

SARSCÈNE - Avril 1998

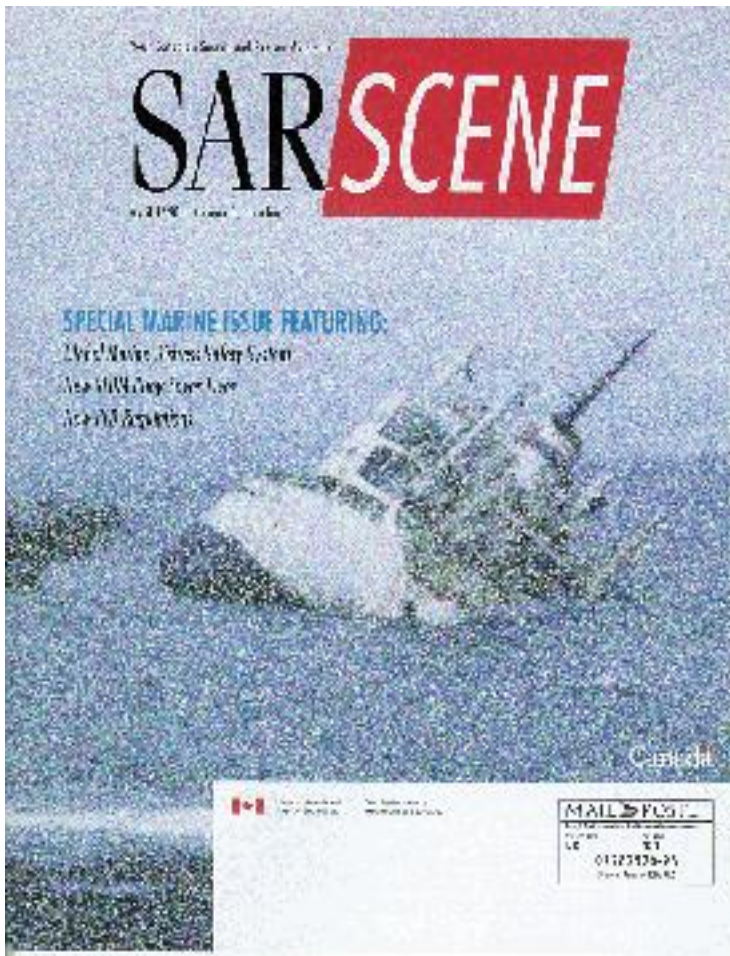


TABLE DES MATIÈRES (abrégé)

Courrier

[Courrier de SARSCÈNE](#)

[Des nouvelles de l'ACVRS](#)

Technologie

[Autour du monde en 80 clics!](#)

[La recherche et le sauvetage sur Internet](#)

[Les secours arrivent, et plus vite que jamais](#)

[S.O.S. millénaire! S.O.S. millénaire!](#)

[La nouvelle bouée-repère électronique à guidage automatique sauve des vies!](#)

[Mannequin de l'ère spatiale en pleine mer](#)

[Le Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada](#)

Formation

[Le sauvetage nautique : un programme spécialisé à la rescousse des premiers intervenants](#)

[Le programme Mousses futés](#)

[Les chiens : un véritable atout dans les recherches aquatiques](#)

Bibliothèque

[Chronique littéraire](#)

Maritime

[La sécurité sur l'eau](#)

[Modifications aux règlements de sécurité nautique](#)

[L'Unité de recherche et de récupération sous-marine de l'OPP](#)

[Un VFI, ça se vérifie!](#)

[Le Registre canadien des balises de localisation](#)

[Liste de diffusion : recherche et développement en recherche et sauvetage](#)

Courrier de SARSCÈNE

La K-9 Scent Detectives est une association d'équipes cynophiles spécialisées dans la détection de personnes

vivantes ou décédées. Nous travaillons actuellement avec des limiers, des bull-mastiffs et un braque de Weimar. Les chiens sont certifiés auprès de la Washington State/North West Bloodhound SAR, et nous tentons de les faire reconnaître au Canada. Nous sommes membres du groupe Mission SAR et croyons qu'il est bon de pouvoir compter sur une telle ressource.

Nous devons constamment nous dépasser pour arriver à organiser des scénarios de formation en recherche : il faut que les chiens soient d'attaque et les maîtres-chiens, alertes. C'est un travail d'équipe, car le chien ne vaut pas mieux que l'aptitude de son maître à interpréter le langage corporel de l'animal, la théorie des odeurs, les conditions atmosphériques et le terrain.

Nous sommes toujours à la recherche de personnes disposées à nous « prêter leur odeur », c'est-à-dire à se prêter pendant deux heures à une ballade en ville ou pendant deux jours à une aventure dans les bois. Toute personne intéressée à nous prêter son odeur ou à faire appel à nos services pour résoudre un cas récent ou un cas non résolu de personne disparue ou de recherche sur les lieux d'un crime est priée de s'adresser à :

K-9 Scent Detectives
32534, promenade Ptarmigan Mission (Colombie-Britannique) V2V 4X8
Téléphone : (604) 826-2128 Télavertisseur : (604) 514-6114

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Des nouvelles de l'ACVRS

Maintenant dans sa deuxième année d'activités, l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage (ACVRS) est désormais constituée en vertu d'une charte fédérale.

Parmi les nombreuses questions qui nous sont posées quant aux progrès de l'Association, celle qui revient le plus souvent est la suivante : « Que fait l'ACVRS pour veiller à notre avenir? » Je puis vous assurer que les bénévoles fondateurs de l'Association continuent de participer activement aux activités de recherche et de sauvetage. Pour ce qui est de nos efforts pour consolider un programme national, nous avons formé 11 comités et commencé à rendre compte de leurs réalisations.

Dans la prochaine mise à jour, je fournirai plus de détails sur les activités et les membres des comités.

Les démarches en vue de l'adoption d'un symbole pour représenter l'Association vont lentement car nos efforts portent sur des enjeux plus importants. Il nous faut tout d'abord, en priorité, régler les questions d'assurance, déterminer la participation des intervenants en recherche et sauvetage à l'élaboration des mesures de surveillance et d'urgence, organiser des campagnes de financement et accroître notre couverture médiatique. En agissant comme une seule et même équipe au Canada, l'ACVRS peut donner des résultats vraiment déterminants.

Je vous invite à nous faire part de vos commentaires.

Allan C. Lang, président, ACVRS
26, promenade Arbor, Sault Ste Marie (Ontario) P6C 5L6
Boîte vocale : (705) 945-6877, télécopieur : (705) 945-8342
Courriel : sarvac@soonet.ca

Les intéressés trouveront des renseignements sur l'ACVRS en consultant le site Web suivant : <http://www.sarvac.org/>

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Autour du monde en 80 clics!

<http://www.ozemail.com.au/~rescue> :

En Australie, la New South Wales Volunteer Rescue Association a pour membres 77 organismes communautaires, chacun certifié comme organisme de secours d'urgence ou de sauvetage maritime. Ensemble, ces groupes couvrent un territoire de 800 642 kilomètres carrés et se mesurent à des terrains des plus variés, du littoral à la forêt tropicale en passant par le désert et les montagnes.

<http://www.ualberta.ca/~dcheth/sara.html> :

Search and Rescue Alberta – Ce site esquisse un profil des activités de Search and Rescue Alberta, l'association provinciale de recherche et de sauvetage. Le visiteur y trouvera un programme de collecte de données unique en son genre, où l'on peut tenir son propre registre de missions.

<http://worldserver.pipex.com/cospas-sarsat/> :

Vous êtes maniaque de technologie? Alors consultez ce site qui vous expliquera les notions et les fondements technologiques à la base du système COSPAS-SARSAT.

<http://www.snrs.gc.ca> :

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage – Eh oui! Il fallait bien que nous vous parlions de notre site! Quel autre vous offrirait les numéros déjà parus de la revue SARSCÈNE, des renseignements sur le Programme national de recherche et de sauvetage et des liens vers une multitude d'organismes du domaine. Maintenant en direct : l'édition 1997 du *Répertoire des organismes canadiens de recherche et de sauvetage*, en versions française et anglaise.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

La recherche et le sauvetage sur Internet

Il semble que l'on puisse trouver sur Internet des renseignements sur presque n'importe quel sujet. L'utilisation d'Internet s'est répandue très rapidement au cours des dernières années, et cette tendance ne montre aucun signe

de ralentissement.

La communauté de la recherche et du sauvetage est bien représentée sur le Web. Les sites des grandes organisations internationales et ceux des bénévoles y mettent tous l'accent sur la sécurité et donnent un aperçu des pratiques retenues aux quatre coins du monde.

Le site de la Search and Rescue Society of British Columbia (SARBC) compte parmi les plus utiles. Il offre des liens vers les sites de divers programmes de recherche et de sauvetage ainsi que ceux touchant la gestion des recherches et un grand nombre de sujets connexes. Les forums de discussion permettent à des internautes de toute la planète de discuter de sujets tels le stress post-traumatique, le sauvetage par câble ou encore la recherche et le sauvetage en milieu urbain.

Les visiteurs peuvent verser le nom de leur association dans une base de données, lire les dernières nouvelles du domaine ou présenter des articles aux autres lecteurs. Mike Doyle, le webmestre de SARBC, affirme que le site a beaucoup apporté à l'organisme. « Un site Web a pour principal avantage de vous faire mieux connaître, explique-t-il. Internet a connu une telle expansion qu'il est assez facile de lancer un site. »

Si votre organisme de recherche et de sauvetage a sa page sur le Web, faites-le nous savoir par courriel!

Courriel : carole@snrs.gc.ca

<http://www.snrs.gc.ca>

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Les secours arrivent, et plus vite que jamais

Dans toute situation d'urgence, la communication est souvent l'élément qui fait pencher la balance entre survie et désastre. C'est ce qui s'est produit le 16 janvier 1998, lorsque le navire à moteur *Flare*, un vraquier de 160 mètres ayant 25 personnes à son bord, a lancé un message de détresse.

L'équipage évacuait le navire à environ 50 milles marins au sud de Terre-Neuve. Lorsque les aéronefs et les navires de recherche sont arrivés sur les lieux, on s'est rendu compte que le bateau de 25 ans s'était fendu en deux. La proue surnageait toujours, mais la poupe était submergée. Des 25 membres d'équipage, quatre s'en sont sortis vivants, accrochés à la coque d'un canot de sauvetage renversé.

L'équipage du *Flare* avait lancé son appel à l'aide en enfonçant le bouton de détresse du terminal INMARSAT-C. INMARSAT est le système de communication par satellite qui fait partie intégrante du GMDSS (le Système mondial de détresse et de sécurité en mer).

Le GMDSS est un nouveau système de communication international. S'appuyant sur une technologie perfectionnée des communications terrestres et par satellite, ce système rehausse le système existant de communications maritimes en permettant, en cas d'appels de détresse, l'affectation rapide de responsables du sauvetage et des communications en poste sur la terre ferme. Le système alerte également les autres navires qui

se trouvent dans les environs immédiats du bateau en détresse, ce qui augmente les chances de trouver des survivants.

Les « grands navires » se servent du GMDSS depuis 1992, mais le système n'est pas conçu uniquement pour eux. Tant les embarcations de plaisance que les petits navires commerciaux seront touchés par le système puisque toutes les embarcations devront s'ajuster à ses normes. Pendant la période de transition, il y aura un écart de communication entre l'ancien système et le nouveau, ce qui pourrait poser problème si la situation n'est pas bien contrôlée. En effet, il pourrait arriver que l'équipage des bateaux non branchés au GMDSS ne soit pas averti qu'un navire branché est en perdition, et vice versa.

À partir du 1er février 1999, tous les navires de charge de 300 tonnes brutes et plus et tous les paquebots des lignes de navigation internationales devront utiliser la nouvelle technologie du GMDSS. Cela veut dire que les signaux de détresse envoyés par les équipes de recherche et de sauvetage maritimes et par les plaisanciers au moyen de radios VHF, MF ou HF ne seront pas reçus par ces grands bateaux. Le matériel du GMDSS ne sera pas obligatoire sur les bateaux de plaisance, mais la Garde côtière canadienne (GCC) recommande aux plaisanciers de se munir du matériel qui convient à leur zone d'opération.

Pendant la période de transition, la GCC contrôlera le canal de transmission GMDSS VHF-DSC 70 ainsi que les fréquences traditionnelles de détresse sur le canal VHF 16 et le canal MF 2182 kHz, et ce jusqu'en 2003. Une fois la technologie du GMDSS entièrement déployée, et lorsqu'il sera possible de se procurer à meilleur marché le matériel d'appel sélectif numérique (DSC), la surveillance de la GCC s'arrêtera. Les Centres de coordination de sauvetage (RCC) du Canada et les Centres secondaires de sauvetage maritime continueront, par l'entremise du Service de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne, de recevoir les signaux envoyés sur les fréquences radio traditionnelles, mais ils recevront aussi les alertes par le GMDSS et retransmettront un message « à tous les navires » dans les environs du bateau en détresse.

Zones maritimes internationales du GMDSS

Tous les bateaux dotés du GMDSS doivent être capables d'entrer en communication bidirectionnelle avec les installations de sauvetage situées sur la terre ferme. Le type de matériel est donc déterminé par la zone d'opération et par la présence de services de communications à terre.

Le GMDSS définit quatre zones maritimes :

Zone maritime A1 : À portée d'une station radio terrestre VHF DSC (40 milles marins).

Zone maritime A2 : À portée d'une station radio terrestre VHF DSC installée sur la côte, excluant la zone A1 (150 milles marins).

Zone maritime A3 : Dans le champ de communication d'un satellite géostationnaire INMARSAT (environ de 70° N à 70° S), excluant les zones A1 et A2.

Zone maritime A4 : Les régions polaires, toutes les zones à l'extérieur des zones A1, A2 et A3.

Au Canada, des zones maritimes A1 seront désignées sur les côtes Est et Ouest. Au-delà, il s'agira de zones A3 et dans l'océan Arctique, d'une zone A4. Il n'y a aucune zone A2 pour le moment, ni aucune désignation concernant les Grands Lacs ou le Saint-Laurent. L'entrée en vigueur complète des zones maritimes du GMDSS est prévue en 2003.

Matériel lié au GMDSS

Appel sélectif numérique (DSC)

Cet élément rehausse la qualité des radios maritimes (VHF, MF, HF) en permettant aux navires de maintenir automatiquement la garde obligatoire sur les canaux de détresse et d'appel, contrairement à la garde d'écoute actuelle. Un récepteur DSC répondra seulement au numéro exclusif d'identification du service mobile maritime (numéro MMSI, semblable à un numéro de téléphone) du navire ou encore à un appel DSC « à tous les navires ». Toute communication de suivi se fera vocalement sur une fréquence différente.

Communication par satellite

Le réseau satellite INMARSAT permet de communiquer partout dans le monde, sauf dans les régions polaires. Dans les zones sans installation de DSC VHF ou MF à terre, les terminaux INMARSAT A, B ou C servent aux alertes de détresse et à la communication mer-terre.

Radiobalise de localisation de sinistres (EPIRB)

Le GMDSS utilise le système de satellite COSPAS-SARSAT et ses radiobalises de localisation de sinistres (EPIRB) à capacité de détection mondiale de 406 MHz. Ces radiobalises petites et flottantes peuvent envoyer un signal de détresse n'importe où dans le monde. Des EPIRB à flottaison libre (de classe 1) sont obligatoires pour les navires commerciaux, mais fortement recommandées pour tous les bateaux. Toutes les radiobalises sont enregistrées au Secrétariat national de recherche et de sauvetage (1 800 727-9414).

Transpondeur de recherche et de sauvetage (SART)

Les SART sont des transpondeurs radar portatifs qui servent à localiser les survivants de navires d'où proviennent les signaux de détresse. Les SART sont détectés par radar et fonctionnent sur la même fourchette de fréquences que les radars installés sur la plupart des navires. Les signaux qu'ils émettent répondent à des signaux radar qu'ils ont reçus et apparaissent sur l'écran radar d'un bateau sous forme d'une série de points indiquant exactement leur position. Si les membres de l'équipage sont obligés d'évacuer le navire, ils devraient transporter le SART à bord du canot de sauvetage.

Formation

Les fausses alertes constituent un problème de taille pour les équipes de recherche et de sauvetage en mer. Afin d'en réduire le nombre et d'assurer la sécurité des marins, le Canada émet deux certificats d'opérateur de GMDSS. Le certificat d'opérateur général (GOC) est requis sur la plupart des navires obligatoirement munis du GMDSS et naviguant à l'extérieur de la zone maritime A1. Le certificat s'obtient après deux semaines de formation comprenant un examen écrit et un examen pratique.

Le certificat d'opérateur à service restreint (ROC) avec titres de compétence en navigation est le certificat de base visant les opérateurs des navires pour lesquels l'installation du GMDSS est obligatoire et qui opèrent dans une zone maritime A1. On le recommande également pour les opérateurs de matériel GMDSS sur les navires qui

s'en sont munis volontairement. Ce certificat s'obtient après la réussite d'un examen écrit approuvé.

Des remerciements particuliers s'adressent à Mike Voigt, du quartier général de la GCC, pour son aide à la rédaction de cet article.

Renseignements sur le GMDSS et ses conséquences pour les navigateurs :

Bureaux régionaux de sécurité maritime de Transports Canada

Bureaux régionaux de sécurité nautique de la Garde côtière canadienne

Centres de services de communications et de trafic maritimes

Service d'information sur la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne :

1 800 267-6687 ou www.ccgrser.org

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

S.O.S. millénaire! S.O.S. millénaire!

La problématique de l'an 2000 suscite tous les jours de plus en plus d'intérêt. À l'aube du nouveau millénaire, on s'attend à ce que les systèmes informatiques non compatibles avec l'arrivée de l'an 2000 tombent en panne. Ces pannes seront le résultat d'une capacité de programmation inadéquate. La source du problème réside dans le fait que tous les ordinateurs possèdent une horloge interne et que bon nombre d'entre elles ne peuvent afficher la date que dans le format AA-MM-JJ. Au moment du changement de siècle, les ordinateurs incompatibles tiendront l'année 00 pour l'an 1900 et non pour l'an 2000. L'erreur peut se produire dans tout ordinateur dont le système de numération ne tient pas compte des deux premiers chiffres de l'année, en créant un paradoxe dans le système informatique interne et dans tout programme informatique qui calcule ou enregistre des données en fonction de la date. Les conséquences sont imprévisibles, et rien de ce qui est lié à un système non compatible à l'an 2000 n'est à l'abri. Blocage de système et perte de données sont des résultats probables. On consacre donc énormément de temps et d'argent à la recherche d'une solution à ce problème.

Les conséquences pour le système canadien de recherche et de sauvetage

Les organismes ne peuvent pas exclure la possibilité d'une immobilisation totale. Il se pourrait que les organismes sans plan de reprise soient incapables de se procurer de l'assurance; l'électricité pourrait être inaccessible ou inutilisable; les fonctions liées à la date (codes d'utilisateur, mots de passe, autorisations, licences, contrôles d'accès au réseau ou d'accès physique) pourraient être effacées ou annulées. Les organismes de recherche et de sauvetage doivent être prêts à se passer des services essentiels. Leurs activités dépendent de logiciels, de matériel informatique et de systèmes d'exploitation, d'équipement de navigation incorporé et d'appareils de communication, et elles entraînent des conséquences sur le plan juridique ainsi que pour ceux qui comptent sur ces organismes. Assurez-vous que les compagnies dont vous dépendez ont réglé leurs problèmes liés à l'an 2000. Il s'agit d'une échéance que l'on ne pourra pas repousser.

Le site Web du Groupe de travail de l'an 2000 constitue la source canadienne de renseignements à ce sujet.

L'adresse du site est la suivante : strategis.ic.gc.ca/an2000.

Le gouvernement fédéral a entrepris des démarches destinées à rendre ses programmes internes compatibles à

l'an 2000. Il s'agit entre autres des systèmes CANSARP et SISAR de la Garde côtière canadienne, du Registre canadien des balises de localisation du Secrétariat national de recherche et de sauvetage et du projet d'automatisation des Centres de coordination de sauvetage du ministère de la Défense nationale. Au cours des prochains mois, le Conseil du Trésor recevra les présentations finales dans lesquelles divers ministères énuméreront les systèmes informatiques dont il faut s'occuper, suggéreront des plans d'action et en établiront les coûts.

D'après Mike Voigt, de la Direction de la recherche et du sauvetage de la Garde côtière canadienne, le réseau public de communication constitue le plus vulnérable de tous les systèmes employés dans les opérations de recherche et de sauvetage. Celui-ci dépend essentiellement du réseau téléphonique, le pivot du système de recherche et de sauvetage. Il faut le préparer à l'avènement de l'an 2000.

Les organismes de recherche et de sauvetage doivent comprendre qu'il incombe au propriétaire d'un appareil de vérifier qu'il est conforme aux normes de l'an 2000. Il n'y a aucune instance supérieure qui protège les particuliers. C'est à l'acheteur de tout nouvel appareil de s'assurer de ses capacités.

Il est probable que les ordinateurs numériques survivront à l'arrivée du nouveau millénaire, mais les organismes peuvent se prémunir contre d'autres problèmes liés à l'an 2000 en n'achetant que les produits accompagnés d'un certificat de conformité aux normes de l'an 2000. Pour savoir si un produit est conforme, consultez la ligne d'information du fournisseur de logiciel ou du fabricant.

Jaime Evashkevich
Stagiaire de l'université de Calgary, SNRS

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

La nouvelle bouée-repère électronique à guidage automatique sauve des vies!

Le 23 octobre 1997, le Centre de coordination de sauvetage (RCC) de Halifax reçoit un message du navire à moteur (NM) *Choyang World* qui l'avertit que le NM *Vanessa*, un navire de charge de 109 mètres comptant 15 personnes à son bord, gîte énormément et risque de couler. Celui-ci se trouve à environ 450 milles marins au sud-est de St. John's, à Terre-Neuve. Les conditions météorologiques sur place sont mauvaises : les vents sont forts et la mer est houleuse.

Le *Choyang World* se trouve alors à quatre milles marins du navire en détresse. Le RCC Halifax dépêche un *Hercules* et un *Aurora* des Forces canadiennes de même que les navires de la Garde côtière canadienne (NGCC) *Cape Roger* et *J E Bernier*. Il mobilise aussi plusieurs bâtiments commerciaux qui se trouvent dans les parages.

Deux heures plus tard, le capitaine du NM *Vanessa* donne l'ordre à ses occupants d'abandonner le navire pour monter à bord de deux canots de sauvetage. Le NM *Choyang World* – un porte-conteneurs chargé à bloc – est tout près, mais la mer démontée et la hauteur de son franc-bord l'empêchent de se porter au secours des naufragés. En une heure, alors que le jour tombe, les canots de sauvetage disparaissent et le *Vanessa* sombre et

s'efface.

Au crépuscule, les appareils Hercules et Aurora arrivent sur les lieux, accompagnés d'un deuxième bâtiment commercial. Le RCC Halifax ordonne à l'Hercules de larguer une « bouée-repère électronique à guidage automatique » (SLDMB) à la dernière position connue des canots de sauvetage, puis de se mettre à leur recherche. C'est la première fois que l'on utilise une SLDMB dans le cadre d'une mission de recherche et de sauvetage (SAR). Plus tard, on larguera une deuxième bouée-repère.

Tout juste avant minuit, l'Aurora repère un canot de sauvetage. Son équipage récupère neuf survivants, y compris le capitaine. Ce dernier signale que les six autres marins ont été emportés du navire par les vagues. Il semble qu'aucun d'entre eux n'ait eu de combinaison de survie; ils ne portaient que des gilets de sauvetage.

Aux petites heures du matin, le 24 octobre, les contrôleurs SAR du RCC Halifax reçoivent par satellite les premières données de la SLDMB. Elles indiquent que le courant marin change de direction : il s'agirait d'un courant ouest, alors que la base de données historiques du CANSARP, le logiciel de planification de recherche et de sauvetage, indiquait un courant sud-est. Les contrôleurs SAR se servent du CANSARP aux fins de calcul automatique des données d'une recherche maritime. Ce logiciel circonscrit la zone de recherche en fonction de ces données et la divise en sous-secteurs, qui sont alors assignés à chaque ressource disponible pour les recherches.

Grâce aux renseignements reçus presque « en temps réel » de la SLDMB, le RCC Halifax déplace la zone de recherche de 20 milles marins vers l'ouest. Les équipes poursuivent leurs efforts pour retrouver les six personnes toujours dans l'eau.

Plusieurs heures plus tard, l'Hercules repère un champ de débris composé d'objets orange et de lampes stroboscopiques. Le NGCC Cape Roger est appelé dans ce secteur. Au cours des deux heures qui suivront, il repêchera un survivant et quatre dépouilles. L'Hercules parachute deux techniciens en recherche et sauvetage pour qu'ils administrent des soins médicaux au survivant, puis le *Cape Roger* les récupère tous les trois. Les recherches se poursuivent toute la journée sans qu'on retrouve le dernier disparu.

En tout, cinq appareils Hercules et Aurora des Forces canadiennes, un Hercules rattaché au service des garde-côtes des États-Unis, deux navires de la Garde côtière canadienne et six bâtiments commerciaux auront participé aux recherches. La perte de cinq personnes demeure une tragédie, mais le sauvetage de dix autres est une réussite dont tout le personnel engagé dans cette mission peut être fier.

À la première séance de compte rendu au RCC Halifax, les contrôleurs SAR tirent des conclusions : « Sans l'information de la SLDMB, nous aurions ratissé le mauvais secteur, et il est presque certain que nous n'aurions pas trouvé ni secouru à temps le survivant [qui était encore dans l'eau]. »

La bouée-repère électronique (DMB) est employée depuis quelque temps dans les interventions maritimes, et il est prouvé que les données en temps réel sur les courants marins augmentent la précision des plans de recherche. L'inconvénient, dans le cas des DMB conventionnelles, c'est que les unités aéronautiques ou maritimes sur place doivent les suivre manuellement, par radioralliement VHF ou UHF, détournant ainsi leur attention de la recherche des survivants.

La mise au point des SLDMB a commencé il y a cinq ans, dans la perspective de surmonter ces difficultés. Les essais portaient sur les bouées AST, qui permettent aux météorologues de suivre les courants de surface. Ces bouées sont déposées par bateau et suivies grâce au système de satellites ARGOS. Les chercheurs en ont conclu que, pour qu'une SLDMB puisse servir rapidement sur les lieux d'une intervention, la bouée devait être aérolarguée, et elle devait simuler aussi bien la dérive d'une personne que celle d'un radeau de sauvetage. Les essais se sont donc poursuivis avec les bouées ADDAM (bouées-repères électroniques aérolarguées). Il s'agissait d'une amélioration considérable, mais la taille des bouées posait problème, et elles se prêtaient mal aux opérations aériennes.

L'étape suivante consistait à coupler la bouée au mécanisme normalisé de lance-bouées acoustiques. Compatible avec l'équipement de lancement aérien qu'utilisent les forces armées, cette technique rentabilise l'utilisation de la SLDMB pour les interventions maritimes de recherche et de sauvetage. Le projet touche à sa fin : les dernières épreuves de navigabilité et les modifications finales auront lieu cette année.

Grâce aux efforts concertés des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne, sous l'autorité scientifique du Centre de recherches pour la défense (Atlantique) du ministère de la Défense nationale, ce projet a dépassé toutes les attentes formulées au départ. Il en est à sa phase finale de développement. Les responsables du Fonds des nouvelles initiatives du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, la Garde côtière canadienne, les Forces canadiennes et Transports Canada y ont investi cinq ans de travail et 1,4 million de dollars.

Il convient de remercier tout particulièrement le fournisseur, SEIMAC Ltd. de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, pour ses efforts acharnés et pour son engagement envers le projet depuis le début. Voilà un exemple éclatant de la détermination de l'« équipe SAR » à sauver toujours plus de vies!

Renseignements sur les SLDMB :
Greg Leger
SEIMAC Ltd., Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
Téléphone : (902) 468-3007

Mike Voigt, Garde côtière canadienne
Direction de la recherche et du sauvetage
Téléphone : (613) 993-6839

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Mannequin de l'ère spatiale en pleine mer

Au printemps 1998, l'Institut de dynamique marine de St. John's, à Terre-Neuve, hébergera pour quelque temps un dispositif révolutionnaire connu sous l'acronyme SWIM, qui sert à mettre à l'épreuve les gilets de sauvetage. Le mannequin instrumenté en eau de mer (Sea Water Instrumented Manikin), mis au point par Armstrong Laboratory (une division de l'armée de l'air des États-Unis) en collaboration avec des ingénieurs de Transports Canada et du service des garde-côtes des États-Unis, est une unité perfectionnée d'enregistrement des données qui accroîtra l'exactitude et la souplesse des essais de rendement des gilets de sauvetage.

La mise au point du dispositif SWIM visait principalement à améliorer l'évaluation du rendement de toutes sortes de gilets de sauvetage, en particulier ceux utilisés par les enfants. Il a également été conçu pour valider le logiciel WAFAC (water-forces analysis capability – capacité d'analyse des forces de l'eau) qui prédit les réactions du corps humain aux forces de l'eau. L'union de ces deux instruments aura des répercussions considérables sur le processus d'approbation de Transports Canada, lequel nécessite actuellement la participation de sujets humains. Par conséquent, le recours au SWIM n'a pas seulement pour effet de réduire de façon significative les risques et les complexités liés au recours à des cobayes humains, mais aussi de procéder à l'évaluation dans des conditions plus réalistes.

Le SWIM est fait de matériaux dernier cri et possède une enveloppe extérieure en polyvinyle dont l'intérieur est rembourré de mousse. Pour le construire, on a pris comme modèle un homme nord-américain moyen de 77 kilos et 178 centimètres. Les cavités situées sous la peau peuvent être remplies de poids supplémentaires pour simuler un éventail de types morphologiques.

Le mannequin est articulé pour permettre le mouvement libre des membres, mais il est aussi équipé de ressorts de rappel ajustables qui simulent de façon plus réaliste l'état d'une personne à demi-consciente. Un enregistreur de données à 32 voies contrôlé à distance et posé à l'intérieur du thorax mesure et enregistre les accélérations, le roulis, le tangage, le pilonnement, la submersion et autres mouvements.

En septembre 1997, l'armée de l'air des États-Unis a mené avec succès les essais en piscine pour le compte de Transports Canada et du service des garde-côtes des États-Unis, à la Wright-Patterson Air Force Base (Ohio).

Renseignements :

Gilles Gareau

Transports Canada

Téléphone : (613) 991-3129

Source : Transports Canada, Examen de la sécurité maritime, numéro de décembre 1997.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Le Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada

Le Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada, qui regroupe les directeurs provinciaux et territoriaux des mesures d'urgence, a adopté officiellement son énoncé de mission et son mandat lors d'une réunion tenue dans le cadre de SARSCÈNE 97. En entamant sa troisième année, à sa réunion de février 1998, l'organisme a élu les nouveaux membres de son conseil d'administration. On peut obtenir plus de détails auprès de John Chaffey, au Secrétariat national de recherche et de sauvetage.

Voici la liste de diffusion du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada :

MEMBRE	REPRÉSENTANT	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
--------	--------------	-----------	-------------

Mike Lester	OMU de la Nouvelle-Écosse	(902) 424-5620	(902) 424-5376
Inez Miller	OMU Manitoba	(204) 945-4772	(204) 945-4620
Jim Ellard	Mesures d'urgence Ontario	(416) 314-8621	(416) 314-3758
Jim Stith	OMU du Nouveau-Brunswick	(506) 453-5505	(506) 453-5513
Eric Bussey	OMU des Territoires du Nord-Ouest	(403) 920-6133	(403) 873-8193
Eric Magnuson	OMU du Yukon	(403) 667-5220	(403) 393-6266
Ron Wolsey	Alberta Disaster Services	(403) 422-9000	(403) 422-1549
Tony Heemskerk	British Columbia PEP	(250) 387-5956	(250) 952-4888
Wayne Marr	Saskatchewan EP	(306) 787-9563	(306) 787-1694
Michael Francis	OMU de l'Île-du-Prince-Édouard	(902) 368-5582	(902) 368-5526
Elizabeth Peckham	Terre-Neuve et Labrador	(709) 729-3703	(709) 729-3857
Allan Lang	ACVRS	(705) 945-6877	(705) 945-6877
Bill Bedford	QG de la GRC	(613) 993-8438	(613) 998-2405
John Chaffey	SNRS	(613) 996-3727	(613) 996-3746

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Le sauvetage nautique : un programme spécialisé à la rescousse des premiers intervenants

Le Canada est un des pays du monde qui regorgent d'un nombre incroyable de plans d'eau avec des caractéristiques variables (océans, lacs, rivières, etc.). Que ce soit pour des activités de plaisance (bateau à moteur ou voile), des activités sportives (kayak ou descente de rivière) ou la chasse et la pêche, on enregistre malheureusement un trop grand nombre de blessures et de noyades année après année. La noyade est la troisième cause de mort accidentelle au Canada, après les accidents d'automobile et les chutes.

En plus de lancer des campagnes de sensibilisation aux risques associés à l'eau, la Société de sauvetage a mis au point, avec ses nombreux partenaires (la Garde côtière canadienne, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, les pompiers, les policiers et les intervenants du milieu nautique), un programme de sauvetage nautique pour premiers intervenants. Ce programme répond autant aux besoins des équipes spécialisées en

intervention nautique qu'à ceux des équipes de recherche et de sauvetage multidisciplinaires.

Chaque module du cours permet aux sauveteurs nautiques d'approfondir leurs connaissances et d'apprendre de nouvelles techniques d'intervention. Les modules portent sur :

- devenir sauveteur nautique
- la recherche nautique
- l'approche de la situation d'urgence
- l'utilisation du matériel de sauvetage
- les techniques de sauvetage
- des mises en situation.

Chaque module est souple, de sorte que la formation peut durer entre 16 et 40 heures, selon les besoins des candidats. Les autres avantages du programme sont nombreux : formation des candidats avec le matériel de l'organisation et recommandations suggérées, possibilité de former un moniteur en sauvetage nautique pour premiers intervenants dans l'organisation, manuel de formation avec de nombreuses illustrations pour le candidat.

Le rapport maximal de dix candidats par moniteur permet un encadrement adéquat, dans un cadre d'au moins trois embarcations par groupe (coque rigide ou pneumatique ou à propulsion à jet d'eau). Le module sur les mises en situation sert à mettre en application les notions acquises tout au long du cours. Après la formation, le groupe sera en mesure de réagir adéquatement à des situations de recherche et de sauvetage en tant qu'unité professionnelle.

Il est important de souligner que ce cours peut être combiné à un cours de premiers soins et de réanimation. Pour obtenir de plus amples renseignements, adressez-vous à la division de la Société de sauvetage de votre province ou à la division du Québec.

*Luc Vagneux, coordonnateur des activités nautiques
Société de sauvetage, Division du Québec*

*4545, avenue Pierre-de-Coubertin
C.P. 1000, succursale M
Montréal (Québec) H1V 3R2
Téléphone : (514) 252-3100, poste 3639
Télécopieur : (514) 254-6232
Site Web : <http://www.sauvetage.ca>*

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Le programme Mousses futés

En 1992, Wendy Childerhose, une enseignante de Parry Sound, en Ontario, décide d'emmener sa classe de

quatrième année en balade sur un remorqueur. Toutefois, pour que l'excursion soit intégrée au programme d'études, elle devait la relier à une expérience d'apprentissage. C'est de cette activité toute simple qu'est né Mousse futés, un programme visant à enseigner la sécurité nautique aux écoliers.

Au départ, Doreen Thomas, une retraitée d'une escadrille de plaisance, s'est chargée d'élaborer et de donner le cours. Il s'agit d'un programme de 25 heures comprenant des séances d'information sur le système de bouées, le droit de passage, l'identification des embarcations, la sécurité au moment de faire le plein d'essence, les exigences minimales à respecter en bateau, la navigation de base (latitude, longitude, lecture de cartes) et la procédure en cas d'urgence, y compris la bonne utilisation de la radiotéléphonie. Les élèves ont aussi appris à faire des nœuds grâce à un membre de la troupe scout locale. Les écoliers ont subi sept tests différents en vue d'obtenir leur certificat de Mousse futés. Depuis les débuts du programme, tous les participants ont réussi à obtenir la note de passage de 80 p. 100, ou même plus.

Offert en français et en anglais, le programme a connu un succès remarquable dès son lancement. Cette année, bon nombre d'écoles du conseil scolaire régional de Near North se prévaudront du programme. Le conseil scolaire de Muskoka dispose également du matériel lié au programme, et le cours est maintenant offert dans ses écoles.

En plus d'enseigner la sécurité nautique, le programme vise à encourager les élèves dans d'autres matières scolaires en leur montrant comment mettre leurs connaissances en pratique. Les mathématiques, la langue (rédaction, communication), la géographie et le travail d'équipe sont tous des moyens d'en arriver à une pratique avisée du nautisme. Les parents rivalisent d'enthousiasme avec les jeunes. Grâce à leurs enfants, ils améliorent leurs connaissances en matière de sécurité nautique, mais surtout, ils reconnaissent la valeur ajoutée par ce programme au programme scolaire.

Renseignements sur le programme Mousse futés :

Wendy Childerhose

21, croissant Highland

Parry Sound (Ontario) P2A 1N7

Téléphone : (705) 746-4459

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Les chiens : un véritable atout dans les recherches aquatiques

La plupart des gens ignorent que les chiens peuvent aider à trouver un corps sous l'eau. Par contre, ceux et celles qui ont vu les chiens à l'œuvre dans ce genre de recherche débordent d'enthousiasme à l'égard de cette méthode de recherche additionnelle. Les maîtres-chiens et les autres types d'équipes de recherche et de sauvetage savent que les chiens sont capables de détecter une odeur humaine quand elle fait surface. « Si les chiens peuvent retrouver une personne emportée par une avalanche, pourquoi ne pourraient-ils pas en faire autant d'une personne sous l'eau? » demande Carol A. Namur, présidente de Sauvetage Canada Rescue.

«La formation à la recherche aquatique consiste essentiellement à donner au maître-chien les connaissances et

compétences nécessaires pour bien décoder les alertes que donne le chien », explique Marian Hardy, maître-chien chez Mid-Atlantic D.O.G.S. Il s'agit de connaître les courants et les sous-courants de divers plans d'eau, les dangers des rivières et des ruisseaux (comme les fosses et les fonds rocheux des chutes de faible hauteur, reconnus comme des lieux propices à la noyade), la réaction des odeurs au contact de l'air ou de l'eau à différentes températures, la dynamique de la pression de l'eau et des thermoclines, la sécurité nautique et bien d'autres éléments.

Maître-chien depuis janvier 1981, Marian Hardy a été invitée à deux occasions par le Federal Bureau of Investigation (FBI) à prononcer une conférence sur les chiens et les recherches aquatiques dans le cadre d'un programme de détection des restes humains. Elle n'a cependant pas fait ses débuts dans ce domaine. Elle s'y est intéressée après quelques expériences révélatrices, puis elle a entrepris une étude nationale de la recherche aquatique afin de définir des règles pour les maîtres-chiens et les administrateurs des opérations de recherche. Depuis, elle s'emploie à diffuser le plus largement possible de l'information sur les chiens et les recherches aquatiques.

Dans son article sur l'entraînement et le dressage des chiens pour la recherche aquatique, Marian Hardy insiste sur le fait que, dans

les recherches au sol, on s'est rendu compte qu'aucune ressource ne détient, à elle seule, la clé du mystère de l'emplacement de la victime. Il faut pouvoir compter sur les compétences et l'expérience d'intervenants de plusieurs catégories. La plupart du temps, on fait appel à l'effort concerté de l'équipe, plutôt qu'aux « compétences supérieures » d'une seule personne ou d'un seul groupe. De la même façon, dans les recherches aquatiques, aucune ressource ne peut apporter, à elle seule, toutes les réponses.

Maître-chien à la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le caporal Scott Barber effectue des recherches aquatiques à l'occasion. Même si le manque de ressources empêche la GRC de dispenser une formation spécialisée, le caporal Barber s'est mis à la recherche aquatique en partie parce que Magic, son berger allemand, adore d'eau.

Pour mettre en commun leurs efforts de formation et d'information, le caporal Barber communique avec Will Devlin, Scott Ward et Gord Peyto, trois maîtres-chiens de Parcs Canada qui font des essais de recherche aquatique. « La recherche aquatique est une discipline relativement nouvelle, explique Will Devlin. Nous n'avons eu recours à nos chiens que pour deux recherches de ce genre en quatre ans. » Depuis novembre 1997, il est possible de faire certifier les chiens civils aux fins de recherche aquatique auprès de la GRC.

Résultats de recherches aquatiques par des équipes cynophiles – 130 victimes

La fiche technique produite dans le cadre de l'étude nationale de la recherche aquatique se fondait sur 122 rapports de recherche aquatique soumis par 25 unités cynophiles des États-Unis et une du Canada.

Parmi les 22 cas de victimes non récupérées ou trouvées, neuf avaient été signalés par un chien, mais ni plongeurs ni dragueurs ne pouvaient assurer le suivi à cause de la profondeur de l'eau (46 mètres) ou, dans les cas de vallées inondées, parce que les arbres, les immeubles et les ponts submergés empêchaient le recours à la

drague.

Quelques mythes entourant les recherches aquatiques

MYTHE : Pour un criminel, marcher dans l'eau constitue la meilleure façon de brouiller la piste que suit le chien policier.

RÉALITÉ : Les molécules odorantes dégagées par une personne se diffusent dans l'eau, parfois pour s'évaporer, parfois pour flotter à la surface. Voilà comment le chien peut détecter une odeur corporelle.

MYTHE : Dans les cas de noyade, le corps finira toujours par remonter à la surface.

RÉALITÉ : Si la pression de l'eau est plus forte que la pression exercée par les gaz prisonniers des cavités corporelles, le corps ne flottera pas. Puisque la pression de l'eau augmente de pair avec la profondeur, le corps se trouvant en eau profonde aura moins tendance à remonter. Par exemple, à 20 mètres de profondeur, la pression de l'eau équivaut à deux fois la pression subie sur la terre ferme (autrement dit, deux « atmosphères »). Chaque augmentation de 10 mètres de profondeur entraîne une pression d'une atmosphère de plus sur le corps submergé.

MYTHE : On n'a pas besoin de chiens, on a des plongeurs.

RÉALITÉ : Dans certains cas, les plongeurs ou les dragueurs ne peuvent intervenir car le lieu de recherche est trop profond ou dangereux, ou encore parce que la zone de recherche est trop vaste. Les équipes cynophiles permettent de déterminer que la victime ne se trouve pas à tel ou tel endroit, diminuant ainsi la surface que doivent couvrir les plongeurs. Les autorités peuvent se fonder sur l'alerte donnée par un chien pour organiser d'autres moyens de récupérer le corps, si jamais les plongeurs ne peuvent pas descendre.

Isabelle Beaumont-Frenette
Agente, communications et relations publiques, SNRS

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Chronique littéraire

Guide pratique de survie en forêt

Jean-Georges DesChenaux, Les Éditions de l'homme, ISBN 2-7619-1401-5
Téléphone : (514) 523-1180

Spécialement conçu pour le climat canadien, plus particulièrement celui de l'Ontario et du Québec, le Guide pratique de survie en forêt décrit les divers aspects de la survie dans la forêt tempérée nord-américaine. Non seulement un ouvrage de référence en situation d'urgence, ce livre vous aidera à mieux préparer vos sorties en forêt et, le cas échéant, à faire face aux imprévus.

L'information sur l'orientation vous permettra de tracer votre chemin avant de partir et de rester sur le sentier choisi une fois sur le terrain. Des cartes topographiques au système de positionnement global (GPS), du code morse à la fabrication d'une boussole, Jean-Georges DesChenaux vous préparera à presque toute éventualité.

Si vous vous égarez en forêt, il sera important de savoir quels sont les plantes et les champignons de notre climat qui sont comestibles et ceux qui sont dangereux, comment rendre l'eau potable, comment faire un feu avec des moyens de fortune et mille et un autres trucs de survie. Le Guide vous apprendra même quelques notions de météorologie

et comment combattre les principaux moustiques et mouches des forêts ontarienne et québécoise.

Merveilleux outil de préparation et d'information, cet ouvrage des plus complets est l'un des seuls en français sur le sujet et l'un des seuls traitant de la survie dans la forêt tempérée canadienne.

Dangerous Waters – Wrecks and Rescues off the BC Coast (Des eaux dangereuses – naufrages et sauvetages près des côtes de la Colombie-Britannique)

*Keith Keller, Harbour Publishing, 1997
C.P. 219, Madeira Park
(Colombie-Britannique) V0N 2H0*

Dangerous Waters est un recueil fascinant de récits de sauvetages audacieux exécutés sur la côte Ouest. Keith Keller a longuement interrogé des sauveteurs et des survivants et présente un exposé passionnant de chaque mésaventure. L'ouvrage de 303 pages raconte 21 sauvetages. On y trouve des cartes géographiques ainsi que des photos de nombreux acteurs de ces aventures. Les récits sont rendus encore plus vivants grâce aux illustrations de Graham Wragg.

L'auteur décrit les circonstances entourant l'événement, puis laisse les participants en raconter le déroulement. Sa démarche méthodique limite les commentaires accessoires et contribue à susciter une impression d'authenticité. Le lecteur ne peut s'empêcher de croire ce qui est écrit, ce qui représente tout un exploit dans le cas de certains des sauvetages racontés.

Certains récits montrent comment des plaisanciers incompetents, du matériel inadéquat ou un mauvais entretien peuvent entraîner des drames. L'ouvrage donne également une description saisissante d'actes de bravoure et d'habileté, par exemple, ceux de Jurgen Schulte, de West Vancouver, auquel un des récits attribue le sauvetage de deux vies alors qu'il naviguait en solitaire.

Tous les amateurs de navigation trouveront grand plaisir à se plonger dans ces histoires. La révision qu'ont subi les récits personnels, fort colorés, avait pour unique but d'en améliorer la lisibilité. Ils gardent ainsi tout l'impact de souvenirs vivaces. Il ne fait aucun doute que les plaisanciers assimileront aussi les subtiles leçons de sécurité à tirer de ces récits authentiques et éviteront ensuite de commettre les mêmes erreurs de jugement.

Chroniqueur : le major Don Thain

Officier responsable

Centre de coordination de sauvetage de Victoria (Colombie-Britannique)

Encyclopedia of Underwater Investigations (Encyclopédie des enquêtes sous-marines) Correspondence Course Underwater Investigations (Cours par correspondance sur les enquêtes sous-marines)

Caporal Robert G. Teather, C.V.
Gendarmerie royale du Canada
Best Publishing Company, 1995
ISBN 0-941332-49-7

Rédigé à l'intention des plongeurs professionnels de la sécurité publique, l'Encyclopedia of Underwater Investigations présente des directives claires, étape par étape, sur des sujets allant du repêchage des corps et de la collecte de preuves jusqu'à la présentation des témoignages. Le caporal Teather a réussi à faciliter la compréhension de données très techniques. Sa description, accompagnée de graphiques, de ce qui se produit lorsqu'une personne se noie aide le lecteur à mieux comprendre l'importance de recueillir des preuves concrètes. Illustré de nombreuses photos et de nombreux graphiques en couleurs, cet ouvrage guide le lecteur à travers tous les aspects de l'enquête, aidant ainsi les plongeurs chargés du repêchage de corps à mieux s'y préparer. Le cours par correspondance connexe ouvre l'accès au genre d'enseignement autrefois réservé aux membres des services de police et d'autres organismes d'application de la loi. La réussite au cours est reconnue par Dive Rescue International.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

La sécurité sur l'eau

La Semaine nationale de la sécurité aquatique, du 30 mai au 7 juin 1998

Membre du Conseil canadien de la sécurité nautique, la Société canadienne de la Croix-Rouge coordonnera des activités à l'échelle nationale pendant la Semaine nationale de la sécurité aquatique qui se tiendra du samedi 30 mai au dimanche 7 juin 1998. La Croix-Rouge, en collaboration avec son partenaire, la Fondation pour la protection des enfants Canadian Tire, présentera des séances d'information sur la manière d'ajuster et de porter un vêtement de flottaison individuel (VFI). Le thème des activités : « Attachez-vous à Didi... pour la vie! ». Dans ce cadre, la mascotte de sécurité de la Croix-Rouge, Didi le VFI, fera une tournée nationale des magasins Canadian Tire. Pour vous renseigner sur les activités organisées dans votre région pendant la Semaine nationale de la sécurité aquatique, communiquez avec le bureau de la Croix-Rouge de votre localité.

La Semaine nationale de la sécurité nautique, du 6 au 14 juin 1998

La Garde côtière canadienne (GCC) et le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN) feront campagne ensemble pour sensibiliser la population aux nouveaux règlements de navigation de plaisance et à la sécurité sur l'eau. Cette campagne d'un an, qui sera lancée en mai 1998, battra son plein pendant la Semaine nationale de la sécurité nautique, du 6 au 14 juin 1998. Tous les membres du CCSN ont été invités à appuyer cette campagne

commune en tenant leurs propres activités de sensibilisation à la sécurité nautique.

On est en train de préparer des trousse d'information sur les pratiques de sécurité nautique et sur les nouveaux règlements de navigation de plaisance qui seront en vigueur à l'été de 1998, y compris des modifications aux restrictions applicables aux conducteurs d'embarcation, à l'immatriculation des bâtiments et au règlement sur les petits bâtiments. Les organismes membres du CCSN et la GCC mettront ces trousse à la disposition des intéressés à compter de mai 1998. Pour vous renseigner sur cette campagne commune ou sur les nouveaux règlements, consultez la ligne d'information du Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne, au 1 800 267-6687.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Modifications aux règlements de sécurité nautique

Le Bureau de la sécurité nautique aura adopté de nouveaux règlements pour la saison de navigation de plaisance de 1998. D'importantes modifications visent les vêtements de flottaison individuels (VFI), y compris l'approbation des VFI gonflables. Ces nouveaux VFI se portent à plat jusqu'à ce que l'on tire sur leur cordon. Ils se gonflent alors automatiquement. D'après les données statistiques recueillies par la Société canadienne de la Croix-Rouge et la Société de sauvetage, plus de 85 p. 100 des victimes de noyade ne portaient pas de dispositif de flottaison. La Garde côtière estime que la légèreté et le confort des VFI gonflables encourageront les gens à les porter.

L'approbation de ces VFI représente une étape importante de la transformation des habitudes de port des VFI. Les plaisanciers devraient considérer leur VFI comme leur propre article de sécurité. Outre qu'il y aura des VFI gonflables, les VFI afficheront de nouvelles couleurs. Les fabricants peuvent maintenant faire homologuer au Canada des VFI de toutes les couleurs.

Quels articles de sécurité devez-vous garder à bord pour éviter une contravention?

Dans une embarcation de plaisance de six mètres ou moins, vous devez vous munir des articles suivants :

- Un VFI homologué
- Une ligne d'attrape flottante
- Un extincteur d'incendie
- Un câble de remorquage
- Du matériel de navigation
- Une écope OU une pompe à main
- Un dispositif de propulsion manuelle (avirons)
- Des signaux de détresse (fusée ou torche électrique)

Toutes les embarcations associées aux loisirs aquatiques sont sujettes à ces règlements : embarcations à moteur, canoës, kayaks, motomarines, voiliers, planches à voile, embarcations de pêche ou de chasse.

On peut se renseigner ou demander un exemplaire du Guide de sécurité nautique en appelant la ligne d'information du Bureau de la sécurité nautique 1 800 267-6687.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

L'Unité de recherche et de récupération sous-marine de l'OPP

Depuis 1964, des agents de la Police provinciale de l'Ontario (OPP) récupèrent en plongée des explosifs, des personnes noyées ou disparues et des éléments de preuve liés à des crimes ou à des accidents majeurs. Treize agents à temps plein sont en poste depuis 1996 à Gravenhurst (un peu au nord du quartier général de l'OPP, à Orillia).

L'an dernier, l'Unité a connu un taux global de récupération de 95 p. 100. Le sergent Wayne MacPherson, coordonnateur du programme de l'Unité, précise que l'absence de témoins ou de preuves sont les principales causes d'échec des recherches. Dans pareils cas, les plongeurs cherchent des éléments de preuve dans les sentiers, les coins de pêche et les destinations touristiques les plus populaires de la région.

Par ailleurs, l'Unité favorise la sécurité et la mise au point de solutions de rechange aux recherches sous-marines. Dans cette perspective, elle s'occupe de sensibilisation et de formation à la sécurité nautique pour la province. Ses membres font des tournées dans les écoles et les organismes pour apprendre aux enfants et aux adultes les risques associés aux plans d'eau et leur enseigner les mesures de sécurité qui permettent d'éviter les accidents. L'Unité collabore aussi avec le Conseil national de recherches, des fabricants et l'OPP à la mise au point d'un système de caméra vidéo remorquée qui permettrait à l'équipage de voir sous l'eau.

Même si l'Unité se consacre à la récupération, et non au sauvetage, ses plongeurs ont tout de même sauvé des vies. Ainsi, lorsque l'Unité offrait des services de sécurité dans le cadre d'un sommet économique tenu à Montebello, sur la rive québécoise de la rivière des Outaouais, une embarcation de plaisance a chaviré et deux enfants sont restés pris à l'intérieur. Leurs gilets de sauvetage les empêchant de couler, les enfants ont pu respirer grâce à la poche d'air formée sous la coque, en attendant l'arrivée des plongeurs.

L'une des missions de plongée les plus difficiles dont se souviennent le sergent MacPherson remonte à juillet 1992, quand un train a déraillé près de Nakina, en Ontario. Quatre locomotives étaient submergées dans le lac Green. On a demandé à l'Unité de récupérer des éléments de preuve ainsi que les corps de deux cheminots. Les tuyaux en acier que transportaient les wagons plats ainsi que 122 mètres de ligne de télécommunication étaient tombés sur les locomotives, ce qui limitait énormément la mobilité des plongeurs. De plus, la visibilité était presque nulle à cause du diesel et de l'huile qui s'échappaient des locomotives.

Pour devenir plongeurs au sein de l'Unité, les candidats doivent se soumettre à un processus de sélection très rigoureux, établi il y a plus de 20 ans. Depuis la réorganisation de 1996, quand l'effectif est passé de 34 plongeurs à temps partiel à 13 plongeurs à temps plein, aucun nouveau membre ne s'est joint à l'Unité. L'OPP peut cependant compter au besoin sur un certain nombre de plongeurs qualifiés au sein de son organisation.

Isabelle Beaumont-Frenette
Agente, communications et relations publiques SNRS

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Un VFI, ça se vérifie!

Lors de votre prochaine visite à la piscine, vérifiez-y l'état de chaque VFI à l'aide de cette liste :

1. Est-ce un modèle approuvé au Canada?
2. Soutient-il la personne pour qui il a été conçu?
3. Les boutons-pression, ceintures, lanières, bandes et/ou fermetures éclair sont-ils tous en bon état?
4. Est-il facile à enfiler et à enlever?
5. Pouvez-vous bouger les bras facilement quand vous le portez?
6. Pouvez-vous vous plier facilement à la taille (toucher vos orteils) quand vous le portez?
7. Pouvez-vous voir le sol à vos pieds, marcher et vous asseoir sans gêne?
8. Vous maintient-il la tête hors de l'eau?
9. Détendez-vous dans l'eau, sur le ventre. Le VFI vous retourne-t-il sur le dos?
10. Pouvez-vous nager et vous déplacer facilement dans l'eau?

Caractéristiques essentielles d'un VFI à rechercher

- taille appropriée
- grand col pour soutenir la tête
- bande réfléchissante
- sifflet
- attaches à la taille et cordon
- ou élastique ajusté à l'avant et fermeture éclair solide à l'arrière
- lanière de sécurité pour empêcher le VFI de remonter par-dessus la tête de l'enfant
- lanière de sécurité et boucle
- fermeture éclair solide et inoxydable

- attaches pour le cou
- étiquette
- d'approbation du VFI au Canada
- ganse de repêchage

Reproduit avec la permission de la Société canadienne de la Croix-Rouge.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Le Registre canadien des balises de localisation

À compter du printemps 1998, le Registre canadien des balises de localisation sera tenu exclusivement par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS). Issu de la fusion du Registre des radiobalises de localisation de sinistres (EPIRB) de la Garde côtière canadienne et du Registre des balises de localisation personnelles (PLB) du SNRS, le nouveau registre national comprendra les PLB, les EPIRB et les radiobalises de détresse (ELT) utilisées au Canada. Il sera ainsi possible de réagir plus rapidement et plus efficacement aux situations d'urgence. Toutes les balises de localisation figurant au registre seront conformes aux normes d'approbation de COSPAS-SARSAT et transmettront sur la fréquence de 406 MHz.

Pour signaler toute modification au registre, tout ajout ou toute suppression, prière de s'adresser à :

Marie-Claire Gaudreau, SNRS
Téléphone : (613) 996-1504
ou 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Courriel : mgaudreau@snrs.gc.ca.

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

Liste de diffusion : recherche et développement en recherche et sauvetage

Il s'agit d'un forum automatisé de discussion par courriel sur les enjeux de la recherche et du développement en recherche et sauvetage. Son modérateur, Ken Hill, de l'université Saint Mary's à Halifax, en Nouvelle-Écosse, est président du comité du SNRS chargé d'étudier ces questions. La liste compte actuellement plus d'une centaine d'abonnés de six pays qui représentent divers organismes gouvernementaux, militaires et du milieu de l'enseignement, ainsi que des représentants de l'industrie et d'organismes bénévoles de recherche et de sauvetage.

Pour s'abonner, il suffit d'envoyer à l'adresse listserv@husky1.stmarys.ca un courriel dont le seul message est le suivant : SUBSCRIBE SARRD-L <votre adresse de courriel>.

*Une contribution de : Kenneth A. Hill, Ph. D.
Courriel : khill@husky1.stmarys.ca
Professeur de psychologie
URL professionnel : <http://husky1.stmarys.ca/~khill>
Université Saint Mary's
Ken Hill, 13 Cascade Drive
Halifax (N.-É.) B3M 1Z4*

[[Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#)]

SARSCÈNE est distribuée gratuitement aux intervenants du domaine de la recherche et du sauvetage. Pour vous abonner à notre revue où en faire vos commentaires des articles, faites parvenir un message par courrier électronique carole@snrs.gc.ca ou écrivez à l'adresse suivante:

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
4ième étage, 275, rue Slater
Ottawa, ON
K1A 0K2

Téléphoner gratuitement au numéro: 1-800-727-9414

[Retour](#)