

SARSCÈNE - Printemps 1999



TABLE DES MATIÈRES (abrégé)

RÉCOMPENSES

[La garde côtière des États-Unis honore un habitant de la Colombie-Britannique](#)

[NASAR récompense Ken Hill](#)

CONGRÈS SARSCÈNE

[Que voulez-vous entendre et voir à SARSCÈNE 99?](#)

[Où sera SARSCÈNE dans le prochain millénaire?](#)

FORMATION MARITIME

[L'école des pilotes d'embarcations pneumatiques à coque rigide](#)

[La sécurité nautique au Canada](#)

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE EN MER À L'HONNEUR

[Les plongeurs-sauveteurs se surpassent à chaque intervention](#)

[La bouée-repère électronique mérite la palme d'or 40 années sur l'eau](#)

PROGRAMME DE PRIX DU SNRS

[Programme de prix du Secrétariat national de recherche et de sauvetage](#)

LA GARDE CÔTIÈRE DES ÉTATS-UNIS HONORE UN HABITANT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Depuis 17 ans, Ken White écoute les fréquences utilisées par les navigateurs de l'Alaska à Hawaï pour tenter d'aider à répondre aux appels de détresse.

La garde côtière des États-Unis a récemment remis à M. White son prix des valeurs de base pour la côte du Pacifique en reconnaissance de la contribution exceptionnelle de celui-ci à la promotion des valeurs et de la mission de la garde côtière dans la région du Pacifique. À l'aide de son système de contrôle à domicile à Powell River (C.-B.), M. White a assisté la garde côtière des États-Unis et les Forces canadiennes dans près de 1000 appels de détresse.

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

NASAR RÉCOMPENSE KEN HILL

Ken Hill a décroché le prix de mérite de la National Association for Search and Rescue (NASAR) en 1998, en reconnaissance du dévouement avec lequel il s'est consacré à l'amélioration de la gestion des recherches et de ses contributions à l'organisation. De fait, c'est à M. Hill que l'on doit la préparation du matériel présenté dans le cadre du cours de formation sur la gestion des cas de personnes égarées.

Membre du groupe régional de recherche et de sauvetage au sol de Halifax et professeur de psychologie à l'Université St. Mary's, M. Hill s'est distingué par ses recherches sur le comportement des personnes égarées. Il a mis son expertise à profit pour effectuer une révision approfondie du contenu du cours offert par la NASAR et contribuer à la préparation d'un manuel sur le sujet.

M. Hill a également mis son expertise à contribution lors des congrès SARSCÈNE et RESPONSE au fil des années; il continue d'intervenir activement dans le domaine de la recherche et du sauvetage au sol.

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

Que voulez-vous entendre et voir à SARSCÈNE 99?

Comme chaque année, le programme de SARSCÈNE 99 comporte des présentations pratiques, des exposés, une foire commerciale, les Jeux de la recherche et du sauvetage et des démonstrations.

Il est toujours intéressant de chercher à mettre au point un programme susceptible de retenir l'attention des participants à SARSCÈNE. À ce chapitre, vous pouvez nous donner un coup de main en nous indiquant quel type d'information vous aimeriez retrouver à St. John's. Connaissez-vous quelqu'un qui a des talents de conférencier? Y a-t-il un aspect particulier de la recherche et du sauvetage que vous aimeriez voir aborder? Si c'est le cas, dites-le nous, et nous tenterons d'intégrer vos idées au programme.

SARSCÈNE 99, c'est le congrès de la collaboration et du partenariat. Nous vous invitons donc à prendre quelques minutes pour nous faire parvenir vos suggestions et vos idées!

Veuillez transmettre vos suggestions à :

Jennifer Reaney, SNRS

agente du marketing et des communications

275, rue Slater, 4e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Télec. : (613) 996-3746

C. élec. : jennifer@snrs.gc.ca

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

Où sera SARSCÈNE dans le prochain millénaire?

Vous êtes-vous déjà demandé comment nous choisissons où se déroule SARSCÈNE chaque année? Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a fixé des critères qui régissent la sélection de l'emplacement du congrès : la facilité d'accès de l'endroit, la disponibilité de salles de réunion et de chambres pour héberger les participants, etc.

Toutefois, il demeure que l'élément le plus important de la recette, c'est un partenaire! Chaque année, le SNRS s'unit à un autre organisme pour tenir et planifier le congrès. Si vous pensez que l'emplacement rêvé d'un congrès futur ne se trouve pas plus loin que votre « cour », nous vous invitons à prendre connaissance du calendrier ci-contre et à communiquer avec nous pour obtenir des renseignements sur les modalités de présentation d'une proposition.

Année	Région	Date limite de présentation des propositions
2001	Ouest	1er juillet 1999
2002	Centre	1er juillet 1999
2003	Est	1er juin 2000

Pour obtenir des renseignements ou envoyer une proposition, prière de s'adresser à :

Isabelle Beaumont-Frenette,

chef intérimaire, Services à la clientèle

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Tél. : (613) 992-8215 ou 1 800 727-9414

Télec. : (613) 996-3746

C. élec. : isabelle@snrs.gc.ca

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

L'école des pilotes d'embarcations pneumatiques à coque rigide

Chaque année, la Garde côtière canadienne (GCC) répond à des milliers d'appels de détresse. Dans environ 75 p. 100 des cas de recherche et de sauvetage qui surviennent sur la côte Pacifique du Canada, les sauveteurs et les chercheurs se rendent sur place dans des embarcations pneumatiques à coque rigide. La GCC forme les pilotes de ces embarcations dans un centre spécialisé, le Rigid Hull Inflatable Operator Training (RHIOT) School. Le cours enseigne aux pilotes comment manœuvrer les embarcations en eaux agitées.

Le centre RHIOT, situé à Bamfield (Colombie-Britannique) sur la côte ouest de l'île de Vancouver, met à rude épreuve les pilotes qui s'y rendent pour suivre le programme intensif de formation d'une durée de sept jours. « Le cours est offert une semaine sur deux; les groupes sont habituellement formés de deux membres de la GCC, deux membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne et deux membres de l'Office de la conservation et de la protection du ministère des Pêches et des Océans », explique Kevin Tomsett, qui dirige le Centre. Environ 10 p. 100 des personnes qui suivent le cours viennent de ministères du gouvernement du Canada et de ceux d'autres pays. Le Centre forme des pilotes d'embarcations pneumatiques à coque rigide se consacrant à l'intervention, à l'évacuation et à la recherche et au sauvetage. Les membres du service de police de Vancouver, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), de la marine et de la garde côtière des États-Unis et des instances de recherche et de sauvetage suivent le cours depuis qu'il a été créé, en 1984.

Le centre RHIOT possède trois Zodiac Hurricane pneumatiques à coque rigide; deux d'entre eux mesurent 7,3 mètres de long et le troisième, 5,9 mètres. À l'échelle du Canada, la GCC possède plus d'une centaine d'embarcations pneumatiques à coque rigide fabriquées par différents fabricants.

« Les participants apprennent à manœuvrer les embarcations lorsque la mer est agitée; on leur enseigne également combien il est important de porter des vêtements protecteurs et comment se servir du matériel indispensable », explique M. Tomsett.

« Dans le cadre du cours, les participants sont appelés à se servir de matériel de navigation perfectionné, de traceurs graphiques électroniques, de radars, de tracés de positionnement par GPS en mode différentiel et de systèmes intégrés », précise Tyler Brand, qui enseigne au Centre depuis deux ans.

C'est en raison de leurs caractéristiques particulières que les embarcations pneumatiques à coque rigide se prêtent particulièrement bien à la recherche et au sauvetage en mer. « Une embarcation pneumatique à coque rigide est une plate-forme énorme, entièrement navigable, qui se prête à une foule d'utilisations », d'expliquer M. Brand. « Les embarcations dont nous nous servons ont une portée maximale de 240 à 298 kilomètres (150 à 180 milles) au cours d'une mission de recherche qui peut exiger des manœuvres de navigation compliquées.

Elles sont capables de pointes de 50 nœuds et peuvent croiser à quelque 30 nœuds, selon les conditions ambiantes. » Ces caractéristiques expliquent l'utilité remarquable des embarcations pneumatiques à coque rigide pour les chercheurs et les sauveteurs qui tentent de se rendre sur les lieux d'une urgence maritime.

Comme les recherches se déroulent autant le long des côtes qu'en haute mer, les embarcations pneumatiques à coque rigide comportent bien des avantages. « L'utilisation et l'entretien de ces embarcations ne coûtent pas cher, ce qui réduit le coût total d'une mission de recherche et de sauvetage en mer », déclare M. Tomsett. De plus, elles ont une réserve de flottabilité qui leur permet de passer sur les vagues et donc de se déplacer en douceur et de façon stable, alors que dans une embarcation d'un autre type, le trajet serait très difficile. Les embarcations pneumatiques à coque rigide ont aussi une capacité en cas de gros temps, un dispositif de redressement automatique et un autovideur.

Près de 1400 personnes ont suivi le cours depuis l'ouverture du Centre en 1984. « Les personnes qui s'inscrivent au cours peuvent s'attendre à en ressortir capables de piloter avec confiance une embarcation pneumatique à coque rigide dans des conditions difficiles. Elles apprennent aussi comment mener une petite équipe et communiquer au sein d'un tel groupe, déclare M. Brand. Nous cherchons à enseigner aux pilotes l'importance de faire la part entre l'efficacité et la sécurité. Le pilotage d'une embarcation pneumatique à coque rigide par

mauvais temps exige des connaissances et de l'adresse parce qu'il peut être extrêmement dangereux de piloter incorrectement une telle embarcation. Nous essayons aussi d'apprendre aux pilotes à ne pas trop se fier sur les instruments électroniques. Nous insistons sur les règles de bases, l'importance d'ouvrir l'œil et de lire les cartes. » Les pilotes apprennent les techniques de remorquage, les techniques d'utilisation du matériel de navigation, comment secourir les personnes tombées par-dessus bord et comment manœuvrer dans un espace restreint à proximité des côtes et quand il fait très mauvais.

Trente des 60 heures de formation se déroulent sur l'eau. « La formation en mer se déroule parfois la nuit, en présence d'éléments difficiles. Si le cours est offert de septembre à mars, c'est justement pour que les participants puissent maîtriser les techniques de pilotage par mauvais temps », précise M. Tomsett.

L'emplacement du Centre, à lui seul, comporte bien des défis pour les participants. « Nous nous entraînons dans la baie Barclay, l'un des endroits du monde où la navigation est la plus difficile, explique M. Brand. On y trouve tous les écueils qu'un pilote risque de devoir affronter un jour : la visibilité réduite, le temps changeant et la présence de beaucoup d'îles et de rochers. »

Comme les techniques et les exigences associées au trafic marin évoluent rapidement, le centre RHIOT doit veiller à rester au fait des plus récents progrès et à modifier son programme en conséquence au besoin. M. Tomsett travaille pour le Centre depuis son ouverture, il y a 14 ans. « Le cours évolue en fonction des exigences des opérations, ce qui entraîne bien entendu des modifications du matériel. » Selon M. Tomsett, le Centre offrira deux cours lors de la prochaine année. Le premier consistera en un cours de base en pilotage des embarcations pneumatiques à coque rigide. Les sujets abordés seront généraux. Le second s'adressera aux pilotes expérimentés et sera sous la responsabilité du programme. « À l'heure actuelle, le cours est très général et porte en grande partie sur des notions de base associées au pilotage d'une embarcation et à la sécurité. Nous avons l'intention d'aborder les opérations et les scénarios plus spécialisés et perfectionnés à l'avenir », déclare M. Brand.

Pour obtenir de l'information sur le centre RHIOT, prière de s'adresser à :

*Kevin Tomsett, Centre RHIOT, Garde côtière canadienne
25, rue Huron, Victoria (C.-B.) V8V 4V9
Tél. : (250) 480-2651; téléc. : (250) 480-2698
C. élec. : tomsettk@dfo-mpo.gc.ca*

Helen Kwan, stagiaire, Université de Calgary, SNRS.

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

La sécurité nautique au Canada

Maintenant que la saison de navigation 1999 est entamée, il est important de prendre connaissance des modifications apportées aux règlements sur la sécurité nautique en vigueur au Canada.

CHANGEMENTS PROPOSÉS AU RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

Le Règlement sur les petits bâtiments énonce les normes minimales en matière d'équipement de sécurité, de construction et de précaution se rapportant aux petits bâtiments de plaisance. Les changements apportés au Règlement sont en vigueur à compter du 1er avril 1999.

CHANGEMENTS DÉJÀ EN VIGUEUR : VÊTEMENTS DE FLOTTAISON INDIVIDUELS (VFI) COULEURS ET PNEUMATIQUES

En vigueur depuis juillet 1996 :

L'adoption de nouvelles normes a élargi la gamme de couleurs et de styles. Toutefois, il faut savoir qu'un vieux VFI de couleur autre que orange, rouge ou jaune n'est toujours pas approuvé parce qu'il n'a pas d'étiquette d'attestation canadienne. Il faut s'assurer que l'étiquette porte la marque d'approbation du ministère des Transports, de la Garde côtière canadienne ou du ministère des Pêches et des Océans.

Seuls les VFI testés et approuvés au Canada sont conformes aux exigences de sécurité en vigueur. Le Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne recommande toujours fortement les VFI de couleur vive.

Les pneumatiques ne sont pas approuvés pour le canotage en eaux vives ou à titre d'embarcation individuelle. Les pneumatiques munis de dispositifs de gonflage automatique ne peuvent être utilisés par les véliplanchistes.

NOUVELLES RÈGLES PROPOSÉES POUR LES EMBARCATIONS PERSONNELLES

Les personnes qui naviguent à bord d'une embarcation personnelle ne sont pas tenues de transporter un extincteur de type 5BC, des rames et une écope ou pompe à main si toutes les personnes à bord portent un VFI approuvé au Canada. Il est important d'acheter des VFI de la bonne taille. Le cas échéant, les seules exigences seront d'avoir à bord une ligne d'attrape flottante, un avertisseur sonore (un sifflet sans pois, par exemple, serait acceptable) et une torche à l'épreuve de l'eau ou trois fusées lumineuses.

MATÉRIEL EXIGÉ À BORD : CHANGEMENTS PROPOSÉS

- Des VFI ou des gilets de sauvetage en nombre suffisant pour que chaque personne à bord en porte un qui soit à sa taille, c'est-à-dire de taille adulte pour les adultes et de taille enfant pour les enfants.
- Les coussins de sauvetage ne sont plus acceptés à titre de VFI ou de dispositifs à lancer.
- Le matériel exigé est généralement fonction de la taille de l'embarcation. Ainsi, la catégorie des embarcations mesurant moins de 5,5 mètres devient celle des embarcations de moins de six mètres. De même, la catégorie des embarcations mesurant de 5,5 mètres à huit mètres devient celle des embarcations mesurant de six mètres à moins de huit mètres.
- Extincteurs : les classifications AI, AII, BI et BII ont été éliminées. Les exigences seront conformes à la cote indiquée sur l'extincteur (p. ex., 5BC, 10BC).
- Signaux de détresse : les embarcations à moteur mesurant moins de six mètres et les embarcations individuelles ont le choix d'avoir à bord une torche à l'épreuve de l'eau ou trois fusées lumineuses de type A, B ou C. Toutes les embarcations mesurant six mètres à moins de huit mètres ont le choix d'avoir à bord six fusées lumineuses de type A, B ou C; les fusées de type D ne sont plus acceptables.

PROJET DE RÈGLEMENT : RESTRICTIONS VISANT L'ÂGE ET LA PUISSANCE

À l'heure actuelle, un enfant de n'importe quel âge peut piloter n'importe quel type d'embarcation, peu importe la taille ou la puissance de celle-ci. Les nouvelles restrictions, qui sont destinées à établir une correspondance entre la puissance de l'embarcation et la capacité et la maturité du pilote, stipulent notamment ce qui suit.

- Enfants : les pilotes âgés de moins de 12 ans peuvent piloter une embarcation dont la puissance maximale est de 10 hp/7,5 kW sans être supervisé ou accompagné par un adulte.
- Les jeunes âgés de 12 ans à 16 ans peuvent piloter une embarcation dont la puissance maximale est de 40 hp/30 kW sans être supervisé ou accompagné par un adulte.
- Les pilotes d'embarcations individuelles doivent être âgés d'au moins 16 ans.

PROJET DE RÈGLEMENT : COMPÉTENCE DU PILOTE

Selon le projet de règlement, les pilotes d'embarcations motorisées devront bientôt posséder une attestation de compétence.

- À compter du 15 septembre 1999, les jeunes âgés de moins de 16 ans devront posséder une attestation de compétence.
- À compter du 15 septembre 2002, toute personne pilotant une embarcation de plaisance motorisée mesurant moins de quatre mètres (y compris les embarcations individuelles) devront posséder une attestation de compétence.
- À compter du 15 septembre 2009, tous les pilotes d'embarcations motorisées devront posséder une attestation de compétence.
- Les personnes âgées de 55 ans et plus au moment de l'entrée en vigueur du règlement en sont exemptées.
- Dans le cas des personnes qui ont déjà suivi des cours sur la sécurité nautique, les certificats décernés au terme des cours seront reconnus comme attestation de compétence.
- Les pilotes expérimentés auront la possibilité de se présenter à une épreuve de compétence sans avoir à suivre un cours.
- Les étrangers en visite au Canada qui se servent d'une embarcation de plaisance se verront accorder un délai de grâce de 45 jours consécutifs.
- Les personnes qui louent une embarcation seront contraintes de remplir une liste de vérification à quai.
- Les pilotes seront tenus d'avoir leur attestation de compétence sur eux lorsqu'ils conduisent une embarcation motorisée.

Le contenu du cours de sécurité nautique de base a été mis au point en collaboration avec les membres des organismes de navigation. Plusieurs de ces organismes ont déjà obtenu la qualification nécessaire pour donner le cours et offre celui-ci ainsi que des tests accrédités aux plaisanciers.

LA NOUVELLE LOI SUR LES CONTRAVENTIONS :

L'Ontario, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et le Manitoba ont adopté une nouvelle loi sur les contraventions qui leur permet d'imposer des amendes aux contrevenants.

Montant proposé des amendes à compter du 1er avril 1999 :

- Nombre de VFI ou de gilets de sauvetage insuffisant : 200 \$
- Conduite imprudente d'une embarcation : 200 \$
- Excès de vitesse dans un secteur où la vitesse est contrôlée : 100 \$

(Les amendes sont accompagnées de frais d'administration provinciaux.)

POUR NE RIEN MANQUER

Pour obtenir des précisions sur ce qui précède ou obtenir un exemplaire du nouveau Guide de sécurité nautique, prière de téléphoner au Bureau de la sécurité nautique au 1 800 267-6687.

Reproduit avec l'autorisation de Boating Business (novembre 1998). Toute l'information était exacte au moment d'aller sous presse.

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

Les plongeurs-sauveteurs se surpassent à chaque intervention

Une foule de tâches différentes relèvent du ministère des Pêches et des Océans (MPO) et certaines d'entre elles sont effectuées par des plongeurs autonomes. La Direction des sciences de la région du Pacifique du MPO confie diverses fonctions à des plongeurs depuis une vingtaine d'années, de l'évaluation de la frayère du hareng à l'aquiculture, en passant par les dispositifs de plongée scientifique à grande échelle.

Certains lecteurs seront peut-être surpris d'apprendre que, jusqu'à récemment, les équipes de sauvetage de la Garde côtière canadienne n'intervenaient pas dans les cas de sauvetage sous-marins exigeant la participation de plongeurs. Ce genre d'urgence était confiée aux équipes de plongeurs du ministère de la Défense nationale ou à des entrepreneurs contractuels.

En revanche, il y avait au sein de la Garde côtière des spécialistes en sauvetage certifiés comme plongeurs autonomes. Aujourd'hui, la Garde côtière dispose de sa propre équipe de plongeurs spécialisés en sauvetage qui participent à un programme pilote de prestation de services de recherche et de sauvetage.

Tout a commencé par une tranquille nuit d'été en 1992. Un véhicule sur coussin d'air de la GCC a répondu à un incident survenu près d'Active Pass, en Colombie-Britannique. Un bateau de pêche s'était retourné après une collision et plusieurs personnes étaient emprisonnées sous la coque. Certaines des victimes n'avaient pas été tuées par l'impact et étaient coincées dans une poche d'air de plus en plus restreinte et contaminée par le diesel. L'équipage du véhicule sur coussin d'air entendait à peine les appels à l'aide qui s'échappaient de la coque.

Les plongeurs certifiés étaient en route, mais il leur faudrait plus de deux heures pour parvenir sur les lieux de la catastrophe. L'équipage de la GCC a décidé d'intervenir sur-le-champ. Les sauveteurs ont emprunté du matériel de plongée d'un bateau qui passait non loin; ils ont monté une mission de sauvetage avec l'aide d'un plongeur commercial qui s'était aussi rendu sur place pour répondre à l'appel de détresse. Les victimes ont été dégagées du bateau chaviré, mais, en dépit des efforts surhumains déployés par les sauveteurs, elles sont décédées des séquelles dans les jours qui ont suivi la catastrophe.

Au cours des mois suivants, d'autres incidents sont survenus dans les environs de Vancouver exigeant l'intervention immédiate de plongeurs.

Avec les progrès réalisés en médecine, on a pu réanimer des personnes noyées qui se sont complètement rétablies même après être demeurées longtemps sous l'eau. Encouragé par ces résultats, l'administration centrale de la

GCC responsable de la recherche et du sauvetage a entrepris en 1993 une étude de faisabilité sur la plongée de sauvetage. La sécurité des plongeurs et l'efficacité des interventions étaient les premières considérations. Au milieu de 1995, une équipe de plongeurs-sauveteurs a été mise sur pied; l'essai devait durer deux ans et était associé à l'unité de véhicules sur coussin d'air de la station de la GCC de l'île Sea.

Depuis, un petit groupe de spécialistes en sauvetage de la GCC est déployé lorsque les appels aux chercheurs et aux sauveteurs exigent la présence de plongeurs dans le détroit de Georgia et le fleuve Fraser. Pour rester à la fine pointe de leur art, ils effectuent également des inspections sous-marines de la coque des navires de la Direction des opérations, ils assistent la Direction des sciences en ce qui a trait aux détecteurs sous-marins et ils récupèrent les bouées coulées pour les Services de navigation maritime.

En 1997, 12 des 300 incidents dans lesquels l'unité est intervenue ont exigé la présence de plongeurs. Qu'il s'agisse de voitures submergées, de bateaux chavirés ou de personnes tombées à l'eau, les services de sauvetage sous-marin sont offerts de façon efficace, en toute sécurité et avec succès.

Pour obtenir des renseignements sur le projet des plongeurs-sauveteurs, prière de s'adresser au :

Capitaine Brian Wootton

Tél. : (604) 278-7717

C. élec. : woottonb@dfo-mpo.gc.ca

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

La bouée-repère électronique mérite la palme d'or

Un projet canadien de création d'une bouée-repère électronique à guidage automatique (SLDMB) a récemment décroché la médaille d'or lors de la cérémonie de remise des prix de mérite de 1998 en technologie dans l'administration gouvernementale. Le ministère de la Défense nationale (MDN), la Garde côtière canadienne (GCC) et Seimac Ltd., entreprise basée à Halifax, ont assuré conjointement la gestion du projet.

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a également fourni un appui considérable au projet, par le biais de son Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI).

On attribue déjà à la SLDMB le sauvetage d'une vie. La bouée a été déployée en octobre 1997 lors de la recherche du NM Vanessa et de son équipage. Elle a assuré la transmission continuelle de coordonnées de positionnement à jour au Centre de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) de Halifax. Grâce à ces renseignements reçus « en temps réel », le directeur de la recherche a pu déplacer la zone de recherche délimitée à l'origine dans la direction opposée en consultant les bases de données historiques et les cartes de courants marins. C'est ce type de technologie avancée qui a permis au programme de planification de recherche et de sauvetage canadienne (CANSARP) de situer plus précisément le secteur de recherche. L'ajustement a permis de sauver une personne atteinte d'hypothermie grave qui était demeurée dans l'eau pendant 19 heures. La mission a aussi permis de retrouver les corps de quatre autres membres de l'équipage.

Cet outil puissant peut jouer un rôle critique dans les heures si importantes qui suivent un incident de recherche et de sauvetage en mer. M. V. Peter Harder, secrétaire du Conseil du Trésor du Canada et contrôleur général du Canada, a remis la récompense au major Charles Grenkow, qui l'a acceptée au nom du MDN, de la GCC et de l'équipe de projet de Seimac. La SLDMB est actuellement utilisée dans le cadre des missions de recherche et de sauvetage déployées au Canada et sera bientôt disponible dans d'autres pays.

La cérémonie annuelle des prix de mérite en technologie dans l'administration gouvernementale vise à souligner l'excellence, le leadership et l'innovation dans le domaine de l'informatique et de la technologie au sein de la fonction publique.

Joanna Ng, Stagiaire en recherche et sauvetage, administration centrale de la GCC

Note de la rédactrice : Pour obtenir des renseignements sur l'utilisation de la SLDMB lors de l'incident du Vanessa, prière de consulter le numéro d'avril 1998 de la revue SARSCÈNE.

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

40 ANNÉES SUR L'EAU

Prêts, dévoués et capables – ces mots décrivent les bénévoles de l'Unité de sauvetage sur plage (Beach Rescue Unit) de Hamilton. Le 19 septembre 1998, l'Unité a tenu une journée portes ouvertes pour célébrer son 40^e anniversaire. À cette occasion, les anciens et les actuels bénévoles se sont réunis pour célébrer le service indispensable qu'ils fournissent à la collectivité et pour que leurs efforts soient reconnus par celle-ci.

À l'heure actuelle, 38 membres bénévoles actifs forment l'Unité de Hamilton; une cinquantaine de membres non actifs les secondent pour assurer la sécurité dans les eaux du lac Ontario et de la baie de Hamilton. Depuis sa base à l'extrémité ouest du Lac Ontario, l'Unité collabore avec la police régionale de Hamilton-Wentworth et la Garde côtière canadienne (GCC). L'Unité se sert de deux embarcations de sauvetage de six mètres; elle est souvent appelée à secourir des plaisanciers en détresse et des véliplanchistes qui s'éloignent trop du rivage. L'exécution d'opérations de ratissage et la surveillance des motomarines font aussi partie de ses fonctions. « Cette année, l'Unité a effectué 20 sauvetages », explique le capitaine Carlo Calligaro, officier responsable de la formation qui travaille au sein de l'Unité depuis 23 ans. « Le nombre d'incidents diminue parce que le plaisancier moyen est de mieux en mieux renseigné sur la sécurité. La police surveille étroitement la consommation d'alcool à bord des embarcations, et il y a donc moins d'accidents. Les gens tiennent à leur permis de navigation et ne veulent pas qu'on le leur retire. »

L'Unité est en service toute l'année. Les bénévoles consacrent quelque 7000 heures par an à la formation. La formation est continue et intègre notamment le programme de premiers soins de l'Ambulance St-Jean, la réanimation cardiorespiratoire, le programme des Escadrilles canadiennes de plaisance ainsi que des cours sur la navigation et la recherche et le sauvetage.

Il n'est pas étonnant que la ville de Hamilton accorde son plein appui à l'Unité. Les membres de la collectivité reconnaissent l'Unité parce qu'ils voient régulièrement les bénévoles en patrouille sur le lac. L'Unité s'attache

beaucoup à la sensibilisation de la collectivité à la sécurité nautique. « Nous sommes présents à toutes les réunions tenues dans le cadre du programme de surveillance de quartiers pour distribuer des dépliants sur la sécurité nautique et répondre aux questions du public, explique le capitaine Calligaro. Nous renseignons aussi les plaisanciers sur le matériel qu'ils devraient avoir à bord. »

L'Unité et les bénévoles qui la forment ont considérablement changé au cours des 40 dernières années. « Les jeunes gens s'engagent dans à nos rangs aujourd'hui connaissent très bien les nouvelles technologies, déclare le capitaine Calligaro. Comme les plaisanciers sont aujourd'hui mieux avertis qu'autrefois, nos bénévoles déploient des efforts considérables pour perfectionner et enrichir leurs compétences. »

Le capitaine Calligaro se souvient d'une mission en particulier. Il y a une quinzaine d'années, l'Unité a reçu un appel de détresse. À leur arrivée sur les lieux, les bénévoles ont découvert deux hommes âgés de 18 ans, tous deux noyés. « Nous avons mené l'opération de ratissage pour récupérer les corps, se rappelle le capitaine Calligaro. Les deux jeunes hommes chahutaient dans un canot et plongeaient dans le lac. L'un d'eux portait des jeans et des vêtements amples; il est resté coincé dans des vieilles souches et des branches au fond du lac. Son copain a plongé pour tenter de le dégager, et lui aussi s'est retrouvé coincé. Nous tentons de mettre les gens en garde contre les dangers de la natation en eaux inconnues. »

Les membres de l'Unité font face à des urgences de tous les genres. Le temps est un facteur important dans toutes les situations. La houle peut soulever des vagues d'environ deux mètres (six à sept pieds), ce qui pose des difficultés pour l'Unité.

Chaque fois que l'Unité reçoit un appel, les bénévoles risquent leur vie. « Il y a environ six ans, une de nos embarcations a été frappée par la foudre, alors qu'elle se rendait sur les lieux d'un incident, se rappelle le capitaine Calligaro. Nos bénévoles ont eu chaud, mais, heureusement, personne n'a été gravement blessé. »

Le service bénévole au sein de l'Unité est valorisant et satisfaisant de bien des façons pour les membres. Le capitaine Calligaro tire satisfaction de l'exécution correcte et réussie d'une intervention d'urgence par son équipe. « La confiance que je leur témoigne n'est égalée que par le respect qu'ils m'inspirent », dit-il.

Le 40e anniversaire a souligné que l'Unité a sa place dans l'avenir de la recherche et du sauvetage et qu'elle continuera d'évoluer au service des plaisanciers.

Helen Kwan, Stagiaire, Université de Calgary, SNRS.

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

Programme de prix du Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Le programme des prix du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a été créé en 1995, d'une part, pour souligner le travail exceptionnel qu'effectuent les chercheurs et sauveteurs bénévoles, les spécialistes et les organismes et, d'autre part, pour sensibiliser le public canadien aux efforts déployés en recherche et sauvetage. Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage décerne le Prix pour réalisation exceptionnelle en

recherche et sauvetage à la personne ou au groupe qui a contribué de façon remarquable aux initiatives de recherche et de sauvetage entreprises au Canada. Les certificats de mérite soulignent les efforts des personnes ou des groupes qui ont apporté des contributions importantes aux initiatives de recherche et de sauvetage entreprises dans leur région.

En 1995, le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage a été attribué à Kevin George d'Edmonton (Alberta), en hommage aux efforts qu'il a déployés pour rehausser le profil des chiens de recherche et de sauvetage utilisés à l'échelle du Canada. M. George a été un pionnier dans l'établissement des équipes cinophiles et a créé la Search and Rescue Dog Association of Alberta.

En 1996, Michael Daniels, de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), a remporté le Prix en reconnaissance des 25 années qu'il a consacrées à l'amélioration de la recherche et du sauvetage aériens en Ontario et à l'échelle du pays. Grâce aux efforts de M. Daniels, il existe non seulement des services de recherche et de sauvetage aériens et une association en Ontario, mais aussi une association nationale qui a été créée en collaboration avec le ministère de la Défense nationale (MDN).

En 1997, le Prix est allé au lcol (ret.) Keith Gathercole, ancien pilote d'hélicoptère de recherche et de sauvetage au service des Forces canadiennes. Lorsqu'il était officier de recherche et de sauvetage, le lcol Gathercole a accumulé plus de 7000 heures de vol. Il a porté l'uniforme de pratiquement tous les escadrons de recherche et de sauvetage du Canada et a commandé la 103e Unité de sauvetage et le 424e Escadron de transport et de sauvetage.

En 1998, le récipiendaire du Prix fut M. Harry Strong, directeur général de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), en reconnaissance du rôle qu'il a joué dans l'évolution de la GCAC en un organisme de sauvetage parmi les plus compétents et rentables du Canada. Bénévole au sein de la GCAC depuis 1979, M. Strong a consacré des heures et une énergie infinies à l'amélioration de la GCAC et à son rôle de porte-parole sur le plan national et international.

Les récipiendaires du Prix sont choisis en fonction de leur courage, de leur volonté et de leurs contributions exceptionnelles à la recherche et au sauvetage. Si vous connaissez une telle personne, vous pouvez poser sa candidature pour le Prix pour réalisation exceptionnelle ou pour un certificat de mérite.

La date limite de présentation des candidatures est le 1er juillet 1999. Prière de transmettre les candidatures au SNRS par courrier, par télécopieur au (613) 996-3746 ou par courrier électronique (isabelle@snrs.gc.ca). La remise des prix aura lieu à l'occasion du banquet de remise des prix de SARSCÈNE 99 à St. John's (Terre-Neuve), le 16 octobre 1999.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, s'adresser à Isabelle Beaumont-Frenette au 1 800 727-9414 ou (613) 992-8215, courrier électronique isabelle@snrs.gc.ca.

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

[Retour](#)