

ARTICLES DE
FOND



SAR SCÈNE

La revue de recherche et de sauvetage en ligne

Automne-hiver 2004 vol. 14, n° 3



Kayakiste de Mingan sauvée grâce à un projet de prévention

Un nouveau
président à
l'ACVRS

La R-S et
les navires
désemparés

SAREX 2004

Un signal de
détresse
provenant des
ordures

Inscrivez-vous
au système
d'alerte par
courriel de
SARSCÈNE
en ligne
www.snrs.gc.ca

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

Nouvelles.....	1
Activités à venir.....	4

Article vedette

Kayakiste de Mingan sauvée grâce à un projet de prévention.....	5
---	---

SARSCÈNE 2004

Récapitulation du congrès.....	6
--------------------------------	---

R-S par air

SAREX 2004.....	9
Trophée Cormorant remis au 442 ^e Escadron.....	9

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Souvenir des ravages de l'ouragan Hazel, 50 ans après.....	10
Le groupe Lakehead SAR renforce son programme de prévention.....	10
Programme de simulation en mer de la Garde côtière auxiliaire canadienne	11
Une nouvelle plate-forme de communication pour le groupe Kent Harrison SAR.....	11

R-S en mer

L'exercice SAREX du Lac Érié favorise le partenariat et l'interopérabilité.....	12
« SAR BQ » 2004.....	13
La R-S et les navires désemparés.....	13

Entrevue

Entrevue avec Harry Blackmore.....	14
------------------------------------	----

Balises

Un ELT jeté au rebut déclenche des recherches	15
---	----

SARSCÈNE en ligne

Publication du Secrétariat national de recherche et de sauvetage

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



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

Rédactrice de revue : Lori MacKay

Courriel : lmackay@snrs.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz

Courriel : ekatz@snrs.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1 800 727-9414

Télécopieur : (613) 996-3746

Site Web : www.snrs.gc.ca

ISSN 1183-5036

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

Le projet de radars Doppler est terminé

Le projet d'Environnement Canada de 34,9 M\$ entrepris en 1997 est maintenant terminé, alors que les dernières installations de radars Doppler entraient en fonction en septembre dernier.

Située à Kapuskasing (Ontario), cette station est la dernière du réseau canadien qui en compte 31, et dont l'objectif est d'aider à prévoir les événements de temps violent partout au Canada.

« L'achèvement du réseau de radars Doppler est une étape importante de la modernisation des techniques de prévisions météorologiques, a déclaré M. Stéphane Dion, ministre de l'Environnement. Plus de 98 p. 100 des habitants du Canada recevront des avertissements météorologiques plus précis et dans de meilleurs délais, ce qui leur permettra d'agir en vue d'assurer leur santé et leur sécurité. »

Pour plus de renseignements concernant le projet de radars Doppler, consultez le site www.msc-smc.ec.gc.ca/projects/nrp/index_f.cfm.

Nouveau magazine canadien pour la communauté de R-S

par John Birkby

Andrew John Publishing Inc., éditeur des magazines *Wavelength* et *Emergency Management Canada*, annonce le lancement du *Canadian Search and Rescue Magazine* (CSARM) en février 2005. Ayant pour mandat d'offrir des renseignements et des articles pertinents à la R-S terrestre, maritime et aérienne, le magazine CSARM deviendra le dénominateur commun du personnel de R-S, autant professionnel que bénévole.

Offrant aux groupes de R-S un forum leur permettant de communiquer entre eux, le magazine CSARM accepte les soumissions d'articles rédactionnels. Avec un tirage prévu de plus de 5 000 copies, le CSARM offrira aux fournisseurs de biens et services relatifs à la R-S un excellent véhicule de mise en marché, tout en fournissant au personnel de R-S des renseignements très importants.

Pour plus de renseignements, communiquez avec John Birkby, éditeur de groupe : (905) 628-4309 ou jbirkby@andrewjohnpublishing.com.

Nouvelles installations de R-S de la Garde côtière canadienne en Colombie-Britannique

Deux nouvelles installations de R-S de la Garde côtière canadienne (GCC) viennent d'ouvrir en C.-B. au cours de la dernière année, et leurs premiers mois d'exploitation ont été bien remplis.

Les stations de Bella Bella et de Sandspit sont fonctionnelles depuis juin, mais ouvertes officiellement depuis septembre dernier. Bella Bella est située au nord-ouest de Vancouver, alors que Sandspit se trouve sur la côte est des îles de la Reine-Charlotte.

Chaque station s'est vu attribuer un nouveau bateau de sauvetage polyvalent à grande autonomie de 47 pieds : le garde-côte *Cape Farewell* est affecté à Bella Bella et le garde-côte *Cape Mudge* à Sandspit.

En 2001, le gouvernement du Canada annonçait que la GCC allait mettre sur pied une nouvelle station pour assurer la R-S ainsi que d'autres services dans la communauté de Bella Bella, dans le cadre du programme d'intégrité en matière de recherche et de sauvetage.

De juin à la fin de septembre, la station de Bella Bella est intervenue dans 24 cas de R-S; Sandspit, dans 32 cas.

John Adams, commissaire à la GCC, a déclaré : « Depuis que la station a été aménagée dans la région de Bella Bella et que le garde-côte *Cape Farewell* y a été mis en service, la région centrale de la côte de la C.-B. a pu améliorer son service de recherche et de sauvetage. »



Proposition d'une fréquence commune pour les radiocommunications de R-S

Une récente proposition soumise à Industrie Canada a pour objectif d'améliorer les radiocommunications de R-S au Canada.

Un groupe de travail représentant la communauté canadienne de R-S a élaboré une proposition d'attribution d'une nouvelle radiofréquence commune permettant aux premiers intervenants en R-S de différents organismes de communiquer entre eux sur les lieux d'un incident.

La proposition suggère également l'attribution d'une fréquence aérienne civile commune pour faciliter les communications entre les groupes de recherche aérienne et terrestre. Appelées FNIORS, ces fréquences communes amélioreront la coordination entre les divers organismes.

Pour obtenir plus de renseignements, consultez la revue SARSCÈNE, vol. 14 n° 2.

Radiométéo en inuktitut

Radiométéo, le service d'Environnement Canada diffusant les conditions météorologiques actuelles, les veilles et avertissements de temps violent tous les jours, 24 heures sur 24, émet maintenant de l'information en inuktitut pour les gens du Nunavut.

De plus, les habitants d'Iqaluit, de Cape Dorset, de Rankin Inlet, d'Arviat et de Resolute ne possédant pas de récepteur radiométéo peuvent appeler un numéro sans frais pour obtenir les prévisions météorologiques. En appelant le 1 867 979-6448, ils peuvent entendre les prévisions météorologiques en anglais, puis en inuktitut.

On dénombre 167 émetteurs installés d'un bout à l'autre du Canada, et on peut se procurer des récepteurs chez les détaillants en électronique.

Le projet est financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S. Le site Web du Service météorologique du Canada en offre la description.

EC 1/00

Le Centre canadien des avalanches est maintenant incorporé

Le nouveau Centre canadien des avalanches, dont on a fait l'annonce en novembre 2004, servira d'organisme canadien de sécurité publique en matière d'avalanches.

Administré par la Canadian Avalanche

Association, le Centre a pour objectifs de regrouper les compétences canadiennes en avalanche sous un même toit, de maximiser les retombées des fonds publics alloués à la sécurité publique et au travail de prévention en ce qui a trait aux activités en milieux enneigés, et d'assurer la diffusion des pratiques exemplaires en matière de prévention et d'intervention partout au pays, et non seulement dans l'Ouest canadien.

Les principaux organismes ayant contribué à la mise en œuvre du Centre sont : le Provincial Emergency Program de C.-B., Parcs Canada, le Service météorologique du Canada, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) et la Fondation canadienne des avalanches.

www.avalanche.ca



La maladie d'Alzheimer et l'effort de recherche et de sauvetage

La Société Alzheimer du Canada s'est récemment engagée dans un projet d'amélioration du programme Sécu-Retour^{MC} — Registre d'errance Alzheimer, avec l'appui et l'aide de la police et du milieu de la R-S. Les responsables ont donné un compte rendu du projet au congrès SARSCÈNE 2004. En voici les trois composantes clés :

- La RECHERCHE, c'est urgent. Examen détaillé du manuel de planification préliminaire à la recherche pour les organismes offrant des soins aux personnes souffrant de la maladie d'Alzheimer.
- Sujets délicats — surveillance technique. Présentation des lignes directrices sur l'éthique portant sur ces questions et discussion.

- La maladie d'Alzheimer — une ressource pour le personnel policier et de R-S. Visionnement d'un extrait de cette vidéo, créée pour aider le personnel policier et de R-S à reconnaître et à comprendre les situations impliquant une personne souffrant de la maladie d'Alzheimer. Le DVD familiarise les participants avec les symptômes de la maladie, les stratégies de communi-

tion, le programme Sécu-Retour^{MC} et les stratégies de R-S.

Ce projet fera l'objet d'un article dans le prochain numéro de la revue SARSCÈNE.

Pour plus de renseignements sur Sécu-Retour^{MC} et la surveillance technique, consultez le www.alzheimer.ca/english/safelyhome/techmonitoring-intro.htm (cette page est en anglais seulement).

Technicien en R-S de l'année

En septembre dernier, la Para Rescue Association of Canada a nommé « technicien en R-S de l'année » un technicien de R-S du 435^e Escadron de la 17^e Escadre Winnipeg.

Le sergent Andrew McLean a reçu le prix lors des exercices de R-S (SAREX 2004) tenus à Comox en Colombie-Britannique, pour son dévouement en service, son intervention rapide et les compétences médicales dont il a fait preuve lors du sauvetage d'un homme blessé dans un terrible accident de saut en parachute.

Depuis 1992, la Para Rescue Association présente son prix annuel à un technicien en R-S en reconnaissance de sa contribution hors pair lors d'un sauvetage exceptionnel ou pour souligner un rendement continu de service de haut niveau.

Soumissions pour le nouvel aéronef de R-S à voilure fixe des Forces canadiennes

Les Forces canadiennes attendent de nouveaux aéronefs de R-S à voilure fixe.

Tel qu'annoncé en mars, les Forces disposent de 1,3 milliard de dollars pour le remplacement de l'aéronef de R-S Buffalo CC-115.

Actuellement, l'avion Hercules CC-130 est utilisé pour effectuer des interventions de R-S, mais après cet achat, il retournera à sa vocation de transport.

Le gouvernement espère la livraison pour la fin de 2005, mais les personnes intervenant dans le processus de fourniture des nouveaux aéronefs disent qu'un léger délai la reportera vraisemblablement en 2006 ou 2007.



Les critères de l'appareil sont actuellement définis; une lettre d'intérêt sera ensuite expédiée à Industrie Canada.

Les deux soumissions concernent l'aéronef Spartan C-27J, développé conjointement par Alenia Aeronautica et Lockheed Martin, et le C-295, fabriqué par CASA/EADS, une initiative conjointe de l'Espagne et de l'entreprise européenne Aeronautic Defence and Space.

Il existe des différences entre les deux appareils, dont l'espace dans la soute, la grosseur, la masse au décollage et à l'atterrissage, l'équipement et la vitesse.

En fonction des coûts, les Forces canadiennes recevront de douze à quinze nouveaux aéronefs.

Le SNRS mis en honneur pour sa contribution à la sécurité nautique

En septembre 2004, le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN) a présenté au Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) un certificat d'appréciation pour son appui aux programmes de prévention en sécurité maritime, notamment par le truchement



du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage et la gestion du

Programme national de recherche et de sauvetage. M^{me} Barbara Byers, présidente du Conseil, a remis le certificat à M^{me} Jean Murray, directeur exécutif du SNRS, lors de la réunion annuelle du CCSN à Whistler en Colombie-Britannique.

Vidéo de la Société de sauvetage sur la sécurité à motoneige

Une nouvelle vidéo, produite dans le cadre du programme « Sled Smart » de la Société de sauvetage de Terre-Neuve-et-Labrador, a pour objectif d'éduquer les motoneigistes à la prudence durant la saison.

La vidéo de 24 minutes met en évidence les dangers d'une promenade à motoneige sur des surfaces glacées et offre des conseils de sécurité en la matière.

La vidéo aborde les sujets suivants :

- État des glaces

- Traversée de surfaces glacées
- Sauvetage sur glace
- Routes, chemins de fer, lignes de transport d'énergie et autres dangers
- L'alcool et la loi

En partie financée par le FNI, la vidéo est offerte par la Société de sauvetage au coût de 49,95 \$. Pour plus de renseignements, consultez le site <http://lifesaving.nfld.net> ou écrivez à lifeguard@seascape.com.

Les membres d'une équipe riveraine de sauvetage en eau froide reçoivent des certificats « Croix de bronze » par Robert Lynch

Deux membres de l'équipe de sauvetage en eau froide du corps de sapeurs-pompiers volontaires de Harbour Grace (Terre-Neuve) ont réussi le cours « Croix de bronze » offert par la Société de sauvetage du Canada. D'une durée de 30 heures, le cours met l'accent sur des sujets comme les procédures de sauvetage, l'endurance en natation et les techniques de sauvetage en situations complexes impliquant deux victimes ou plus.

Le chef d'équipe Bill Ryan a émis le commentaire suivant : « La brigade a toujours bénéficié d'un calendrier de formation continue permettant à ses membres d'accéder aux techniques de formation les plus récentes et les plus perfectionnées en matière de lutte contre l'incendie, de sauvetage en pente abrupte, de dégagement des victimes des véhicules et de sauvetage en eau froide. Depuis la formation de l'équipe de sauvetage en eau froide, en 1997, la brigade appuie totalement le programme de formation. »

Robert Lynch est sapeur-pompier volontaire de la brigade depuis dix-sept ans.



Dave Earle et Bill Ryan, membres de l'équipe de sauvetage en eau froide du corps de sapeurs-pompiers volontaires de Harbour Grace, reçoivent des certificats « Croix de bronze »

Le Centre canadien de prévisions d'ouragan (CCPO) améliore l'accès aux renseignements météorologiques

Le CCPO a élaboré trois nouvelles manières pour le public d'accéder aux renseignements importants concernant les prévisions météorologiques.

Actuellement, on peut obtenir des renseignements par le biais des médias et du site Web du Centre.

Le public peut maintenant recevoir gratuitement des renseignements grâce à un service d'abonnement par courriel, un service d'accès à un appareil mobile, ou la nouvelle technologie de « souscription vraiment simple » (SVS).

L'accès à un appareil mobile concerne les détenteurs d'un téléphone cellulaire avec compatibilité Internet ou d'un assistant numérique personnel (PDA). La SVS est une technologie fondée sur Internet relativement nouvelle permettant à l'abonné de recevoir des renseignements sur mesure en provenance de sources diverses.

Peter Bowyer, responsable du programme pour le CCPO, affirme : « Les trois nouveaux produits, de concert avec les messages radiodiffusés et notre site Web, permettront aux gens d'accéder plus rapidement aux renseignements essentiels et de prendre des décisions éclairées. »

www.hurricanecentre.ca

Nouvelle entente concernant la sécurité nautique entre le Canada et les États-Unis

Le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN) et la National Association of State Boating Law Administrators (NASBLA) des États-Unis ont signé un protocole d'entente (PE) officiel stipulant que chaque organisme travaillera à appuyer l'autre et sa mission.

Les deux organismes œuvrent à l'échelle nationale et sont des associations sans but lucratif. La NASBLA est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des programmes gouvernementaux de navigation de plaisance; le CCSN est responsable, quant à lui, de la promotion de la navigation de plaisance sécuritaire et responsable au Canada.

Ce PE offre de nouvelles occasions de renforcer les efforts mutuels à l'échelle nationale et locale et de partager les ressources de chaque organisme pour consolider leur mission de sécurité nautique. Cet appui mutuel facilitera

l'identification des futures tendances en matière de navigation de plaisance.

Le PE a été ratifié par Barbara Byers, présidente du CCSN, et Fred Messmann, président de la NASBLA, lors de l'assemblée générale annuelle du Conseil, le 25 septembre 2004.

Point de mire sur le 442^e Escadron

L'aéronef Buffalo du 442^e Escadron participe à une recherche canado-américaine

En octobre dernier, un aéronef Buffalo du 442^e Escadron et son équipage ont participé à une mission de recherche canado-américaine.

L'équipage s'est porté au secours de deux hommes tombés du voilier désamarré *Kamaa*. On a capté le signal de détresse de la radiobalise de localisation des sinistres (RLS) et la Garde côtière américaine a pu localiser le *Kamaa*.

Alors que le Buffalo se préparait à lancer l'équipement d'urgence, les conditions étaient extrêmement mauvaises, avec des vents forts et de grosses vagues. Finalement, il n'a pas eu à le faire; il s'est plutôt élevé et a agi comme plate-forme de communications pour le vaisseau et l'hélicoptère de la Garde côtière américaine.

Le capitaine Hayward Keats, commandant de l'aéronef Buffalo, a commenté : « Les procédures de R-S canadiennes et américaines sont très similaires, ce qui constitue la clé de l'interopérabilité. Il a été très facile de travailler avec nos homologues américains. »

Un courageux sauvetage vaut au 442^e Escadron le trophée Mynarski

En octobre dernier, l'équipage de l'hélicoptère Cormorant du 442^e Escadron a reçu le trophée Mynarski en reconnaissance de son importante contribution à la R-S au Canada.

On a souligné le travail de l'équipage dans le cadre d'une mission accomplie en février 2004, durant laquelle il a affronté le froid et de piètres conditions météorologiques pour effectuer le sauvetage des membres d'équipage d'un navire de pêche de 79 pieds, le *Hope Bay*.

Peu après minuit, le *Hope Bay* a chaviré dans le détroit de la Reine-Charlotte, au nord de l'île de Vancouver. Un aéronef Buffalo s'est d'abord rendu sur les lieux, a localisé l'endroit du

naufage, puis a lancé des fusées éclairantes pour faciliter l'intervention de l'équipage de l'hélicoptère Cormorant.

Cette nuit-là, en dépit de vents de 20 nœuds, d'une houle de 15 pieds et d'une longue intervention, le Cormorant a réussi à localiser et à récupérer 3 des 4 membres d'équipage du *Hope Bay*.

L'équipe est retournée sur les lieux le jour suivant et, avec l'aide de la Garde côtière canadienne, elle a retrouvé la dernière victime. Malheureusement, un seul membre d'équipage a survécu.

Le trophée Mynarski est la plus haute distinction canadienne d'excellence dans le domaine de la R-S aérienne.

L'équipage de l'hélicoptère Cormorant du 442^e Escadron sauve un chasseur blessé

Un chasseur blessé par la chute d'un arbre a été sauvé par l'équipage du Cormorant du 442^e Escadron, à 100 km au nord de Bella Bella, en Colombie-Britannique.

Malgré le temps clément, la mission a tout de même été très exigeante à cause du terrain rocheux et montagneux. La région présentait aussi de nombreux éboulements et arbres tombés, ce qui ajoutait au péril de la situation. L'obscurité et les difficultés du terrain ont compliqué la recherche du Suisse blessé de 39 ans, et il a été encore plus ardu de parvenir jusqu'à lui.

On a descendu les techniciens en R-S jusqu'à une petite corniche; ils ont ensuite grimpé 50 mètres, jusqu'à l'emplacement où se trouvait le chasseur, qu'ils ont alors hissé à bord de l'hélicoptère.

« C'était un sauvetage physiquement exigeant, a fait remarquer le sergent J.-P. Cossette, technicien en R-S et chef d'équipe du sauvetage. C'était très abrupt; il y avait beaucoup de roches détachées, d'arbres et de boue, ce qui a compliqué la situation quand nous avons essayé de hisser la civière. À cause de ces conditions dangereuses, nous avons finalement décidé de hisser le chasseur de l'endroit où il se trouvait plutôt qu'à partir de la corniche. »

Le caporal-chef Andrew MacKenzie a dit qu'il s'agissait d'une mission compliquée, « mais l'efficacité de notre équipe nous a permis d'atteindre le blessé et de le hisser rapidement à bord de l'hélicoptère. »

L'art de simuler des blessures — mise à jour

L'article qui suit est une mise à jour de l'article paru dans le volume 12 (numéro 3) de la

revue SARSCÈNE.

par Gregory Frankson

Lorsqu'il s'agit des exercices de formation pour les interventions d'urgence, il est très important que les participants interagissent avec des victimes qui semblent vraiment être blessées et qui réagissent comme si leurs blessures étaient réelles. La simulation des blessures — préparer des personnes en santé pour qu'elles paraissent et qu'elles agissent comme des personnes blessées — est un élément essentiel pour reproduire l'urgence et les situations auxquelles peut faire face le personnel d'urgence au cours d'une urgence réelle en matière de santé publique.

La simulation des blessures est venue d'Angleterre au Canada vers la fin des années 1940. Son but original était de préparer le personnel de sauvetage et les militaires à s'occuper des victimes blessées dans des catastrophes ou au combat, et les cours consistaient d'abord à mettre les stagiaires en présence de blessures fictives, mais parfaitement réalistes. Dans le cas des praticiens du sauvetage, la simulation des blessures leur permet de reconnaître et d'évaluer les blessures devant lesquelles ils pourraient éventuellement se trouver un jour.

Pour les militaires, la simulation sert aussi de sorte d'inoculation contre les horreurs du combat.

Aujourd'hui, les maquilleurs de blessures bien formés peuvent recréer adroitement des blessures et des maladies comme les brûlures, les hémorragies, l'état de choc et la variole. Ils conseillent aussi les blessés sur la manière dont une personne blessée ou atteinte de la maladie qu'ils simulent réagirait aux traitements du personnel d'intervention d'urgence. Leur participation à des exercices améliore grandement l'état de préparation des services d'urgence en santé du Canada en cas de sinistre futur.

À l'avenir, des cours seront offerts aux membres du public qui désirent obtenir un certificat en simulation de blessures dans les administrations qui manifestent le besoin d'engager des maquilleurs de blessés. Le Centre de mesures et d'interventions d'urgence de l'Agence de santé publique du Canada est l'organisme national de certification du Programme de simulation de blessures. ■

Gregory Frankson est formateur en préparation aux urgences au Centre de mesures et d'interventions d'urgence de l'Agence de santé publique du Canada.

Le certificat en simulation de blessures

Le programme de formation menant au certificat en simulation de blessures comporte trois niveaux : niveau élémentaire, niveau instructeur et niveau instructeur-formateur.

Des cours ont lieu lorsque le directeur des services d'urgence de santé d'une province ou d'un territoire détermine le besoin de former d'autres maquilleurs de blessés de niveau élémentaire.

Le seul préalable pour participer au cours de niveau élémentaire est la possession d'un certificat valide en secourisme.

Les participants au programme ne paient pas pour assister au cours de formation. Les frais associés au cours sont payés par les

contribuables.

Les maquilleurs de blessés, une fois formés, jouent un rôle de soutien dans le cadre d'exercices de protection civile d'urgence financés par le secteur public dans leur province ou leur territoire d'origine.

Toute personne qui devient maquilleur de blessés accepte volontairement de participer à des exercices qui ont lieu dans sa province ou son territoire.

Une fois qu'il a été formé au niveau élémentaire, un maquilleur de blessés peut choisir de suivre une formation de niveau instructeur ou instructeur-formateur lorsque de tels cours sont offerts par l'Agence de santé publique du Canada.

Pour de plus amples renseignements sur la simulation des blessures, envoyez un courriel à Gregory Frankson, à

gregory_frankson@phac-aspc.gc.ca

Le calendrier 2005 de la Garde côtière canadienne auxiliaire est maintenant disponible. Pour commander votre exemplaire, consultez le site www.ccg-gc.org.



Activités à venir

8th World Congress on Stress, Trauma, and Coping

Du 16 au 20 février 2005
Baltimore MARYLAND É.-U.

SAR 2005

Du 8 au 10 mars 2005
Miami FLORIDE É.-U.

2005 National Hurricane Conference

Du 21 au 25 mars 2005
Nouvelle-Orléans LOUISIANE É.-U.

Alberta-Saskatchewan SAR Conference 2005

Du 15 au 17 avril 2005
Lloydminster (Alberta)

Semaine de la sécurité nautique canadienne

Du 21 au 29 mai 2005

SAR 05

Du 25 au 28 mai 2005
Oakland CALIFORNIE É.-U.

Islands in the Atlantic Conference

Printemps 2005
Ile-du-Prince-Édouard

International Symposium on Mountain Rescue

Du 13 au 19 juin 2005
Vail COLORADO É.-U.

Symposium du Conseil canadien de la sécurité nautique

Du 22 au 25 septembre 2005

International SAR Competition 2005

Du 29 septembre au 1^{er} octobre 2005
Halifax (Nouvelle-Écosse)

SARSCÈNE 2005

Du 5 au 8 octobre 2005
Charlottetown (I.-P.-E.)
Sans frais 1 800 727-9414

Pour obtenir la liste complète, consultez le site www.snrs.gc.ca et cliquez sur la rubrique **Événements**.

Kayakiste de Mingan sauvée grâce à un projet de prévention

Un projet de prévention entrepris en 2001 s'est avéré essentiel pour la région de l'archipel de Mingan.



Projet du FNI : PC 2/01

Le 2 septembre 2004, la kayakiste Ania Holub et sa mère manient la pagaie dans l'archipel Mingan quand Ania perd le contrôle de son kayak et que l'eau se met à s'engouffrer par une trappe ouverte. Située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, la région est très reculée, les conditions météorologiques peuvent y fluctuer très rapidement, et les services de sauvetage sont souvent très éloignés.

Par vents forts et vagues de quatre mètres, Ania Holub dérive dans les courants de marée en s'accrochant désespérément à la portion émergée de son kayak.

Elle réussit à émettre un appel de détresse à l'aide de sa radio VHF, mais elle est incapable de préciser sa position. La Garde côtière canadienne et Parcs Canada entament des recherches en se fondant sur les détails fournis par sa mère, qui a atteint le rivage en toute sécurité.

Avant de partir, les deux femmes avaient demandé conseil au centre de renseignements mis sur pied dans le cadre du projet Organisation pour la prévention et la sécurité (OPS) — Kayak de mer. On leur avait donné de l'information sur les dangers de la navigation maritime; on les avait aidées à tracer leur itinéraire; enfin, on leur avait montré comment utiliser la radio VHF en cas d'urgence.

Ania Holub est restée près de trois heures dans l'eau. Si elle a pu être sauvée, c'est qu'elle s'est souvenu qu'on lui avait dit qu'en émettant régulièrement un signal radio, celui-ci serait capté par des tours de communications qui établiraient alors sa position.

Sans ce programme de prévention et de sensibilisation, Ania Holub n'aurait pas été retrouvée vivante. Son kayak endommagé est maintenant exposé au bureau du projet OPS — Kayak de mer pour sensibiliser davantage les

kayakistes à la sécurité.

Premier en son genre au Québec, le projet Organisation pour la prévention et la sécurité — Kayak de mer était parrainé par Parcs Canada et financé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S. Son objectif était de créer un programme éducatif pour rehausser les connaissances des kayakistes sur l'environnement marin et les pratiques sécuritaires.

Le nombre d'incidents impliquant des kayakistes augmentait dans l'archipel de Mingan, et la région manquait d'outils et de services éducationnels. Le programme de sensibilisation comprenait une signalisation de sécurité nautique conçue pour les kayakistes afin de réduire les risques et la gravité des incidents impliquant des kayaks de mer dans les régions éloignées. Il mettait également l'accent sur l'amélioration des interventions de R-S dans ces cas.

Bien que les conditions météorologiques comptent pour beaucoup dans les incidents impliquant des kayaks, les rapports de la réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan démontrent que les cas de R-S sont souvent causés par un manque de compétences et de connaissances concernant la sécurité et les techniques de kayak de mer.

Dans le cadre de ce projet, on a élaboré un programme de formation à la sécurité et au sauvetage des kayakistes de mer comprenant une vidéo sur la sécurité et l'autosauvetage, des panneaux de signalisation indiquant les dangers de la navigation, des patrouilles bénévoles et un centre de renseignements.

Depuis le début du projet, plus de 1 650 kayakistes ont reçu des conseils concernant les pratiques sécuritaires nécessaires à la pratique de ce sport. ■

LA R-S DANS LE « WILD WEST »

RÉTROSPECTIVE DE SARSCÈNE 2004

LE CONGRÈS SARSCÈNE DE CETTE ANNÉE AVAIT POUR THÈME LA R-S — UNE SEULE ET MÊME VOIX! Près de 600 professionnels de la recherche et du sauvetage, provenant de partout au pays et d'ailleurs dans le monde, se sont réunis à Calgary (Alberta) pour la 13^e édition annuelle du congrès, afin de mettre en commun des idées, de partager les pratiques exemplaires et les leçons retenues.

L'équipe HUSAR de Toronto remporte les Jeux de SARSCÈNE 2004

par Carole Smith, coordinatrice des Jeux, SNRS

Les Jeux de SARSCÈNE 2004 se sont tenus par une belle journée ensoleillée d'automne, le mercredi 13 octobre, au parc Centenary de Calgary, en Alberta. Situé dans l'île St. Patrick, sur la rivière Bow, la ville de Calgary se profilait à l'horizon, le parc urbain proposait cette année un mélange de forêt, de broussailles et de rivage rocheux.

Bien que, cette année, aucune équipe internationale n'était inscrite et que certaines équipes aient dû se retirer pour participer à de réelles missions de R-S, un groupe représentatif d'équipes canadiennes a pris part à la compétition, en provenance de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario et de Terre-Neuve-et-Labrador. Le jury se composait de spécialistes en R-S de divers organismes :

- Police de la ville de Calgary
- Forces canadiennes
- Police de la ville d'Edmonton
- Garde côtière du Royaume-Uni
- Gestion des urgences de l'État de Washington
- Secrétariat national de recherche et de sauvetage
- Parcs Canada
- Gendarmerie royale du Canada

- Rocky Mountain Adventure Medicine
- Search and Rescue Saskatchewan Association of Volunteers
- Amateur Radio Emergency Service, de Calgary, a offert les communications sans interruption ainsi que le poste de commandement des jeux; et l'Ambulance Saint-Jean était sur place pour fournir les premiers soins.

Comme toujours, les Jeux n'auraient pas connu un tel succès sans l'excellent travail du personnel et des bénévoles qui ont installé les postes de travail au petit matin et libéré le site à la fin d'une longue journée.

Le défi

La performance des équipes de quatre personnes a été évaluée en fonction des six défis suivants :

- Prise en charge d'une situation d'urgence et examen médical
- Efficacité de la recherche visuelle (détection)
- Gestion des recherches
- Recherche de preuves
- Navigation
- Relais de compétences

Bien qu'amicale, la compétition a été intense. Les équipes ont livré des performances enthousiastes et professionnelles, et peu de points les séparaient les unes des autres.

La formation de cette année a vu le retour de deux champions des Jeux de SARSCÈNE : Foothills SAR de Turner Valley en Alberta (2001 et 2002) et HUSAR's Centre of the Universe (2003) de Toronto.

Cette année, l'équipe HUSAR de Toronto a remporté la première place, suivie de Foothills SAR d'Alberta. L'équipe Exploits SAR de Terre-Neuve-et-Labrador a obtenu la troisième place.

Les Jeux de SARSCÈNE offraient également une récompense spéciale pour la meilleure performance en intervention médicale, commanditée par Rocky Mountain Adventure Medicine, Inc. Elle a été remportée par l'équipe HUSAR de Toronto, qui a reçu une trousse médicale et un ensemble d'attelles SAM^{MD}.

En plus de remporter la coupe Wm. Slaughter des Jeux de SARSCÈNE, chaque membre de l'équipe championne a reçu un gilet de sauvetage d'une série

spéciale. Don généreux de Nautilus by Protexion, ces gilets de sauvetage personnalisés portent la mention « Champions des Jeux de SARSCÈNE 2004 ».

Merci à toutes les équipes et à tous les juges ayant appuyé les Jeux de SARSCÈNE 2004, tout particulièrement pour votre énergie et votre enthousiasme; votre dévouement en temps et en ressources; et votre empressement à partager vos compétences et vos connaissances en matière de R-S.

Charlottetown 2005

Qui remportera la coupe Slaughter en 2005? Surveillez bien l'événement, qui se déroulera l'an prochain à Charlottetown (Î.-P.-É.). Le retour de la compétition des chiens de R-S et des maîtres-chiens est prévu pour l'an prochain. À l'approche d'octobre 2005, vérifiez le site Web SARSCÈNE 2005 pour obtenir d'autres renseignements.

Bénévoles en R-S — Dévouement, défi et perspectives

L'assemblée plénière de cette année, qui a suivi les cérémonies d'ouverture où sont intervenus un bon nombre de dignitaires locaux et d'importants représentants de la communauté de R-S, portait principalement sur les bénévoles en R-S. Comme l'expliquait Jean Murray, directeur exécutif du

Secrétariat national de recherche et de sauvetage : « L'appui aux bénévoles est l'une des orientations soulevées par le Programme national de recherche et de sauvetage de l'an dernier et l'un des enjeux importants que nous devons poursuivre. » Pour y arriver, les représentants d'organismes bénévoles ont expliqué l'état du bénévolat au sein de leurs organismes et les principaux défis qu'ils doivent relever.



Point de vue de l'Alberta

Ensuite, nous avons entendu le point de vue de l'Alberta. Brad Marshall, représentant de l'organisme d'accueil

local du Congrès SARSCÈNE 2004, la Search and Rescue Association of Alberta, a adopté une perspective d'affaires en regard de la prestation de services de R-S en posant les questions suivantes : « Le service est-il de bonne qualité? La prestation est-elle rapide? Offre-t-elle un prix abordable? » Le coût est la variable sacrifiée, et c'est souvent le bénévole au sol qui paie.



Compte tenu des exigences faites aux bénévoles, en argent aussi bien qu'en temps, la question d'un engagement soutenu est primordiale, a affirmé M. Marshall. La solution consiste à donner au bénévole plus d'information et d'autorité directes concernant la prestation de services de R-S. « Cela, bien sûr, exige un énorme changement dans la façon dont la R-S dans son ensemble reçoit, au Canada, ses directives de haut en bas, par le biais de la législation et des politiques du gouvernement. » Ce serait une façon de motiver le bénévole à maintenir son engagement.

En mer

Robert Petitpas, membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) depuis plus de 20 ans, est devenu cette année directeur général, en remplacement de Harry Strong, qui a occupé ce poste pendant presque 17 ans. M. Petitpas a d'abord remarqué les changements survenus dans le milieu de la R-S en mer : de plus en plus de gros navires à passagers sur le fleuve Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique, l'accroissement des activités nautiques comportant de petites embarcations et des embarcations de plaisance, de nouvelles aires marines de conservation souvent situées dans des endroits reculés, des changements au gouvernement affectant la communauté maritime et l'activité accrue de l'industrie pétrolière et gazière au large des côtes.



« Tout cela signifie, a constaté M. Petitpas, que les probabilités de cas de R-S sont plus élevées. La GCAC compte, en ce moment, près de 5 000 membres. Et, en ce qui a trait à la R-S, nous avons la même mission que la Garde côtière et nous couvrons le même territoire. Il y a environ 1 400 bateaux,

chacun étant assuré, en moyenne, pour 125 000 \$. »

Il a également expliqué que le problème de la R-S en mer n'est pas celui du recrutement, mais du coût de formation de nouveaux membres. « Il existe également des différences d'une région à l'autre du Canada, a-t-il ajouté. À Terre-Neuve, beaucoup de pêcheurs exécutent des tâches de R-S avec leurs propres bateaux. Au Québec et en Ontario, il y a beaucoup de plaisanciers. Sur la côte Ouest, on trouve souvent des bateaux communautaires. Nous avons réellement cinq régions dissemblables, qui agissent différemment à travers le pays. »

Dans les airs

John Davidson, président de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (ACRSA), représentait la communauté aérienne de R-S, quelque 3 000 bénévoles et environ 400 aéronefs partout au Canada. « L'aspect mystique et l'exaltation entourant les avions, a dit M. Davidson, sont ce qui attire les bénévoles. Ceux-ci proposent leurs services pour différentes raisons : certaines sont personnelles; d'autres, altruistes; et certaines, financières. Indépendamment de la motivation, a-t-il ajouté, nous devons examiner leurs habiletés et les intégrer à notre organisme pour profiter au maximum de leurs compétences et de leur expérience. » Mais le budget permettant de maintenir les zones actives et de fournir la certification étant limité, on ne peut accepter tous les postulants.



Il a encore expliqué : « L'ACRSA a élaboré des programmes de formation pour nos postes centraux : pilote, navigateur, observateur et coordonnateur de recherche. Chacun de ces postes comporte son propre cursus, que chaque bénévole doit compléter en fonction du poste d'équipage choisi. Les besoins en matière de formation sont une occasion pour l'ACRSA de démontrer sa volonté d'investir dans ses bénévoles et pour ceux-ci de prouver leur dynamisme et leur désir d'être formés. Ensuite, nos bénévoles sont couplés avec d'autres membres expérimentés, et nous opérons une dernière vérification avant de leur octroyer leur certification complète.

« Après cela, comment maintenir

l'intérêt et l'autosuffisance? a demandé M. Davidson. Il est plus facile de maintenir en place des bénévoles formés grâce à des idées novatrices et originales que de trouver et de former des remplaçants, a-t-il affirmé. Si l'ACRSA ne peut combler les besoins d'un bénévole, elle devra continuellement rechercher des remplaçants, a-t-il remarqué, plutôt que de faire progresser l'organisme. »

Au sol

Cette présentation était la dernière de Monica Ahlstrom à titre de présidente de l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage (ACVRS). Elle a profité de l'occasion pour nous faire part avec chaleur de ses observations.



« Je parlais tout à l'heure avec Lloyd Gallagher, dont l'action a été fondamentale pour les débuts du congrès SARSCÈNE; nous discutons des batailles qu'ont dû livrer les associations et les groupes pour s'entendre et bâtir des partenariats quand la R-S a réellement commencé à se développer au Canada », a expliqué M^{me} Ahlstrom.

« Il y avait une espèce de guerre intestine... Cependant, ces dernières années, je dois dire que j'ai vu un énorme changement de paradigme — et cette mentalité a réellement disparu. Je pense que nous avons maintenant, au Canada, une communauté de R-S très solide. Je crois que les bénévoles et les professionnels rémunérés s'entendent très bien », a-t-elle ajouté.

Le problème réside dans le manque de connaissance et de sensibilisation du public concernant la R-S, ce qui se traduit par un problème de financement. M^{me} Ahlstrom a ajouté : « Le plus grand problème réside dans le fait que les personnes en position de prendre des décisions ne savent pas qui nous sommes, ne savent pas ce que nous faisons et n'ont pas été sensibilisées de manière à ce que nous puissions affirmer : 'Nous avons besoin de ce financement!' »

« À titre de bénévoles, nous n'avons pas fait du bon travail auprès de nos députés et des décideurs pour nous faire connaître d'eux. Nous n'avons pas fait du bon travail non plus, jusqu'à un certain point, pour faire comprendre au public comment fonctionne la R-S au Canada. »

Elle a terminé en remerciant les

bénévoles et les professionnels rémunérés de la R-S pour leur travail : « Comme bénévole, je peux dire : 'Non! Je crois que je vais passer mon tour, aujourd'hui.' Alors que les personnes rémunérées doivent y aller et risquer leur vie, qu'elles le veulent ou non! J'ai toujours éprouvé un profond respect pour les gens qui, payés ou non, montent au front. »

« J'aimerais ajouter, a-t-elle conclu, que ce fut un honneur et un réel privilège pour moi de servir l'ACVRS et, de manière générale, d'être membre de la R-S, car je ne peux imaginer aucun autre organisme au monde réunissant des personnes aussi formidables! »



Le personnel de sauvetage de l'Alberta Shock Trauma Air Rescue Society (STARS) marche dans un champ après avoir porté secours à une « victime ». La STARS célèbrera son 20^e anniversaire en 2005.

Conférences

Le congrès SARSCÈNE de cette année avait une franche saveur western, alors que plusieurs conférences mettaient l'accent sur des questions de R-S dans l'Ouest canadien. Comme celle de Clair Israelson sur la gestion des risques d'avalanche; celle de Tony Boschmann sur les stratégies révolutionnaires concernant les rencontres avec les ours; celle de Greg Curtis et Miles Mozel sur l'Alberta Shock Trauma Air Rescue Society (STARS); et celle de Don Blakely sur le rôle des bénévoles durant les incendies en Colombie-Britannique.

Un bon nombre de délégués internationaux ont également présenté des conférences sur une variété de sujets de R-S.

Ainsi, David Oelrichs, d'Australie, a parlé de la sécurité des bateaux, alors que le Major Erwin Deolet abordait les défis de la R-S aérienne et maritime en Belgique et que François Célérier examinait de près la Société nationale de sauvetage en mer.

Don Cooper et Jack Frost ont présenté du matériel relatif à une expérience de détection de R-S au sol aux États-Unis, pendant que le commodore Everette Tucker nous entretenait du programme Operation BoatSmart de l'United States Coast Guard Auxiliary.

Enquête auprès des bénévoles en R-S du Canada

Les bénévoles en R-S de tout le pays aident le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) à recueillir des renseignements de base concernant le profil actuel de la communauté des bénévoles en R-S. Par suite des statistiques nationales démontrant un déclin généralisé du nombre des bénévoles partout au Canada, cette enquête se propose de saisir les tendances et les problèmes spécifiques aux travailleurs de la R-S, avec pour objectif de garantir un avenir durable à leur communauté.

Le questionnaire a été élaboré en consultation avec les dirigeants des associations nationales de bénévoles en R-S et il sera distribué, par leur entremise, à leurs membres. Au printemps 2005, le Secrétariat fera connaître les résultats de l'enquête aux organismes participants.

Outils météorologiques pour la R-S

Le Service météorologique du Canada (SMC) offre des renseignements météorologiques à jour, essentiels à la R-S. Après que Mike Hewson et Barry Green aient donné un aperçu des outils utilisés par le SMC, les participants ont suggéré la mise sur pied de deux nouveaux services. Le premier fournirait aux gestionnaires de recherche un numéro sans frais, comme celui utilisé par les médias, où obtenir les derniers renseignements météorologiques dans la région de la recherche; le second informerait les visiteurs des parcs nationaux des dernières cartes de vent, de précipitation et de température pour les régions de l'arrière-pays. Les conférenciers ont accepté de discuter plus avant la faisabilité de ces deux suggestions.

R-S aérienne

Plusieurs des conférences portant sur la R-S aérienne ont mis l'accent sur le rôle de la nouvelle technologie, y compris celle de Jim Craig et Les Brace concernant les technologies de repérage de nuit; celle de Jocelyn Keillor sur les systèmes d'imagerie en R-S; et celle de Jim King concernant la mise à jour du



L'équipage de l'hélicoptère HAWC 1 du service de police de Calgary démontre la technique de sauvetage d'une victime utilisée lorsqu'il est impossible d'atterrir.



Les techniciens de R-S démontrent leurs compétences en sautant d'un avion Buffalo des Forces canadiennes.

système de communications par satellite de Cospas-Sarsat.

R-S en mer

Barbara Byers a présenté de l'information concernant l'étude du Conseil canadien de la sécurité nautique sur le port obligatoire du vêtement de flottaison individuel (V.F.I.) et la faisabilité d'un tel projet. Peter Garapick a parlé des préoccupations concernant la sécurité des petits navires et des plus vieux vaisseaux; il a aussi présenté le nouveau programme de sécurité nautique que Transports Canada doit lancer au printemps 2005.

Parmi les autres sujets d'ordre maritime abordés, Derek Smith a présenté le plan de catastrophe en mer (CATMER); quant à Billy Bean, de la Royal National Lifeboat Institution, et au Capitaine Tony Patterson, du Marine Institute de Terre-Neuve-et-Labrador, ils ont parlé des programmes de simulation maritime de R-S.

R-S au sol

Plusieurs des conférences traitant de R-S au sol ont mis l'accent sur le rôle des bénévoles en R-S et le suivi à donner à l'assemblée plénière. D'autres ont abordé les normes nationales de formation, le sauvetage sur glace, le Service des chiens de police de la GRC et le rôle des Premières nations en R-S. Linda LeDuc et le sergent Tim Charlebois ont présenté de l'information concernant le projet conjoint de la Police provinciale de l'Ontario et de la Société Alzheimer du Canada, Sécu-Retour^{MC}, qui a facilité la rédaction d'un manuel de planification préalable à la recherche pour l'établissement de soins prolongés pour les patients souffrant de la maladie d'Alzheimer. ■

Pour commander les CD de SARSCÈNE 2004 contactez Bob Black à contape@cyberus.ca ou consultez la liste à la page SARSCÈNE 2004 au site www.snrs.gc.ca.

SAREX 2004

En septembre dernier, des techniciens en R-S de partout au Canada se sont rendus à Comox en Colombie-Britannique pour se disputer les 11 différents trophées remis lors des exercices de SAREX 2004.

Du 21 au 25 septembre, chaque équipe de techniciens en R-S a travaillé à démontrer ses compétences dans ces cinq disciplines : recherche, sauvetage, précision de saut en parachute, interventions de premiers soins et maintenance.

« J'ai été impressionné par l'aisance avec laquelle les unités de partout au pays se sont regroupées pour former des équipes concurrentes », a dit le Capitaine Kevin Toone, pilote d'hélicoptère Cormorant du 442^e Escadron et coordonnateur d'exercice délégué.

« Je crois que c'est l'une des principales raisons pour lesquelles la compétition annuelle SAREX constitue une partie si importante de notre plan d'entraînement opérationnel. Ayant pour mandat d'intervenir dans des cas de détresse n'importe où au pays, nous devons maintenir nos capacités d'opération en équipe », a ajouté le Capitaine Toone.

Les principaux objectifs des exercices sont de développer la coopération en matière de sauvetage, de tester les systèmes d'alerte et de notification et de fournir une formation polyvalente en matière de procédures et de techniques de sauvetage en vue d'une opération de R-S à grande échelle. L'exercice annuel sert également à échanger renseignements et expériences, à répondre aux questions et à informer la communauté de R-S des mises à jour et des changements qui se sont produits



depuis la dernière rencontre SAREX. De plus, il offre une plateforme pour la collecte de données et de recherches liées à la R-S lors de scénarios d'exercices réels.

Pour la compétition en premiers soins, chaque équipe de trois était évaluée sur son habileté à trier, évaluer

et traiter avec efficacité et efficacité trois survivants sur le lieu d'écrasement simulé d'un aéronef, puis à évacuer la victime la plus appropriée — le tout en 45 minutes.

Finalement, le 103^e Escadron de Gander (Terre-Neuve-et-Labrador) a remporté la victoire et le trophée Diamant, octroyé à l'unité ayant obtenu la meilleure performance pour l'ensemble des cinq compétitions. ■

Les gagnants de SAREX 2004

Après quatre jours d'intense compétition, voici les gagnants des onze trophées SAREX :

- Esprit d'équipe — 413^e Escadron de Greenwood
- Recherche et sauvetage — 442^e Escadron de Comox
- Tableau des distinctions de l'Association de parachutage — 103^e Escadron de Gander
- Trophée Allison - Équipe combinée du service de soutien au combat (formée d'un technicien en R-S de chacun des escadrons suivants : 417^e Cold Lake; 439^e Bagotville; et 444^e Goose Bay)



Rangée arrière : sgt Knubley, caporal-chef Usphall et caporal-chef Benoit.
Rangée avant : Major-général Bouchard (commandant du 1 DAC), cap Toone et M. Tracy (Team Cormorant).

Le trophée Cormorant remis au 442^e Escadron de la 19^e Escadre Comox

Opérant dans des conditions dangereuses, l'équipage de l'hélicoptère Cormorant du 442^e Escadron de Comox a pu sauver deux survivants d'un écrasement d'aéronef.

Au moment où il revenait d'un déploiement de R-S à Calgary en septembre 2003, on a demandé au 442^e Escadron de vérifier une émission de localisation d'urgence (ELT) rapportée près de Litton (C.-B.).

Un aéronef Buffalo du 442^e Escadron avait également parachuté sur les lieux deux techniciens en R-S, mais ils ne pouvaient pas emporter les survivants du site, ce qui s'avérait essentiel à leur survie.

Situé dans une vallée fluviale montagneuse très étroite, le lieu de l'écrasement se trouvait au bord d'une clairière, sur une pente abrupte. Un survivant étant prisonnier de l'aéronef, même si le site était accessible, toute manœuvre de l'hélicoptère près de l'aéronef aurait pu provoquer sa chute. De plus, l'équipe ne pouvait utiliser de fusées éclairantes, qui auraient pu provoquer un début d'incendie de forêt.

« Ce fut un sauvetage particulièrement difficile, a affirmé le Capitaine Kevin Toone, compte tenu du terrain montagneux, de la température et de l'obscurité. »

Après avoir manœuvré l'hélicoptère, l'équipe a enfin pu atteindre et stabiliser les victimes. Au bout d'environ une heure, on a pu ramener les quatre techniciens en R-S, un technicien des services d'urgences de santé et les deux victimes.

Le trophée Cormorant de sauvetage par hélicoptère honore l'« équipage canadien civil, gouvernemental ou militaire ayant réalisé le sauvetage par hélicoptère le plus exigeant de l'année ». Le trophée est offert par Augusta-Westland et European Helicopter Industries, fabricants de l'hélicoptère Cormorant. ■

- Trophée Leslie L. Irvin — Sergent Kevin Bergquist du 417^e Escadron de Cold Lake
- Trophée Sullivan — 103^e Escadron de Gander
- Maintenance — 435^e Escadron de Winnipeg
- Trophée Diamant — 103^e Escadron de Gander
- Technicien en R-S de l'année — Sergent Andrew McLean du 435^e Escadron de Winnipeg
- « Over 40 » — Adjudant Brad Gough du 442^e Escadron de Comox
- Trophée national d'excellence en R-S de l'ACRSA — Équipe CASARA 2 (C.-B.)

Des programmes de simulation et des projets de

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

Souvenir des ravages de l'ouragan Hazel, 50 ans après

Rien ne laissait prévoir qu'il allait frapper la région de Toronto avec une telle force, mais le 15 octobre 1954, l'ouragan Hazel a laissé 81 morts sur son passage. Même s'il avait traversé les États-Unis à une vitesse dévastatrice, tout le monde s'attendait à ce qu'il se dissipe et s'affaiblisse avant d'arriver à Toronto, au point de ne pas faire plus de dommages qu'un simple gros vent.

La plus grande partie de la population, non préparée, a donc subi des dommages extrêmes. Des milliers de personnes se sont retrouvées sans abri et la région a dû assumer des coûts estimatifs de 100 millions de dollars, ce qui équivalait à environ un milliard d'aujourd'hui.



Environnement Canada, avec l'appui financier du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage, a décidé d'étudier les répercussions des ouragans au Canada et surtout sur la côte Est.

Les dangers liés aux ouragans ne

sont pas reconnus comme il le faudrait dans ce pays, et Environnement Canada espère que l'étude en question aidera à changer la situation. Il s'agit d'enregistrer des données sur les vagues, les précipitations et le vent afin d'être mieux en mesure de prévoir les ouragans et de renseigner la population avec exactitude à leur sujet.

Les données seront utilisées tout spécialement pour sensibiliser les gens aux conséquences et aux dangers des ouragans; améliorer les prévisions météorologiques concernant le vent, les vagues et les précipitations; concevoir de meilleurs outils informatisés de prévisions du vent, des vagues et des précipitations; et cerner les tendances des structures de ces cyclones de grande puissance, afin de pouvoir orienter les missions de R-S par air en cas d'ouragan.

Le projet a commencé en 2003 et ne sera pas terminé avant 2006, mais un documentaire sur l'ouragan Hazel a été produit en commémoration du 50^e anniversaire de ce désastre. Les récits personnels des survivants de la désolation et du chaos qu'Hazel a laissés dans son sillage aideront les gens à prendre conscience des effets dévastateurs des ouragans. Le documentaire, offert sur vidéo, est disponible au site

www.hurricanehazel.ca ■

Projet n° EC 6/03

Le groupe Lakehead SAR renforce son programme de prévention

L'information et la formation du public sont absolument essentielles, et le groupe de R-S de Lakehead (Lakehead SAR) est tout à fait conscient de l'importance de tenir les gens au courant des questions de

sécurité dans les forêts du nord-ouest de l'Ontario.

Il y a maintenant plus de 40 ans que l'équipe enseigne la prévention des cas de R-S au grand public. Ses moyens d'enseignement se composent principalement du tableau-papier, de feuilles à distribuer et de transparents à rétroprojecteur, du moins jusqu'ici. En effet, pour pouvoir recourir à des techniques plus à jour et s'assurer un auditoire intéressé et bien informé, Lakehead SAR a obtenu l'aide financière du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage en vue de moderniser toutes ses séries d'exposés éducatifs sur la prévention.

En mettant à jour les exposés et en les accompagnant de diapositives réalisées en PowerPoint, le groupe pourra toucher un plus grand nombre de personnes et de groupes par le biais de conférences, d'ateliers, de séances d'information données dans les centres commerciaux, et ainsi de suite. Qui plus est, il sera facile d'adapter ces programmes modernisés en leur ajoutant éventuellement de nouveaux modules



Depuis 1985, la société STARS (Shock Trauma Air Rescue Society) de l'Alberta a contribué au soin de plus de 11 000 malades et blessés gravement atteints. Grâce au financement accordé par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage, la STARS a pu mettre à exécution un programme de lunettes de vision nocturne qui lui permet d'intervenir en R-S à toute heure du jour et de la nuit. On voit ici le directeur général de la société, D. Gregory Powell, debout à côté de Jean Murray, directeur exécutif du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, après le dévoilement du nouveau logo de R-S de la STARS, afin de reconnaître le rôle joué par le SNRS dans l'obtention des fonds.

radiocommunications et de prévention aident les équipes de R-S

au fur et à mesure que progressent les techniques de survie, les stratégies de recherche et les technologies de pointe.

Ces programmes de prévention seront aussi mis à la disposition des autres unités de R-S. ■

Projet n° ON 2/04

Programme de simulation en mer de la Garde côtière auxiliaire canadienne

Les coûts montent, les budgets diminuent, et il devient de plus en plus difficile d'assurer avec efficacité la formation du personnel de la recherche et du sauvetage (R-S).

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), région du Pacifique, a trouvé une solution au problème. Il s'agit d'élaborer un nouveau programme de formation des bénévoles de R-S en recourant à la technologie d'avant-garde pour rehausser la sécurité, l'efficacité et la rentabilité du programme existant.

Avec le parrainage du ministère des Pêches et Océans et l'aide financière du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage, la GCAC du Pacifique fera l'acquisition d'un simulateur de navigation et l'intégrera à son programme actuel de formation, ce qui lui permettra d'accroître la qualité et le nombre de ses cours tout en rehaussant l'efficacité de la R-S et la sécurité des équipages.

La GCAC compte 1 400 bénévoles, mais chacun et chacune d'entre eux ne reçoit qu'une quantité limitée, soit de 40 à 48 heures par an, de formation sur l'eau. En outre, selon les compétences et l'expérience des personnes à former, un bonne part de cette courte période est consacrée à l'enseignement de notions de base sur la GCAC et à des cours de navigation,

et le programme accorde peu de temps à l'apprentissage des techniques de la R-S.

En raison de restrictions financières, il peut arriver que les membres d'équipage ne passent que deux heures par mois sur l'eau aux fins de la formation spécialisée en R-S et il est fort possible qu'ils ne se trouvent jamais dans des situations dangereuses telles que celles propres aux interventions de R-S.

Le logiciel de simulation en mer qui sera utilisé par la GCAC sert actuellement à former des capitaines et des équipages de navires quant à la conduite à suivre dans des situations d'urgence et de non-urgence. Ce logiciel, conçu et mis au point par le Centre for Marine Simulation et Virtual Marine Technology Inc., fait appel à de vraies cartes marines pour simuler des milieux marins réels et exacts et permet à des instructeurs chevronnés de créer et manipuler une gamme nombreuse et variée de conditions maritimes.

On estime que cette initiative d'apprentissage au moyen d'un simulateur informatisé diminuera d'au moins 20 heures le temps de formation en mer tout en produisant des membres d'équipage plus expérimentés, mieux informés et plus efficaces sur l'eau.

En plus de renforcer l'efficacité et l'efficacité de la formation en R-S maritime, le simulateur aidera aussi à rehausser la qualité des cours de sécurité nautique.

La GCAC du Pacifique offre un programme réputé de sécurité nautique dans plusieurs collectivités de la côte et de l'intérieur, et ses membres participent chaque année à des centaines d'activités publiques de promotion de la sécurité nautique, qui constituent autant d'occasions de distribuer des renseignements pertinents. Le simulateur de mer ajoutera un élément dynamique à ces manifestations et à la formation de tous les participants. ■

Projet n° MPO 3/04



Une nouvelle plate-forme de communication pour le groupe Kent Harrison SAR

Devant l'accroissement du nombre d'utilisateurs de la radiocommunication, surtout parmi les groupes de recherche et de sauvetage (R-S), Industrie Canada, l'organisme gouvernemental fédéral responsable de ce mode de communication, s'est vu forcé de rétrécir la largeur de bande de la voie VHF pour pouvoir accommoder tout le monde.

À cause de ce changement, tout l'appareillage radio du groupe Kent Harrison SAR, en Colombie-Britannique, est devenu désuet et incompatible avec celui des autres utilisateurs radio de leur région à bande étroite. Il fallait donc remplacer la totalité de leur système de communications VHF y compris les radiotéléphones mobiles, les radios portatives et les téléavertisseurs.

Avec le parrainage du Programme provincial de mesures d'urgence de la C.-B. et l'aide financière du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage, le groupe Kent Harrison SAR a pu acheter le nouveau matériel de communication dont il avait besoin et faire don de ses anciennes 13 radios Motorola à voie VHF 16 à d'autres équipes de R-S de la province qui n'ont pas été touchées par le changement. ■

Projet n° C.-B. 1/04

Pour plus amples renseignements sur le FNI, allez au site Web www.snrs.gc.ca et cliquez sur Nouvelles initiatives de R-S à la barre de menus.

« SAR BQ » 2004 : Intervenants nautiques sur la même longueur d'onde

par Marie Dominic Breault

L'ÉTÉ DERNIER, LES INTERVENANTS NAUTIQUES ONT RÉPONDU À L'APPEL DE CHRISTIAN ÉMOND; ILS SE SONT REGROUPÉS À LA MARINA DE SAUREL DANS LE BUT DE SE METTRE AU DIAPASON ET AINSI AMÉLIORER LEUR TRAVAIL D'ÉQUIPE PENDANT LES CAS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE.

Mis à l'essai à Beaconsfield en 2003, le concept de SAR BQ est né de la volonté des différents intervenants du milieu nautique de se rencontrer et d'en connaître plus sur les activités de chacun. Cette année, il est allé au-delà de la rencontre sympathique accompagnée d'un barbecue.

Christian Émond, patron d'embarcation de sauvetage côtier, a exploité l'idée de rassemblement amical autour des barbecues pour contribuer à la formation d'une vraie grande équipe de sauvetage dans sa région. En effet, il avait déjà rencontré séparément plusieurs intervenants qui couvrent le même territoire que son équipage, soit celui compris entre Sorel et Contrecoeur.

De plus, il était conscient que lors d'opérations de sauvetage d'envergure beaucoup de ces gens peuvent être appelés à communiquer et collaborer. Il importait alors pour lui de créer une unité dans les interventions pour que le travail soit en somme plus simple et plus efficace. Assisté par ses coéquipiers du GC-1205, Carl Marois et Caroline Villeneuve, il a donc organisé une rencontre le 4 août 2004 directement sur leur lieu de travail : la Marina de Saurel. La cinquantaine de personnes invitées appartenait principalement aux organismes suivants :

- Service des incendies de Sorel-Tracy et de Lavaltrie
- Sûreté du Québec
- Service des ambulanciers de Sorel-Tracy
- Escadrilles canadiennes de plaisance
- Garde côtière auxiliaire canadienne (unité de Sorel et unité de Contrecoeur-Verchères)

- Programme d'embarcations de sauvetage côtier de la Garde côtière canadienne
- La Québec Fer & Titane

Pour donner un nouveau souffle à cette grande équipe, Christian Émond désirait mettre les gens sur la voie d'une méthode de fonctionnement uniforme. Pour cette raison, un représentant de chaque organisme mentionné précédemment est venu faire connaître le mandat, les membres et les équipements qui leur étaient propres. M. Hubert Desgagnés, responsable régional du centre de sauvetage maritime, a aussi donné une brève conférence sur l'interopérabilité des intervenants et les caractéristiques propres au sauvetage maritime.

M. Robert Jinchereau, surveillant de recherche et sauvetage, a ensuite donné des précisions sur le programme étudiant de sauvetage côtier et M. Jean Tellier, de Transports Canada, a parlé du rôle du Bureau de la sécurité nautique.

M. Tellier est par ailleurs resté disponible tout au long de la rencontre pour offrir son expertise en matière de prévention ou de normes canadiennes applicables à la plaisance. Pour compléter le tout, une période était réservée à la visite des véhicules de sauvetage présents (embarcations rapides de sauvetage, camion de pompier, ambulances) et aux démonstrations d'équipements tels que le filet de

récupération, la pompe à incendie, le matelas coquille, etc. Cela a permis aux gens d'en connaître davantage et surtout de se familiariser avec les techniques des divers organismes.

Finalement, les invités ont eu l'occasion de discuter entre eux de manière informelle sous les odeurs alléchantes des barbecues. C'était une excellente occasion pour eux de se poser des questions, développer des bonnes relations et faire un pas de plus dans la logique de la collaboration. À l'avenir, grâce au SAR-BQ, les communications entre les intervenants de différents organismes seront sans doute plus aisées. ■



L'exercice de R-S du lac Érié favorise le partenariat et l'interopérabilité

Un traversier voyageant entre Fort Erie (Ontario) et Buffalo (New York), connaît des difficultés mécaniques et électriques dans la salle principale des machines. Un incendie se déclare, et toute puissance motrice est perdue. Il y a 19 membres d'équipage et 25 passagers à bord, mais 4 de ces derniers manquent à l'appel; on présume qu'ils sont tombés à l'eau.

La Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique, ainsi que l'United States Coast Guard (USCG), Group Buffalo, ont conçu cette simulation d'exercice de R-S pour tester et développer davantage la coopération

interorganismes entre les autorités canadiennes et américaines, lors d'un scénario réel.

Le 18 septembre 2004, dix-sept groupes et organismes ont pris part à l'exercice, participant aux aspects de coordination et de planification, sur l'eau ou dans les airs.

Les groupes ont travaillé ensemble pour venir en aide aux membres d'équipage et aux passagers du traversier, ainsi que pour trouver les quatre personnes disparues (des mannequins avaient été placés dans l'eau.) Toutes les victimes ont été retrouvées, évacuées, traitées

pour leurs blessures, puis transportées à l'hôpital.

Dans l'ensemble, la communication entre les intervenants a été bonne; toutefois, elle aurait été plus efficace s'il existait une voie commune désignée pour le contrôle et la coordination de la R-S en mer des Américains et des Canadiens sur les Grands Lacs. ■



La R-S et les navires désemparés

par Mike Voigt

Comme l'exprime la devise des scouts, les marins doivent être « toujours prêts ». Que ce soit pour observer les changements météorologiques, s'assurer que le navire est en bonne condition et équipé de façon appropriée, ou avoir les cartes nécessaires à bord. Les marins doivent toujours avoir ces mots en tête.

En plus de respecter les règlements sur la construction des navires, le matériel de sécurité, les compétences de conducteur, les règles de la route et autres règlements de navigation, les marins doivent, par exemple, toujours avoir une ancre de rechange avec les câbles, du carburant en réserve, un moteur et une chaîne d'entraînement bien réglés, et toutes les lignes sécurisées pour ne pas nuire à l'hélice.

Les statistiques de la Garde côtière canadienne (GCC) sur les navires désemparés lors de situations non urgentes montrent que la plupart de ces cas sont à l'origine d'un bon nombre des interventions de R-S en mer.

Même si ces situations ne sont pas urgentes, le fait de laisser des navires en mer sans aide soulève des inquiétudes au niveau de la sécurité ainsi, la GCC a une « politique de remorquage » qui est publiée depuis 1960 (d'abord adoptée par le Service de la marine canadienne) pour la fourniture des services d'aide aux navires désemparés, dont le remorquage, sur une base limitée ou d'une façon qui ne fait pas concurrence à des intérêts commerciaux ou privés.

Les intervenants en R-S, ainsi que tous les marins, doivent connaître les principaux points de ces procédures :

Le marin a la responsabilité de prendre ses propres arrangements pour le remorquage et la récupération lorsqu'il a besoin de tels services. La GCC et la Garde côtière auxiliaire canadienne ne remorquent pas les navires sur demande et ne font pas concurrence aux compagnies de remorquage et de récupération.

Pour les navires désemparés en détresse, la GCC ou la GCAC fournira une aide de remorquage si le commandant du navire de la GCC ou de la GCAC juge qu'il s'agit de la meilleure façon de prévenir des pertes de vie et des blessures.

Dans les autres situations, une aide sera fournie seulement si des efforts pour avoir de l'aide d'intérêts commerciaux ou privés ont échoué. Pour des raisons de sécurité, la GCC surveillera la situation, à l'aide de la radio ou d'un autre moyen de communication, afin de s'assurer que le navire désemparé arrive à un

endroit de refuge.

Les procédures indiquent aussi que lorsqu'un navire de la GCC a la tâche d'aider un navire désemparé dans une situation non urgente, il doit normalement terminer toute autre mission importante dans laquelle il est actuellement engagé (comme une opération d'application de la loi sur les pêches) avant de fournir de l'aide au navire désemparé, ce qui veut dire que les marins pourraient devoir attendre s'il n'y a pas de danger immédiat.

Le marin doit informer un Centre conjoint de coordination de sauvetage ou un centre auxiliaire de sauvetage maritime (JRCC ou MRSC) si son navire tombe en panne au large. Il peut le faire en contactant le centre de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC le plus proche. La GCC restera en contact avec le marin afin de déterminer si des personnes sont en danger. Il incombe finalement au commandant ou au conducteur du navire désemparé de déterminer s'il s'agit d'une situation de détresse ou d'une situation d'urgence où la sécurité est compromise. Dans ce cas, le JRCC ou le MRSC affectera immédiatement une tâche à un navire pour fournir de l'aide.

Pour les navires qui ont besoin d'aide dans des situations non urgentes, il y aura normalement un message de demande d'aide émis sur la voie VHF 16. S'il n'y a aucune réponse à ce message, le JRCC ou le MRSC affectera un navire pour intervenir.

En résumé, pour des raisons de sécurité, la GCC ou la GCAC continuera de fournir une aide limitée, comme le remorquage des navires désemparés vers un endroit de refuge, dans les situations non urgentes seulement si des efforts pour avoir de l'aide d'intérêts commerciaux ou privés ont échoué.

Il est particulièrement important de rappeler aux intervenants en R-S de toujours transmettre au JRCC ou au MRSC les renseignements reçus sur un cas de R-S, peu importe le degré d'urgence, et d'attendre d'avoir une tâche affectée par le JRCC ou le MRSC avant d'intervenir lors de situations non urgentes. Bien sûr, lors d'une situation urgente ou possiblement urgente, il peut être prudent de prendre la mer et avvertir le JRCC ou le MRSC le plus vite possible.

Pour d'autres renseignements au sujet de ces procédures, consulter le site :

www.ccg-gcc.gc.ca/sar/docs/VesselProcedures_f.htm. ■

Mike Voigt est surintendant de R-S à la GCC en Nouvelle-Écosse.

INFO-URGENCE

à l'intention des plaisanciers navigant sur la rivière des Outaouais

En cas d'urgence, utilisez un téléphone cellulaire pour composer le 9-1-1 et informer les services de police de votre situation; ils coordonneront l'intervention.

Si votre bateau est équipé d'une radio maritime VHF, vous pouvez aussi appeler sur la voie 16 pour alerter toute embarcation munie d'un même appareil.

Sachez cependant...

que les Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ne surveillent pas les appels de détresse sur la rivière des Outaouais puisqu'il s'agit d'un cours d'eau intérieur.

La voie 16 d'alerte maritime n'étant pas surveillée sur une base régulière, il se peut que les autorités riveraines ne répondent pas à un appel envoyé sur cette voie.

Certaines marinas sur la rivière des Outaouais surveillent la voie 16 pendant

leurs heures d'ouverture saisonnière et les patrouilleurs de police qui syn-tonisent aussi cette voie maritime peuvent être en service dans votre secteur.

RENSEIGNEMENTS :

Police provinciale de l'Ontario
1 (888) 310-1122

Sûreté du Québec
(819) 770-9111

Entrevue avec Harry Blackmore, le nouveau président de l'ACVRS

L'Association canadienne des Volontaires Recherche et Sauvetage (ACVRS) s'est donné un nouveau président pour deux ans en la personne de Harry Blackmore. Il remplace Monica Ahlstrom qui a présidé l'ACVRS pendant sept ans.

Comme l'explique M. Blackmore : « Nous voulons travailler de concert afin que l'information provienne d'une même voix et se rende à tous les groupes en même temps. Tout le monde y gagnera à recevoir simultanément les mêmes renseignements au sujet des politiques, des méthodes, des enjeux et des tendances qui touchent les bénévoles » .

Dans le cadre de la réorganisation, M. Blackmore a l'intention de renforcer les liens de la R-S avec ses partenaires tels que les services de police de tout le pays, Sécurité publique et Protection civile Canada, la Garde côtière canadienne, la Garde côtière auxiliaire canadienne, l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, Transports Canada, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, et tous les autres.

Une fois cette tâche bien entamée, M. Blackmore aimerait axer les efforts de l'ACVRS avant tout sur les programmes de prévention et la création d'une base nationale de données statistiques concernant la formation et les activités des bénévoles de R-S au Canada.

Le nouveau président de l'ACVRS n'est pas sûr de pouvoir réaliser tous ses projets dans les deux ans qui lui sont dévolus, mais il est optimiste par ce que, « avec 22 000 membres, quoi que l'on fasse, il est possible d'accomplir de grandes choses » . ■

14

SARSCÈNE

M. Blackmore, à la retraite après une carrière de capitaine des pompiers, participe depuis 35 ans à des interventions de recherche et de sauvetage (R-S). Membre de la Newfoundland and Labrador Ground Search and Rescue Association depuis 32 ans et son président depuis 12 ans, M. Blackmore a également reçu deux fois, en 1999 et en 2004, le Certificat de mérite du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), remis à l'occasion du congrès annuel SARSCÈNE.

L'ACVRS est une association nationale de bénévoles en recherche et sauvetage au sol (RSS) et elle compte environ 22 000 membres.

Lors d'une visite récente au SNRS, M. Blackmore a exprimé ses réflexions ainsi que ses objectifs pour l'ACVRS.

La grande question en ce moment est celle de la réorganisation de l'ACVRS afin que l'Association devienne le porte-parole national et éloquent de tous les bénévoles de RSS partout au Canada. Selon M. Blackmore, il est nécessaire que tous les intervenants en RSS parlent d'une même voix, surtout au moment de donner des renseignements nationaux sur la RSS à tous les groupes d'une même province.



Après avoir réuni tous les fonds eux-mêmes, les membres de la Newfoundland and Labrador GSAR Association ont construit ce poste de commandement, et d'ici six mois il sera muni d'un système SIG. Avec le poste de commandement, c'est Harry Blackmore, le président de la Newfoundland and Labrador GSAR Association.

Un ELT jeté au rebut déclenche des recherches — Récit d'un intervenant sur place

par Jack Onisimchuk

Le 20 avril 2004, Industrie Canada reçoit un appel lui demandant de repérer et désactiver un émetteur de localisation d'urgence (ELT). À 15 h 45, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) à Trenton entre en contact avec le Bureau de district d'Industrie Canada à Edmonton, parce que le satellite COSPAS-SARSAT surveillé par ce JRCC a détecté un signal sur la fréquence d'urgence internationale de 121,5 MHz. Le JRCC prévient Industrie Canada que le Ministère pourrait être appelé à l'aide pour régler la situation.

Le JRCC déploie alors rapidement un aéronef Hercules qui exécute un balayage systématique de la zone afin de localiser la source du signal depuis les airs. Les observateurs ne remarquent rien d'inhabituel et on décide de lancer une équipe de recherche au sol. À 16 h 10, le JRCC adresse une demande formelle d'aide à Industrie Canada et c'est maintenant de notre Bureau que relève la responsabilité de trouver la balise et de la réduire au silence.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un cas de routine, il est déjà arrivé à un bon nombre de nos agents de gestion du spectre d'être appelés ainsi à la rescousse par le JRCC. Notre personnel est doté de la formation, du matériel et de l'expérience voulus pour dépister les signaux radio.

La recherche aérienne n'ayant repéré aucune source probable (par exemple, un aéronef tombé), nous croyons avoir affaire à un ELT activé par mégarde. Bien que soulagés de savoir qu'un écrasement d'avion est très improbable, il nous faut agir vite pour trouver et désactiver la source du signal, car il pourrait arriver que la fausse alerte brouille un vrai signal de détresse si un cas d'urgence réelle se produisait dans le même coin.

Après avoir saisi dans notre système mobile de cartographie et de GPS le lieu approximatif de la balise de détresse, nous entamons la recherche terrestre à l'aide de notre matériel de radiogoniométrie. À moins d'un demi-kilomètre des coordonnées géographiques indiquées par le JRCC, notre radiogoniomètre braque sur un signal et commence à déterminer l'orientation de sa source. À 17 h 30, nous arrivons à l'entrée de la propriété d'où nous croyons que le signal est parti.

Près de neuf sur dix de tous les signaux émanant d'ELT sont des fausses alertes.

Il nous est arrivé, par le passé, de dénicher des ELT dans toutes sortes d'endroits, depuis des aéronefs et des hangars d'aviation jusqu'à des ateliers d'entretien et des résidences privées, mais là, nous nous trouvons aux portes d'un immense site d'enfouissement. Mis en face de ces acres de déchets, nous nous rendons compte que la recherche risque de se révéler extrêmement difficile et longue.

L'accès des véhicules est restreint et notre officier part aussitôt à pied, munie d'un appareil portable, et elle réussit à cerner la source du signal. Il vient d'un gros amas de débris arrivés par camion ce jour-là. La suite de l'aventure peut se

décrire comme un effort d'équipe réunissant notre groupe et les préposés au site d'enfouissement.

Nous analysons les données produites par nos appareils et transmettons les résultats aux préposés, qui fouillent dans les déchets à l'aide de leur pelle

rétrocaveuse en se basant sur nos renseignements.

En enlevant soigneusement les débris, godet de pelle par godet de pelle, nous arrivons enfin à localiser exactement l'ELT coupable mis au rebut : un tout petit appareil qui tient dans la paume de la main. Il suffit maintenant de l'ouvrir, de débrancher les piles et de faire taire le transmetteur. Il est maintenant 19 h 05, moins de trois heures après la mise en branle de la patrouille.

La balise, sauf un commutateur cassé, était parfaitement fonctionnelle. Étant donné que les ELT, de par leur conception même, se mettent en marche lorsqu'ils sont bousculés, nous avons envisagé la possibilité d'un déclenchement provoqué par l'équipement lourd utilisé au site d'enfouissement, mais la seule chose dont nous soyons absolument sûrs, c'est que le propriétaire de la balise ne s'en est pas débarrassé selon les règles. En effet, l'ELT mis au rebut était encore branché à son antenne et à une batterie sous tension et donc tout à fait apte, même enfoui sous des tonnes de déchets, à déclencher un récepteur sur satellite.

Cet exercice est peut-être un bon exemple de l'efficacité du réseau actuel de balises de détresse, mais c'est une démonstration qui a coûté très cher. Près de neuf sur dix de tous les signaux émanant d'ELT sont des fausses alertes. Ce problème impose un fardeau énorme aux ressources de tous les organismes et groupes d'intervention. Et pourtant, il suffirait simplement d'un peu de soin de la part des utilisateurs pour éliminer la plupart, sinon la totalité, de ces fausses alertes.

Parmi les causes habituelles du déclenchement accidentel d'un ELT, il y a le stockage ou la mise au rebut sans débranchement préalable de l'appareil, comme dans le cas dont il est question ici, mais nous avons vu aussi, à bord d'aéronefs, des balises déclenchées parce que bousculées par un atterrissage brutal ou des turbulences graves. Il arrive aussi qu'un ELT se mette en marche parce que l'utilisateur n'a pas suivi les directives d'entretien de l'appareil.

Dans l'incertitude concernant le maniement, l'entreposage, l'entretien ou la mise au rebut des ELT, il est à conseiller de suivre les recommandations du fabricant.

Nous espérons que ce récit aidera à atténuer les gaspillages de ressources et les menaces possibles à la sécurité qui sont liés aux faux signaux de détresse. ■

Jack Onisimchuk est agent de la Gestion du spectre au secteur de la Technologie de l'information et des Télécommunications, Industrie Canada, bureau d'Edmonton, Région des Prairies et du Nord.

