

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

**SAUVETAGE, SÉCURITÉ ET INTERVENTION
ENVIRONNEMENTALE**

**RAPPORT ANNUEL DES INCIDENTS
SAR MARITIMES
1998**

**Sauvetage, sécurité et intervention environnementale
Garde côtière canadienne
Ministère des Pêches et des Océans
5^e étage, 200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6
Canada**

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
AVANT – PROPOS	1
SOMMAIRE DES INCIDENTS SAR – 1998	2
RÉPARTITION MENSUELLE DES INCIDENTS MARITIMES – 1998	3
RÉPARTITION MENSUELLE DES AUTRES INCIDENTS – 1998	4
PERSONNES ASSISTÉES EN 1998	5
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES - INCIDENTS MARITIMES – ÉCHELLE NATIONALE	6
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES - AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE NATIONALE ...	7
INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIE - ÉCHELLE NATIONALE	8
AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIE - ÉCHELLE NATIONALE	9
PROFIL DES MISSIONS SAR	11
PROFIL DES MISSIONS SAR - PROVENANCE DES RESSOURCES	12
PROFIL DES MISSIONS SAR - PROVENANCE DES RESSOURCES AUTRES	13
ORDER DES RESSOURCES PRIMAIRES SELON LE NOMBRE DE MISSIONS ...	14
RÉGIONS SAR ET RCCs/MRSCs	17
RRS HALIFAX	18
RRS TRENTON	19
RRS VICTORIA	20
RÉGION DE TERRE-NEUVE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	21
MRSC ST. JOHN'S	22
INCIDENTS NOTABLES	23
RÉGION DES MARITIMES	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	24
RCC HALIFAX	25
INCIDENTS NOTABLES	26
RÉGION LAURENTIENNE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	27
MRSC QUÉBEC	28
INCIDENTS NOTABLES	29

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	PAGE
RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	31
RCC TRENTON	33
RÉGION DU PACIFIQUE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	34
RCC VICTORIA	35
INCIDENTS NOTABLES	36
INCIDENTS MARITIMES ET AUTRES INCIDENTS 1997 - ÉCHELLE RÉGIONALE	38
VIES SAUVÉES/VIES PERDUES INCIDENTS MARITIMES ET AUTRES - ÉCHELLE RÉGIONALE	39
RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES INCIDENTS SAR	40
RÔLE DE LA GCC HORS DES SECTEURS MARITIMES CANADIENS	41
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES - INCIDENTS MARITIMES - ÉCHELLE RÉGIONALE	42
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES - AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE RÉGIONALE ..	43
INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE RÉGIONALE	44
AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE RÉGIONALE	45
RÉTROSPECTIVE DE 5 ANS	46
TOTAL DES INCIDENTS SAR 1994 – 1998	47
VIES SAUVÉES/VIES PERDUES 1994 – 1998	48
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES 1994 -1998	49
RESSOURCES PRIMAIRES SAR DE LA GCC	50
LEXIQUE DES TERMES SAR	52

AVANT-PROPOS

Le présent rapport fournit des renseignements sur les incidents de Recherche et sauvetage (SAR) maritimes qui se sont produits dans les régions de la Ministère Pêches et Océans, c'est-à-dire : Terre-Neuve, Maritimes, Laurentienne, Centrale et Arctique, et Pacifique. Il porte aussi les incidents qui se sont produits dans des régions américaines où l'assistance de la Garde côtière canadienne a été requise.

Conservées dans des bases de données SAR (SISAR) à l'Administration centrale, ces statistiques ont été compilées à partir de renseignements obtenus de la Garde côtière et d'autres unités qui ont répondu à des incidents de Recherche et sauvetage. Elles proviennent aussi de rapports des Centres de coordination des opérations de sauvetage et des Centres secondaires de sauvetage maritime (RCC et MRSC), ainsi que d'autres sources. En 1994, un protocole d'entente a été signé entre le Commandement aérien (C Air) des Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne (GCC) afin de mettre en oeuvre le SISAR dans les RCC et le MRSC. Les données saisies par le C Air sont reflétées dans le présent sommaire. La sélection des statistiques présentées dans le présent rapport se fonde sur la fréquence des demandes antérieures pour ce type de statistiques.

Les sources d'information utilisées pour ces rapports font l'objet d'une amélioration constante, ce qui permettra de mieux comprendre les facteurs sous-jacents pertinents, le rôle des unités participantes et leur efficacité pour ce qui est de résoudre les incidents de toutes sortes.

Enfin, il y a lieu souligner que les statistiques ne constituent pas une description complète des activités de Recherche et sauvetage de la Garde côtière.

SOMMAIRE DES INCIDENTS SAR – 1998

INCIDENTS

Les services SAR de la Garde côtière ont consigné un total de **6 917** incidents.

Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) - 5 311

- M1 – Incidents de détresse – **334** ce qui représente **6,48%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **576** ce qui représente **10,84%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **3 534** ce qui représente **66,54%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **857** ce qui représente **16,14%** des incidents maritimes

Autres incidents (A, C, H et U) – 1 606

Aérien – 475

Civil – 170

Humanitaire – 625

Inconnu – 336

- Incidents de détresse – **337** ce qui représente **20.98%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **309** ce qui représente **19.24%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **228%** ce qui représente **14.20%** des autres incidents
- Fausses Alertes et canulars – **732** ce qui représente **45.58%** des autres incidents

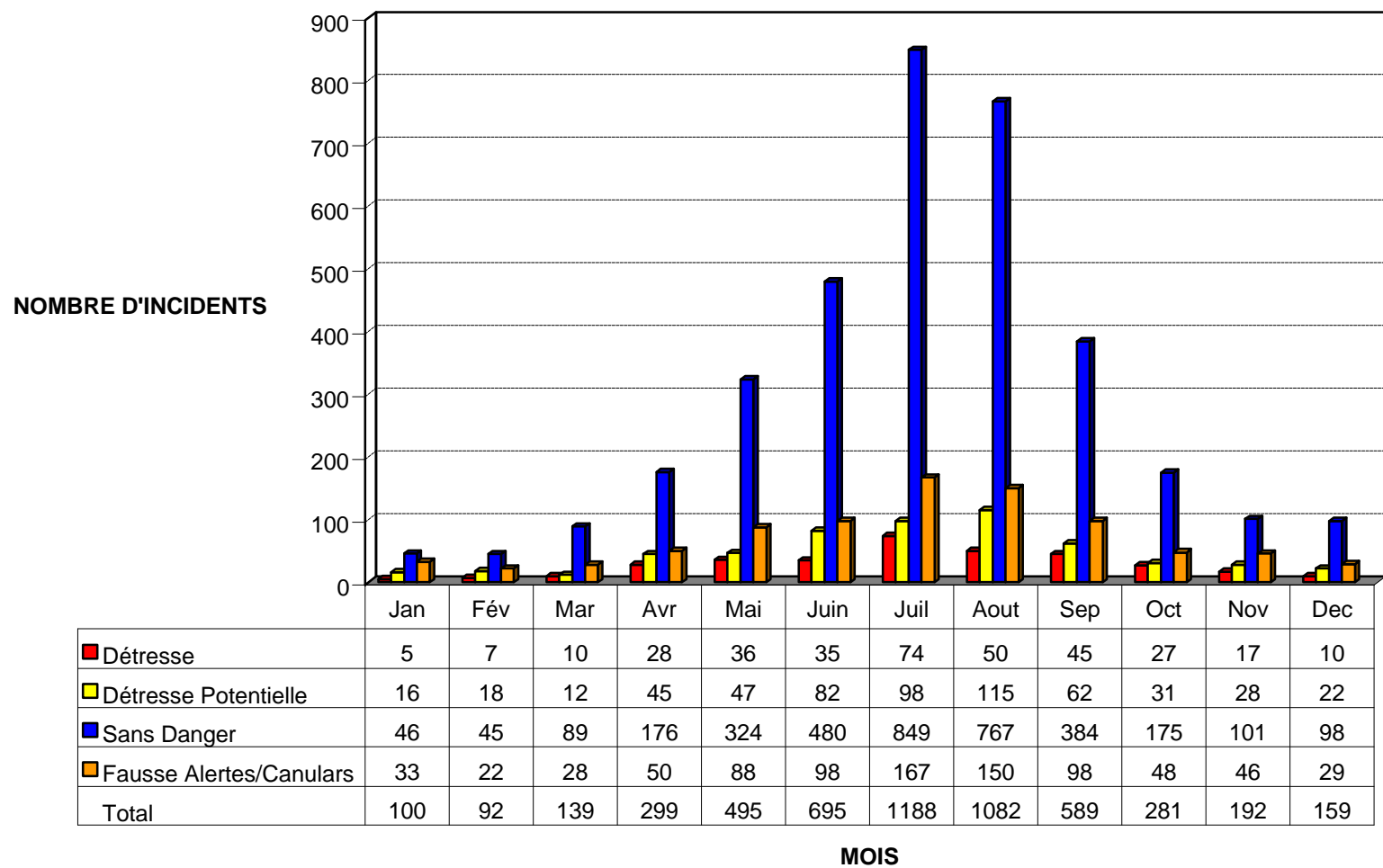
INCIDENTS DE DÉTRESSE : Un bateau ou une personne sont menacés d'un danger grave et imminent et ont besoin d'un secours immédiat. (une ou plusieurs vies sont en danger à un moment quelconque au cours de l'incident)

INCIDENTS DE DÉTRESSE POTENTIELLE : Possibilité d'un incident de détresse si des mesures ne sont pas prises à temps, par exemple, une intervention immédiate est requise pour stabiliser une situation afin d'éviter une situation détresse.

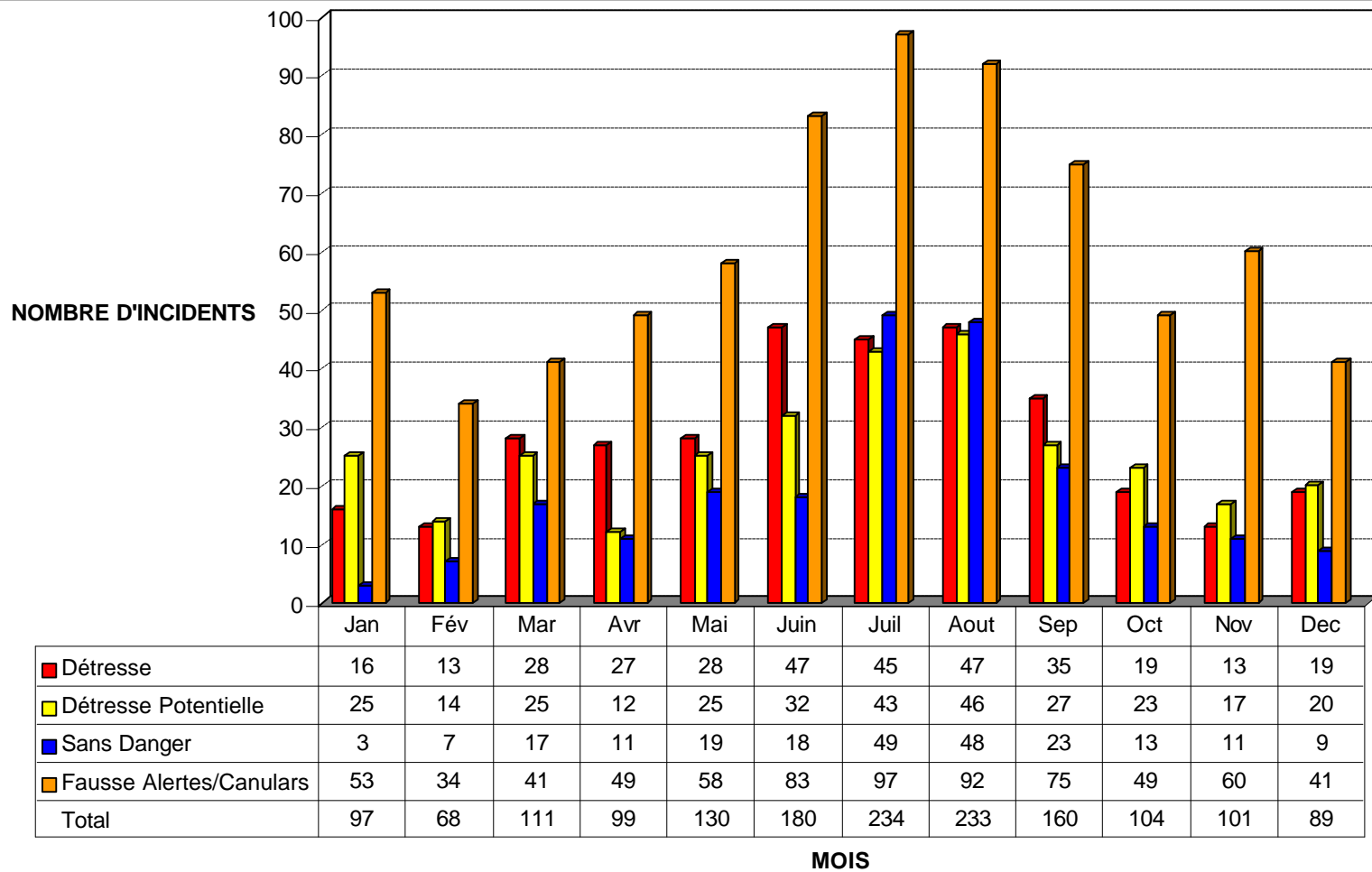
SITUATION RÉSOLUE DURANT LA PHASE D'INCERTITUDE : ceux qui n'impliquent pas de détresse et ne représentent aucun risque appréciable pour la vie.

FAUSSES ALERTES ET CANULARS : comprennent toutes les fausses alertes et tous les canulars.

RÉPARTITION MENSUELLE DES INCIDENTS MARITIMES 1998 CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4



RÉPARTITION MENSUELLE DES AUTRES INCIDENTS 1998 CLASSIFICATIONS A, C, H, ET U



PERSONNES ASSISTÉES EN 1998

INCIDENTS MARITIMES

Vies en danger : (M1 et M2)

- Vies sauvées – **3 530**
- Vies perdues – **100**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **17 359**
(environ) (M1, M2, M3 et M4)

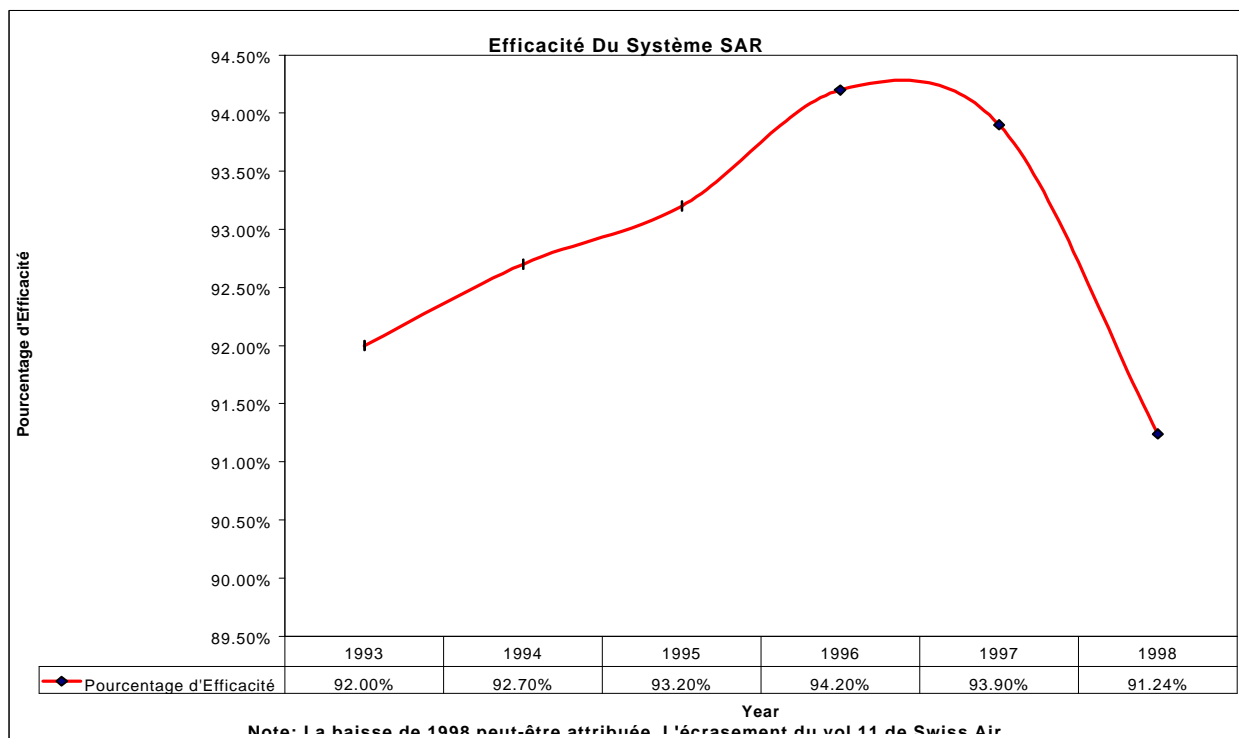
AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U)

Vies en danger :

- Vies sauvées – **1 439**
- Vies perdues – **377**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **3 424**
(environ)

L'objectif du système SAR en milieu marin est de sauver toutes les vies en danger, en détresse ou menacées d'une détresse imminente. En 1998, 94% des vies en danger ont été sauvées. (Classifications Maritimes, Aérien, Civil, Humanitaire et Inconnu)



Les vies en danger, y compris les **vies sauvées** et les **vies perdues** figurent uniquement dans les incidents de **DÉTRESSE** et les incidents de **DÉTRESSE POSSIBLE**. Tous les autres incidents constituent des vies secourues.

TYPES D'UNITÉS QUE NOUS AVONS ASSISTÉES EN 1998
INCIDENTS MARITIMES - ÉCHELLE NATIONALE
CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4

	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	TYPES D'INCIDENTS LES PLUS FRÉQUENT
<u>BATEAU DE PLAISANCE</u>	<u>3 532</u>	<u>66,30%</u>			
MOTO-MARINE	113	2,12%	52	1	DÉSEMPARÉ
CANOË/KAYAK	163	3,06%	97	7	CHAVIREMENT
BATEAU NON PONTÉ	326	6,12%	147	21	DÉSEMPARÉ
VOILE: 760 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 m	145	2,72%	120	4	CHAVIREMENT
05.6M à 8.0M	205	3,85%	65	0	DÉSEMPARÉ
8.1M à 12.0M	289	5,42%	128	2	ÉCHOUAGE
12.1M à 20.0M	61	1,14%	35	0	ÉCHOUAGE
> 20.0M	3	0,06%	6	0	DÉSEMPARÉ
PLANCHE À VOILE	57	1,07%	20	1	DÉSEMPARÉ
MOTEUR: 2 170 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 m	661	12,41%	313	12	DÉSEMPARÉ
05.6M à 8.0M	1011	18,98%	414	10	DÉSEMPARÉ
8.1M à 12.0M	376	7,06%	130	0	DÉSEMPARÉ
12.1M à 20.0M	107	2,01%	59	0	DÉSEMPARÉ
> 20.0M	15	0,28%	43	1	DÉSEMPARÉ
<u>BATEAU DE PÊCHE</u>	<u>1 223</u>	<u>22,95%</u>			
G.T. >=15	716	13,44%	394	10	DÉSEMPARÉ
G.T. <15 & >12.2M	102	1,91%	58	0	DÉSEMPARÉ
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	338	6,34%	135	0	DÉSEMPARÉ
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	67	1,26%	31	5	DÉSEMPARÉ
<u>AUTRES BATEAUX/AUTRES</u>	<u>573</u>	<u>10,75%</u>			
NAVIRE COMMERCIAL	153	2,87%	1140	22	DÉSEMPARÉ
NAVIRE DU GOUVERNEMENT	24	0,45%	58	0	DÉSEMPARÉ
INDIVIDU	16	0,30%	9	1	PERSONNE À L'EAU
AUTRE	102	1,92%	71	2	DIVERS
NIL	265	4,97%	5	1	FAUSSE ALERTE
INCONNU	13	0,24%	0	0	FAUSSE ALERTE
<u>TOTAL</u>	<u>5 328</u>	<u>100%</u>	<u>3 530</u>	<u>100</u>	

TYPES D'UNITÉS QUE NOUS AVONS ASSISTÉES EN 1998
AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE NATIONALE
CLASSIFICATIONS A, C, H ET U

	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	TYPES D'INCIDENTS LES PLUS FRÉQUENTS
<u>BATEAU DE PLAISANCE</u>	<u>107</u>	<u>6,64%</u>			
MOTO-MARINE	3	0,19%	1	0	DIVERS
CANOË/KAYAK	9	0,56%	9	0	DIVERS
BATEAU NON PONTÉ	5	0,31%	0	0	DIVERS
VOILE: 30 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 m	7	0,43%	11	0	CHAVIREMENT
05.6M à 8.0M	5	0,31%	0	0	ÉCHOUAGE
8.1M à 12.0M	13	0,81%	8	1	MÉDICAL
12.1M à 20.0M	3	0,19%	2	0	MÉDICAL
> 20.0M	0	0,00%	0	0	-
PLANCHE À VOILE	2	0,12%	0	0	DÉSEMPARÉ
MOTEUR: 95 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 m	15	0,93%	6	1	DÉSEMPARÉ
05.6M à 8.0M	28	1,74%	12	1	DÉSEMPARÉ
8.1M à 12.0M	13	0,81%	11	0	MÉDICAL
12.1M à 20.0M	4	0,25%	3	0	DIVERS
> 20.0M	0	0,00%	0	0	-
<u>BATEAU DE PÊCHE</u>	<u>62</u>	<u>3,85%</u>			
G.T. >=15	48	2,98%	38	0	MÉDICAL
G.T. <15 & >12.2M	8	0,50%	2	0	MÉDICAL
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	4	0,25%	12	0	MÉDICAL
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	2	0,12%	1	0	MÉDICAL
<u>AUTRES BATEAUX/AUTRES</u>	<u>1 062</u>	<u>65,88%</u>			
NAVIRE COMMERCIAL	72	4,47%	55	4	MÉDICAL
NAVIRE DU GOUVERNEMENT	9	0,56%	5	0	MÉDICAL
INDIVIDU	388	24,07%	256	61	RECUPÉRATION DE CORPS
AUTRE	107	6,63%	43	4	FAUSSE ALERTE
VÉHICULE TERRESTRE	14	0,87%	1	2	AUTRE
NIL	432	26,80%	83	13	FAUSSE ALERTE
INCONNU	40	2,48%	230	0	FAUSSE ALERTE
<u>AÉRONEF</u>	<u>381</u>	<u>23,62%</u>			
PLANEUR/DELTAPLANE	3	0,19%	1	0	FAUSSE ALERTE
HÉLICOPTÈRE	57	3,53%	35	2	FAUSSE ALERTE
AVION MULTI-MOTEURS	85	5,27%	452	250	DIVERS
AVION MONOMOTEUR	229	14,20%	156	38	FAUSSE ALERTE
AVION PRIVÉ/AVION ULTRA LÉGER	5	0,31%	4	0	ÉCRASEMENT
MONTGOLFIÈRE	2	0,12%	2	0	AMERRISSAGE FORCÉ
<u>TOTAL</u>	<u>1 612</u>	<u>100%</u>	<u>1 439</u>	<u>377</u>	

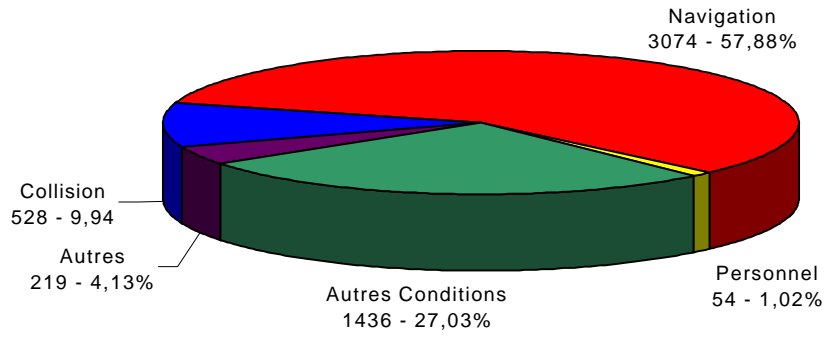
**INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE NATIONALE
(CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4)**

	TOTAL	%	LIVES SAVED	LIVES LOST
<u>COLLISION</u>	<u>528</u>	<u>9,94%</u>	<u>294</u>	<u>0</u>
ÈCHOUEMENT	528	9,94%	294	0
<u>NAVIGATION</u>	<u>3074</u>	<u>57,88%</u>	<u>1430</u>	<u>2</u>
ÈCHRASUREMENT	1	0,02%	0	0
DÈSEMPARÈ	2976	56,03%	1381	2
DÈSORIENTÈ	97	1,83%	49	0
<u>PERSONNEL</u>	<u>54</u>	<u>1,02%</u>	<u>119</u>	<u>8</u>
CHUTE PAR DESSUS BORD	51	0,96%	62	8
MÈDICAL	3	0,06%	57	0
<u>AUTRES CONDITIONS</u>	<u>1436</u>	<u>27,03%</u>	<u>1211</u>	<u>73</u>
CHAVIREMENT	226	4,25%	392	53
NAUFRAGE	61	1,15%	132	20
VOIE D'EAU	203	3,82%	507	0
INCINDE	75	1,41%	180	0
FAUSSE ALERTE	871	16,40%	0	0
<u>AUTRES</u>	<u>219</u>	<u>4,13%</u>	<u>476</u>	<u>17</u>
RECOPÈRATION DE CORPS	3	0,06%	0	2
AUTRE	194	3,65%	460	14
PERSONNE(S) MANQUANTE(S)	4	0,08%	1	1
ISOLÈ	14	0,26%	9	0
PERSON À L'EAU	4	0,08%	6	0
<u>TOTAL</u>	<u>5311</u>	<u>100</u>	<u>3530</u>	<u>100</u>

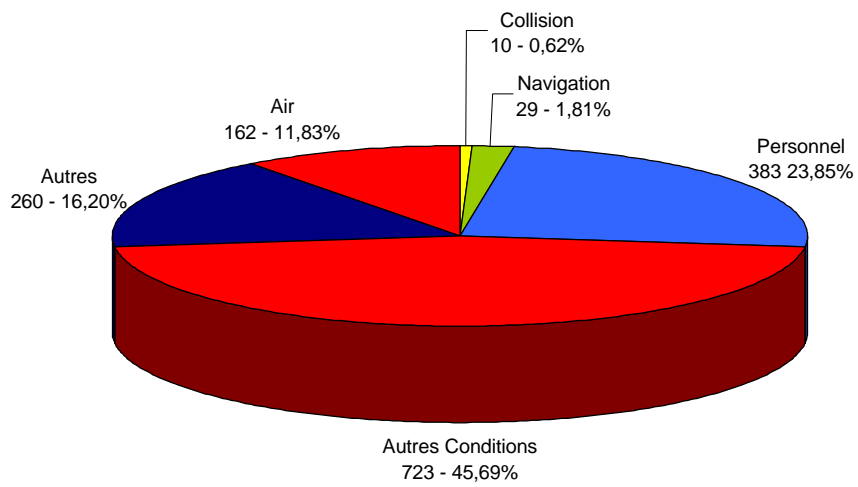
**AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE NATIONALE
(CLASSIFICATIONS A, C, H ET U)**

	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES
<u>COLLISION</u>	<u>10</u>	<u>0,62%</u>	<u>2</u>	<u>0</u>
ÉCHOUEMENT	10	0,62%	2	0
<u>NAVIGATION</u>	<u>29</u>	<u>1,81%</u>	<u>11</u>	<u>0</u>
DÉSEMPARÉ	29	1,81%	11	0
<u>PERSONNEL</u>	<u>383</u>	<u>23,85%</u>	<u>332</u>	<u>22</u>
CHUTE PAR DESSUS BORD	5	0,31%	6	1
MÉDICAL	378	23,54%	326	21
<u>AUTRES CONDITIONS</u>	<u>723</u>	<u>45,69%</u>	<u>28</u>	<u>1</u>
CHAVIREMENT	6	0,37%	12	1
NAUFRAGE	11	0,68%	0	0
VOIE D'EAU	2	0,12%	1	0
INCENDIE	9	0,56%	15	0
FAUSSE ALERTE	706	43,96%	0	0
<u>AUTRES</u>	<u>260</u>	<u>16,20%</u>	<u>202</u>	<u>60</u>
AUTRE	100	6,23%	65	7
DISPARU(S)	42	2,62%	36	14
ISOLÉ	9	0,56%	31	0
PERSON À L'EAU	38	2,37%	28	16
SUICIDE/TENTATIVE DE	71	4,42%	42	23
<u>AIR</u>	<u>162</u>	<u>11,83%</u>	<u>864</u>	<u>287</u>
ÉCRASEMENT	99	6,16%	183	53
AMERRISSAGE FORCÉ	8	0,50%	12	5
URGENCE EN VOL	37	2,30%	639	229
ATTERRISSAGE FORCÉ	18	1,13%	30	0
RECUPÉRATION DE CORPS	28	1,74%	0	7
<u>TOTAL</u>	<u>1 772</u>	<u>100%</u>	<u>1 324</u>	<u>152</u>

**INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE NATIONALE
CLASSIFICATIONS M1, M2 ET M3**



**INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE NATIONALE
CLASSIFICATIONS A, C, H ET U**



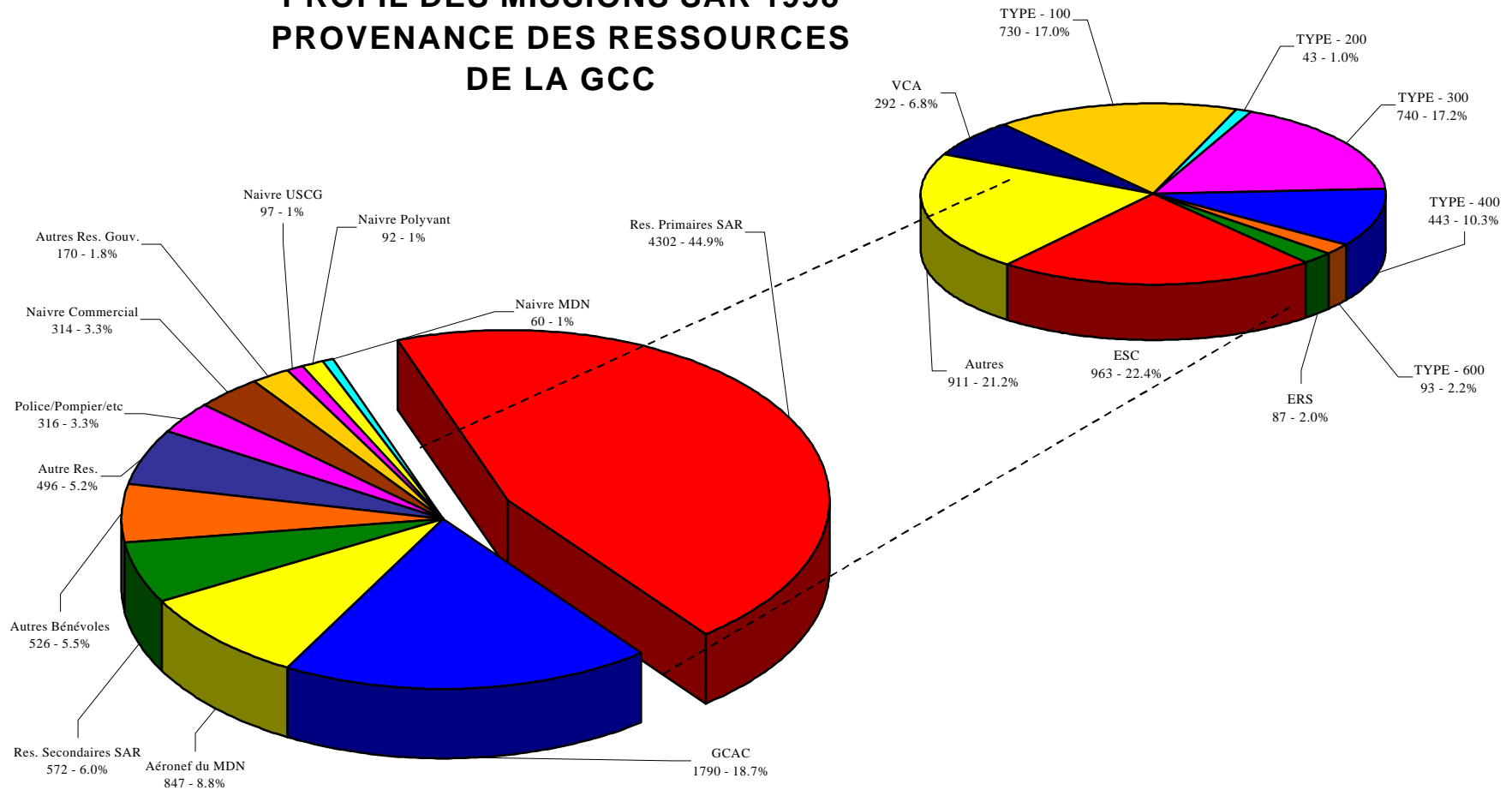
PROFIL DES MISSIONS SAR

En 1998, il y a eu 9582 affectations en réponse à 6 917 incidents. Par affectation SAR, on entend une demande de navire ou d'aéronef pour prêter assistance au cours d'un incident SAR. Plus d'un navire et aéronef peuvent être déployés.

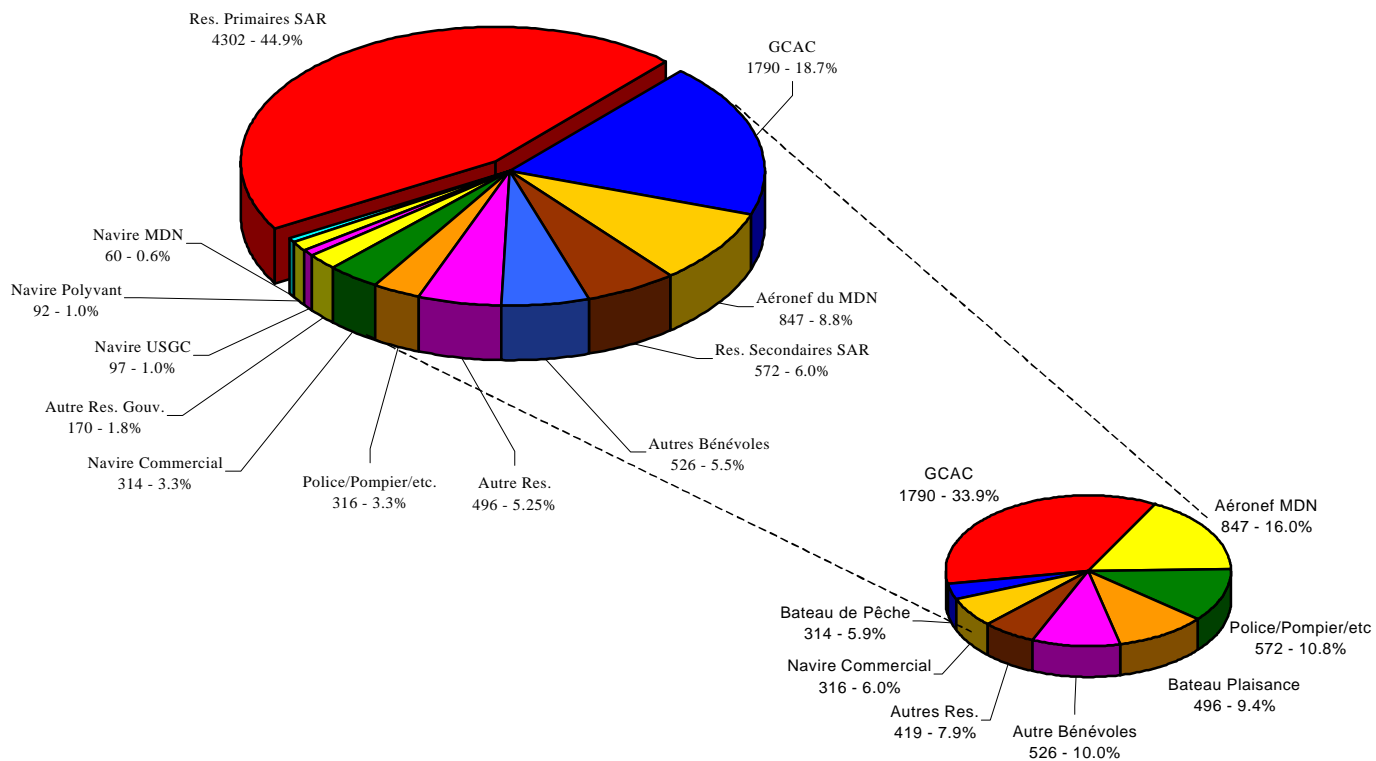
9582 MISSIONS SAR

	RESSOURCES	MISSIONS	%
1.	Ressources SAR spécialisées de la GCC	4302	44.9%
2.	GCAC	1790	18.7%
3.	Aéronef du MDN	847	8.8%
4.	Ressources complémentaires de la GC	572	6.0%
5.	Autres bénévoles	526	5.5%
6.	Autres ressources	496	5.2%
7.	Police/Pompier/etc.	316	3.3%
8.	Navires commerciaux	314	3.3%
9.	Autres ressources du gouvernement	170	1.8%
10.	Navires de la USCG	97	1.0%
11.	Navires polyvalents	92	1.0%
12.	Navires du MDN	60	0.6%
	<u>TOTAL</u>	<u>9582</u>	<u>100%</u>

PROFIL DES MISSIONS SAR 1998 PROVENANCE DES RESSOURCES DE LA GCC



PROFIL DES MISSIONS SAR 1998 PROVENANCE DES AUTRES RESSOURCES



ORDRE DES RESSOURCES PRIMAIRES SELON LE NOMBRE DE MISSIONS

	NOM DE RESSOURCE (TYPE)	BASE (RÉGION)	NOMBRE TOTAL DES MISSIONS	DURÉE MOYENNE DES MISSIONS
1	CG 039 and CG045 (ACV)	SEA ISLAND (P)	290	0 02:44
2	OSPREY (100)	KITSILANO (P)	238	0 02:30
3	POINT RACE (400)	CAMPBELL RIVER (P)	183	0 03:09
4	POINT HENRY (400)	PRINCE RUPERT (P)	158	0 06:40
5	CLARK'S HARBOUR (300)	CLARK'S HARBOUR (M)	147	0 08:59
6	KESTREL (300)	FRENCH CREEK (P)	142	0 03:19
7	SORA (100)*	AMHERSTBURG (CA)	141	0 02:43
8	PORT HARDY (300)	PORT HARDY (P)	135	0 06:13
9	MALLARD (100)	POWELL RIVER (P)	134	0 02:47
10	SKUA (100)	GANGES (P)	125	0 04:52
11	STERNE (100)*	QUEBEC (L)	105	0 01:17
12	CG 1306 (IRB)*	SHEDIAC (P)	92	0 01:25
13	SHIPPEGAN (300)*	SHIPPEGAN (M)	91	0 05:06
14	SAMBRO (300)	SAMBRO (M)	89	0 06:47
15	WESTPORT (300)	WESTPORT (M)	82	0 05:28
16	GC 1202 (IRB)*	VAUDREUIL (L)	79	0 01:04
17	TOFINO (300)	TOFINO (P)	78	0 04:06
18	BITTERN (100)*	KINGSTON (CA)	71	0 01:53
19	GC 1205 (IRB)*	STE-ANNE-DE-SOREL (CA)	71	0 01:25
20	SPRAY (400)*	PORT DOVER (CA)	66	0 02:58
21	CG 1305 (IRB)*	DARTMOUTH (M)	65	0 02:43
22	GC 1204 (IRB)*	LONGUEUIL (L)	62	0 01:12
23	BAMFIELD (300)	BAMFIELD (P)	61	0 06:43
24	CG 1310 (IRB)*	HARDING POINT (M)	60	0 03:51
25	GC 1209 (IRB)*	TROIS RIVIERE (L)	60	0 01:18
26	GC 1203 (IRB)*	BEACONSFIELD (CA)	59	0 01:00
27	CGR 100 (300B)*	PORT WELLER (CA)	58	0 06:07
28	CG 1003 (IRB)*	THAMES RIVER (CA)	55	0 03:48
29	ISLE ROUGE (400)	TADOUSSAC (L)	53	0 03:43
30	CAP-AUX-MEULES (300A)	ILES-DE-LA-MADELEINE (L)	48	0 04:47
31	SIR WILFRED GRENFELL (600)	ST. JOHN'S (N)	47	0 14:13
32	WAUBANO*	LONG POINT (CA)	47	0 06:09
33	CG 1004 (IRB)*	LONG POINT (CA)	44	0 05:57
34	CG 509 (IRB)*	CORTES ISLAND (P)	43	0 02:34
35	GC 1201 (IRB)*	VALLEYFIELD (L)	42	0 01:23
36	BAMFIELD (300)	BAMFIELD (P)	41	0 06:49
37	ADVENT (400)*	COBOURG (CA)	40	0 09:51
38	CG 1308 (IRB)*	CHARLOTTETOWN (M)	39	0 02:04
39	BERNIER (1100)	ST. JOHN'S (N)	37	0 21:15
40	BARTLETT (1000)	VICTORIA (P)	37	0 06:28
41	CG 1000 (IRB)*	HONEY HARBOUR (CA)	36	0 03:55
42	MANYBERRIES (100)	KITSILANO (P)	35	0 03:42
43	CG 1006 (IRB)*	ROCKPORT (CA)	33	0 02:29
44	CAPE HURD (400)*	GODERICH (CA)	32	0 03:01

* BATEAU SAISONNIER

ORDRE DES RESSOURCES PRIMAIRES SELON LE NOMBRE DE MISSIONS (suite)

	NOM DE RESSOURCE (TYPE)	BASE (RÉGION)	NOMBRE TOTAL DES MISSIONS	DURÉE MOYENNE DES MISSIONS
45	SOURIS (300)*	SOURIS (M)	32	0 06:11
46	MARY HICHENS (600)	DARTMOUTH (M)	31	0 14:19
47	CG 1001 (IRB)*	PORT LAMBTON (CA)	30	0 02:56
48	CG 1307 (IRB)*	MAHONE BAY (M)	30	0 04:09
49	SPINDRIFT (300A)	LOUISBOURG (M)	28	0 09:02
50	CCGS LEONARD J. COWLEY	ST. JOHN'S (N)	28	0 18:12
51	BICKERTON (300A)	BICKETON EAST (M)	29	0 09:49
52	SPUME (300A)	MEAFORD (CA)	27	0 12:31
53	TOBERMORY (300)*	TOBERMORY (CA)	25	0 04:28
54	GORDON REID (500)	VICTORIA (P)	24	0 10:45
55	ANN HARVEY (1100)	ST. JOHN'S (N)	23	1 03:54
56	CG 1312 (IRB)*	PICTOU (M)	23	0 03:01
57	WESTFORT (300)	THUNDER BAY (CA)	23	0 04:36
58	HOOD (200)	TWILLINGATE (N)	22	0 11:33
59	LOUISBOURG (300)	DARTMOUTH (M)	22	0 10:37
60	HARP (200)	ST. ANTHONY (N)	21	0 15:37
61	HENRY LARSEN (1200)	ST. JOHN'S (N)	21	1 07:20
62	OTHER		21	0 07:35
63	W.G. GEORGE (300A)	BURGIO (N)	19	0 04:58
64	SIR WILFRID LAURIER (1100)	VICTORIA (P)	17	0 05:04
65	SIR HUMPHREY GILBERT (1100)	ST. JOHN'S (N)	16	0 13:26
66	W. JACKMAN (300A)	BURIN (N)	15	0 13:19
67	CG 1007 (IRB)*	BURIN (N)	13	0 07:23
68	NARWHAL (1000)	VICTORIA (P)	11	0 10:40
69	CG 508	IRB BONAVIDA BAY (N)	10	0 02:37
70	IRB CONCEPTION BAY*	CONCEPTION BAY (N)	9	0 01:47
71	CG 141	ST. JOHN'S (N)	8	0 09:37
72	TELEOST	ST. JOHN'S (N)	6	0 17:41
73	TSEKOA 2 (800)	VICTORIA (P)	6	0 04:45
74	CAPE ROGER	ST. JOHN'S (N)	5	0 03:39
75	CG 245*	TERA NOVA (N)	5	0 03:32
76	IRB BONAVIDA BAY*	BONAVIDA BAY (N)	5	0 06:48
77	MARTHA L. BLACK (1100)	QUEBEC (L)	4	0 01:05
78	SHAMOOK	ST. JOHN'S (N)	4	0 05:54
79	JOHN JACOBSON (500)	VICTORIA (P)	4	0 06:05
80	ILE SAINT-OURS		3	0 01:43
81	WILFRED TEMPLEMAN	ST. JOHN'S (N)	3	0 02:37
82	CG 283		2	0 06:42
83	CG 353		2	0 02:23
84	E.P. LE QUEBECOIS	SEPT-ÎLES (L)	2	0 12:27
85	F.C.G. SMITH	QUEBEC (L)	2	0 02:04
86	SWIFT (100)	KITSILANO (P)	2	0 02:36
87	CG 118	CCGC	1	1 11:46
88	CG 246	ST. JOHN'S (N)	1	0 00:40

* BATEAU SAISONNIER

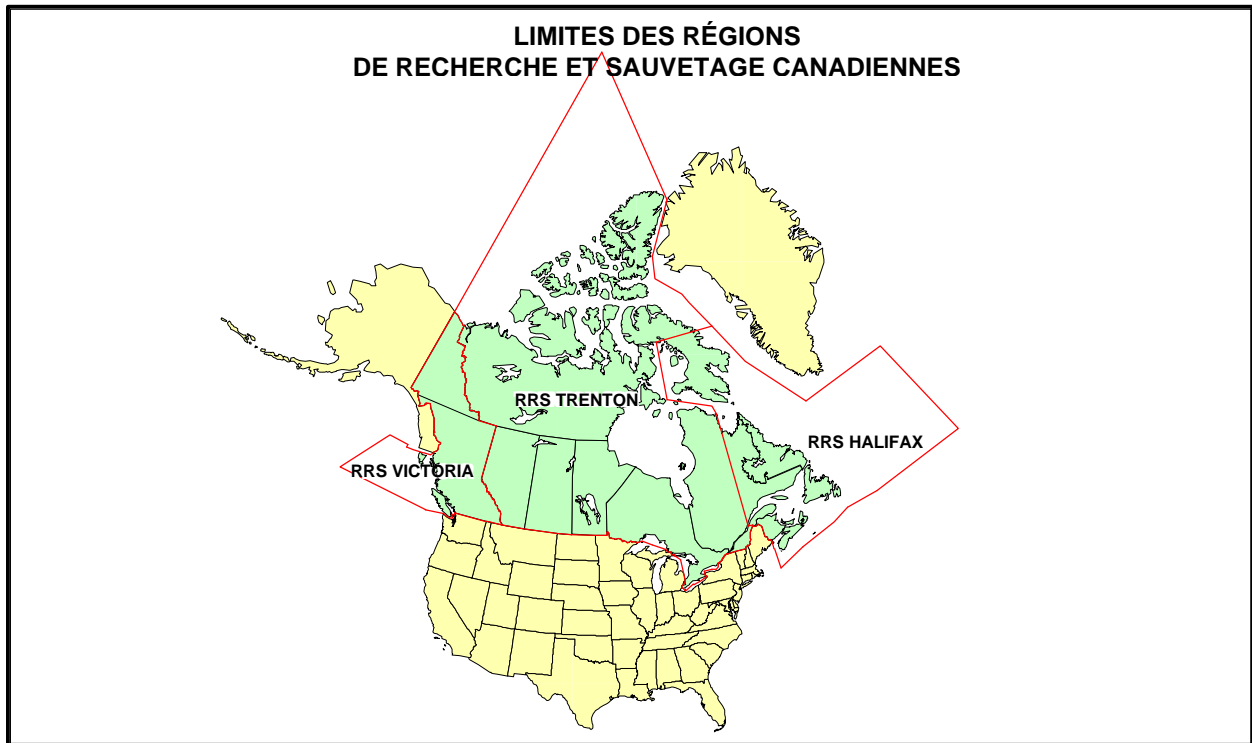
ORDRE DES RESSOURCES PRIMAIRES SELON LE NOMBRE DE MISSIONS (suite)

	NOM DE RESSOURCE (TYPE)	BASE (RÉGION)	NOMBRE TOTAL DES MISSIONS	DURÉE MOYENNE DES MISSIONS
89	CG 303		1	0 03:49
90	CG 4828	NEGUAC (M)	1	0 02:46
91	EARL GREY (1050)	CHARLOTTETOWN (M)	1	1 19:47
92	FRC 226	ST. JOHN'S (N)	1	0 00:38
93	MONTMAGNY (900)	SOREL (L)	1	0 02:43
94	PIERRE RADISSON (1200)	QUEBEC (L)	1	0 00:00
95	TRACY (1000)	SOREL (L)	1	0 03:30

* BATEAU SAISONNIER

RÉGIONS SAR et RCCs/MRSCs

Aux termes d'accords internationaux en matière de SAR en milieu marin, le Canada compte trois régions SAR (RRSs): RRS Halifax, RRS Trenton et RRS Victoria. La superficie totale s'étend des frontières du Canada /États-Unis jusqu'au Pôle nord et à environ 800 milles marins sur l'océan Pacifique et 1 000 milles marins sur l'océan Atlantique.



Conjointement avec les Forces canadiennes, la Garde côtière dote en personnel trois centres de coordination des opérations de sauvetage (RCC). Ceux-ci sont situés respectivement à Victoria (Colombie-Britannique) à Trenton (Ontario) et à Halifax (Nouvelle-Écosse). Les RCC ont pour tâche de planifier, de coordonner, de diriger et de contrôler les opérations SAR. Deux centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC) situés respectivement à Québec (Québec) et à St. John's (Terre-Neuve) ont pour rôle de réduire la charge de travail des RCCs dans les secteurs de forte activité maritime.

RRS HALIFAX

RCC Halifax et MRSC Québec et MRSC St. John's

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) – 1 751

- M1 – Incidents de détresse – **83** ce qui représente **4,74%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **126** ce qui représente **7,20%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **1 335** ce qui représente **76,24%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **207** ce qui représente **11,82%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **1 022**
- Vies perdues – **54**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **7 049**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 307

- Incidents de détresse – **83** ce qui représente **27,04%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **84** ce qui représente **27,36%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **45** ce qui représente **14,66%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **95** ce qui représente **30,94%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **796**
- Vies perdues – **265**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **1 323**(environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la RRS d'Halifax 85,07% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

RRS TRENTON
RCC Trenton et MRSC Québec

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) – 1 937

- M1 – Incidents de détresse – **123** ce qui représente **6,35%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **133** ce qui représente **6,87%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **1 413** ce qui représente **72,95%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **268** ce qui représente **13,83%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **719**
- Vies perdues – **25**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **5481**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 506

- Incidents de détresse – **110** ce qui représente **21,74%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **44** ce qui représente **8,70%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **94** ce qui représente **18,57%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **258** ce qui représente **50,99%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **196**
- Vies perdues – **57**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **453**
(environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la RRS de Trenton 91,78% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

RRS VICTORIA

RCC Victoria

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) – 1 623

- M1 – Incidents de détresse – **144** ce qui représente **8,50%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **317** ce qui représente **19,53%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **786** ce qui représente **48,43%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **382** ce qui représente **23,54%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **1789**
- Vies perdues – **15**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **4 829**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 793

- Incidents de détresse – **144** ce qui représente **18,16%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **181** ce qui représente **22,82%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **89** ce qui représente **11,23%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **379** ce qui représente **47,79%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

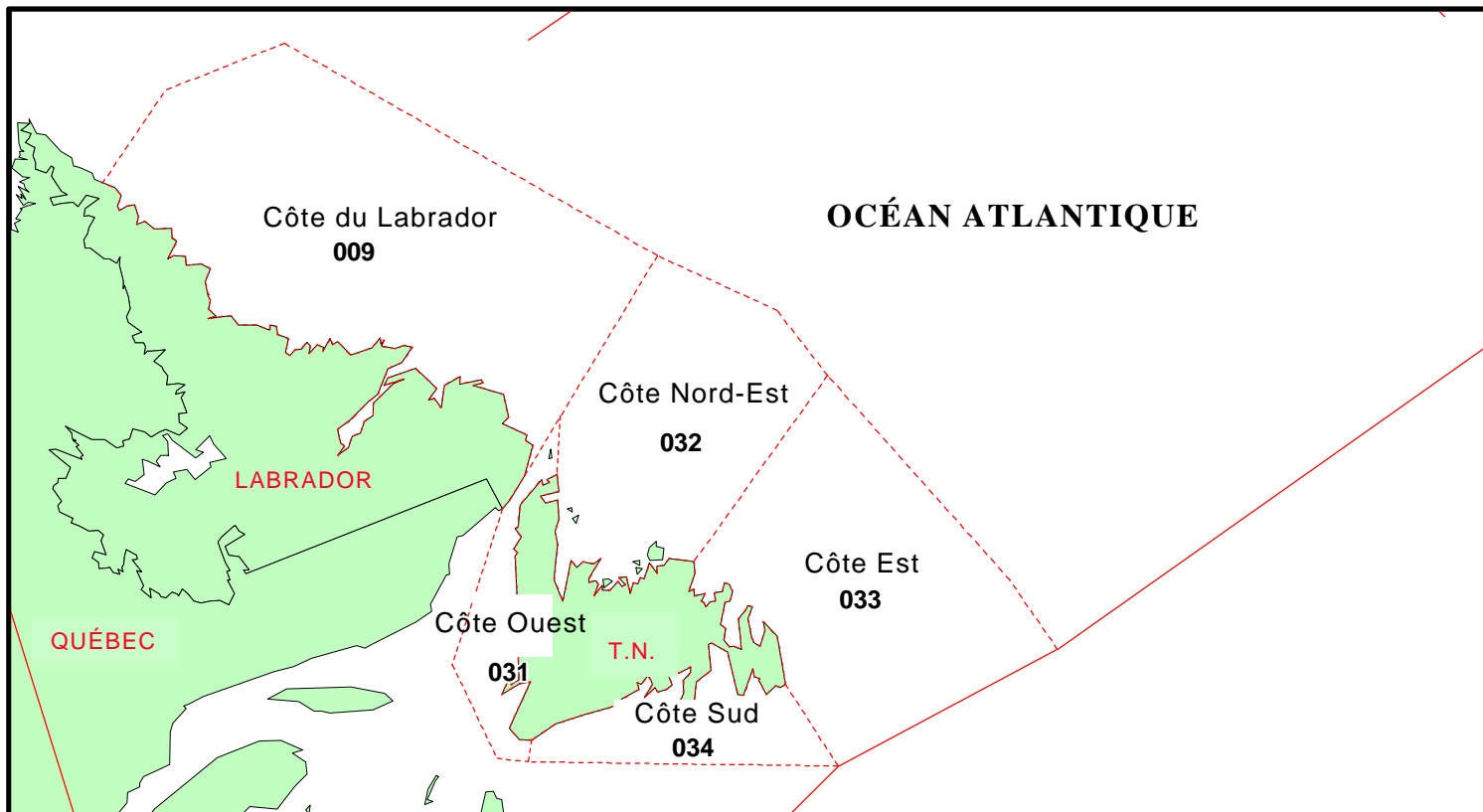
Vies en danger:

- Vies sauvées – **447**
- Vies perdues – **55**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **1648** (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la RRS de Victoria 96,96% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION DE TERRE-NEUVE



RÉGION DE TERRE-NEUVE - MRSC ST. JOHN'S

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) - 461

- M1 – Incidents de détresse – **29** ce qui représente **6,29%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **47** ce qui représente **10,20%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **334** ce qui représente **72,45%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **51** ce qui représente **11,06%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **600**
- Vies perdues – **27**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **2 819**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 52

- Incidents de détresse – **7** ce qui représente **13,47%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **17** ce qui représente **32,69%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **17** ce qui représente **32,69%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **11** ce qui représente **21,15%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **279**
- Vies perdues – **2**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **288**(environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la MRSC de St. John's 96,81% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

RÉGION DE TERRE-NEUVE – MRSC ST. JOHN'S INCIDENTS NOTABLES

0834 UTC, 16 janvier 1998 – Le vraquier grec FLARE faisait route vers Montréal depuis Rotterdam, Pays-Bas, lorsqu'il doit affronter des conditions météorologiques particulièrement mauvaises. À 0834 UTC, les SCTM de Stephenville reçoivent un message de détresse MAYDAY transmis par radio VHF et en provenance du FLARE. La communication est rompue et le RCC signale une alerte en cas de détresse INMARSAT C. Plusieurs avions des Forces canadiennes, ainsi que des navires gouvernementaux, des navires commerciaux et des avions rapides de la Provincial Airlines Ltd. sont alors chargés d'intervenir. À environ 45 milles au sud-ouest des îles de Saint-Pierre et Miquelon, le navire, vieux de 26 ans, se brise en deux, et la partie arrière du bâtiment coule en moins de 30 minutes. Vingt-cinq (25) personnes se trouvent à bord. On repêche quatre survivants, ainsi que quinze personnes décédées. On poursuit les recherches afin de retrouver les six autres membres de l'équipage. Le 17 janvier 1998, on fait appel, pour ces opérations de recherche, aux unités de surface NGCC ANN HARVEY et NCSM MONTRÉAL. Un avion Hercules et un avion Aurora sont aussi mis à contribution. À 1600 UTC, on décide de réduire l'intensité des recherches. Les opérations de recherche visant les six derniers membres d'équipage sont alors confiées à la GRC de Placentia, à titre d'affaire relevant du domaine des personnes disparues. Le 19 janvier 1998, la partie avant du FLARE coule à son tour, sur le côté ouest du banc Banquereau, en Nouvelle-Écosse. La partie arrière engloutie du navire provoque un déversement de mazout étendu et non récupérable.

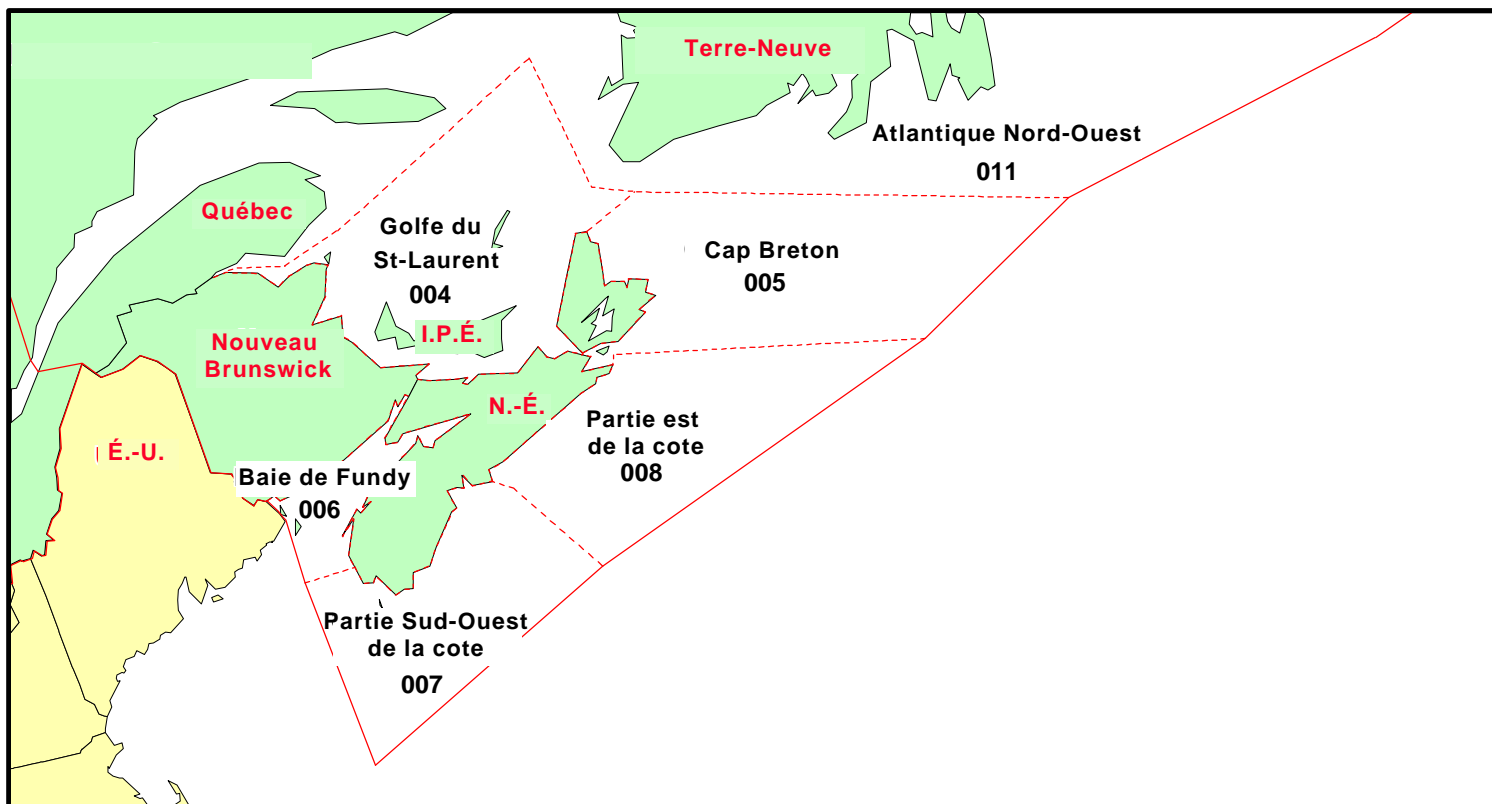
2112 UTC, 25 juillet 1998 – Un membre de la GCAC signale que deux kayakistes sont en détresse au large de l'île de Guernsey. Le navire de la GCAC SHAUNA LEE est chargé d'intervenir et apporte son aide. Comme on ne parvient pas à localiser les kayakistes, l'incident est décrété cas de détresse, et le Labrador R306 des FORCES CANADIENNES, le NGCC HARP et trois embarcations privées sont chargés d'intervenir.

Une enquête approfondie révèle qu'un autre kayak accompagnait le kayak disparu, et que les personnes se trouvant à bord de cette embarcation ont supposé que les kayakistes susmentionnés étaient retournés vers la face abritée de l'île. Un message de détresse MAYDAY est lancé, et les unités de recherche, de concert avec le Labrador R306, patrouillent toute la nuit avant de repérer les deux passagers sur une petite île. L'un d'eux souffre d'hypothermie par suite du chavirage du kayak. **Ce passager a survécu à l'immersion en eau froide plus longtemps que ne le prévoit le modèle de survie en eau froide.** Les deux personnes sont amenées dans un hôpital de Corner Brook pour y recevoir des soins.

1022 UTC, 3 août 1998 – Le MRSC de Terre-Neuve signale la présence, à 120 milles marins à l'est de Black Tickle, d'un navire de pêche chaviré à bord duquel se trouvent cinq personnes. Le navire de pêche A.J. CHASSION lance un message MAYDAY concernant l'embarcation en détresse, et vint en aide à celle-ci avec le navire de la GCAC CAPE CHADYLOM et le NGCC ANN HARVEY. Les cinq passagers se trouvant sous la coque renversée sont secourus un peu plus tard par deux bateaux de pêche, après quoi on les emmène à St. Anthony.

0540 UTC, 6 novembre 1998 – Le MRSC de Terre-Neuve est informé du fait que le navire ATLANTIC PRIZE, un bâtiment de 65 pieds, a lancé un message de détresse MAYDAY au large des Grands Bancs, et que les six personnes à bord ont revêtu des combinaisons d'immersion en raison de l'infiltration d'eau dans le navire. Le NGCC SIR WILFRED GRENFELL, le navire de la GCAC, ATLANTIC SEA CLIPPER, trois avions des FORCES CANADIENNES, et dix autres navires, reçoivent l'ordre de se rendre aux Grands Bancs. Trois personnes sont retrouvées sur un esquif, et les trois autres sont repêchées de l'eau. Les six personnes ont survécu.

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION DES MARITIMES



RÉGION DES MARITIMES - RCC HALIFAX

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) – 1 151

- M1 – Incidents de détresse – **44** ce qui représente **3,82%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **66** ce qui représente **5,74%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d’incertitude – **907** ce qui représente **78,80%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **134** ce qui représente **11,64%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **375**
- Vies perdues – **16**

Personnes secourues à la suite de demandes d’aide d’ordre général – **3 673**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 237

- Incidents de détresse – **73** ce qui représente **30,80%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **62** ce qui représente **26,16%** des autres incidents
- Incidents sans danger – **22** ce qui représente **9,28%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **80** ce qui représente **33,76%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **509**
- Vies perdues – **262**

Personnes secourues à la suite de demandes d’aide d’ordre général – **1022** (environ)

L’objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la RCC de Halifax 76,08% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

RÉGION DES MARITIMES – RCC DE HALIFAX INCIDENTS NOTABLES

1335 UTC, 29 juin 1998 – La GRC demande de l'aide en vue des recherches visant deux hommes portés disparus qui étaient aller pêcher le soir précédent dans une embarcation non pontée de 14 pieds, à environ 30 ou 40 milles marins de Halifax, en Nouvelle-Écosse. Le SEAKING R19, le SEAKING R37, l'Aurora R115, le Labrador R303, le Labrador R305, l'Hercules R310 et l'Hercules R314 des FORCES CANADIENNES, le NGCC 141, le NGCC MARY HICHENS, le NGCC F.G. CREED, le NGCC SAMBRO et le navire de la GCAC, AMBER LEE 1 sont chargés d'intervenir. Les deux hommes sont retrouvés. L'un est mort, et l'autre est transporté à l'hôpital.

0045 UTC, 15 juillet 1998 – Le CCR de Gander est informé du fait que la communication est rompue avec un avion de construction artisanale à bord duquel se trouvent deux personnes. La dernière position connue est la suivante : 4405 nord et 04305 ouest. L'appareil a quitté les Açores en direction de Torbay, Terre-Neuve. Le NGCC CAPE ROGER, le NGCC L.J. COWLEY, le NGCC S.W. GRENFELL, deux HERCULES R413, deux AURORA R405 et un LABRADOR R103 des FORCES CANADIENNES, ainsi que cinq navires commerciaux, sont chargés d'intervenir. Les recherches durent sept jours mais l'on ne retrouve que des débris.

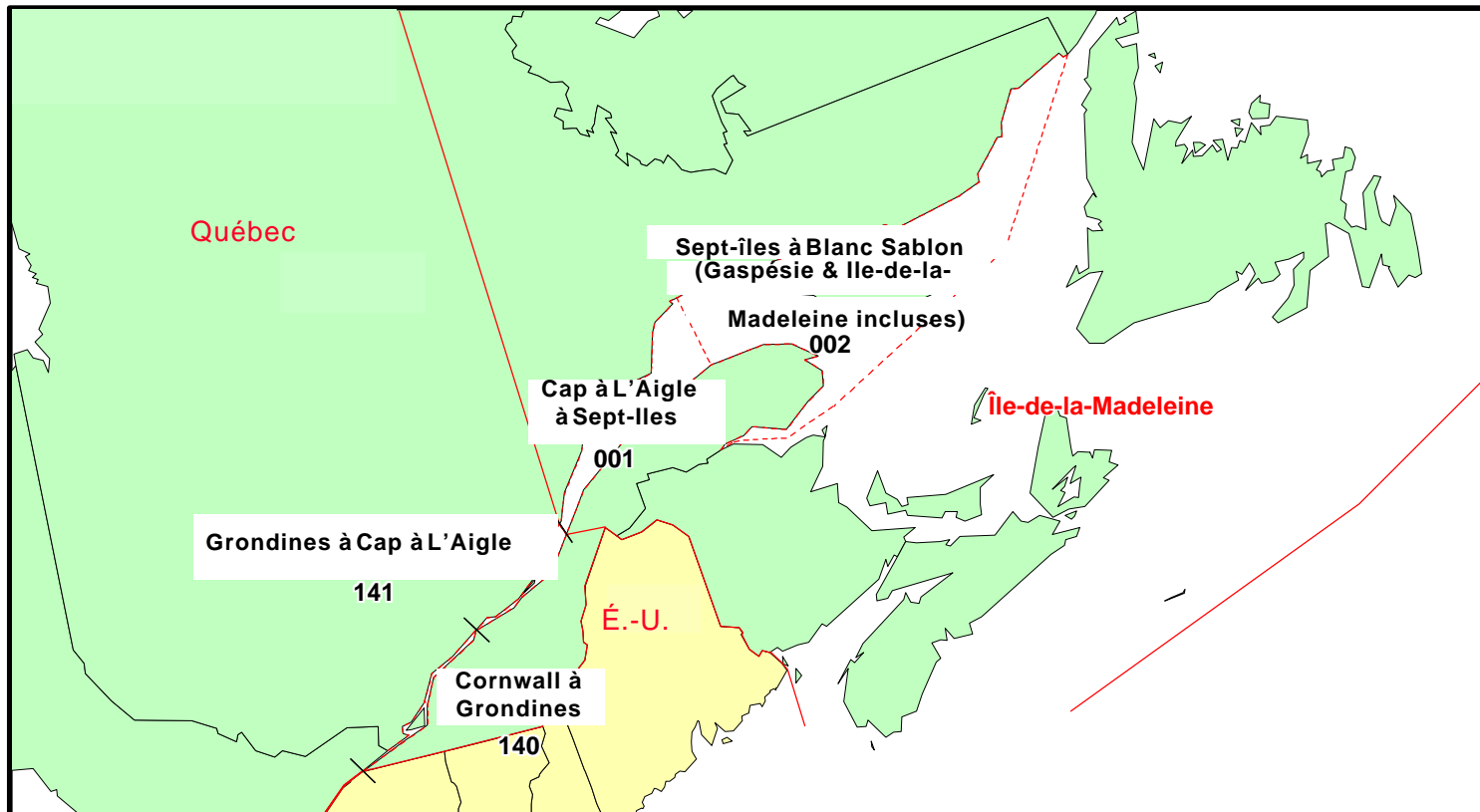
1858 UTC, 2 septembre 1998 – Le CCR de Moncton fait savoir que des avions volant à haute altitude captent un message provenant d'une radiobalise de détresse dans les environs de Yarmouth, à Terre-Neuve. L'Aurora SWORDFISH des FORCES CANADIENNES, qui effectue alors un vol d'entraînement, est chargé d'intervenir et détermine que le message de détresse provient de la baie de Fundy. Un Hercules R306 des FORCES CANADIENNES signale par la suite qu'un navire est en train de couler et que l'équipage abandonne le bâtiment sur un radeau de sauvetage. Le navire de pêche LADY D. récupère les cinq naufragés. Le navire de pêche CHRISDY GAIL coule à la position 4411 nord, 06641 ouest.

0118 UTC, 3 septembre 1998 – Le CCR de Moncton est informé du fait que le pilote de l'appareil Swissair 111 (un MD11) a signalé la présence de fumée dans la cabine, et qu'il a modifié son itinéraire de façon à se diriger vers Halifax, en Nouvelle-Écosse. Peu après, on perd le signal radar de l'avion et les communications sont rompues à la position 4423 nord et 6356 ouest. Plusieurs ressources, en plus d'un Hercules R305 des FORCES CANADIENNES du RCC de Trenton, sont chargées d'intervenir. L'avion est retrouvé près de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Les 229 personnes se trouvant à bord de l'appareil ont péri. L'affaire est confiée à la GRC et au Bureau de la sécurité des transports à des fins d'enquête.

1855 UTC, 2 octobre 1998 – Une personne communique avec le RCC de Halifax et signale avoir vu un hélicoptère de couleur jaune s'écraser dans le secteur de Marsoui, Québec. Un Hercules R310 et deux Griffon R417 des FORCES CANADIENNES, un AIR R356 de la GCC et l'avion OUTCAST 306 des FORCES CANADIENNES sont chargés d'intervenir et déterminent la provenance du signal de détresse. Les techniciens en recherche et sauvetage se rendent sur les lieux et confirment qu'il s'agit d'un Labrador 305 à bord duquel se trouvaient six personnes. Ces dernières ont toutes perdu la vie.

2339 UTC, 24 octobre 1998 – Une personne signale le retard d'un canot de 24 pieds à bord duquel se trouvent trois personnes. L'embarcation a franchi environ huit milles marins depuis Shark Fiord, T.N.-O. Les Hercules R310, R306 et R314 des FORCES CANADIENNES, le NGCC TERRY FOX, un Aurora R115 des FORCES CANADIENNES, ainsi que d'autres ressources, sont chargés d'effectuer les recherches. Les trois corps sont retrouvés le 30 novembre.

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION LAURENTIENNE



RÉGION LAURENTIENNE - MRSC QUÉBEC

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) - 966

- M1 – Incidents de détresse – **49** ce qui représente **5,07%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **71** ce qui représente **7,35%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **742** ce qui représente **76,81%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **104** ce qui représente **10,77%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **360**
- Vies perdues – **11**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **2 995**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 128

- Incidents de détresse – **43** ce qui représente **33,59%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **18** ce qui représente **14,06%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **32** ce qui représente **25,00%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **35** ce qui représente **27,35%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **49**
- Vies perdues – **26**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **120** (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la MRSC de Québec 91,70% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

RÉGION LAURENTIENNE – MRSC DE QUÉBEC INCIDENTS NOTABLES

1330 UTC, 4 mai 1998 – Dans un épais brouillard, deux hommes quittent la marina de Rivière du Loup vers 1400 UTC, à bord d'un bateau de 14 pieds, dans le but d'essayer un moteur de 18 HP. La visibilité est nulle au moment de leur départ. Une heure plus tard environ, le moteur s'arrête et l'embarcation se met à dériver. Les deux hommes, après avoir réussi à redémarrer le moteur, se rendent compte qu'ils sont désorientés et se dirigent vers la rive Nord via l'île Blanche, en direction du phare de Cap Chien. Lorsque le moteur tombe en panne sèche, les passagers quittent le bateau, croyant qu'ils pourront trouver un téléphone. Le bateau, qui n'est pas bien arrimé, part à la dérive. Le MRSC reçoit alors un message d'alerte concernant le retard des plaisanciers. À 1920 UTC, le garde-côte L'ISLE ROUGE de la GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, le NAVIRE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE MONTMAGNY, un hélicoptère provincial, un hélicoptère GRIFFON R-417 des FORCES CANADIENNES, et un navire commercial, entreprennent les opérations de recherche. Le navire commercial repère le bateau vide vers 2030 UTC. Les recherches se poursuivent en dépit du fait que la visibilité est presque nulle. Vers 0030 UTC, le Montmagny localise finalement les deux passagers, sains et saufs, à environ 3 ou 4 milles à l'ouest du phare de Cap Chien.

0630 UTC, 30 juin 1998 – Au large de Cap Renard, un incendie se déclare à bord du bateau de pêche CLAUDE 2, par suite de la défaillance de l'un des conduits hydrauliques du moteur. Peu après cette défaillance, donc, l'huile se trouvant dans ce conduit s'enflamme. Le capitaine ne peut réduire le régime, puisque le dispositif de commande est fixé au moteur lui-même. Il laisse le compartiment fermé, espérant que les flammes vont s'étouffer. L'incendie provoque une panne électrique et rend la radio inutilisable. On utilise toutes les fusées de détresse, mais sans succès. Le capitaine, sachant que les conditions météorologiques s'annoncent peu favorables, ouvre le compartiment moteur après s'être armé d'un extincteur au cas où le feu ne serait pas éteint. À ce moment, le moteur a grippé du fait qu'il avait tourné sans lubrifiant. Environ une heure après le début de l'incendie, le capitaine trouve une batterie non endommagée. Il raccorde une rallonge électrique à la radio VHF et au GPS, et indique sa position exacte. Le navire est par la suite remorqué à St. Joachimby.

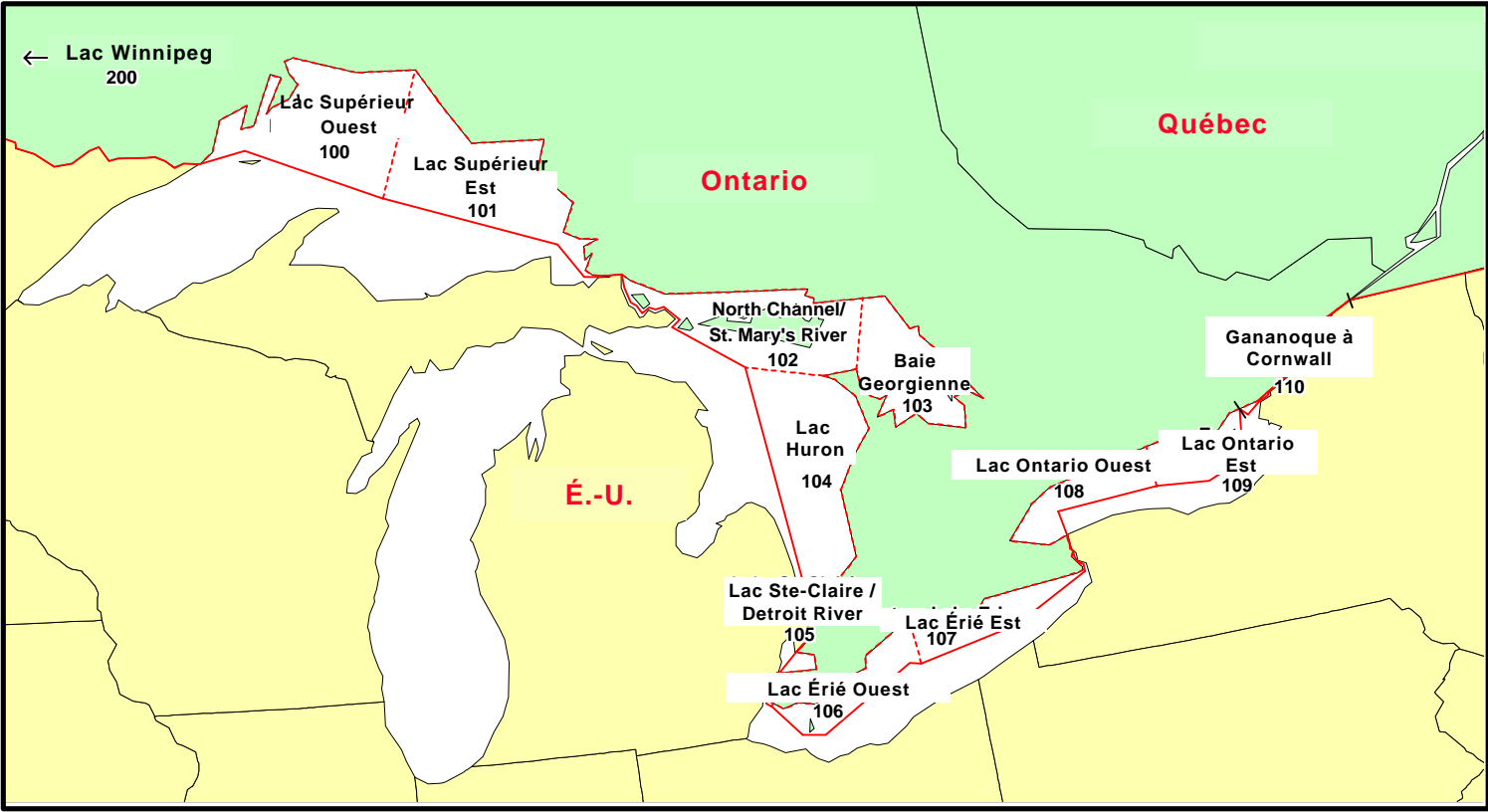
0840 UTC, 25 septembre 1998 – Deux petites embarcations à moteur transportant chacune trois chasseurs de canards sont entrées en collision dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, juste avant le lever du soleil, vers 1000 UTC, près de l'Île du Nid d'Aigle dans la région de Sorel. L'un des bateaux coule, et ses passagers sont tirés de l'eau par les occupants de la seconde embarcation. On ignore si les chasseurs portaient des gilets de sauvetage lorsque l'incident s'est produit. L'un des chasseurs secourus est envoyé à l'hôpital dans un état critique. À peu près au même moment, sur le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de la région de Bécancour, un canot se renverse et ses deux occupants sont projetés à l'eau. Les deux hommes portent des gilets de sauvetage et sont retrouvés sains et saufs.

1845 UTC, 27 novembre 1998 – À 1845 UTC, le navire de pêche canadien BRIER MIST fait savoir aux Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) des Escoumins qu'il prend l'eau mais que l'on a la situation en main. Peu après, on perd le contact radio. Le navire a quitté Les Escoumins vers 1430 UTC et se dirigeait vers Rimouski malgré une mer démontée. Le MRSC est informé de la perte de contact radio. Compte tenu des problèmes que vient de signaler le BRIER MIST, on déclare la phase de détresse. Un Griffon et un Hercules R314 des FORCES CANADIENNES, le 365 HELO de la GCC, le NGCC GEORGE R. PEAKES, le NCSM D'IBERVILLE, ainsi que neuf (9) navires commerciaux et trois (3) navires provinciaux sont chargés d'intervenir. Le lendemain, on découvre des débris et les corps de deux membres d'équipage, ce qui indique que le BRIER MIST s'est échoué près de l'île du Bic. L'incident est

confié à la POLICE PROVINCIALE DU QUÉBEC en tant qu'affaire relevant du domaine des personnes disparues. Les trois autres pêcheurs n'ont jamais été retrouvés.

1600 UTC, 7 décembre 1998 – Un avion bimoteur utilisé à des fins commerciales (transport de passagers) n'est pas arrivé à destination. L'avion, qui appartient à la Air Satellite Company, s'est envolé de l'aéroport de Baie-Comeau vers 1610 UTC en direction de Rimouski, dans le cadre d'un vol régulier désigné comme étant le « vol 501 ». L'indicatif d'appel est CF-CVK. En plus du personnel de bord (deux personnes), l'avion transporte huit passagers. Les ressources suivantes sont chargées d'intervenir : le NAVIRE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE GEORGES R. PEARKES, deux hélicoptères privés et deux avions des FORCES CANADIENNES. L'épave est retrouvée sur le fleuve Saint-Laurent, près de la rive de Pointe Lebel. Trois personnes sont secourues avant que l'avion ne soit complètement submergé par la marée montante. Six corps sont récupérés à marée basse. Le corps du copilote n'a jamais été retrouvé.

SECTEUR DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE



SECTEURS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE (NORD)



RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE - RCC TRENTON

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) - 1110

- M1 – Incidents de détresse – **84** ce qui représente **7,57%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **75** ce qui représente **6,76%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **765** ce qui représente **68,92%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **186** ce qui représente **16,75%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **406**
- Vies perdues – **23**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **3 043**(environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 396

- Incidents de détresse – **70** ce qui représente **17,68%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **31** ce qui représente **7,83%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **68** ce qui représente **17,17%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **227** ce qui représente **57,32%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

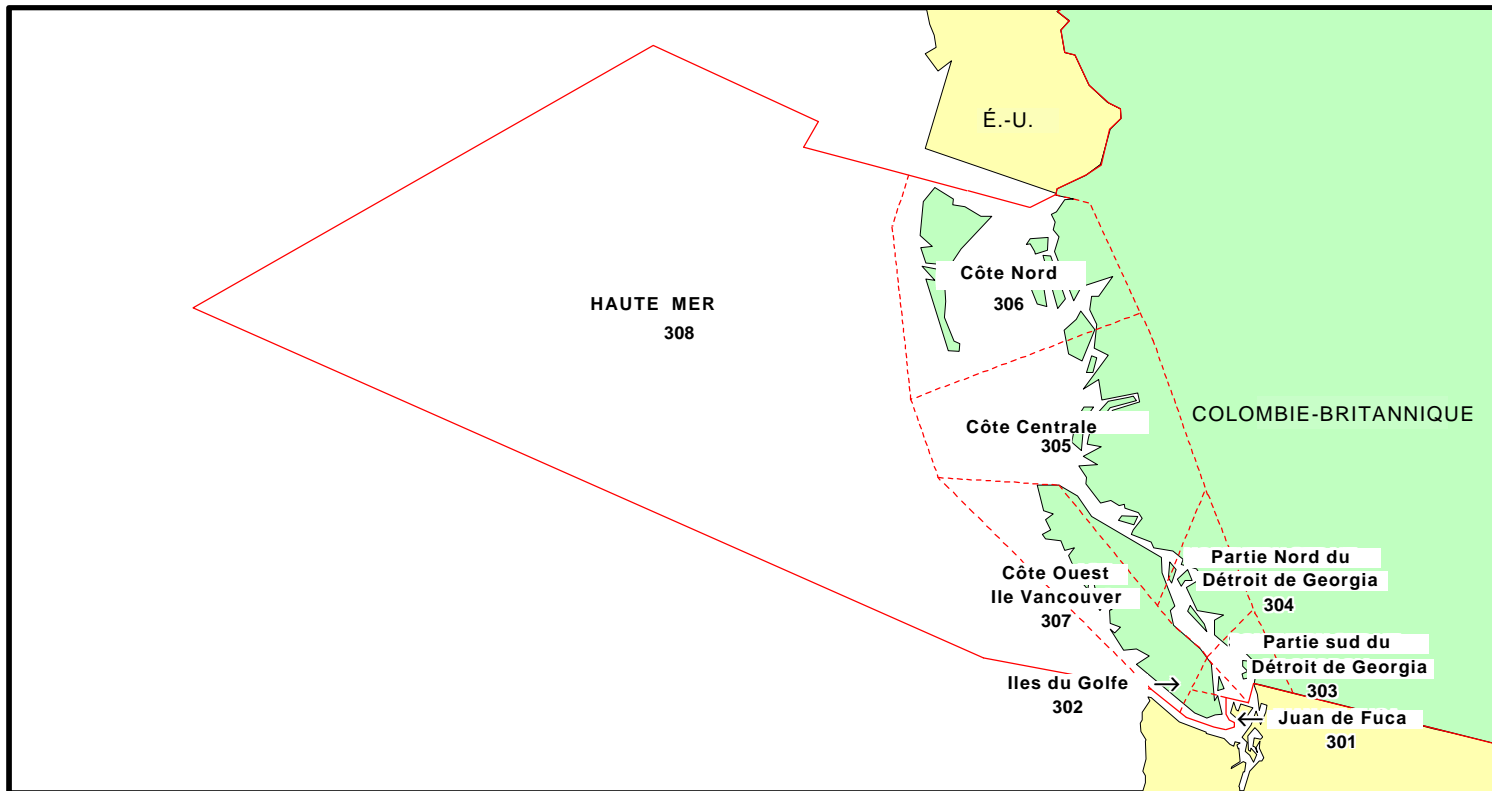
Vies en danger :

- Vies sauvées – **155**
- Vies perdues – **32**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **346** (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la RCC de Trenton 91,07% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION DU PACIFIQUE



RÉGION DU PACIFIQUE - RCC VICTORIA

INCIDENTS MARITIMES (M1 + M2 + M3 + M4) – 1 623

- M1 – Incidents de détresse – **138** ce qui représente **8,50%** des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – **317** ce qui représente **19,53%** des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d'incertitude – **786** ce qui représente **48,43%** des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – **382** ce qui représente **23,54%** des incidents maritimes

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **1 789**
- Vies perdues – **21**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **4 829** (environ)

AUTRES INCIDENTS (A, C, H et U) - 793

- Incidents de détresse – **144** ce qui représente **18,16%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – **181** ce qui représente **22,83%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude – **89** ce qui représente **11,22%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – **379** ce qui représente **47,79%** des autres incidents

PERSONNES ASSISTÉES

Vies en danger :

- Vies sauvées – **447**
- Vies perdues – **55**

Personnes secourues à la suite de demandes d'aide d'ordre général – **1 648** (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1998, dans la MRSC de St. John's 96,81% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, C, H et U)

RÉGION DU PACIFIQUE – RCC DE VICTORIA

INCIDENTS NOTABLES

23h 41 UTC, 22 mars 1998 – Le RCC de Victoria est informé du retard d'une embarcation pneumatique rigide à bord de laquelle se trouvent quatre personnes parties observer des baleines. Peu après, un avion repère les sujets à 14 kilomètres de Tofino. Le pilote de l'appareil signale la présence de personnes à la mer dans les environs de Plover Reef. Le NGCC TOFINO, le NGCC CHILCO POST, le Labrador et le Hercules des FORCES CANADIENNES, ainsi que de nombreux navires commerciaux et à passagers, sont chargés de l'opération de sauvetage. L'ERS de Tofino retire une première personne de l'eau et, en moins de vingt minutes, trois autres navires repêchent le reste des naufragés. Deux personnes sont déclarées mortes à l'arrivée. Une autre personne, saine et sauve, est transportée hors du navire de sauvetage. Quant à la quatrième personne, il a fallu la réanimer au moyen de la RCR. Les survivants n'ont pu faire la lumière sur les causes du chavirage.

0747 UTC, 13 juillet 1998 – Un citoyen préoccupé signale le retard d'un navire harenguiier à bord duquel se trouvent quatre personnes. Les passagers, en partance de Bella Bella, devaient se rendre à Purple Bluff et revenir à leur point de départ au terme de l'expédition de pêche. Le NGCC GORDON REID, le NGCC NARWHAL, le NGCC 253, le NGCC SOOKE POST, le navire de la GCAC, HENRIETTA J et les Buffalo R457 et Buffalo R462 des FORCES CANADIENNES sont chargés d'apporter leur aide. On trouve deux survivants près de l'embarcation submergée. On parvient à repêcher deux autres personnes mais elles sont déjà décédées. L'embarcation a été submergée par les vagues à 1300 UTC, le 12 juillet. Les deux survivants avaient nagé en direction de la rive, alors que les deux autres personnes avaient été emportées par les vagues. Les passagers ne portaient pas de gilet de sauvetage.

1132 UTC, 15 août 1998 – Les SCTM de Comox sont avisés que le paquebot de croisière WESTERDAM a signalé qu'un de ses membres d'équipage est tombé à la mer. Le NGCC HOVERCRAFT 045, le NGCC KESTREL, le NGCC GALIGUS, l'Hercules R456 des FORCES CANADIENNES, le R312 des FORCES CANADIENNES, le navire de la GCAC, NANAIMO RESCUE (27), et AUX 14 GIBSONS (14), deux navires de pêche et trois navires commerciaux réalisent l'intervention. Le NGCC HOVERCRAFT 045 repêche la femme trois heures et 20 minutes après l'alerte initiale, et la transporte sur le WESTERDAM. La personne reçoit les soins du médecin du bord et des spécialistes en sauvetage du NGCC HOVERCRAFT 045. Le paquebot WESTERDAM transporte la victime au quai de Canada Place, où elle est déclarée morte à l'arrivée. Le rapport signale que la victime, qui venait d'être congédiée, avait bu et fait une scène avant de se jeter en bas du pont, d'une hauteur de 70 pieds.

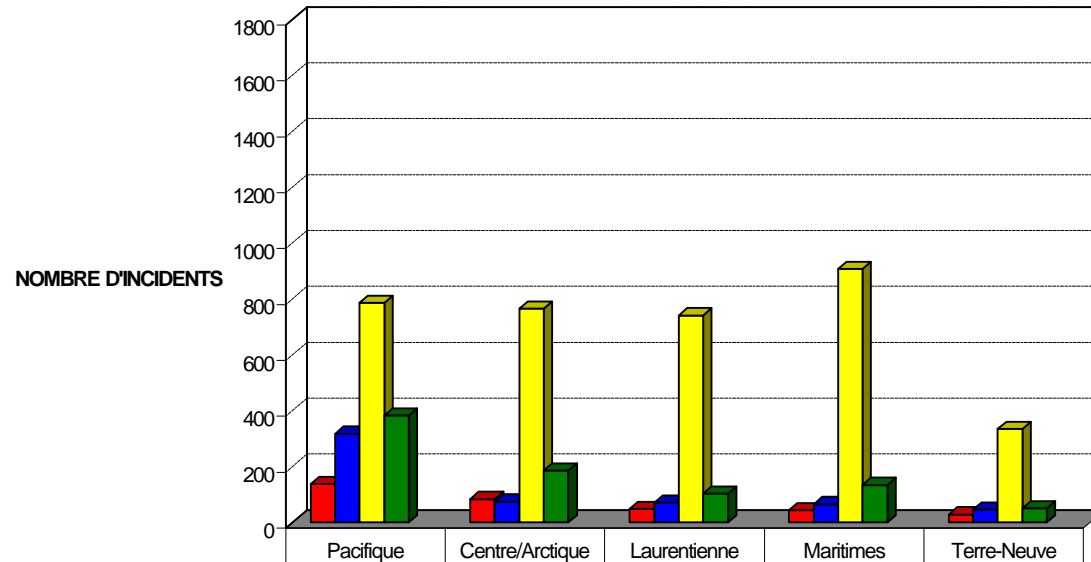
1507 UTC, 25 août 1998 – Les SCTM de Prince Rupert sont avisés que le bateau de pêche CHIEF SKUGATE a signalé la présence d'un navire renversé à l'ouest de Stenhouse Shoal. Le NGCC ARROW POST, le NGCC POINT HENRY, le NGCC KITIMAT II, le NGCC 253, le Buffalo et le Labrador des FORCES CANADIENNES, les navires de la GCAC, RESCUE 15 (64) et RAINBOW RESPONDER (64), et sept (7) navires de pêche réalisent l'intervention. L'embarcation renversée est identifiée comme étant le bateau de pêche ELDORADO, d'une longueur de 15 mètres, à bord duquel se trouvent quatre personnes et qui, la soirée précédente, naviguait vers Prince Rupert en partance du secteur des pêcheries de saumon de l'entrée Dixon. Le navire de pêche BORN FREE repère rapidement deux personnes se cramponnant aux débris de l'embarcation renversée. Ces personnes, gravement atteintes d'hypothermie, sont transportées à l'hôpital général de Prince Rupert. Par la suite, on repêche un autre passager, mais celui-ci est déjà décédé. La dernière personne se trouvant à bord de l'ELDORADO n'a pas été retrouvée, même après des recherches intensives. L'un des survivants déclare que le navire était chargé à plein et qu'il s'est renversé à 02:00 UTC le soir

précédent, pour des raisons inconnues et dans un laps de temps d'environ 45 secondes. Le dossier a été renvoyé à la GRC à titre d'affaire relevant du domaine des personnes disparues.

1933 UTC, 9 novembre 1998 – Les SCTM de Vancouver sont avisés que le navire OPTIMUS se trouve près d'un navire de haute mer dont le canot de sauvetage, à l'intérieur duquel se trouvaient deux personnes, est tombé à l'eau. Trois membres de l'équipage ont sauté à l'eau pour venir en aide à ces personnes. Le NGCC MANYBERRIES, le NGCC OSPREY, le NGCC HOVERCRAFT 045, le navire de la GCAC, DEEP COVE LIFEBOAT (02), le Labrador R312 des FORCES CANADIENNES, ainsi que d'autres ressources, sont chargés de réaliser l'intervention. De plus, on demande à une ambulance d'attendre à Cates Park et on fait appel à des plongeurs. Le navire commercial C-TOW MELWOOD vient à la rencontre de l'OPTIMUS et aide celui-ci à repêcher les personnes, puis se dirige vers Cates Park. Le bateau-pompe n° 3 du service d'incendie repêche trois autres personnes et se dirige lui aussi vers Cates Park. En tout, huit personnes sont secourues et une personne perd la vie (écrasée par le canot de sauvetage).

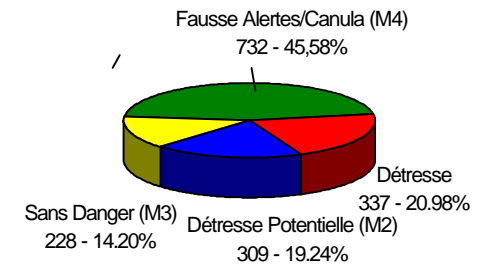
2121 UTC, 15 novembre 1998 – Les SCTM de Vancouver sont avisés que le service d'incendie de North Vancouver se trouve sur les lieux d'un incident mettant en cause un kayak renversé à l'embouchure de la rivière Capilano. Le NGCC OSPREY FRC et le NGCC HOVERCRAFT 045 sont chargés d'apporter leur aide. Les secouristes mettent un terme à leurs activités lorsque le service d'incendie fait savoir qu'on a repêché une personne (décédée). L'autre personne impliquée dans cet incident a été en mesure d'atteindre la rive en toute sécurité.

INCIDENTS MARITIMES 1998 CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 AND M4

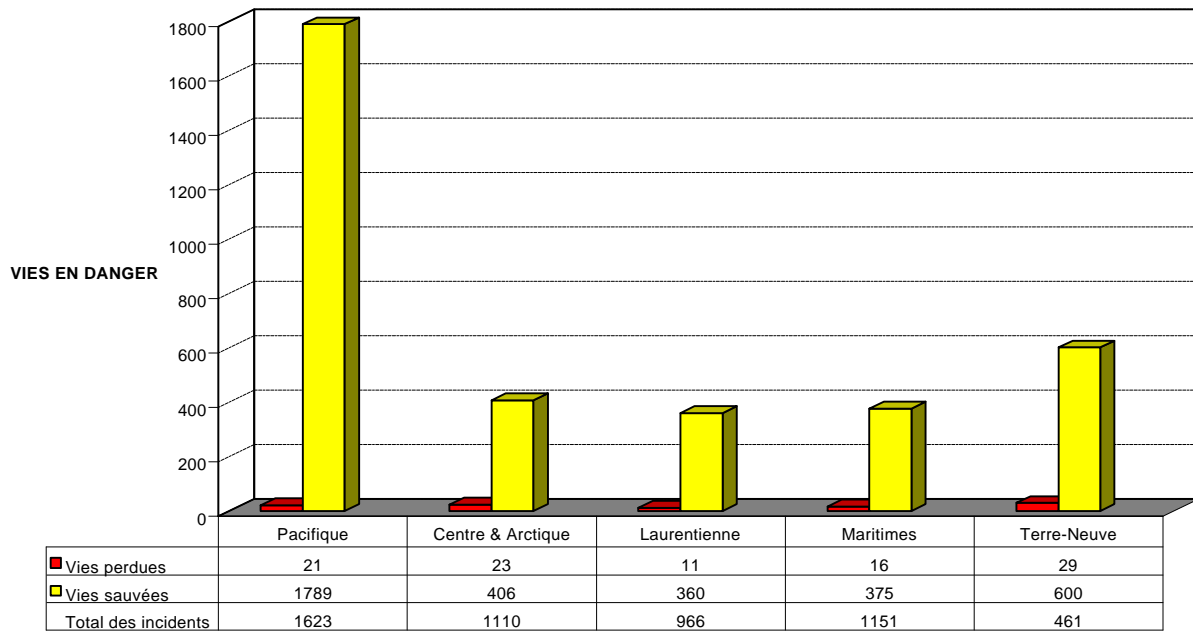


■ Détresse (M1)	138	84	49	44	29
■ Détresse Potentielle (M2)	317	75	71	66	47
■ Sans Danger(M3)	786	765	742	907	334
■ Fausse Alertes / Cannulars (M4)	382	186	104	134	51
Total	1623	1110	966	1151	461

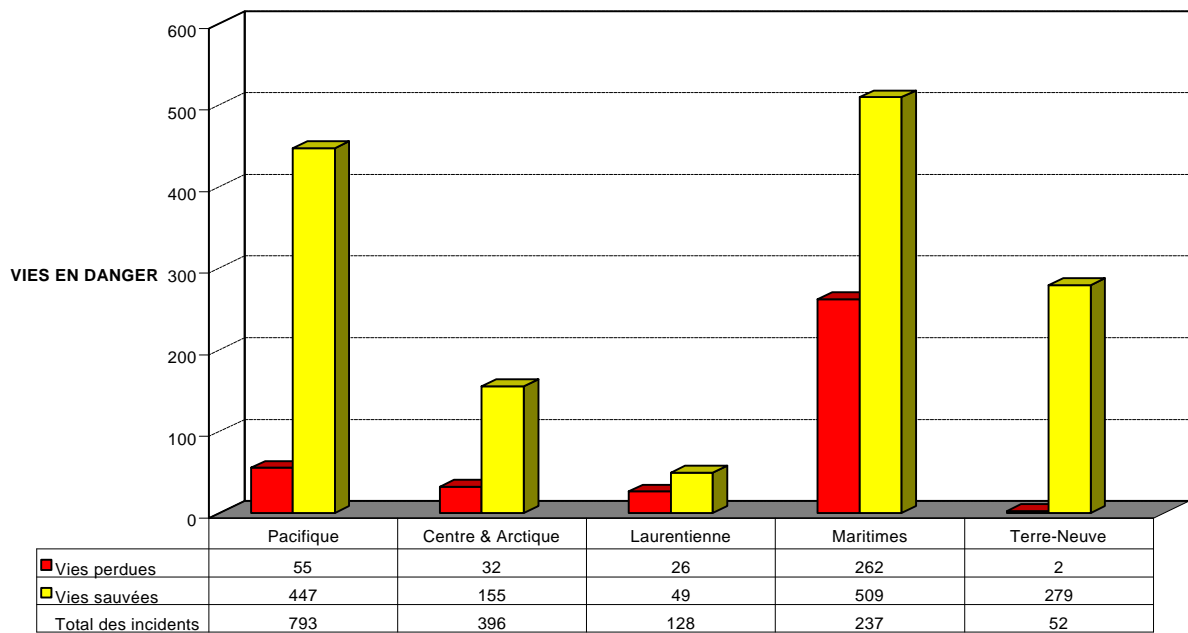
AUTRES INCIDENTS CLASSIFICATIONS A, C, H ET U



**INCIDENTS MARITIME 1998
CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 AND M4
Vies Sauvées/Vies Perdus**



**INCIDENTS MARITIME 1998
CLASSIFICATIONS A, C, H AND U
Vies Sauvées/Vies Perdus**



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES INCIDENTS SAR

SECTEUR (RÉGION)	NOMBRE DES MISSIONS	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	CAUSES DE DÉTRESSE LES PLUS FRÉQUENTES	TYPES DE DÉTRESSE LES PLUS FRÉQUENTS	UNITÉS IMPLIQUÉES LE PLUS FRÉQUEMMENT
140(L)	795	242	21	INCONNU	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
303(P)	615	595	23	INCONNU	MÉDICAL	BATEAU PLAISANCE
004(M)	476	959	23	AUTRE	CHAVIREMENT/AUTRE	BATEAU DE PÊCHE
007(M)	420	108	7	MALADIE/BRIS MÉCANIQUE	MÉDICAL	BATEAU DE PÊCHE
304(P)	386	175	5	BRIS MÉCANIQUE	MÉDICAL	BATEAU PLAISANCE
306(P)	245	225	14	INCONNU	MÉDICAL	BATEAU DE PÊCHE
305(P)	224	184	0	MALADIE	MÉDICAL	BATEAU PLAISANCE
307(P)	214	166	6	BRIS MÉCANIQUE	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
108(CA)	213	41	3	MÉTÉO	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
105(CA)	204	51	3	INCONNU	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
032(TN)	198	176	5	GLACE	VOIE D'EAU	BATEAU DE PÊCHE
301(P)	191	155	0	INCONNU	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
141(L)	179	113	6	MÉTÉO	SUICIDE	BATEAU PLAISANCE
302(P)	177	134	3	BRIS MÉCANIQUE	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
006(M)	175	54	10	AUTRE	NIL	BATEAU DE PÊCHE
107(CA)	174	43	2	MÉTÉO	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
033(TN)	131	620	3	BRIS MÉCANIQUE	ÉCHOUEMENT	BATEAU DE PÊCHE
103(CA)	127	54	11	DIVERS	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
034(TN)	100	25	2	INCONNU	NIL	BATEAU DE PÊCHE
001(L)	91	41	8	MÉTÉO	NIL	BATEAU PLAISANCE
109(CA)	91	64	2	INCONNU	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
110(CA)	91	29	0	CONDUITE DANGEREUSE	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
008(M)	90	123	232	BRIS MÉCANIQUE	AUTRE	BATEAU DE PÊCHE
005(M)	80	40	24	MALADIE	MÉDICAL	BATEAU DE PÊCHE
104(CA)	78	25	2	MÉTÉO	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
106(CA)	71	32	2	INCONNU	NAUFRAGE	BATEAU PLAISANCE
002(L)	67	20	2	MALADIE/BLESSURE	NAUFRAGE	BATEAU PLAISANCE
102(CA)	57	28	1	MANQUE DE CONNAISSANCE	NAUFRAGE	BATEAU PLAISANCE
200(CA)	50	18	0	AVARIE	NIL	BATEAU PLAISANCE
031(TN)	40	16	0	COQUE/GRÉEMENT	NIL	BATEAU DE PÊCHE
100(CA)	35	18	2	BRIS MÉCANIQUE	NIL	BATEAU PLAISANCE
009(TN)	24	23	0	INCONNU	NIL	BATEAU PLAISANCE
309(P)	16	5	0	MALADIE	CHAVIREMENT/MÉDICAL	BATEAU DE PÊCHE
011(M)	15	6	2	AÉRONEF AUTRE/BRIS MÉCANIQUE	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
260(C)	15	7	2	MALADIE	CHUTE PAR DESSUS BORD	BATEAU DE PÊCHE
308(P)	12	8	0	NIL	CHAVIREMENT / ÉCRASEMENT	AÉRONEF
115(C)	8	6	1	AUTRE	CHAVIREMENT	NAVIRE COMMERCIAL
101(C)	7	7	2	INCONNU	ÉCRASEMENT CHUTE PAR DESSUS BORD	BATEAU PLAISANCE
110(C)	4	1	3	MÉTÉO	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
				INCONNU	AUTRE	BATEAU DE PÊCHE

RÔLE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE AU COURS D'INCIDENTS SAR SE PRODUISANT HORS DES SECTEURS MARITIMES CANADIENS

RÉGION (SECTEUR)	TOTAL DES INCIDENTS	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	CAUSES DE DÉTRESSE LES PLUS FRÉQUENTES	TYPES DE DÉTRESSE LES PLUS FRÉQUENTS	UNITÉS ASSISTÉES LE PLUS FRÉQUEMMENT
TERRE-NEUVE						
999	13	9	1	MALADIE	ÉCRASEMENT/MÉDICAL	BATEAU DE PÊCHE
MARITIMES						
(053)	34	145	1	MALADIE/BLESSURE	MÉDICAL	AUTRE
(055)	31	19	6	AUTRE	URGENCEEN VOL	AUTRE
(057)	20	10	2	AUTRE	MÉDICAL	AUTRE
(058)	9	8	6	AUTRE	ÉCRASEMENT	AUTRE
(060)	14	238	2	MALADIE	MÉDICAL	AUTRE
(520)	15	1	0	DIVERS	MÉDICAL	BATEAU DE PÊCHE
LAURENTIENNE						
(056)	3	1	0	DIVERS	NIL	AUTRE
(059)	9	8	2	MALADIE/BLESSURE	MÉDICAL	AUTRE
CENTRE & ARCTIQUE						
(160)	7	6	0	BRIS MÉCANIQUE	CHAVIREMENT/ ÉCRASEMENT	BATEAU PLAISANCE
(251)	48	13	3	MALADIE/BLESSURE	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(252)	24	16	3	BLESSURE / AUTRE	MÉDICAL	AÉRONEF
(253)	78	27	4	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(254)	21	3	0	AUTRE	NIL	AÉRONEF
(255)	13	1	2	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(256)	11	10	3	AÉRONEF AUTRE/BRIS MÉCANIQUE	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(257)	20	25	4	CONDUITE DANGEREUSSE	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(500)	4	0	0	N/A	NIL	NIL
(504)	1	0	0	INCONNU	AUTRE	BATEAU DE PÊCHE
(505)	30	14	1	INCONNU	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
(506)	9	2	0	MALADIE /INCONNU	MÉDICAL / AUTRE	BATEAU PLAISANCE
(507)	5	0	0	N/A	NIL	BATEAU PLAISANCE
(508)	4	18	0	DIVERS	CHAVIREMENT/ÉCHOUEMENT	BATEAU PLAISANCE
(509)	3	2	0	INCONNU	VOIE D'EAU	AUTRE
(510)	4	1	0	BRIS MÉCANIQUE	NIL	BATEAU PLAISANCE
PACIFIQUE						
(351)	34	41	0	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(352)	95	28	2	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(353)	38	20	6	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(354)	10	2	0	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF / AUTRE
(355)	18	16	0	AÉRONEF PANNE DE MOTEUR	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(358)	24	22	5	MALADIE	MÉDICAL	AUTRE
(359)	71	45	6	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(400)	4	0	4	INCONNU	ÉCRASEMENT	AÉRONEF
(530)	37	51	2	INCONNU	CHAVIREMENT	BATEAU PLAISANCE
(531)	5	0	0	N/A	NIL	AUTRE / BATEAU DE PÊCHE
TOTAL	767	803	65			

**TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES EN 1998 - ÉCHELLE RÉGIONALE
INCIDENTS MARITIMES (CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4)**

	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIQUE	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE- NEUVE
<u>BATEAU PLAISANCE –</u>						
<u>3 532</u>						
MOTO-MARINE	113	12	28	49	23	1
CANOË/KAYAK	163	82	28	48	1	4
BATEAU NON PONTÉ	326	52	40	14	168	52
VOILE: 760 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	145	43	40	42	20	0
05.6M à 8.0M	205	49	58	65	33	0
8.1M à 12.0M	289	96	94	52	44	3
12.1M à 20.0M	61	32	13	9	7	0
> 20.0M	3	2	1	0	0	0
PLANCHE À VOILE	57	16	21	16	4	0
MOTEUR: 2 170 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	661	286	198	154	22	1
05.6M à 8.0M	1 011	287	362	299	62	1
8.1M à 12.0M	376	127	115	106	26	2
12.1M à 20.0M	107	47	31	15	14	0
> 20.0M	15	4	2	1	7	1
<u>BATEAU DE PÊCHE - 1 223</u>						
G.T. >=15	716	126	2	19	375	194
G.T. <15 & >12.2M	102	9	2	3	40	48
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	338	82	1	8	175	72
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	67	23	0	2	29	13
<u>AUTRES – 573</u>						
BATEAU COMMERCIAL	153	89	11	23	9	21
BATEAU DU GOUVERNEMENT	24	6	0	14	4	0
INDIVIDU	16	13	2	0	0	1
AUTRE	87	33	24	6	0	24
NIL	280	83	37	70	75	15
INCONNU	13	5	2	0	4	2
<u>TOTAL</u>	<u>5 328</u>	<u>1 604</u>	<u>1 112</u>	<u>1 015</u>	<u>1 142</u>	<u>455</u>

**TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES EN 1998 - ÉCHELLE RÉGIONALE
AUTRES INCIDENTS - CLASSIFICATIONS A, C, H ET U**

	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIQUE	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE- NEUVE
<u>BATEAU PLAISANCE – 107</u>						
MOTO-MARINE	2	1	1	0	0	0
CANOË/KAYAK	10	4	4	2	0	0
BATEAU NON PONTÉ	5	2	2	0	1	0
VOILE: 30 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	7	1	6	0	0	0
05.6M à 8.0M	5	0	4	1	0	0
8.1M à 12.0M	13	11	2	0	0	0
12.1M à 20.0M	3	2	0	0	1	0
> 20.0M	0	0	0	0	0	0
PLANCHE À VOILE	2	0	2	0	0	0
MOTEUR: 60 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	15	10	5	0	0	0
05.6M à 8.0M	28	10	16	2	0	0
8.1M à 12.0M	13	5	7	1	0	0
12.1M à 20.0M	4	2	2	0	0	0
> 20.0M	0	0	0	0	0	0
<u>BATEAU DE PÊCHE – 62</u>						
G.T. >=15	48	16	0	1	26	5
G.T. <15 & >12.2M	8	1	1	0	1	5
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	4	2	0	0	1	1
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	2	2	0	0	0	0
<u>AUTRES – 1062</u>						
BATEAU COMMERCIAL	72	41	3	11	12	5
BATEAU DU GOUVERNEMENT	9	5	0	1	2	1
INDIVIDU	388	260	56	69	0	3
AUTRE	107	14	69	1	0	23
VÉHICULE TERRESTRE	14	13	1	0	0	0
NIL	432	177	56	40	155	4
INCONNU	40	29	10	0	0	1
<u>AÉRONEF – 381</u>						
PLANEUR/DELTAPLANE	3	2	1	0	0	0
HÉLICOPTÈRE	57	46	11	0	0	0
MONTGOLFIÈRE	2	0	2	0	0	0
AVION MULTI-MOTEURS	85	24	24	0	37	0
AVION MONOMOTEUR	229	118	109	1	1	0
AVION PRIVÉ	5	4	1	0	0	0
<u>TOTAL</u>	<u>1 612</u>	<u>802</u>	<u>395</u>	<u>130</u>	<u>237</u>	<u>48</u>

**INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE RÉGIONALE
CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4**

	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIC	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE- NEUVE
<u>COLLISION – 528</u>						
ÉCHOUEMENT	528	190	129	120	81	8
<u>NAVIGATION – 3074</u>						
ÉCRASEMENT	1	0	0	0	0	1
DÉSEMPARÉ	2976	697	597	617	769	296
DÉSORIENTÉ	97	33	20	18	21	5
<u>PERSONNEL – 54</u>						
CHUTE PAR DESSUS BORD	51	21	16	6	5	3
MÉDICAL	3	3	0	0	0	0
<u>AUTRES CONDITIONS – 1436</u>						
CHAVIREMENT	226	85	60	48	27	6
NAUFRAGE	61	28	13	17	3	0
VOIE D'EAU	203	74	37	15	47	30
INCINDIE	75	36	12	12	8	7
FAUSSE ALERTE	871	383	201	104	132	51
<u>AUTRES - 219</u>						
AUTRE	194	55	25	8	56	50
RECUPÉRATION DE CORPS	3	2	0	0	1	0
DISPARU(S)	4	3	0	0	0	1
ISOLÉ	14	9	0	1	1	3
PERSONNE À L'EAU	4	4	0	0	0	0
<u>TOTAL</u>	<u>5311</u>	<u>1623</u>	<u>1110</u>	<u>966</u>	<u>1151</u>	<u>461</u>

**AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE RÉGIONALE
CLASSIFICATIONS A, C, H ET U**

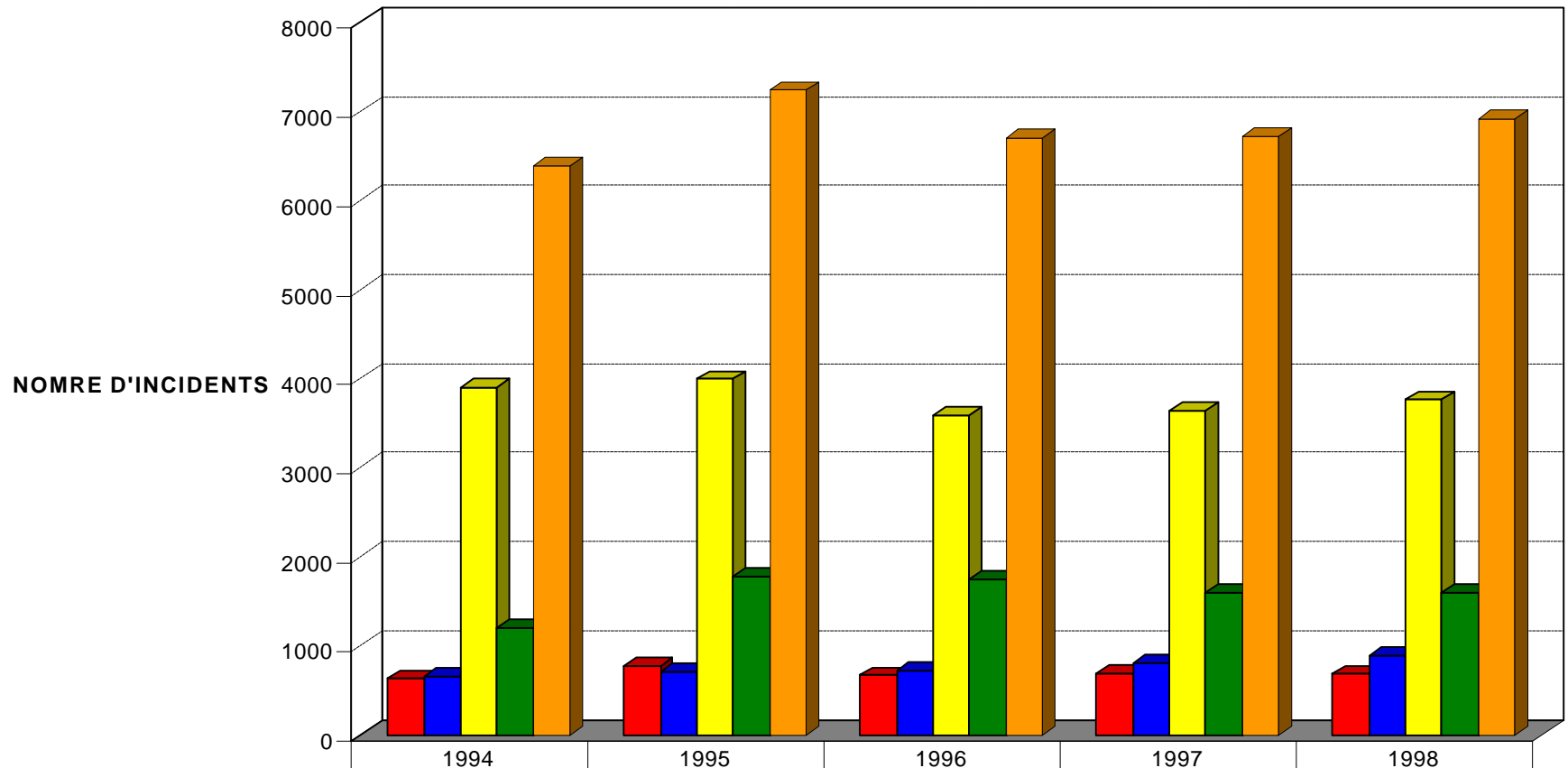
	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIC	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE- NEUVE
<u>COLLISION – 10</u>						
ÉCHOUEMNET	10	1	9	0	0	0
<u>NAVIGATION – 29</u>						
DÉSEMPARÉ	29	4	25	0	0	0
<u>PERSONNEL - 383</u>						
CHÛTE PAR DESSUS BORD	5	4	1	0	0	0
MÉDICAL	378	211	37	18	91	21
<u>AUTRES CONDITIONS – 734</u>						
CHAVIREMENT	6	3	3	0	0	0
NAUFRAGE	11	0	0	0	11	0
VOIE D'EAU	2	0	2	0	0	0
INCINDIE	9	8	1	0	0	0
FAUSSE ALERT	706	377	222	35	61	11
<u>AUTRES - 288</u>						
AUTRE	100	29	23	8	34	6
RECUPÉRATION DE CORPS	28	8	6	14	0	0
DISPARU(S)	42	19	8	3	8	4
ISOLÉ	9	3	2	2	1	1
PERSONNE À L'EAU	38	12	7	16	0	3
SUICIDE/TENATIVE DE	71	32	1	31	3	4
<u>AIR – 162</u>						
ÉCRASEMENT	99	50	33	1	14	1
AMERRISSAGE FORCÉ	8	4	4	0	0	0
URGENCE EN VOL	37	18	4	0	14	1
ATTERRISSAGEFORCÉ	18	10	8	0	0	0
<u>TOTAL</u>	<u>1606</u>	<u>793</u>	<u>396</u>	<u>128</u>	<u>237</u>	<u>52</u>

RÉTROSPECTIVE

DE 5 ANS

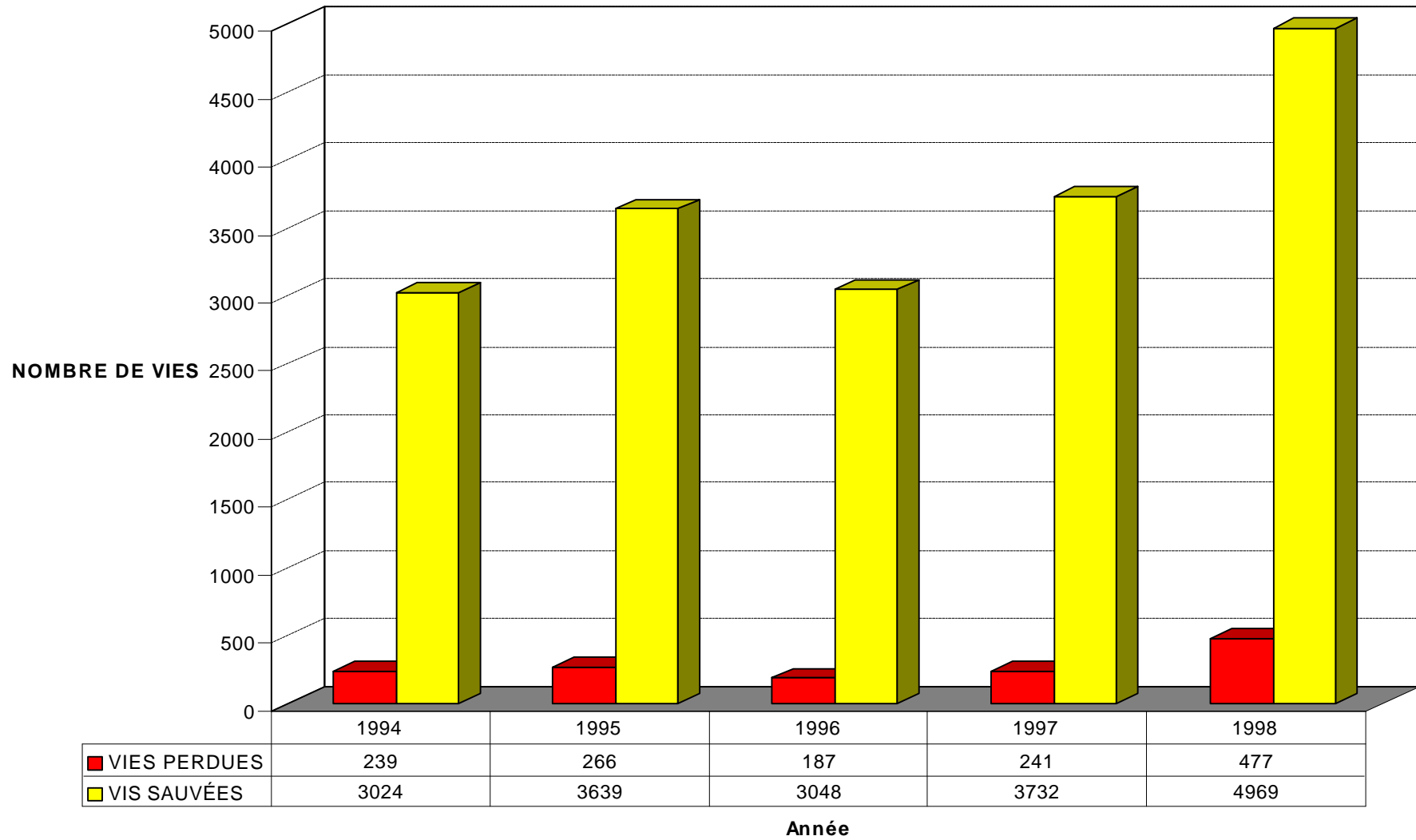
1994 - 1998

RÉTROSPECTIVE DES INCIDENTS SAR 1994-1998

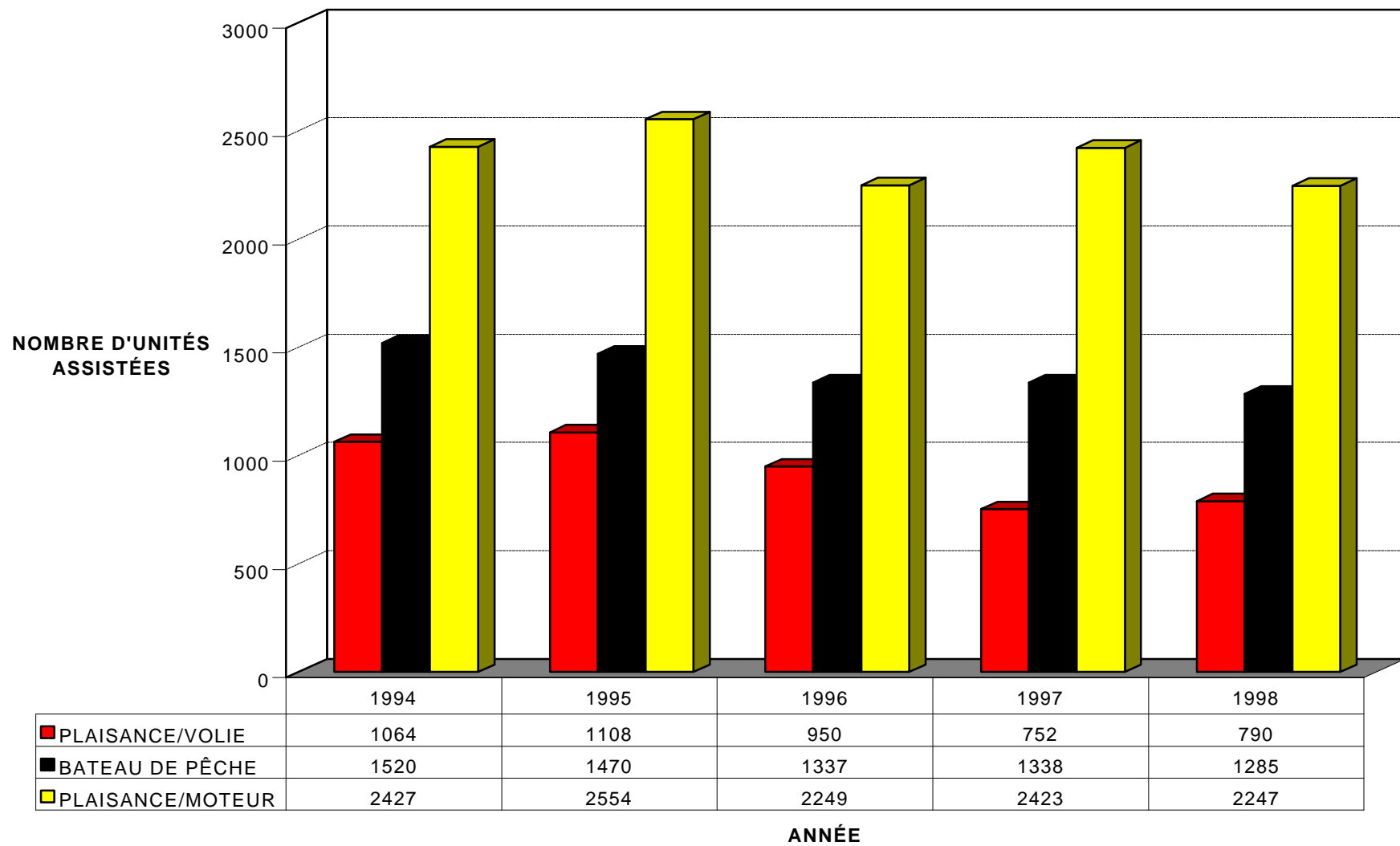


	1994	1995	1996	1997	1998
■ DÉTRESSE	632	771	665	684	681
■ DÉTRESSE POTENTIELLE	651	702	720	799	885
■ SANS DANGER	3906	3992	3582	3638	3762
■ FAUSSE ALERTES/CANULARS	1195	1773	1739	1596	1589
■ TOTAL DES INCIDENTS	6384	7238	6706	6717	6917

**VIES SAUVÉES / VIES PERDUES
1994 - 1998**



**EMBARCATIONS DE PLAISANCE/NAIVRES DE PÊCHES ASSISTÉS
1994 - 1998**



RESSOURCES PRIMAIRES SAR
DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

RESSOURCES PRIMAIRES SAR DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

<u>TYPE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>OPÉRATIONS</u>
600	Bateau SAR à grand rayon d'action	Capable de déploiement éloigné et d'opérations au large par tous les temps, entièrement équipé pour les patrouilles de longue durée. Grand rayon d'action, vitesse rapide à modérée. Tout l'équipement SAR à bord. Renforcé pour les glaces. 18 noeuds dans une mer de force 4.
500	Bateau SAR intermédiaire	Capable de déploiement éloigné, pouvant naviguer par presque tous les temps dans des eaux côtières exposées; entièrement équipé pour les patrouilles SAR. Rayon d'action moyen, vitesse modéré. 15 noeuds dans une mer de force 5.
400	Petit bateau SAR	Capable de naviguer par presque tous les temps dans les eaux semi-abritées. Exploité à partir de base avec possibilité de patrouilles intermittentes. Bonne autonomie, vitesse moyenne à rapide. 20 noeuds dans une mer de force 0.
300A	Bateau de sauvetage inchavirable de grande endurance	Bateau de sauvetage pouvant naviguer dans les eaux côtières exposées par tous les temps. Exploité à partir de base, grande endurance, autonomie moyenne, vitesse moyenne à rapide, inchavirable. 18 noeuds dans une mer de force 0.
300B	Bateau de sauvetage rapide inchavirable	Bateau de sauvetage rapide pouvant naviguer dans les eaux côtières exposées par presque tous les temps. Exploité à partir de base, autonomie moyenne, grande vitesse, inchavirable. 25 noeuds dans une mer de force 0.
200	Petit bateau SAR renforcé pour les glaces	Capable de naviguer dans les eaux côtières infestées de glaces. Exploité à partir de base avec possibilité de patrouilles intermittentes. Autonomie moyenne. 10 noeuds dans une mer de force 0.
100	Petite embarcation de sauvetage	Bateau rapide pouvant naviguer dans les eaux abritées par presque tous les temps. Exploité à partir de base. 22 noeuds dans une mer de force 0.
ESC	Embarcation de sauvetage côtier	Petit bateau de sauvetage rapide capable de mener des opérations de sauvetage limitées dans des eaux côtières abritées. Exploité à partir de base. 25 noeuds dans une mer de force 0.
VCA	Véhicule à coussin d'air	Véhicule rapide à coussin d'air pouvant se déplacer dans toutes les zones littorales et les eaux côtières et semi-côtières par temps modéré. Grande vitesse, exploité à partir de base. 50 noeuds dans une mer de force 0.

LEXIQUE

DES

TERMES DE SAR

LEXIQUE

AÉRONEF	Le véhicule original de transport des personnes en détresse ou ayant besoin de secours étant un aéronef, sans distinction de l'endroit où s'est posé l'aéronef.
ASSISTANCE MÉDICALE	Demande affectée en vue d'apporter des soins à des personnes malades ou ayant subi des blessures et qui n'est pas nécessairement relié à un incident maritime.
AUTRES	Tout incident SAR qui n'est pas inclus dans l'une ou l'autre des définitions. Ceux-ci peuvent inclure des missions comme localiser des débris coincer par les glaces, heurter une mine sur l'eau etc. Ils n'incluent pas l'aide apporté à des fins humanitaires ou aux autorités civiles comme les patrouilles de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, la repêche des épaves ou objets flottants qui pourront causer des ennuis à la navigation, les vérifications d'aide, etc.
CANULAR	Information communiqué dans le but de tromper. Faux message/signal de détresse.
CAS	Un incident unique auquel on a attribué un numéro de dossier.
CHAVIREMENT	Un navire qui a chaviré.
COLLISION OBJET FIXE	Collision avec un quai, dauphin, une bouée ou autre objet, sans qu'il ait échouage.
COLLISION/ ABORDAGE D'UN NAVIRE	Sans explication.
DÉSEMPARÉ	Situation dans laquelle un navire avec des personnes à bord n'est pas sous commande, attribuable à des facteurs humains, climatiques ou une panne mécanique (planches à voiles, voiliers en hauts vents, filets attrapés dans le propulseur, courants forts, moteur mort).
DÉSORIENTÉ	Le responsable du navire est incapable de déterminer sa position et il demande de l'aide afin d'empêcher le navire de courir de trop grands risques.
DÉTRESSE	Tout incident SAR au cours duquel une personne était en danger et/ou a perdu la vie.

LEXIQUE (suite)

ÉCHOUAGE	Un navire est échoué lorsqu'il est incapable de se dégager après son contact accidentel avec le fond.
ÉPAVE À LA DÉRIVE	Un navire s'est détaché de son port d'amarrage/de mouillage et flotte au hasard ou un navire est découvert abandonné en mer et flotte encore.
FAUSSE ALERTE	La demande originale d'aide était fondée sur des renseignements erronés ou trompeurs et, en fait, aucune aide n'est requise.
GCAC	Garde Côtière Auxiliaire Canadienne. (bénévoles dans le secteur maritime).
HOMME À LA MER	Personne tombée à la mer à partir d'un navire ou d'une embarcation.
INCIDENT AÉRONAUTIQUE	Un incident de recherche et sauvetage (SAR) mettant en cause un aéronef.
INCIDENT HUMANITAIRE	Un incident de recherche et sauvetage (SAR), autre qu'un incident aéronautique ou maritime, qui nécessite l'intervention du système SAR pour préserver la vie humaine ou soulager la souffrance.
INCIDENT INCONNU	Un incident qui commence comme un incident de recherche et sauvetage de type inconnu et dont la source ne peut être retracée.
INCIDENT MARITIME	Un incident de recherche et sauvetage SAR mettant en cause un bateau ou des personnes, y compris l'évacuation médicale (MEDEVAC) de personnes à bord de navires.
INCIDENT SAR	Une situation signalée qui nécessite l'intervention du système SAR.
INTERVENTION	Réaction d'une unité lors d'un cas.
MISSION	Action de porter assistance.
MRSC	Centre secondaire de sauvetage maritime.
NAUFRAGE	Perte totale d'un navire par envahissement.
PANNE MÉCANIQUE	Impossibilité pour un navire de poursuivre sa route en raison de troubles mécaniques. Exemple, trouble de moteurs, d'hélice ou de transmission.

LEXIQUE (suite)

RCC	Centre de coordination de sauvetage.
RESSOURCES PRIMAIRES SAR DE LA GCC	Unités ou formations de la GCC qui ont été établies et sont équipées spécifiquement pour SAR et dont les équipages sont spécialement formés.
RESSOURCES SECONDAIRES	Aéronef, navires ou formations mises sur pied à des fins autres que SAR, mais desquelles on peut attendre l'accomplissement (lorsque disponible) d'une mission SAR.
SIGNAL DE DÉTRESSE	N'importe quel signal reconnu internationalement comme indiquant une embarcation, une personne ou des personnes en détresse.
SORTIE	Mesure prise par une ressource pour fournir de l'aide. Chaque mesure comprend une sortie.
TEMPS CONSACRÉ À UNE SORTIE	Durée de la sortie depuis le port d'attache/station ou déviation vers une autre mission jusqu'à retour au port d'attache/station.
VIES EN DANGER	Le nombre de vies perdues et de vies sauvées au cours d'un incident.
VIES PERDUES	Les victimes d'un accident reconnu comme incident de détresse.
VIES SAUVÉES	Les vies sauvées grâce à l'intervention des services SAR lors d'un incident de détresse.
VOIE D'EAU	Envahissement d'un ou plusieurs compartiments du navire (sans causer le naufrage).