans l'esprit du capitaine John McGrath de l'unité d'aéroglossiers de Sea Island, à Vancouver. Le capt McGrath a réalisé son objectif de former tous ses membres d'équipage en secourisme industriel et professionnel. La direction régionale a approuvé l'idée et appuyé la mise en œuvre pleine et entière du projet de secouristes en mer dans toute la région du Pacifique. L'accroissement de la formation est devenu l'objectif de toutes les unités de la GCC et, inévitablement, ces efforts ont donné naissance au programme des spécialistes en sauvetage, dont la première promotion de diplômés a vu le jour le 14 février 1992.

Aujourd'hui, 10 ans plus tard, les spécialistes en sauvetage de la GCC continuent d'apporter une aide essentielle en mer. Des milliers de personnes, passagers de navires de croisière, pêcheurs, plaisanciers et marins professionnels, leur doivent leur sauvetage et bien souvent leur

vie. À l'heure actuelle, la GCC emploie plus de 300 spécialistes en sauvetage, dont certains sont des diplômés de la toute première promotion. Leurs compétences et leur dévouement permettent à la GCC de remplir son mandat d'organisme de secours d'urgence en mer. Des modifications apportées à la *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer* (1979) et entrées en vigueur en janvier 2000, qui ajoutaient une disposition exigeant la prestation de services initiaux de secourisme, ont poussé la GCC à remettre à jour son programme de spécialistes en sauvetage.

Le programme fait l'objet de révisions périodiques afin que la GCC puisse offrir le filet de sécurité le plus vaste possible. Le Cours de manœuvre des embarcations pneumatiques à coque rigide est sans cesse perfectionné et on le considère maintenant comme l'un des meilleurs au monde. Depuis novembre 2001, la GCC applique à ses intervenants médicaux d'urgence le *Profil national de compétences professionnelles* établi par l'Association canadienne des travailleurs paramédicaux. Ce faisant, la GCC s'assure que les soins donnés par ses spécialistes en sauvetage concordent avec ceux des secouristes opérationnels terrestres et des organismes provinciaux et fédéraux. L'uniformisation facilitera également l'élaboration d'une norme nationale en matière de soins d'urgence.

La GCC s'efforce sans cesse de garder à jour son programme de spécialistes en sauvetage et de voir à ce que ses intervenants disposent de ce qu'il y a de plus récent sur le plan de la formation et du matériel et soient

au courant des services offerts par les autres fournisseurs de soins d'urgence.

Mille et une fois au cours de leur histoire, les spécialistes en sauvetage de la GCC ont fait merveille et renversé des situations périlleuses grâce à l'aide experte qu'ils apportent aux marins. Quiconque a déjà été secouru par un spécialiste en sauvetage n'a aucune peine à reconnaître l'importance critique du programme. Il est temps de rendre hommage à ces spécialistes, à leur formation professionnelle et à leur dévouement. ■

Rachel Lander, stagiaire en R-S à la GCC



La Garde côtière canadienne relève de Pêches et Océans Canada, le ministère responsable de toutes les opérations fédérales de recherche et de sauvetage en eaux canadiennes, de concert avec le ministère de la Défense nationale. De par son mandat officiel, la GCC est chargée de gérer les océans et les grandes voies navigables du Canada de manière à ce qu'ils soient propres, sûrs, productifs et accessibles, afin d'assurer une exploitation durable des ressources et le commerce maritime.

UNE PROMENADE GLACIALE À LA SAINT-VALENTIN



Le mercredi 14 février 2001, à 19 h 56, l'Unité régionale de R-S de Halifax (HRSAR) est alertée par le détachement de la GRC de Cole Harbour. Un homme de 56 ans de Spider Lake, juste à l'est de Halifax, est parti promener son chien sur des sentiers tracés dans une vaste zone boisée qui entoure le lac. Il s'est mis en route vers midi, et son épouse signale qu'il n'est pas rentré à 16 h, comme prévu.

La toute première entrevue de la GRC avec l'épouse révèle que l'homme égaré est malade du cœur et connaît bien les environs. L'officier responsable à la GRC et le directeur des recherches à la HRSAR chargent des membres de l'équipe de parcourir attentivement les sentiers menant au lac et les rives du lac. La première réponse, à 20 h 30, parvient d'une équipe cynophile de la GRC. Le maître-chien et sa bête ont trouvé des pistes de chien et des empreintes de bottes sur un sentier allant vers l'est du chemin de Spider Lake et en direction de l'extrémité nord du lac. À 21 h 37, on charge l'équipe 1 de suivre un autre sentier qui mène à l'est jusqu'à l'extrémité sud du lac et de repérer les indices le long de la rive sud du lac. L'équipe 2, pour sa part, doit suivre un sentier vers l'est, rejoindre le côté ouest du lac et procéder au repérage d'indices sur la rive nord. On envoie cinq autres équipes, l'une après l'autre, avec pour mission de vérifier une ligne de transmission et une carrière qui se trouvent dans les parages et de patrouiller aussi les sentiers de raccordement. Et voilà qu'un habitant du coin trouve le briquet du disparu sur le sentier patrouillé par l'équipe canine et l'équipe 2, ce qui vient confirmer la direction prise par l'homme égaré depuis la dernière fois qu'on l'a aperçu.

Ce jour-là, le ciel était gris, il faisait -5 °C et les vents étaient légers. L'accumulation de neige était assez importante : il en était tombé 3 cm depuis le matin, et ce par-dessus une croûte d'un mètre. On devait faire vite car la météo annonçait 10 autres centimètres d'une neige qui allait se transformer en verglas et en pluie, le tout sous des vents de 50 km à 60 km l'heure à partir de minuit. Tous ces facteurs allaient certainement mettre fin aux excellentes conditions de pistage.

Dans l'intervalle, l'équipe 1 avait suivi les pistes jusqu'au lac Spider et trouvé le disparu à 23 h 5, à une localisation GPS d'environ un kilomètre et demi de l'endroit où on l'avait vu pour la dernière fois. L'homme « semblait s'être endormi sur la glace » près de la rive ouest du lac. Il ne réagissait pas aux stimuli et respirait au rythme d'une vingtaine de souffles stertoreux par minute. Son pouls, difficile à sentir, n'était que de 64. Il semblait avoir enlevé une partie de ses vêtements. L'équipe 1 a également trouvé sur les lieux une bouteille vide de vodka et plusieurs empreintes de chien. Après avoir placé une couverture sous le patient, on a commencé à surveiller ses signes vitaux.

À ce moment-là, on a réorienté l'équipe 8, qui comptait quatre motoneiges, vers l'opération de sauvetage. Conjointement avec les premiers secouristes médicaux, ils ont apporté un brancard-corbeille, une trousse à oxygène et des couvertures spéciales contre l'hypothermie. C'est à 23 h 23 que l'équipe 8 et l'équipe 2 sont arrivées sur les lieux. L'équipe 1 a conservé la responsabilité de dégagement et du transport. Une vérification de suivi effectuée sur le patient par un infirmier de l'équipe 2 a confirmé la première évaluation, c'est-à-dire : aucune pression sanguine lisible; pupilles contractées; réactions lentes; extrémités froides; mâchoires serrées. Les sauveteurs n'ont pas pu insérer de tube pharyngé. À 23 h 30, ils ont mis le patient dans le brancard-corbeille sur un traîneau et puis, avec l'aide de toute une équipe de soutien, ils l'ont transporté en tirant le traîneau au moyen d'une motoneige, tout en vérifiant fréquemment l'état du patient. En arrivant à l'entrée de la piste, au bord du lac, le patient a spontanément ouvert les yeux et réagi à la douleur. Toutefois, 20 minutes plus tard, il est retombé dans un état de non-réponse.

Ses pupilles étaient fixes et dilatées et sa respiration est descendue sous huit. Les sauveteurs ont alors réussi à insérer une canule pharyngée pour aider le patient à respirer à l'aide d'un masque et ballon d'anesthésie. Pendant ce temps, l'infirmier se tenait au-dessus du patient en s'agrippant au brancard-corbeille et à la motoneige. À une trentaine de mètres de l'ambulance, il a fallu baisser l'évaluation de l'état du patient au niveau de « l'absence de signes vitaux ». Les techniciens ambulanciers ont alors commencé les soins immédiats en réanimation. Un moniteur cardiaque a permis de constater une fibrillation du cœur.

Les interventions de technique spécialisée de réanimation cardio-respiratoire, commencées par les techniciens médicaux à minuit douze, se sont poursuivies pendant le trajet vers l'hôpital QEII. À son arrivée, à minuit cinquante, le patient avait une température centrale rectale de 23 °C et son cœur était toujours en état de fibrillation. Sa température a baissé de nouveau après

l'arrivée à l'hôpital, un phénomène « d'après-coup » qui peut se produire une fois le patient rendu à la salle d'urgence alors que l'on s'affaire à le réchauffer. On a réussi à le garder en vie au moyen de techniques manuelles de réanimation et de ventilation jusqu'à ce qu'on puisse le mettre en dérivation cardiaque et relever sa température centrale à 37 °C, et finalement le ramener avec succès à un rythme sinusal. Transféré aux soins intensifs, le patient a retrouvé ses réactions neurologiques spontanées vers 20 heures le jeudi 15 février. Il est demeuré branché à un ventilateur, mais le pronostic était bon puisqu'il montrait des signes de fonctionnement cérébral positif après trois heures environ de réanimation cardio-pulmonaire !

Pendant que tout le monde se concentrait sur les premiers soins au patient à l'endroit où il avait été retrouvé, son chien est revenu. Le chef de l'équipe 1 a vu à ce que les sauveteurs ramènent le chien, qui a pu rentrer à la maison le lendemain.

Ce cas, extraordinaire par son succès, nous a tous ouverts les yeux sur l'importance des gestes à poser et de la conjugaison du travail d'équipe avec les techniques de « recherche » et les compétences en « sauvetage ». Tous nos remerciements à la HRSAR, au détachement de la GRC de Cole Harbour et aux quatre motoneigistes locaux qui ont contribué à l'intervention de R-S.

MISE À JOUR : SEPTEMBRE 2001.

Le patient a passé deux mois à l'hôpital et a dû recevoir ensuite des soins de dialyse, mais seulement pendant deux autres mois. En août 2001, il avait dû retourner à l'hôpital plusieurs fois pour des troubles rénaux, mais ne présentait aucun signe de problèmes neurologiques. ■

*Blair Doyle, agent de formation à l'interne
Unité régionale de R-S de Halifax
Municipalité régionale de Halifax
(Nouvelle-Écosse)
adventure@hfx.eastlink.ca*

PHOTOOTHÈQUE DE L'UNITÉ RÉGIONALE DE R-S DE HALIFAX



Dans la neige, il est important de savoir évaluer l'âge des pistes.



En R-S, les secouristes doivent connaître le milieu sauvage pour offrir des soins optimaux aux victimes.



Lors d'un exercice de formation, les secouristes en milieu sauvage établissent un camp de base pour y passer la nuit et soigner un patient blessé, souffrant d'hypothermie, en attente d'un transport par avion.



Une camionnette à quatre roues motrices, bien équipée, joue un rôle principal dans le transport, les communications et le soutien logistique.



Le travail d'équipe est essentiel pour évacuer convenablement une victime.

Lancement de nouvelles équipes **SAVE**

Le Solliciteur général de l'Ontario, David Turnbull et le sous-commissaire de la Police provinciale de l'Ontario (OPP), Maurice Pilon, ont annoncé officiellement l'entrée en activité de trois nouvelles équipes d'exécution des règlements relatifs aux motoneiges, aux véhicules tous terrains et aux embarcations, ou équipes SAVE, lors d'une conférence de presse tenue à Gravenhurst, le 28 juin 2001.

Le travail des équipes SAVE a pour but premier de réduire le nombre d'accidents causant des blessures ou la mort sur les cours d'eau et les sentiers récréatifs de l'Ontario. Ces dernières années, il s'est produit en moyenne, par an, 49 mortalités lors d'accidents de bateau et 29 lors de collisions de motoneige sur le territoire de compétence de l'OPP.

Selon les propos tenus par le Solliciteur général Turnbull devant l'auditoire rassemblé à Gravenhurst : « Les nouvelles équipes SAVE de l'OPP s'inscrivent dans notre engagement global à lutter contre le crime et à rehausser la sécurité publique ».

Le Sous-commissaire Pilon a expliqué que les nouvelles équipes seraient basées dans les collectivités de North Bay, Orillia et Odessa et que leur déploiement viendrait enrichir et renforcer les activités actuelles de sensibilisation et d'exécution en matière de lois et de règlements. —

Traduction et adaptation d'un article paru dans l'OPP Review, été 2001, vol. 36, n° 2, avec la permission de la revue.



Le sous-commissaire de l'OPP Maurice Pilon et le député provincial Norm Miller (Parry Sound-Muskoka) regardent le Solliciteur général Turnbull prendre les commandes de l'un des nouveaux bateaux.

C'est votre vie...



préservez-la!

Suivez un cours...
obtenez une carte!

Pour les plaisanciers, la formation est gage de sécurité

Le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* exige que les conducteurs aient dans leur embarcation, en tout temps, une attestation de compétence. Cette obligation est en vigueur depuis 1999 pour les personnes nées après le 1^{er} avril 1983. La prochaine échéance viendra en septembre 2002 pour les conducteurs de bateaux de moins de quatre mètres de long, y compris les véhicules marins personnels tels que les motomarines. Le règlement deviendra d'application universelle d'ici septembre 2009.

Une des façons de se procurer une attestation de compétence est d'obtenir une carte de conducteur d'embarcation auprès d'un organisme de formation qui offre le programme d'acquisition de cette compétence.

La Garde côtière canadienne (GCC) estime que la formation est un élément essentiel de toute campagne visant à réduire le nombre d'accidents mettant en cause des embarcations ou autres véhicules marins. En suivant des cours, les conducteurs apprennent à mettre en application les mesures de sécurité de base concernant, par exemple, l'utilisation collective des cours d'eau et les réactions qui conviennent dans les situations d'urgence. Les plaisanciers d'expérience ont le choix de simplement réussir un examen écrit accrédité, mais la formation en sécurité nautique est une excellente occasion

d'en revoir et d'en apprendre les règles, qui sont essentielles même aux conducteurs les plus chevronnés.

La sécurité est la raison d'être du programme de compétence des conducteurs d'embarcation. Notre but est d'éliminer complètement les mortalités causées par les accidents nautiques en tablant sur la formation des conducteurs et la promotion de la sécurité nautique. La navigation de plaisance est à la source d'un plus grand nombre de noyades que toute autre activité nautique au Canada. Le groupe le plus à risque ? Les hommes de 15 à 75 ans. La plupart des noyades qui surviennent chez les plaisanciers sont liées aux activités de pêche et de chasse sur de petits lacs, dans de petites embarcations ouvertes. Et la grande majorité des victimes sont des personnes que tout le monde considérerait comme des navigateurs d'expérience. Suivez un cours de sécurité nautique. Il pourrait vous arriver un jour d'avoir à sauver une vie, et ce pourrait fort bien être la vôtre ! —

Pour obtenir la liste des organismes de formation accrédités ou pour des renseignements sur la sécurité nautique, il suffit de téléphoner sans frais au service d'information du Bureau de la sécurité nautique, au 1 800 287-6687, ou de consulter le site Web de la Garde côtière canadienne à l'adresse www.ccg-gcc.gc.ca.

André Bégin, chef du programme de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, Garde côtière canadienne, info@dfo-mpo.gc.ca

UN EXALTANT APERÇU DE LA R-S AU CANADA ATLANTIQUE

Deadly Frontiers de Dean Beeby

Terreur, découragement, épuisement, mais aussi détermination, courage et combat. Voilà certains des mots que l'auteur Dean Beeby fait naître à l'esprit dans cet ouvrage fascinant qui vient de paraître et qui donne une vaste perspective de la R-S au Canada Atlantique.

Même pour les lecteurs non engagés en R-S, *Deadly Frontiers* est un livre passionnant, tant à cause de la nature dramatique du propos que du style vivant et convaincant de l'auteur. Dean Beeby, qui habite à Halifax, est correspondant en chef au bureau de la Presse canadienne dans la région de l'Atlantique.

Dans six chapitres palpitants, il couvre les sujets suivants :

- L'histoire d'Andy Warburton, ou la disparition tragique et la mort éventuelle d'un petit garçon de neuf ans qui s'est égaré dans la forêt de Nouvelle-Écosse le jour de la Fête du Canada en 1986.
- Le naufrage de plusieurs navires transocéaniques au large de la côte Est, notamment

le ponton d'exploitation pétrolière *Ocean Ranger* (1982), le *Gold Bond Conveyor* (1993), le *Marika 7* (1994), le *Salvador Allende* (1994) et le *Flare* (1998).

- L'écrasement catastrophique du vol 111 de la Swiss Air au large de Peggy's Cove, en septembre 1998.
- La vie d'un technicien en recherche et sauvetage.
- La flotte canadienne d'hélicoptères de sauvetage.
- Le rôle du NGCC *Sambro*, un bateau de sauvetage de 16,25 mètres à la fine pointe du progrès.

C'est là un de ces livres qui vous tient en haleine jusqu'à la fin même lorsque l'on connaît déjà le dénouement de l'histoire. S'il en est ainsi, c'est que Beeby fait revivre tous les détails : lames inattendues qui balaient le navire; signaux des radiobalises de localisation et PAN PAN PAN; recherches par quadrillage; recours à des personnes extralucides; bouées;

satellites; observateurs; fusées éclairantes; pisteurs et chiens; victimes désespérées qui s'éloignent des lieux du sauvetage; le choc de la technologie à l'assaut de mère nature.

L'auteur décrit aussi certains des apports de Canadiens qui ont consacré une bonne part de leur vie à la R-S tels que l'Albertain William Syrotuck, un des fondateurs des techniques modernes de R-S au sol; le pédopsychologue Ken Hill de l'université St. Mary's à Halifax, l'un des principaux experts en comportement des personnes égarées; et le sergent Jim Eagle, technicien en recherche et sauvetage.

Parallèlement, Dean Beeby se demande si les gouvernements ont vraiment fait tout en leur pouvoir et s'ils ne peuvent pas accroître leurs efforts dans le domaine de la R-S.

Si vous achetez ce livre pour quelqu'un d'autre, ne l'ouvrez surtout pas car vous serez alors obligé d'en acheter un autre exemplaire.

18,95 \$ ISBN 0-86492-311-2

disponible seulement en anglais

Goose Lane Editions, Fredericton (N.-B.)

Michael Jackson, SNRS

SARSCÈNE 2002

Halifax (Nouvelle-Écosse), du 11 au 14 septembre

Venez participer au plus important congrès de recherche et de sauvetage (R-S) au Canada ! Au programme cette année : le Défi SARSCÈNE, des experts et innovateurs en R-S au sol, dans les airs et sur les mers, provenant du Canada, des É.-U. et du monde entier; des produits et services de R-S de pointe; une présentation sur la chasse aux ouragans dans l'Atlantique Nord, des démonstrations spectaculaires de R-S dans le port de Halifax, un excitant banquet de remise des prix; des ateliers pré-congrès, etc.

Venez vous joindre à plus de 700 membres des plus expérimentés de la communauté de R-S. Inscrivez-vous maintenant ! Remplissez le formulaire à la fin de cette revue ou consultez le site Web du SNRS, au www.snrs.gc.ca

SARSCÈNE est présenté par le SNRS en collaboration avec l'Association de recherche et sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse et l'Organisation des mesures d'urgence de Nouvelle-Écosse.

SARSCÈNE

LA R-S DANS LE COLLIMATEUR !

LA FORMATION – LA CLÉ DE LA SURVIE

Survival Secrets de Brian Emdin

Tout le monde devrait lire au moins un ouvrage sur les techniques de survie, et si vous en lisez plus d'un, vous verrez que chacun d'entre eux est légèrement différent des autres. Ouvrons maintenant la page sur *Survival Secrets*, de Brian Emdin.

Lors de son passage à l'École de survie des Forces canadiennes, Brian Emdin a appris que bien des gens ne survivent pas à des situations dont ils auraient pu se sortir, parce qu'ils n'ont pas la formation voulue ou ne sont tout simplement pas préparés. Dans son livre *Survival Secrets*, il fait le tour de la question de la sécurité en plein air et de la formation à la survie, en axant son propos sur la façon de se préparer à une situation de survie et sur les gestes à poser pour survivre.

Ne tentez pas le sort quand il vous a déjà montré qu'il était de mauvaise humeur.

La citation préférée de notre critique
(*Survival Secrets*, p. 21, traduction libre)

L'approche choisie par Emdin pour enseigner les techniques de survie consiste à renforcer l'assurance du lecteur en lui montrant des moyens simples, sûrs, efficaces et faciles, à partir d'une stratégie visant à rendre automatiques tous ces gestes de survie. Son conseil le plus important est celui de mémoriser et suivre à la lettre un plan simple et pratique de choses à faire. Le recours à un plan de ce genre favorise une action rapide en situation de survie, fixe l'attention des personnes visées et fait en sorte qu'elles abordent de manière efficace les problèmes liés à la survie.

Le livre est structuré selon des étapes qui suivent chacun des composants essentiels d'un plan de survie : donner les soins d'urgence, allumer un feu, construire un abri, trouver de l'eau et de la nourriture. L'auteur présente chacun de ces composants et explique, de façon simple et concise, les responsabilités et les techniques qui s'y rattachent. *Survival Secrets* aborde des sujets et des moyens originaux qui le démarquent des autres ouvrages sur la question. Mentionnons, par exemple, l'exploitation judicieuse des poussées d'adrénaline, les bienfaits psychologiques qu'il

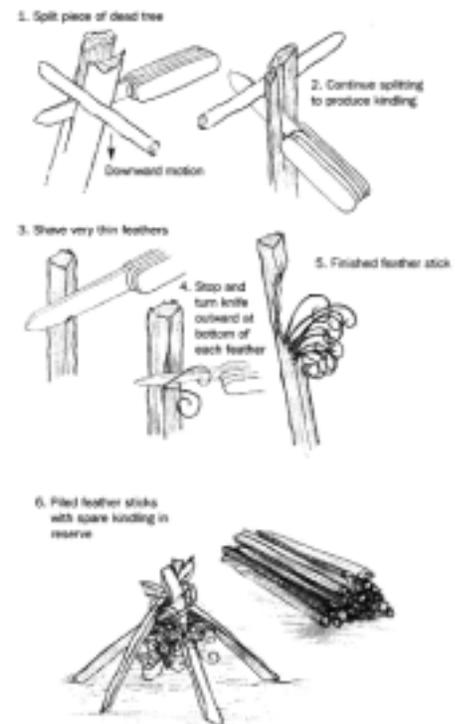
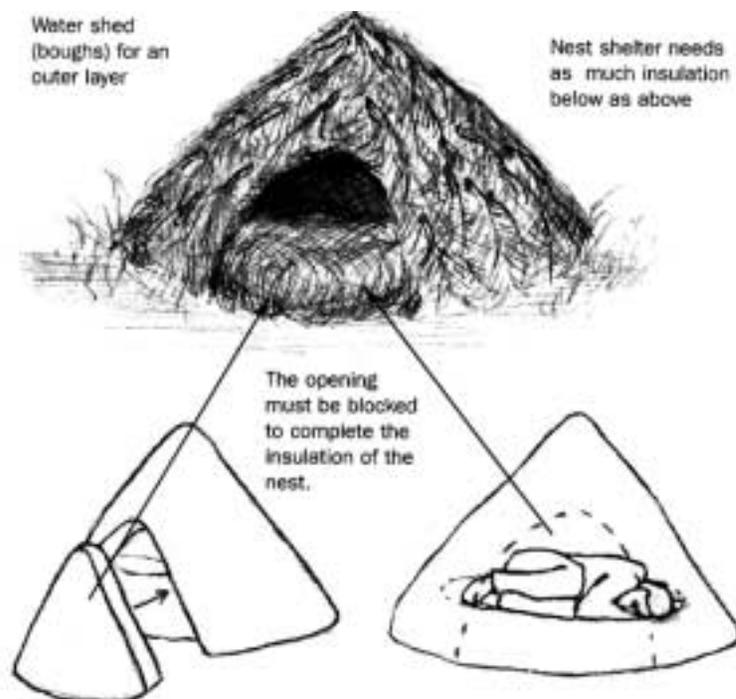
ya à allumer et entretenir un feu de survie, et trois façons de vérifier son propre niveau de déshydratation. Le livre contient un long chapitre sur la psychologie de la survie, dans lequel l'auteur explore la nature de la peur et la volonté de vivre.

Survival Secrets vous promet des heures de lecture passionnante et constitue aussi un bon outil d'apprentissage. La démarche pratique et répétitive adoptée par l'auteur jouera un rôle important pour empêcher la panique dans une situation d'urgence où l'essentiel est de survivre.

24,95 \$; version électronique 11,95 \$
disponible seulement en anglais
ISBN 0-9694665-5-2

Spotted Cow Press, Edmonton (Alberta)
www.spottedcowpress.ca

Kristina Walker, SNRS



Quiétude sur l'eau – Prix de la meilleure campagne canadienne de sécurité nautique

Le 13 janvier 2002, la Société de sauvetage, division du Québec, se méritait le Prix canadien de la sécurité nautique pour avoir tenu la meilleure campagne de sécurité nautique de l'année, intitulée *Quiétude sur l'eau*. Ce prix et d'autres récompenses sont offerts chaque année depuis quatre ans par le Conseil canadien de la sécurité nautique, un groupe d'organismes travaillant de concert en vue d'accroître le plaisir et la sécurité des plaisanciers et des riverains pendant leurs activités nautiques.

Le projet *Quiétude sur l'eau* recouvre plusieurs éléments de sécurité, dont l'aménagement des cours d'eau, la formation en sauvetage nautique pour les secouristes opérationnels et la sensibilisation des plaisanciers et des riverains des lacs et des rivières.

Le projet est déjà mis en œuvre auprès des habitants des collectivités de Lac-Mégantic, de Sainte-Agathe-des-Monts, d'Asbestos et de Rock Forest. Il est offert aux municipalités, aux groupes communautaires et aux administrateurs de voies navigables qui désirent rehausser la sécurité de leurs lacs et de leurs cours d'eau.

COMMENT LES COLLECTIVITÉS PEUVENT-ELLES S'INSCRIRE AU PROJET ?

Habituellement, *Quiétude sur l'eau* commence par un engagement pris par le conseil municipal ou par l'autorité responsable du lac ou de la rivière. La Société de sauvetage entre ensuite en action et aide les intéressés à déterminer et formuler huit messages clés à transmettre à la population. Il doit y avoir quatre messages sur la sécurité nautique et quatre sur le respect de l'environnement, et tous sont adaptés aux préoccupations locales. Il s'agit ensuite de produire des affiches et des dépliants qui informent les habitants et les plaisanciers de ce que l'on attend d'eux sur l'eau et sur les rives. En outre, des bouées signalent les limites de vitesse et les zones sensibles, par exemple, les lieux de baignade.

En plus de son volet information, *Quiétude sur l'eau* offre plus de 40 heures de formation sur des sujets se rapportant au nautisme. Les personnes qui suivent ces cours peuvent ensuite aider les plaisanciers et répondre à leurs questions, mais l'effet premier de la formation est la prévention des accidents et la promotion de la courtoisie.

LA CAMPAGNE QUIÉTUDE SUR L'EAU INFLUENCE-T-ELLE VRAIMENT LE COMPORTEMENT DES GENS ?

Un habitant de Sainte-Agathe-des-Monts nous a écrit que, pour la première fois depuis de longues années, il a pu traverser la baie à la nage parce que la vitesse des embarcations est maintenant limitée à cinq kilomètres à l'heure.

Y A-T-IL DES LIENS ENTRE QUIÉTUDE SUR L'EAU ET LES PRATIQUES EXEMPLAIRES ?

Quiétude sur l'eau se base avant tout sur la préparation et la prévention. La préparation, cela veut dire la présence de secouristes opérationnels locaux proprement formés et prêts à participer à une campagne de sécurité aussi bien qu'à sauver des vies. La prévention veut dire que les plaisanciers, les riverains et les autres usagers comprennent et adoptent le comportement convenu lorsqu'ils se trouvent sur l'eau ou sur les rives. Comme pour toute autre modification de comportement, il faut un certain temps et les rechutes sont possibles. La présence d'un personnel qualifié est extrêmement utile.

QUI SONT LES PARTENAIRES DU PROJET ?

Quiétude sur l'eau a fait appel à la participation de partenaires importants, à savoir, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), par la voie du Fonds des nouvelles initiatives (FNI), la Garde côtière canadienne, Éduc'alcool, Bombardier Produits récréatifs, Aquam et le Secrétariat au loisir et au sport.

Quiétude sur l'eau offre aux municipalités une excellente panoplie d'outils qui leur permettent de planifier la meilleure utilisation possible des lacs et des rivières



en fonction des besoins et des priorités des populations locales.

OÙ PEUT-ON SE RENSEIGNER PLUS À FOND SUR LE PROJET ?

Quiconque est intéressé peut se procurer une brochure expliquant le projet *Quiétude sur l'eau*. Pour le moment, il est possible de télécharger des renseignements en français depuis le site Web <http://www.sauvetage.qc.ca/prevention>; la version anglaise sera affichée sous peu. Pour obtenir de l'aide, prière de s'adresser à Diane Théberge au (514) 252-3100, poste 3726 ou au 1 800 265-3093. —

Michael Jackson, SNRS, mjackson@snrs.gc.ca

Hommage à la contribution de Ken White à la R-S en Colombie-Britannique

Dans le cadre du Programme du Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage 2000, une récompense spéciale a été remise à M. Ken White, de Powell River, en Colombie-Britannique.

En janvier 2001, le Icol Grant Smith, commandant du 442^e Escadron de transport et de sauvetage, à Comox, a présenté à M. White une plaque d'honneur décernée par le SNRS, en hommage à ses nombreuses années de R-S au service des collectivités du Nord-Ouest de la région du Pacifique.

Merci Ken ! —

Calendrier

Si vous prévoyez des activités et que vous voulez les annoncer dans SARSCÈNE, veuillez communiquer avec Michael Jackson, tél. : 1 800 727-9414 ou (613) 996-3035, courriel : mjackson@snrs.gc.ca, téléc. : (613) 996-3746



COURS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE EN MILIEU URBAIN À VANCOUVER

Rescue Systems Two :
Les 22, 23 et 24 septembre 2002
Le calendrier complet des cours est affiché au site www.can-tf1.org.
Pour plus de renseignements, s'adresser à Rick Clelland à rick_clelland@city.vancouver.bc.ca



ASSOCIATION CANADIENNE DE L'AVIATION D'AFFAIRES

41^e Congrès annuel de l'association
Les 17, 18 et 19 juin 2002
Hôtel Sheraton Centre et Service aérien E.B.O. Inc.
Montréal (Québec)
Pour de plus amples renseignements s'adresser par courriel à info@cbaa.ca.



LE 12^e CONGRÈS MONDIAL DE GESTION DES CATASTROPHES

Du 7 au 10 juillet 2002, à Toronto (Canada). Ce congrès réunira des professionnels des interventions d'urgence, de la gestion et des soins de santé, de la planification de la continuité des opérations, de la gestion du risque, de la sécurité et de la technologie de l'information. Pour information et inscription (tarif spécial d'inscription par l'entremise de GB BASE), joindre G. Brigaldino à Brigaldino.5542@rogers.com. Détail du congrès au site www.wcdm.org



SARSCÈNE 2002

Le onzième Congrès annuel de recherche et de sauvetage aura lieu du 11 au 14 septembre 2002

à Halifax, en Nouvelle-Écosse, à l'hôtel Casino Nova Scotia (autrefois le Sheraton Halifax). Pour réserver votre chambre au taux spécial de SARSCÈNE, téléphonez sans frais au 1 866 425-4329, avant le 31 juillet 2002. N'oubliez pas que la saison touristique battra son plein à Halifax et que le prix des chambres pourrait doubler ou tripler après le 31 juillet ! Pour obtenir des renseignements sur le congrès, veuillez consulter notre site Web à www.snrs.gc.ca,

OU CONTACTEZ :

Louise Pilloud, Chef
Services de communication, SNRS
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2
(613) 996-2642 ou
1 800 727-9414
Télec. : (613) 996-3746
Courriel : louisep@snrs.gc.ca

Margo Legere, présidente par interim ASRSNE
141, Sixth Street
New Glasgow (N.É.) B2H 1B6
Tél. : (902) 753-1217
Courriel : jimmag@ns.sympatico.ca
Site Web : www.nsgsara.nsis.com



FÊTE AÉRIENNE INTERNATIONALE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Les 7 et 8 septembre 2002
Aéroport Shearwater, Halifax (Nouvelle-Écosse)
(902) 465-2725
www.nsias.ns.sympatico.ca



ASSOCIATION CANADIENNE DES LOISIRS ET DES PARCS

Conférence nationale et foire commerciale
Du 18 au 21 septembre 2002
Hôtel The Fairmont Winnipeg
Winnipeg (Manitoba)
Réservations : Réservez votre chambre au (204) 957-1350 en citant le code de l'ACLP (CPRA).
Vous obtiendrez ainsi le tarif spécial de la conférence, 115 dollars par jour, pour une ou deux personnes.



Au service des groupes de recherche et de sauvetage au Canada depuis 30 ans.



Pour recevoir un catalogue
Au Canada
Téléphone 1 800 661 7399
Télécopieur 1 800 722 1960
À Vancouver
Téléphone 604 876 8650
Télécopieur 604 876 6590
www.mec.ca

Matériel pour les groupes de recherche et de sauvetage et autres organisations.
Notre spécialité: Le matériel de recherche et de sauvetage en milieu sauvage, le matériel et les câbles de sauvetage à grand angle, et les vêtements pour toutes conditions.
Service available in English.

Encordez-vous avec.....

MultiTrek
Formation • Équipement • Services

- ▶ Formation en sauvetage technique
 - ▶ Élaboration de programmes
 - ▶ Vente d'équipement spécialisé
- Destiné aux:
- ▶ Services policiers et d'incendie
 - ▶ Personnel militaire et bénévole en recherche et sauvetage
 - ▶ Équipe du secteur des services publics

2630-E chemin Lancaster • Ottawa, ON • K1B 5L8
1-800-263-5232 • www.multitrek.com

Au service des Canadiens au sommet depuis 1982



SARSCÈNE 2002 – Halifax, Nouvelle-Écosse

Empreinte d'histoire, débordante de vitalité et belle comme le jour, la Nouvelle-Écosse a tout pour plaire aux professionnels et bénévoles de la recherche et du sauvetage. Le SNRS, l'Association de sauvetage et recherche au sol de la Nouvelle-Écosse (ASRSNE) et la province de la Nouvelle-Écosse vous invitent à découvrir ce paradis maritime et participer au congrès SARSCÈNE 2002, du 11 au 14 septembre, à Halifax. Au programme : des ateliers pratiques, des conférences, un salon professionnel, les Jeux SARSCÈNE et des démonstrations touchant divers aspects de la R-S, le tout dans un contexte divertissant. Nous avons tous tant à mettre en commun – ne manquez pas l'occasion !

FORMULAIRE D'INSCRIPTION																														
NOM																														
ORGANISME																														
ADRESSE																														
VILLE	PROVINCE OU ÉTAT	PAYS	CODE POSTAL																											
TÉL. ()	TÉLÉC. ()	COURRIEL																												
<input type="checkbox"/> Je donne à SARSCÈNE 2002 l'autorisation de divulguer certains renseignements (pour envoi postal, télécopie et courriel) aux entreprises commerciales aidant au financement de SARSCÈNE 2002.																														
<input type="checkbox"/> Veuillez m'envoyer de l'information sur les ateliers pré-congrès. Les frais et les paiements seront à la charge des instructeurs des ateliers.																														
BANQUET	FRAIS D'INSCRIPTION		MODE DE PAIEMENT																											
<input type="checkbox"/> J'assisterai au banquet de remise des prix <input type="checkbox"/> Je serai accompagné(e) de ___ invité(s) <input type="checkbox"/> Végétarien(ne)* <input type="checkbox"/> Allergie aux fruits de mer/ mollusques/poissons * <i>* À des fins de planification seulement. Vous demeurez responsable de vous assurer que le repas vous convient.</i>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CONGRÈS</th> <th>FRAIS</th> <th>NOMBRE</th> <th>TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jusqu'au 9 août 2002</td> <td>90 \$ x</td> <td>_____</td> <td>_____ \$</td> </tr> <tr> <td>Après le 9 août 2002</td> <td>125 \$ x</td> <td>_____</td> <td>_____ \$</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total pour le congrès</td> <td>_____ \$ (1)</td> </tr> <tr> <td>BANQUET</td> <td>40 \$ x</td> <td>_____</td> <td>_____ \$</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total pour le banquet</td> <td>_____ \$ (2)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">SOMME TOTALE DUE (1+2)</td> <td>_____ \$</td> </tr> </tbody> </table>	CONGRÈS	FRAIS	NOMBRE	TOTAL	Jusqu'au 9 août 2002	90 \$ x	_____	_____ \$	Après le 9 août 2002	125 \$ x	_____	_____ \$	Total pour le congrès			_____ \$ (1)	BANQUET	40 \$ x	_____	_____ \$	Total pour le banquet			_____ \$ (2)	SOMME TOTALE DUE (1+2)			_____ \$	<input type="checkbox"/> Ci-joint un chèque ou mandat-poste à l'ordre de SARSCÈNE 2002 Paiement par : <input type="checkbox"/> MasterCard <input type="checkbox"/> Visa N° de carte _____ Date d'expiration ____/____ Nom du détenteur _____ Signature _____ <i>Veillez émettre vos chèques ou mandats à l'ordre de SARSCÈNE 2002 et les poster avec le formulaire d'inscription au SNRS, avant le 31 août 2002. Nous devons recevoir toutes les annulations d'inscription par écrit. Les annulations reçues après le 1^{er} septembre 2002 ne seront pas remboursées.</i>
CONGRÈS	FRAIS	NOMBRE	TOTAL																											
Jusqu'au 9 août 2002	90 \$ x	_____	_____ \$																											
Après le 9 août 2002	125 \$ x	_____	_____ \$																											
Total pour le congrès			_____ \$ (1)																											
BANQUET	40 \$ x	_____	_____ \$																											
Total pour le banquet			_____ \$ (2)																											
SOMME TOTALE DUE (1+2)			_____ \$																											
DÉFI SARSCÈNE 2002 – INSCRIPTION AUX JEUX																														
NOM DE L'ÉQUIPE		NOM – PERSONNE RESSOURCE																												
ADRESSE																														
VILLE	PROVINCE OU ÉTAT	PAYS	CODE POSTAL																											
TÉL. ()	TÉLÉC. ()	COURRIEL																												
MEMBRES DE L'ÉQUIPE (4)	1.	2.																												
	3.	4.																												
	<input type="checkbox"/> Veuillez m'envoyer de l'information sur les Jeux de SARSCÈNE 2002																													
	<i>* Tous les membres doivent s'inscrire.</i>																													
POUR TOUT RENSEIGNEMENT SUPPLÉMENTAIRE :		RETOURNEZ CE FORMULAIRE À :																												
Renseignements généraux/ Présentations/Prix Tina Bouchard (613) 992-8215 ou 1 800 727-9414 tbouchard@snrs.gc.ca Inscriptions Lynn Tremblay (613) 996-4737 ou 1 800 727-9414 ltremblay@snrs.gc.ca Jeux John Chaffey (613) 996-3727 ou 1 800 727-9414 jchaffey@snrs.gc.ca Salon professionnel Tina Bouchard (613) 992-8215 ou 1 800 727-9414 tbouchard@snrs.gc.ca		LYNN TREMBLAY Préposée à l'inscription à SARSCÈNE 2002 Secrétariat national de recherche et de sauvetage 275, rue Slater, 4 ^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K2 Téléc. : (613) 996-3746																												

