

DANS CE NUMÉRO

Un hélicoptère  
Cormorant s'écrase  
durant un exercice  
d'entraînement

Changement  
des normes  
canadiennes  
pour les BLP

Compte rendu  
de livre

La Semaine de la  
sécurité nautique  
cible sept millions  
de plaisanciers

Inscrivez-vous au  
système d'alerte  
par courriel de  
**SARSCÈNE**  
en ligne au  
[www.snrs.gc.ca](http://www.snrs.gc.ca)

# SARSCÈNE

votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Été 2006 vol. 15, n°4



Le naufrage d'un  
traversier sur la côte  
Ouest suscite la  
solidarité locale

## TABLE DES MATIÈRES

## Nouvelles de R-S

Nouvelles.....	1
Les gens de R-S.....	1
Activités à venir.....	11

## R-S au sol

Mot de remerciement d'une randonneuse pédestre reconnaissante.....	3
Changement des normes canadiennes pour les BLP.....	5
Pleins feux sur les Rangers canadiens.....	5

## R-S en mer

Le naufrage d'un traversier sur la côte Ouest suscite la solidarité locale.....	4
--	---

## Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Congrès international sur la sensibilisation aux avalanches et les prévisions météorologiques.....	6
Protection thermique dans les radeaux de sauvetage.....	6
Marqueur marin.....	6
Habit tactile.....	7
Les partenaires du FNI se rencontrent à Ottawa.....	7

## SARSCÈNE 2006

La force de notre communauté.....	8
-----------------------------------	---

## Compte rendu de livre

<i>Fundamentals of Search and Rescue</i> .....	10
--	----

## SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction, révision et lecture  
d'épreuve : ALTER EGO Traducteurs Inc.



Les faits et opinions publiés dans SARSCÈNE  
sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement  
avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture offerte par Kevin Stapleton

Rédactrice : Lori MacKay

Courriel : lmackay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz

Courriel : ekatz@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4<sup>e</sup> étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1-800-727-9414

Télécopieur : 613-996-3746

Site Web : www.snrs.gc.ca

ISSN 1183-5036

Nous vous invitons à envoyer toute proposition d'article à la  
rédactrice.

Inscrivez-vous au système d'alerte par courriel de SARSCÈNE  
en ligne au [www.snrs.gc.ca](http://www.snrs.gc.ca)

Un hélicoptère Cormorant s'écrase durant un  
exercice d'entraînement

Aux premières heures du 13 juillet, un hélicoptère Cormorant s'est  
écrasé pendant un exercice d'entraînement au large des côtes de  
la Nouvelle-Écosse, tuant trois membres d'équipage et en blessant  
quatre autres.

L'équipage du Cormorant CH-149 effectuait une opération con-  
jointe d'entraînement de R-S courante avec la Garde côtière cana-  
dienne (GCC), lorsque l'hélicoptère s'est soudainement écrasé  
dans l'eau, à minuit trente. Les Forces canadiennes (FC) et la GCC  
s'entraînaient à transférer des membres d'équipage de l'hélicoptère  
sur le pont d'un bateau, puis à les remonter à bord à l'aide du treuil.

Les FC n'ont encore communiqué aucun détail relatif à l'écrase-  
ment, mais on a interviewé chaque membre d'équipage du  
Cormorant et envoyé à l'analyse l'enregistreur de données de vol et  
l'enregistreur de conversations de poste de pilotage de l'hélicoptère.

L'équipage d'un navire de la Garde côtière auxiliaire qui se trouvait  
à proximité, le *Four Sisters*, a participé au sauvetage des quatre  
membres survivants de l'équipage.

Un service commémoratif a eu lieu le 18 juillet à la Base des  
Forces canadiennes Greenwood (Nouvelle-Écosse) pour le Sergent  
Duane Brazil, 39 ans, de Gander (Terre-Neuve-et-Labrador),  
le Caporal-chef Kirk Noel, 33 ans, de St. Anthony (T.-N.-L.) et  
le Caporal Trevor McDavid, 31 ans, de Sudbury (Ontario).

Un Canadien reçoit le Prix  
pour service bénévole de  
l'USCG

Kenneth White, de Powell River  
(Colombie-Britannique), a été  
homme de quart bénévole pendant  
plus de 25 ans, apportant son aide  
autant aux centres de coordination  
de sauvetage canadiens qu'améri-  
cains dans tout le bassin du Pacifique. Afin de reconnaître le travail  
de M. White, le Capitaine Mark Ashley, de l'United States Coast  
Guard, lui a remis le Prix pour service bénévole de l'USCG pour  
avoir fourni un « lien de communication transnational permettant de  
sauver des vies ».



La Semaine de la sécurité nautique cible  
sept millions de plaisanciers

Organisée par le Conseil de la sécurité nautique, la Semaine de la  
sécurité nautique a débuté le 20 mai pour promouvoir une vaste  
gamme de pratiques de sécurité nautique auprès des quelque sept  
millions de plaisanciers du pays.

« Notre objectif est de travailler avec Transports Canada pour nous  
assurer que les millions de Canadiens qui s'aventurent sur l'eau  
dans des canots et des kayaks, sur des planches à voile et dans  
des voiliers, dans des bateaux de pêche, des motomarines, des  
bateaux à moteur et des bateaux de croisière, détiennent les  
connaissances nécessaires pour y être en toute sécurité »,  
commente Randy Whaley, président du Conseil canadien de la  
sécurité nautique.

## La NOAA lance un nouveau satellite

À la fin du printemps, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) a lancé GOES-N, le plus récent satellite géostationnaire d'observation environnementale (GOES), qui surveillera de manière continue les systèmes météorologiques terrestres et l'environnement spatial du proche espace terrestre.

Ce satellite contribuera de manière vitale aux observations météorologiques, solaires et spatiales, ainsi qu'aux prochaines améliorations scientifiques en matière de prévisions météorologiques et de télédétection. La série GOES-N apportera une aide en matière d'avertissement de tempête violente, de gestion des ressources, de recherche et de sauvetage, et bien plus encore.

## Découvrir des icebergs

**IcebergFinder.com** est un nouveau site Web interactif qui retrace les icebergs dans les baies, les bras de mer et au large des côtes de Terre-Neuve-et-Labrador (Canada). Il utilise les images du satellite canadien RADARSAT-1 et du satellite européen ENVISAT pour les trouver et les localiser.

Le rapport annuel démontre une légère augmentation des cas de R-S relevant du fédéral

En 2005, les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage sont intervenus dans 8 015 incidents, ils ont traité 5 947 cas de R-S maritimes, qui représentent 74 % de tous les cas de R-S relevant du mandat fédéral. Alors que le nombre d'urgences humanitaires demeurait relativement stable, celui des incidents aériens et maritimes connaissait une légère hausse.

En 2005, on a amélioré le programme de R-S en faisant l'acquisition de ressources de R-S secondaires pour la Garde côtière canadienne et en renforçant la gestion financière du Fonds des nouvelles initiatives de R-S, entre autres réalisations.

Cette information fait partie du Rapport annuel 2005 du Programme national de recherche et de sauvetage publié en août sous l'autorité du ministre principal de la recherche et du sauvetage, l'honorable Gordon O'Connor, ministre de la Défense nationale. Le rapport souligne les réalisations, les défis et les ressources de la dernière année; on peut en consulter toute la teneur sur le site Web suivant : [www.snrs.gc.ca](http://www.snrs.gc.ca).

## Les bénévoles occupent l'équivalent d'un million d'emplois

La troisième étude de Statistique Canada sur le bénévolat et le don a démontré que 45 % des Canadiens font du bénévolat par le biais d'un groupe ou d'un organisme, y investissant deux milliards d'heures. Ce qui équivaut à un million d'emplois à plein temps, constate le rapport.

L'étude a également découvert que Terre-Neuve-et-Labrador détient le nombre le plus élevé de personnes contribuant aux œuvres de charité; l'Alberta, le montant le plus élevé de dons; et la Saskatchewan, le plus haut pourcentage de bénévoles. Pour obtenir plus de renseignements sur l'Enquête canadienne de 2004 sur le don, le bénévolat et la participation, consultez le site suivant : [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca).

Des équipes de R-S de la C.-B. reçoivent l'encouragement d'une collecte de fonds

La seconde activité de financement de R-S annuelle organisée par Home Restaurants Ltd. a connu un immense succès.

Bien que la campagne de financement ne se soit déroulée qu'en juin, elle a réussi à recueillir 10 536 \$ pour les équipes



de R-S Maple Ridge, Hope, Merritt et The Shuswap — plus du double du montant recueilli en 2005.

« Ces programmes sont essentiels pour la survie des équipes de R-S locales, affirme Bruce McLaren, président de Home Restaurants Ltd. Les bénévoles sont si généreux de leur temps et de leur travail! Il n'est que justice de les aider à notre tour. »

Le Bureau des prévisions météorologiques doit rouvrir à Terre-Neuve-et-Labrador

L'une des promesses électorales du premier ministre Stephen Harper portait sur la réouverture du Bureau des prévisions météorologiques de Terre-Neuve-et-Labrador, à Gander.

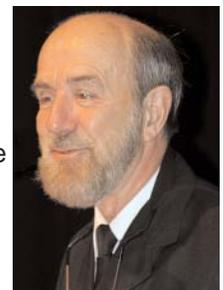
Fermé par le gouvernement libéral précédent, le Bureau commencera à faire des prévisions cet automne, alors que son entière réinstallation s'effectuera sur une période de 18 mois.

Des prévisions météorologiques plus précises pour la province permettront de prévenir les cas de R-S évitables. « Les vies d'hommes et de femmes travaillant dans les eaux déjà agitées de l'Atlantique ne devraient pas être inutilement mises en danger par l'arrivée d'un grain non prévu », a dit le premier ministre Harper.

## Les gens de R-S

### R-S en mer

**Robert Petitpas**, anciennement directeur général de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), est décédé le 20 juin 2006 à l'âge de 70 ans.



M. Petitpas était un membre solidaire de la GCAC. Son dévouement sans pareil restera une inspiration pour la communauté de R-S. Au nombre de ses nombreuses réalisations, on compte l'organisation de la première compétition internationale de R-S en 2000, l'élaboration des premières normes nationales de formation de la GCAC et la signature

du protocole d'entente tripartite entre la GCAC, la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada et la Garde côtière canadienne.

M. Petitpas a joint la GCAC du Québec en 1981 et est immédiatement devenu le commandant fondateur de la 22<sup>e</sup> unité de sauvetage à Sorel.

Lorsque M. Petitpas est devenu président de la GCAC du Québec en 1993, l'Association comptait 440 membres et 169 navires qui répondaient à 328 affectations. Sous sa direction et grâce à son dévouement, la GCAC du Québec compte maintenant 654 membres ayant effectué 397 missions de R-S en 2005.

M. Petitpas manquera beaucoup aux membres des communautés de la navigation de plaisance, de bénévoles et de R-S.

**Malcolm Dunderdale** a été élu en remplacement de M. Petitpas au poste de directeur général de la GCAC. M. Dunderdale est président de la GCAC du Pacifique et sera remplacé dans ces fonctions par **Bruce Falkins**, vice-président de la GCAC du Pacifique.

**John Butler**, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne (région de Terre-Neuve-et-Labrador) a reçu le Prix du partenariat 2006 de l'APÉX, au symposium de mai, pour l'élaboration d'un nouvel arrangement entre le Canada et la France qui, pour la première fois, a permis aux deux pays de conjuguer leurs efforts de recherche et de sauvetage dans les eaux au large des îles Saint-Pierre et Miquelon. Il a également travaillé au rapprochement avec les bénévoles de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), ce qui a conduit aux résultats suivants : interventions plus rapides et plus efficaces lors des incidents de R-S maritimes, améliorations en matière de sensibilisation à la sécurité publique et expansion de la GCAC, qui compte maintenant environ 1 000 membres et 464 navires.

Transports Canada a octroyé son Prix de la sécurité maritime 2006 à titre posthume à **Fred Perkins**. Le prix reconnaît les contributions exceptionnelles à la sécurité mari-

time canadienne. L'épouse du lauréat, Sharon Perkins, a accepté le prix lors de la réunion semestrielle du Conseil consultatif maritime canadien. M. Perkins défendait l'idée d'une culture de sécurité maritime plus forte et de principes et pratiques d'enquête maritime améliorées. Il est décédé en 2005.

Le **Capitaine de frégate Rick Button** remplace Dan Lemon comme chef de la Division de coordination de la R-S à la United States Coast Guard (USCG).

**William (Bill) Elliott**, actuellement sous-ministre délégué à la Sécurité publique et anciennement sous-commissaire de la Garde côtière canadienne et sous-ministre adjoint à Sécurité et protection de Transports Canada, s'est vu octroyer un diplôme honorifique par le Collège de la Garde côtière canadienne lors de la collation des grades du Collège à Sydney, le 3 juin dernier.

**Gerard McDonald**, anciennement directeur exécutif de la Sécurité maritime de Transports Canada, est le nouveau directeur exécutif du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

## R-S au sol

**Greg Carter** remplace **Pat Henneberry** à titre de représentant de l'Alberta au sein du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol.

**Alan McIntosh** a quitté son poste de représentant du Conseil pour le Nunavut.

Le **Caporal Terrence (Terry) Totten** est décédé en juin. Durant sa carrière de 26 ans dans la Gendarmerie royale du Canada, il a également agi à titre de coordonnateur de recherche et de sauvetage au sol à Terre-Neuve-et-Labrador et à l'Île-du-Prince-Édouard. Entre autres honneurs, le Cpl Totten a reçu un Certificat de mérite du Secrétariat national de recherche et de sauvetage.

## R-S par air

Le **Major Grant MacDonald** remplace le **Major Pat McSorley** à titre de J3 Ops 6 (R-S) à Commandement Canada.

Le Maj MacDonald est l'expert en la matière qui conseille les commandants supérieurs de COM Canada.

**Louise Pilloud**, qui a longtemps fait partie du personnel du Secrétariat national de R-S et a organisé plusieurs des congrès SARSCÈNE, a pris sa retraite du gouvernement fédéral après avoir œuvré 35 ans dans la fonction publique.

## Prix de l'ACRSA

Murray Harvey, chef de secteur de la région The Pas, au Manitoba, s'est vu décerner le Prix 2006 de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (ACRSA) pour son dévouement et sa contribution remarquables à la recherche et au sauvetage.

« C'est un prix très prestigieux, commente Charles Pachal, président sortant de l'ACRSA. Il s'agit, en fait, du prix le plus prestigieux de l'ACRSA, octroyé seulement aux membres ayant fourni des services exemplaires à la R-S aérienne au Canada. »

Le prix n'est pas octroyé chaque année; l'Association l'offre plutôt lorsqu'elle désire reconnaître l'un de ses membres pour ses services et sa contribution exemplaires.

John Davidson, président national, a présenté le prix lors de la réunion générale annuelle 2006 et a souligné que « M. Harvey a été une inspiration pour nous tous! »

## Nouveau prix pour bravoure en mer

L'Organisation maritime internationale (OMI) a lancé un nouveau prix pour bravoure exceptionnelle en mer.

Le prix est octroyé à des personnes ayant risqué leur vie pour sauver celle de quelqu'un d'autre en mer ou à des personnes qui tentent d'éviter que des dommages soient causés à l'environnement maritime. On a jusqu'au 15 avril 2007 pour soumettre des candidatures.

L'OMI est une institution spéciale des Nations Unies responsable de la sécurité et de la protection des activités maritimes et de la prévention de la pollution maritime due aux navires.

# Mot de remerciement d'une randonneuse pédestre reconnaissante

**L**e Secrétariat national de recherche et de sauvetage a reçu copie de ce mot envoyé aux Services de sécurité publique de la région de Kananaskis. Il est publié ici avec l'assentiment de l'auteure.

Bonjour!

J'aimerais partager le courriel de remerciement suivant, que j'ai récemment envoyé à trois de vos exceptionnels, incroyablement pressés et extraordinaires pilotes de recherche et de sauvetage. Les pilotes sont basés à l'extérieur de Boundary Ranch, à Kananaskis (Alberta). Les noms de deux de ces sauveteurs sont Burke Duncan et George Field. Les trois pilotes de l'hélicoptère nous ont trouvées et sauvées, moi et ma compagne de randonnée, Hillary Carter, le matin du lundi 24 juillet 2006.

Il n'y pas de mots pour exprimer ma gratitude envers les pilotes de R-S et l'observateur qui ont volé loin autour de la région des lacs de Kananaskis et se sont même aventurés jusqu'en Colombie-Britannique (C.-B.), ratissant des yeux les sentiers de montagne et de forêt à notre recherche. Hillary et moi, ainsi que notre ami Hugh Magill, qui a été sauvé après s'être échoué à Radium (C.-B.) en voulant aider à la recherche, sommes le pire cauchemar de tout intervenant en R-S.

Je voudrais m'excuser sincèrement de ce que nous avons fait, et qui a rendu votre travail encore plus difficile. Après tout, vous étiez en train d'essayer de nous aider et de sauver nos vies. Nous ne vous avons certainement pas aidés à nous trouver!

Tout d'abord, nous nous sommes aventurés sans préparation sur un sentier inconnu, non balisé et techniquement difficile. Puis, nous ne sommes pas restés sur place, nous nous sommes séparés, provoquant ainsi la nécessité de deux opérations de R-S, et nous avons continué de marcher sur de longues distances, tout en traversant rivières et affluents. Qu'est-ce qui nous a pris d'agir aussi stupidement? À aucun moment

nous n'avons fait un plan, même après avoir survécu à une nuit dans la forêt. Mon père a consacré plusieurs années à effectuer des recherches par hélicoptère. Je sais que le premier endroit où des chercheurs compétents chercheront des personnes disparues est la dernière place où on les a vues. Nous aurions donc dû rester sur place une fois que nous avons trouvé la seule cabane bleue (la cabane bleue Tillary). Ensuite, les sauveteurs effectuent des cercles qu'ils étendent graduellement vers l'extérieur, en essayant de prévoir vers où les personnes seraient le plus à même de se diriger. Non seulement avons-nous tous les trois marché ridiculement loin, mais nous avons traversé rivières et affluents, rendant impossible toute prévision de notre trajet. Il a vraiment fallu un miracle pour que nous soyons tous les trois retrouvés vivants et presque indemnes.

Je vais vivre avec la culpabilité d'avoir rendu votre mission de R-S si difficile. Je ne pourrai jamais m'excuser assez pour notre stupidité et notre entêtement. Je vous promets d'apprendre de cette expérience; la prochaine fois que je m'aventurerai sur des sentiers de montagne ou de forêt, je vais beaucoup mieux me préparer et mieux savoir, aussi, combien la vie est précieuse.

Merci à vous tous, du plus profond de mon cœur et de mon âme, pour le temps et les efforts que vous avez consacrés à sauver ma vie et celle de mes deux compagnons, Hillary et Hugh! Vous êtes tous des anges gardiens et vous méritez une éternité de joie et d'amour.

Mes plus sincères remerciements!

Keri Vandongen

Pour plus de renseignements :

- *Services de sécurité publique de la région de Kananaskis* — [www.cd.gov.ab.ca/building\\_communities/connections/winter04/safety.html](http://www.cd.gov.ab.ca/building_communities/connections/winter04/safety.html)
- *Rapports sur les sentiers et les avalanches* — [www.cd.gov.ab.ca/enjoying\\_alberta/parks/featured/kananaskis/flashindex.asp](http://www.cd.gov.ab.ca/enjoying_alberta/parks/featured/kananaskis/flashindex.asp)

# Le naufrage d'un traversier sur la côte Ouest suscite la solidarité locale

par le personnel du SNRS

**L**orsque le *M/V Queen of the North* a coulé au large des côtes de la Colombie-Britannique, aux premières heures du 22 mars 2006, le petit village de la bande Hartley Bay n'a pas été pris au dépourvu. L'intervention de la collectivité a été remarquable.

Selon le Bureau de la sécurité des transports, le traversier a heurté des rochers au large de l'île Gil, sur la route menant de Prince Hardy à Prince Rupert, à minuit vingt. Les Communications maritimes et les Services du trafic de Prince Rupert, qui ont reçu l'appel de détresse, l'ont transmis à une station de relais. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Victoria a demandé à l'hélicoptère Cormorant et à l'aéronef Buffalo des Forces cana-

diennes d'intervenir, ainsi qu'à de nombreux navires de la Garde côtière canadienne et de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Les résidents de la localité ont répondu à un appel de détresse vers minuit trente et ont commencé à transférer des passagers et des membres d'équipage des bateaux et des radeaux de sauvetage dans des navires de pêche et de petites embarcations. Le bateau de pêche *Lone Star* a été l'un des premiers sur place, récupérant 17 personnes d'un bateau de sauvetage et participant à la recherche des autres naufragés.

À minuit cinquante-six, le traversier avait été abandonné, et on avait perdu le contact. Le CCGS *Sir Wildred Laurier* est arrivé sur les lieux, son embarcation rapide de sauvetage l'ayant précédé de dix minutes. La proximité des lieux de l'incident et les interventions rapides des résidents de la localité ont constitué des facteurs importants du succès de l'opération de R-S.

Tous les membres de la bande Hartley Bay ont participé au sauvetage et à la prise en charge sur

terre des 99 passagers rescapés; on a évacué 11 d'entre eux à Prince Rupert pour y recevoir des soins médicaux. On croit que deux passagers se sont noyés. Le traversier avait une capacité potentielle de 650 passagers.

« C'était un extraordinaire travail d'équipe, a déclaré le Major Chuck Grenkow, officier responsable du CCCOS de Victoria. C'était une excellente intervention, et pas seulement de la part des dévoués professionnels de la R-S, qui sont en fonction en tout temps, mais également des membres de la bande Hartley Bay. Ils ont fait tout ce qu'ils ont pu — chapeau à ces personnes! »

L'ignorance du nombre exact de passagers à bord du traversier a retardé le travail de sauvetage. L'opération de R-S a compris une recherche dans les eaux et sur les rivages avoisinants pour s'assurer qu'on ne laissait personne derrière, sans toutefois savoir avec certitude si on avait réussi à retrouver tout le monde. Les recherches se sont poursuivies durant la journée et ont pris fin le 22 mars à 14 h 15.

Le Bureau de la sécurité des transports est intervenu immédiatement et a envoyé une équipe de plongeurs pour enquêter sur l'accident. Le Bureau analyse actuellement les renseignements fournis par l'équipement de navigation du traversier et les entrevues réalisées avec les passagers et les membres d'équipage. ■

## Rôle des RLS

Les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) de 406 MHz utilisées par le *Queen of the North* étaient activées au moment du naufrage, indiquant au système COSPAS-SARSAT la position très précise du traversier. Bien qu'on ait prématurément retiré une balise de l'eau, les RLS ont fourni des renseignements précieux sur la dérive occasionnée par les courants d'eau. Les renseignements opportuns relayés aux systèmes de planification de mission du CCCOS, par le biais du flux constant des rapports de COSPAS-SARSAT, ont aidé aux recherches.



Le CCGS Sir Wilfred Laurier a fourni une intervention de R-S lors du naufrage du *Queen of the North* en mars dernier. Situé à la base de la Garde côtière canadienne de Victoria, il fournit des services de recherche et de sauvetage en plus des services de déglacage, d'aide à la navigation, d'application de la législation sur les pêches et autres tâches. L'hélicoptère Cormorant CH-149, du 442<sup>e</sup> Escadron des Forces canadiennes, a fourni sa capacité de recherche en éclairant les opérations et en effectuant l'évacuation sanitaire des passagers et des membres d'équipage blessés.

# Changement des normes canadiennes pour les BLP

**L**e récent changement des normes canadiennes pour les balises, approuvé par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, permettra aux consommateurs d'accéder sous peu à une balise de localisation personnelle (BLP) plus abordable.

Les BLP de classe 2 sont maintenant autorisées au Canada et peuvent être enregistrées dans la base de données du Registre canadien des balises de détresse. Bien que des entreprises canadiennes aient pu fabriquer ces balises auparavant, aucune ne comportait un code canadien.

Avant ce changement aux normes, les utilisateurs de BLP désirant une option moins coûteuse achetaient et enregistraient des balises de classe 2 aux États-Unis (ou dans tout autre pays où se trouvaient des fabricants de BLP de classe 2) et les utilisaient au Canada. Ce qui, sur réception d'une alerte provenant de l'une de ces balises, pouvait occasionner des retards dans les sauvetages, les renseignements d'urgence se trouvant dans la base de données d'un autre pays.

Les balises de classe 1, bien que pouvant fonctionner pendant 24 heures à des températures de 40 degrés sous zéro et pouvant flotter dans l'eau douce, sont plus lourdes et plus dispendieuses que les balises de classe 2.

Les balises de classe 2 doivent fonctionner pendant 24 heures à des températures de 20 degrés sous zéro mais n'ont pas besoin de flotter. Elles doivent passer par un processus d'attestation en quatre étapes avant d'être approuvées pour la vente au Canada.

Tout d'abord, la balise doit rencontrer les normes approuvées de COSPAS-SARSAT. Ensuite, Industrie Canada lui fait subir des tests pour vérifier qu'elle respecte également le Cahier des charges sur les normes radioélectriques. Troisièmement, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, l'instance responsable des normes de rendement des BLP, doit approuver la balise. Enfin, Transports Canada doit donner son aval, pour s'assurer que les trois autres normes sont respectées et que la balise répond à toutes les normes radioélectriques canadiennes.

Ce changement permettra aux Canadiens d'accéder à des balises plus abordables; toutefois, on les presse de bien considérer l'environnement dans lequel ils voyageront au moment de choisir la classe de balise à apporter. ■

## Quelle est la différence?

### BLP de classe 1

- Fonctionnent pendant 24 h à -40 °C
- Flottent dans l'eau douce
- Plus pesantes que les BLP de classe 2
- Plus chères que les BLP de classe 2

### BLP de classe 2

- Maintenant permises au Canada et fabriquées avec un code canadien
- Fonctionnent pendant 24 h à -20 °C
- Ces balises ne doivent pas obligatoirement flotter

## Pleins feux sur les Rangers canadiens

par Andrea Fournier

Les Rangers canadiens sont prêts à jouer un rôle plus important dans la recherche et le sauvetage dans le Nord. Actuellement, les efforts de sauvetage au sol sont la responsabilité de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Toutefois, les Rangers apportent leur aide en fournissant leur expertise de brousse dans plusieurs recherches, car ils connaissent bien la région.

Les membres sont des réservistes à temps partiel fournissant une présence militaire dans les régions éloignées et isolées du Canada. Leurs tâches sont

notamment de surveiller et de déclarer toute activité inhabituelle et d'offrir leur expertise locale aux membres des Forces canadiennes.

Les Rangers sont formés en techniques de recherche et de sauvetage, lecture des cartes et premiers soins, pour offrir leur appui à la GRC. Ils seront également formés à mener leurs propres recherches.

Avec 58 patrouilles, les Rangers du nord du Canada détiennent le plus grand nombre de patrouilles de tous les groupes de patrouilles des Rangers canadiens. Suivent la côte du Pacifique-Ouest et les Prairies, avec 38 patrouilles.

L'orientation comprend la formation dans les domaines suivants : premiers soins, recherche et sauvetage, navigation et armes. Les Rangers pourraient également recevoir une formation en planification de l'évacuation, patrouilles de souveraineté et aide en cas de catastrophe aérienne.

On trouve les Rangers dans 163 collectivités éloignées, isolées et côtières. On s'attend à ce que le nombre des Rangers passe de 4 200 à 4 800 d'ici le début de 2008. ■

*Andrea Fournier participait à un stage du Programme d'enseignement coopératif au SNRS au printemps 2006.*

## Cas de réussite du FNI

# Améliorer la R-S au moyen de projets novateurs

Les projets décrits ici sont appuyés par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage.

### Congrès international sur la sensibilisation aux avalanches et les prévisions météorologiques

L'engouement pour les activités hivernales dans l'arrière-pays allant croissant, les morts causées par des avalanches surviennent encore, malgré les bulletins d'alerte et les prévisions météorologiques.

Depuis 33 ans, on dénombre en moyenne 11 décès par année dus aux avalanches au Canada, avec une augmentation à 16 par année depuis 5 ans. Les chances de survie à une avalanche sont d'environ 86 p. 100.

Environnement Canada, à l'aide du financement du Fonds des nouvelles initiatives de R-S, prépare un congrès international pour favoriser une meilleure compréhension des avalanches et des méthodes utilisées pour les prévoir. Un problème fondamental surgit avec la combinaison des facteurs suivants : un relief perturbé, des incertitudes concernant les prévisions météorologiques et les processus impliqués dans l'élaboration des situations propices aux avalanches et à leur déclenchement.

Les objectifs des organisateurs du congrès sont les suivants : effectuer des recherches sur les processus

de formation d'avalanche et les réseaux de surveillance, sensibiliser le public et élaborer des systèmes d'information et des stratégies de coordination des sauvetages.

Ce projet d'un an constitue la première étape pour ouvrir des lignes de communication et établir des priorités en vue de réduire le nombre de morts liées aux avalanches. **SN-0607-07-EC ■**

### Protection thermique dans les radeaux de sauvetage

Après avoir abandonné un navire, personne ne sait combien de temps se prolongera l'attente dans le radeau de sauvetage. Elle pourrait durer quelques minutes ou quelques heures, et plus elle se prolonge, plus croît le risque d'hypothermie.

Bien que les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) exigent une composante d'isolation dans les radeaux de sauvetage pneumatiques, il n'existe pas de critères établis.

Transports Canada travaille à l'élaboration de normes relatives aux systèmes de secours, d'évacuation et de sauvetage en milieu maritime, en collaboration avec l'Institut des technologies océaniques du Conseil national de recherches et l'Université Memorial à Terre-Neuve-et-Labrador.

Financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, ce projet évaluera les exigences en matière de protection thermique des occupants d'un radeau et proposera des critères de rendement pour la protection thermique des radeaux.

Une fois le projet terminé, l'équipe

fournira des données sur le rendement pour aider les planificateurs de R-S en matière de prévision de survie des occupants d'un radeau de sauvetage. Par la suite, l'équipe appuiera la formation en cernant les connaissances et les aptitudes requises pour maximiser le rendement de la protection thermique des radeaux.

**SN-0607-05-TC ■**

### Marqueur marin

Lorsqu'ils sont sur le lieu d'une mission de recherche et de sauvetage, les intervenants doivent examiner tous les objets, par exemple, des débris de bateau ou d'aéronef. Mais pendant qu'il les examine, un intervenant ne saura probablement pas si ces objets ont déjà été examinés par quelqu'un d'autre ou même s'ils sont liés à cet incident. Ce qui peut faire perdre un temps de recherche précieux.

La conception d'un marqueur marin multi-applications pour déterminer les éléments de R-S déjà examinés permettra d'affecter les ressources à la recherche d'autres éléments.

Semblable à la bouée repère électronique émettant sa propre position, le nouveau marqueur marin est facile à déployer; il est économique, et résistant dans des conditions difficiles.

Le marqueur récupérable serait mis en place par les techniciens de R-S, puis décelable par d'autres ressources participant à la mission de recherche.

Ce projet de trois ans en trois étapes, élaboré par la Garde côtière canadienne et C-CORE et financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, améliorera l'efficacité et l'efficacité des opérations de

recherche en éliminant les zones où on a déjà effectué des recherches ou qui n'intéressent pas une mission précise.

**SN-0607-13-MPO ■**

## Habit tactile

Pendant une opération de sauvetage au-dessus de l'eau, il est difficile pour un pilote de maintenir l'aéronef en vol stationnaire au-dessus d'un survivant à cause des vents changeants et des courants d'eau.

En concevant un système d'orientation et de navigation tactile à porter à l'intérieur du vêtement par le pilote et les membres d'équipage, le ministère de la Défense nationale espère raccourcir le temps de sauvetage, améliorer les opérations d'hélicoptère à bord de l'appareil et faciliter les atterrissages sur des navires en mouvement.

À l'aide de la technologie GPS, le système sera conçu pour fournir des indications de vol stationnaire et indiquera au pilote quand il doit remonter, redescendre ou se déplacer sur le côté en fonction de l'emplacement du survivant et des techniciens de R-S venus à son secours. Le pilote et les membres d'équipage porteront un vêtement équipé de capteurs tactiles pour diriger le vol stationnaire et les mouvements de l'appareil. Lorsque le système ou les membres d'équipage réaliseront que l'aéronef n'est pas en bonne position, les capteurs du vêtement dirigeront le pilote pour qu'il effectue les changements de position requis.

Le système fonctionnera indépendamment des instruments visuels, mais il n'est pas conçu pour les remplacer ni pour remplacer les communications du poste de pilotage.

**SN-0607-09-MDN ■**

## Les partenaires du FNI se rencontrent à Ottawa

Les coordonnateurs du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S des organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des projets du FNI ont participé à une séance de formation d'une journée et demie pour discuter des nouvelles règles et exigences du programme. L'an dernier, aucune lettre d'appel de nouveaux projets n'a été émise, en attendant la mise en œuvre des modifications permettant de respecter les politiques du Conseil du Trésor du Canada et l'élaboration du programme renouvelé.

Le succès de la séance de formation a suscité une demande pour la tenue d'événements semblables partout au pays et lors du congrès SARSCÈNE 2006. Les partenaires du FNI ont cerné certains aspects du programme qui aideront à rehausser la manière de le gérer.



Rangée arrière (de gauche à droite) : Jae-Sang Park, SNRS; Andy George, SMC, EC; Diana Correia, SNRS; Valérie Beaulieu, SNRS; Joy McLeod, GSUO, Fin.; Stacey Janota, SNRS; Kay Agelakos, GSUO, Fin.; Cindy Lafrenière, SNRS; Terri Savitsky, OMU de l'Alb.; Theresa Heffernan, min. de la Justice de T.-N.-L.; Gus Marche, OMU du N.-B.; Carla Dee Belanger, OMU de la Sask.; Barry Folland, OMU de l'I. P. É.; Janice Brasier, MPO/GCC; France Bergeron, SNRS; Mary Thomas SNRS; Sgt Robert Lajoie, GRC

Rangée avant (de gauche à droite) : Jean Champagne, OMU du Man.; Bob Robichaud, SMC, EC; Jim McAllister, BC PEP; Erin Deacon, OMU du Yn; Maj Perry Kurzynski, MDN, FC; Vernon Fraser, OMU de la N.-É.

Absents de la photo : André Audet, MPO, GCC; Peter Dudley, TC; Michel Villeneuve, PC, EC



Les administrateurs du FNI se sont également rendus à la Base des Forces canadiennes Trenton pour visiter le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage et le Centre canadien de contrôle des missions.

L'appel de nouveaux projets de financement pour 2007-2008 a été lancé le 9 juin, et les intéressés ont jusqu'au 15 septembre pour les présenter. Le site Web du Secrétariat affiche un nouveau guide du FNI, un manuel et des outils pour aider à formuler une demande.

# SARSCÈNE 2006

Du 4 au 7 octobre

Gatineau (Québec)

Une présentation du Secrétariat national de recherche et du sauvetage et de la Sûreté du Québec

Depuis 15 ans, la communauté canadienne de R-S se réunit pour apprendre et échanger au congrès SARSCÈNE — le forum national pour le milieu de la recherche et du sauvetage.



Regardez autour de vous! Le parc de la Gatineau arbore ses superbes couleurs automnales et la majestueuse rivière des Outaouais encadre la Colline du Parlement. Cette année, le site du congrès est aussi inspirant que les gens et la technologie mis en vedette à SARSCÈNE.

Ne manquez rien! De la plus récente technologie satellite jusqu'à la localisation d'une personne dans les bois, nos conférenciers ont bien des choses à partager avec vous. Consultez le calendrier pour en savoir davantage.

Besoin d'équipement? Le salon professionnel accueillera 60 entreprises offrant ce qu'il y a de plus récent en matière d'équipement de sécurité, de technologie, de nutrition et bien plus encore. Joignez-vous aux exposants lors d'une réception spéciale le 5 octobre et venez voir ce qu'ils ont à offrir.

**NOUVEAU CETTE ANNÉE!** Nous tiendrons une vente aux enchères (à la criée) pour certains de ces excellents produits et services. Elle débutera à 11 h 15 le vendredi 6 octobre, au Salon professionnel. Un repas suivra à midi. Vous êtes invités à rester, car il y aura d'autres activités excitantes pendant ce repas avec les exposants.

8

**SARSCÈNE** Mettez vos compétences à l'épreuve en participant aux Jeux SARSCÈNE! C'est l'occasion idéale de montrer ce que vous savez faire de mieux! Ne tardez pas à vous inscrire!

Joignez-vous à nous, le 6 octobre prochain, lors du banquet de remise de prix en R-S soulignant les réalisations des récipiendaires de cette année.

**Mais comment font-ils ça?** Le congrès SARSCÈNE 2006 est fier de présenter une autre spectaculaire démonstration extérieure avec la participation prévue des **Forces canadiennes**, de la **Sûreté du Québec** et des services d'incendie de la Ville de Gatineau. Il y aura également une démonstration de R-S avec des chiens et un défilé de VFI!

**Ateliers de formation précongrès :** Pistage (Everett Savary); Certification GPS (Bill Steer); Formation canine en R-S (2 jours - Dave Walker); cours de secourisme en régions isolées (Sirius Wilderness Medicine). Vous devez vous inscrire directement auprès de l'instructeur de l'atelier qui vous intéresse.

**Vous cherchez de l'information en rapport avec la R-S? Vous la trouverez à SARSCÈNE!**

## Sujets et conférenciers 2006

Qu'il s'agisse de recherches de pointe ou des étapes de base de la localisation, les délégués à SARSCÈNE obtiennent les renseignements souhaités des sources qu'ils respectent. Voici un échantillon de ce que l'on y présentera; la liste complète des exposés est disponible sur notre site Web, à la section des conférenciers confirmés.

- Le comportement et le profil des personnes disparues, agent de police Alain Croteau, SQ
- La collaboration entre la police et les bénévoles
- Projet d'interopérabilité en communications, Neil Brewer, BCSARA
- Comment aborder les médias lors de situations de crise : la perspective d'une bénévole, Don Shropshire, Croix rouge canadienne
- Stabilité des navires, Guy Bussièrès, Bureau de la sécurité des transports
- Le pistage lors d'une recherche, Everett Savary
- *Avaluator* — Un outil de décision canadien pour les déplacements en terrain propice aux avalanches, M. Haegeli (Ph.D.), Canadian Avalanche Association
- Le sauvetage hélicoptère à la SQ, agent de police Sasseville, SQ
- Impact du *Code du travail* du Canada et le projet de loi C-45 sur les bénévoles en R-S, Sgt-é-m Erickson, GRC
- Leçons retenues de notre intervention suite à l'ouragan Katrina, Tim Armstrong, Vancouver HUSAR
- Leadership en temps de crise ou crise au sein du leadership? Scott Wright, SARSAV

## Conférenciers internationaux

- Gerry Taylor, UK Maritime and Coast Guard Agency, Royaume-Uni
- Ian Strachan, National Sea Rescue Institute, Afrique du Sud
- Jón Gunnarsson, ICE-SAR, Islande
- Commodore Everette Tucker, USCGA, États-Unis
- David Shepherd, RNLI, G.-B.
- Daniel Lévesque, COSPAS-SARSAT
- Chris Long, WASHINGTON EMD, États-Unis

**Plus de 70 conférenciers partageront leur expérience à SARSCÈNE. Ne manquez pas ça!**

Inscrivez-vous dès maintenant!

[www.snrs.gc.ca](http://www.snrs.gc.ca)



Canada

# LA FORCE DE NOTRE COMMUNAUTÉ

## Miser sur les bons coups

Au fil des ans, le congrès SARSCÈNE a grandi en envergure et en portée. Il ne s'est toutefois jamais éloigné de son but premier : rassembler les bénévoles et les professionnels rémunérés dans le cadre d'un forum de discussion sans pareil.

« Excellent congrès! On couvre tous les aspects de la R-S par air, par mer et au sol. »

**Chris Long, coordonnateur de R-S de l'État de Washington**

« Le congrès SARSCÈNE a toujours été l'occasion idéale de discuter de questions pertinentes. Que ce soit à l'échelon local, provincial, national ou international, les divers forums de discussion et les échanges personnels ont toujours donné des résultats concrets. »

**Citation du Sgt é.-m. Tim Charlebois, P.P.O., président du Conseil national de RSS**



« J'ai trouvé le congrès SARSCÈNE très utile! J'ai pu établir des contacts et des liens avec mes pairs en service d'urgence et apprendre de nouvelles technologies et pratiques en

recherche et sauvetage. La nature interdisciplinaire et multi-instance de ce congrès, combinée au professionnalisme de son organisation, fait en sorte qu'il s'agit d'un excellent investissement! »

**Le major Pat McSorley, Forces canadiennes**

**Inscrivez-vous dès maintenant!** Il n'y a pas de meilleure façon de connaître les dernières nouvelles en R-S que directement des experts : 125 \$ pour les bénévoles en R-S et 350 \$ pour les professionnels rémunérés.

## Un guichet unique d'achat pour vos besoins en R-S

Quel autre salon professionnel vous permet de trouver en un même endroit un logiciel SIG, des repas auto-chauffants et des VFI primés? Cette année, le Salon met en vedette plus de 50 exposants et nous avons inclus des plages de temps à votre horaire pour les visites! Rehaussez la sécurité et l'efficacité de vos interventions de R-S avec de nouveaux produits et services.

## Vous êtes en bonne compagnie!

Les organismes suivants ont participé à SARSCÈNE

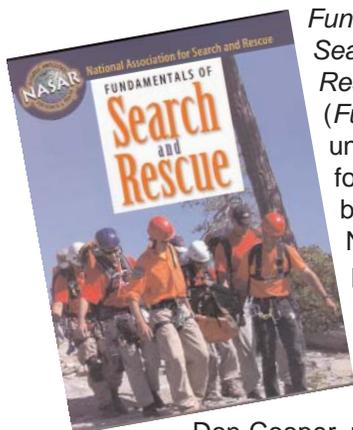
- Forces canadiennes
- Garde côtière canadienne
- Environnement Canada, Service météorologique
- Parcs Canada
- GRC
- OMU des provinces et des territoires
- Police provinciale de l'Ontario
- Sûreté du Québec
- Association canadienne des volontaires en R-S
- Garde côtière auxiliaire canadienne
- ACRSA
- Canadian Avalanche Association
- Croix rouge canadienne
- Société de sauvetage
- U.S. Coast Guard Auxiliary
- Sécurité publique et Protection civile Canada
- US Air Force, Air Rescue Coordination Centre, Langley, VA, É.-U.
- Royal Air Force, UK Air Rescue Coordination Centre, Kinloss (R.-U.)
- Maritime and Coastguard Agency, Royaume-Uni
- Garde côtière de l'Inde
- Équipes de R-S bénévoles de partout au Canada

Lundi 2 octobre et mardi 3 octobre	Mercredi 4 octobre	Jeudi 5 octobre	Vendredi 6 octobre	Samedi 7 octobre
Réunions à huis clos et séances de formation	<p><b>8 h à 16 h</b> Jeux SARSCÈNE repas des bénévoles commandité par Seimac</p> <p><b>19 h 30 à 21 h 30</b> Réception d'accueil commanditée par PROCON</p>	<p><b>10 h à 18 h</b> Salon professionnel</p> <p><b>10 h 30 à 16 h 30</b> Conférences</p> <p><b>19 h 30 à 21 h 30</b> Soirée des bénévoles</p>	<p><b>8 h à 17 h 10</b> Conférences</p> <p><b>10 h 40 à 13 h</b> Repas du midi avec les exposants</p> <p><b>9 h 30 à 15 h 30</b> Salon professionnel</p> <p><b>19 h</b> Banquet de remise des prix de R-S Commandité par EMS SATCOM</p>	<p><b>8 h 30 à midi</b> Conférences</p> <p><b>11 h 15</b> Encan</p> <p><b>13 h à 16h</b> Démonstrations</p>

# Fundamentals of Search and Rescue

Compte rendu de Joseph Labelle

Si vous êtes fatigué de chercher des documents de base pour la formation des chercheurs provenant de trop de sources différentes, la National Association for Search and Rescue (NASAR) offre une séduisante alternative.



*Fundamentals of Search and Rescue*

(*FunSAR*) est un manuel de formation de base de la NASAR, publié par Jones and Bartlett et rédigé par

Don Cooper, un nom que la plupart des chefs de file de la R-S reconnaîtront à cause de ses 20 années (et plus) d'encouragement aux améliorations à la R-S au sol. *FunSAR* est un document de formation de 341 pages couleur sur papier glacé couvrant l'information, les connaissances et les compétences requises pour former de nouveaux chercheurs et les maintenir efficaces et responsables sur le terrain.

*FunSAR* met à profit l'introduction à la R-S au sol de la NASAR, et constitue l'abécédaire de la R-S avancée et de la gestion des incidents concernant des personnes disparues. Chaque étape du cycle de formation prend appui sur les concepts présentés au niveau précédent. *FunSAR* fournit « la viande et l'os », les compétences de base du chercheur sur le terrain, pour les opérations de R-S au sol en général.

Le livre se divise en trois parties. Tout d'abord, il offre un aperçu de la R-S, notamment les systèmes de R-S, la gestion des incidents et l'organisation, et les aspects juridiques et éthiques de la R-S. La deuxième partie présente des renseignements complémentaires, les compétences et le matériel requis. La dernière partie s'intéresse aux opérations de R-S, notamment la théorie de la recherche, les opérations de recherche et le sauvetage.

La partie concernant les compétences et les connaissances requises comporte beaucoup d'information sur la physiologie et la forme physique, la survie et l'improvisation, les vêtements de R-S, la sécurité dans les milieux de R-S, les trousseaux et l'équipement personnel, la navigation, la technologie de R-S, les compétences en matière de déplacement et de localisation. Bien que chaque sujet soit présenté à un niveau débutant, le traitement qui en est fait est suffisant pour répondre aux besoins de la plupart des situations opérationnelles auxquelles font face les membres d'une équipe sur le terrain et fournit une solide base pour une future formation spécialisée où l'on présente.

Quelques-unes des sections de présentation des systèmes de R-S visent principalement un auditoire américain, mais du matériel canadien pour les systèmes de R-S de ce pays est déjà disponible et peut facilement être inséré dans votre programme.

En plus des compétences en R-S dont tout chercheur a véritablement besoin, le livre procure l'une des discussions les plus accessibles sur les avancements récents en matière de théorie de la recherche, notamment sur les sujets suivants : zone balayée avec efficacité,

couverture, largeur efficace du balayage et fonction de détection. *FunSAR* est l'un des premiers livres à aborder ces importants concepts de recherche à l'intérieur d'un ensemble de formation général.

*Fundamentals of Search and Rescue* est un programme conforme à la norme ASTM F2209 qui constitue également le cadre de formation pour la préparation à l'attestation de SARTech II de la NASAR. Jones and Bartlett publient également un *Instructors Tool Kit* sur CD, avec des plans de leçon, des notes pour l'instructeur, des présentations PowerPoint, des dessins libres de droits et une banque de questions d'examen, fournissant une trousse de formation presque clé en main.

Le *Fundamentals of Search and Rescue* de la NASAR est le produit de plus de 20 années d'élaboration de matériel de formation et d'attestation pour les praticiens de la R-S au sol et fournit un programme de formation complet, professionnel et accessible aux équipes de R-S qui cherchent à amener leurs intervenants à hauteur des normes modernes de la profession. *FunSAR* est également un excellent ouvrage de référence pour ceux qui cherchent un aperçu complet et bien présenté des opérations modernes. ■

*Fundamentals of Search and Rescue*, Donald C. Cooper (auteur), publié par la NASAR et Jones and Bartlett, Sudbury (Man.), 2005, 341 pages comprenant des annexes, un glossaire et un index.

Joseph Labelle est gestionnaire de recherche de l'équipe Tri-County Ground Search and Rescue qui dessert le sud-est du Nouveau-Brunswick. Il est aussi membre du comité de direction de l'association de RSS de la province.

# Activités à venir

## **Journée mondiale de l'Alzheimer**

21 septembre 2006

## **Symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique 2006**

Du 21 au 23 septembre 2006

Québec (Québec)

## **47<sup>e</sup> conférence annuelle de NASBLA**

Du 22 au 27 septembre 2006

Louisville KENTUCKY É.-U.

## **SARSCÈNE 2006**

Du 4 au 7 octobre 2006

Gatineau (Québec), 1-800-727-9414

## **Rescue 2006**

Du 20 au 22 octobre 2006

Reykjavik, Islande

## **Compétition internationale de R-S (ISAR) 2006**

Du 27 au 28 octobre 2006

Portsmouth VIRGINIE É.-U.

## **2006 New Zealand Land SAR Conference**

Du 17 au 19 novembre 2006

Dunedin, Nouvelle-Zélande

## **International Boating and Water Safety Summit**

(Sommet international sur la sécurité aquatique et nautique)

Du 4 au 7 mars 2007

San Antonio TEXAS É.-U.

## **Corporate Aviation Safety Seminar**

(Atelier sur la sécurité dans l'aviation d'affaires)

Du 8 au 10 mai 2007

Tucson ARIZONA É.-U.

## **Semaine de la Sécurité nautique**

Du 19 au 25 mai 2007

## **NASAR 2007**

Du 31 mai au 2 juin 2007

Charlotte, North Carolina É.-U.

## **Conférence internationale sur la sécurité nautique 2007**

Du 27 au 29 septembre 2007

Porto (Portugal)

## **Compétition internationale de R-S (ISAR) 2007**

Du 25 au 30 octobre 2007

Toronto (Ontario)

Pour obtenir la liste complète, consultez le site [www.snrs.gc.ca](http://www.snrs.gc.ca) et cliquez sur la rubrique **Événements**.