

ORIGINAL: ANGLAIS
25 avril 1955

NATO CONFIDENTIEL
DOCUMENT
AC/23(CD)D/105

COMITE DE LA PROTECTION CIVILE

DEGAGEMENT DES PERSONNES BLOQUEES. TRAITEMENT ET ENLEVEMENT
DES BLESSES

HAVRESAC ET EQUIPEMENT INDIVIDUELS

Note du Conseiller Technique Principal
pour la Protection civile

Introduction

1. Après les réponses du Royaume-Uni et des Etats-Unis dont il est question dans la section I du document AC/23(CD)D/103, les Pays-Bas et le Canada viennent de faire parvenir leurs réponses; celle des Pays-Bas a, du reste, plutôt le caractère d'un essai préliminaire.
2. Il est évident, d'après ces réponses, qu'il existe des divergences de vues considérables sur l'étendue des opérations qu'une équipe de sauvetage dotée de havresacs individuels ou de sacs à dos peut ou devrait normalement exécuter et, en conséquence, sur son équipement.
3. Dans ses grandes lignes, la conception britannique pourrait se résumer ainsi: les membres d'une équipe de sauvetage (8 en tout) doivent transporter chacun, à l'exception de leur chef et du chauffeur, un poids d'environ 19 kg, plus du matériel porté à la main. Ceux qui porteraient à la main les poids les plus lourds auraient le sac à dos le plus léger. La Belgique, le Luxembourg et la Grèce sont d'accord sur ces propositions. Les Etats-Unis ne semblent pas avoir définitivement mis au point leurs conceptions, bien qu'ils suggèrent certaines additions au matériel proposé par le Royaume-Uni.
4. Les propositions des Pays-Bas, préconisant une équipe de 10 hommes, sont plus complètes, à certains égards, que celles du Royaume-Uni, au sujet du matériel à transporter, bien qu'ils n'aient pas encore définitivement fixé la composition complète de l'équipement.
5. D'autre part, le Canada propose d'adopter la méthode du transport du sac à dos pour six membres d'une équipe de 8 hommes (le chef et le chauffeur-magasinier étant exempts de tout chargement). Le poids moyen transporté par personne serait de 38 kg environ.

Position du problème

6. En raison de cette divergence de conceptions, nous avons pensé qu'un bref exposé du problème pourrait être utile et susciter de nouvelles réflexions sur cette importante question. Peut-être même

les pays souhaiteront procéder eux-mêmes à des expériences avec les différents types d'équipement, afin de faire connaître leurs vues à l'OTAN, notamment sur les problèmes qui leur sont propres. Bien que, dans chaque pays, les circonstances soient, dans une certaine mesure, différentes, il serait peut-être avantageux que tous les pays OTAN travaillent selon les mêmes principes généraux.

7. Le problème est très clair: le type de véhicules de sauvetage utilisé au cours de la dernière guerre, et qui est encore nécessaire pour transporter tout le matériel que l'expérience a révélé indispensable au déroulement des opérations de sauvetage, ne saurait, dans les circonstances actuelles, franchir des rues couvertes de décombres, même si ces décombres n'avaient qu'une épaisseur minimale, à moins que des opérations de dégagement n'aient été effectuées au préalable. Ces opérations seront peut-être possibles, mais il est hors de doute que l'on risque de se trouver, dans certains cas, devant une épaisseur de décombres telle qu'aucun véhicule ne saurait espérer la franchir.

8. Il y aura presque certainement des zones étendues où des opérations de sauvetage seront nécessaires et qui ne pourront être franchies ni atteintes qu'à pied; le problème principal se divise par conséquent en plusieurs parties ou étapes:

- (a) Zones où les véhicules de sauvetage pourront circuler avec ou sans dégagement préalable, et dans lesquelles les équipes de sauvetage pourront opérer, le cas échéant, en utilisant tout le matériel disponible dans le camion de sauvetage. La profondeur de pénétration doit varier considérablement selon les circonstances locales, et il n'est probablement pas indiqué de chercher à la préciser.
- (b) Zones où l'on ne pourra pénétrer qu'à pied et où les opérations de sauvetage devront être effectuées avec le seul matériel que pourront transporter les équipes de sauvetage.
- (c) Zones où l'on ne pourra pénétrer que par la voie des eaux et seulement avec le matériel, transportable par bateau, que pourront transporter les équipes de sauvetage.
- (d) Zones où l'on ne pourra pénétrer qu'au moyen d'un hélicoptère qui pourra déposer des membres de l'équipe de sauvetage transportant le minimum d'équipement, bien que cela n'exclue pas le transport de matériel plus lourd, si celui-ci est nécessaire et peut être utilisé.
- (e) Zones où toute pénétration sera impossible, et dans lesquelles les opérations de sauvetage seraient, en tous cas, inutiles.

9. Quant aux méthodes de transport du matériel par havresac ou sac à dos, il se présentera certainement des cas où le personnel de sauvetage ne pourra transporter que peu de poids et d'autres où un poids plus lourd de matériel sera, non seulement possible, mais souhaitable. En fait, du point de vue des opérations de sauvetage, on peut dire, à titre d'indication générale, que plus les décombres et les obstacles à franchir et à surmonter seront importants, plus le matériel à transporter devra être léger, car il ne sera probablement pas question, dans le peu de temps dont on dispose pour sauver des vies humaines, de se livrer à des opérations d'envergure. Il s'agit là, du reste, d'une question qui pourrait

nécessiter de nouvelles expériences pratiques, tant il importe de mettre au point les méthodes les meilleures et les plus modernes, et d'entraîner le personnel à leur application.

10. Si ces hypothèses sont fondées, il semblerait donc indiqué d'établir pour les équipes de sauvetage, comme on l'a fait au Canada, une capacité maximum de transport qui leur permette de procéder aux opérations de sauvetage léger ou moyen; en même temps, une fois fixé ce maximum, il conviendrait de prévoir une capacité de transport de matériel plus léger à utiliser lorsque les chargements plus lourds des équipes seraient impossibles à transporter ou inutiles. Le matériel des équipes aurait ainsi une certaine diversité et pourrait s'adapter aux circonstances, mais il serait probablement nécessaire de normaliser la composition de l'équipement léger, comme on l'a fait pour l'équipement lourd.

11. De toute façon, il faudra certainement, parfois, du matériel lourd comme on en transporte habituellement sur le véhicule de sauvetage, qui pourra être soit un véhicule spécial, soit un camion couvert ordinaire qu'on aura réquisitionné. On devra donc disposer d'un certain nombre de ces véhicules, et pour les équipes transportant leur propre matériel, un ou plusieurs de ces véhicules pourront leur servir de base mobile provisoire, et être amenés le plus près possible du théâtre des opérations. Il semble nécessaire de mettre au point des méthodes, telles que celles proposées par les Pays-Bas, pour le transport éventuel du matériel lourd par le personnel de sauvetage, qui n'aurait pas, à cette occasion, à s'encombrer de havresacs ou de sacs à dos.

12. Dans certains cas également, les équipes de sauvetage pourront travailler directement à partir des camions, de la façon habituelle.

Entraînement

13. Les sauveteurs devront, de toute évidence, être entraînés à l'utilisation du matériel qu'ils transportent ou qu'ils pourront être amenés à utiliser, et cet entraînement doit s'effectuer par équipe avec transport de matériel varié.

14. Le Royaume-Uni a publié dernièrement de nouvelles propositions sur les méthodes d'entraînement au sauvetage, et a fixé à 26 heures - en dehors du temps consacré à certains sujets d'ordre général - la durée minimum d'entraînement aux opérations de sauvetage proprement dit pour un membre ordinaire d'une équipe de sauvetage, cet entraînement étant limité à l'utilisation du matériel transporté dans les havresacs. Il est prévu, de plus, un entraînement plus poussé, d'une durée supplémentaire de 26 heures, qui portera principalement sur les méthodes spéciales de sauvetage utilisant du matériel habituellement transporté par véhicule. Certains membres spécialement désignés de l'équipe de sauvetage suivront un entraînement supplémentaire de 6 heures, pour les opérations de découpage au chalumeau oxydrique et/ou de 2 heures, pour l'utilisation de groupes électrogènes portatifs et de projecteurs. Certains membres apprendront à conduire un véhicule, et les chefs d'équipe recevront une instruction supplémentaire de 7 heures, mais ceux d'entre eux qui auront été choisis devront avoir suivi à la fois le programme normal et le programme avancé d'entraînement.

15. Il est manifeste que l'entraînement minimum normal au sauvetage, en dehors de tout entraînement général qui pourrait être

jugé souhaitable, devra comprendre l'utilisation du matériel transporté par chaque équipe de sauvetage. La durée effective de cet entraînement normal au sauvetage sera naturellement variable suivant la composition des chargements; c'est ainsi qu'il faudra plus de temps au Canada qu'au Royaume-Uni.

16. Il sera également bon de faire suivre aux chefs d'équipe l'entraînement le meilleur et le plus complet possible; le Royaume-Uni, par exemple, exige 33 heures d'entraînement au sauvetage en plus du programme normal. Ici encore, la durée effective de l'entraînement devra être modifiée suivant les circonstances et les conceptions locales.

17. Le Royaume-Uni a prescrit un entraînement supplémentaire de 26 heures en dehors du cours normal, cet entraînement supplémentaire semble reposer sur le volontariat; le Royaume-Uni prévoit aussi la constitution d'un groupe restreint de personnel instruit dans le maniement du matériel de découpage au chalumeau oxyhydrique et d'éclairage par projecteurs, qui serait disponible pour les opérations de sauvetage en général.

18. En ce qui concerne la question de l'entraînement, on peut donc ainsi résumer le problème auquel les pays membres auront à faire face:

- (a) Vaut-il mieux s'efforcer de donner à chaque membre du service de sauvetage une formation standard minimum, c'est-à-dire lui enseigner à utiliser le matériel qu'une équipe peut transporter, puis, à l'exception des chefs d'équipe, qui devront naturellement recevoir une formation aussi poussée que possible, compter sur des volontaires qui demanderont à recevoir une formation supplémentaire pour perfectionner leurs connaissances et leur habileté technique?
- (b) Ou bien vaut-il mieux commencer au niveau le plus élevé et entraîner tout le personnel aux opérations complètes de sauvetage, ce qui porterait non seulement sur l'utilisation du matériel transporté par une équipe, mais également sur l'utilisation du matériel transporté dans le véhicule de sauvetage?

19. La méthode (a) permettrait d'assurer un entraînement minimum au maximum de personnes, dans le plus court délai. Mais, étant donné la nature des problèmes à résoudre, il est également souhaitable que le plus grand nombre possible de membres du service de sauvetage reçoivent, autant que faire se peut, l'entraînement le plus complet, et cela s'applique tout particulièrement aux membres des colonnes mobiles.

20. Les Etats membres devront naturellement s'efforcer de travailler à leur propre salut, mais il semblerait important de se mettre d'accord sur un niveau minimum d'entraînement; il est donc suggéré que cette question pourrait utilement être discutée, de même que la question de la composition du matériel transporté dans le havresac, et les propositions présentées aux paragraphes 11 et 12.

(Signé) J. HODSOLL

Palais de Chaillot,
Paris, XVIe.