

SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Avril 2009 Vol. 18 No. 1

**CHANGEZ AU
– 406 –
Adieu 121,5**

Les défis de
l'entraînement
pour les
bénévoles
en R-S

Le point sur
la conférence
et l'exposition
SARSCÈNE

Planification de
voyage : cela
pourrait sauver
votre vie

FNI de R-S
– Résultats
de l'appel de
propositions
pour 2009-2010

Semaine d'action bénévole 2009 :

Merci aux bénévoles en R-S!



Gouvernement
du Canada
Secrétariat national
Recherche et
sauvetage

Government
of Canada
National Search
and Rescue
Secretariat

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

Le CRTC annonce que des améliorations seront apportées au service cellulaire 911Page intérieure	
Marathon « Winterman »Page intérieure	
Trois personnes sauvées par le 413 ^e Escadron	1
Exercice <i>Silver</i>	1
Exercice <i>Western Spirit</i>	1
Semaine d'action bénévole	2

Les Gens & Les Prix

L'assemblée annuelle de SAR Global 1	2
Décorations pour actes de bravoure	2

Articles

Les défis de l'entraînement pour les bénévoles en R-S	3
Le point sur la conférence et exposition SARSCÈNE	6
<i>En vedette : association bénévole de R-S :</i> Le groupe Kent Harrison Search and Rescue	8

Changez au 406

Adieu 121,5: Coup d'œil sur le passage du système COSPAS-SARSAT à la technologie sur 406 MHz, après le 1 ^{er} février 2009	10
---	----

Critique de livre

<i>True Stories of Rescue and Survival:</i> <i>Canada's Unknown Heroes</i>	12
---	----

Prévention

Planification de voyage : cela pourrait sauver votre vie	13
--	----

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

FNI de R-S – Résultats de l'appel de propositions pour 2009-2010	15
--	----

SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction : Bureau de la traduction

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 courtoisie de : John Kelly

Rédactrice : Kim Fauteux

Courriel : sarscenenmag@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e 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.

Direction artistique SMA(AP) DPSAP CS08-0483

Le CRTC annonce que des améliorations seront apportées au service cellulaire 911

OTTAWA-GATINEAU — Le 1^{er} février 2009, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) a accordé aux fournisseurs de service cellulaire canadiens un délai d'un an pour améliorer leurs services 911. Au plus tard le 1^{er} février 2010, les intervenants d'urgence devraient être en mesure de déterminer plus précisément le lieu à partir duquel une personne effectue un appel 911 au moyen d'un téléphone cellulaire.

« Comme le Canada compte plus de 20 millions d'abonnés au service cellulaire, il est primordial que les intervenants d'urgence puissent rapidement et précisément localiser les personnes qui utilisent leur téléphone cellulaire pour effectuer un appel 911 », a déclaré Konrad von Finckenstein, président du CRTC. « Je suis heureux que l'industrie ait trouvé une solution reposant sur la technologie et que plus rien ne fasse obstacle à la mise en œuvre des fonctions 911 évoluées. Cette mesure aura comme résultat d'améliorer grandement la sécurité des Canadiens. »

Dans une situation d'urgence où l'appelant est incapable de parler ou d'indiquer où il se trouve, la capacité de fournir aux intervenants d'urgence des renseignements plus précis peut être une question de vie ou de mort. Les services 911 actuels dépendent de l'emplacement de la tour de téléphonie cellulaire la plus près de l'appelant. Ainsi, les intervenants d'urgence sont seulement en mesure de déterminer si un appelant se trouve dans un secteur situé dans la région desservie par la tour, et non la zone ou le lieu précis.

Les fonctions qui seront mises en œuvre au cours des douze prochains mois constituent une amélioration importante du service 911 cellulaire actuel. En utilisant la technologie de localisation et de repérage comme le système mondial de localisation ou la technologie de triangulation, les intervenants d'urgence pourront, en règle générale, localiser un appelant dans un rayon de 10 à 300 mètres.

Bien que le CRTC ait accordé à l'industrie du service cellulaire un délai d'un an pour mettre en œuvre les fonctions 911 évoluées, celles-ci seront offertes dans certains marchés bien avant. Le Conseil encourage les fournisseurs de service cellulaire à offrir les fonctions 911 évoluées le plus rapidement possible.

Les fournisseurs de service cellulaire devront informer leurs clients de la disponibilité, des caractéristiques et des limites de leurs services 911 évolués avant qu'ils soient mis en fonction, et les réitérer chaque année par la suite.

En outre, tout nouveau fournisseur de service cellulaire sera tenu, après le 1^{er} février 2010, d'offrir les fonctions 911 évoluées dès son entrée sur le marché canadien. ■

Marathon « Winterman »

Par Kim Fauteux

Le 22 février dernier, plus de 800 personnes se sont réunies pour prendre part au premier marathon « Winterman » de la région de la capitale nationale qui avait lieu à l'occasion du Bal de Neige, le festival d'hiver annuel d'Ottawa. Le marathon représentait une épreuve officielle du programme de course à pied *Somersault 2009* et était organisé par *Somersault Promotions* en partenariat avec *SAR Global 1*, un organisme de recherche et sauvetage (R-S) bénévole sans but lucratif œuvrant dans la région d'Ottawa-Gatineau.

« Il n'y avait jamais eu de marathon d'hiver dans la région, alors il s'agissait d'une première. Tout a bien fonctionné, beaucoup mieux que nous nous y attendions d'ailleurs », a affirmé Lawrence Conway, président de *SAR Global 1*, qui a également participé à la course. Il a en outre indiqué que le comité organisateur a été agréablement surpris de constater le nombre de coureurs, lui qui n'avait prévu que 300 à 400 participants.



Les participants au marathon « Winterman » qui a eu lieu le 22 février 2009.

Photo courtoisie de : Arthur Smith

Les autres épreuves proposées lors de cette journée étaient le demi-marathon, la course de 10 km et la course de 5 km. *Somersault* avait également organisé des équipes qui ont participé au marathon à relais en duo, à quatre et à huit personnes.

« Du point de vue de la R-S, l'expérience de partenariat était excellente, puisque plus de 100 bénévoles ont contribué à assurer le bon déroulement des activités. C'était l'occasion parfaite de mettre en pratique nos aptitudes en logistique, en communication et en premiers soins », a expliqué M. Conway. Le président de *SAR Global 1* a également mentionné que l'événement leur a permis d'amasser la somme d'environ 5 000 \$. Il a fait savoir que ces fonds serviront à faire l'acquisition d'un véhicule de contrôle des opérations dont l'organisme a grandement besoin.

SAR Global 1 est toujours à la recherche de bénévoles et accueille toute personne prête à donner un coup de main. Les personnes qui pourraient être intéressées sont invitées à se rendre sur le site Web www.sarglobal1.com.

Puisque *SAR Global 1* est un organisme entièrement autofinancé, les activités de financement, comme le marathon « Winterman », constituent son « moyen d'existence ». « Nous prévoyons organiser à nouveau le marathon et j'espère qu'il deviendra l'une de nos principales activités de financement », a conclu M. Conway. Pour en apprendre davantage au sujet de ce marathon, veuillez consulter le site Web <http://www.somersault.ca/eventwinterman.htm>. ■

Trois personnes sauvées par le 413^e Escadron

AFFAIRES PUBLIQUES DE LA 14^e ESCADRE GREENWOOD - Des membres du 413^e Escadron (Recherche et sauvetage) ont sauvé trois pêcheurs

de leur navire de 42 pieds, le *Dream Seeker One*, qui prenait l'eau à 44 kilomètres de Seal Island, en N.-É., au sud de Yarmouth. Le navire s'est échoué au cours de la soirée du mercredi 21 janvier.

Le Centre conjoint de coordination de sauvetage à Halifax a été avisé et a demandé qu'un hélicoptère CH149 *Cormorant* de la 14^e Escadre Greenwood, en N.-É., soit envoyé afin d'offrir de l'aide.

Une fois sur place, les techniciens en recherche et sauvetage sont descendus jusqu'au navire, et les hommes ont été hissés rapidement à bord de l'hélicoptère. Ils ont ensuite été transportés à l'aéroport de Yarmouth. Ils se portaient tous bien et n'ont pas nécessité de soins médicaux. ■

Exercice Silver

L'exercice *Silver*, un exercice de sécurité en vue des Olympiques, a été mené avec succès à Vancouver et Whistler du 9 au 13 février 2009. Il s'agissait du deuxième d'une série de trois exercices de sécurité qui sont effectués avant la tenue des Jeux olympiques d'hiver de 2010. Il faisait suite à l'exercice Bronze, qui avait eu lieu l'an dernier, et précède l'exercice Gold, prévu à l'automne 2009.

L'exercice, auquel ont contribué des organismes de partout au pays, a également pu compter sur la participation de groupes américains. En tout, 1 000 personnes représentant 150 organismes ont pris part à l'exercice. Les thèmes d'exercice *Silver* comprenaient le terrorisme, les phénomènes sismiques et la santé. ■

Exercice Western Spirit

Trente Rangers canadiens ont participé à un exercice de 34 jours intitulé *Exercice Western Spirit*, au cours duquel ils ont franchi 3 400 km à bord de motoneiges. L'exercice, qui a débuté le 26 janvier 2009, a été conçu par le 4^e Groupe de patrouilles de Rangers canadiens dans le but de démontrer les capacités des membres de l'unité et de perfectionner leurs compétences en recherche et sauvetage.

Les Rangers, qui sont des réservistes à temps partiel chargés d'assurer une présence militaire dans les collectivités éloignées, isolées et côtières du Canada, souhaitent également rencontrer les citoyens canadiens sur leur route et leur faire connaître les Rangers canadiens. Au cours du plus long trajet militaire en motoneige jamais parcouru, les Rangers ont parfois dû passer la nuit sous des tentes par un froid intense atteignant quelquefois les -50 °C.

Le groupe est parti de Victoria pour se rendre à Kitimat, en Colombie-Britannique (C.B.). De là, les membres se sont embarqués sur leur motoneige et ont entrepris leur expédition à travers la C.-B., l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Les Rangers sont arrivés à Churchill, au Manitoba, le 1^{er} mars. ■

Semaine d'action bénévole

Par Alicia Visconti

La Semaine d'action bénévole au Canada a été célébrée du 19 au 25 avril 2009. Cet événement annuel offre l'occasion de reconnaître ceux et celles qui offrent leur temps, énergie et ressources afin de faire une différence dans la vie d'autrui.

Proclamée en 1943, la Semaine de l'action bénévole était à l'origine une initiative ayant pour but d'attirer l'attention du public sur la contribution essentielle des femmes à l'effort de guerre. À la fin des années 1960, le concept a été élargi afin d'inclure l'ensemble des bénévoles œuvrant au sein des collectivités.

Les bénévoles enrichissent les communautés et encouragent des changements positifs. Pour eux, l'action et la passion vont de pair. Il est difficile pour les gens du Programme national de recherche et sauvetage (R-S) d'imaginer les opérations de sauvetage et l'éducation de la prévention sans les bénévoles. Au Canada, le programme fonctionne avec l'aide de 21 000 volontaires qui risquent leurs propres vies afin de sauver celles d'autrui. Qu'ils soient au sol, dans l'eau, dans les airs ou assis derrière un bureau, les bénévoles en R-S sont prêts à relever de nouveaux défis, même si cela comporte d'importants risques.

Nous voulons profiter de cette occasion pour saluer et remercier tous les bénévoles en R-S pour leur volonté à toute épreuve, leur engagement et le temps qu'ils ont passé à prêter main-forte aux gens dans leurs communautés. ■



Les Gens

L'Assemblée annuelle de SAR Global 1

L'assemblée annuelle de *Search and Rescue (SAR) Global 1* a eu lieu le 4 mars dernier.

Les personnes suivantes ont été élues : Lawrence Conway (président); Phil Feuerstack (directeur); Grace Cameron (directrice); Jack Ricou (directeur); Peter Devanney (directeur) et Marc DesRosiers (directeur).

Les personnes suivantes complètent la deuxième année de leur terme au sein du Conseil d'administration :

Terry Diduch (directeur); Sandy Crosby (directrice); Isabelle Robert (directrice) et Adam Sherman (directeur). Gerry Godsoe et Christina Pilon quittent après avoir servi pendant un terme complet. ■

Les Prix

Décorations pour actes de bravoure

Le 16 mars dernier, Son Excellence, la très honorable Michaëlle Jean, gouverneure générale du Canada, a annoncé l'octroi de cinq Étoiles du courage et de 36 Médailles de la bravoure.

Trois techniciens en recherche et sauvetage faisaient partie des gens récompensés :

Le sergent David John Cooper, É.C., C.D., Winnipeg (Manitoba)

Le sergent Dwayne B. Guay, É.C., C.D., Comox (Colombie-Britannique)

Les Prix (suite)

Étoile du courage

Le 16 février 2007, dans des conditions climatiques extrêmes, le sergent David Cooper et le sergent Dwayne Guay, alors caporal-chef, ont été parachutés pour secourir un homme prisonnier des glaces dans l'océan Arctique, dans les Territoires du Nord-Ouest. En raison des vents violents, les deux techniciens en recherche et sauvetage ont connu un atterrissage difficile. Malgré tout, ils se sont rendus jusqu'à la victime, lui ont prodigué les premiers soins, et ont monté un abri de fortune jusqu'à l'arrivée des secours, 11 heures plus tard.

Le maître de 2^e classe

Drew D. Dazzo, É.C..

Elizabeth City, Caroline du Nord (États-Unis d'Amérique).

Étoile du courage

Le 7 mai 2007, le maître de 2^e classe Drew Dazzo de la Garde côtière des États-Unis a secouru un résident d'Ottawa et deux membres de son équipage dont le voilier avait chaviré lors d'une tempête au large de la Caroline du Nord, aux États-Unis. Bravant un océan déchaîné et des vagues de plus de 20 mètres, le maître de 2^e classe Dazzo est descendu d'un hélicoptère à l'aide d'un câble pour secourir les victimes. Il a aidé ces dernières, désespérément agrippées à leur embarcation endommagée, à grimper dans la nacelle de sauvetage. Il a été blessé au dos durant la première descente, lorsqu'une énorme vague l'a secoué violemment. Durant ce sauvetage exécuté dans des conditions climatiques des plus rigoureuses, il a fait preuve d'un courage et d'une détermination hors du commun et d'une endurance extraordinaire. ■

Un bénévole met en pratique ses compétences médicales.

Photo courtoisie de : Doug Allen

Les défis de l'entraînement pour les bénévoles en R-S

Par Gerry Godsoe

Les bénévoles de SAR Global 1 déplacent une civière à destination d'une victime lors d'un exercice d'entraînement le 22 novembre 2008.

Photo courtoisie de : Monique Lalonde



3

SARSCÈNE

Il est 3 h 15 en ce dimanche matin de novembre sur les collines de Gatineau, au nord d'Ottawa. Il fait froid, c'est le noir absolu et tout le monde à bord du véhicule de commandement tente de faire monter l'adrénaline et d'atténuer la fatigue en buvant du café. La radio crépète « Commandement, commandement, ici l'équipe trois avec un message prioritaire. » « On vous écoute équipe trois. » « Commandement, nous avons localisé le chasseur disparu. Nos coordonnées sont : 48570 57835. Il est en bonne santé, réagit, bouge et n'a pas de blessures. Nous retournons au poste

de commandement. » « Bien reçu équipe trois. Bon travail. Fin de la communication. »

Les bénévoles et professionnels en recherche et sauvetage (R-S) n'attendent que de tels moments. Les dénouements heureux suffisent, à eux seuls, à faire contrepoids à tout le travail administratif, aux campagnes de financement, aux activités de sensibilisation et de recrutement, aux dépenses personnelles et au temps consenti. Que vous soyez le chercheur qui trouve la personne disparue ou le trésorier qui a passé de longues heures, le soir, à équilibrer les

comptes, le sentiment de satisfaction ressenti par l'équipe est extraordinaire.

Programme de formation

La formation est un volet essentiel de la R-S. Pour les groupes de bénévoles, la formation est un processus continu parsemé de nombreux défis. SAR Global 1 est un organisme formé de bénévoles qui offre ses services des côtés ontarien et québécois de la rivière des Outaouais. Toutes les recrues prennent part à un programme de formation d'une durée de

50 heures qui tient compte des exigences de formation élémentaire des associations québécoise et ontarienne de bénévoles en recherche et sauvetage ainsi que du programme du *Emergency Response Institute*. La formation porte sur les compétences essentielles en matière d'orientation, de communications, de premiers soins, de survie, de comportement d'une personne disparue et de techniques de recherche. Pour la dernière journée du programme, l'ensemble du groupe participe à un exercice du début jusqu'à sa fin. Celui-ci vise à intégrer les nouveaux venus et à mettre en pratique toutes les procédures.

Le cours élémentaire de R-S ne constitue qu'un premier pas. Pour assurer le maintien et le perfectionnement des compétences de chaque personne et du groupe, des séances de formation obligatoires ont lieu une fin de semaine par mois, auxquelles s'ajoutent des séances en soirée qui se déroulent à l'intérieur et à l'extérieur. Le comité chargé de la formation doit établir les priorités, fixer les dates de formation plusieurs mois à l'avance, obtenir les permis ou les autorisations et élaborer des scénarios et des unités d'instruction.

La formation continue est axée, en grande partie, sur les compétences acquises à l'occasion du cours élémentaire de R-S, mais comporte également d'autres cours, tels que des cours de premiers soins, de leadership d'équipe, de

sauvetage nautique et sur glace, de sauvetage à angle bas, de gestion de la recherche et d'autres cours spécialisés. En 2008, les bénévoles de *SAR Global 1* ont suivi près de 2 800 heures de formation. Malgré tout, ces longues heures de formation ne suffisent jamais à s'assurer que les recrues acquièrent une pleine assurance et à permettre aux membres de longue date de revoir leurs connaissances, transmettre leurs compétences et partager leur expérience avec les nouveaux venus.

L'un des plus grands défis pour les comités bénévoles chargés de la formation en R-S est la prestation d'un entraînement réaliste qui pousse les bénévoles à vouloir y prendre part pendant leurs jours de congé (ou en soirée), alors qu'ils pourraient passer du temps avec leur famille ou leurs amis, ou effectuer des travaux à la maison. Ceux et celles qui continuent de se consacrer à la R-S affirment qu'ils apprennent quelque chose de nouveau chaque fois qu'ils sont appelés pour une mission de recherche ou qu'ils participent à un entraînement.

Un autre défi au chapitre de la formation est la tenue d'activités d'entraînement interorganismes et intergroupes. *SAR Global 1* œuvre des deux côtés de la frontière Ontario-Québec et collabore avec plusieurs services de police. Il se situe également à courte distance d'autres groupes de bénévoles en R-S. L'intervention de groupes de

R-S dans une autre province pose de sérieuses difficultés même si la ou les personnes disparues peuvent avoir traversé la frontière. Selon l'organisme qui est responsable de la mission de recherche, trois chercheurs sur un sentier peuvent effectuer une « recherche de type 1 » une « recherche rapide » ou une « recherche le long du sentier ». Même les principes de lecture d'une carte risquent de différer. Faudra-t-il privilégier l'UTM ou le MGRS? Combien de caractères souhaitez-vous dans vos coordonnées cartésiennes monsieur?

Exercice conjoint

Le 19 janvier 2009, le Service de police d'Ottawa a mené un important exercice d'entraînement exécuté avec succès dans la forêt Marlborough, près d'Ottawa, auquel ont participé trois groupes de bénévoles en R-S, soit le Centre régional Rideau – Unité de recherche et de sauvetage, le *Ottawa Valley SAR Dog Association* et *SAR Global 1*. Le scénario pour cet exercice portait sur le cas d'un jeune garçon de huit ans disparu dans une zone pourvue de hautes broussailles et de sentiers.

Près de 50 agents du Service de police d'Ottawa et 20 bénévoles se sont rassemblés tôt dans la matinée sur une route de campagne secondaire enneigée. Le poste de coordination de la police et les véhicules de soutien se trouvaient déjà sur les lieux et les responsables de la recherche travaillaient fort du côté de la planification. L'un des principaux objectifs de cette journée était de permettre aux nouveaux responsables de la recherche d'acquérir de l'expérience de gestion quant à tous les aspects d'une mission de recherche.

Comme c'est le cas pour les opérations militaires, la planification et la coordination de 70 personnes représente un travail fort exigeant. Le fondement théorique du Système de commandement des interventions, qui clarifie les rôles et responsabilités, aide les responsables de la recherche à comprendre comment l'intervention



On dresse la tente de briefing pour l'exercice conjoint.

Photo courtoisie de : Service de police d'Ottawa



Des conditions idéales pour un exercice d'entraînement.

Photo courtoisie de : Service de police d'Ottawa

doit se dérouler. Toutefois, rien ne peut remplacer l'expérience pratique et la tension vécues lors d'un entraînement réaliste.

Au terme de l'inscription des personnes présentes, les responsables ont formé six équipes composées de membres du service de police et de bénévoles. Tous les participants devaient, dans un premier temps, dresser une grande tente pour y donner les briefings. Le coordonnateur de R-S, le sergent Roy Lalonde, a par la suite présenté un briefing et passé rapidement en revue les procédures communes d'utilisation du GPS. Une fois le briefing général terminé, les chefs d'équipe ont renseigné les membres de leur équipe respective sur les tâches qui leur étaient assignées et ont procédé à une dernière vérification de leur matériel et de leur radio. Ils se sont ensuite mis en route, chaussés de raquettes, dans le but de repérer des indices et la personne manquant à l'appel.

Les six équipes ont parcouru une grande étendue de terrain pendant plusieurs heures, en avançant péniblement dans la neige profonde, avant de finalement déceler un indice : une faible voix qui les appelait. La phase de recherche, d'ordinaire la plus longue et la

plus difficile, prenait ainsi fin. Les secouristes sont parvenus au garçon, lui ont rapidement donné des soins médicaux et ont entrepris son évacuation. Ils ont une fois de plus réussi à surmonter les embûches que pose le déplacement, dans les bois, d'une personne blessée ou souffrant d'hypothermie en recourant à la puissance musculaire et au moyen de transport mécanisé qu'est la motoneige. De retour au poste de commandement, les équipes ont reçu la mission d'effectuer d'autres exercices dans le cadre desquels elles devaient démontrer leurs aptitudes en orientation, en recherche et en communication.

Tout au long de cet exercice, les membres du service de police et les bénévoles ont fait face aux mêmes types de défis, y compris la gestion de l'information, les capacités organisationnelles, les contraintes relatives aux ressources, les communications, le terrain et les conditions climatiques défavorables, ainsi que les questions de commandement et de contrôle. Les professionnels et les bénévoles ont beaucoup appris et ont constaté leurs forces respectives. Par exemple, les membres du service de police possèdent une plus grande expérience au chapitre des enquêtes sur les personnes disparues, alors

que les bénévoles se sentent peut-être plus à l'aise de s'orienter, la nuit, dans les bois. Les occasions d'entraînement intergroupes, comme celle-ci, sont précieuses. Lorsqu'on arrive sur les lieux d'une mission de recherche au milieu de la nuit, ce n'est pas le temps de rencontrer, pour la première fois, les autres membres de l'équipe élargie ou de s'initier aux différentes procédures.

De plus, il y évidemment les impondérables associés à l'entraînement et à l'expérience qui ne peuvent, toutefois, pas faire l'objet de la formation. Comment former les bénévoles à bien vouloir quitter leur lit douillet et conduire pendant deux heures, en pleine tempête de neige, pour partir à la recherche d'un raquetteur égaré? Comment leur enseigner à composer avec le fait de trouver une personne décédée ou de reconforter un parent affolé? Quoi qu'il en soit, un entraînement régulier, réaliste et exigeant demeure une part essentielle du perfectionnement des groupes de bénévoles en R-S. ■

Gerry Godsoe demeure à Ottawa. Il doit son expérience du plein air aux scouts, au camping et au canotage en eaux vives. Il est responsable de la recherche et de la formation auprès de l'organisme SAR Global 1 (www.sarglobal1.ca).

Le point sur la conférence et l'exposition SARSCÈNE

Par Kim Fauteux

Après SARSCÈNE 2008, la plus importante conférence et exposition sur la recherche et le sauvetage au Canada, qui a été couronnée de succès, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a décidé de reporter l'édition de 2009 à l'automne de 2010. La conférence de 2010 se tiendra à Regina, en Saskatchewan. La *Search and Rescue Saskatchewan Association of Volunteers* et le *Ministry of Corrections, Public Safety and Policing de la Saskatchewan* en seront les hôtes conjoints.

On pourrait se demander pourquoi un événement ayant obtenu autant de succès et un taux de participation aussi élevé est reporté, mais comme l'explique Géraldine Underdown, directrice exécutive du SNRS, une actualisation est nécessaire. « La

conférence SARSCÈNE est l'une des principales façons d'aider et de réunir les membres du Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS). C'est pourquoi après 17 années consécutives, il est maintenant temps de faire une pause et d'en examiner la forme et le contenu pour nous assurer qu'elle continue de remplir sa mission », a-t-elle dit.

La directrice exécutive, qui est au SNRS depuis deux ans, a déclaré que la rétroaction de la collectivité indique qu'il est temps de modifier la conférence de manière à ce que les participants reçoivent la plus grande qualité possible en échange du temps et de l'argent qu'ils investissent en y participant.

Examen approfondi

La conférence, qui a toujours été un événement annuel, fera l'objet d'un examen approfondi. Le SNRS et ses partenaires en R-S examineront de nombreux aspects de SARSCÈNE, y compris le choix du contenu et le Programme des prix de réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage du SNRS.

« Cette année, le prix et les certificats ne seront pas remis parce que nous sommes à modifier le Programme des prix et que c'est à l'occasion de la conférence qu'ils sont présentés et que les réalisations des récipiendaires sont soulignées. Nous voulons que nos partenaires en recherche et sauvetage s'engagent à faire en sorte que la conférence reflète mieux la réalité d'aujourd'hui, relativement à la R-S », explique

Mme Underdown. « Le Programme des prix a été créé pour rendre hommage aux leaders du domaine de la recherche et du sauvetage au Canada et continuera de le faire au cours des années à venir. »

Le SNRS examinera aussi la possibilité d'utiliser les technologies de communication pour réunir la collectivité de R-S et faire progresser la conférence et le PNRS.

Comité directeur

Pour accroître la participation des partenaires en R-S, le SNRS a créé un comité directeur dont il assurera la coprésidence avec les hôtes conjoints de la conférence de 2010. Des partenaires fédéraux, la Garde côtière auxiliaire canadienne, l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage et d'autres collaborateurs principaux du domaine de la R-S font aussi partie du comité. La R-S terrestre sera représentée par des membres des forces policières qui sont des intervenants en R-S dans les provinces et les territoires.

Le comité donnera des conseils stratégiques sur l'approche à utiliser, les thèmes et le contenu de la conférence, ainsi que des directives relativement au plan pluriannuel pour SARSCÈNE, que le SNRS est à élaborer. Il se concentrera également sur l'amélioration de l'intégration pangouvernementale en soutien du PNRS pour assurer la progression continue de la prestation des services de R-S sans



Géraldine Underdown, directrice exécutive du SNRS.

Photo courtoisie de : Manon Langlois

discontinuité partout au Canada. Le SNRS a l'intention de continuer à tenir l'événement annuellement après 2010.

« La conférence et exposition SARSCÈNE est une occasion d'élaborer des stratégies ensemble, ce qui est très important. Cette préparation nous rend meilleurs dans le domaine de la recherche et du sauvetage et nous espérons accroître la participation des secteurs aérien et maritime », a déclaré la directrice exécutive.

Mme Underdown a ajouté que la rétroaction de la collectivité est indispensable à l'amélioration de la conférence. « Les membres de la collectivité de la R-S peuvent nous envoyer les idées, commentaires et suggestions qu'ils souhaitent nous communiquer au sujet de la conférence et de l'exposition en général. Il n'est pas nécessaire que leurs commentaires se rapportent à une conférence en particulier et toutes les idées au sujet de l'avenir de la conférence sont les bienvenues. » ■

Vous pouvez faire parvenir votre point de vue sur la façon d'améliorer la conférence SARSCÈNE et le Programme des prix en R-S au SNRS comme suit :

Courrier

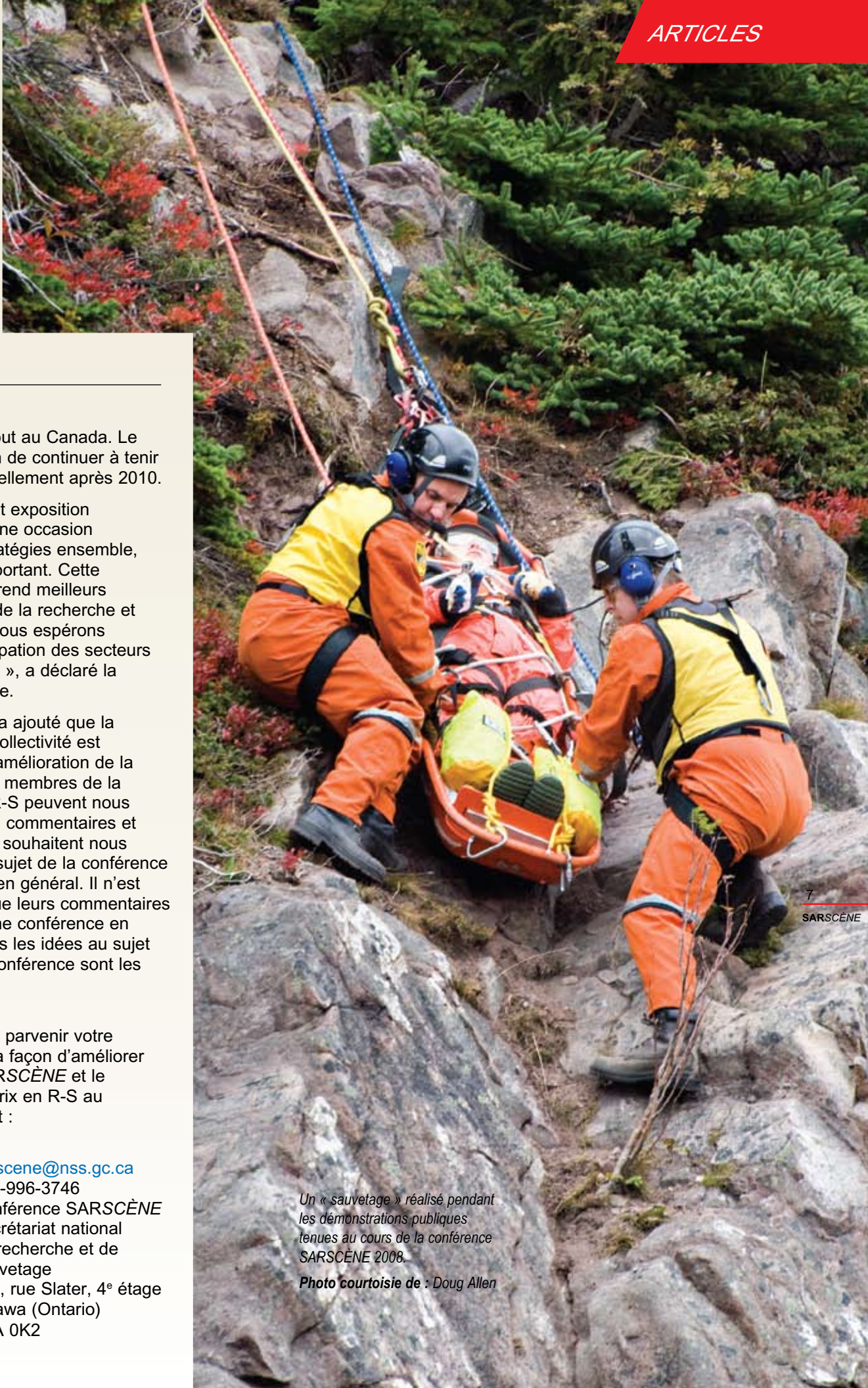
électronique: sarscene@nss.gc.ca

Télécopieur : 613-996-3746

Par la poste : Conférence SARSCÈNE
Secrétariat national
de recherche et de
sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2

*Un « sauvetage » réalisé pendant
les démonstrations publiques
tenues au cours de la conférence
SARSCÈNE 2008.*

Photo courtoisie de : Doug Allen



En vedette : Association bénévole de R-S Le groupe Kent Harrison Search and Rescue

Par Neil Brewer

Depuis son entrée dans le mouvement de la protection civile à la fin des années 50 et jusqu'à la fin des années 80, le groupe Kent Harrison Search and Rescue (SAR) a réuni, mine de rien, des bénévoles engagés de leur collectivité. La création du *British Columbia Provincial Emergency Program* a fourni une structure mieux définie aux groupes de recherche et sauvetage de la Colombie-Britannique (R-S de la C.-B.) en introduisant une formation uniformisée et le remboursement des dépenses. En travaillant dans le cadre de cette nouvelle structure et en ayant accès aux subventions, le groupe Kent Harrison SAR a pris de l'expansion et a considérablement amélioré ses capacités. Ceci lui a permis de répondre à la demande créée par le nombre accru d'accidents et ce qui ne peut être décrit que comme « de plus grandes attentes ». Depuis ce changement de paradigme, le volume annuel d'incidents a quadruplé.

Le groupe Kent Harrison SAR est toujours aux prises avec la difficulté de maintenir un organisme ressource composé de bénévoles dans une petite collectivité. Situées dans la vallée du Fraser, à 150 km à l'est de Vancouver, les localités d'Agassiz (district de Kent) et de Harrison Hot Springs comptent environ 7 500 habitants, dont bon nombre sont des retraités. Le recrutement et la rétention des bénévoles sont une source de pression constante. Étant donné que le groupe de R-S est le troisième groupe le plus occupé de la province, répondant à 60 incidents par année avec seulement 15 bénévoles actifs, les engagements professionnels et familiaux sont souvent compromis.

FNI, de la *BC Gaming Policy and Enforcement Branch* et de divers organismes de services locaux.

En 2006, le district régional de la vallée du Fraser a proposé aux groupes de R-S de l'est de la Vallée du Fraser de leur fournir un financement annuel permanent provenant d'un calcul prorata des impôts municipaux. Cela a atténué de beaucoup la pression qui s'exerçait sur eux et ils sont maintenant assurés de pouvoir payer leurs coûts fixes sans se soucier de l'organisation de campagnes de financement annuelles. Les bénévoles de R-S consacrent tellement d'heures non rémunérées aux interventions en cas d'incident, à la formation, à l'entretien du matériel et à l'administration qu'il est tout à fait irréaliste d'organiser des « ventes de pâtisseries » en plus. Après de nombreuses années de croissance, le groupe Kent Harrison SAR se propose maintenant de construire une base plus permanente. La municipalité locale (district de Kent) lui a été d'un grand soutien et a fourni plusieurs solutions temporaires, mais compte tenu de la valeur de ses avoirs et de la nécessité d'obtenir des locaux pour la formation, l'équipe a besoin d'un local de R-S sur mesure. On a déjà commencé à planifier le financement et à élaborer le projet. Le but est de réaliser le projet en trois ans.

Assistance mutuelle

Une grande amélioration a été constatée au cours des dix dernières années relativement à la façon dont les groupes de bénévoles de R-S de la C.-B. travaillent ensemble dans le cadre de ce qu'on appelle le processus d'« assistance mutuelle ». En fait, celui-ci est pratiquement transparent et on voit régulièrement jusqu'à 15 groupes de R-S travailler ensemble comme une

seule équipe. Le Système de commandement des interventions, des normes d'instruction uniformes et une politique ouverte d'échange d'idées ont ensemble créé un esprit de camaraderie qui se renforce chaque année. La confiance que manifestent nos services policiers et ambulanciers partenaires a aussi aidé à construire une infrastructure de R-S forte et compétente. L'équipe régionale d'évacuation

Financement

Le groupe a eu la chance d'obtenir des ressources considérables en présentant diverses demandes de subventions. Il a reçu sa première subvention d'importance en 1993, ce qui lui a permis d'obtenir un bateau et un véhicule de secours, par l'intermédiaire du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) du Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Le projet de

175 000 \$ était le premier du genre attribué à un bénéficiaire de la C.-B. Depuis lors, plusieurs projets ont été réalisés grâce à des contributions du



Un briefing en juin 2008.

Photo courtoisie de : Neil Brewer



On se prépare à évacuer une personne (avril 2006).

Photo courtoisie de : Josef Seywerd

par hélicoptère de transport de charge externe de classe D mise sur pied par le groupe de R-S de Chilliwack, qui comprend des membres de plusieurs autres groupes de R-S des secteurs avoisinants, est un bon exemple de cette infrastructure solide.

Matériel de R-S

Le groupe Kent Harrison SAR sert le détachement de la GRC d'Agassiz, un secteur de plus de 2 500 km². Même s'il s'agit d'un petit secteur par rapport à ceux de bien des groupes de R-S de la C.-B., il comprend un large éventail de dangers allant des secteurs accidentés situés au-dessus de la limite forestière (plus de 2 000 m) et des cours d'eau tumultueux aux 250 km² du lac Harrison. La nombreuse population urbaine de la vallée du Fraser et de la région de Vancouver a facilement accès à cette zone de nature sauvage, ce qui en fait un « terrain de jeu » pour des gens qui, bien souvent, ne sont pas préparés aux dangers qu'on y rencontre. L'évaluation des risques faite par l'équipe décrit une grande variété de dangers et de vulnérabilités ayant engendré le besoin d'acquérir du matériel spécialisé. Un bateau-jet de 27 pi à moteur turbo diesel et un bateau de 20 pi à console centrale sont affectés au lac Harrison, alors que deux motomarines GTX modifiées (grilles d'absorption en eau peu profonde) sont utilisées surtout sur la rivière Fraser. Deux radeaux de sauvetage en eau vive et 14 combinaisons étanches répondent aux besoins de la rivière Chehalis. Un bateau en polypropylène « Logic » de 12 pi est utilisé pour la myriade de petits lacs.



Un accident de VTT qui a eu lieu en juin 2003, sur la route de desserte Harrison West Forest.

Photo courtoisie de : Neil Brewer

Un véhicule de secours de type 4x4 à quatre portes transporte du matériel technique de sauvetage par câble en cas d'avalanche et des civières. Deux véhicules tous terrains biplaces Rhino de Yamaha modifiés se révèlent très efficaces pour les recherches au sol, surtout sur les chemins forestiers déclassés. Un véhicule de commandement de type 4x4 et une remorque de logistique à essieux tandem de 20 pi assurent le soutien de la plupart des incidents et se rendent souvent dans d'autres secteurs en soutien d'importantes recherches au sol. La remorque est la plus récente acquisition du groupe et a été mise au point dans le cadre d'un projet du FNI en 2007. Munie d'une génératrice de 12 kW, de toilettes et de gros réservoirs de carburant, elle est une ressource précieuse. Le système électrique peut alimenter jusqu'à trois véhicules de commandement et la remorque transporte assez de carburant pour plusieurs jours.



Le « Spirit of Harrison » sur le lac Harrison.

Photo courtoisie de : Neil Brewer

Les recherches au sol sont gérées au moyen du logiciel « Incident Commander Pro » de Martin Colwell sur sept ordinateurs en réseau et de quatre imprimantes. Un système automatique de comptes rendus de position utilisant le logiciel OziFleet au moyen des radios d'ICOM munis de microphones et de GPS de l'équipe se révèle très efficace. La cartographie du quadrant sud-ouest de la C.-B. est fournie au moyen d'une combinaison de plusieurs programmes logiciels. Au bout du compte, nous avons l'intention d'intégrer un plus grand nombre de données de cartographie numérique dans la fonction d'information géographique du logiciel « Incident Commander Pro ». Un projecteur DLP XVGA suspendu en réseau dans le véhicule de commandement permet d'afficher les données et une imprimante en couleur de 18 po sur 24 po peut produire rapidement des cartes sur papier.

Il faut un groupe cohésif de bénévoles très dévoués pour fournir et conserver ce service. Cette petite équipe qui s'occupe en moyenne d'un incident par semaine, d'opérations de R-S, de la récupération de corps et de la recherche de preuves a été désigné « le petit groupe de R-S efficace ». ■

Neil Brewer est un gestionnaire de R-S qui fait partie du groupe Kent Harrison SAR depuis 18 ans. Il est actuellement directeur par mandat de la BC Search and Rescue Association. Il préside aussi le comité de subventions de l'Association. (www.khsar.com; www.bcsara.ca)

Adieu 121,5 MHz :

Coup d'œil sur le passage du système COSPAS-SARSAT à la technologie sur 406 MHz, après le 1^{er} février 2009

Par Carole Smith, SNRS

Le début d'une nouvelle ère...

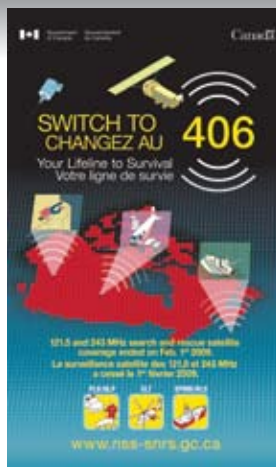
Le 1^{er} février 2009, les alertes par satellites de recherche et de sauvetage (R-S) partout sur la planète entrent dans une ère nouvelle. Après 27 ans de surveillance des signaux des radiobalises de détresse fonctionnant sur la fréquence 121,5 MHz, le Système international de satellites pour les recherches et le sauvetage, COSPAS-SARSAT, est passé au traitement exclusif de signaux numériques sur la fréquence 406 MHz. Tout juste après minuit, temps universel coordonné, le 1^{er} février dernier, les codes transmis aux satellites COSPAS-SARSAT ont automatiquement éteint le système sur 121,5 MHz et les instruments associés sur 243 MHz.

Aujourd'hui, seuls les radiobalises maritimes de localisation de sinistres (RLS), les balises de localisation personnelle (BLP) et les émetteurs de localisation d'urgence (ELT) d'aéronef émettant sur une fréquence principale de 406 MHz continuent de bénéficier de la surveillance mondiale par satellite de R-S.

Il y a plus de huit ans, en octobre 2000, COSPAS-SARSAT a choisi la date butoir du 1^{er} février 2009 pour mettre fin à la couverture par satellite de la fréquence 121,5 MHz. À cette époque, les limites des balises analogiques sur 121,5 MHz étaient déjà devenues évidentes, par rapport aux possibilités de leurs cousines sur 406 MHz plus perfectionnées, plus précises et plus puissantes. C'est pour cette raison que des organismes axés sur la sécurité, comme l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale notamment, recommandaient l'adoption intégrale de la technologie 406 MHz. Après l'établissement de la date d'abandon progressif de février 2009, les participants du programme COSPAS-SARSAT ont concentré leurs efforts, et leurs investissements financiers, au soutien et à l'amélioration à long terme du système sur 406 MHz.

L'aviation canadienne et le passage à la technologie sur 406 MHz

Au Canada, les utilisateurs des balises de détresse marines et terrestres ont déjà adopté la technologie sur 406 MHz. Par contre, la majorité des avions et des hélicoptères canadiens tenus de transporter une balise de détresse (environ 24 100 appareils) sont toujours équipés d'ELT fonctionnant sur 121,5 MHz. Bien que Transports Canada soit actuellement engagé dans une initiative de



réglementation obligeant l'utilisation d'ELT 406 MHz ou d'un équivalent acceptable, le passage à la technologie sur 406 MHz se fait toujours sur une base volontaire pour les aéronefs privés, d'État et commerciaux. Les États-Unis n'ont pas encore indiqué qu'ils exigeraient l'utilisation des ELT sur 406 MHz, mais plusieurs autres pays, dont l'Australie et la Nouvelle-Zélande, les ont rendus obligatoires.

En date du 28 février 2009, seulement près de 10 pour cent des aéronefs canadiens ont enregistré un ELT sur 406 MHz dans le Registre canadien des balises de détresse. Les enregistrements sont toutefois en hausse, et il est prévu que le nombre doublera d'ici avril de cette année. En réalité, il semble y avoir

un nombre beaucoup plus élevé d'ELT 406 MHz en service que ce qui est observable par le Registre. Étant donné que l'enregistrement des anciens ELT sur 121,5 MHz n'était pas obligatoire – ces émetteurs analogiques ne pouvaient pas transmettre un signal codé unique – on suppose que certains propriétaires et opérateurs d'aéronefs ne sont simplement pas au courant de l'exigence d'enregistrer leurs ELT sur 406 MHz. L'enregistrement sur le Registre est une étape cruciale pour l'efficacité des interventions de R-S, puisque le Registre renferme les coordonnées de la personne avec qui communiquer en cas d'urgence du propriétaire/opérateur d'aéronef, ainsi que divers détails, dont la couleur et la configuration de l'appareil. Ces renseignements sont précieux pour la coordination fructueuse des efforts de recherche dans des situations où le temps est un facteur critique.

Des défis pour la R-S aérienne

Les Forces canadiennes demeurent chargées de la gestion des opérations de R-S visant les aéronefs disparus et écrasés. Cependant, le manque actuel de renseignements en matière de détection et de positionnement par satellite pour les incidents subis par des aéronefs équipés d'ELT sur 121,5 MHz constitue un risque potentiel pour la sécurité et l'efficacité des missions de R-S. Sans l'aide des données d'alerte et de localisation obtenues par satellite, les missions peuvent être prolongées et devoir compter davantage sur les techniques de recherche visuelles. Ce risque est également la réalité des bénévoles de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, qui aident les Forces canadiennes dans l'exécution de leur mandat de R-S aéronautique.

Étant donné que la fréquence de 121,5 MHz est aussi la fréquence de détresse vocale internationale pour l'aviation, les tours de contrôle de circulation aérienne et les stations d'information de vol de NAV CANADA en continuent la veille durant leurs heures de service. De nombreux aéronefs de survol, tout particulièrement les avions de ligne, veillent aussi la fréquence de 121,5 MHz; une courtoisie pour leurs collègues aviateurs. Tous les signaux d'ELT entendus sur cette fréquence (sauf au cours des cinq premières minutes de chaque heure, qui sont réservées pour les essais d'ELT) sont signalés au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage approprié comme alerte de détresse possible.

Cette pratique constitue un filet de sécurité important en l'absence de surveillance par satellite, et les pilotes sont encouragés à maintenir l'écoute sur 121,5 MHz. Malheureusement, ces comptes rendus de pilotes sont généralement beaucoup moins précis que les coordonnées anciennement obtenues par le système sur 121,5 MHz de COSPAS-SARSAT. La portée maximale théorique d'une balise sur 121,5 MHz dont le signal est capté par un avion de ligne volant à 37 000 pieds d'altitude peut atteindre 200 milles marins ou plus, ce qui situe l'ELT quelque part à l'intérieur d'une zone de recherche de 430 000 kilomètres carrés. De plus, contrairement au signal numérique de l'ELT sur 406 MHz, un signal anonyme sur 121,5 MHz ne fournit aucun renseignement utile aux autorités de R-S quant aux personnes pouvant être en détresse. Le 14 mars 2009, plusieurs avions volant à haute altitude ont signalé la présence d'un signal ELT dans une zone de 100 milles marins de Fredericton, au Nouveau-Brunswick. Ce n'est que lorsque le plan de vol marin a expiré, une demi-heure plus tard, que le signal a été confirmé comme étant réellement une transmission de détresse, et que l'identité probable de l'avion a été connue. Néanmoins, l'ELT sur 121,5 MHz a tout de même été utile pour conduire un avion Hercule et un hélicoptère Cormorant du 413^e Escadron sur le site très boisé de l'écrasement, situé à environ 25 milles marins au nord de Fredericton. Les trois occupants de l'appareil ont été traités par les techniciens en R-S et transportés pour obtenir des soins médicaux. Ce cas souligne aussi la valeur ajoutée de rédiger des plans de vol.

Enfin, il est prévu que la mise hors service imminente et l'élimination des milliers d'ELT sur 121,5 MHz remplacés par les unités sur 406 MHz créent des problèmes pour le système de R-S. L'oubli d'enlever les piles et de désactiver les circuits électroniques peut entraîner le lancement de recherches inutiles quand ces anciens ELT seront découverts par des enfants curieux (ou des adultes ayant conservé cette curiosité enfantine), seront abandonnés à la rouille sur des établis d'atelier ou se retrouveront dans le fond d'un camion à ordures.

Dans l'ensemble, il semble évident que les pilotes et les passagers desservis par la R-S aérienne au Canada seront avantagés par l'adoption accélérée de la technologie sur 406 MHz par le secteur de l'aviation.

La promotion du passage à la technologie sur 406 MHz

Comme les éditions précédentes de SARSCÈNE en font foi, depuis l'automne 2007, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) attache une importance primordiale à la communication et à la promotion du

passage à la technologie sur 406 MHz au sein du secteur de l'aviation.

En partenariat avec les Forces canadiennes et Transports Canada, le SNRS :

- a veillé à ce que les 91 000 pilotes brevetés et techniciens d'entretien d'aéronef du Canada reçoivent une trousse d'information sur le programme *Changez au 406*;
- a présenté des expositions et distribué de l'information lors des grands événements relatifs à l'aviation canadienne;
- a fait des présentations lors de conférences régionales sur l'entretien des aéronefs et dans d'autres forums spéciaux partout au Canada;
- a envoyé des lettres et des articles sur le programme *Changez au 406* à des journaux et des revues;
- a créé des fiches de renseignements et du matériel de communication décrivant le changement au système COSPAS-SARSAT et donnant des renseignements pratiques sur la façon de s'y adapter;
- a donné des séances d'information aux intervenants de la R-S sur l'état et les répercussions du passage à la technologie sur 406 MHz;
- a mis à jour les publications de vols importantes touchées par la modification de la surveillance satellite de R-S;
- a fait la liaison avec les fabricants et les distributeurs pour surveiller l'offre et la demande d'ELT; et
- a fait des recherches sur les statistiques de rendement et de fausses alertes des ELT.

Un élan continu

Bien que l'étape de l'entrée du système COSPAS-SARSAT dans l'ère numérique soit terminée, le SNRS continuera de fournir des renseignements utiles sur ce système humanitaire remarquable et sur les radiobalises de détresse sur 406 MHz qu'il prend en charge.

Une attention spéciale sur le secteur de l'aviation est maintenue en 2009-2010, accompagnée d'un accent particulier sur la sélection, la programmation, l'enregistrement et l'essai des ELT sur 406 MHz. La réduction des fausses alertes sera aussi mise en évidence, y compris les procédures appropriées de mise hors service des milliers d'unités sur 121,5 MHz qui seront vraisemblablement mis hors service au cours des 12 à 24 prochains mois.

La communauté élargie des utilisateurs de radiobalises sur 406 MHz constitue aussi un élément prédominant des plans du Secrétariat pour 2009-2010. Le SNRS prévoit produire et faire la promotion de nouveau matériel portant sur l'utilisation et l'enregistrement des radiobalises marines et terrestres pour faire en sorte que les avantages du système COSPAS-SARSAT continuent d'être entièrement accessibles à tous les Canadiens.

Pour être au courant des derniers développements relatifs à la stratégie de communication du programme « *Changez au 406* », surveillez les prochaines éditions du magazine SARSCÈNE et consultez régulièrement le site Web www.nss-snrs.gc.ca. ■

True Stories of Rescue and Survival: Canada's Unknown Heroes

Par Jeremy Derksen / jderksen@shaw.ca

Coup d'éclat, prouesse d'un virtuose. Un pilote seul est égaré dans une tempête de neige dans l'Arctique après un atterrissage d'urgence. Il fait un froid glacial. Le vent se déchaîne à plus de 48 nœuds et la visibilité est pratiquement nulle. Si le secouriste saute en parachute pour effectuer un sauvetage, il mettrait non seulement sa vie en péril mais également celle de son collègue recrue. Que faire?

Les amateurs de films d'action reconnaissent sans doute ces propos. Ils s'inspirent en effet du film de 1994 *Clanches* (*Speed* en anglais). Bien que ce rapprochement puisse sembler étrange, le film à succès de Keanu Reeves et l'ouvrage *True Stories of Rescue and Survival: Canada's Unknown Heroes* de Carolyn Matthews ont un point en commun. Dans les deux cas, les secouristes doivent prendre des décisions très rapides en raison des situations de vie ou de mort qui prévalent et leur marge d'erreur est très mince.

Dans une société où les médias ont déprécié le mot « bravoure », Mme Matthews défend l'idée de redéfinir les héros modernes. Les athlètes, les musiciens et les vedettes de cinéma figurent parmi les célébrités les plus en vue de l'Amérique du Nord, mais souvent ils sont peu méritants. Dans le meilleur des cas, ils sont des porte-étendards moins valeureux que les personnes qui, tout en peinant dans un total anonymat, prennent des risques pour aider les autres : les techniciens de recherche et sauvetage (R-S), les soldats, les membres de la garde côtière, les agents de police, les sauveteurs bénévoles, et dans certains cas, de simples civils. Pour bien de ces gens, le terme « héros » les rend mal à l'aise. L'expression « dans l'exercice de ses fonctions » est peut-être un cliché, mais elle correspond à leur modeste éthique. Malgré tout, si on accepte cette explication on ne décrit que partiellement la réalité.

Mme Matthews présente 10 récits de sauvetages à risque élevé, ainsi que des commentaires des sauveteurs et des gens qui ont été secourus, qui démontrent la bravoure à toute épreuve du personnel de R-S. En prenant part à des aérotransports de sauvetage précaires en montagne, à des efforts de sauvetage en mer périlleux et à des recherches inlassables dans des zones sauvages, les sauveteurs de ces récits s'acquittent d'une très lourde responsabilité.

En relatant chaque histoire, Mme Matthews souligne adroitement les détails qui comptent, en cernant l'urgence et le côté dangereux de chaque situation. Dans le récit *Jumping into the Abyss*, les sauveteurs risquent de subir le mal de l'altitude et sautent en parachute en chute libre dans un canyon rocheux afin de récupérer les survivants d'un écrasement d'avion. Lorsqu'un enfant de huit ans s'égaré dans une forêt dense (*A Child is the World*), les agents de police et les chercheurs bénévoles passent la région boisée au peigne fin en se relayant pour effectuer des quarts de 12 heures éreintants. Dans le récit *A Navy Diver in the Afghan Desert*, un spécialiste des explosifs vérifie la présence de mines terrestres en territoire ennemi, afin de dégager la zone pour les troupes de maintien de la paix, et il est alors exposé au tir d'un tireur d'élite. Certes, prendre d'énormes risques et travailler pendant de longues et difficiles heures font partie du boulot, mais c'est la raison pour laquelle ce travail est extraordinaire et les gens qui l'accomplissent, exceptionnels.

Outre la mise en évidence des actes de bravoure méconnus, cet ouvrage est également un document de référence fort utile. Chacun des 10 récits présentés dans *True Stories of Rescue and Survival* est une étude de cas concise qui est autant instructive que divertissante. L'expérience est certainement la meilleure forme d'apprentissage,

suivie de près par les exercices de simulation. Outre la pratique, il peut s'avérer très bénéfique pour l'instruction de tirer avantage des situations exceptionnelles reliées par des intervenants spécialisés.

Mme Matthews ajoute à chaque récit des encadrés fort utiles qui servent de référence, tout en donnant des détails techniques, notamment sur les termes propres à l'escalade de rocher, sur le contenu du sac de survie d'un technicien en R-S, sur la mesure d'une distance en nœuds et sur l'utilisation d'un système GPS. Dans chaque situation de sauvetage, les capacités du sauveteur à évaluer les risques, à réfléchir clairement et à agir rapidement sont mises à l'épreuve en raison des détails techniques uniques de la situation.

En bout de ligne, l'ouvrage pose une question fondamentale à chaque sauveteur en exposant les grandes lignes des dangers éventuels propres à la R-S. Jusqu'où sont-ils prêts à aller et sont-ils disposés à risquer leur vie pour sauver d'autres personnes? Pour les sauveteurs, la réponse à cette question est l'une des plus importantes décisions qu'ils ont à prendre. Ceux qui répondent par l'affirmative peuvent apprendre à mieux se connaître, entrevoir la nature de la véritable force et ressentir une plus grande satisfaction envers leur travail. Les héros des récits de Mme Matthews en sont la preuve. ■

*Jeremy Derksen a souffert d'hypothermie lors d'une expédition de ski dans l'arrière-pays, au parc national Yoho, en Colombie-Britannique, au début de la vingtaine. Cet événement a éveillé un intérêt pour les premiers soins et le sauvetage en milieu sauvage. Il est, depuis cinq ans, membre de l'Organisation de la patrouille canadienne de ski et possède une expérience de l'arrière-pays dans l'ouest du pays. Il est rédacteur de la chronique de ski du *Vue Weekly Magazine* et il a publié des articles dans *Unlimited Magazine*, *l'Edmonton Journal*, *le Calgary Herald* et *le Regina Leader-Post*. Il a également été invité à des émissions de la chaîne CBC à titre de spécialiste de l'industrie du ski.*

Planification de voyage : *cela pourrait sauver votre vie*

13

SARSCÈNE

Par le personnel du SNRS

En appui au Programme national de recherche et sauvetage, le Secrétariat national de recherche et sauvetage est heureux de vous fournir cet article instructif qui peut être utilisé dans le cadre de vos activités d'instruction publique, de sensibilisation et de prévention.

C'est le début de mai, il fait beau dehors et vous avez quelques jours de congé. Vous décidez de faire un voyage avec quelques amis. Vous convenez tous que partir en randonnée pendant quelques jours

serait la meilleure façon de vous détendre et de vous libérer du stress de la vie quotidienne. Vous savez où vous voulez aller; vous avez imprimé des cartes, vérifié les piles de votre GPS et avez tout ce qu'il vous faut pour votre petite escapade. Vous

croyez que vous n'avez rien oublié, mais vous avez peut-être négligé quelque chose de très important : laisser un plan de votre voyage à un ami ou à un membre de votre famille.

Prévention de recherche et sauvetage

La planification de voyage est un des éléments de base de la prévention de recherche et sauvetage.

Le problème est que plusieurs nouveaux intéressés ne connaissent pas les vertus de cette planification et que bon nombre d'adeptes de plein air n'y ont pas recours. Bien que cette planification ne soit pas essentielle pour toutes les excursions, si vous avez l'intention d'effectuer un vol, une excursion en bateau, une randonnée ou de skier, élaborer un plan de voyage pourrait vous sauver la vie.

Bien que de nouvelles technologies fassent naître un sentiment de sécurité (réel ou perçu), elles ne constituent pas une garantie d'alerte de détresse et de sauvetage en temps opportun. Les plans de voyage, une fois élaborés et laissés à une personne qui peut aviser les autorités si vous ne revenez pas, peuvent aider à sauver des vies en permettant de concentrer les efforts de recherche et de minimiser le temps de réponse.

Il n'est pas nécessaire que les plans de voyage soient compliqués. Un certain nombre d'outils sont disponibles pour vous aider à documenter les détails de votre voyage et de l'équipement que vous avez. Que vous élaboriez à l'avance un plan de voyage complet ou que vous laissiez une note à un ami, le fait de connaître votre trajet prévu, votre équipement et votre expérience peut être déterminant pour les enquêteurs et les responsables de la recherche.

Le programme *AdventureSmart*, qui a été créé grâce à un projet du Fonds des nouvelles initiatives du Secrétariat national de recherche et sauvetage par le *Provincial Emergency Program* de la Colombie-Britannique, vise à accroître la sensibilisation des personnes au sujet des risques potentiels et à décrire la façon de profiter des activités en plein air en toute sécurité. Le programme met l'accent sur la formation, la planification de

voyage et les 10 éléments essentiels à toute activité de plein air.

Soyez rationnels; n'ignorez pas les panneaux d'avertissement

Certaines personnes sont de type aventurier. Elles recherchent des sensations fortes, et n'hésitent pas à essayer quelque chose de nouveau ou à s'embarquer dans une aventure inédite. Bien qu'il soit certainement agréable d'essayer de nouvelles choses, nous devons tous être conscients du danger de s'aventurer dans des secteurs fermés ou hors limite. Lorsque vous voyez un panneau d'avertissement, prenez-le au sérieux et éloignez-vous; cela peut faire la différence entre une sortie agréable et un séjour sans retour.

Voici quelques conseils sur les sorties en plein air fournis par *AdventureSmart* :

- Soyez préparé pour votre sortie – être en forme pour parcourir un trajet nécessite une préparation physique. Respectez votre délai de retour. Apportez l'équipement approprié, rédigez un plan de voyage, et utilisez des guides et des manuels de référence.
- Apportez toujours les articles essentiels – si nécessaire, soyez prêt à passer la nuit dehors.
- Élaborez un plan de voyage et laissez-en une copie à un ami – le plan de voyage décrit votre destination et votre trajet, et indique qui fait partie du groupe et l'heure de votre retour. Si vous n'êtes pas de retour au moment prévu, l'ami à qui vous avez confié votre plan de voyage peut donner le document à la police pour lancer une recherche.
- Ne faites jamais de randonnée seul – marchez toujours en groupe, sans vous séparer. Déplacez-vous à la vitesse de la personne la plus lente. Si une personne s'égare en marchant au-devant ou en arrière des autres, il est fort probable qu'elle se perde.

- Ne paniquez pas – si vous vous perdez, maintenez une attitude positive. Se perdre n'est pas dangereux si vous êtes préparé.
- Restez là où vous êtes – Les personnes qui errent après s'être perdues s'éloignent généralement davantage de la piste et des personnes qui les cherchent. Descendre des pentes conduit souvent vers des ravins, généralement entourés de buissons très denses, de falaises étendues et de chutes d'eau, ce qui rend le déplacement et la recherche plus difficiles.
- Utilisez des dispositifs de signalisation – le fait d'employer un sifflet, d'allumer un feu et de demeurer visible aidera les chercheurs à vous trouver. Aidez les chercheurs à vous trouver même si vous êtes embarrassé ou effrayé. N'oubliez pas que les animaux ne seront pas attirés par vos signaux. Les chercheurs peuvent également utiliser des avions ou des hélicoptères – il est donc important de rester visible.
- Construisez ou cherchez un abri – protégez-vous de la pluie, du vent et du soleil excessif. Soyez le plus confortable possible, mais en plein jour, assurez-vous d'être visible pour les chercheurs circulant en hélicoptère ou en avion.
- L'erreur la plus commune – la croyance d'une personne que « cela ne lui arrivera jamais ». Il s'agit d'un problème d'ÉGO. En étant préparé, vous pouvez profiter de vos sorties en plein air, peu importe ce que la nature vous réserve.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la sécurité en voyage et des exemples de plans d'activité, qu'il s'agisse de votre premier ou de votre centième voyage, vous pouvez consulter les sites Web suivants :

<http://sarvac.ca/Accueil/tabid/187/language/fr-CA/Default.aspx>;

<http://www.tc.gc.ca/securemaritime/desn/bsn/preparatifs/plan/menu.htm>;

<http://www.adventuresmart.ca/french/index.php>.

FNI de R-S – Résultats de l'appel de propositions pour 2009-2010

À la suite de l'appel de propositions de la part du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S) pour 2009-2010, la Liste de mérite, composée de 13 projets liés à la prévention et à l'intervention en matière de R-S, a reçu l'approbation du ministre responsable de la recherche et du sauvetage. Ces projets viendront appuyer les priorités du Programme national de recherche et sauvetage.

Voici un résumé des 13 projets :

1. Le projet de prévention de la GRC intitulé, *SAVED! SAUVÉ! Ressources pour une série télévisée, un site Web, des messages d'intérêt public et des études de cas*, qui s'étalera sur trois ans, produira une série télévisée documentaire afin de présenter les nombreuses facettes de la R-S au Canada.
2. Le projet d'intervention du Manitoba, intitulé *Développement de la capacité de recherche et de sauvetage terrestre – Winnipeg R-S*, qui s'étalera sur une période d'un an, améliorera la formation en R-S au Manitoba grâce à la tenue d'un exercice de formation provincial multi-organismes dans la ville de Winnipeg, et servira également à l'achat d'équipement.
3. Le projet de prévention de recherche et développement (R-D) de Transport Canada, intitulé *Exigences en protection thermique pour survivre à un incident nécessitant une importante opération de sauvetage dans l'Arctique*, qui sera développé sur trois ans, permettra d'établir des critères et des méthodes de mise à l'essai applicables à la protection thermique offerte par l'équipement de survie personnel ou collectif que l'Organisation maritime internationale stipule comme nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur les navires de passagers dans l'Arctique.
4. Le projet d'intervention de R-D de la Défense nationale, intitulé *Développement d'un répéteur MEOSAR pour les satellites GPS III*, qui s'étalera sur trois ans, permettra de développer un répéteur sur orbite terrestre moyenne pour la recherche et le sauvetage (MEOSAR) qui répondra aux spécifications et aux exigences particulières des satellites GPS III de la *United States Air Force (USAF)*.
5. Le projet de prévention de Transport Canada, intitulé *Programme d'éducation à distance sur le simulateur électronique pour la gestion de la stabilité sur des navires de pêche côtiers*, qui se déroulera sur deux ans, permettra de terminer l'élaboration et la validation du programme d'apprentissage en ligne sur le simulateur électronique pour la gestion de la stabilité des navires de pêche côtiers. Le produit fini sera un programme d'éducation à distance, produit en anglais et en français, utilisant des documents multimédias et des simulations électroniques des manœuvres des navires et des activités de la pêche pour différentes flottes dans diverses régions du Canada.
6. Le projet d'intervention du ministère des Pêches et des Océans, intitulé *Formation sur le plan en cas de catastrophe maritime majeure (MAJMAR) de la région de recherche et sauvetage de Halifax*, qui s'étalera sur un an, permettra de planifier et d'offrir une formation et un exercice sur table pendant deux jours, dans un endroit situé près des frontières de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, afin d'améliorer le commandement et le contrôle interorganismes entre les organismes provinciaux et fédéraux en cas de catastrophe maritime majeure.
7. Le projet de prévention de la GRC, intitulé *Plaisanciers avertis — Prévention au premier degré*, qui se déroulera sur trois ans, permettra d'élaborer une stratégie de communication conçue pour changer les comportements liés à la conduite d'embarcations de plaisance sur les voies navigables du Canada. Un site Web exhaustif sera élaboré pour accueillir et distribuer des documents et des renseignements sur la sécurité nautique.

8. Le projet d'intervention du ministère des Pêches et des Océans, intitulé *Bassin d'entraînement pour les plongeurs sauveteurs de la GCC*, d'une durée d'un an, offrira un bassin d'entraînement sur la côte pour les plongeurs. Le projet permettra aussi d'acquérir de l'équipement spécialisé de protection et de survie pour les étudiants qui utiliseront le bassin.
9. Le projet d'intervention de R-D d'Environnement Canada, intitulé *Prévisions météorologiques couplées lac-atmosphère dans la région des Grands Lacs*, qui s'étalera sur trois ans, permettra de développer le prototype d'un système couplé lac-atmosphère pour améliorer les prévisions météorologiques opérationnelles et celles de l'état des lacs dans la région des Grands Lacs.
10. Le projet de prévention de Transport Canada, intitulé *Initiative de mentorat pour la pêche sécuritaire*, qui sera développé sur trois ans, permettra de concevoir et d'offrir des programmes et des renseignements sur la sécurité aux pêcheurs. Le projet permettra de former des pêcheurs d'expérience en tant que mentors pour la sécurité qui travailleront directement avec les propriétaires, les patrons de pêche et l'équipage afin d'adapter les procédures de sécurité à chaque navire en utilisant une trousse multimédia sur la sécurité à bord des navires de pêche.
11. Le projet de prévention d'Environnement Canada, intitulé *Météoradio pour les écoles, les guides et les scouts*, qui s'étalera sur trois ans, permettra d'équiper d'un récepteur Météoradio les écoles situées dans l'aire de radiodiffusion du Service météorologique du Canada. Ce projet permettra aussi aux responsables des écoles, des guides et des scouts de surveiller la diffusion des renseignements météorologiques, y compris les avertissements.
12. Le projet d'intervention du ministère des Pêches et des Océans, intitulé *Municipalités du Québec : nos partenaires en matière de R-S*, échelonné sur trois ans, permettra d'élaborer des ententes de partenariat et de coopération entre la Garde côtière auxiliaire canadienne – Région du Québec et les municipalités qu'elle dessert afin d'améliorer la capacité d'intervention en R-S.
13. Le projet d'intervention de R-D pour le ministère de la Défense nationale, intitulé *Un radar à synthèse d'ouverture pour la R-S dans le Nord*, qui s'étalera sur trois ans, permettra d'examiner l'utilisation de l'imagerie à haute résolution du RADARSAT-2 et du radar à synthèse d'ouverture aéroporté pour détecter des aéronefs accidentés dans les régions planes de la toundra canadienne. L'objectif est d'aider la R-S lorsque les signaux de l'émetteur de localisation d'urgence ne sont pas disponibles.



Différents projets qui ont été créés avec l'aide du FNI de R-S.