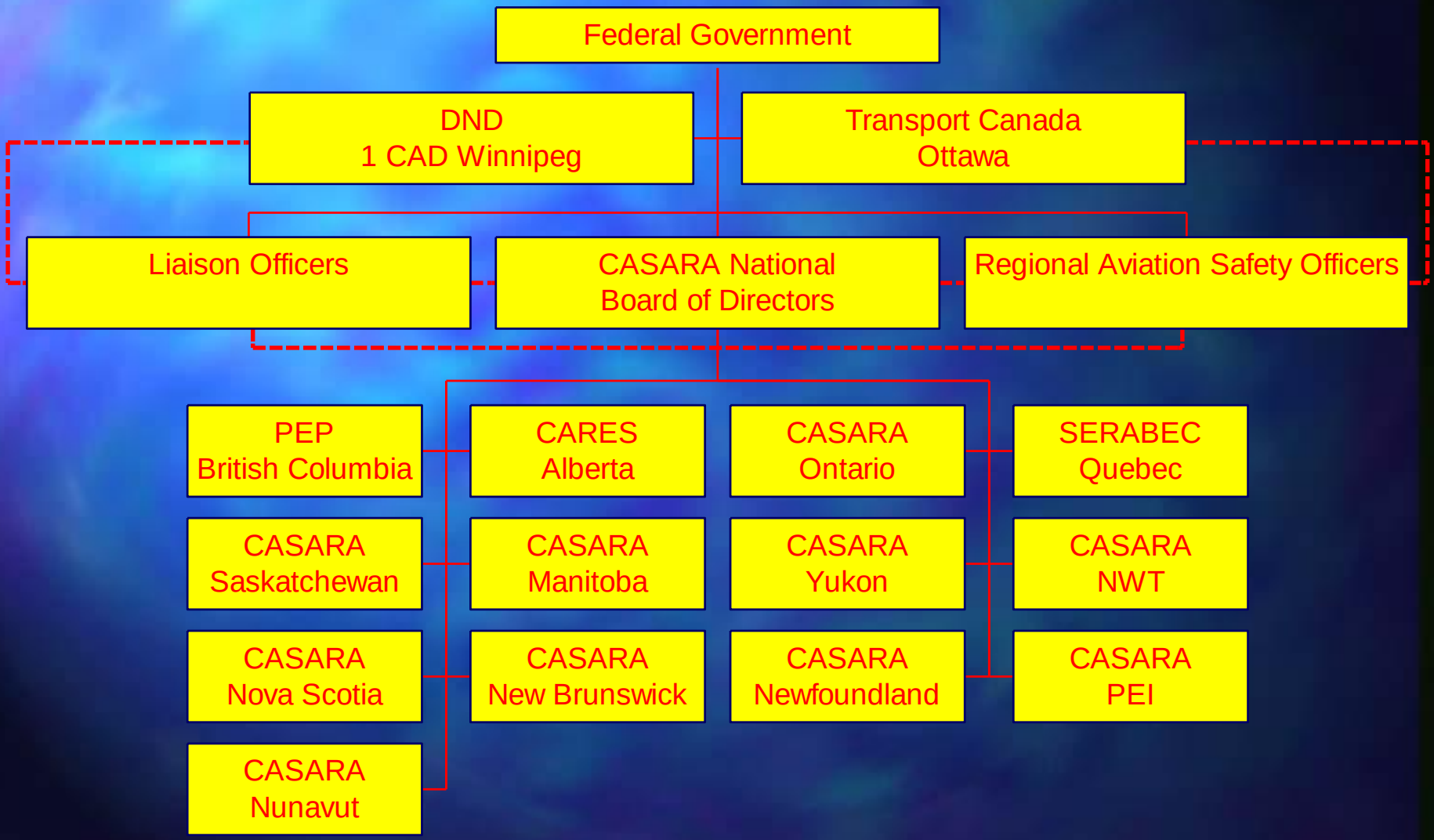
www.serabec.org

PRÉSENTATION SERABEC/CASARA

SERABEC

- S = Sauvetage
- E = et
- R = Recherche
- A = Aériens
- BEC = du Québec

ORGANISATION NATIONALE



Dès le début de l'aviation au Canada, des avions civils ont été impliqués dans les missions de Recherche et Sauvetage.

OBJECTIFS NATIONAUX

Les organisations provinciales ont convenu des objectifs suivants:

- Aider à sauver des vies lors d'accidents aériens en fournissant les services de volontaires pouvant appuyer le système national de SAR;
- Promouvoir les activités de prévention et de sécurité aérienne, &
- Fournir des services impliquant des tâches autorisées en rapport avec les activités SAR & s'assurer de la formation des membres selon les standards SAR pré-établis.

SUPPORT AUX MILITAIRES

- Fournir un Quartier Général sur demande
- Bonne connaissance de la région
- Fournir personnel qualifié
- Recueil d'information
  - Recherche par radio
  - Rapports de témoins visuels
  - Communications au sol

QUAND ET POURQUOI ON APPELLE SERABEC

- Lorsqu'il y a une urgence aéronautique

Niveaux d'urgence Aéronautique

- **Phase d'incertitude**
- **Phase d'alerte**
- **Phase de détresse**

Niveaux d'urgence Aéronautique

Phase d'incertitude

- Absence de communication avec un avion dans les 30 min suivant la période prévue d'un contact radio
- Absence d'un rapport d'arrivée dans les 60 min suivant l'ETA d'un plan de vol
- Absence d'un rapport d'arrivée dans les 24 heures suivant l'ETA d'un itinéraire de vol
- Incertitude concernant la sécurité d'un avion et de ses occupants
- CMCC rapporte un signal ELT via SARSAT

*A*ction du CCR lors de la *Phase d'incertitude*

- Obtenir les informations du plan de vol
- Confirmer que les aéroports en route ont été vérifiés
- Si le vol était au-dessus de l'eau, aviser le Service de communication maritime (MCTS)
- Vols transfrontaliers, aviser SAR approprié
- Recherche avec le système SARSAT
- Choisir le nom de l'opération

Niveaux d'urgence Aéronautique

Phase d'alerte

- Recherches radio infructueuses et n'amènent pas d'élément supplémentaire
- Un avion n'atterit pas en dedans de 5 min du temps estimé
- Indications que la capacité de fonctionnement de l'avion a été affectée - sans qu'on suspecte un atterissage forcé
- Le signal SARSAT est encore rapporté

*A*ction du CCR lors de la *Phase d'alerte*

- Étendre les recherches radio (si pertinent)
- Alerter l'escadron SAR
- Alerter les ressources secondaires
- Alerter CASARA/SERABEC
- Obtenir des informations supplémentaires sur l'avion manquant
- Obtenir les conditions météo sur la route de vol prévue par l'avion manquant
- Si signal ELT: Tenter de localiser la source

Niveaux d'urgence Aéronautique

Phase de détresse

- Les réserves de carburant sont estimées comme étant épuisées
- La capacité de fonctionnement de l'avion a été affectée - un atterissage forcé est proba-ble
- L'avion a ou est sur le point de faire un atterissage forcé
- On a localisé un avion au sol
- Le signal SARSAT coïncide avec la position estimée de l'avion rapporté manquant

*A*ction du CCR lors de la *Phase de détresse*

- Assigner des ressources
- Aviser Centre de contrôle local de produire un MANOT (Missing aircraft notification)
- Développer un plan de recherche
- Assigner des unités additionnelles si néces-saire
- Aviser l'exploitant de l'aéronef
- Aéronefs étrangers: Aviser l'ambassade
- Développer un plan d'évacuation
- Assigner un Maître de Recherche

SYSTÈME SARSAT

- DÉDIÉ À UNE COUVERTURE MONDIALE DES BALISES DE DÉTRESSE
- COUVERTURE GLOBALE ININTERROMPUE
- ÉCOUTE DES FRÉQUENCES DISTINCTES ELT/EPIRB
- RÉDUCTION DU NOMBRE D'HEURES NÉCESSAIRES À LA LOCALISATION DES PERSONNES EN DÉTRESSE

COMPOSANTES DU SYSTÈME

- RADIOBALISES
- SATELLITES
- STATIONS D'ENREGISTREMENT TERRESTRES (LOCAL USER TERMINAL = LUTS)
- CENTRE DE CONTRÔLE DES MISSIONS (MCC)

SÉQUENCE DES EVÉNEMENTS

- 1. ACTIVATION D'UNE RADIOBALISE
- 2. DÉTECTION PAR SATELLITE
- 3. DONNÉES TRANSMISES À LA STATION D'ENREGISTREMENT (LUT)
- 4. ANALYSE ET TRANSMISSION AU CENTRE CANADIEN DE CONTRÔL
- 5. ANALYSE PAR CENTRE DE CONTRÔLE
- 6. RECOMMENDATIONS AU CONTRÔLEUR DU CCR
- 7. VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES PAR CCR
- 8. UNITÉ MILITAIRE/GARDE CÔTIÈRE ALERTÉES
- 9. RESSOURCES INITIALES ASSIGNÉES
- 10. COUVERTURE INITIALE DU SECTEUR
- 11. RESSOURCES ADDITIONNELLES SI NÉCESSAIRE
- 12. DÉPLOIEMENT EN FONCTION DES BESOINS
- 13. RECHERCHE INTENSIVE

RESSOURCES PRIMAIRES SAR

RESSOURCES SECONDAIRES SAR

OBSERVATEURS
(Les yeux de la vie)

EXIGENCES DE BASE

LES OBSERVATEURS doivent posséder:

- Un certificat médical valide ou
- Une déclaration médicale sur l'honneur en règle

NAVIGATEURS

Atikokan, ON

Route prevue par l'avion manquant

EXIGENCES DE BASE

LES NAVIGATEURS doivent posséder en ordre de priorité soit:

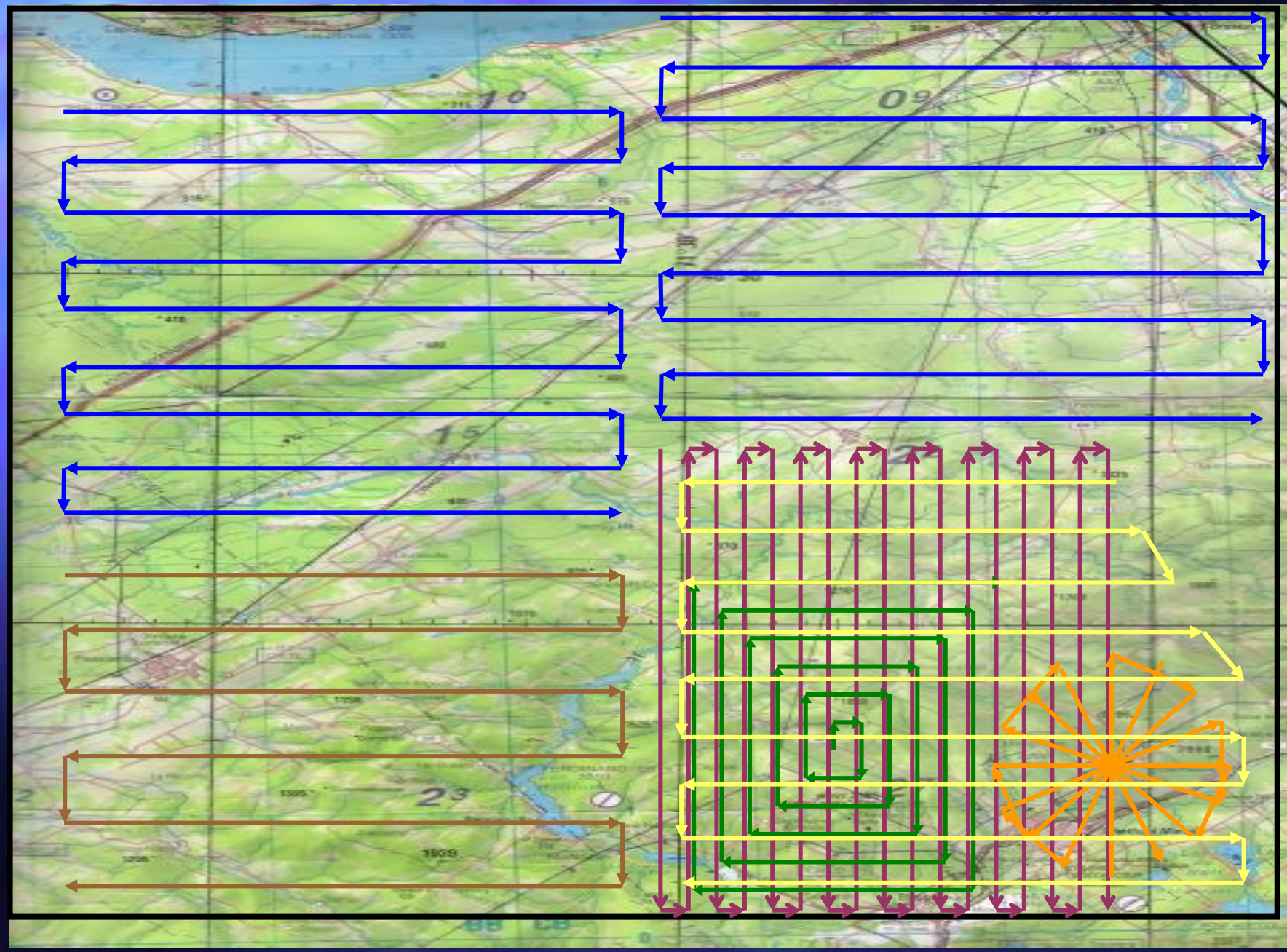
- Au minimum une licence de pilote privé,
- Une licence de pilote périmée, la recommandation du directeur régional et une déclaration médicale en règle,
- Une vaste expérience de la navigation, la recommandation du directeur régional et une déclaration médicale en règle

PILOTES

EXIGENCES DE BASE

LES PILOTES doivent posséder:

- Au minimum une licence de pilote privé
- Un minimum de 200 heures à titre de commandant de bord
- Un minimum de 50 heures sur type **(ex.: C-172)**
- Trois heures de vol dans les derniers 90 jours (exigence de TC)
- Un certificat médical valide
- Un certificat restreint d'opérateur radio valide



Questions ?

www.serabec.org