

sauveteur | édition numéro 39 | décembre 2018



Une fondation de





SOMMAIRE

- 3 Sondage
- 5 **Editorial**
- 6 **Formation**
- 8 **Drones**
- 10 Congrès CISA 2018
- 13 Le secours alpin au Japon
- 15 Véhicules d'intervention
- 17 Nouvel hélicoptère de sauvetage
- 18 Pionnière des chiens d'avalanche
- 20 **Exposition sur les avalanches**





FORMATION Un visage connu à un nouveau poste



SONDAGE Enfin une technique homogène!



CONGRÈS CISA

IMPRESSUM

Sauveteur: Magazine pour les membres et partenaires du Secours Alpin Suisse Editeur: Secours Alpin Suisse, Centre Rega, case postale 1414, CH-8058 Zurich-Aéroport, tél. +41 (0)44 654 38 38, fax +41 (0)44 654 38 42, www.secoursalpin.ch, info@ alpinerettung.ch

Rédaction: Elisabeth Floh Müller, directrice suppléante,

floh.mueller@alpinerettung.ch; Andreas Minder, a.minder@bluewin.ch

Crédit photographique: Daniel Vonwiller: couverture, pp. 2, 3, 5; Marion Nitsch: pp. 2, 6, 7; Elisabeth Floh Müller: pp. 2, 10, 11, 12; m.à.d.: pp. 2, 5, 13, 14, 15, 16; KAT: illustrations p. 4; Sandro Lechthaler: pp. 8, 9; Andreas Minder: pp. 14, 18, 19; Rega: p. 17; collection photographique de Hans Frutiger, Musée Alpin Suisse: p. 20; Klaus J. Straub: p. 20.

Tirage: 3500 exemplaires en allemand, 1000 en français et 800 en italien

Changements d'adresse: Secours Alpin Suisse,

info@alpinerettung.ch

Réalisation complète: Stämpfli SA, Berne

Couverture: Après des années de discussions sur la manière idéale de sonder, un consensus international vient d'être trouvé. Le SAS intégrera désormais ces méthodes revues et corrigées dans ses cours hivernaux.



VÉHICULES D'INTERVENTION Stock de matériel sur roues

Enfin une technique homogène!

Après des années de discussion sur le sujet, un consensus international a enfin été trouvé: on s'est accordé sur trois types de sondage grossier et une approche pour le sondage fin. La plus grande nouveauté réside dans le fait de suivre systématiquement un angle de 90° par rapport à la surface neigeuse. Ces ajustements seront intégrés dans les cours de cet hiver.

La meilleure manière d'effectuer le sondage a toujours été et reste controversée — bien que le Manuel du sauvetage décrive une méthode spécifique. « Pourtant, on propose, discute et essaie régulièrement de nouvelles idées », explique

Theo Maurer, responsable Procédures d'intervention au SAS. «Les sauveteuses et les sauveteurs s'en trouvent déstabilisés, et les instructeurs aussi. » Désormais, la commission Avalanches de la Commission internationale du sauvetage alpin (CISA) et l'équipe helvétique du groupe de compétences « prévention des accidents d'avalanche » (KAT) ont adopté une nouvelle procédure. Le SAS, l'Institut pour l'étude de la neige et des avalanches (SLF) et douze autres associations et organisations en lien avec les sports de neige se sont regroupés au sein du KAT pour élaborer ensemble des fondements et des documents relatifs au domaine de la formation dédiée aux avalanches. « En quête d'unicité, nous avons décidé de dispenser la nouvelle méthode également dans notre formation sur les avalanches », poursuit T. Maurer. Elle sera expliquée lors des cours d'hiver et fera l'objet d'exercices pratiques. On devrait alors être tranquilles pour quelques années. « Il n'y aura pas de changement dans les méthodes de sondage dans les années à venir », assure-t-il.

Le sondage grossier (quasiment) inchangé

Les sauveteuses et les sauveteurs n'ont pas à craindre de véritable révolution. La méthode de sondage employée le plus fréquemment, le sondage grossier avec un planté à chaque pas (cf. Manuel du sauvetage « Sondage grossier ») ne change guère : comme à l'accoutumée, les sauve-

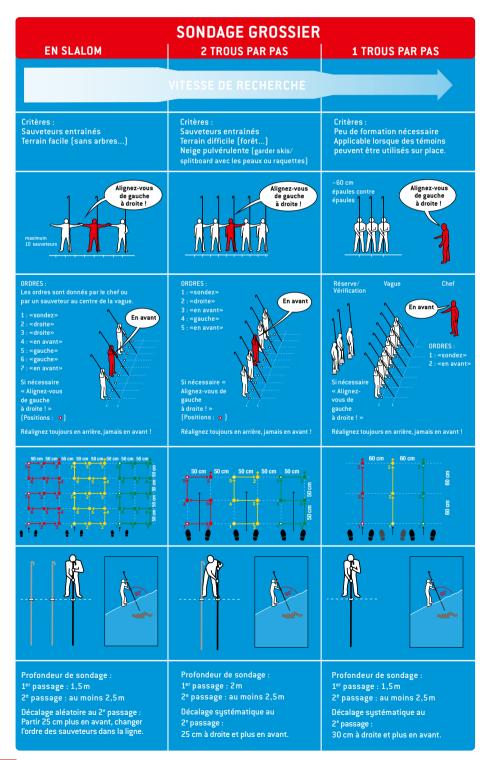


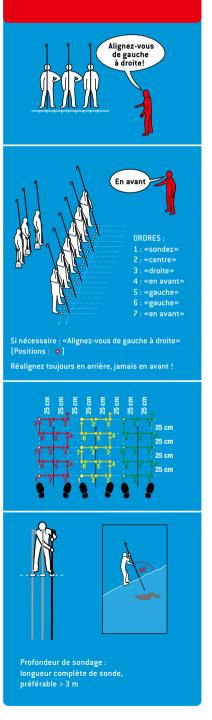
Réservé aux sauveteuses et aux sauveteurs chevronnés: le sondage en slalom avec un écart de deux longueurs de bras.

teuses et les sauveteurs forment une ligne et positionnent la pointe de leur sonde devant eux sur le manteau. Sur ordre du chef de l'équipe, tous font un pas en avant et plantent leur sonde dans la neige. Ensuite, ils repositionnent la pointe pour le planté suivant. L'une des différences par rapport à la méthode précédemment employée est que la distance entre les sondeurs est un peu réduite et que les pas aussi sont plus petits: l'écart entre les plantés est de seulement 60 cm au lieu de 75. Autre nouveauté: la sonde est enfoncée dans la neige selon un angle de 90 ° par rapport à la surface au lieu d'être à l'aplomb de l'épaule. De vastes tests sur le terrain ont révélé que la position est plus ergonomique et moins fatigante. Lors du premier passage, le planté est effectué

à 1,5 mètre de profondeur (au lieu de 2 mètres), le deuxième passage, si nécessaire, étant fixé à 2,5 mètres au minimum. «Au SAS, le sondage grossier avec un planté à chaque pas est primordial », poursuit Theo Maurer. Selon lui, cette méthode est employée dans quatre cas sur cinq. On opte pour le sondage grossier avec deux plantés à chaque pas (cf. Manuel du sauvetage

SONDAGE FIN







Les cours du SAS s'articuleront désormais autour de ces nouvelles règles.

« Sondage rapide ») seulement lorsque l'équipe est trop restreinte et que le terrain est difficile. Le déroulement des plantés a été redéfini : le premier planté doit s'effectuer devant le pied gauche, le second devant le pied droit. Après avoir avancé d'un pas, la procédure recommence avec le planté dans la neige côté pied droit en premier et ensuite, le second devant le pied gauche. Il s'agit d'un schéma en slalom (cf. page 4).

Seulement pour les professionnels

La troisième méthode de sondage grossier, la plus rapide (qui n'est pas décrite dans le Manuel du sauvetage), prévoit un schéma en slalom non seulement pour les plantés mais aussi pour la progression des sauveteurs. Ils plantent trois fois leur sonde avec un écart de 50 cm et la suivent, si bien que la sonde peut toujours être plantée au centre devant eux. Ils commencent à gauche, font deux fois un pas vers la droite puis avancent. Lorsqu'ils ont progressé sur le manteau neigeux,

ils plantent la sonde et se déplacent ensuite vers la gauche. Cette méthode est réservée aux sauveteuses et aux sauveteurs très expérimentés et ne doit être appliquée que sur terrain facile.

Si les recherches échouent, il convient d'effectuer un sondage fin (comme par le passé). Les sauveteurs plantent leur sonde trois fois dans le manteau, devant eux, avec un écart de 25 cm entre les plantés et à une profondeur d'au moins 3 mètres. Contrairement au sondage grossier, les sauveteurs ne se déplacent pas latéralement. Leur progression se fait toujours tout droit. Les différences par rapport à la méthode précédemment appliquée sont le déroulement en slalom et l'angle du planté, à 90°.

Le KAT a fait produire des bâches pédagogiques sur lesquelles les nouvelles méthodes sont illustrées. Elles seront utilisées lors des cours SAS. D'après Theo Maurer, le Manuel du sauvetage SAS sera revu et corrigé l'an prochain.

ÉDITORIAL



Il faut se reconvertir!

Au cours de l'hiver 2014/15, le groupe de compétences « Prévention des accidents d'avalanche » (KAT) a introduit en Suisse les quatre « Bâches DVA ». Cet élément, qui constituait un excellent support pédagogique, a apporté une harmonisation dans la formation dédiée aux avalanches. Pour la saison qui débute, le contenu des bâches sera adapté, la structure, modernisée et leur manutention facilitée.

La bâche présentant les méthodes de sondage du sauvetage organisé a également été revue et corrigée, ce qui a provoqué de vives discussions et énervé quelques sauveteurs. Le sondage « en slalom » et le planté de la sonde à 90° par rapport à la pente (cf. article aux pages 3 à 5) n'ont pas été au goût de tous.

L'Organisation Cantonale Valaisanne des Secours (OCVS) ainsi que les patrouilleurs, en revanche, ont embrassé la nouveauté et ont intégré cette technique dans leurs cours. Les premières expériences sont toutes bonnes.

Les responsables de la formation au SAS sont, quant à eux, un peu plus sceptiques, ce qui est compréhensible pour une structure organisée en milice. Introduire un nouveau système et l'appliquer prend du temps... J'en ai bien conscience, étant donné que je suis moi-même sauveteur et instructeur. Toutefois, nous devrions être ouverts à la nouveauté et nous attaquer dès à présent à la «reconversion». On peut d'ailleurs passer sur le fait que la nouvelle technique ne corresponde pas complètement au Manuel du sauvetage. En effet, son actualisation est de toute façon depuis longtemps à l'ordre du jour. Nous ferons donc d'une pierre deux coups.

J'espère que les responsables de la formation SAS feront le pas et se familiariseront avec la nouvelle procédure, afin que nous enseignions et appliquions, à l'avenir également, les mêmes techniques en Suisse. Les bâches représentent un consensus des associations dans le pays, et un compromis, c'est par principe du donnant-donnant!

Hans Martin Henny Chef technique KAT

FORMATION

Un visage connu à un nouveau poste

Depuis le 1er novembre, Roger Würsch est responsable de la formation au SAS. A l'avenir, Theo Maurer se consacrera quant à lui principalement aux techniques et aux procédures d'intervention innovantes. Dans la présente interview*, tous deux expliquent comment ils comptent collaborer.

Pourquoi le SAS a-t-il créé un poste supplémentaire?

Theo Maurer: Le département Formation s'est fort développé ces dernières années. Les domaines techniques Canyoning et Grottes se sont ajoutés aux secteurs Hélicoptère, Médecine, Chiens et Général, sans oublier les Drones, tout récemment. L'équipe de formation s'est agrandie en conséquence. J'avais de plus en plus à faire, ce qui ne me laissait plus vraiment de temps pour garder un œil sur les nouvelles procédures d'intervention ou les derniers développements en termes de matériel. Cela va changer. Nous aurons également la possibilité de retravailler le Manuel du sauvetage et de nous pencher sur l'assurance qualité pour le matériel.

Comment allez-vous vous répartir le travail?

Theo Maurer: Je vais me concentrer sur les nouvelles procédures d'intervention et le matériel. Il s'agit de rester au courant des dernières techniques de sauvetage et d'être capable d'en estimer correctement le potentiel. Quant au matériel, la logistique, les tests et l'assurance qualité font partie de mes attributions. Il ne faut pas non plus oublier le Manuel du sauvetage, les supports de formation et les check-lists.

Roger Würsch: Je dirigerai le secteur Formation. Ce poste prévoit d'encadrer les responsables techniques de l'équipe Formation. Mon travail consiste notamment à collaborer avec ces spécialistes, à établir le programme annuel, à définir en concertation avec eux les contenus des modules de formation et à recruter les instructeurs.

Et qui est le chef?

Theo Maurer: Hiérarchiquement, Roger Würsch m'est subordonné. Je suis membre de la Direction du SAS en charge de tout ce qui concerne la formation et le matériel. Toutefois, dans la pratique, nous collaborerons. Il va de soi que je demanderai son avis à Roger quand j'examinerai un nouvel appareil ou une procédure inédite. Car au bout du compte, c'est lui qui l'intégrera dans la formation. Et bien



évidemment, j'ai aussi besoin des feed-back donnés pendant les cours, afin de pouvoir évaluer ce qui peut être transmis et accepté.

Roger Würsch, peux-tu déjà expliquer comment se présentera, concrètement, ton quotidien au poste de responsable du secteur Formation?

Roger Würsch: Le poste vient d'être créé. Mon profil d'activité détaillé se précisera au fil du temps. Je dois d'abord prendre le temps de me faire un aperçu général, noter les idées et souhaits et faire connaissance avec les gens. Ainsi, je pourrai sentir si le bât blesse quelque part et, le cas échéant, essayer d'élaborer des solutions avec le responsable technique concerné.

A l'avenir, Theo Maurer (à gauche) et Roger Würsch façonneront et développeront ensemble la formation au SAS.



Dispenseras-tu aussi des cours?

Roger Würsch: Ma mission consiste plutôt à coordonner et à organiser. Mais j'interviendrai sûrement aussi en tant qu'instructeur – et je participerai de temps en temps aux cours. En effet, je souhaite me faire une idée approfondie des différents domaines techniques et continuer à développer le travail de Theo.

Tu passes du monde militaire à un environnement civil. Es-tu prêt à franchir le pas?

Roger Würsch: Je peux parfaitement m'imaginer que certains n'étaient pas ravis qu'un ancien militaire occupe le poste. Néanmoins, j'ai tout à fait conscience des différences entre les deux organisations. Je connais le Secours Alpin depuis des années en tant que membre de l'équipe d'instructeurs, responsable de la formation au Secours Alpin de Suisse centrale, instructeur et comme responsable d'intervention de la station de secours de Stans. Et puis je ne suis pas le premier à faire le saut de l'armée au SAS. Beaucoup de sauveteurs étaient spécialistes de la montagne et occupent maintenant diverses fonctions au SAS.

Qu'est-ce qui t'a poussé à rejoindre le SAS?

Roger Würsch: J'ai passé les 20 dernières années dans l'armée. Personnellement, ie n'y avais plus de possibilités intéressantes d'évolution. Dans ce contexte, le poste au SAS constitue une réelle opportunité. Etant donné que je connaissais déjà très bien l'organisation et que je suis bien intégré, j'ai pu assez bien estimer ce qui m'attend et ce qu'on attend de moi.

Pourquoi le SAS a-t-il choisi Roger Würsch?

Theo Maurer: «Le tout » s'est avéré convaincant. Il apporte les compétences techniques indispensables; il est un instructeur pour adultes certifié et chevronné, qui sait comment transmettre ses connaissances et il parle français. Il représentait le candidat le plus complet, un allrounder présentant le bon profil en termes techniques, pédagogiques et linguistiques.

* L'entretien s'est déroulé fin septembre, sur la base Rega de Wilderswil.



Roger Würsch

Roger Würsch a grandi à Buochs, dans le canton de Nidwald. Une fois son apprentissage professionnel d'ébéniste terminé, il a suivi des formations continues de sous-officier de carrière, de guide de montagne, de moniteur de ski et de formateur pour adultes. Il a travaillé 15 années durant au Centre de compétences du service alpin de l'armée, à Andermatt, occupant le poste de chef de la formation technique du centre comme dernière affectation. Le SAS connaît R. Würsch en qualité de responsable d'intervention et instructeur à la station de secours de Stans et de responsable de la formation au Secours Alpin de Suisse centrale. Il est par ailleurs cadre dans l'équipe d'instructeurs du SAS. Le guadragénaire (43 ans) habite à Buochs; il est marié et père de trois garçons. Quand il veut se ressourcer, il part avec sa famille dans une cabane d'alpage à Melchtal, où il y a toujours quelque chose à réparer mais pas de réseau mobile!

ÉQUIPE DE LA FORMATION

Les drones s'invitent au Secours Alpin



Depuis mai 2018, Rolf Gisler s'occupe au SAS de tout ce qui a trait aux drones. Ce domaine technique est aussi vaste que les attentes. élevées.

Une certaine drone-mania flotte dans l'air, déclare Rolf Gisler avec un sourire. Dans ce contexte, il se fait pour mission de ramener un peu de calme et d'ordre dans la discussion. Il ne porte pas les actions expéditives en haute estime. Il a surtout consacré les premiers mois passés à ce nouveau poste de responsable technique du domaine Drones à se forger un aperçu de la situation. Savoir, par exemple, quel rôle jouent déjà aujourd'hui les petits engins volants dans le secours en montagne, en Suisse. Une enquête (cf. encadré) du SAS a révélé que beaucoup de stations de secours travaillent déjà avec des drones, les engins, les partenaires et les champs d'intervention étant divers et variés. « Nous pouvons - et devons - nous développer à partir de cette base », poursuit R. Gisler. Ce sondage lui a permis de connaître les gens qui s'intéressent aux drones et de chercher le dialogue avec eux.

Au printemps, le SAS organisera des rencontres de drones dans toutes les régions (cf. encadré), afin de compléter l'inventaire de la situation. Lors de ces manifestations, il s'agira également d'échanger expériences, idées et souhaits.

R. Gisler ne s'intéresse pas seulement à l'utilisation des drones au SAS. Il examine aussi la manière dont les organisations d'urgence et d'autres entreprises travaillent avec des drones – notamment parce qu'il arrive fréquemment de faire appel à ces appareils pour assu-

rer des interventions du Secours Alpin Suisse. Le responsable technique du domaine Drones observe également ce que font les autres pays en termes de sauvetage en montagne, mais sans trouver jusqu'ici de modèle vraiment éprouvé. «Tous en sont à peu près au même point et se battent avec des problèmes similaires.»

Des exigences poussées

Outre des questions d'organisation, R. Gisler se consacre également à la technique. « Je me



Biographie

Rolf Gisler, le nouveau responsable technique du domaine Drones du SAS, est préposé aux secours des stations d'Erstfeld, Bristen, Isenthal et Unterschächen. Electronicien spécialisé en radio/TV de formation et spécialiste du service de pistes et de sauvetage, il possède sa propre société de médias et technologies multimédias. Agé de 39 ans, il conseille des entreprises et des chaînes TV en matière de télévision, forme leurs collaborateurs et produit des émissions. Actuellement, il suit la formation de la Fédération Suisse des Drones Civils (FSDC) pour devenir pilote de drone professionnel (licence DUE).

rends à des foires, salons et réunions de spécialistes, je suis les avancements de la recherche, rencontre des fournisseurs et autres techniciens », ajoute-t-il. Et d'arriver à une première conclusion: «Le drone universel idéal pour le sauvetage en montagne n'existe pas encore. » Cette difficulté est due aux exigences poussées mais disparates, voire divergentes, selon les situations. Les engins doivent voler de manière fiable et endurante par tous les temps (températures glaciales, vent, intempéries), de jour comme de nuit, dans des gorges, des forêts ou au-dessus d'avalanches. Certains drones sont déjà très polyvalents. Mais ils sont

20 000 francs, si ce n'est plus, sachant que les commander et les entretenir est loin de s'avérer anecdotique.

Sur la base des premiers ensaignements qu'il a tirés. B. Gisler

souvent volumineux et coûtent

seignements qu'il a tirés, R. Gisler dessine les contours d'un futur «régime des drones» au SAS. Quant à l'appareil, il s'imagine une solution sur mesure en fonction du type d'incident: pour les petites opérations urgentes, les drones privés des sauveteurs pourraient suffire, tandis que pour les grosses interventions, des drones plus professionnels, prévus pour la mission qui les attend, seraient judicieux. R. Gisler part du principe que le SAS, dans de tels cas, recourrait d'abord aux appareils de partenaires. La collaboration doit donc être réglée en conséquence avec ces organisations, sachant que l'approche peut être régio-

ATTENTION: Contrairement aux informations données dans le magazine «Sauveteur», édition 39, le SAS n'organisera qu'une réunion des spécialistes DRONES pour toutes les associations régionales en 2019. La date ayant été modifiée, elle se déroulera le 11 mai 2019 en Suisse centrale.



nale, cantonale ou locale, et comporter des différences.

La formation des spécialistes Drones – similaire à celle de leurs pendants Hélicoptère, Canyoning ou Médecine – n'est pas urgente dans un premier temps, selon R. Gisler. Il identifie cependant un besoin en spécialistes capables d'épauler et de conseiller les préposés aux secours et les responsables d'intervention lorsque ces derniers planifient une mission. De tels spécialistes ne doivent pas forcément provenir des rangs du SAS.

Il peut imaginer, pour de tels spécialistes ainsi que pour les sauveteuses et pour les sauveteurs du SAS qui travaillent avec de petits drones, d'élaborer et de proposer, à partir de l'an prochain, des cours individuels en collaboration avec la Fédération Suisse des Drones Civils. « Même si les connaissances et le savoir-faire de ces pilotes sont très disparates, nous devons garantir que chacun saura quoi faire et quel est son périmètre d'action », poursuit R. Gisler. Ils doivent par ailleurs être aptes à décider quand l'utilisation d'un drone s'avère pertinente, assurant ainsi une utilisation optimale des moyens d'intervention.

Au cours des mois à venir, le directeur technique Drones entend concrétiser ces idées avec les différents acteurs concernés. Il reste de nombreuses questions en suspens, pourtant une petite mesure administrative a déjà été engagée: les préposés aux secours peuvent dès à présent indiquer, dans les rapports, si des drones ont été utilisés. En effet, une position a été créée à cet effet dans la rubrique Moyens utilisés.



Enquête sur les drones au SAS

En septembre, le SAS a envoyé une enquête portant sur les drones à tous les préposés aux secours, aux chefs de colonnes et aux responsables d'intervention. Sur les 534 destinataires du document, 343 (soit 64 %) ont répondu, soit partiellement, soit de manière exhaustive.

A la question de savoir si, fondamentalement, les drones sont utiles dans le sauvetage en montagne, trois personnes interrogées sur quatre ont répondu par l'affirmative. Le plus grand potentiel se situerait dans les actions de recherche. Toutefois, les avalanches, les canyons, les crevasses et les opérations d'envergure peuvent aussi présenter un potentiel d'utilisation. 91 destinataires ont déjà glané des expériences avec des drones dans leur station respective.

Près de quatre sondés sur cinq souhaitent disposer d'un interlocuteur technique régional pour ce sujet. Ces spécialistes peuvent émaner des rangs du SAS, d'organisations partenaires comme la police ou de sociétés privées de drones. Quant à la question de savoir si les pilotes doivent être membres d'une station de secours ou non, les avis sont partagés. Une moitié répond «impérativement», tandis que pour les autres, «pas forcément». Une nette majorité pense que l'opérateur du drone doit s'y connaître en alpinisme et suivre régulièrement des formations continues. Deux tiers veulent que les drones soient prêts à servir sous 60 minutes. Dans la listes des exigences aux appareils, les points suivants ont été mentionnés: ils doivent pouvoir voler 30 à 60 minutes, même par temps pluvieux, neigeux ou venteux, et être capables de supporter une altitude de 3000 mètres, voire plus; ils doivent pouvoir exploiter les photos directement sur place et être transportables dans un sac à dos de taille moyenne (env. 40 litres). Une grande majorité de participants à l'enquête trouve que l'engin doit pouvoir être piloté sans contact visuel (vol aux instruments). Aux yeux des sondés, il est important que les drones puissent porter des caméras fournissant des clichés nocturnes et infrarouges.



Le congrès de la Commission internationale du sauvetage alpin (CISA) s'est tenu cette année à Chamonix, à la mi-octobre. 383 personnes issues d'organisations de sauvetage sises dans 32 pays ont répondu présent à l'invitation, établissant un nouveau record. Neuf organisations ont rejoint les rangs de la CISA.

Les participants ont passé la majeure partie du congrès à travailler dans les commissions. Des recommandations existantes de la CISA sont peaufinées au sein des cinq domaines techniques Sol, Chiens, Avalanches, Air et Médecine, le cas échéant réécrites, et des exposés relatant des interventions présentés. Souvent, de nouveaux enseignements en sont tirés. Ils servent, d'une part, à ajuster les procédures d'intervention et, d'autre part, ils contribuent à faire évoluer le matériel technique. La conférence CISA est, en cela, une plateforme précieuse pour les échanges de connaissances entre les organisations de sauvetage.

Facteurs perturbants

Ces derniers mois, la société Mammut a effectué des études et des tests sur le thème des interférences entre les radios numériques et les détecteurs de victimes d'avalanche (DVA). Il en est ressorti que les radios numériques entravent le bon fonctionnement des DVA. Les fabricants recommandent de maintenir une certaine distance entre les deux appareils. Si le DVA se trouve en mode Emetteur, l'écart doit être de 20 cm au minimum, voire de 50 cm en mode Recherche, sans quoi le DVA risque de fournir un résultat erroné. Si la Rega et le SAS passent un jour à la technique numérique, le thème serait alors traité plus en détail dans la formation. Aujourd'hui déjà, l'électronique s'invite dans les montagnes: téléphones mobiles, GPS, montres, appareils photo,



Assemblée des délégués

L'assemblée des délégués CISA s'est tenue le samedi 20 octobre à Chamonix, sous la houlette de Franz Stämpfli, son président. Neuf organisations issues de sept nations ont été accueillies par acclamation dans la communauté des sauveteurs.

Patrick Fauchère, de l'OCVS, a quitté le poste de président de la Commission pour le Sauvetage aérien. Les délégués l'ont élu membre honorifique de la CISA avec une standing ovation. Charley Shimanski, de la Mountain Rescue Association (Etat-Unis), lui succède à ce poste. Le Comité CISA a décidé d'approfondir le projet Mountain Savety Knowlegde Base avec d'autres

organisations actives dans le monde entier, comme l'Union Internationale des Associations d'Alpinisme (UIAA) et l'Union internationale des associations de guides de montagne (UIAGM).

Les délégués ont approuvé la proposition d'organiser le congrès 2022 en Suisse. Le prochain congrès, en 2019, se déroulera à Zakopane, en Pologne. Il sera placé sous le signe du travail d'équipe (Teamwork).



La raquette à neige signée Snow Plak se monte directement quand les crampons sont fixés à la chaussure.

lampes frontales LED... Les sauveteurs et les sauveteuses doivent régulièrement garder à l'esprit que ces appareils peuvent provoquer des interférences réciproques.

Le centre privé de recherches EURAC Research, à Bolzano (Italie), a mis au point « terraXcube », une installation capable de simuler des conditions climatiques extrêmes dans un but scientifique. Différentes cellules permettent d'observer comment l'être humain et la nature réagissent au stress environnemental et dans quelle mesure la performance des matériaux et des produits subit une influence. terraXcube s'avère particulièrement précieux pour la médecine urgentiste alpine et d'altitude ainsi que pour l'écologie alpine. L'agriculture et l'industrie peuvent aussi effectuer toute une batterie de tests en marge de ces expériences. L'installation est surtout précieuse pour le secteur des drones, la branche automobile et l'industrie textile (https://terraxcube.eurac.edu).

«Call a friend»

Les représentants d'Air Glaciers et l'Organisation Cantonale Valaisanne des Secours (OCVS) ont présenté de manière saisissante, photos à l'appui, le drame du Pigne d'Arolla (VS), qui a coûté la vie à sept randonneurs à ski fin avril. Le Ministère public cherche toujours à savoir ce qui s'est vrai-



Sauvetage en crevasse à l'aide d'un monopied.



Elan a présenté un ski pliant au Congrès CISA.

ment passé cette nuit-là. L'exposé portait spécifiquement sur les défis logistiques et médicaux d'une opération de sauvetage d'une telle envergure. Il a fallu apporter des soins à onze patients en hypothermie et les transporter rapidement vers des hôpitaux dans des conditions météorologiques hostiles. A ces difficultés s'est ajouté le fait que les hélicoptères ne pouvaient que très difficilement, voire pas du tout, atterrir près du site de l'accident, poussant les sauveteurs impliqués jusqu'à leurs limites. Comme l'ont expliqué les responsables, un élément du dispositif d'intervention s'est révélé extrêmement précieux: la devise « call a friend ». Quand une situation menace de déraper, quand on ne sait plus quoi faire, il est recommandé de s'accorder quelques instants et d'appeler un ami cher. Les forces d'intervention valaisannes ont rapporté que cette approche a permis de ramener un peu de calme pendant une phase chaotique et de prendre un deuxième avis pour trancher des décisions délicates.

Raquettes légères et skis pliants

Divers fabricants d'appareils de sauvetage ont présenté leurs nouveautés. La société Snow Plak a développé une raquette à neige légère directement compatible avec des crampons. En effet, elle se fixe facilement à la chaussure sans devoir enlever les crampons. Les raquettes



La journée pratique s'est déroulée par une splendide journée automnale à la Pointe Helbronner, dans le massif du Mont-Blanc.



S'assurer puis prendre pied sur le glacier : les sauveteurs français ont fait la démonstration de cette procédure d'intervention

sont particulièrement pratiques pour les randonnées comportant des tronçons enneigés et d'autres gelés (snowplak.fr).

La société Elan a quant à elle mis au point un ski pliant pour faciliter le transport du matériel. La deuxième moitié de la latte est maintenue par une charnière futée. Pour skier, il suffit de monter une plaque d'aluminium sur laquelle est placée la fixation. Une fois pliés, les skis peuvent très facilement être accrochés au sac à dos.

Petzl était de la partie avec un nouveau descendeur, tandis qu'Iridium avait apporté son système de radios satellite. Deux fournisseurs ont aussi démontré comment localiser rapidement des personnes à l'aide de leur nouvel appareil respectif.

Journée pratique

C'est par une splendide météo automnale que les organisations françaises de sauvetage en montagne ont présenté deux procédures d'intervention à la Pointe Helbronner, dans le massif du Mont-Blanc. Le premier cas portait sur la sécurité des sauveteurs alpins pendant

Démonstration sur l'installation de formation de la manière dont personnel médical et sauveteurs peuvent travailler ensemble.

l'ascension sur un glacier enneigé. Deux ancrages à glace ont été fixés sur la calotte glaciaire depuis un hélicoptère effectuant un vol stationnaire, puis reliés à la corde. Les sauveteurs étaient ainsi déjà assurés lorsqu'ils ont posé le pied sur la glace. Le danger de chute dans une crevasse s'en trouve réduit. Dans le second cas, il s'agissait d'une simulation: les sauveteurs devaient venir en aide à deux blessés graves coincés au fond d'une crevasse. Un monopied a permis de les remonter avant de les transporter en brancard sur la zone crevassée, jusqu'à l'hélicoptère. Dans un tel scénario, le SAS utiliserait un trépied. Une fois dégagé, le patient est, chaque fois que faire se peut, directement évacué en hélicoptère sans recourir à une civière.

Les professionnels français du sauvetage en montagne ont par ailleurs présenté des types de transport alternatifs permettant d'extraire les patients de zones difficilement accessibles. Des spécialistes du domaine Médecine ont montré l'importance de la collaboration entre sauveteurs et personnel médical sur le site de l'accident.

Des chiens résistant au stress

Les équipes cynophiles ont été soumises au brouillard, à des cris de détresse, à des pétards ainsi qu'à un bref parcours d'escalade sous stress avant de commencer à rechercher la personne disparue. Les chiens ont parfaitement tiré leur épingle du jeu. Plus d'un compagnon à quatre pattes a même semblé prendre du plaisir à ces défis supplémentaires. Leur résistance au stress n'est absolument pas remise en cause

Elisabeth Müller, Directrice-suppléante

Les chiens ont montré qu'ils travaillaient très bien, même sous stress





Les sports de montagne ont le vent en poupe au Japon. Le nombre d'accidents et de décès augmente parallèlement à cet engouement. Le sauvetage en montagne, qui est organisé de façon hétérogène sur le plan régional, ne manque pas de défis à relever: brusques changements de météo, chutes de neige extrêmes, éruptions volcaniques, lacunes dans le réseau mobile, sportifs novices...

L'an dernier, plus de 3100 personnes ont fait l'objet d'une opération de sauvetage dans les montagnes japonaises, soit 182 de plus qu'en 2016 et 1,7 fois de plus qu'il y a dix ans. Le nombre de personnes décédées ou disparues atteint le funeste record de 354. Le rapport des forces nationales de police dans lequel paraissent ces chiffres explique cette hausse par le fait que l'alpinisme est devenu très populaire et que la montagne attire maintenant aussi des sportifs inexpérimentés. Le nombre d'étrangers en détresse sur l'archipel est relativement modeste: 121 personnes. Pourtant, cette valeur a triplé depuis 2013. Un fonctionnaire de la police explique que de nombreux touristes en visite au Japon ne connaissent pas les spécificités météo dans les montagnes locales. Les changements de temps y sont radicaux. Ce danger est nettement plus marqué que dans les Alpes, étant donné que de nombreux sommets nippons se situent directement sur une barrière climatique. Une chaîne montagneuse s'étire sur toute la longueur de l'archipel japonais. Elle occupe plus de deux tiers de la surface du pays. Les régions montagneuses sont généralement peu densément peuplées et rarement couvertes par un réseau mobile. Le mont Fuji, le plus haut sommet de l'archipel, culmine à 3776 mètres. Il compte parmi les quelque 240 volcans locaux, dont 40 sont en activité. La dernière catastrophe remonte à 2014. Une soudaine éruption, au centre du pays, a coûté la vie à 58 randonneurs.

De nombreuses interventions pour maladie

Le rapport sur les accidents en montagne montre que la moitié des personnes faisant l'objet d'une intervention étaient âgées de 60 ans ou plus. De là à penser qu'une bonne partie de ces urgences étaient d'origine médicale et non alpine, il n'y a qu'un pas... L'expérience de Yoshimitsu Yanagisawa, commissaire principal de l'unité de police alpine à la préfecture de Toyama, confirme cette hypothèse: «Les maladies représentent la cause la plus fréquente de nos missions», commente-t-il. A la deuxième place, on retrouve la recherche de personnes disparues. En se rendant au Congrès CISA, qui se tenait à Chamonix (cf. page 10), Y. Yanagisawa et son collègue Takamitsu Matsui ont fait halte en Suisse pour s'informer du sauvetage dans le pays. Le magazine « sauveteur » leur a rendu la politesse, s'enquérant auprès des deux policiers des méthodes nippones en la matière. Détail d'importance: il n'existe pas d'organisation homogène. Les structures varient d'une préfecture à l'autre. Au nombre de 47, ces



unités administratives sont assez comparables à nos cantons. Dans l'une, la police est responsable du sauvetage en montagne, dans l'autre les sapeurs-pompiers, alors qu'ailleurs, ce sont des organisations privées. Certaines préfectures sont seulement en train

de mettre un système sur pied, précise Y. Yanagisawa.

A Toyama, où il travaille, la création des troupes de sauvetage de la police remonte à 1951, notamment pour des raisons topographiques: la zone comporte de nombreux lacs, gorges et montagnes (relativement hautes). Les besoins étaient donc importants. La superficie de l'entité administrative est deux fois supérieure à celle du canton de Saint-Gall. Le mont Tateyama (3015 mètres) domine ce territoire, sachant que d'autres sommets flirtent avec la barre des 3000. La préfecture se situe sur la plus grande île de l'archipel, Honsh, bordée à l'ouest par la mer du Japon (nom donné à la partie de l'océan Pacifique entre l'archipel nippon et le continent asiatique).

Learning by doing

A Toyama, les sauveteurs partent en mission d'urgence entre 110 et 130 fois par an. Y. Yanagisawa ajoute qu'ils travaillent souvent en collaboration avec le personnel de cabanes de montagne, avec des guides ou avec des médecins. Par ailleurs, un hélicoptère de la police et un autre des sapeurs-pompiers sont à disposition pour les missions aériennes. Quant aux déplacements terrestres, l'unité policière de secours en montagne possède son propre véhicule à chenille. Outre le sauvetage à proprement parler, le secours alpin de Toyama se charge également de patrouiller dans les montagnes. Les membres se



consacrent aussi à la prévention en informant les randonneuses et les randonneurs, leur transmettant des connaissances et de précieuses astuces. 27 fonctionnaires de la police se partagent ces tâches, auxquelles s'ajoutent d'autres activités au besoin.

50 jours sont consacrés aux entraînements physiques et pratiques. Il n'existe pas de spécialistes techniques au Japon. « Nous sommes polyvalents », commente Y. Yanagisawa. Un premier aperçu de la situation en Suisse l'amène à conclure qu'à Toyama, la formation est encore moins structurée qu'ici. « Chez nous, l'un des principes-clés du succès est le learning by doing. »

«Enfant déjà, je voulais aider les autres.» Yoshimitsu Yanaqisawa est capitaine des troupes



policières de sauvetage en montagne dans la préfecture de Toyama. Philosophe de formation, il est membre de cette unité depuis plus de 20 ans. Agé de 48 ans, il est marié et père de trois enfants.

Comment êtes-vous arrivé au sauvetage?

J'ai ressenti le besoin d'aider les gens dès ma plus tendre enfance. Pendant mes études, j'ai rejoint un groupe d'escalade, découvrant ainsi l'alpinisme. Le sauvetage en montagne m'a permis de combiner ces deux passions. C'est la raison pour laquelle je me suis engagé dans la police.

Qu'est-ce que vous aimez dans votre travail?

Je me sens particulièrement motivé par les remerciements des victimes sauvées et de leurs proches. Néanmoins, il existe aussi des facettes pesantes dans notre métier, par exemple dégager des personnes décédées.

Vous souvenez-vous d'opérations particulières?

Je pense à deux événements bien tristes. Quand j'étais une jeune recrue, nous sommes partis à la recherche d'une femme âgée qui s'était perdue en allant aux champignons. Elle avait déjà dû passer une nuit dehors quand nous l'avons localisée. Elle était très affaiblie... Je la portais sur mes épaules quand elle est morte d'épuisement. La deuxième mission que je n'oublierai jamais était une opération de recherche en avalanche. Deux jeunes hommes étaient ensevelis. Un pont de neige a cédé sous mon poids alors que je sondais, et je me suis cassé le dos. Les deux victimes ont été retrouvées sans vie. Plus tard, leurs familles m'ont malgré tout remercié de mon engagement.

Stock de matériel sur roues

De plus en plus de stations de secours travaillent avec des véhicules. Souvent, ils servent à transporter le matériel; dans certains cas, ils se muent aussi en petit poste de commandement.

La station de secours de Locarno est par exemple bien dotée en véhicules: deux gros fourgons et une fourgonnette sont à la disposition des sauveteuses et des sauveteurs. « Ils partent en mission dans 95 à 98% des cas », précise Andres Maggini, préposé aux secours. Les deux gros camions sont remplis de matériel de sauvetage: l'un principalement d'équipement pour les opérations de canyoning, le deuxième pour les autres actions. « Ainsi, nous avons toujours tout sous la main », explique A. Maggini. Avant, ils se déplaçaient avec leur voiture respective. « Nous les chargions jusqu'au toit d'équipements selon le type d'intervention. » Et après le sauvetage, le véhicule était tout aussi bourré, mais de matériel

sale et mouillé. « Ce n'était pas du goût de tout le monde, c'est peu dire. » A. Maggini a cherché des alternatives, examinant notamment l'approche de leurs pendants italiens, qui circulaient depuis longtemps avec des véhicules d'intervention.

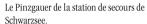
Il y a cinq ans, la section CAS de Locarno a fait l'acquisition de son premier « magasin sur roues ». Mi-2016, la petite Fiat Doblò s'y est ajoutée. Elle sert principalement de base d'opération. On peut par exemple y suivre sur les écrans les images des drones effectuant des vols de recherche ou afficher la localisation des sauveteurs. « Ce poste de travail est très pratique et confortable pour le responsable d'intervention », poursuit A. Maggini. Enfin, en mai 2017, le deuxième fourgon dédié au canyoning est venu compléter la petite flotte roulante.

Les véhicules sont stationnés au stock de la station, à Gordola. La commune est centrale, facilement accessible, et le trafic n'est généralement pas très dense. Normalement, un ou deux sauveteurs viennent chercher le véhicule pour se rendre sur le site d'intervention. Leurs collègues prennent leurs voitures privées. «Ainsi, nous gagnons du temps », commente A. Maggini. Si chaque minute compte, le véhicule peut même enclencher le gyrophare. «A plusieurs reprises, nous avons ainsi pu arriver très rapidement jusqu'à la victime sans entraver la circulation, qui n'a pourtant cessé de se densifier ces dernières années », souligne A. Maggini. L'utilisation du gyrophare doit être ordonnée par la centrale d'intervention de la police cantonale et requiert un conducteur qui a suivi la formation nécessaire pour piloter un véhicule prioritaire. La station a rassemblé les fonds nécessaires à l'achat des véhicules auprès de sponsors. Andres Maggini, qui est convaincu de l'utilité des véhicules pour les opérations de sauvetage, pense que le SAS devrait réfléchir à la pertinence, pour les stations effectuant de nombreuses interventions comme Locarno, d'acquérir lui-même des engins.











La Fiat Doblò de la station de secours de Locarno.

De la remorque au Pinzgauer

Depuis quatre mois, la station de secours d'Andermatt (section CAS Piz Lucendro) dispose de son propre véhicule. Au nord du Gothard, le parc roulant est moins spectaculaire: on se contente d'une remorque. « Pour nous, il s'agit d'un magasin roulant avec lequel nous nous rendons au point de départ d'une intervention », explique Carlo Danioth, préposé aux secours. L'un des avantages réside dans le fait que « si la situation change et requiert un autre type de matériel, nous ne devons pas retourner au stock pour le chercher ». Par ailleurs, une radio est fixée en permanence sur la remorque. « On peut facilement la transformer en centrale d'intervention. »

Couvert, l'imposant attelage biaxial est tracté par un véhicule tout-terrain prêté par les pompiers ou par les remontées mécaniques. Le financement a été assuré par un budget de la section CAS Lucendro et par des sponsors.

Si un randonneur se foule la cheville dans le massif de l'Alpstein, la station de secours d'Appenzell Rhodes-Intérieures peut utiliser une Toyota Land Cruiser transformée appartenant à la police pour se rendre sur les lieux — par exemple si une approche héliportée est impossible ou inutile. Un policier conduit systématiquement le véhicule, qui sert aussi d'ambulance de remplacement pour l'hôpital. Selon la situation médicale, un spécialiste technique Méde-

cine ou un sauveteur est dans la voiture. « En moyenne, nous comptabilisons une vingtaine de cas de ce genre par an », poursuit Hanspeter Gredig, préposé aux secours.

Depuis le mois de septembre, les sauveteurs de la station de Montreux sillonnent leur vaste domaine d'intervention à bord d'une Toyota Land Cruiser et, le cas échéant, en ajoutant une remorque. « Il est courant que nous devions parcourir plus de 30 kilomètres jusqu'au site de l'accident », ajoute Claude Gavillet, préposé aux secours. Le véhicule transporte tout le matériel technique nécessaire, le sac médical ainsi qu'un brancard TSL. Claude Gavillet est convaincu que les sauveteurs sont ainsi plus vite à pied d'œuvre, offrant aussi une plus grande visibilité au Secours Alpin Suisse, qui gagne en reconnaissance auprès des partenaires feux.

Le Pinzgauer de la station de secours de Schwarzsee (section CAS Schwarzsee) embarquant du matériel et jusqu'à douze sauveteurs fait partie du paysage local depuis quelques années déjà. Les cas d'urgence sont rares, pas plus d'un ou de deux par an. Toutefois, le véhicule est utilisé au moins une fois par mois pour des exercices. « C'est important, pour éviter les dommages dus à une longue immobilisation », précise Roland Riedo, préposé aux secours. A l'époque, la station a racheté le Pinzgauer à l'armée ; elle prend aussi en charge son entretien. « C'est cher, mais



la dépense vaut la peine », commente R. Riedo. A Braunwald, les gens appellent la Rega en cas d'urgence médicale (cf. « sauveteur » de mai 2018). Leur centrale déploie les sauveteurs de la station de sauvetage de Linthal qui transportent les patients jusqu'à l'hélicoptère ou jusqu'à la station d'altitude du funiculaire à l'aide d'un véhicule électrique. L'engin appartient à une entreprise de taxi et peut être transformé de manière à

accueillir un patient couché si nécessaire.

Pour terminer ce tour d'horizon — qui ne prétend pas être exhaustif —, revenons au sud des Alpes. Pour son 40° anniversaire, en 2016, la station de Biasca s'est offert une VW Multivan. Elle l'a financée par ses propres moyens, une collecte de dons à l'occasion de cet anniversaire rond et l'aide de sponsors. Le minibus transporte à la fois du matériel et des personnes. Il est stationné chez le responsable d'intervention de piquet. Il sert aux exercices, à la formation et lors d'opérations de secours.

Pas de flotte d'intervention SAS

« Si des stations de secours ont besoin de véhicules d'intervention, elles peuvent en acquérir de leur propre chef, sans que le SAS s'en mêle », déclare Andres Bardill, Directeur du SAS. Ceci clarifie également le fait que le SAS n'opère pas avec des véhicules qu'il détiendrait. Cette position s'explique notamment par la mission du SAS: il aide les personnes en terrain impraticable, c'est-à-dire dans des zones inaccessibles avec un véhicule. « Pour arriver à pied d'œuvre, les sauveteurs peuvent généralement se déplacer (si un transport héliporté est exclu) en utilisant leur voiture personnelle ou un véhicule d'une organisation partenaire », explique A. Bardill. Dans la plupart des cas, la collaboration avec les organisations locales d'urgence ou des partenaires privés comme les remontées mécaniques est très bien rodée. Ils mettent volontiers leurs véhicules à disposition. D'ailleurs, la mobilisation d'engins dans le cadre d'une intervention peut faire l'objet d'un dédommagement. Par ailleurs, A. Bardill souligne le fait que, dans beaucoup de stations, la probabilité de devoir effectuer une opération est tellement faible qu'une coopération s'avère plus judicieuse que de détenir une flotte propre. L'utilisation d'un gyrophare est quoiqu'il en soit supervisée par les autorités policières cantonales et doit être réglée par le propriétaire du véhicule, sans l'entremise du SAS. Enfin, l'assurance ainsi que l'impôt sur les véhicules à moteur relèvent de la responsabilité de leur propriétaire, au même titre que les véhicules privés ou spéciaux utilisés comme les dameuses, les quads ou les machines agricoles.

REGA

Nouvel hélicoptère de sauvetage

Depuis peu, l'équipage de la base Rega de Berne effectue ses missions à bord du nouvel hélicoptère de sauvetage Airbus H145. Son équipement a été développé par la Rega au cours des deux dernières années.

Les deux turbomoteurs du H145 sont nettement plus puissants que ceux de son prédécesseur. Le nouvel hélicoptère dispose ainsi de réserves de puissance décuplées pour ses interventions – un atout précieux pour les équipages lors d'opérations de sauvetage ou en cas d'urgence. S'il est plus puissant grâce à son rotor de queue caréné, le H145 est plus silencieux et plus sûr que ses prédécesseurs. Un pilote automatique d'une précision extrême permet à l'hélicoptère de se positionner en vol stationnaire de manière autonome, par exemple lors d'une opération d'hélitreuillage. L'ambulancier peut désormais faire pivoter son siège à 180 degrés vers l'arrière. Cette flexibilité lui permet d'assister le médecin, si l'état du patient se dégrade. Autre avantage de ce siège pivotant: il n'est plus nécessaire d'effectuer un atterrissage intermédiaire si l'ambulancier veut commander le treuil de sauvetage.

Par ailleurs, cet hélicoptère de sauvetage de dernière génération dispose d'un cockpit en verre ultramoderne. Les informations-clés pour le pilote et l'ambulancier sont affichées avec clarté sur trois grands écrans. L'équipement médical de la cabine a été conçu de manière à ce que le médecin urgentiste de la Rega dispose de davantage d'espace, ce qui facilite la prise en charge des patientes et des patients.

Le spectre d'intervention des bases de plaine dépasse largement le sauvetage en montagne: il va des accidents de la route et de loisirs aux maladies aiguës, en passant par les transferts interhospitaliers de patients en soins intensifs. C'est la raison pour laquelle la cabine du H145 a été agencée de manière si flexible. Divers appareils peuvent être montés, en fonction de la situation. Les prématurés peuvent ainsi être héliportés vers un hôpital pédiatrique dans leur incubateur de transport. L'équipage est également à même de prodiguer des soins à des patients gravement malades reliés à une machine mobile cœur-poumon.

D'ici à mi-2019, les bases de Bâle, Zurich, Lausanne et Saint-Gall disposeront elles aussi d'un H145.





Une vie qui tourne autour des chiens: Elisabeth avec Dadora et Cengalo, devant leur maison, à Brunnadern.

Elisabeth Spiess était l'une des premières conductrices de chien du CAS. Elle a réussi l'examen en 1962, provoquant les railleries de certains hommes, même si d'autres ont apporté leur soutien à la jeune femme. Pourtant, il a fallu attendre de nombreuses années avant que les conductrices de chien ne soient plus considérées comme des originales.

Lorsqu'on sonne chez Elisabeth Spiess, des aboiements retentissent. Dadora, une labrador-retriever de 8 ans, et Cengalo, un spinone italien âgé de 10 ans, sont curieux de savoir qui est à la porte et accompagnent leur frêle maîtresse. Ils ne se calment qu'après avoir salué et longuement reniflé le visiteur.

Dans le salon, Elisabeth Spiess cherche sa carte de conductrice. Une photographie la montre en combinaison blanche de camouflage aux côtés d'Alfa, son berger allemand. Toutes deux avaient présenté l'examen en 1962, au lac Trübsee, dans le canton de Nidwald. Le certificat arbore la signature du préposé aux secours CAS de l'époque, Gailland, et de Melchior Schild, responsable du

domaine cynophile de recherche en avalanche et membre du jury à l'examen. «Quand les diplômes ont été distribués, les Romands se sont moqués de moi », se rappelle E. Spiess — au contraire de Melchior Schild. Lui était convaincu de ses capacités et de son engagement: «Il a déclaré que je serais la première qu'il dépêcherait en cas d'urgence. »

Pas de femmes en règle générale

Elisabeth Spiess apparaît sur la liste des conducteurs de chien d'avalanche de l'hiver 1962/63. Elles sont deux femmes. La première conductrice, la Biennoise Lilie Schöchlin, s'était imposée neuf ans plus tôt dans un milieu exclusivement masculin. Entre 1955 et 1957, il y a même eu trois femmes actives, un chiffre qui n'a plus jamais été dépassé avant la fin des années 80. Rien d'étonnant au sein de l'association masculine qu'était le CAS. En 1984 encore, alors que CAS féminin et masculin avaient déjà fusionné, Toni Grab, responsable du domaine cynophile de recherche en avalanche, répondait en ces termes à une femme désireuse de savoir comment devenir conductrice de chien d'avalanche: «En général, nous renonçons à former des femmes comme conductrices de chien d'avalanche. Nous ne faisons des exceptions que lorsque les équipes s'avèrent insuffisantes dans une région donnée. » Aujourd'hui, les femmes sont les bienvenues au SAS. Or, elles ne sont toujours pas si nombreuses. Sur les 117 chiens (LW et GS) aptes aux interventions, 14 sont conduits par des femmes — un chiffre certes bien loin de la parité, mais tout de même supérieur à 10 %. La pionnière Elisabeth Spiess était parvenue, même dans ce climat hostile à la gent féminine, à être acceptée dans le cercle exclusif, ce qui a eu un effet secondaire surprenant:

elle est devenue membre du CAS. En 1962, la chose était en fait impossible, puisque les femmes ont été exclues du club jusqu'en 1980. Apparemment, «on» fermait les yeux s'il s'agissait de sauvetage. La conductrice de chien fraîchement diplômée n'a pourtant jamais su si elle aurait pu participer à une randonnée aux côtés de ces messieurs. En effet, elle s'est toujours jointe au Club suisse des femmes alpinistes ou partie en montagne avec son collègue Henry ou le fils de ce dernier, un guide de montagne. Elle a notamment gravi avec eux le Piz Bernina par l'arête blanche. Afin d'être physiquement à la hauteur pour de tels tours, elle avait arrêté de fumer. L'Engadine constituait sa région préférée pour ces excursions communes, une passion qui se reflète dans les noms de ses chiens: Muongia, Nova, Fiamma, Cengalo, etc. Tous des noms de sommets et de lieux-dits d'Engadine.

A l'époque, elle vivait déjà à Brunnadern, dans le canton de Saint-Gall. Elle faisait officiellement partie de la zone d'intervention du Säntis. C'est toutefois en Engadine que s'est déroulée son opération la plus mémorable. Un couple avait été enseveli par une avalanche au Val Roseg. La femme avait été rapidement localisée, mais son mari était resté introuvable. Elisabeth Spiess était retournée en été avec Henry et les chiens sur le cône de l'ava-

lanche et elle avait retrouvé le corps. L'expérience l'avait bouleversée, mais elle avait réussi à bien digérer l'événement, raconte-t-elle. A l'époque, elle suivait une formation de sage-femme. Dans le cadre de son cursus, elle avait appris à gérer les situations difficiles.

«J'en veux un comme ça»

Elisabeth Spiess naît en 1938 à Schwändi, dans le canton de Glaris. Elle a 6 ans lorsque la famille déménage à Brunnadern. La passion des chiens la prend très tôt. Lors de sa course d'école, elle n'achète pas des bonbons mais elle consacre la petite somme remise

par ses parents à une carte postale représentant un berger allemand. Elle est décidée: «J'en veux aussi un comme ça. » Le premier chien de la maison est toutefois un « bâtard ». La petite Elisabeth adore Rolf, qui sert aux parents de moyen de pression pour éduquer la fillette. « Quand je faisais des bêtises, ils me menaçaient de le donner. » Après l'école, elle doit gagner de l'argent car son père décède jeune. Elle travaille au «Blocki», l'usine à papier de Lichtensteig, et remet sa paie à la maison. En parallèle, elle prend en cachette des cours d'équitation au cirque Knie, à Rapperswil, qu'elle finance en se privant : le midi, elle se contente systématiquement d'une soupe. A 20 ans, elle peut enfin disposer de son temps

grande place dans sa vie. Elle s'occupe des chevaux au centre équestre bernois et chez un maguignon saint-gallois. Et puis elle achète Alfa au Seilerhof, un berger allemand femelle pur race, n° 85010 dans le registre suisse. Elisabeth entre au Sport canin du Toggenburg, où elle rencontre Josef Scherrer, en qui elle trouve une figure paternelle : « Il m'a encou-

ragée à devenir conductrice de chien d'avalanche.»

Juste après l'examen cynophile, Elisabeth Spiess rencontre une sage-femme lors d'une excursion en montagne. Passionnée, la randonneuse lui parle de son travail à l'hôpital. Tout feu, tout flamme, E. Spiess abandonne son travail mal payé de soigneuse de chevaux



La carte d'Elisabeth Spiess, « Conducteur de chien ». Qu'il puisse y avoir des femmes n'était pas prévu à l'époque.

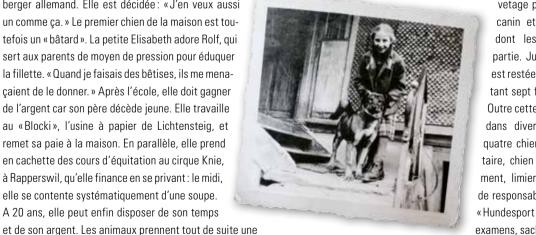
et se lance à Saint-Gall dans la formation de sage-femme, un cursus de deux ans. Le médecin-chef de l'hôpital lui avait alors assuré qu'elle pourrait partir en mission à tout moment, si un cas d'urgence se présentait.

Une vie dédiée aux chiens

Pendant trois ans, Elisabeth Spiess est conductrice de chien d'avalanche au SAC, période pendant laquelle elle participe à trois interventions. Elle laisse ensuite le sau-

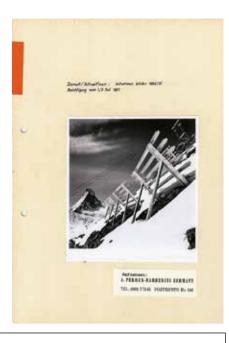
> vetage pour se concentrer sur le sport canin et ses nombreuses disciplines, dont les «chiens d'avalanche» font partie. Jusqu'en 2016, Elisabeth Spiess est restée active dans ce domaine, disputant sept fois les Championnats suisses. Outre cette activité, elle était aussi active dans diverses disciplines avec jusqu'à quatre chiens simultanément: chien sanitaire, chien truffier, chien d'accompagnement, limier, chien pisteur. En sa qualité de responsable des exercices au club canin « Hundesport Toggenburg », elle organise des examens, sachant qu'elle sillonne alors aussi la campagne comme conductrice de chien en

compagnie de chasseurs. Aujourd'hui, elle doit lever le pied pour se ménager: deux genoux artificiels et une opération de l'épaule entravent sa mobilité – mais n'entament en rien le plaisir qu'elle éprouve à travailler avec les chiens. L'octogénaire a encore passé avec Dadora un examen cynophile de chasse en juin 2018. L'ambition d'Elisabeth Spiess reste intacte: elle veut montrer comme sa chienne est en forme!



EXPOSITION

Le péril blanc



Le Musée Alpin suisse, à Berne, consacre son exposition actuelle dans l'espace «Biwak» aux avalanches. En Suisse, la gestion du «péril blanc» est une tradition centenaire. Sans les constructions paravalanches, sans les connaissances et les recherches scientifiques en la matière, sans le sauvetage en avalanche, impossible de vivre dans les Alpes helvétiques! Depuis 2012, la protection contre les avalanches est portée sur la liste des traditions vivantes en Suisse. En 2017, l'Office fédéral de la culture a déposé la candidature de la «gestion du danger d'avalanches» à l'inscription sur la liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité.

L'exposition s'articule autour de sept piliers ayant pour thème: paravalanche, planification de l'espace, estimation du risque, recherche, souvenir, récit et sauvetage. Des objets, photographies, bandes sonores et vidéos concrétisent ces sujets, sachant que des textes en fournissent une étude plus fouillée. Afin de rendre tangible l'activité de sauvetage, le musée a puisé dans son trésor historique: une corde d'avalanche, une sonde et un ancien Barryvox. Le domaine des chiens d'avalanche est présenté par le biais d'un film qui a été tourné à l'occasion des 75 ans



Des œuvres signées Hans Frutiger faisant partie de la collection du Musée Alpin Suisse ont été numérisées et rendues accessibles pour l'exposition «Le péril blanc».

des Equipes cynophiles, célébrés cette année. L'exposition peut être visitée jusqu'au 21 avril 2019 au Musée Alpin Suisse, à Berne. Elle fera ensuite une tournée à travers la Suisse, faisant notamment halte dans les Grisons, à Zurich, en Valais et au Tessin.

www.alpinesmuseum.ch/fr/expositions/biwak/biwak-23

Retours: Secours Alpin Suisse Centre Rega Case postale 1414 8058 Zurich-Aéroport

Merci!

Au nom de toutes les commissions du SAS, nous adressons nos chaleureux remerciements aux sauveteuses et aux sauveteurs pour leur engagement envers le Secours Alpin ainsi que pour leur précieuse collaboration et leur soutien actif. Excellentes fêtes et bonne année à tous. En espérant que 2019 sera à nouveau une année réussie pour le sauvetage!

Direction SAS:
Andres Bardill, Directeur
Elisabeth Floh Müller, Directrice suppléante
Theo Maurer, Responsable Procédures
d'intervention



P. P. 3001 Berne