

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001
Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO

Mercredi 03 octobre 2001

Départ aux environs de 04 h 00 pour Zürich. A l'aéroport, les problèmes commencent, nos deux billets émis par Swissair ne sont plus acceptés.

Suite à un téléphone avec Jacky Michelet et un autre avec Bruno Jelk, nous achetons 2 nouveaux billets chez Croatian Airlines.

Aux environs de 13 h 00 nous arrivons à Makarska. Nous signalons notre arrivée aux organisateurs et prenons possession de nos chambres d'hôtel.

Nous sommes reçus par : le président du comité IKAR Croate, le délégué du gouvernement de l'intérieur Croate, le chef des forces armées, le délégué du gouvernement local de la Dalmatie, le maire de Makarska, le délégué du club alpin Croate et Toni Grab, président de la CISA.

Monsieur Grab ouvre officiellement l'assemblée annuelle de la CISA-IKAR 2001.



Jeudi 04 octobre 2001

Présentation des membres :

Ouverture de notre séance de la commission aérienne. Chaque personnes se présentent car cette année est riche en nouveaux membres. Nous sommes 37 participants de : Pologne, France, République Tchèque, Autriche, Slovaquie, Croatie, Allemagne, Canada, Norvège, Italie, Slovénie, Suède, Suisse. Cette année, notre commission a invité Monsieur Alan Browne, Directeur du marketing de chez Amphitech pour qu'il nous présente le système de détection d'obstacles "oasys". Par contre ni Agusta, ni Eurocopter sont représentés et nos collègues américains se sont excusés. Nombre d'entre eux sont engagés sur les sites des attentats.

Accidents :

Suisse : nous n'avons aucun accident à déplorer et nous donnons quelques détails concernant une collision avec un câble. Accident d'Alouette III militaire qui a coûté la vie à 4 personnes.

Autriche : Gilbert nous rappelle le cas du Koala de Shenk Air. Un deuxième cas où le pilote (seul à bord) d'un AS 350 B2 équipé d'un câble de transport de 20 mètres fut mortellement blessé lors du crash de son appareil. Il semble que l'élingue de 20 mètres soit venu toucher le rotor arrière à cause d'une vitesse de vol trop élevée. Le rotor de queue fut arraché complètement, le pilote perdit le contrôle de sa machine et tomba dans la forêt. L'épave prit feu. Le rotor arrière, la boîte de transmission n'ont encore pas été retrouvés.

Au Grossglockner lors d'une mission à l'aide de la corde fixe et double cargo, le pilote de l'EC 135 trouve que la charge est un peu lourde mais il arrive quand même à emmener les deux sauveteurs et le blessé à bon port. Avant le décollage, l'ami du blessé vient voir comment ça se passe et sans se rendre compte reste accroché avec son piolet au baudrier d'un des sauveteurs. Voilà qui explique la surcharge de poids du pilote. Incompréhensible, le fait qu'aucun des sauveteurs n'aient pris garde. Beaucoup de chance pour le passager clandestin.

Slovénie : Un BO 105 en vitesse de croisière soit environ 200 km/h perd la totalité de son rotor arrière et sa BTA. Le pilote arrive néanmoins à effectuer un atterrissage glissé d'urgence dans des buissons. La machine prend feu mais le pilote n'est que légèrement blessé. Les causes sont inconnues et la BTA n'a pas été retrouvée. L'enquête a permis de prouver que la machine affectée principalement au transport de charges était souvent trop sollicitée (charges lourdes).

Canada : Lance nous explique l'accident arrivé à deux pilotes d'un Bell 212. En instruction, pratiquant des autorotations, les pilotes constatèrent de sévères vibrations. Comme ils avaient déjà les deux moteurs au ralenti, la perte du rotor arrière fut moins brutale. L'atterrissage glissé fut parfaitement exécuté. Pas d'autres dégâts, ni blessé. L'enquête révéla une erreur mécanique.

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001 **Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO**

Suède : Un accident similaire à celui arrivé en Slovénie est arrivé à un pilote volant un Bell 204. Pas de blessés à déplorer.

Allemagne : Pendant un exercice de sauvetage lors d'un vol de nuit, le pilote qui n'avait plus effectué de missions de nuit pendant plus de 4 à 5 mois, perd ses références. A quelques mètres du sol en stationnaire, l'herbe haute dérange le pilote et l'empêche de voir qu'il est en train de reculer. Ne voyant pas sa dérive vers l'arrière, le pilote ne réagit qu'après le choc ressenti lorsque les pales arrière viennent toucher un arbre. Le pilote pose tout de suite. Il n'y a pas de blessés ni d'autres dégâts.

Lors d'un déplacement basse vitesse en stationnaire dans l'effet de sol (très bas, moins d'un mètre), le pilote du Huey ne voit pas un petit talus. En même temps, l'un des membres d'équipages se déplace dans la cabine et vient se placer à droite, derrière le pilote. Le déplacement du centre de gravité, la faible hauteur et le fait que le pilote n'ait pas vu le talus, le patin droit touche le sol et la machine se renverse (dynamique rollover). La réaction du pilote, baisse du collectif et plein cyclique à gauche n'a pu compenser le basculement. Une présentation powerpoint avec images sur le sujet nous fait réagir car à la vue du terrain, nous ne comprenons pas bien la façon de faire du pilote. Le terrain est relativement plat et il n'y a pas d'obstacles à proximité. Pourquoi était-il si bas pour se déplacer ?

Tchéquie : Lors d'un exercice de sauvetage au treuil, le sauveteur perd le contrôle du câble. Celui-ci vient se coincer sous le patin de l'hélicoptère. Le treuilliste n'a pas le temps d'arrêter voir de délester un peu le câble. Le câble se dégage d'un coup et vient toucher les pales du rotor principal. Les pales du Bell 412 ne sont que légèrement marquées.

Coupe Câbles et autres systèmes :

Lors de notre dernière assemblée nous avons fait une recommandation dédiée aux constructeurs pour le développement d'un système d'alarme et de détection d'obstacles à la navigation. (Cable Warning an Detection System).

C'est avec une attention particulière que nous écoutons la présentation de Monsieur Browne directeur du marketing chez Amphitech.

Amphitech a développé le système OASYS suite à une enquête sur les accidents d'hélicoptères en Amérique du nord. Sur 250 accidents civils, 32 % sont des collisions avec des obstacles. 93 % de ces collisions surviennent de jour. La certification du système est attendue pour décembre 2001. Le système qui fonctionne sur une fréquence et non au laser comme son concurrent (HELLAS) devrait être 160'000 dollars moins cher. Mais cela représente environ encore quelques 180'000 dollars canadiens.

Le système ne donne pas une distance entre l'hélicoptère et l'obstacle mais le temps entre les deux.

Oasys est très intéressant pour les pilotes en opérations dans des territoires énormes où les connaissances de tous les lieux ne peuvent être possibles. Pour nous (OCVS-KWRO) nos pilotes connaissent parfaitement leur région et l'utilisation du système oasys n'amènerait pas plus de sécurité. Au contraire, la surveillance du système laisse moins de temps au pilote pour regarder dehors.

Hems Crew training

Autriche: Gilbert nous présente le système de formation de l'OAMTC. Le manuel commence par une présentation de la compagnie. La suite est constituée de 4 manuels de formation et des manuels des 14 stations de la compagnie.

Les 4 manuels sont du type syllabus de formation pour chaque postes. Le manuel alpin est dédié à l'assistant avec une fonction d'alpinisme pour les opérations techniques.

Le manuel médical est bien sur celui des médecins et il contient aussi les différentes "SOP" en vigueur. Un manuel spécialement conçu pour la formation des médecins puisque depuis l'arrivée des JAR, le docteur n'est plus considéré comme Hems Crew member mais comme "medical passenger". Le dernier manuel est destiné aux assistants de vol.

En vol la place du membre d'équipage (assistant de vol) est :

☒ à l'aller, devant à coté du pilote et fonctionne comme copilote.

☒ au retour avec un patient, il est avec le médecin si le cas nécessite son aide. Mais le pilote peut en tout temps le faire venir devant pour l'assister (météo, ou autre). Le docteur doit être en mesure de s'occuper seul du patient selon l'OAMTC.

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001

Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO

Norvège : Le niveau de formation de l'Hems crew member est extrêmement poussé. Les candidats doivent :

- subir un check physique poussé.
- être en possession de la licence radio internationale (voice).
- être ambulancier avec 2 ans de pratique dans le milieu pré hospitalier.
- avoir le brevet de plongeur, certificat Padi.
- avoir un niveau d'expérience en montagne et escalade de base.
- réussir l'examen théorique pour l'obtention de la licence de pilote privé.

Chaque année le sauveteur passe un test physique et un test technique.

L'Hems crew member passe en plus un test pratique (style PPC check) et doit suivre deux cours en simulateur.

Tous les deux ans, avec les pilotes, ils suivent un cours au centre de formation des stations de forages pétrolières, un entraînement aux procédures d'urgences d'évacuations de plate-formes, avions, bateaux, hélicoptères en milieu aquatique.

Chaque trois ans, ils suivent un cours de survie d'hiver.

La formation est impressionnante mais il faut savoir qu'ils ne sont que 20 Hems crew member professionnels en norvège. Ces personnes sont très bien entraînées, peut-être un peu trop mais le système en place convient bien aux différentes autorités. Ils sont par ailleurs également très bien payés.

JAR :

Une grande discussion commence sur le fait que l'IKAR et tous les membres présents devraient faire un travail de "lobbying" sur leurs autorités respectives et dans tous les comités connus. Notre président n'est pas très chaud, estimant que nous avons peu de chance d'aboutir. Ce n'est pas mon avis du tout. Je pense au contraire que nous avons tous un rôle à jouer et que nous devrions au moins essayer. Il en va de nos avenir en tant que pilotes. Mon avis est partagé par la majorité des collègues.

Présentations diverses:

Autriche : on visionne une vidéo sur une intervention avec ce que l'OAMTC appelle "variable long-line". Ce système employé depuis de nombreuses années est en fait une version civile du système de rappel bien connu de toutes les armées. Les collègues suédois en ont d'ailleurs fait une SOP. En suisse Bruno Jelk est le concepteur d'un système équivalent.

France: les collègues de la Sécurité Civile nous présente la vidéo impressionnante de leur exercice lors de la Triangulaire. Une alouette III en approche sur un câble de téléphérique pour déposer une balise afin de pouvoir ensuite treuiller un sauveteur tombe en vortex sur le câble Le pilote qui avait un angle de pas quasi maximal n'arrive pas à éviter le contact avec le câble. La machine "atterrit" sur le câble à cause du grand angle de pas et grâce à l'élasticité du câble, l'hélicoptère est comme catapulté en l'air. Le câble touche le dessous de la cabine et passe exactement entre le train avant et arrière. Le cargo n'est heureusement pas monté mais le câble vient se coincer sous le ski du train avant. Le pilote essaie de basculer la machine en avant mais avec l'effet du câble, l'hélicoptère se retrouve totalement sur le nez. Pour éviter le crash, le pilote compense au cyclique, la manoeuvre est brutale, les pales touchent les deux dérives de la poutre de queue et le carénage de protection sur la transmission. Libéré du câble, le pilote arrive de justesse à redresser avant le sol. Beaucoup, beaucoup de chance. Le pilote est à sa première mission de sauvetage sur une installation à câbles. Une analyse des données du moniteur révélera un dépassement de 18° de la température turbine.

Norvège : Peter et Dan nous montrent le programme informatique développé sur filemaker pro pour la gestion des missions. Tout est enregistré et relié directement à la centrale ou tous les paramètres sont ensuite utilisés par les différents services (maintenance, ops, training, divers.). Un système de mail personnel averti chaque membres de leurs échéances (médical, entraînement, divers..). Le système devrait être encore certifié pour qu'il puisse être utilisé officiellement.

Le programme a été conçu par l'un des collègues de Peter et celui-ci est prêt à le commercialiser.

Pour notre prochain comité IKAR, Peter et Dan nous présenteront leur concept d'intégration des membres d'équipages.

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001 Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO

Suisse : présentation "JVN" de Rega par Thomas.

Aspects négatifs des JVN

- vision réduite à 42 degrés (effet de scanning).
- réduction de la perception de la profondeur.
- imagerie en monochrome vert.
- fatigue des yeux du pilote.

Aspects positifs des JVN

- meilleure observation des conditions météorologiques.
- aide à la navigation.
- reconnaissance du terrain et des obstacles plutôt.

Phrase tirée du document DOT / FAA / RD-94 / 21

When properly used NVG increase safety, enhance situations awareness and reduce the pilot workload and stress that are typical associated with night ops.

Depuis 1988 Rega a effectué 16'000 missions. 45% sont des missions primaires, 55% des secondaires et 26% de toutes les missions sont effectuées de nuit.

Objectifs et procédures:

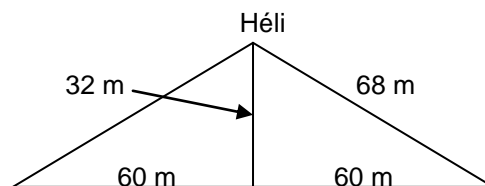
- observation of naked eye visibility (limits) specific job of the Hems crew member.
- call out "contact" when having ground referencies during the landing phase.
- enhancing safety.
- requirement : normal NVFR must be possible at all time.

Manuel Genswein nous montre la nouvelle antenne ASCOM pour la recherche d'émetteur (barryvox-ortovox etc..) depuis l'hélicoptère.

Cette antenne pendue à une corde 2 mètres sous l'hélicoptère peut être branchée à un émetteur de recherche qui lui-même est branché au système intercom de l'appareil. A deux mètres sous la machine le système n'est pas perturbé par des interférences. De plus comme il est omnidirectionnel il reçoit les signaux de toutes les directions à force égale. Il n'y a donc plus besoin de changer manuellement d'orientation. Le VS 2000 PRO ne pèse que 1,9 kilos, mesure 12 cm de large et 60 cm de long.

Ce système augmente la puissance de 50 mètres à quelques 120 mètres et permet au pilote et à son équipage de faire un passage sur l'avalanche pour détecter d'éventuelles personnes équipées d'émetteurs.

Pour la recherche, le survol de l'avalanche à une hauteur de 32 mètres confère au système le plus grand angle de recherche soit environ 120 mètres.



Le système de recherche privilégié pour la recherche par hélicoptère doit être un système de grille. La méthode terrestre dite "tangente" ne peut pas être utilisée. Pour plus d'informations voir le site www.genswein.com.

Nous présentons ensuite les diverses cassettes vidéos et les articles de presse concernant notre rencontre à Zermatt en mai 2001. Remerciement des participants pour l'organisation.

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001
Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO

Vendredi 05 octobre 2001

08 h 00 on est environ 300 membres des différentes commissions assis au bord de l'eau sur la plage de galets de Makarska. C'est pas très sérieux.... 10 minutes plus tard on assiste à une démonstration de sauvetage au treuil et à la corde fixe pour évacuer 2 plongeurs en difficulté. C'est très intéressant de voir que même sur l'eau où il n'y a pas d'obstacles, les difficultés existent aussi. On comprend ainsi mieux pourquoi les treuils des hélicoptères qui travaillent en mer ont une longueur standard d'au moins 50 mètres.

08 h 30 départ en bus pour Biokovo où nous arrivons aux environs de 09 h 45. Nous sommes sur un plateau à 1400 mètres surplombant l'Adriatique au beau milieu du parc national du Biokovo. La vue est splendide et nous assistons à trois démonstrations de sauvetage dans ces falaises calcaires.

Le premier, le Bell 212 de la police vient treuiller les sauveteurs au bas de la paroi à l'aide du treuil. Ensuite il dépose en rappel 4 sauveteurs au sommet. Ces 4 secouristes, descendent par technique terrestre jusque vers le blessé, le récupère et continuent à le descendre au treuil jusqu'au pied de la paroi. Le 212 revient et évacue tout le monde au treuil. Rien à dire, la mission est très bien accomplie.



La deuxième, le Mil Mi 8 MTV de la police dépose au treuil 4 secouristes au sommet de la paroi. 2 sauveteurs descendent en rappel jusque vers les deux personnes à évacuer. Le Mil Mi revient avec une corde statique de 60 mètres pour récupérer en deux rotations les 4 personnes. On voit ici par contre, quelques problèmes qui pourraient être graves. Un manque de communication, (ils ne sont pas tous équipés de radio et certains hélicos n'ont pas de radio FM). Une mauvaise tactique de vol . On ne peut pas les blâmer, car il n'est pas facile de faire ce genre de mission avec un tel engin mais certaines règles de bases pourraient être appliquées.

La troisième, démontre une fois de plus ce que "l'effet démo" veut dire. Le but est de poser au treuil un conducteur de chien avec son chien. Ceux-ci continuent à pieds la recherche. Au sol, le conducteur renvoie le harnais du chien au bout du treuil. A environ 3 mètres sous la cabine, le harnais vole presque dans les pales. Incident, évité de justesse.

C'est avec beaucoup d'attention ensuite que les pilotes participent au débriefing avec certains membres de la commission aérienne.

11 h 30 tout le monde est déplacé en minibus jusqu'au sommet du Mont Biokovo à 1746 mètres soit le deuxième sommet de Croatie. La vue est exceptionnelle et voir la frontière bosniaque à quelques kilomètres de là ne nous laisse pas de marbre. Un si beau paysage, qui aura vécu des heures tragiques. Pour notre part, nous sommes heureux d'être ici pour donner un coup de pouce à ces gens merveilleux.

12 h 30 discours des autorités locales et repas typique Croate (pique-nique).

13 h 30 tous les pilotes de la commission sont répartis dans le Bell 206, le Bell 212 et le Mil Mi 8 T du ministre de la police. Nous décollons d'abord avec le Mil Mi 8 MTV de la police qui nous amène à Makarska. A bord, le pilote a sa bière cachée derrière le tableau de bord, le mécanicien est assis sans ceinture sur le strapontin entre le pilote et le copilote. Derrière dans l'énorme cabine, on est une dizaine de personnes, pas attachées, au milieu de caisses, rampes pour voitures et autres cartons etc.

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001 Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO

Tout se déplace, la trappe du cargo s'ouvre en vol, le mécano fume sa cigarette et tout va bien. On se pose sur un terrain de football où jouent des enfants. Aucune mesure de sécurité, aucun contact radio, la puissance du souffle rotor balaie tout le monde. On débarque. 15 minutes plus tard on monte à bord du Mil Mi 8T du chef de la police. La cabine est en version V.I.P. Chacun des 7 pilotes que nous sommes à bord vole ce monstre de 7500 kilos à vide et 12500 kilos en charge maximale. Le mécanicien est l'homme à tout faire, il met en route les turbines de 2500 Hp chacune, gère les instruments, les éventuelles pannes et le pilote, lui ne fait que voler.



La machine est assez facile à voler même si à chaque mouvement du collectif et du cyclique, il faut d'abord appuyer sur le bouton de relâche du trim. Il est bien clair que les virages de plus de 30 degrés

ne sont pas d'actualité ici. A 200 km/h on est en croisière et au maximum. Le décollage et l'atterrissage sont faciles mais la hauteur de l'appareil par rapport au sol nous font faire des atterrissages plutôt comiques.

17 h 00 après avoir survolé l'île de Brach, fait le plein à Split on est de retour à Makarska. On est content d'arriver, le niveau sonore est assez important dans cet hélicoptère.

19 h 00 après le souper, on assiste à la présentation du film de Stipe Botic "les 7 sommets des 7 continents" "Seven summits".



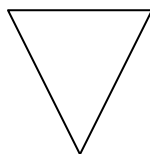
Samedi 06 octobre 2001

08 h 30 Gilbert ouvre la séance de travail conjointement avec les commissions terrestres et avalanches. Nous assistons d'abord à la présentation de Christoph Frommelt du Lichtenstein sur le sujet : Gestion et coopération entre équipes lors d'une intervention.

- 1) alarme
- 2) formation de ou des équipes selon les spécialités
- 3) déterminer les faits
- 4) analyse des faits
- 5) études des solutions possibles
- 6) évaluation des différentes idées et solutions
- 7) décisions sur la solution à choisir
- 8) action proprement dite

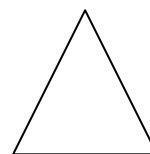
Détails du point 2, formation de ou des équipes : de 2 à 7 personnes, but commun, confiance, communication, acceptante entre les différents membres, un leader, décisions prises ensemble et acceptante de ces décisions.

Connaissance / Expérience



Solution

Créativité



Beaucoup d'idées

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001

Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO

Le feedback / débriefing

- positif si l'équipe n'est pas trop grande
- créativité = beaucoup avec peu d'effort
- investir du temps pour réfléchir, déterminer les solutions / gain de temps dans la pratique.

L'allemand Helmut Schmidt nous présente ensuite un système pour remonter une corde statique dans un hélicoptère. Ce système assez compliqué a été développé par le centre alpin militaire allemand.

Tout le monde connaît les points négatifs du long-line : références, obstacles, balancements, etc..

Le sauveteur est descendu au treuil puis au bout de celui-ci, il descend en rappel à la longueur de corde souhaitée. Pour remonter la corde voici comment nos collègues opèrent, attention compliqué.

- Le treuilliste doit d'abord attacher le bout de la corde fixe sur une fixation du plancher cabine de l'hélicoptère.
- Monter un renvoi autobloquant au crochet du treuil.
- Utiliser le treuil comme outil de mouflage.
- Descendre d'abord le treuil de 15 mètres environ.
- Remonter le treuil tout en tirant la corde statique qui s'enroule sur le plancher cabine.
- Refaire la manœuvre de descente et montée jusqu'à ce que la corde statique soit à bord.

Ce système est compliqué et risque de provoquer des incidents / accidents si les gens n'ont pas une pratique régulière. De plus pour nous Suisse, le système ne peut être homologué car les limites de sécurité des matériaux ne sont pas autorisées chez nous.

Les slovaques nous présentent ensuite un cas réel de sauvetage dans une face nord à 2632 mètres d'altitude qui aurait pu très mal tourner. La trop faible expérience du pilote pour l'évacuation à la corde statique de 100 mètres, le manque de communication entre les sauveteurs, le manque flagrant d'équipements, (pas de treuil pour remonter le sauveteur par voie terrestre) et la prise de risque pour récupérer un corps avant la fin de journée sont des éléments qui n'ont par chance joué aucun rôle dans cette mission. Il est de notre devoir de donner à nos collègues quelques règles essentielles afin de ne plus s'exposer de la sorte en intervention. Le film sur cette mission nous a fait vraiment froid dans le dos.

Nos amis français nous expliquent le gros coup de chaleur que l'un de leurs équipages a eu lors d'un sauvetage d'un parapentiste.

Après avoir évacué le parapentiste blessé sur l'hôpital le plus proche, le pilote revient sur le lieu de l'accident pour récupérer ses 3 sauveteurs. Lors du deuxième treuillage, le sauveteur inexpérimenté dans ce genre d'intervention avait le parachute de secours du blessé attaché au baudrier avec une petite cordelette. Juste avant d'arriver à la trappe de l'alouette, le parachute de secours s'ouvrit et se gonfla suite à une manipulation imprévue. L'hélicoptère pencha dramatiquement sur la gauche, le treuilliste faillit tomber de son siège et heureusement, la cordelette de 5 mm cassa.

Suite au choc, un contrôle du treuil s'imposa et le service technique dû changer la potence du treuil qui avait été endommagée.

Conclusions : toujours avoir à portée de main un couteau, ranger les affaires des parapentistes dans le sac prévu à cet effet.

11 h 00 commission aérienne.

On discute des cas qui nous ont été présentés ce matin. Par rapport à l'opération de secours des Slovaques, il nous paraît important de leur donner les moyens d'accomplir un entraînement de base, suivi de formation continue et d'un contrôle de la formation.

La commission aérienne doit aujourd'hui établir des normes de bases communes afin que chaque membres puissent venir chercher les informations leur permettant d'accomplir des interventions de type standard. Les formations complémentaires ou spécifiques doivent pouvoir être accomplies avec l'aide de spécialistes membres de la CISA.

CISA - IKAR Makarska 03.10 au 07.10.2001 **Rapport pour notre organisation OCVS - KWRO**

La commission aérienne doit éditer les procédures et recommandations faites par ses membres.
La commission doit établir une table des matières des différents systèmes d'intervention. Ce document doit être simple et bien écrit de façon à ce que chaque membres puissent tirer profit de ces aides au travail.

Notre commission doit également commencer par éditer le procès verbal officiel de la CISA pour ses membres.

13 h 30 la séance reprend avec la présentation de la vidéo de Zermatt tournée par les slovènes. Puis une discussion pour savoir si nous voulons continuer à nous rencontrer une ou deux fois par année. Tout le monde est d'accord pour ce voir une fois dans l'année. Question de budget et de temps aussi. Gilbert prie tout ceux qui publient leurs procès-verbaux de bien les faire parvenir en anglais à Christian Gritsch pour qu'il puisse les utiliser à la publication du rapport officiel.

CISA 2002 au Lichtenstein : nous sommes priés de venir avec nos systèmes long-line, cordes statiques, rappel et treuil.

14 h 30 les Croates présentent un dossier sur la formation et entraînement de leurs équipages. On discute aussi avec les suédois de leurs équipements radio (imperméables) qu'ils utilisent lors d'interventions en canyon.

15 h 30 la séance de travail de la commission aérienne 2001 est terminée.

17 h 00 Assemblé des délégués

Sont présents 18 pays sur 21 et 27 organisations sont représentées. Il y a 30 voix et la majorité absolue s'établi à 16 voix.

Le président Toni Grab ouvre la séance avec l'annonce de décès de 3 membres de la CISA.

Le procès-verbal de l'assemblée de Meran 2000 est accepté.

Le rapport du président sera publié sur le site Internet de la CISA avec le procès-verbal de cette année.

Rapports des différents présidents de commissions.

Présentation et acceptation des comptes et du budget 2002.

Présentation, vote et acceptation du nouveau membre : Bosnie Herzégovine.

Présentation, vote et élection de Monsieur le docteur Hermann Brucker à la présidence de la commission médicale en remplacement de Urs Wiget.

Présentation, vote et élection de Mr. Bruno Fleury du PGHM comme membre adjoint au comité de la CISA.

Présentation du comité d'organisation de la prochaine assemblée de la CISA au Lichtenstein du 16 au 20 octobre 2002.

Présentation, vote et acceptation des lieux de congrès pour 2003 et 2004. "2003 en Pologne à Zakopane et 2004 en Ecosse.

La CISA sera présentée en octobre au parlement Européen à Strasbourg. Le but est de voir si l'on peut obtenir d'éventuelles subventions et de se faire connaître.

19 h 15 clôture officielle de la séance et du congrès IKAR 2001.

Dimanche 07 octobre 2001 04 h 00 départ de Makarska. Arrivée à Sion aux environs de 13 H 00.

Si vous souhaitez des détails sur les divers thèmes n'hésitez pas à contacter Gerold Biner au 027.966.86.84 ou Patrick Fauchère au 027.329.14.15.

Gerold Biner

Patrick Fauchère

Copie à : OCVS Messieurs Favre et Michelet, Air-Glacières Messieurs Bagnoud et Pouget, Air-Zermatt Messieurs Vogel et Henzen, FXB Monsieur Fournier, Commission Terrestre Bruno Jelk.