



Rapport Annuel 1999



**Garde côtière
canadienne
Sauvetage, sécurité et
intervention
environnementale**

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
SOMMAIRE DES INCIDENTS SAR – 1999	2
RÉPARTITION MENSUELLE DES INCIDENTS MARITIMES 1999	3
RÉPARTITION MENSUELLE DES AUTRES INCIDENTS 1999	4
PERSONNES ASSISTÉES EN 1999	5
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES -INCIDENTS MARITIMES - ÉCHELLE NATIONALE	6
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES -AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE NATIONALE	7
INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES	8
AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIES	9
PROFIL DES MISSIONS SAR	11
PROFIL DES MISSIONS SAR PROVENANCE DES RESSOURCES	12
PROFIL DES MISSIONS SAR PROVENANCE DES RESSOURCES CCG ET AUTRES	13
ORDRE DES RESSOURCES PRIMAIRES SELON NOMBRE DE MISSIONS	14
RÉGIONS SAR ET RCC/MRSC	16
RRS HALIFAX	17
RRS TRENTON	18
RRS VICTORIA	19
RÉGION DE TERRE-NEUVE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	20
MRSC ST JOHN'S	21
INCIDENTS NOTABLES EN 1999	22
RÉGION DES MARITIMES	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	23
RCC HALIFAX	24
INCIDENTS NOTABLES EN 1999	25
RÉGION LAURENTIENNE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	27
MRSC QUÉBEC	28
INCIDENTS NOTABLES EN 1999	29

RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	31
RCC TRENTON	33
INCIDENTS NOTABLES EN 1999	34
RÉGION DU PACIFIQUE -	
SECTEURS GÉOGRAPHIQUES	34
RCC VICTORIA	37
INCIDENTS NOTABLES EN 1999	38
INCIDENTS MARITIMES ET AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE RÉGIONALE	39
VIES SAUVÉES/VIES PERDUES INCIDENTS MARITIMES ET AUTRES - ÉCHELLE RÉGIONALE	40
REPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES INCIDENTS SAR	41
RÔLE DE LA GCC HORS DES SECTEURS MARITIMES CANADIENS	42
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES - INCIDENTS MARITIMES - ÉCHELLE RÉGIONALE	43
TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES - AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE RÉGIONALE	44
INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE RÉGIONALE	45
AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIES - ÉCHELLE RÉGIONALE	46
RÉTROSPECTIVE DE 5 ANS	47
TOTAL DES INCIDENTS SAR 1995 - 1999	48
VIES SAUVÉES/VIES PERDUES 1995-1999	49
RESSOURCES PRIMAIRES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	50
LEXIQUE DES TERMES SAR	51

AVANT-PROPOS

Le présent rapport fournit des renseignements sur les incidents de Recherche et sauvetage (SAR) maritimes qui se sont produits dans les régions du Ministère Pêches et Océans, c'est-à-dire : Terre-Neuve, Maritimes, Laurentienne, Centre 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.

Mots et Expressions utilisés souvent

Les incidents sont classifiés par type et niveau d'urgence.

M- Incidents Maritimes (M1, M2, M3, M4)

A- Incidents Aériens (A1, A2, A3, A4)

H- Incidents Humanitaires (H1, H2, H3, H4)

U- Incidents Inconnus (U4)

1- 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)

2- 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 de détresse.

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

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

SOMMAIRE DES INCIDENTS SAR – 1999

Les services SAR de la Garde côtière ont consigné un total de **8059** incidents.

Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) - 6392

- M1 - Incidents de détresse - **354** ce qui représente **5,54%** des incidents maritimes
- M2 - Incidents de détresse potentielle - **683** ce qui représente **10,66%** des incidents maritimes
- M3 - Situation résolue durant la phase d'incertitude - **4217** ce qui représente **66,00%** des incidents maritimes
- M4 - Fausses alertes et canulars - **1138** ce qui représente **17,80%** des incidents maritimes

Autres incidents (A, H et U) – 1667

Aériens - 610

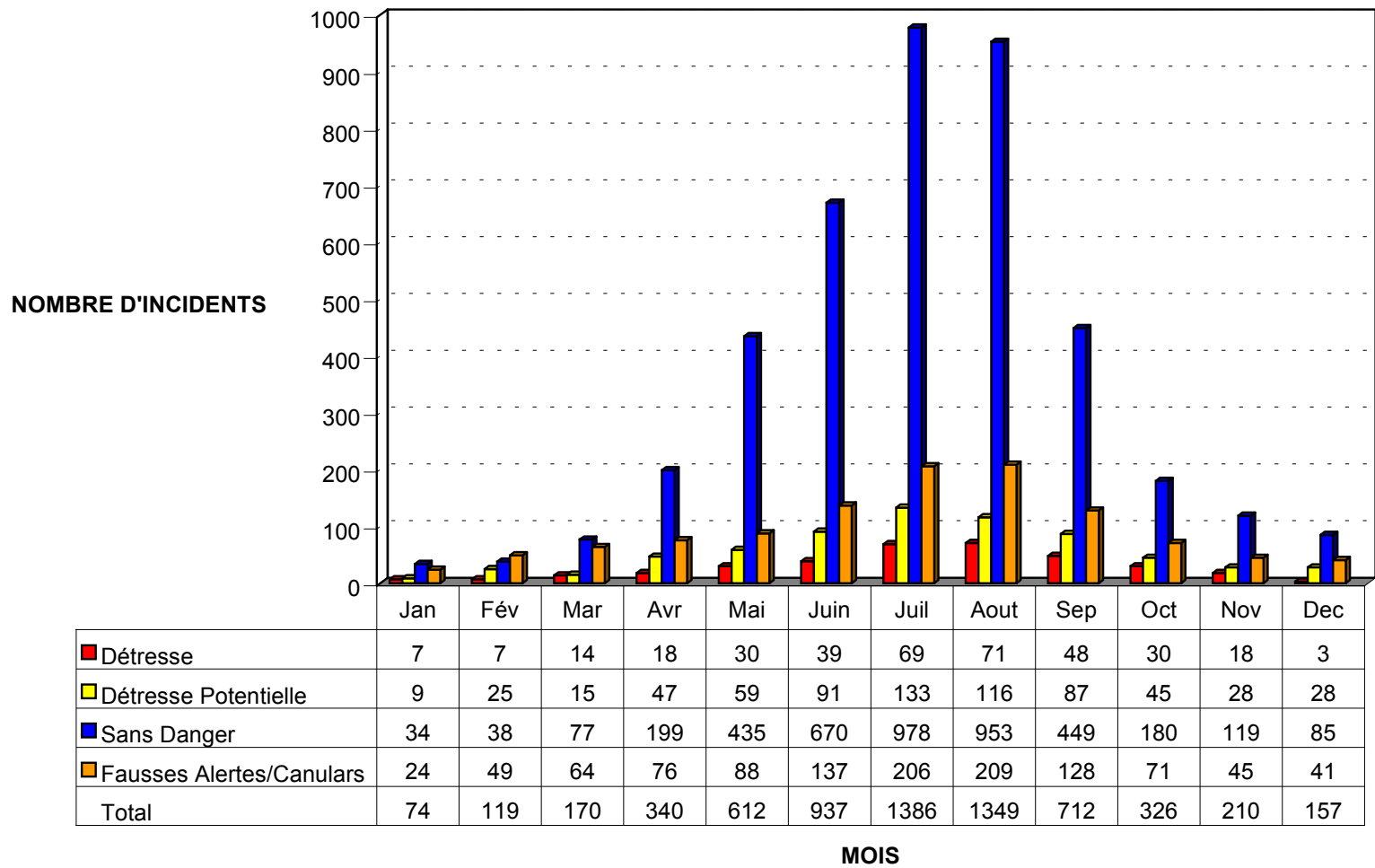
Humanitaires - 643

Inconnus - 414

- Incidents de détresse - **343** ce qui représente **20,58%** du total
- Incidents de détresse potentielle - **246** ce qui représente **14,82%** du total
- Situation résolue durant la phase d'incertitude - **213** ce qui représente **12,72%** du total
- Fausses Alertes et canulars - **865** ce qui représente **51,90%** du total

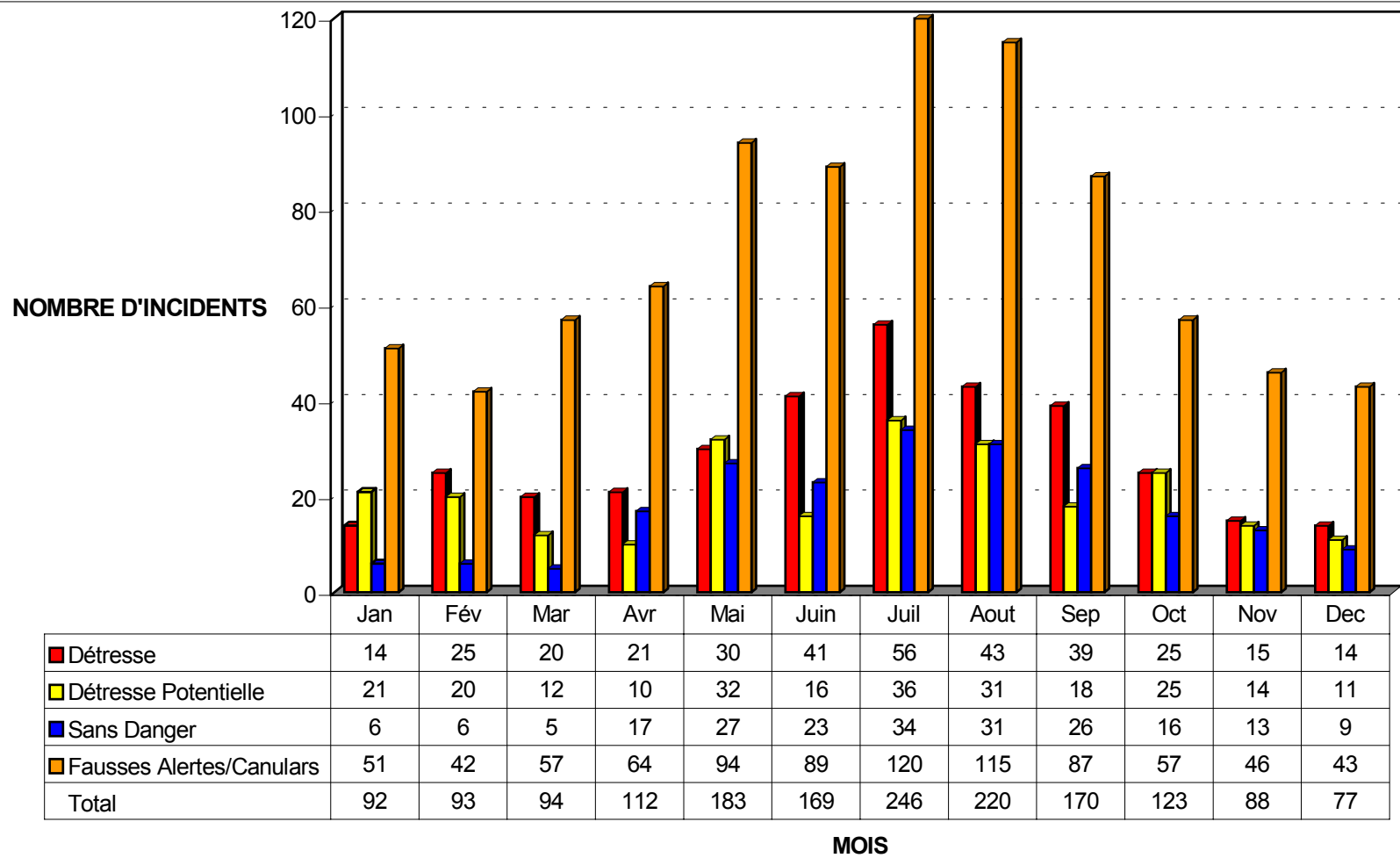
RÉPARTITION MENSUELLE DES INCIDENTS MARITIMES 1999

CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4



RÉPARTITION MENSUELLE DES AUTRES INCIDENTS 1999

CLASSIFICATIONS A, H, ET U



PERSONNES ASSISTÉES EN 1999

Incidents Maritimes

Vies en danger (M1 et M2):

- Vies sauvées - **3468**
- Vies perdues - **81**

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général: **25600** (environ) (M1, M2, M3 et M4)

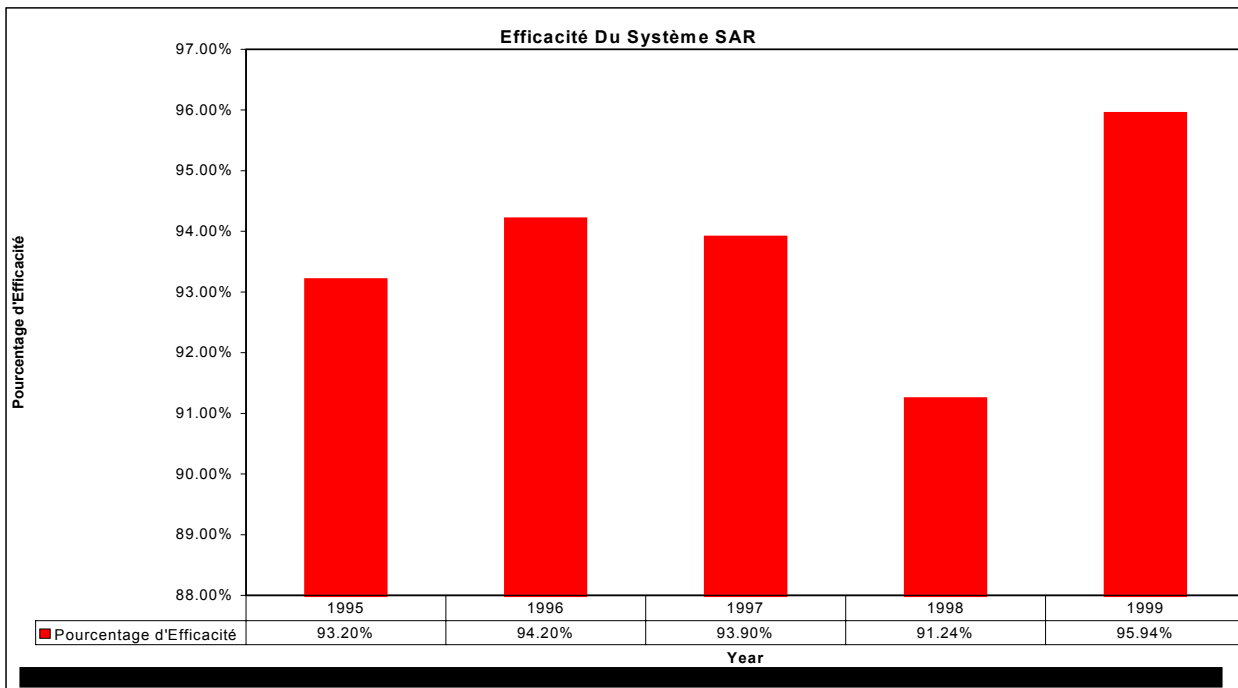
Autres Incidents (A, H et U)

Vies en danger

- Vies sauvées : - **2442**
- Vies perdues - **169**

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - **4557** (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 1999, 95,9% 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 Potentielle**. Tous les autres incidents constituent des vies assistées.

TYPES D'UNITÉS QUE NOUS AVONS ASSISTÉES EN 1999

INCIDENTS MARITIMES - ÉCHELLE NATIONALE CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4

	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	TYPES D'INCIDENTS LES PLUS FRÉQUENTS
<u>BATEAU DE PLAISANCE</u>	<u>4179</u>	<u>65,15%</u>			
MOTO-MARINE	129	2,01%	63	0	DÉSEMPARÉ
CANOË/KAYAK	151	2,35%	126	10	FAUSSE ALERTE
BATEAU NON PONTÉ	368	5,74%	205	8	DÉSEMPARÉ
AEROGLISEUR	1	0,02%	0	0	FAUSSE ALERTE
VOILE: 969 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 M	137	2,14%	154	1	CHAVIREMENT
05.6M à 8.0M	219	3,41%	61	0	DÉSEMPARÉ
8.1M à 12.0M	449	7,00%	109	1	DÉSEMPARÉ
12.1M à 20.0M	101	1,57%	44	0	DÉSEMPARÉ
> 20.0M	14	0,22%	6	0	FAUSSE ALERTE
PLANCHE À VOILE	49	0,76%	14	0	DÉSEMPARÉ
MOTEUR: 2561 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 M	692	10,79%	271	21	DÉSEMPARÉ
05.6M à 8.0M	1218	18,99%	318	6	DÉSEMPARÉ
8.1M à 12.0M	469	7,31%	173	2	DÉSEMPARÉ
12.1M à 20.0M	148	2,31%	66	6	DÉSEMPARÉ
> 20.0M	34	0,53%	174	1	DÉSEMPARÉ
<u>BATEAU DE PÊCHE</u>	<u>1423</u>	<u>22,17%</u>			
G.T. >=15	663	10,34%	398	6	DÉSEMPARÉ
G.T. <15 & >12.2M	239	3,72%	278	0	DÉSEMPARÉ
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	446	6,95%	150	1	DÉSEMPARÉ
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	75	1,17%	78	3	DÉSEMPARÉ
<u>AUTRES BATEAUX/AUTRES</u>	<u>811</u>	<u>12,64%</u>			
NAVIRE COMMERCIAL	270	4,21%	684	9	DÉSEMPARÉ
NAVIRE DU GOUVERNEMENT	34	0,53%	24	1	DIVERS
INDIVIDU	24	0,37%	41	4	ISOLÉ
AUTRE	37	0,58%	15	0	DESEMPARÉ
NIL	374	5,83%	13	1	FAUSSE ALERTE
INCONNU	33	0,51%	2	0	FAUSSE ALERTE
ÉPAVE	39	0,61%	0	0	FAUSSE ALERTE
<u>AERONEF</u>	<u>2</u>	<u>0,03%</u>			
AVION MONOMOTEUR	2	0,03%	1	0	DIVERS
<u>TOTAL</u>	<u>6415</u>	<u>100%</u>	<u>3468</u>	<u>81</u>	

TYPES D'UNITÉS QUE NOUS AVONS ASSISTÉES EN 1999

AUTRES INCIDENTS - ÉCHELLE NATIONALE CLASSIFICATIONS A, H ET U

	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	TYPES D'INCIDENTS LES PLUS FRÉQUENTS
<u>BATEAU DE PLAISANCE</u>	<u>73</u>	<u>4,31%</u>			
MOTO-MARINE	1	0,06%	0	0	FAUSSE ALETRE
CANOË/KAYAK	4	0,24%	7	0	DIVERS
BATEAU NON PONTÉ	15	0,88%	6	0	FAUSSE ALERTE
VOILE: 13 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 m	3	0,18%	6	0	CHAVIREMENT
05.6M à 8.0M	3	0,18%	0	0	DIVERS
8.1M à 12.0M	3	0,18%	0	0	ÉCHOUAGE
12.1M à 20.0M	2	0,12%	0	3	DIVERS
> 20.0M	0	0,00%	0	0	-
PLANCHE À VOILE	2	0,12%	0	0	FAUSSE ALERTE
MOTEUR: 40 INCIDENTS					
00.0 M à 05.5 m	6	0,35%	3	0	DÉSEMPARÉ
05.6M à 8.0M	18	1,06%	2	1	DÉSEMPARÉ
8.1M à 12.0M	9	0,53%	3	0	DIVERS
12.1M à 20.0M	5	0,29%	3	0	AUTRE
> 20.0M	2	0,12%	1	0	DIVERS
<u>BATEAU DE PÊCHE</u>	<u>11</u>	<u>0,65%</u>			
G.T. >=15	7	0,41%	4	0	MÉDICAL
G.T. <15 & >12.2M	1	0,06%	0	0	FAUSSE ALERTE
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	0	0,00%	0	0	-
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	3	0,18%	3	1	DÉSEMPARÉ
<u>AUTRES BATEAUX/AUTRES</u>	<u>1095</u>	<u>64,48%</u>			
NAVIRE COMMERCIAL	15	0,88%	12	0	MÉDICAL
NAVIRE DU GOUVERNEMENT	3	0,18%	1	0	MÉDICAL
INDIVIDU	377	22,20%	256	48	MÉDICAL
AUTRE	26	1,53%	8	1	FAUSSE ALERTE
VÉHICULE TERRESTRE	21	1,24%	1	0	FAUSSE ALERTE
NIL	568	33,45%	76	15	FAUSSE ALERTE
INCONNU	85	5,00%	3	0	FAUSSE ALERTE
<u>AÉRONEF</u>	<u>519</u>	<u>30,56%</u>			
PLANEUR/DELTA PLANE	8	0,47%	3	3	ÉCRASEMENT
HÉLICOPTÈRE	76	4,48%	29	11	FAUSSE ALERTE
AVION MULTI-MOTEURS	105	6,18%	1812	17	FAUSSE ALERTE
AVION MONOMOTEUR	312	18,37%	196	62	FAUSSE ALERTE
AVION PRIVÉ/AVION ULTRA LÉGER	17	1,00%	7	7	ÉCRASEMENT
MONTGOLFIÈRE	1	0,06%	0	0	ATTERRISSAGE FORCÉ
<u>TOTAL</u>	<u>1698</u>	<u>100%</u>	<u>2442</u>	<u>169</u>	

INCIDENTS MARITIMES PAR CATÉGORIES

ÉCHELLE NATIONALE CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4

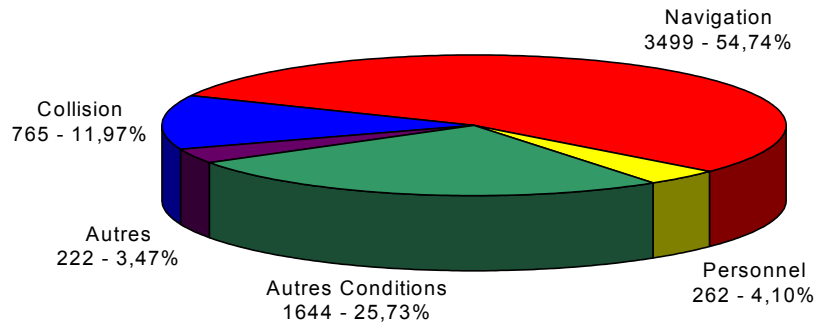
	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES
<u>COLLISION</u>	<u>765</u>	<u>11,97%</u>	<u>316</u>	<u>0</u>
ÉCHOUEMENT	765	11,97%	316	0
<u>NAVIGATION</u>	<u>3499</u>	<u>54,74%</u>	<u>844</u>	<u>0</u>
DÉSEMPARÉ	3386	52,97%	794	0
DÉSORIENTÉ	113	1,77%	50	0
<u>PERSONNEL</u>	<u>262</u>	<u>4,10%</u>	<u>316</u>	<u>24</u>
CHUTE PAR DESSUS BORD	65	1,02%	105	20
MÉDICAL	197	3,08%	211	4
<u>AUTRES CONDITIONS</u>	<u>1644</u>	<u>25,73%</u>	<u>1243</u>	<u>39</u>
CHAVIREMENT	214	3,35%	419	21
NAUFRAGE	46	0,72%	108	18
VOIE D'EAU	177	2,77%	550	0
INCENDE	65	1,02%	166	0
FAUSSES ALERTES	1142	17,87%	0	0
<u>AUTRES</u>	<u>222</u>	<u>3,47%</u>	<u>749</u>	<u>18</u>
AUTRE	169	2,64%	566	12
PERSONNE(S) MANQUANTE(S)	7	0,11%	6	3
ISOLÉ	39	0,61%	45	0
PERSONNE À L'EAU	4	0,06%	129	3
SUICIDE/TENTATIVE DE	3	0,05%	3	0
<u>TOTAL</u>	<u>6392</u>	<u>100%</u>	<u>3468</u>	<u>81</u>

AUTRES INCIDENTS PAR CATÉGORIES

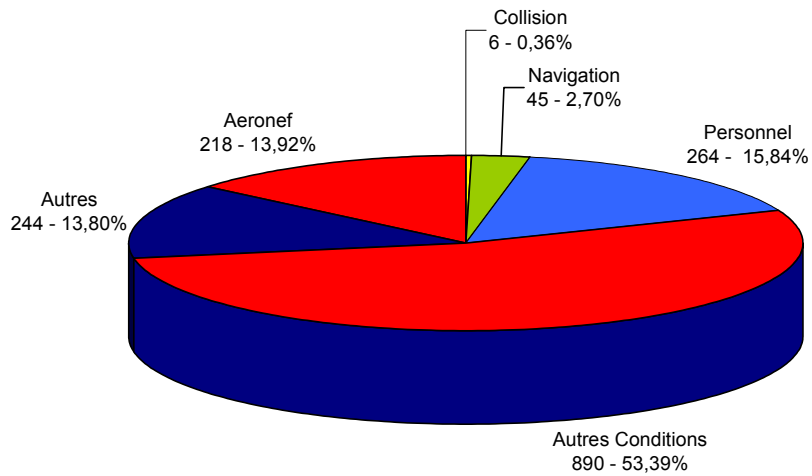
ÉCHELLE NATIONALE CLASSIFICATIONS A, H ET U

	TOTAL	%	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES
<u>COLLISION</u>	<u>6</u>	<u>0,36%</u>	<u>3</u>	<u>0</u>
ÉCHOUEMENT	6	0,36%	3	0
<u>NAVIGATION</u>	<u>45</u>	<u>2,70%</u>	<u>15</u>	<u>0</u>
DÉSEMPARÉ	40	2,40%	8	0
DÉSORIENTÉ	5	0,30%	7	0
<u>PERSONNEL</u>	<u>264</u>	<u>15,84%</u>	<u>221</u>	<u>10</u>
CHUTE PAR DESSUS BORD	2	0,12%	2	1
MÉDICAL	262	15,72%	219	9
<u>AUTRES CONDITIONS</u>	<u>890</u>	<u>53,39%</u>	<u>26</u>	<u>3</u>
CHAVIREMENT	6	0,36%	12	3
NAUFRAGE	5	0,30%	6	0
VOIE D'EAU	1	0,06%	3	0
INCENDIE	11	0,66%	5	0
FAUSSES ALERTES	867	52,01%	0	0
<u>AUTRES</u>	<u>244</u>	<u>13,80%</u>	<u>166</u>	<u>62</u>
AUTRE	65	3,90%	36	15
DISPARU(S)	39	2,34%	18	18
ISOLÉ	21	1,26%	37	0
PERSONNE À L'EAU	33	1,98%	22	10
SUICIDE/TENTATIVE DE	72	4,32%	53	18
RÉCUPÉRATION DE CORPS	14	0,84%	0	1
<u>AIR</u>	<u>218</u>	<u>13,92%</u>	<u>2011</u>	<u>94</u>
ÉCRASEMENT	144	8,64%	229	90
AMERRISSAGE FORCÉ	7	0,42%	9	4
URGENCE EN VOL	42	2,52%	1743	0
ATTERRISSAGE FORCÉ	25	1,50%	30	0
<u>TOTAL</u>	<u>1667</u>	<u>100%</u>	<u>2442</u>	<u>169</u>

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



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



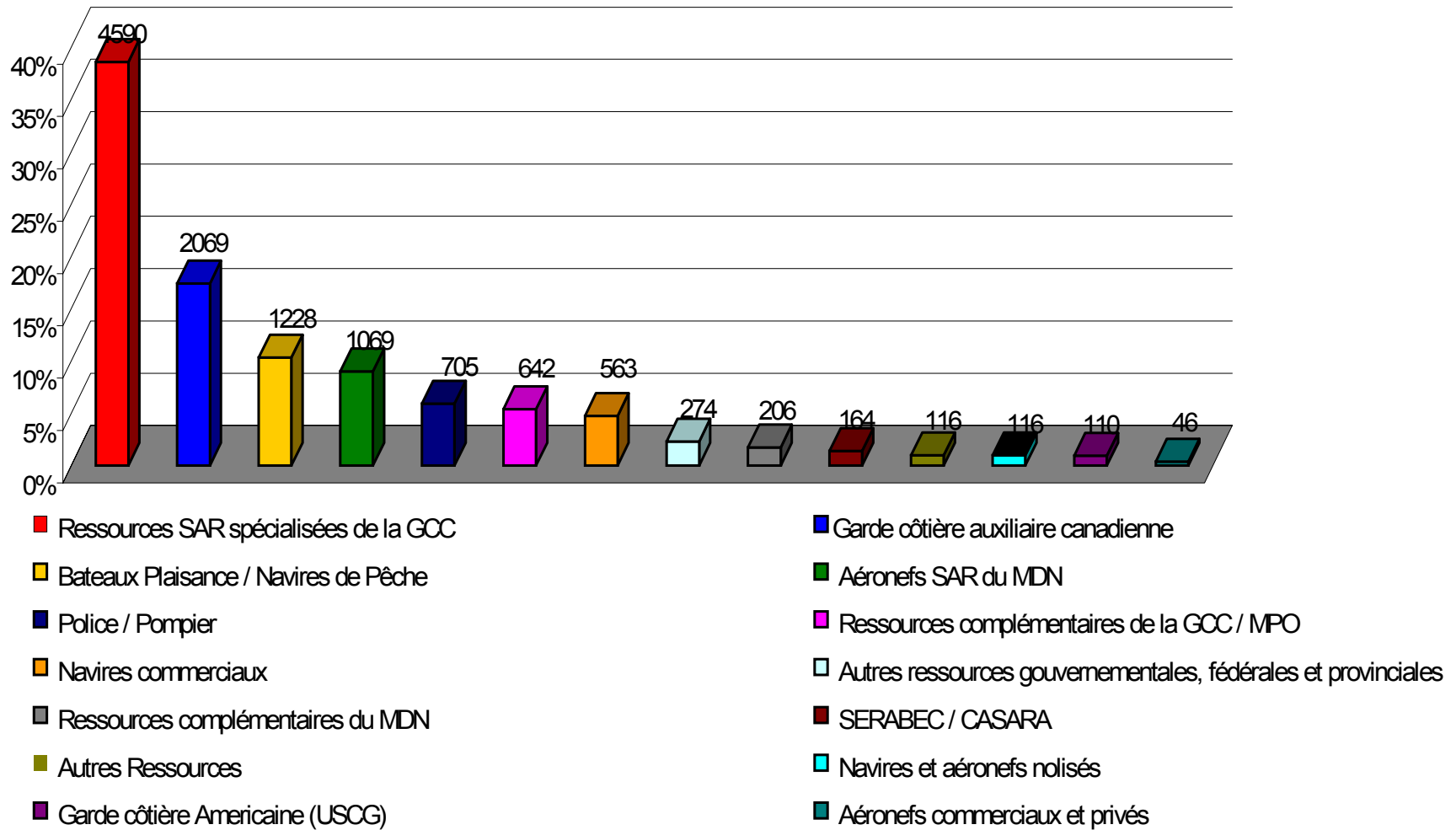
PROFIL DES MISSIONS SAR

En 1999, il y a eu 11896 affectations en réponse à 8059 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 pour un même incident.

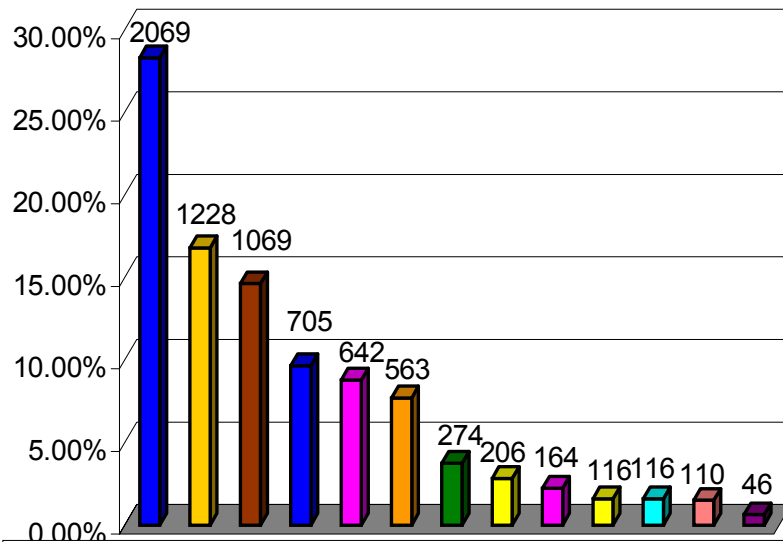
11896 MISSIONS SAR

RESSOURCES	AFFECTATIONS	%
1. Ressources SAR spécialisées de la GCC	4588	38.58%
2. Garde côtière auxiliaire canadienne	2069	17.39%
3. Bateaux Plaisance / Navires de Pêche	1228	10.32%
4. Aéronefs SAR du MDN	1069	8.98%
5. Police / Pompier	705	5.93%
6. Ressources complémentaires de la GCC / MPO	642	5.40%
7. Navires commerciaux	563	4.73%
8. Autres ressources gouvernementales, fédérales et provinciales	274	2.30%
9. Ressources complémentaires du MDN	206	1.73%
10. SERABEC / CASARA	164	1.38%
11. Garde côtière Américaine (USCG)	110	0.92%
12. Navires et aéronefs nolisés	116	0.97%
13. Autres Ressources	116	0.97%
14. Aéronefs commerciaux et privés	46	0.39%
<u>TOTAL</u>	<u>11896</u>	<u>100%</u>

PROFIL DES MISSIONS SAR 1999 PROVENANCE DES RESSOURCES

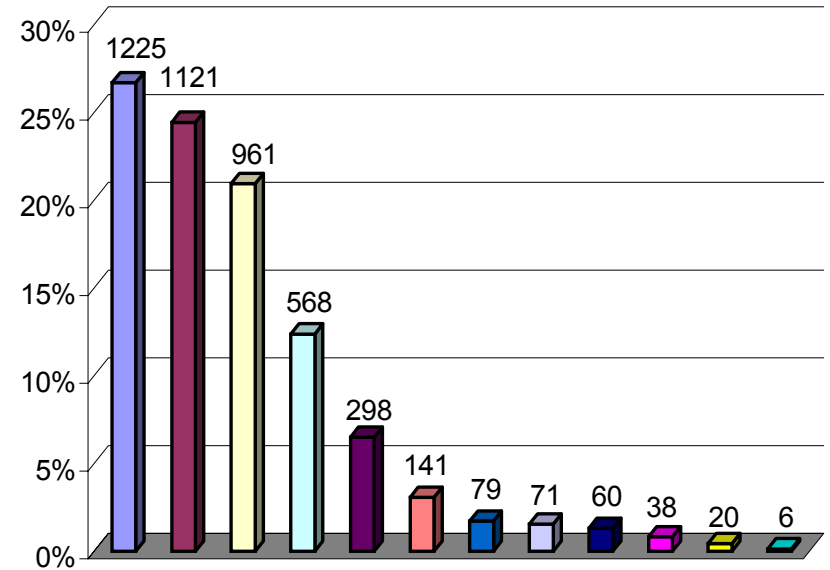


PROFIL DES MISSIONS SAR 1999 PROVENANCE DES AUTRES RESSOURCES



- Garde côtière auxiliaire canadienne
- Bateaux Plaisance / Navires de Pêche
- Aéronefs SAR du MDN
- Police / Pompier
- Ressources complémentaires de la GCC / MPO
- Navires commerciaux
- Autres ressources gouvernementales, féd et prov.
- Ressources complémentaires du MDN
- SERABEC / CASARA
- Autres Ressources
- Navires et aéronefs nolisés
- Garde côtière Américaine (USCG)
- Aéronefs commerciaux et privés

PROFIL DES MISSIONS SAR 1999 PROVENANCE DES RESSOURCES DE LA GCC



- 300
- ESC
- 100
- 400
- VCA
- AUTRE
- 1100
- 600
- 500
- 1000
- 200
- 1200

voir p.51 pour definitions des types

ORDRE DES RESSOURCES PRIMAIRES SELON NOMBRE DE MISSIONS

	NOM DE RESSOURCE (TYPE)	BASE (RÉGION)	NOMBRE DES MISSIONS	DURÉE MOYENNE DES MISSIONS
1	CG 045 (ACV) & SIYAY (ACV)	SEA ISLAND (P)	295	01:18:58
2	OSPREY (100)	KITSILANO (P)	244	01:05:40
3	POINT RACE (400)	CAMPBELL RIVER (P)	240	01:39:03
4	SKUA (100)	GANGES (P)	174	01:35:48
5	MALLARD (100)	POWELL RIVER (P)	172	01:51:49
6	SORA (100)*	AMHERSTBURG (CA)	148	02:08:29
7	CLARK'S HARBOUR (300A)	CLARK'S HARBOUR	138	05:15:33
8	POINT HENRY (400)	PRINCE RUPERT (P)	133	03:47:51
9	BAMFIELD (300)	BAMFIELD (P)	129	01:57:29
10	SAMBRO (300A)	SAMBRO (M)	128	03:26:47
11	STERNE (100)*	QUEBEC (L)	123	01:23:01
12	KESTREL (300)	FRENCH CREEK (P)	115	01:46:47
13	SHIPPEGAN (300)*	SHIPPEGAN (M)	097	03:24:32
14	CG 1306 (IRB)*	SHEDIAC (P)	091	00:46:11
15	SPRAY (400)*	PORT DOVER (CA)	091	02:30:05
16	PORT HARDY (300) & CAPE SUTIL (300B)	PORT HARDY (P)	089	02:10:57
17	GC 1202 (IRB)*	VAUDREUIL (L)	083	00:49:35
18	GC 1205 (IRB)*	STE-ANNE-DE-SOREL (CA)	079	00:58:46
19	GC 1203 (IRB)*	BEACONSFIELD (CA)	074	01:08:55
20	WESTPORT (300A)	WESTPORT (M)	073	02:39:00
21	CG 509 (IRB)*	CORTES ISLAND (P)	072	02:03:41
22	CG 1305 (IRB)*	DARTMOUTH (M)	071	01:05:28
23	SIR WILFRED GRENFELL (600)	ST. JOHN'S (N)	071	09:14:18
24	CG 1003 (IRB)*	THAMES RIVER (CA)	070	01:57:14
25	CGR 100 (300B)*	PORT WELLER (CA)	070	02:23:54
26	GC 1204 (IRB)*	LONGUEUIL (L)	069	00:47:08
27	TOFINO (300)	TOFINO (P)	067	01:48:03
28	BITTERN (100)*	KINGSTON (CA)	066	01:24:01
29	CAP-AUX-MEULES (300A)	ILES-DE-MADELEINE (L)	061	03:33:16
30	GORDON REID (500)	VICTORIA (P)	060	06:32:51
31	GC 1209 (IRB)*	TROIS RIVIÈRES (L)	055	00:48:08
32	CG 508 (IRB)	BONAVISTA BAY (N)	051	01:18:44
33	CG 1000 (IRB)*	HONEY HARBOUR (CA)	046	03:33:09
34	CG 1308 (IRB)*	CHARLOTTETOWN (M)	046	01:15:59
35	ISLE ROUGE (400)	TADOUSSAC (L)	046	02:25:28
36	WAUBANO*	LONG POINT (CA)	046	02:27:50
37	CG 1004 (IRB)*	LONG POINT (CA)	045	02:23:52
38	CG 1310 (IRB)*	HARDING POINT (M)	045	01:25:07
39	GC 1201 (IRB)*	VALLEYFIELD (L)	042	00:59:27
40	SPRINDRIFT (300A)	LOUISBOURG (M)	042	04:15:20
41	BICKERTON (300A)	BICKERTON EAST (M)	039	04:50:57
42	CG 1312 (IRB)*	PICTOU (M)	039	00:59:55
43	ADVENT (400)*	COBOURG (CA)	034	02:37:02
44	W. JACKMAN (300A)	BURIN (N)	032	03:50:58
45	CG 1001 (IRB)*	PORT LAMBTON (CA)	031	02:27:29
46	J.E. BERNIER (1100)	ST. JOHN'S (N)	031	05:39:16
47	SPUME (300A)	MEAFORD (CA)	031	04:32:19
48	1307 (IRB)	MAHONE BAY (M)	029	01:35:20
49	CONCEPTION BAY (IRB)	CONCEPTION BAY (N)	029	01:08:23
50	SOURIS (300)	SOURIS (M)	029	03:25:19
51	CAPE ROGER	ST. JOHN'S (N)	028	13:02:22
52	W.G. GEORGE (300A)	BURGEO (N)	027	02:49:53

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

	NOM DE RESSOURCE (TYPE)	BASE (REGION)	NOMBRE TOTAL DES MISSIONS	DURÉE MOYENNE DES MISSIONS
53	MANYBERRIES (100)	KITSILANO (P)	025	01:33:05
54	NARWHAL (1000)	VICTORIA (P)	025	04:44:17
55	CAPE HURD (400)*	GODERICH (CA)	024	02:17:23
56	CG 1006 (IRB)*	ROCKPORT (CA)	024	01:51:50
57	HARP (200)	ST. ANTHONY (N)	020	07:27:51
58	TOBERMORY (300)*	TOBERMORY (CA)	020	02:07:42
59	WESTFORT (300)	THUNDER BAY (CA)	020	01:56:00
60	ANN HARVEY (1100)	ST. JOHN'S (N)	017	03:52:17
61	CG 1007 (IRB)*	BURIN (N)	016	01:56:00
62	LOUISBOURG (300)	DARTMOUTH (M)	014	04:50:38
63	SIR HUMPHREY GILBERT (1100)	ST. JOHN'S (N)	014	06:18:04
64	BARTLETT (1000)	VICTORIA (P)	009	01:11:20
65	BONAVISTA BAY (IRB)*	BONAVISTA BAY (N)	009	02:01:34
66	MARTHA L. BLACK (1100)	QUEBEC (L)	009	08:24:13
67	SWIFT (100)	KITSILANO (P)	009	00:38:07
68	TELEOST	ST. JOHN'S (N)	009	08:18:34
69	WILFRED TEMPLEMAN	ST. JOHN'S (N)	009	06:23:47
70	E.P. LE QUEBECOIS	SEPT-ÎLES (L)	006	01:39:50
71	F.C.G. SMITH	QUEBEC (L)	006	01:11:20
72	HENRY LARSEN (1200)	ST. JOHN'S (N)	006	11:35:10
73	LEONARD J. COWLEY	ST. JOHN'S (N)	006	05:46:20
74	SHAMOOK	ST. JOHN'S (N)	006	10:24:40
75	CG 141	MULGRAVE (M)	005	04:29:48
76	BAY OF EXPLOITS (IRB)	BAY OF EXPLOITS (N)	005	01:59:24
77	GEORGE R. PEARKES (1100)	VICTORIA (P)	004	02:25:45
78	ILE SAINT-OURS (300)	TROIS RIVIÈRES (L)	004	00:54:30
79	SIR WILFRID LAURIER (1100)	VICTORIA (P)	004	02:38:45
80	TRACY (1000)	SOREL (L)	004	03:58:45
81	CG 289	ST. JOHN'S (N)	003	05:15:00
82	GC 1212	QUEBEC (L)	003	00:22:40
83	WABAN-AKI (ACV) & SIPU-MUIN (ACV)	TROIS RIVIERES (L)	003	00:47:00
84	CG 246	ST. JOHN'S (N)	002	00:22:30
85	MATTHEW	DARTMOUTH (M)	002	05:21:30
86	OTHER CCG RESOURCES	N/A	002	07:14:00
87	CG 214	CHARLOTTETOWN (M)	001	00:25:00
88	CG 245*	ST. JOHN'S (N)	001	00:00:00
89	CG 247	ST. JOHN'S (N)	001	02:22:00
90	CG 261	ST. JOHN'S (N)	001	00:35:00
91	CG 353	CHARLOTTETOWN (M)	001	01:26:00
92	CG 362	DARTMOUTH (M)	001	02:20:00
93	CG 363	DARTMOUTH (M)	001	00:45:00
94	CG 501	VICTORIA (P)	001	04:17:00

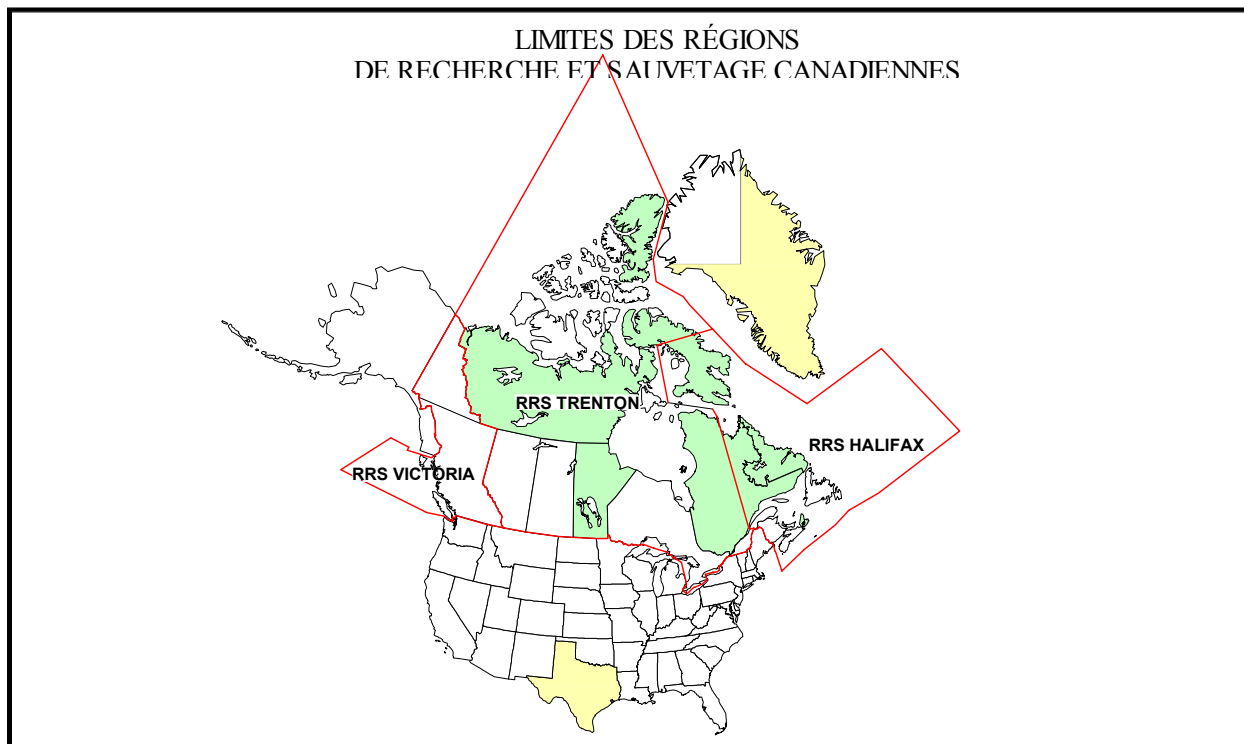
TOTAL:

4588

* 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, MRSC Québec et MRSC St. John's Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) – 1988

- M1 - Incidents de détresse - **99** ce qui représente **4,98%** des incidents maritimes
- M2 - Incidents de détresse potentielle - **202** ce qui représente **10,16%** des incidents maritimes
- M3 - Situation résolue durant la phase d'incertitude - **1460** ce qui représente **73,44%** des incidents maritimes
- M4 - Fausses alertes et canulars - **227** ce qui représente **11,42%** des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - **1031**
- Vies perdues - **23**

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général -
10375(environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 231

- Incidents de détresse - **56** ce qui représente **24,25%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle - **44** ce qui représente **19,05%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude - **26** ce qui représente **11,25%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars - **105** ce qui représente **45,45%** des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - **983**
- Vies perdues - **19**

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général -
1060(environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la RRS d'Halifax 97,96% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RRS TRENTON

RCC Trenton et MRSC Québec Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) – 2155

- M1 - Incidents de détresse - **120** ce qui représente **5,57%** des incidents maritimes
- M2 - Incidents de détresse potentielle - **135** ce qui représente **6,22%** des incidents maritimes
- M3 - Situation résolue durant la phase d'incertitude - **1639** ce qui représente **76,09%** des incidents maritimes
- M4 - Fausses alertes et canulars - **261** ce qui représente **12,12%** des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - **707**
- Vies perdues - **37**

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - **6305** (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 695

- Incidents de détresse - **184** ce qui représente **26,47%** des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle - **48** ce qui représente **6,91%** des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude - **97** ce qui représente **13,96%** des autres incidents
- Fausses alertes et canulars - **366** ce qui représente **52,66%** des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - **303**
- Vies perdues - **98**

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - **611** (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la RRS de Trenton 88,21% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RRS VICTORIA

RCC Victoria

Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) – 2249

- M1 – Incidents de détresse – 135 ce qui représente 6,00% des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – 346 ce qui représente 15,38% des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d’incertitude – 1118 ce qui représente 49,71% des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – 650 ce qui représente 28,90% des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées – 1730
- Vies perdues – 21

Personnes assistées à la suite de demandes d’aide d’ordre général – 8920 (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 741

- Incidents de détresse – 103 ce qui représente 13,90% des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – 154 ce qui représente 20,92% des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d’incertitude – 90 ce qui représente 12,01% des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – 394 ce qui représente 53,17% des autres incidents

Personnes Assistées

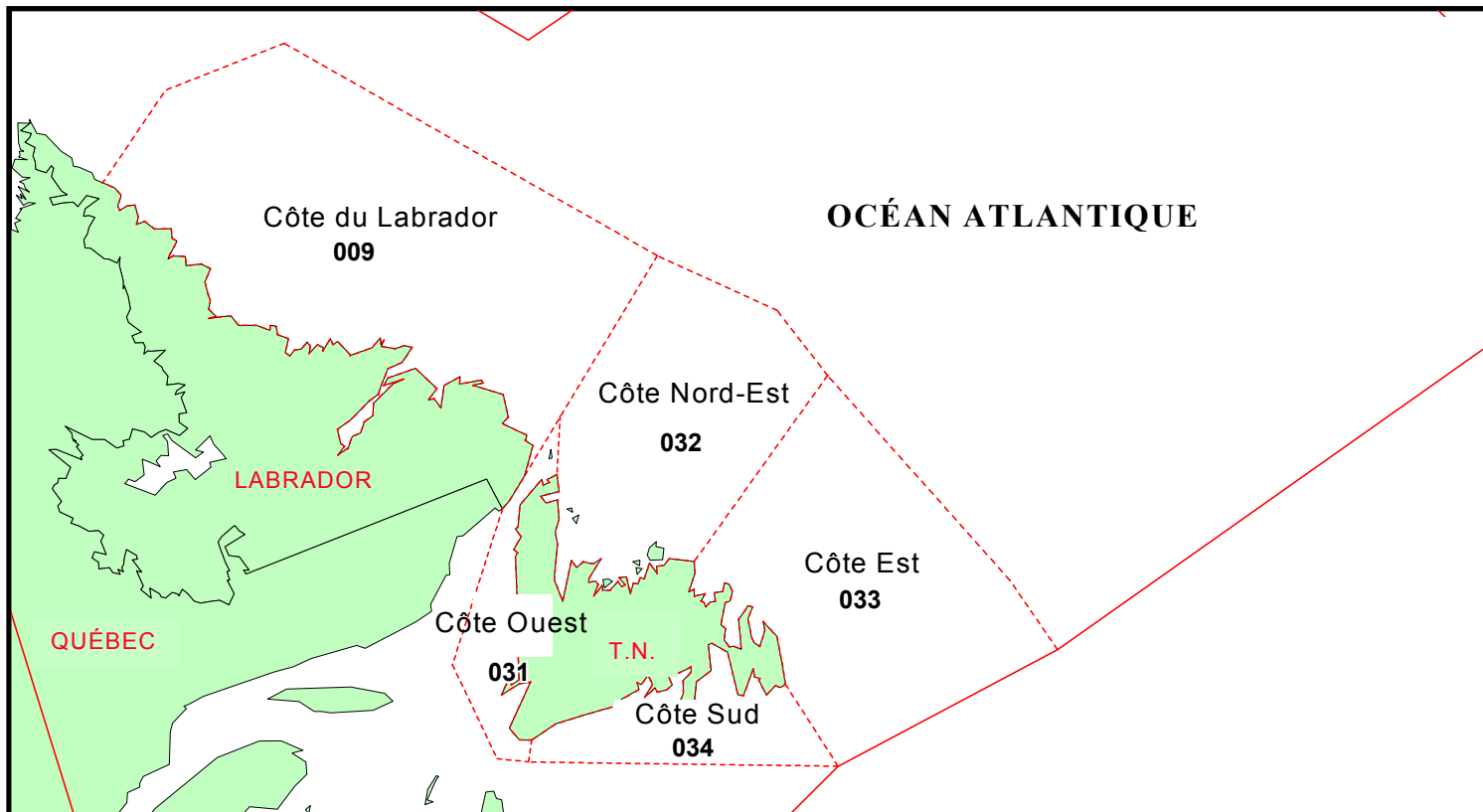
Vies en danger:

- Vies sauvées – 1156
- Vies perdues – 52

Personnes assistées à la suite de demandes d’aide d’ordre général – 2886 (environ)

L’objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la RRS de Victoria 97,53% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, 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) - 597

- M1 - Incidents de détresse - 32 ce qui représente 5,36% des incidents maritimes
- M2 - Incidents de détresse potentielle - 74 ce qui représente 12,40% des incidents maritimes
- M3 - Situation résolue durant la phase d'incertitude - 403 ce qui représente 67,50% des incidents maritimes
- M4 - Fausses alertes et canulars - 88 ce qui représente 14,74% des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - 557
- Vies perdues - 8

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - 3391 (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 39

- Incidents de détresse - 8 ce qui représente 20,51% des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle - 7 ce qui représente 17,94% des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude - 7 ce qui représente 17,94% des autres incidents
- Fausses alertes et canulars - 17 ce qui représente 43,60% des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - 267
- Vies perdues - 2

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - 310(environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la MRSC de St. John's 98,80% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RÉGION DE TERRE NEUVE - MRSC ST JOHN'S

Incidents notables en 1999

2210 UTC, 5 juillet 1999

Le MRSC de St. John est avisé qu'un bâtiment de pêche de 24 pieds ayant deux personnes à bord manque à l'appel. Le bâtiment était parti pêcher le crabe. Le premier jour, l'hélicoptère RESCUE 306 des Forces armées et le NGCC J.E. BERNIER sont affectés aux recherches. Le lendemain, le Rebel Yell, le Venus et le Orbison de la GCA sont affectés aux recherches. Les deux occupants ont été repérés et tirés hors de leur embarcation immergée par l'équipage du NGCC J.E. BERNIER. Tous deux souffraient d'hypothermie et furent hissés à bord du RESCUE 306 et hélicoptés à l'hôpital de St. John's.

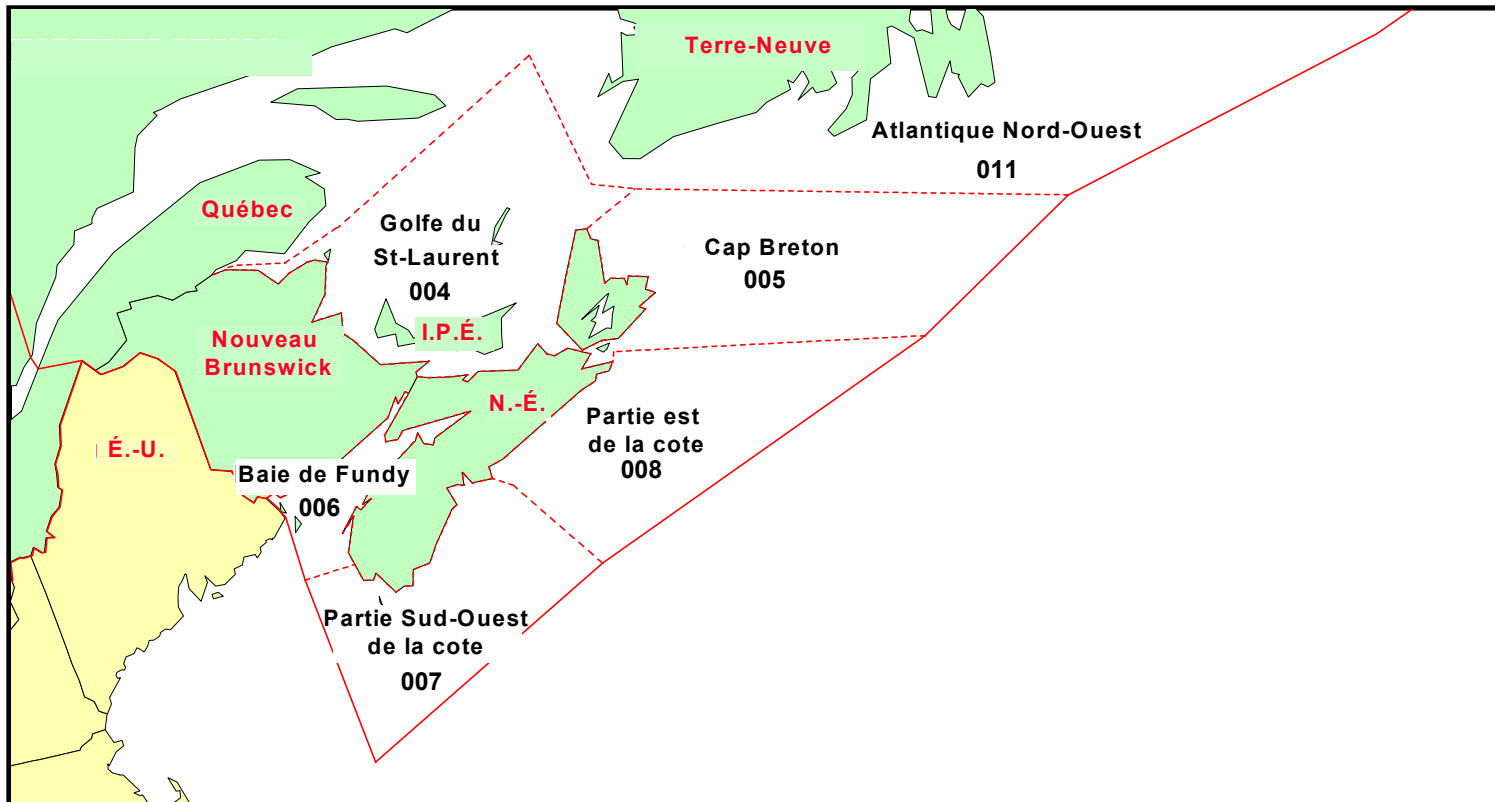
1329 UTC, 14 novembre 1999

Le bâtiment de pêche ATLANTIC SOUND avise le MRSC qu'un autre bateau de pêche est en feu. Le groupe de recherche du SPEED AIR 03 arrive le premier sur les lieux et découvre les marins qui attendent dans deux radeaux de sauvetage. L'hélicoptère RESCUE 76 des Forces armées arrive plus tard et hisse les sept naufragés à son bord puis les dépose à l'hôpital de l'île Fogo pour qu'ils y subissent un examen.

0628 UTC, 29 novembre 1999

Le poste de la GRC de Hopedale rapporte l'absence d'une embarcation non pontée. L'aéronefs Griffon et le Hercules sont envoyés en reconnaissance, secondés par deux bâtiments partis de Hopedale. Un des bâtiments a retrouvé l'épave brisée. Les deux occupants furent repérés plus tard sur le rivage, couverts de neige. L'incident s'est produit après que le bateau soit arrivé à court de carburant et ait dérivé sur un haut-fond qui l'a éventré. Les deux occupants ont nagé jusqu'au rivage, où ils attendaient qu'on les retrouve.

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION DES MARITIMES



RÉGION DES MARITIMES - RCC HALIFAX

Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) – 1251

- M1 – Incidents de détresse – 56 ce qui représente 4,48% des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – 114 ce qui représente 9,11% des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d’incertitude – 966 ce qui représente 77,22% des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – 115 ce qui représente 9,19% des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées – 421
- Vies perdues – 13

Personnes assistées à la suite de demandes d’aide d’ordre général – 3817 (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 175

- Incidents de détresse – 47 ce qui représente 26,85% des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – 36 ce qui représente 20,57% des autres incidents
- Incidents sans danger – 17 ce qui représente 9,71% des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – 75 ce qui représente 42,86% des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées – 714
- Vies perdues – 17

Personnes assistées à la suite de demandes d’aide d’ordre général – 747 (environ)

L’objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la RCC de Halifax 97,42% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RÉGION DES MARITIMES - RCC HALIFAX

Incidents notables en 1999

0405 UTC, 7 janvier 1999

Un bateau de pêche de 12 mètres, le NANCY LYNN 1, lance un appel de détresse. Les deux occupants signalent un incendie à bord. Plusieurs appareils se trouvant non loin de là répondent à l'appel, dont le Labrador R301, MAERSK PLACENTIA, le NGCC WILFRED TEMPLEMAN, le NGCC CAPE ROGERS et le bateau de pêche SEA GYPSY ENTREPRISE. Ce dernier récupère les deux occupants, qui s'étaient réfugiés sains et saufs à bord d'un radeau de sauvetage.

1713 UTC, 5 avril 1999

Le RCC de Norfolk demande au RCC de Halifax de l'assister dans la recherche des deux occupants d'un trimaran chaviré. Le bateau a été localisé grâce à sa radiobalise de localisation de sinistre, mais on ne trouve aucune âme qui vive à bord. Le NGCC TERRY FOX est envoyé en reconnaissance, mais est contraint d'abandonner quelques heures plus tard en raison de problèmes mécaniques. L'assistance de l'Hercule RESCUE 310 du est également sollicitée; il en profite pour larguer deux bouées-repères électroniques à localisation automatique, l'une simulant une personne à la mer et l'autre un radeau de sauvetage de quatre personnes. Le HMCS GOOSE BAY est également détaché. Un hélicoptère de la Garde côtière américaine trouve deux survivants souffrant d'une légère hypothermie dans le bateau chaviré et les transporte à Halifax.

2240 UTC, 18 septembre 1999

Le poste de la GRC de Truro rapporte qu'un doris est en train de faire naufrage avec une personne à son bord. Plusieurs navires de la GCA sont détachés, dont le SEA MIST, le NORTH WIND, le SUN CATCHER et le CJ & SARAH. Le CJ & SARAH de la GCA porte assistance au naufragé et le transporte jusqu'à l'ambulance qui l'attend sur le rivage.

1346 UTC, 21 octobre 1999

À environ 100 milles marins au sud de Yarmouth, le bateau de pêche DOUBLE DOLPHIN fait naufrage avec trois personnes à son bord. Le Hercules RESCUE 306, le Labrador RESCUE 70 et le CGC CLARKS HARBOUR sont détachés. Un navire américain repêche les trois naufragés. Tous sont déclarés sains et saufs, puis transférés à bord du CGC CLARKS HARBOUR, qui les ramène au port.

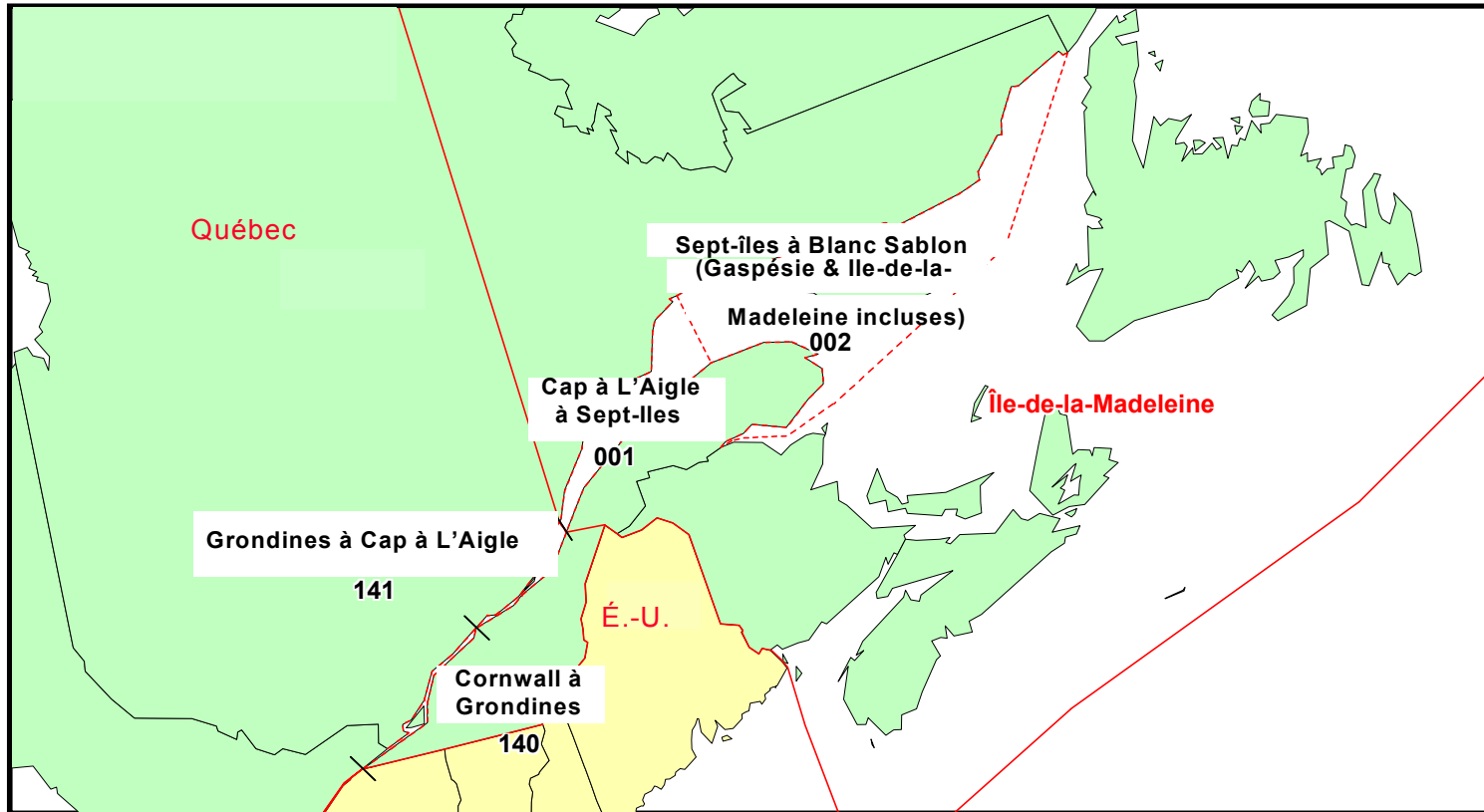
2311 UTC, 25 octobre 1999

Le ROSA KRISTA de la GCA avise le RCC de Halifax qu'un bateau de pêche a chaviré avec deux personnes à bord, loin du secteur ouest des îles Ironbound. Le NS. RESCUE 70 LAB, le ROSA KRISTA de la GCA et le NGCC SAMBRO sont envoyés en reconnaissance. Plusieurs autres bateaux de la GCA et d'autres navires de pêche sont détachés le jour suivant, dont le NEEDLER, le FOGGY FOAM, le KELLY AND BRETHERN et le OCEAN SAPHIRE. Le RESCUE 70 localise le bateau chaviré. Les deux occupants ont perdu la vie durant le naufrage.

1206 UTC, 29 novembre 1999

La station radio de la GCC à Fundy est informée par radio que le bateau de pêche KARLA & BROTHERS prend l'eau et fait naufrage avec quatre personnes à bord. L'avion Hercules du 413^e escadron et le WESPORT de la GCC sont envoyés en reconnaissance. Les quatre naufragés sont repêchés par le WESPORT et ramenés au port.

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION LAURENTIENNE



RÉGION LAURENTIENNE - MRSC QUÉBEC

Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) - 1111

- M1 - Incidents de détresse - 45 ce qui représente 4,05% des incidents maritimes
- M2 - Incidents de détresse potentielle - 70 ce qui représente 6,30% des incidents maritimes
- M3 - Situation résolue durant la phase d'incertitude - 905 ce qui représente 81,46% des incidents maritimes
- M4 - Fausses alertes et canulars - 91 ce qui représente 8,19% des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - 293
- Vies perdues - 9

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - 6005 (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 123

- Incidents de détresse - 38 ce qui représente 30,89% des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle - 11 ce qui représente 8,95% des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude - 22 ce qui représente 17,89% des autres incidents
- Fausses alertes et canulars - 52 ce qui représente 42,28% des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - 39
- Vies perdues - 17

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - 78 (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la MRSC de Québec 92,74% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RÉGION LAURENTIENNE - MRSC QUÉBEC

Incidents notables en 1999

23 juin 1999

Port de Montréal. En cette journée de la Saint-Jean-Baptiste, deux embarcations à moteur, dont une remorquant un skieur nautique circulent dans des directions opposées au nord-est de l'île Sainte-Thérèse, dans le port de Montréal. Une des deux embarcations, un Princecraft, dévie de sa route dans une courbe et fonce sur l'autre embarcation. C'est alors l'abordage! Un des occupants du premier bateau est gravement blessé et transporté à l'hôpital.

Total: quatre personnes impliquées dont un blessé grave.

Ressources: Auxiliaire NELSON et AUX-1220, embarcation des pompiers de Montréal et Sûreté municipale de Sainte-Julie.

7 août 1999

Rivière Saguenay. Une compétition de type Poker Run a lieu sur le Saguenay. À un certain moment, l'une des embarcation qui circule à haute vitesse pique du nez dans une vague et se pulvérise littéralement en des centaines morceaux. Un occupant est sauvé quelques minutes plus tard par d'autres embarcations participant à la course mais sa conjointe qui ne portait pas de VFI demeure introuvable malgré les recherches.

Ressources: 15 embarcations dont les Auxiliaires JACAR, ATOMAS, le GC ISLE ROUGE, le NGCC FREDERIK G. CREED, et deux hélicoptères dont un militaire.

23 septembre 1999

Fleuve Saint-Laurent près de Tadoussac. Le paquebot NORWEGIAN SKY en sortant de la rivière Saguenay s'échoue lourdement sur le récif de l'île Rouge. Compte tenu des avaries importantes et des voies d'eau constatées, le commandant demande au MRSC de Québec de procéder à l'évacuation de ses passagers mais le navire est finalement renfloué à l'étape de la marée haute avec l'aide du GC L'ISLE ROUGE juste avant que l'opération ne débute.

Le navire avait plus de 2 712 personnes à bord. Ressources en cause: GC ISLE ROUGE, NGCC TRACY, GC 300 (DASH 8), RESCUE 314 (HERCULES), RESCUE 418 (GRIFFON), N/M JOS DESCHENES et N/M ARMAND IMBEAU (traversiers), N/M ALGOCEN (vraquier des Grands Lacs), N/M CAVALIER DES MERS (bateau d'excursions), huit bateaux d'excursion, un remorqueur et une embarcation de travail Parc Canada

12 octobre, 1999

Lac Saint-Pierre. En matinée de la fête de l'Action de Grâce, quatre pêcheurs et leur guide vont à la pêche sur le Lac Saint-Pierre. En soirée, l'épouse du guide s'inquiète car normalement, son mari revient avant la noirceur. Au terme d'une nuit de recherches intensives, l'embarcation est finalement retrouvée chavirée le lendemain matin près de Notre Dame de Pierreville. Deux des cinq occupants sont décédés par hypothermie.

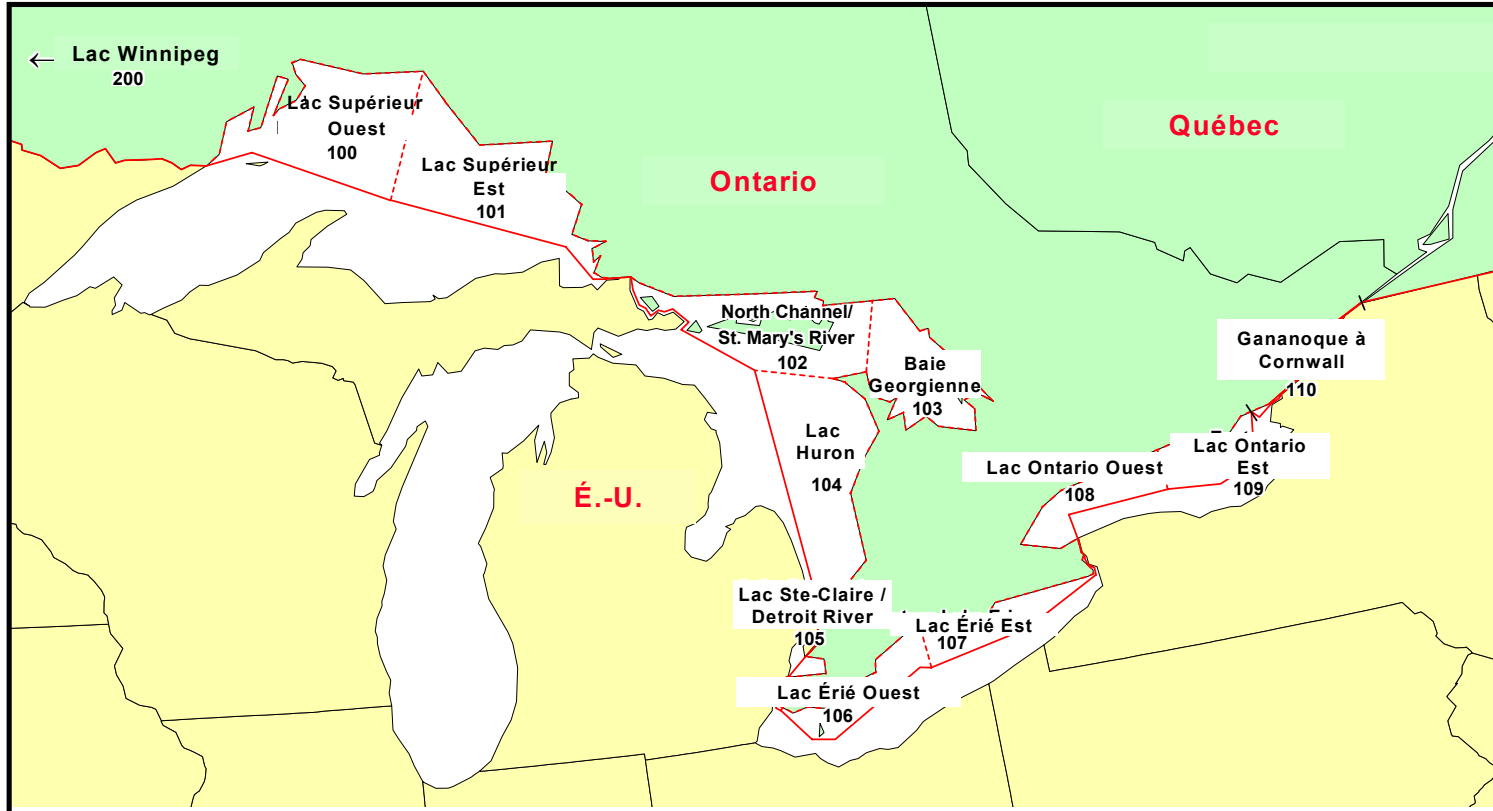
Ressources; NGCC WABAN AKI, NGCC F.C.G.SMITH, NGCC SIPU MUIN, GC-03, GCAC 1201, GCAC L'OASIS 2, hélicoptère RESCUE-78 et aéronef RESCUE-305

13 Octobre, 1999

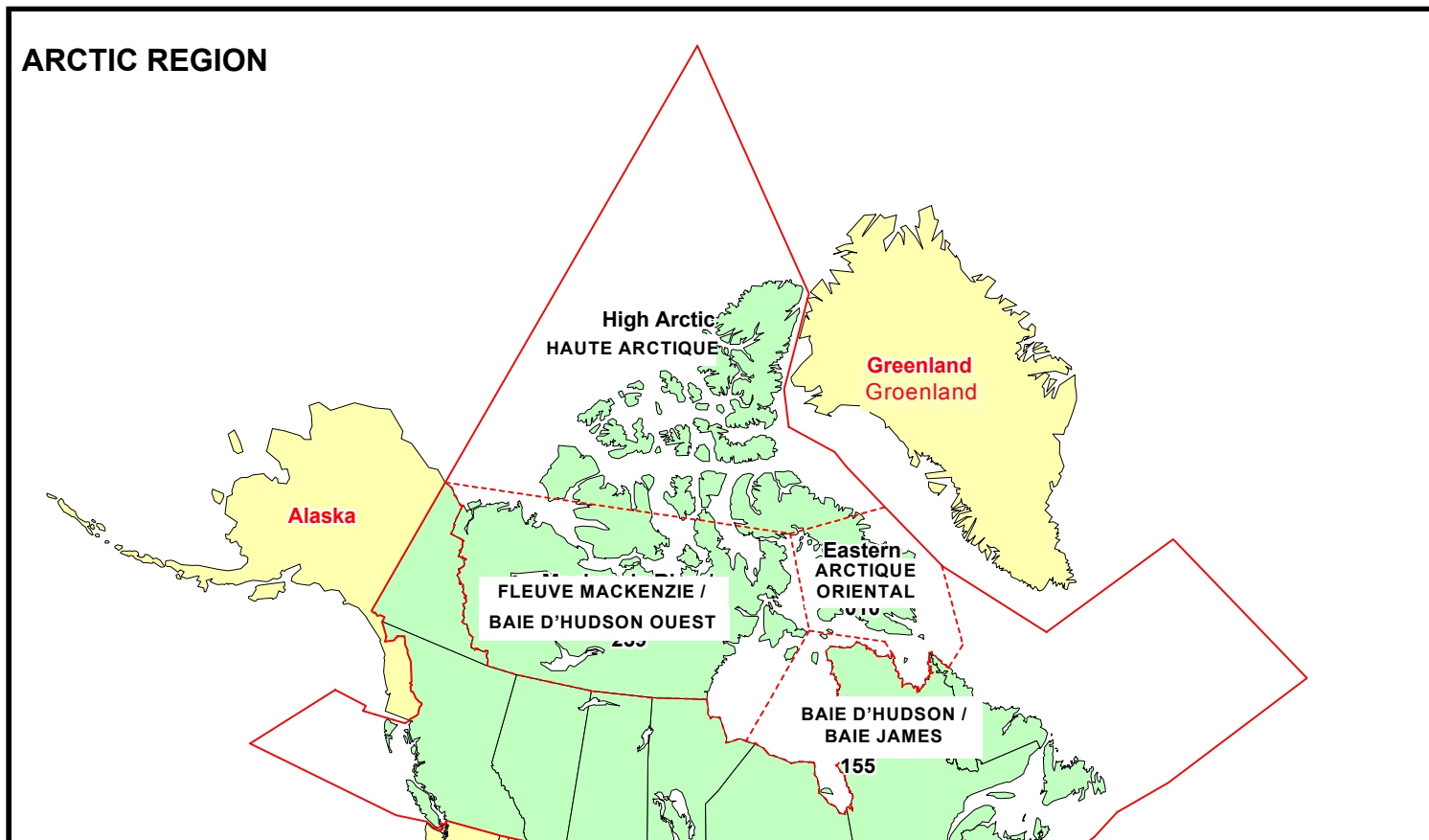
Golfe Saint Laurent. Le 13 octobre, le navire de pêche VERYAN en panne de transmission, refuse l'offre de la Garde côtière de le remorquer vers le port le plus près. Son commandant décide de se faire remorquer vers Rivière-au-Renard (soit à plus de 150 milles de sa position) par un autre bateau de pêche. Cependant, au cours de la seconde nuit la météo se détériore rapidement et le câble de remorquage se rompt. Le VERYAN a du être évacué au large de la Gaspésie par le RESCUE 74 (Labrador) des FC.

Ressources: NGCC TRACY, bateau de pêche RC DANIEL, un hélicoptère Labrador et un Hercules des FC et un Hercules de la USCG en plus de trois navires commerciaux.

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) - 1184

- M1 - Incidents de détresse - 86 ce qui représente 7,26% des incidents maritimes
- M2 - Incidents de détresse potentielle - 79 ce qui représente 6,67% des incidents maritimes
- M3 - Situation résolue durant la phase d'incertitude - 825 ce qui représente 69,68% des incidents maritimes
- M4 - Fausses alertes et canulars - 194 ce qui représente 16,39% des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - 467
- Vies perdues - 30

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - 3467 (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 589

- Incidents de détresse - 147 ce qui représente 24,96% des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle - 38 ce qui représente 6,45% des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d'incertitude - 77 ce qui représente 13,07% des autres incidents
- Fausses alertes et canulars - 327 ce qui représente 55,52% des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées - 266
- Vies perdues - 81

Personnes assistées à la suite de demandes d'aide d'ordre général - 536 (environ)

L'objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la RCC de Trenton 86,85% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RÉGION DU CENTRE ET DE L'ARCTIQUE - RCC Trenton

Incidents notables en 1999

1953 UTC, 23 mai 1999

Le SCTM de Thunder Bay avise le RCC de Trenton que le navire de croisière ISLAND WEAVER était échoué et faisait eau à 44°54.9N 079°52.8O. Un message de détresse MAYDAY fut relayé et de nombreuses embarcations de plaisance se rendirent sur les lieux prêter assistance.

L'embarcation de sauvetage côtière (ESC) CG 1000 fut dépêchée sur les lieux. À son arrivée, les plaisanciers avaient évacué les 26 passagers. Le CG 1000 a participé au sauvetage du ISLAND WEAVER et l'a escorté jusqu'à Honey Harbour.

1837 UTC, 23 juin 1999

Le poste de la GRC de Aklavik avise le RCC de Trenton qu'on recherche une embarcation de plaisance en retard et ayant une personne à bord. Un navire privé qui naviguait à proximité a entrepris ces recherches. L'avion Hercules des Forces canadiennes RESCUE 336 de Winnipeg, le Twin Otter RESCUE 802, avion des Forces canadiennes en poste à Yellowknife, et le RESCUE ONE de la Garde côtière auxiliaire d'Inuvik sont dépêchés sur les lieux. L'avion Twin Otter RESCUE 802 des Forces armées a repéré l'embarcation chavirée parmi divers débris. Le poste de la GRC d'Aklavik a déclaré la personne disparue et les avions ont été rappelés.

0224 UTC, 30 juillet 1999

Le RCC de Trenton est avisé par le poste de la police provinciale de l'Ontario de Blind River que celui-ci envoyait un bateau rechercher une embarcation de plaisance ayant trois personnes à son bord qui effectuait un voyage aller et retour de Richard's Landing à Hilton Beach, soit une distance de 15 milles marins. L'embarcation avait quitté son port d'attache en début d'après-midi avec trois handicapés mentaux à son bord. Les navires RAY OF HOPE et ALPHA SEVEN de la GCAC furent dépêchés sur les lieux. L'hélicoptère Labrador des Forces canadiennes RESCUE 75 fut dépêché sur les lieux et décolla à 0717. Pendant que l'équipage du ALPHA SEVEN de la GCAC prenait son quart de repos, le SOO SAR de la GCAC prit la relève. La recherche s'est poursuivie avec un bâtiment de la police provinciale de l'Ontario, deux navires de la GCAC et un hélicoptère Labrador. Le NGCC SAMUEL RISLEY devait pénétrer dans la zone de recherche à 1500 UTC, auquel cas il aurait également été mis à contribution. Un appareil Hercules des Forces canadiennes participait également aux recherches. L'embarcation fut finalement localisée amarrée à l'extérieur du brise-lame de Blind River. Tous les occupants étaient indemnes.

1948 UTC, 8 septembre 1999

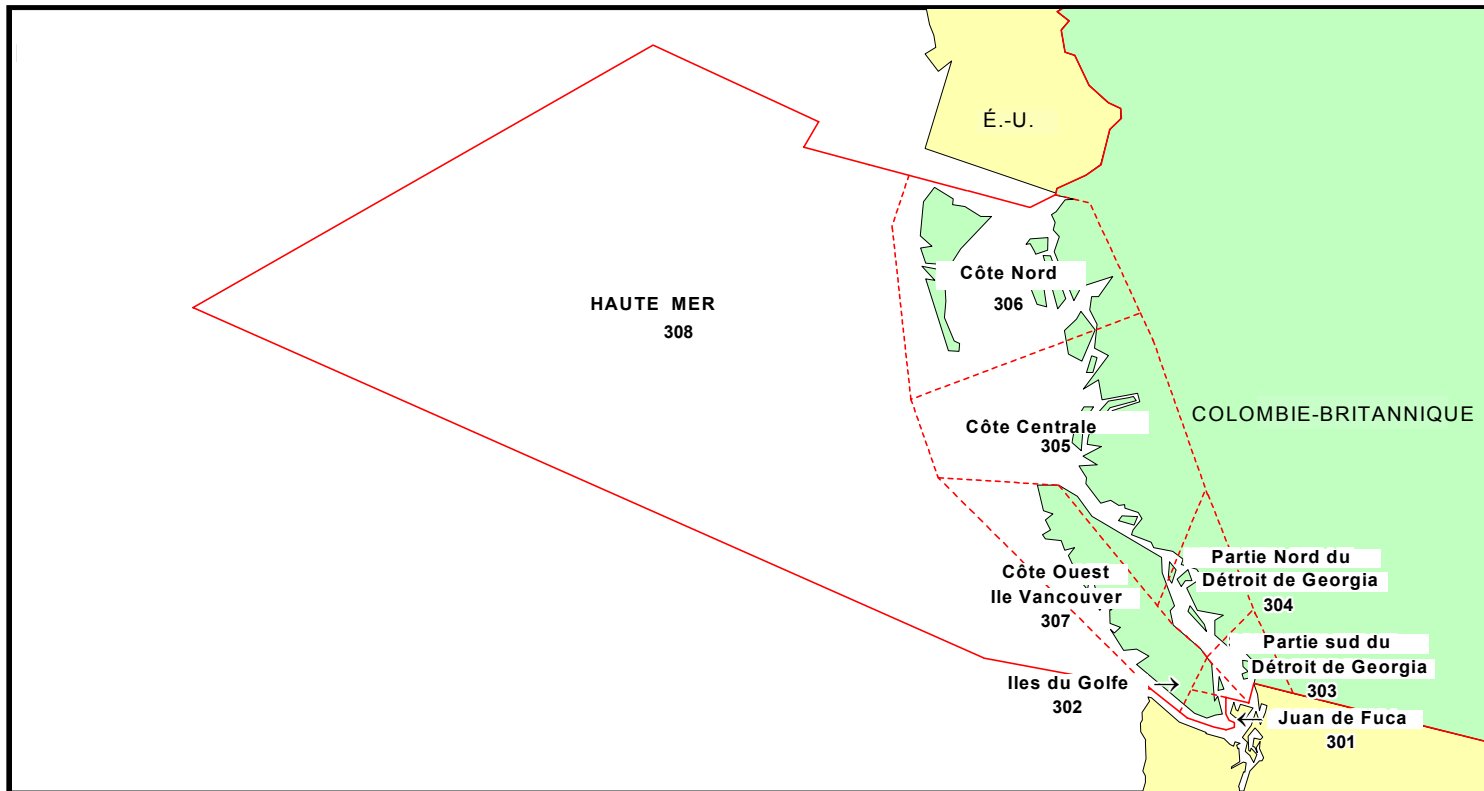
Le RCC de Trenton a reçu l'appel d'un père qui s'inquiétait de son enfant parti faire une excursion de canoë sur le lac Supérieur. Deux excursionnistes avaient quitté Marathon le 24 août en direction de Wawa avec une réserve de nourriture de 20 jours. Le père ne croyait pas à une disparition des excursionnistes, il s'inquiétait tout simplement. Le détachement de la police provinciale de l'Ontario à North Bay a officiellement déclaré les excursionnistes disparus après qu'ils aient été vus, peut-être pour la dernière fois, au parc provincial Puskakwa le 27 août. L'hélicoptère Labrador RESCUE 75 et l'avion Hercules RESCUE 305 des Forces armées furent

envoyés en reconnaissance. Un membre de la Garde côtière auxiliaire à bord du bâtiment de pêche ALLEN S, déjà dans le secteur, vint participer aux recherches. Le Hercules RESCUE 305 des Forces armées a localisé les excursionnistes disparus sur la côte N-E du lac Supérieur. En bonne santé, ils attendaient une amélioration de la météo pour reprendre leur excursion après avoir changé de destination.

24 octobre 1999

On fait part au RCC de Trenton du chavirement de deux gros canoës de charge sur la Moosonee. Lors du rapport, on indique que trois occupants ont réussi à regagner la rive à la nage, qu'on a repêché deux noyés et que six occupants manquent encore à l'appel. L'avion Hercules RESCUE 326 et l'hélicoptère Labrador RESCUE 078 des Forces armées sont dépêchés sur les lieux; les appareils décollent à 0117 UTC. Les lieux sont déjà patrouillés par un hélicoptère commercial affrété par la police autochtone. L'avion Hercules RESCUE 305 est dépêché lui aussi sur les lieux avec un deuxième équipage pour l'hélicoptère Labrador RESCUE 078. À ce moment, un hélicoptère du ministère des Ressources naturelles ayant des agents de la police provinciale à bord participe également aux recherches. L'enquête révèle que la tragédie s'est produite le matin du 30 septembre et que quatre personnes avaient alors réussi à regagner la rive mais qu'un homme était retourné aux canoës pour tenter de sauver les membres de sa famille. Son corps fut retrouvé plus tard sur la grève. Les trois survivants passèrent la nuit dans un camp de fortune et rejoignirent leur village le 1^{er} octobre. Les recherches furent réduites et les personnes manquantes furent déclarées disparues par le détachement de la police provinciale de l'Ontario de la Moosonee.

SECTEURS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION DU PACIFIQUE



RÉGION DU PACIFIQUE - RCC VICTORIA

Incidents Maritimes (M1 + M2 + M3 + M4) – 2249

- M1 – Incidents de détresse – 135 ce qui représente 6,00% des incidents maritimes
- M2 – Incidents de détresse potentielle – 346 ce qui représente 15,38% des incidents maritimes
- M3 – Situation résolue durant la phase d’incertitude – 1118 ce qui représente 49,71% des incidents maritimes
- M4 – Fausses alertes et canulars – 650 ce qui représente 28,90% des incidents maritimes

Personnes Assistées

Vies en danger :

- Vies sauvées – 1730
- Vies perdues – 21

Personnes assistées à la suite de demandes d’aide d’ordre général – 8920 (environ)

Autres Incidents (A, H et U) - 741

- Incidents de détresse – 103 ce qui représente 13,90% des autres incidents
- Incidents de détresse potentielle – 154 ce qui représente 20,92% des autres incidents
- Situation résolue durant la phase d’incertitude – 90 ce qui représente 12,01% des autres incidents
- Fausses alertes et canulars – 394 ce qui représente 53,17% des autres incidents

Personnes Assistées

Vies en danger :

Vies sauvées – 1156

Vies perdues – 52

Personnes assistées à la suite de demandes d’aide d’ordre général – 2886 (environ)

L’objectif du système SAR est de sauver 100% des vies en danger, en détresse et en détresse potentielle. En 1999, dans la RCC de Victoria 97,53% des vies en danger ont été sauvées. (Incluent les incidents M, A, H et U)

RÉGION DU PACIFIQUE - RCC VICTORIA

Incidents notables en 1999

1434 UTC, 3 mars 1999

Le poste de la GRC de Squamish annonce le retard d'une embarcation de plaisance de 18 pieds comptant trois personnes à bord. Les trois personnes devaient rentrer chez-elles le soir, mais leur retard n'a été signalé que le lendemain matin. La température était très mauvaise, avec des vents violents du large et la mer était agitée toute la journée et durant la première journée de recherches. Le RCC a affecté deux navires de la Garde côtière, quatre navires de la Garce côtière auxiliaire, un navire du MPO et le Labrador aux recherches du premier jour. Les recherches furent interrompues au crépuscule. Le deuxième jour, les navires de la Garde côtière HOVERCRAFT 045, OSPREY et OSPREY 1, les UNITÉS 01, 06, et 14 de la GCA et les aéronefs LABRADOR 307 et BUFFALO 457 participèrent aux recherches. L'embarcation chavirée fut repérée à la pointe sud de l'île Anvil; un premier corps gisait près du navire. Les deux autres corps furent retrouvés loin de l'épave.

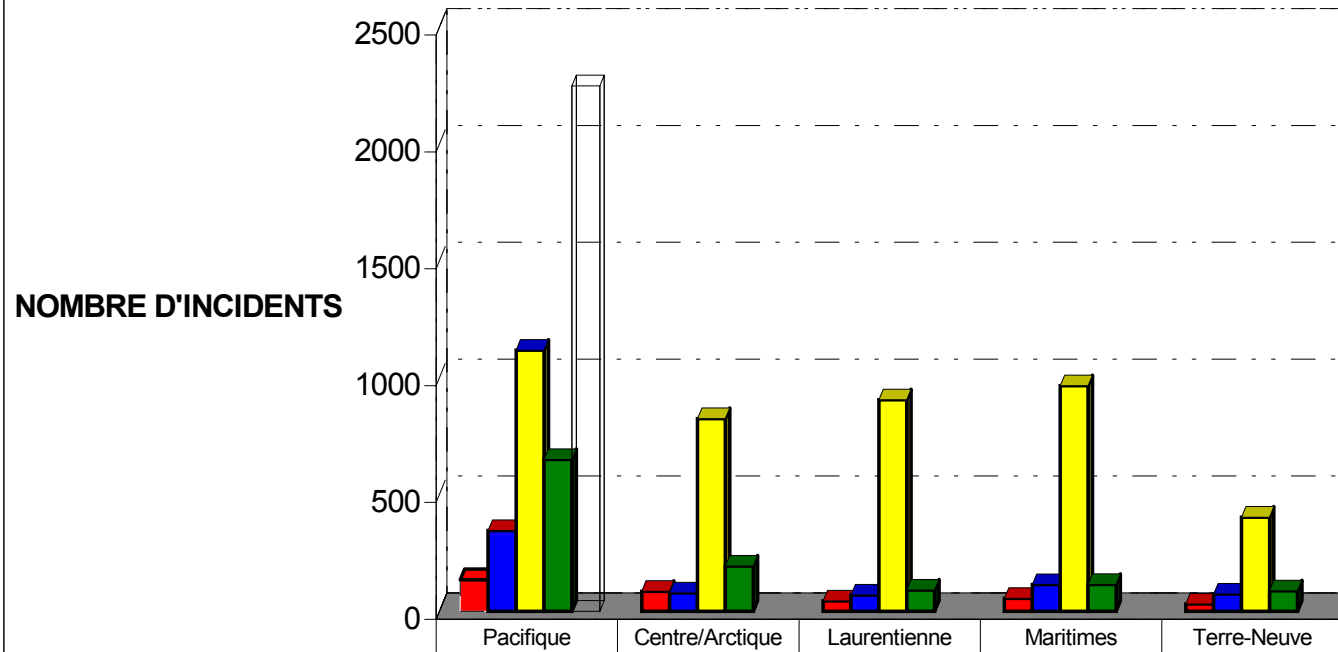
0453 UTC, 8 août 1999

Le SCTM de Vancouver indique au RCC Victoria qu'une embarcation de plaisance, le SUN BOY, ayant 14 personnes à bord a chaviré après être entré en collision avec une barge chargée qui sortait du port. La barge était remorquée par le remorqueur JOSE NARVAEZ. Les occupants du SUN BOY se rendaient aux feux d'artifice "Symphony of Fire". Le RCC Victoria dépêche immédiatement sur les lieux le CCGC OSPREY, le CCG Hovercraft 045, le CGA 01, le CGA 06, le JERICHO RESCUE et le navire KLAWICHAN du capitaine du port. Des navires commerciaux et des embarcations de plaisance répondent au message de détresse MAYDAY relayé. L'aéroglesseur 045 est arrivé sur les lieux et a envoyé les plongeurs chercher les disparus et les noyés. La réponse à l'incident fut très rapide et massive en raison de la présence des unités de SAR primaires et secondaires et de nombreuses embarcations de plaisance à proximité du site des feux d'artifices. Des 14 passagers, neuf survivants ont été secourus, quatre corps ont été repêchés. À bord, il y avait six jeunes de moins de 18 ans, dont un bébé de 15 mois. Seuls les enfants, à l'exception du bébé, portaient des gilets de sauvetage. Un enfant et trois adultes sont décédés et le corps d'un adulte n'a jamais été retrouvé.

11 août 1999

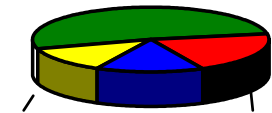
Un navire de 150 pieds, comptant huit membres d'équipage et environ 130 passagers débarque ces derniers dans l'eau près de la côte de Gilbert Bay, à la pointe sud des Îles de la Reine-Charlotte. La Garde côtière et la GRC observent la situation et arrêtent 126 personnes sur la plage. Elles tentaient de s'introduire clandestinement au Canada. Durant l'opération, le LABRADOR 132 repère et récupère huit autres personnes dans les terrains accidentés à proximité et les ramène à bord des navires de la Garde côtière. Une des personnes est évacuée par l'hélicoptère de la GC vers un hôpital, souffrant d'hypothermie grave et un BUFFALO des FC amène cinq personnes à Victoria. Le TANU de la GC ramène 74 personnes à Port Hardy tandis que le ARROW POST de la GC en ramène 51. Le INKSTER, de la GRC escorte le navire de 150 pieds à Port Hardy.

INCIDENTS MARITIMES 1999 CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4



AUTRES INCIDENTS CLASSIFICATIONS A, HETU

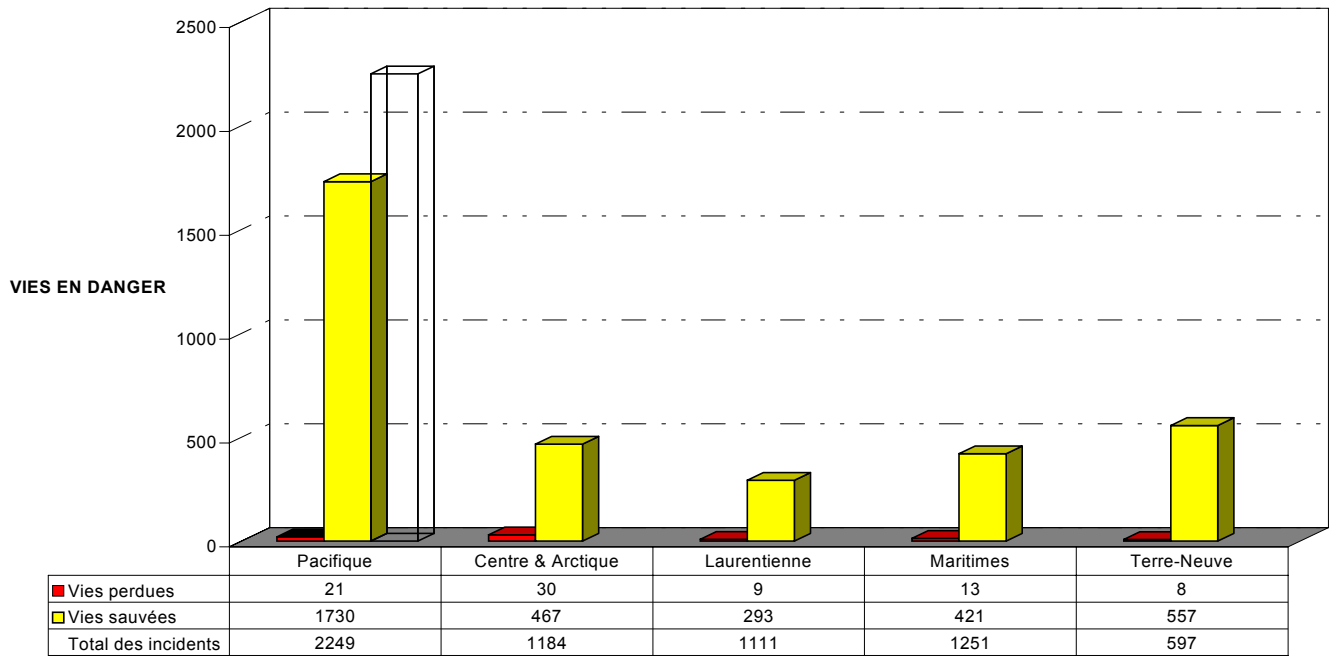
Fausses Alertes/ Canulars
865 - 51,90%



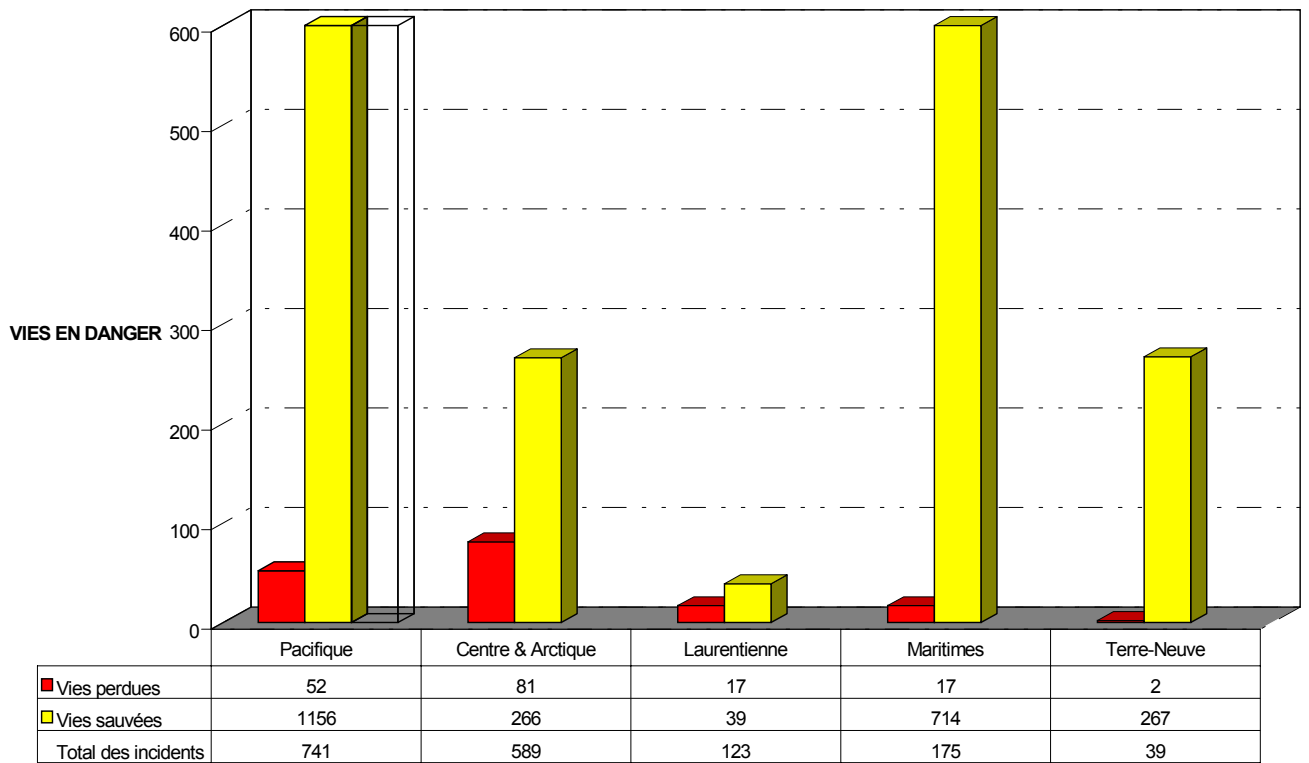
Sans Danger 213 - 12,72%
Détresse 343 - 20,58%
Potentielle 246
14,82%

■ Détresse (M1)	135	86	45	56	32
■ Détresse Potentielle (M2)	346	79	70	114	74
■ Sans Danger(M3)	1118	825	905	966	403
■ Fausses Alertes / Cannulars (M4)	650	194	91	115	88
Total	2249	1184	1111	1251	597

**INCIDENTS MARITIME 1999
CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 AND M4
Vies Sauvées/Vies Perdues**



**INCIDENTS MARITIME 1999
CLASSIFICATIONS A, H AND U
Vies Sauvées/Vies Perdues**



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES INCIDENTS SAR

SECTEUR (RÉGION)	NOMBRE DE MISSIONS	VIES SAUVÉES	VIES PERDUES	CAUSES DE DÉTRESSE LES PLUS FRÉQUENTES	TYPES DE DÉTRESSE LES PLUS FRÉQUENTS	UNITÉS IMPLIQUÉES LE PLUS FRÉQUEMMENT
140 (L)	903	210	20	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
303 (P)	742	306	21	INCONNU	FAUSSE ALERTE	BATEAU PLAISANCE
004 (M)	528	101	5	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
304 (P)	504	243	4	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
007 (M)	443	190	9	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
306 (P)	294	361	7	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
301 (P)	284	146	0	INCONNU	FAUSSE ALERTE	BATEAU PLAISANCE
305 (P)	270	194	4	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
307 (P)	263	419	1	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
105 (C)	243	60	4	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
302 (P)	231	116	1	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
108 (C)	219	55	5	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
107 (C)	193	37	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
033 (N)	183	322	2	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
141 (L)	176	64	4	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
032 (N)	172	595	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
034 (N)	161	52	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
103 (C)	144	106	5	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
006 (M)	138	54	3	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
008 (M)	120	72	4	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
001 (L)	94	33	1	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
109 (C)	94	33	3	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
110 (C)	80	35	3	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
104 (C)	75	43	2	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
106 (C)	74	22	8	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
005 (M)	71	35	1	BRIS MÉCANIQUE	FAUSSE ALERTE	AUTRE
002 (L)	58	22	1	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
102 (C)	53	13	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
200 (C)	49	16	4	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
031 (N)	44	39	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
009 (N)	41	31	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU DE PECHE
260 (C)	34	25	2	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
100 (C)	31	6	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
308 (P)	23	14	1	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	BATEAU DE PECHE
011 (M)	20	10	0	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AUTRE
309 (P)	19	11	1	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
101 (C)	13	8	0	METEO	DÉSEMPARÉ / FAUSSE ALERTE	BATEAU PLAISANCE
155 (C)	7	6	8	BRIS MÉCANIQUE / METEO	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
010 (C)	5	4	0	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AUTRE
TOTAL:	7096	4109	134			

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)	35	32	9	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AUTRE
MARITIMES						
(053)	23	23	0	AUTRE	FAUSSE ALERTE	AUTRE
(055)	20	13	2	AUTRE	FAUSSE ALERTE	AUTRE
(057)	5	7	0	AUTRE	FAUSSE ALERTE	AUTRE
(058)	3	2	4	AUTRE	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(060)	15	296	1	AUTRE	FAUSSE ALERTE	AUTRE
(520)	22	41	0	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AUTRE
LAURENTIENNE						
(056)	6	12	0	BRIS MÉCANIQUE / AUTRE	URGENCE EN VOL	AÉRONEF
(059)	20	32	1	AUTRE	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
CENTRE & ARCTIQUE						
(160)	13	0	0	BRIS MÉCANIQUE	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
(251)	67	27	10	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(252)	39	12	2	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AERONEF
(253)	130	54	16	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(254)	42	35	6	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(255)	30	17	10	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AERONEF
(256)	27	14	2	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(257)	47	44	10	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(500)	9	2	8	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AERONEF
(504)	2	0	0	MANQUE DE CONNAISSANCE	FAUSSE ALERTE / AUTRE	AUTRE / BATEAU PLAISANCE
(505)	27	7	1	INCONNU	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
(506)	1	4	0	INCONNU	DÉSEMPARÉ	BATEAU PLAISANCE
(507)	1	3	0	PANNE SECHE	AUTRE	BATEAU PLAISANCE
(508)	3	35	0	INCONNU	FAUSSE ALERTE	BATEAU PLAISANCE
(509)	10	10	0	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AUTRE / BATEAU PLAISANCE
(510)	11	3	1	INCONNU	FAUSSE ALERTE	BATEAU PLAISANCE
PACIFIQUE						
(351)	31	10	12	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(352)	112	877	11	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(353)	34	13	2	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(354)	12	12	0	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(355)	24	2	2	INCONNU / ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF
(358)	13	5	0	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AUTRE
(359)	72	23	3	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	AÉRONEF / AUTRE
(400)	2	0	1	MALADIE / ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE / MÉDICAL	BATEAU PLAISANCE
(530)	50	38	2	INCONNU	FAUSSE ALERTE	AUTRE
(531)	5	96	0	ACTIVÉE PAR ACCIDENT	FAUSSE ALERTE	BATEAU COMMERCIAL / BATEAU DE PÊCHE
<u>TOTAL</u>	<u>963</u>	<u>1801</u>	<u>116</u>			

TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES EN 1999 - ÉCHELLE RÉGIONALE
Incidents Maritimes (CLASSIFICATIONS M1, M2, M3 ET M4)

	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIQUE	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE-NEUVE
<u>BATEAU PLAISANCE - 4179</u>						
MOTO-MARINE	129	15	26	56	11	21
CANOË/KAYAK	151	99	28	13	7	4
BATEAU NON PONTÉ	368	81	60	8	168	51
	1	0	0	1	0	0
AEROGLISEUR						
VOILE: 969 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	137	30	47	38	22	0
05.6M à 8.0M	219	64	49	64	41	1
8.1M à 12.0M	449	165	116	85	78	5
12.1M à 20.0M	101	62	12	9	15	3
> 20.0M	14	7	4	2	1	0
PLANCHE À VOILE	49	21	10	18	0	0
MOTEUR: 2561 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	692	336	158	155	41	2
05.6M à 8.0M	1218	372	379	402	62	3
8.1M à 12.0M	469	185	140	115	25	4
12.1M à 20.0M	148	79	31	22	15	1
> 20.0M	34	13	8	3	10	0
<u>BATEAU DE PÊCHE – 1423</u>						
G.T. >=15	663	177	2	10	411	63
G.T. <15 & >12.2M	239	18	1	5	39	176
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	446	116	4	16	178	132
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	75	23	0	6	26	20
<u>AUTRES – 811</u>						
BATEAU COMMERCIAL	270	154	27	40	14	35
BATEAU DU GOUVERNEMENT	34	14	1	7	8	4
INDIVIDU	24	20	3	1	0	0
AUTRE	37	6	7	1	1	22
NIL	374	178	43	62	62	29
INCONNU	33	13	14	0	4	2
ÉPAVE	39	36	0	3	0	0
<u>AERONEF – 2</u>						
AVION MONOMOTEUR	2	2	0	0	0	0
<u>TOTAL</u>	<u>6415</u>	<u>2286</u>	<u>1170</u>	<u>1142</u>	<u>1239</u>	<u>578</u>

TYPES D'UNITÉS ASSISTÉES EN 1999 - ÉCHELLE RÉGIONALE
Autres Incidents – (CLASSIFICATIONS A, H ET U)

	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIQUE	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE- NEUVE
<u>BATEAU PLAISANCE – 73</u>						
MOTO-MARINE	1	0	1	0	0	0
CANOË/KAYAK	4	2	2	0	0	0
BATEAU NON PONTÉ	15	2	12	0	1	0
VOILE: 13 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	3	0	3	0	0	0
05.6M à 8.0M	3	0	3	0	0	0
8.1M à 12.0M	3	0	3	0	0	0
12.1M à 20.0M	2	0	1	0	0	1
> 20.0M	0	0	0	0	0	0
PLANCHE À VOILE	2	0	2	0	0	0
MOTEUR: 40 INCIDENTS						
00.0 M à 05.5 m	6	0	5	1	0	0
05.6M à 8.0M	18	3	15	0	0	0
8.1M à 12.0M	9	3	6	0	0	0
12.1M à 20.0M	5	1	2	2	0	0
> 20.0M	2	0	1	0	1	0
<u>BATEAU DE PÊCHE – 11</u>						
G.T. >=15	7	5	1	0	1	0
G.T. <15 & >12.2M	1	0	1	0	0	0
G.T. <15 & 8.1M à 12.2M	0	0	0	0	0	0
G.T. <15 & 0.0M à 08.0M	3	0	3	0	0	0
<u>AUTRES – 1095</u>						
BATEAU COMMERCIAL	15	12	2	0	1	0
BATEAU DU GOUVERNEMENT	3	2	0	0	0	1
INDIVIDU	377	256	58	61	0	2
AUTRE	26	12	10	0	2	2
VÉHICULE TERRESTRE	21	13	5	3	0	0
NIL	568	243	102	71	126	26
INCONNU	85	22	62	0	0	1
<u>AÉRONEF – 519</u>						
PLANEUR/DELTAPLANE	8	3	5	0	0	0
HÉLICOPTÈRE	76	39	35	0	0	2
MONTGOLFIÈRE	1	0	1	0	0	0
AVION MULTI-MOTEURS	105	38	36	10	18	3
AVION MONOMOTEUR	310	108	199	3	0	0
AVION PRIVÉ	17	7	9	0	0	1
<u>TOTAL</u>	<u>1698</u>	<u>771</u>	<u>587</u>	<u>151</u>	<u>150</u>	<u>39</u>

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

	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIQUE	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE-NEUVE
COLLISION – 765						
ÉCHOUAGE	765	210	158	279	109	9
NAVIGATION – 3499						
DÉSEMPARÉ	3386	986	621	610	785	384
DÉSORIENTÉ	113	50	17	16	25	5
PERSONNEL – 262						
CHUTE PAR DESSUS BORD	65	20	19	16	10	0
MÉDICAL	197	78	17	12	50	40
AUTRES CONDITIONS – 1644						
CHAVIREMENT	214	63	75	45	27	4
NAUFRAGE	46	24	11	11	0	0
VOIE D'EAU	177	76	28	14	39	20
INCENDIE	65	25	12	7	13	8
FAUSSE ALERTE	1142	650	196	91	117	88
AUTRES – 222						
AUTRE	169	35	26	7	74	27
DISPARU(S)	7	6	0	0	0	1
ISOLÉ	39	20	4	3	2	10
PERSONNE À L'EAU	4	3	0	0	0	1
SUICIDE/TENTATIVE DE	3	3	0	0	0	0
<u>TOTAL</u>	<u>6392</u>	<u>2249</u>	<u>1184</u>	<u>1111</u>	<u>1251</u>	<u>597</u>

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

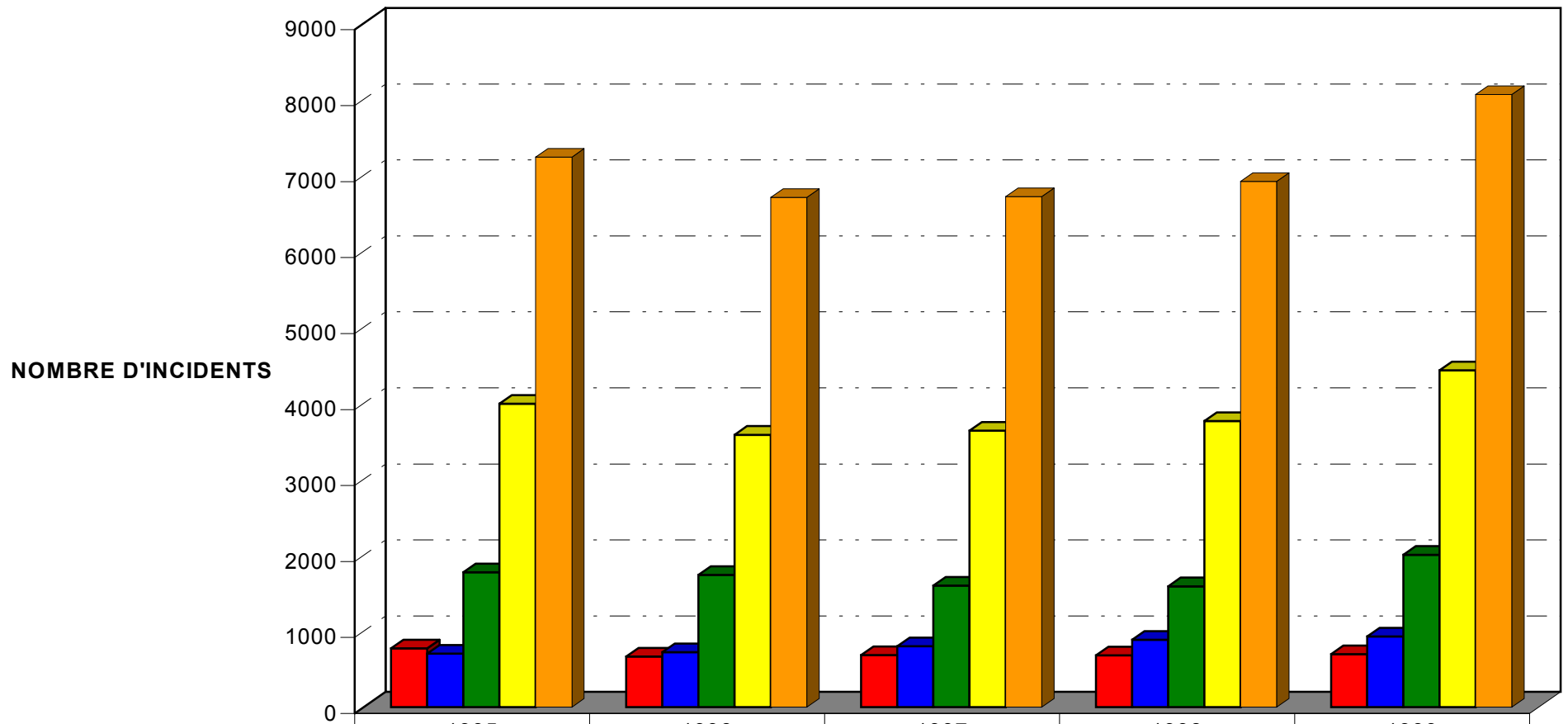
	TOTAL	PACIFIQUE	CENTRE & ARCTIQUE	LAURENTIENNE	MARITIMES	TERRE- NEUVE
COLLISION – 6						
ÉCHOUAGE	6	0	6	0	0	0
NAVIGATION – 45						
DÉSEMPARÉ	40	8	32	0	0	0
DÈSORIENTÉ	5	1	4	0	0	0
PERSONNEL – 264						
CHUTE PAR DESSUS BORD	2	0	2	0	0	0
MÉDICAL	262	160	42	6	37	17
AUTRES CONDITIONS – 890						
CHAVIREMENT	6	2	4	0	0	0
NAUFRAGE	5	0	1	0	4	0
VOIE D'EAU	1	0	1	0	0	0
INCENDIE	11	9	1	1	0	0
FAUSSE ALERTE	867	394	329	52	75	17
AUTRES – 245						
AUTRE	65	11	28	9	17	0
RECUPÉRATION DE CORPS	14	3	2	8	0	1
DISPARU(S)	39	19	8	1	10	1
ISOLÉ	21	10	5	3	3	0
PERSONNE À L'EAU	33	15	6	11	0	1
SUICIDE/TENTATIVE DE PLONGÉE	72	38	0	30	4	0
AERONEF – 218						
ÉCRASEMENT	144	37	95	0	12	0
AMERRISSAGE FORCÉ	7	2	3	2	0	0
URGENCE EN VOL	42	24	3	0	13	2
ATTERRISSAGE FORCÉ	25	8	17	0	0	0
<u>TOTAL</u>	<u>1667</u>	<u>741</u>	<u>589</u>	<u>123</u>	<u>175</u>	<u>39</u>

RÉTROSPECTIVE

DE 5 ANS

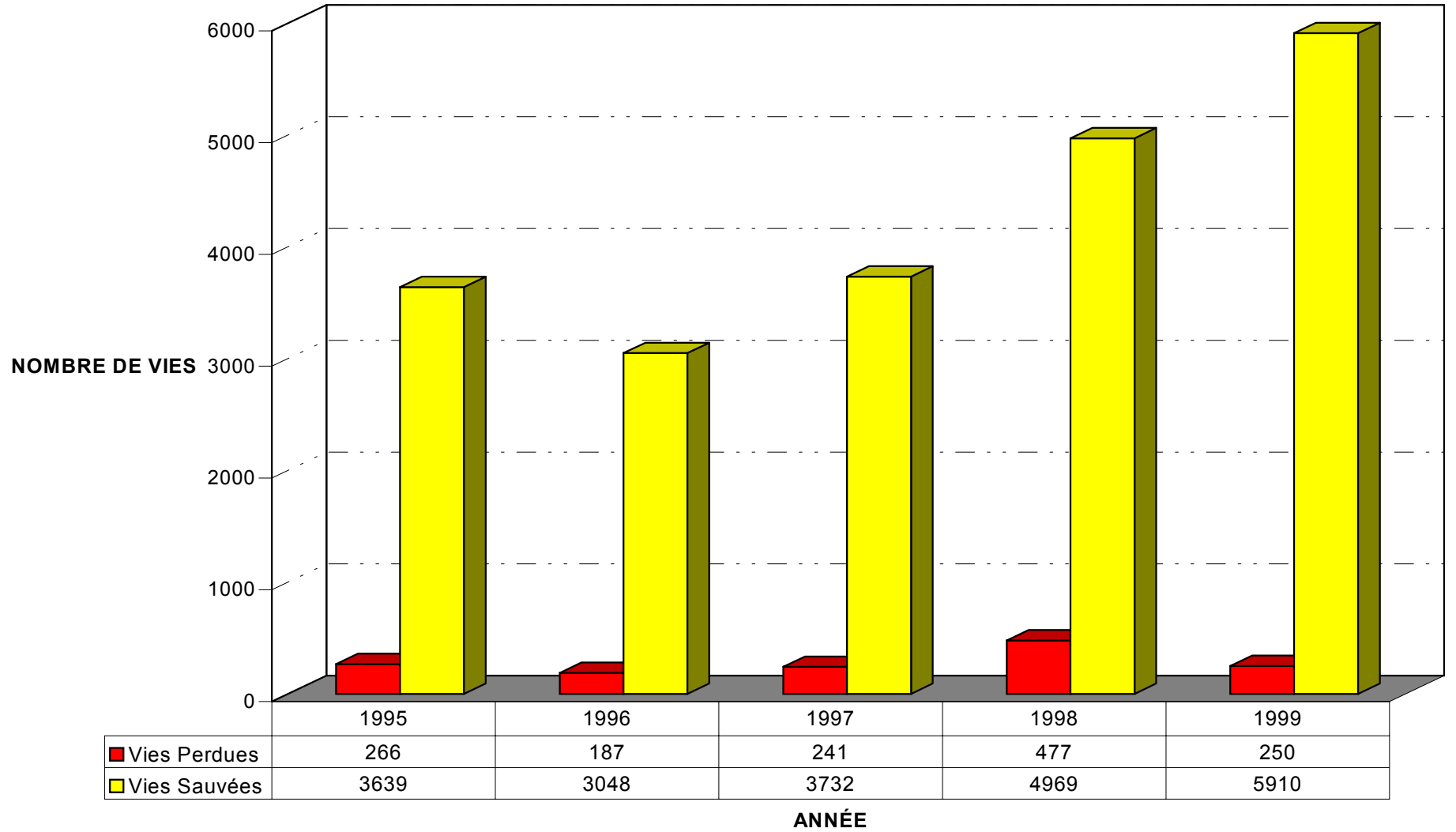
1995 - 1999

**RÉTROSPECTIVE DES INCIDENTS SAR
1995-1999
(M, A, H, U)**



	1995	1996	1997	1998	1999
■ Détresse	771	665	684	681	697
■ Détresse Potentielle	702	720	799	885	929
■ Fausses Alertes/Canulars	1773	1739	1596	1589	2003
■ Sans Danger	3992	3582	3638	3762	4430
■ Total des Incidents	7238	6706	6717	6917	8059

VIES SAUVÉES / VIES PERDUES 1995 - 1999



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 SAR

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.
AFFECTATION (SAR)	Action de déployer une ressource SAR dans le but de porter assistance.
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 SAR spécifique auquel on a attribué un numéro de dossier unique.
CHAVIREMENT	Un navire qui a chaviré.
COLLISION OBJET FIXE	Collision avec un quai, pieux, une bouée ou autre objet, sans qu'il ait échouement.
COLLISION/ ABORDAGE D'UN NAVIRE	Sans explication.
DÉSEMPARÉ	Situation dans laquelle un navire avec des personnes à bord n'est pas maître de sa manoeuvre, attribuable à des facteurs humains, climatiques ou une panne mécanique (planches à voiles, voiliers en hauts vents, filets attrapés dans l'hélice, courants forts, panne de moteur).
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.

LEXIQUE (suite)

DÉTRESSE	Tout incident SAR au cours duquel une personne était en danger et/ou a perdu la vie.
ÉCHOUEMENT	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 DE TYPE 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.
MRSC	Centre de sauvetage maritime.
NAUFRAGE	Perte totale d'un navire par envahissement.

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'au 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).