

BULLETIN D'INFORMATION

31^{ème} numéro



WE SAVE
LIVES

МЫ СПАСАЕМ
ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ

NOUS SAUVONS
DES VIES



À PROPOS DE NOUS



Les technologies permettant de sauver des vies sont omniprésentes, par exemple dans les milieux hospitaliers ou intégrées aux dispositifs de sécurité des voitures modernes. Parfois, elles sont peu connues ou difficiles à appréhender par le public. Néanmoins, **ELLES SAUVENT DES VIES !**

Il en est de même pour le Programme international Cospas-Sarsat. Bien qu'ayant un nom curieux et pas toujours connu, **NOUS SAUVONS DES VIES !**

Jusqu'à ce jour (fin 2023), **nous avons contribué au secours de plus de 64 000 personnes lors de 20 000 opérations de recherches et de sauvetages (SAR)**. Les vrais chiffres sont sûrement supérieurs car ces données statistiques n'incluent que les cas pour lesquels un rapport fiable a été soumis au Secrétariat de Cospas-Sarsat, la branche administrative du Programme située à Montréal (Québec, Canada).

Comment Cospas-Sarsat fait-il cela ? Quarante-cinq pays et agences se sont associés dans une coopération sans précédent pour lancer dans l'espace des récepteurs satellite SAR et exploiter des stations sol pour écouter les signaux de détresse des balises compatibles partout sur la Terre. Les alertes de détresse sont transmises aux organismes gouvernementaux en charge du sauvetage ainsi qu'aux pays « d'origine » des balises.

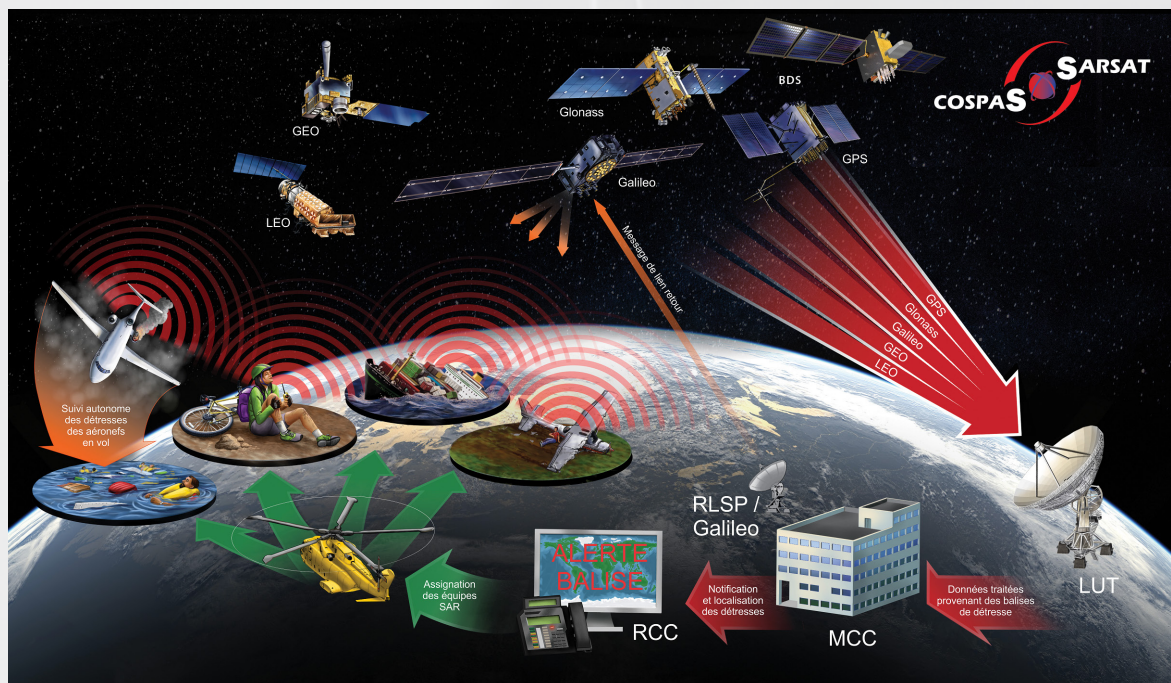
Les balises de détresse Cospas-Sarsat sont partout même si vous ne les remarquez pas toujours. Elles sont dans les cockpits d'avions, dans des radeaux de survie. Elles équipent les navires traversant les eaux internationales et souvent les gilets de sauvetage. Elles sont à bord de nombreuses embarcations de plaisance, parfois imposées par les gouvernements. Elles sont emmenées dans les régions isolées dans les sacs des randonneurs, par les alpinistes et les motoneigistes, conscients qu'une balise Cospas-Sarsat peut être le seul moyen de signaler un cas d'urgence vitale.

Les balises compatibles (celles qui émettent sur 406 MHz), produites par des dizaines de fabricants différents, sont disponibles auprès de détaillants, en ligne, ou déjà intégrées à l'équipement d'un aéronef ou d'un navire. Cospas-Sarsat ne fabrique ni ne vend ces balises. Toutefois, nous passons en revue les méthodes de test qu'utilisent les laboratoires indépendants pour s'assurer qu'ils respectent nos spécifications rigoureuses.

En tant que pays fondateurs, le Canada, la France, la Fédération de Russie (reprenant les engagements de l'Union soviétique) et les États-Unis ainsi que les 41 autres États et organismes participants, se sont consacrés à la mission humanitaire consistant à détecter et distribuer gratuitement ces alertes de détresse vers chacun des 200 pays et territoires de la planète afin de sauver des vies.

31^{ème} numéro

À PROPOS DE NOUS



Si vous avez lu jusqu'ici, ces quelques détails supplémentaires pourraient vous intéresser.

Les récepteurs satellite Cospas-Sarsat sont généralement des charges utiles « secondaires » placées par des gouvernements et agences inter-gouvernementales à bord de satellites météo ou de navigation. Il y en a plus de 50. Le partage de ces plates-formes permet de limiter les coûts.

La plupart des États et agences participants installent et mettent en œuvre à leurs propres frais des récepteurs terrestres pour capter les signaux de détresse relayés par les satellites. Ces stations sol, ou « terminaux d'utilisateur local », reçoivent les messages de détresse (et les positions de balise pouvant être encodées dans le message) et sont aussi équipées de puissants ordinateurs capables de localiser une balise en fonction des caractéristiques provenant du signal lui-même. Cospas-Sarsat est le seul à pouvoir localiser avec précision une balise de détresse grâce aux informations de localisation transmises par certaines balises mais aussi de façon indépendante grâce aux caractéristiques du signal.

Les États et les organismes dotés de stations sol partagent les données traitées par les ordinateurs et le personnel de leur centre de contrôle de mission (MCC). Le réseau des MCC garantit que l'alerte et ses données sont bien transmises au point de contact de recherches et de sauvetage le plus proche de la situation d'urgence ainsi qu'au pays « d'origine » de la balise.

Ces opérations sont illustrées dans le diagramme ci-dessus.

Cospas-Sarsat non seulement augmente considérablement les chances d'être sauvé mais aussi, grâce à la précision de la localisation de la balise, permet une meilleure utilisation des ressources publiques qui autrement pourraient être utilisées lors de vaines recherches et de réduire l'exposition des sauveteurs lors des recherches effectuées dans des environnements dangereux.

C'est grâce à cette extraordinaire coopération entre des gouvernements dans le monde entier que Cospas-Sarsat est capable de détecter, localiser et agir en réponse à toute alerte de détresse venant d'une balise compatible Cospas-Sarsat.

C'est ainsi que **COSPAS-SARSAT SAUVE DES VIES.**

31^{ème} numéro

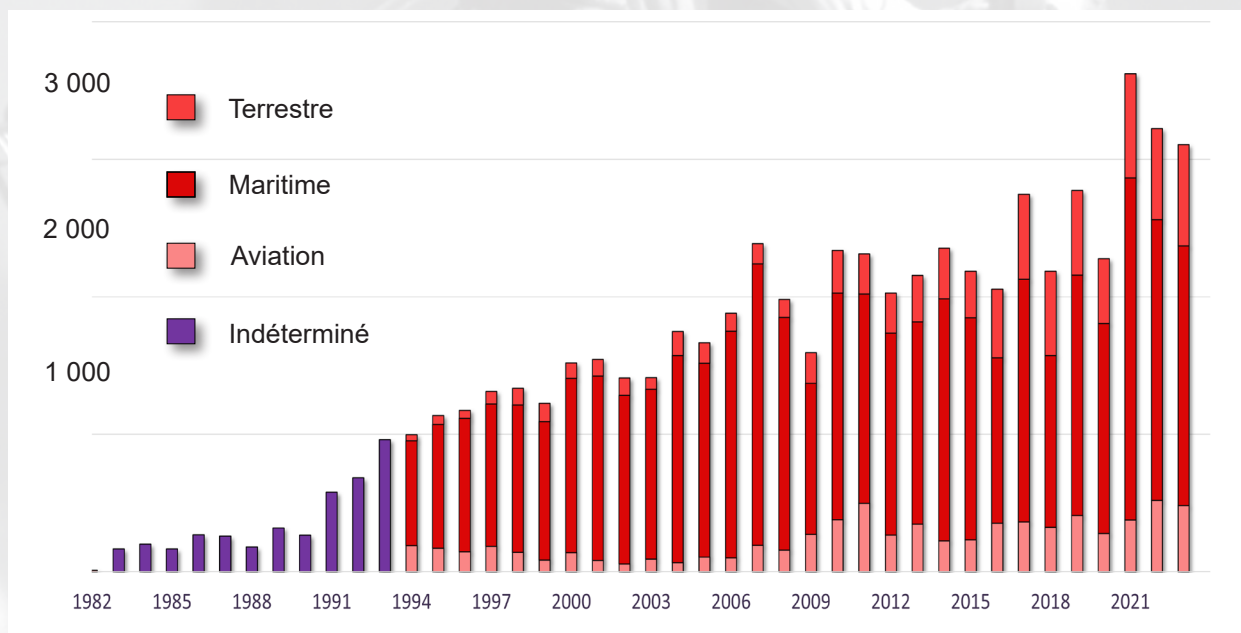
NOUS SAUVONS DES VIES

2023

1 176 opérations SAR

3 109
personnes
secourues

CROISSANCE CONSTANTE POUR CE SYSTEME SAUVANT DES VIES



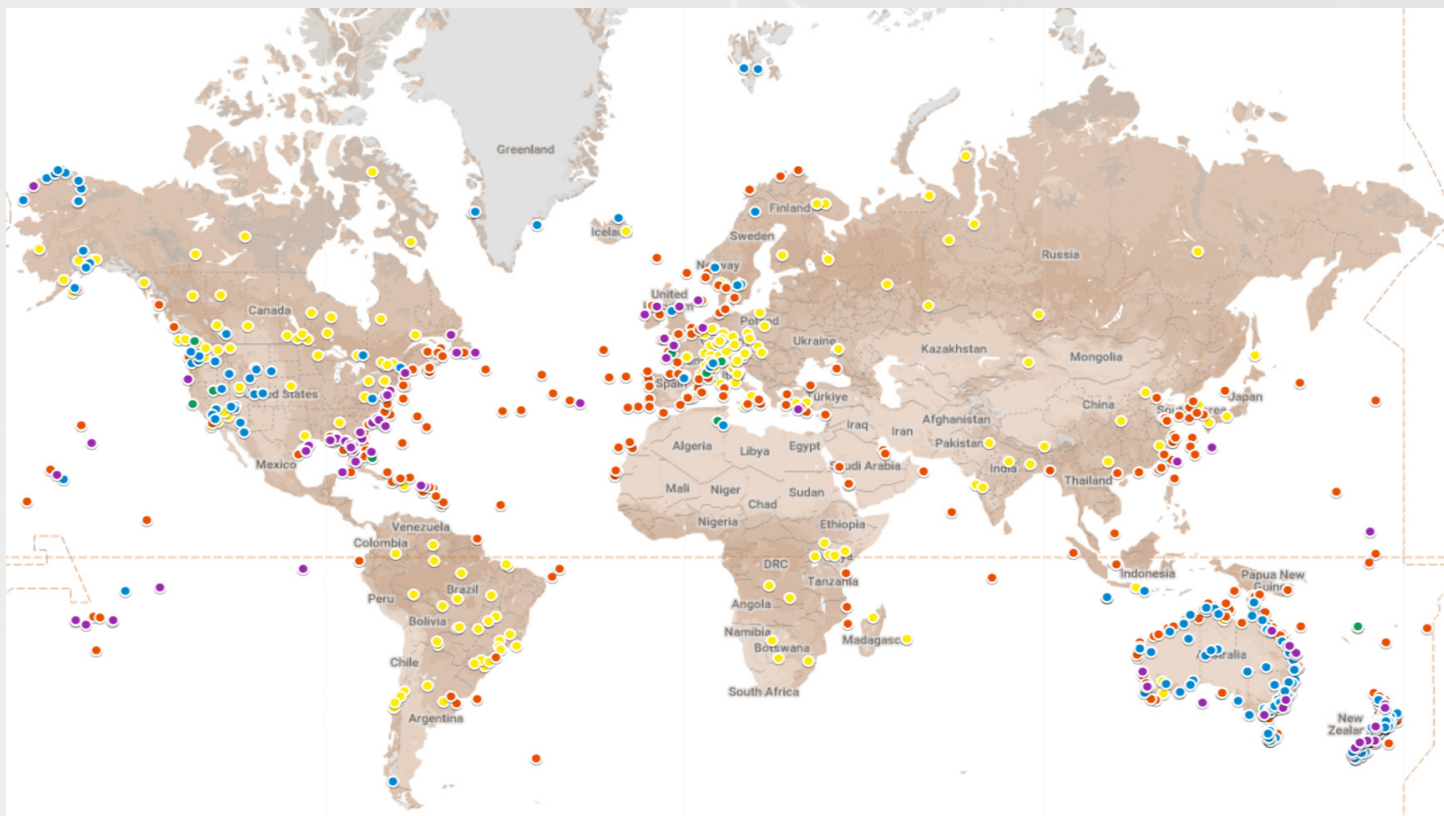
Depuis septembre 1982, le Système Cospas-Sarsat a participé au sauvetage d'au moins 63 745 personnes lors de 19 883 opérations SAR.

31^{ème} numéro

NOUS SAUVONS DES VIES

OPÉRATIONS SAR EN 2023

Légende: ELT en jaune, EPIRB en rouge, PLB terrestres en bleu, PLB aéronautiques en vert, PLB maritimes en violet.



Opérations SAR (2023)

De janvier à décembre 2023, le Système Cospas-Sarsat a permis de secourir 3 109 personnes lors de 1 076 opérations de sauvetage.

Type de détresse	Opérations SAR	Personnes secourues
Aviation	214	482
Maritime	391	1 889
Terrestre	471	738
Total	1 076	3 109

31^{ème} numéro

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2024

LES FORCES NAVALES ALGÉRIENNES SAUVENT L'ÉQUIPAGE D'UN NAVIRE DRAGUEUR SUITE À L'ACTIVATION DE SA BALISE EPIRB

3 VIES SAUVÉES

Le 11 février 2024, à 06h14 UTC, le Centre de contrôle de mission algérien a reçu un signal de détresse provenant d'une balise EPIRB associée au dragueur NOVADRAGMAR naviguant dans la zone de service algérienne sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines selon la base de données d'enregistrement des balises vincentiennes.

L'alerte a été transmise au RCC et au MRCC algérien, et une opération de sauvetage a immédiatement été lancée comprenant l'intervention d'un hélicoptère AW-139.

L'EPIRB a été activée en raison du naufrage du dragueur. Deux marins de nationalité portugaise et un marin de nationalité dominicaine se trouvaient à bord. Les unités ont procédé au sauvetage et ont transféré les naufragés à l'hôpital pour qu'ils reçoivent des soins médicaux.

Dans cet incident, Cospas-Sarsat a donné la première alerte



L'hélicoptère de sauvetage arrivant sur les lieux



Un AW-139, utilisé par les autorités algériennes de recherche et sauvetage



Des intervenants SAR pendant l'opération d'hélicitreuillage



L'un des marins récupérés lors de l'opération de sauvetage

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2024

UNE PLB ACTIVÉE PAR DES RANDONNEURS DANS LES ALPES SUISSES

2 VIES SAUVÉES

Le 13 août 2024, une balise personnelle PLB a été activée près du Cervin, en Suisse. L'alerte a été reçue par le Centre de contrôle de mission français (FMCC) et transmise au point de contact suisse pour les alertes de détresse Cospas-Sarsat. Comme cette balise était codée pour l'Australie et enregistrée dans leur base de données nationale, le MCC australien a pu communiquer avec les contacts d'urgence du propriétaire, lesquels ont confirmé que deux randonneurs avaient prévu de faire une randonnée entre le glacier d'Arolla et le lac de Plances de Moulin en Italie sans guide de montagne.



Un hélicoptère d'Air Glaciers en service en Suisse
Source : <https://jungfrauregion.swiss/>

Envoyé sur les lieux par les services de recherche et sauvetage, un hélicoptère d'Air Glaciers a localisé et évacué les deux randonneurs depuis l'autre versant du col Collon peu après 17h30 le même jour, quelques heures seulement après l'activation initiale de la PLB.

Les randonneurs avaient perdu leur chemin et étaient épuisés, mais indemnes. La détérioration rapide des conditions météorologiques en haute montagne et la tombée de la nuit accompagnée d'une baisse des températures, auraient pu être fatales pour ces personnes non équipées si elles n'avaient pas été évacuées à temps.

Deux vies ont été sauvées grâce à leur PLB, qui a donné la seule alerte, et grâce à l'excellente coopération entre tous les organismes impliqués.



La position de la balise PLB, telle qu'elle a été calculée et transmise au point de contact SAR par le Système Cospas-Sarsat



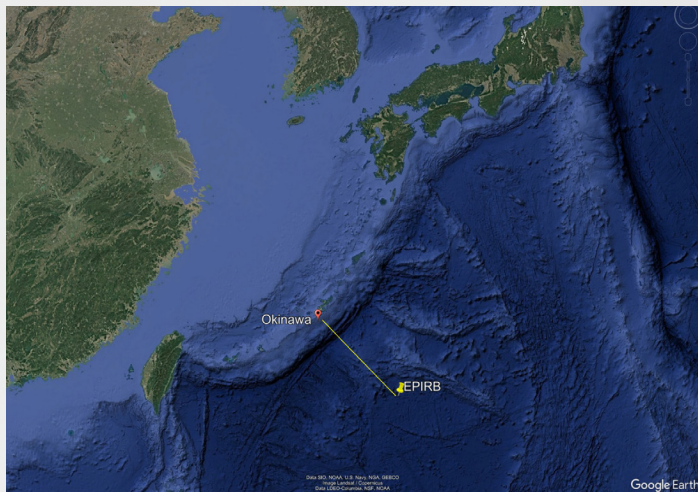
La position des survivants, dans leur environnement de haute montagne

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2024

UN BATEAU DE PÊCHE JAPONAIS COULE À CAUSE D'UN INCENDIE À BORD

7 VIES SAUVÉES

Le 29 août 2024, à 20h58 UTC, le Centre de contrôle de mission du Japon (JAMCC) a reçu un signal de détresse provenant d'une EPIRB codée pour le Japon, située à 240 milles marins au sud-est de l'île d'Okinawa, au Japon.



La position de la balise, à 240 NM au sud-est de l'île d'Okinawa, Japon

L'identifiant de la balise a été vérifié par le JAMCC et s'est avéré être associé à un bateau de pêche japonais avec un équipage de huit personnes. Le JAMCC a tenté d'entrer en contact avec le bateau par divers moyens de communication, mais sans succès.

Des avions des garde-côtes japonais ont été déployés sur les lieux et ont repéré un bateau de pêche en feu et un radeau de sauvetage avec sept personnes à bord.

Grâce à la coordination des opérations de sauvetage, ces sept personnes ont été secourues par un méthanier qui naviguait à proximité, après avoir accepté la demande des services SAR. Les naufragés ont ensuite été ramenés à terre par un navire de patrouille de la garde côtière japonaise.

Le bateau de pêche a coulé environ huit heures après que la réception de l'alerte initiale par le JAMCC, et seulement deux heures après l'arrivée de l'avion des garde-côtes japonaises sur les lieux.



La situation de détresse observée par l'avion MA721 de la garde côtière japonaise, en arrivant sur les lieux

Cet accident maritime n'a été initialement signalé que par l'activation de l'EPIRB 406 MHz, et aucune information pertinente n'était disponible pour déterminer s'il s'agissait d'un véritable signal de détresse ou d'une fausse alerte, jusqu'à ce que le moyen SAR arrive sur les lieux.



Le radeau de survie avec les sept membres de l'équipage qui n'avaient pas d'EPIRB sur eux

Grâce à l'EPIRB qui a continué à émettre des signaux jusqu'au naufrage complet du navire, l'avion SAR a pu intervenir sans délai, localiser rapidement les pêcheurs dans l'océan Pacifique et mener cette opération de sauvetage loin des côtes.



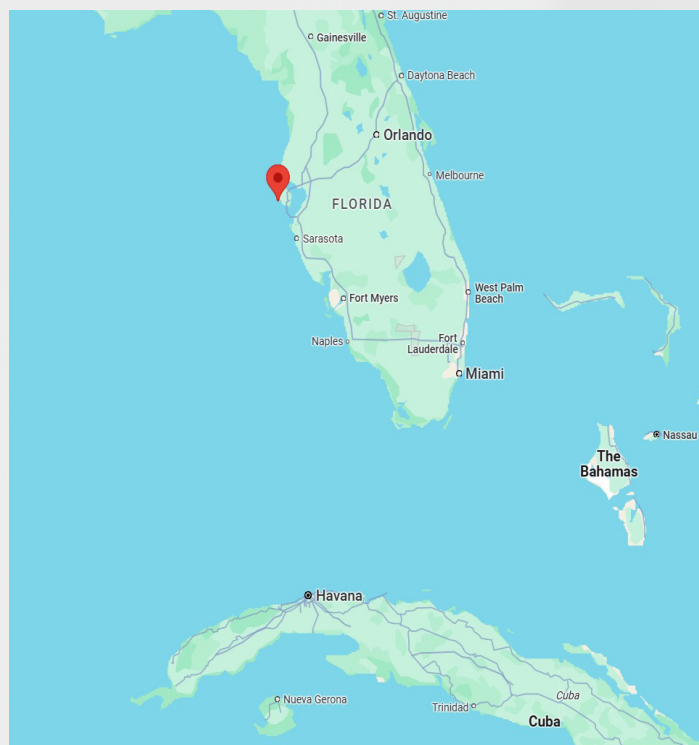
Un avion MA721 appartenant aux garde-côtes japonais

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2024

LE CAPITAINE D'UN NAVIRE DE PÊCHE SECOURU APRÈS AVOIR SURVÉCU À L'OURAGAN MILTON

1 VIE SAUVÉE

À 21h56 UTC, le 9 octobre 2024, une EPIRB a été activée à 23 milles nautiques à l'ouest de Madeira Beach, en Floride. L'ouragan Milton s'abattait alors sur la côte ouest de la Floride et devait toucher terre dans la nuit.



Madeira Beach, Floride, États-Unis

Le district 7 des garde-côtes américains a reçu l'alerte et l'a mise en corrélation avec un cas en cours de traitement par le secteur de St. Petersburg.

Les équipes de surveillance de St. Petersburg se sont mises en contact avec la personne en détresse, le capitaine du navire de pêche CAPTAIN DAVE, qui avait signalé que le gouvernail de son navire était hors service car pris dans une ligne de pêche.

Le temps était alors calme, avec des vents d'environ 50 km/h, mais se détériorait à l'approche de l'ouragan de catégorie 3.

Les garde-côtes ont demandé au capitaine d'enfiler son gilet de sauvetage et de rester près de l'EPIRB du navire. Les équipes de surveillance ont perdu le contact avec le capitaine vers 22h45 UTC.

Une fois les conditions météorologiques redevenues normales le lendemain, des moyens de secours provenant des bases aériennes de Clearwater et de Miami ont été dépêchés vers les coordonnées de la balise. Grâce au signal modulé de repérage sur 121,5 MHz de l'EPIRB, les hélicoptères des garde-côtes américains ont localisé le capitaine du CAPTAIN DAVE, lequel portait un gilet et s'agrippait à une glacière. Il a été hissé à bord et transporté vers un hôpital de Tampa, en Floride.



Le capitaine du bateau, hissé en sécurité après avoir survécu à l'ouragan Milton accroché à une glacière

« Cet homme a survécu à un scénario cauchemardesque, même pour le marin le plus expérimenté », a déclaré le lieutenant-commandant Dana Grady, chef du centre de commandement du secteur St. Petersburg.

« Pour comprendre la force de l'ouragan, nous estimons que ce capitaine a été confronté à des vents d'environ 120 à 150 km/h, des vagues de 6 à 8 mètres, pendant une longue période, y compris la nuit. Il a survécu grâce à son gilet de sauvetage, sa balise radio de localisation d'urgence et une glacière ».

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2024

LES FORCES NAVALES ÉGYPTIENNES COORDONNENT UNE OPERATION SAR DANS LA MER ROUGE

33 VIES SAUVÉES

Le 25 novembre 2024, à 00h48 UTC, le MCC algérien a reçu un signal de détresse provenant d'une EPIRB enregistrée au nom du yacht touristique égyptien SEA STORY et a transmis l'alerte au JRCC du Caire, en Égypte.



Le yacht de tourisme égyptien SEA STORY

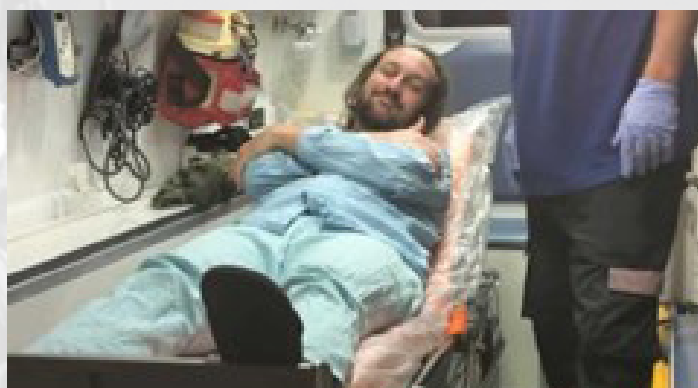
À 01h10 UTC, deux bateaux de sauvetage ont été mobilisés et des hélicoptères SAR ont décollé de la base de Bérénice en Mer Rouge. Des unités navales de la flotte sud ont aussi été chargées de se rendre sur le lieu de l'accident selon les coordonnées reçues.

Le yacht de tourisme, qui transportait 44 personnes, avait heurté une vague scélérate et avait chaviré. 33 personnes ont été secourues et quatre corps ont été repêchés. Les survivants ont rapidement reçu des soins médicaux et administratifs, et ceux qui avaient besoin de soins urgents ont été transportés vers les hôpitaux voisins.

Cospas-Sarsat a donné la première alerte pour cette opération de sauvetage d'envergure.



Des canots semi-rigides de sauvetage transportent des passagers



Un naufragé reçoit des soins médicaux



Les autorités égyptiennes s'occupent des survivants

SAUVETAGES MARQUANTS EN 2024

LEUR ELT DEVIENT LE SEUL ESPOIR DE SURVIE

3 VIES SAUVÉES

Le 19 décembre 2024, un avion Antonov 2 avec deux membres d'équipage et un passager à bord effectue un vol entre Milkovo et Ossora, dans la région du Kamtchatka, en Fédération de Russie, une région connue pour ses conditions naturelles et climatiques extrêmes et ses hivers enneigés.

L'An-2 commence soudainement à givrer à environ 6 600 pieds (2 000 mètres), ce qui réduit considérablement sa capacité à rester en vol. Alors que le poids de l'avion augmente, celui-ci perd beaucoup d'altitude et s'écrase dans la neige profonde. Heureusement, une véritable tragédie est évitée et il y a des survivants.

Tout l'équipement radio à bord de l'An-2 est endommagé et personne ne dispose d'un téléphone satellite. Dans cette situation critique, l'ELT Cospas-Sarsat 406 MHz devient leur seul espoir de survie, et le système Cospas-Sarsat ne faillera pas à sa tâche !

Un premier signal de détresse provenant de la balise est relayé par le satellite russe GEOSAR Louch-5V depuis la GEOLUT situé dans la région de Krasnoïarsk, puis transmis au MCC (CMC) à Moscou.



L'endroit de l'accident dans la région Kamtchaka, connue pour ses conditions hivernales extrêmes

Les signaux de détresse sont également relayés par les satellites GEOSAR Electro-L N° 4, Louch-5A et le satellite Arktika-M (sur une orbite hautement elliptique) vers leurs GEOLUT associées. Quelques minutes après avoir reçu les premières alertes GEOSAR, des messages de détresse indiquant la position de l'incident sont reçus du système LEOSAR par la LEOLUT de Nakhodka, ainsi que depuis d'autres MCC basés en Australie (AUMCC), en France (FMCC) et au Japon (JAMCC).

Ces alertes de détresse sont immédiatement transmises au Centre de coordination des opérations de sauvetage aérien (CC).

La position identifiée par le système permet de déterminer la zone de recherche autour du point d'atterrissage de l'An-2 situé dans une région montagneuse extrêmement isolée au relief accidenté. La localité la plus proche se trouve à 160 km.

Des nuages bas, des rafales de vent violentes, de la neige et d'autres conditions météorologiques difficiles entravent les opérations SAR. Notons que l'ELT à bord de l'An-2 ne peut être activée que manuellement, ce qui signifie que des personnes sont en vie et ont besoin de secours immédiats.



L'avion Antonov 2, retourné après son atterrissage d'urgence dans la neige profonde

L'équipage et le passager de l'An-2 ont été secourus près de trois jours plus tard.

En attendant l'arrivée des secours, ces survivants ont construit des abris semblables à des igloos dans ce « désert enneigé », ont fait fondre de la neige pour obtenir de l'eau potable et se sont réchauffés en brûlant dans un seau du carburant et une caisse en bois contenant du fret. Selon leurs propres dires, la température est descendue en dessous de -25 °C pendant la nuit.

Dans leur cas, l'ELT a été la seule source d'information révélant l'accident.

Le système Cospas-Sarsat a une fois de plus prouvé sa fiabilité et son efficacité !

LE MOT DU PRÉSIDENT

QUELQUES MOTS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



HENRIK SMITH

Canada
Président du conseil
2024-2025

Travailler en ce moment au sein de COSPAS-SARSAT est passionnant. Alors que chacun focalise sur les multiples tâches à accomplir pour maintenir le Système opérationnel et efficace, il est important de savoir prendre du recul et de regarder ce que nous avons accompli. Les progrès réalisés ensemble au cours des dernières années et ceux qui arriveront dans un futur proche sont véritablement révolutionnaires. Lorsque le programme a démarré, nous étions ravis de pouvoir détecter une alerte en quelques heures, avec une précision de quelques dizaines de kilomètres. Aujourd'hui, nous mesurons nos succès en termes de secondes et de mètres. Chaque année, nous ajoutons de nouveaux satellites, de nouvelles antennes de réception (LUT) améliorées, des centres de contrôle de mission (MCC) et des balises. Notre capacité à créer, partager et transférer des données d'alerte à travers le monde s'améliore avec chaque mise en service d'un des composants du Système, chaque lancement de satellite et chaque innovation en matière de balises.

Les ELT(DT) ont atteint leur pleine capacité opérationnelle (FOC) et nous sommes dans la dernière étape pour assurer la connectivité au registre de localisation d'aéronefs en détresse (LADR). Nous travaillons avec des organisations partenaires afin de garantir que les fabricants et les exploitants puissent tirer le meilleur parti de cette nouvelle capacité. Le système MEOSAR a atteint sa capacité opérationnelle initiale (IOC) et nous nous efforçons d'atteindre la FOC, si possible cette année. La capacité du Système à prendre en charge les balises de deuxième génération (SGB) progresse rapidement, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives passionnantes, notamment les communications bidirectionnelles (TWC). Collectivement, ces évolutions sont impressionnantes. Et l'évolution se poursuit.

Notre organisation a également évolué, favorisant les réunions en mode hybride. Nos nombreux groupes de travail d'experts (EWG) et de correspondants (CWG) se réunissent régulièrement de manière virtuelle pour avancer sur des points spécifiques. Parallèlement, nous nous retrouvons à nouveau en personne, offrant aussi une option hybride, lors des assemblées les plus importantes traitant les sujets plus complexes. En 2024, en tant qu'organisation internationale, nous avons profité de l'hospitalité exceptionnelle de la Turquie, qui a co-organisé l'EWG-6 sur les TWC à Antalya en février, et du Royaume d'Arabie saoudite, qui a accueilli la 71^{ème} réunion du Conseil (CSC-71) à Riyad en octobre — cette dernière était la première fois que le Conseil se réunissait en dehors d'un État partie. En 2025, nous sommes honorés d'accepter les invitations des Émirats arabes unis pour la 39^{ème} réunion du Comité conjoint (JC-39) en juin à Abu Dhabi, et du Qatar pour la 73^{ème} réunion du Conseil (CSC-73) en octobre à Doha.

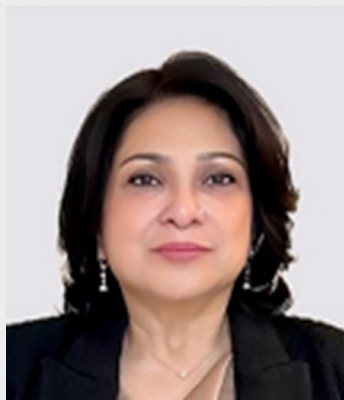
Enfin, nous n'avons jamais oublié que notre plus grande force réside dans les personnes qui s'investissent autant et qui travaillent d'arrache-pied pour assurer le succès continu du Programme. Cospas-Sarsat bénéficie depuis longtemps d'une succession d'experts exceptionnels, tant au niveau national qu'au niveau du Programme, et cette tendance fructueuse s'est poursuivie en 2024. Au sein du Secrétariat du Programme, nous avons dit au revoir à Steve Lett, qui a occupé le poste de chef du Secrétariat pendant 13 ans, et avons accueilli Dre Shefali Juneja, qui possède une vaste expérience internationale et qui, avec le soutien et l'expertise du personnel hautement qualifié et dévoué du Secrétariat, mènera sans aucun doute le Programme vers de nouveaux succès. Au niveau national, nous avons vu de nombreux amis de longue date et experts Cospas-Sarsat partir, certains vers de nouvelles opportunités, d'autres vers une retraite bien méritée. Tous ont laissé leur empreinte et des successeurs bien formés.

Sur une note plus personnelle, mon mandat de Président du Conseil prendra fin en avril 2025. Ce fut un plaisir de travailler avec vous tous et je vous remercie pour votre soutien. M. Bruno Chazal sera notre prochain Président. Je vous invite à vous joindre à moi pour lui souhaiter la bienvenue dans ce rôle et lui adresser tous nos vœux de réussite.

31^{ème} numéro

LE MOT DE LA CHEFFE DU SECRÉTARIAT

QUELQUES MOTS DE LA CHEFFE DU SECRÉTARIAT



DRE SHEFALI JUNEJA
Cheffe du Secrétariat

En cette période exceptionnelle, qui marque le 45^{ème} anniversaire de la signature du premier protocole d'accord (MOU) le 23 novembre 1979, je tiens à adresser mes salutations les plus chaleureuses à vous tous, nos partenaires, parties prenantes et collègues tout autour du globe. Cette année charnière nous rappelle le chemin parcouru dans l'amélioration des opérations de recherches et de sauvetage dans le monde entier, ainsi que l'impact que nos efforts collectifs continuent d'avoir sur le sauvetage de vies humaines.

Ayant rejoint la famille Cospas-Sarsat en septembre 2024, je suis ravie du travail accompli au cours de l'année. Comme tant d'autres, nous nous sommes adaptés à l'évolution de la situation mondiale, en transférant bon nombre de nos réunions et groupes de travail importants vers des plateformes virtuelles ou en mode hybride. Le Secrétariat et nos participants ont organisé et mené à bien de nombreuses réunions de groupes de travail d'experts, ont pris des décisions cruciales pour renforcer les capacités mondiales de recherches et de sauvetage, et ont fait avancer des projets clés avec une efficacité remarquable, grâce au dévouement et à l'ingéniosité de toutes les personnes impliquées.

Nous comptons parmi nos plus grandes réalisations le développement et le déploiement en continu des moyens spatiaux et terrestres du système MEOSAR, lesquels améliorent considérablement la détection des signaux de détresse. Nous avons également fait de grands progrès dans l'extension des capacités de notre Système, en introduisant des fonctionnalités plus sophistiquées telles que les balises de deuxième génération, le service de liaison retour (RLS) et les ELT(DT), et en garantissant des réponses plus rapides et plus fiables aux situations d'urgence à travers le monde grâce au développement d'une capacité de communication bidirectionnelle.

Le Programme travaille en étroite collaboration avec l'OACI et Eurocontrol pour soutenir le registre de localisation des aéronefs en détresse (LADR). Les ELT(DT) ont été développées par le Programme pour répondre aux exigences de l'OACI en matière de suivi autonome des détresses dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautiques (GADSS). Le développement rapide des ELT(DT) a également créé des défis supplémentaires auxquels le Programme s'attaque actuellement.

Alors que nous célébrons les 45 ans d'activité de Cospas-Sarsat dans le domaine du sauvetage, de nombreux développements et réalisations passionnants sont encore à découvrir, et nous sommes prêts à continuer d'innover et d'évoluer à mesure que nous avançons.

Ensemble, nous rendons le monde plus sûr, un signal de détresse à la fois !

31^{ème} numéro

LES GENS ET LES ÉVÉNEMENTS DE COSPAS-SARSAT EN 2024



38^{ème} Réunion du Comité conjoint (JC-38) – Juin 2024, Montréal, Québec, Canada



Réunion ouverte de la 71^{ème} Session du Conseil de Cospas-Sarsat (CSC-71) – Octobre 2024, Riyad, Arabie Saudite



Réunion du groupe d'experts sur la communication bidirectionnelle (TWC)
(EWG-6/2024) – Février 2024, Antalya, Türkiye

31^{ème} numéro

LES GENS ET LES ÉVÉNEMENTS DE COSPAS-SARSAT EN 2024



Réunion du groupe d'experts sur la finalisation de l'approbation de type des balises de seconde génération (SGB) et des documents liés (EWG-7/2024) – Mai 2024, Montréal, Québec, Canada



Réunion de la région centre-sud de distribution des données (SCDDR-2024)
Février 2024, Doha, Qatar



Réunion de la région centre de distribution des données (CDDR-2024)
Mars 2024, Bari, Italie

31^{ème} numéro

AU REVOIR...

AU REVOIR, M. MARK TURNER



MARK TURNER

Représentant des États-Unis
auprès du Programme
2019-2025

M. Mark Turner, représentant des États-Unis auprès du Programme depuis février 2019, a quitté nos rangs en janvier 2025. Il a occupé le poste de représentant des États-Unis pendant six ans et a présidé les réunions du Conseil en 2023 et 2024, ainsi que l'EWG-2/2018 sur la gestion des données d'alerte de détresse du SMDSM (GMDSS) et du SMDSA (GADSS).

Mark a commencé à participer aux réunions du Programme en 2010, mais avait déjà développé une affection particulière pour l'organisation lorsqu'il effectuait des missions opérationnelles avec les garde-côtes des États-Unis (USCG). Mark a piloté l'hélicoptère H-60 à Astoria, dans l'Oregon, à Kodiak, en Alaska, et à Clearwater, en Floride, où il a été sélectionné comme aviateur exceptionnel de l'année par l'Ordre des Daedalian USCG pour son leadership lors des opérations de sauvetage pendant l'ouragan Ike.

Mark, tu vas nous manquer!

AU REVOIR, M. JIM KING



JIM KING

Secrétariat Cospas-Sarsat &
Défense nationale (Canada)
1979-2025

M. Jim King a récemment pris sa retraite après avoir travaillé pendant 45 ans pour Cospas-Sarsat, plus récemment en tant qu'analyste au ministère de la Défense nationale au Canada. Il a participé à plus de 100 réunions internationales, en a présidé certaines et a présenté plus de 200 communications.

En 1979, Jim est enthousiaste à l'idée de travailler sur un système satellitaire futuriste de recherche et de sauvetage, appelé Cospas-Sarsat. Il a contribué au développement du LEOSAR dans les années 80, du GEOSAR dans les années 90 et du système MEOSAR ces 25 dernières années. Pendant dix ans, il a été le responsable technique et l'adjoint au Chef du Secrétariat de Cospas-Sarsat, basé initialement au sein d'Inmarsat à Londres, au Royaume-Uni.

Au fil des ans, il a eu l'occasion de travailler sur tous les aspects du Système Cospas-Sarsat, y compris les charges utiles et les lancements de satellites, les balises, les LUT, les MCC, les tests du Système, l'homologation et la mise en service des types de balise, ainsi que la documentation et l'administration du Système. Il a rencontré des fabricants de balises, des LUT et des MCC sur les six continents.

Il a également travaillé en parallèle sur divers autres systèmes satellitaires utilisés pour le suivi des navires, les communications et la navigation, ainsi que pour les services Internet. Il a organisé plusieurs séminaires et formations, et a rédigé des articles sur Cospas-Sarsat pour plusieurs revues, magazines et livres, dont un ouvrage historique consacré au Programme.

Jim est titulaire d'une licence et d'une maîtrise en ingénierie, est ingénieur professionnel agréé au Canada et a également été délégué canadien aux réunions de l'Agence spatiale européenne (ASE) et des Nations Unies. Il a obtenu sa licence de pilote privé avion et a été candidat astronaute canadien. Maintenant à la retraite, il travaille sur la production d'une vidéo historique sur Cospas-Sarsat qui devrait sortir dans le courant de l'année.

31^{ème} numéro

AU REVOIR... ET BIENVENUE

AU REVOIR, M. STEVEN LETT



STEVE LETT

Chef du Secrétariat
Cospas-Sarsat
Secrétariat
2011-2024

M. Steven Lett a quitté le poste de Chef du Secrétariat du Programme après 13 années enrichissantes. Il a dirigé le Secrétariat pendant la difficile période de transition du Programme vers les balises de seconde génération, le service de lien retour (RLS), le système MEOSAR et l'intégration des balises ELT(DT) dans le GADSS de l'OACI. Lors de cette période, le Programme a contribué au sauvetage d'environ 30 000 personnes lors de 10 000 cas de détresse dans le monde.

Steve nous témoigne : « Ce sont les personnes qui font de Cospas-Sarsat un grand succès humanitaire et les relations entre les délégations qui le rendent si enrichissant. Je ne saurais trop insister sur le dévouement et le travail acharné des personnels du Secrétariat; cette équipe est incroyablement talentueuse. Leur sens de la mission s'est traduit par d'importants sacrifices personnels au fil des ans dans l'intérêt du Programme. Ce fut un honneur pour moi de jouer un rôle dans leurs réalisations professionnelles. »

Steve a dirigé le Secrétariat et guidé les présidents du Conseil tout au long des 75 réunions du Programme organisées par le Secrétariat pendant son mandat, y compris lors de la transition rapide vers les vidéoconférences devenues nécessaires pendant la pandémie de COVID-19. Il a aussi contribué aux diverses réunions régionales, et a représenté Cospas-Sarsat lors de conférences organisées par des agences des Nations Unies et autres instances internationales à travers le monde.

De retour dans sa ville natale d'Alexandria, en Virginie, aux États-Unis, Steve s'est lancé dans de nouvelles aventures, tant sur le plan personnel que professionnel.

BIENVENUE, DRE SHEFALI

Dre Shefali a rejoint le Secrétariat en août 2024 après avoir représenté l'Inde au Conseil de l'OACI de 2019 à 2023 où elle a joué un rôle déterminant dans la consolidation de la position stratégique de l'Inde en matière de politiques aéronautiques mondiales et dirigé la délégation nationale lors de forums internationaux sur l'aviation. Elle a occupé les fonctions de vice-présidente du Conseil et de présidente de plusieurs comités importants à l'OACI, où elle a encadré les travaux sur l'innovation et le système mondial de détresse et de sécurité aéronautiques (GADSS) grâce aux informations de localisation fournies par le Programme Cospas-Sarsat.

Peu avant de rejoindre Cospas-Sarsat, elle a été sélectionnée pour occuper un poste spécial au sein du gouvernement indien, au ministère des Finances, en tant que commissaire principale (2023-2024), où elle était la responsable des politiques nationales. Elle a également occupé divers postes de haut niveau dans le secteur aérien indien, notamment au sein du conseil d'administration d'Air India.

Ses compétences diplomatiques et de leadership lui ont permis de s'imposer dans l'élaboration des politiques internationales, en particulier dans des domaines tels que la coopération internationale, le renforcement de la sécurité grâce aux communications par satellite et l'intégration technologique pour la sécurité aérienne mondiale. Elle a représenté l'Inde dans diverses organisations internationales, notamment l'OMT, la CCNUCC, l'UE, l'ANASE et la CNUCED.

En reconnaissance de sa contribution au secteur de l'aviation, elle a reçu le prix « Excellence » décerné par le ministère de l'Aviation civile du gouvernement indien.

Dre Shefali possède une formation universitaire prestigieuse dont un doctorat en histoire et un MBA en gestion aéronautique. Elle a poursuivi ses études en politique publique et en droit aérien international au King's College de Londres et à l'université McGill au Canada, respectivement.



DRE SHEFALI JUNEJA

Cheffe du Secrétariat
Cospas-Sarsat
depuis 2024

PAYS ET ORGANISATIONS PARTICIPANTS

2025

Afrique du Sud
Algérie
Allemagne
Arabie saoudite
Argentine
Australie
Brésil
Canada

Chili
Chine (R.P. de)
Chypre
Corée (Rép. de)
Danemark
Émirats arabes unis
Espagne
États-Unis

Finlande
France
Grèce
Hong Kong (Chine)
Inde
Indonésie
Italie
ITDC

Japon
Malaisie
Nigéria
Norvège
Nouvelle-Zélande
Pakistan
Pays-Bas
Pérou

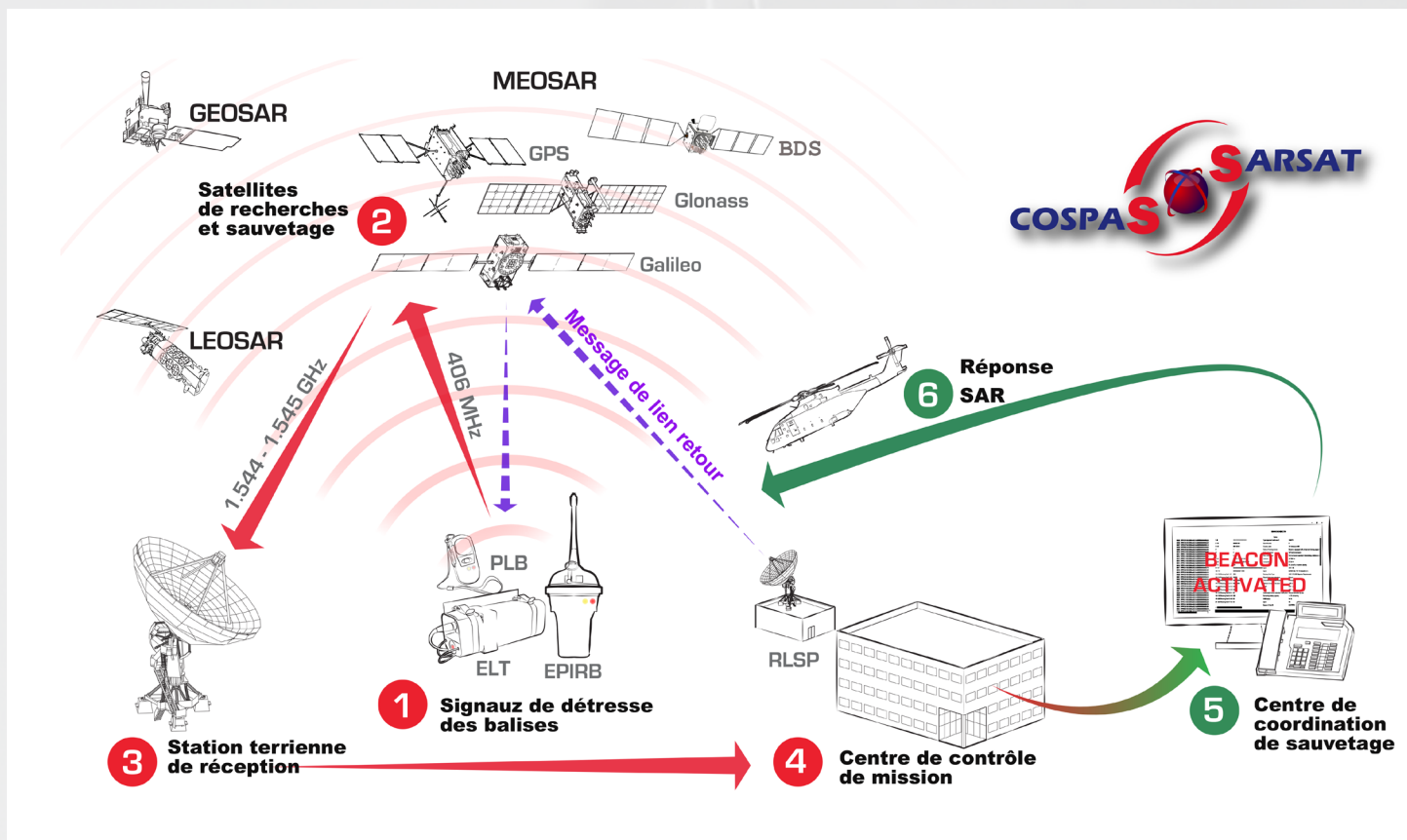
Pologne
Qatar
Royaume-Uni
Russie (Fédé. de)
Serbie
Singapour
Suède
Suisse

Thaïlande
Togo
Tunisie
Türkiye
Viêt Nam

Total : 45



COMMENT LE SYSTÈME FONCTIONNE



Le Système Cospas-Sarsat fournit des alertes de détresse et des informations de localisation des utilisateurs maritimes, aériens et terrestres aux services de recherches et de sauvetage (SAR) du monde entier.

Le Système comprend :

- des satellites en orbite basse (LEOSAR), géostationnaire (GEOSAR) ou moyenne (MEOSAR) qui traitent et/ou relaient les signaux transmis par les balises de détresse ;
- des stations sol de réception appelées « terminaux d'utilisateurs locaux » (LUT), qui traitent les signaux provenant des satellites pour localiser la balise ;
- des centres de contrôle de mission (MCC) qui distribuent les alertes de détresse aux organismes SAR.

Le Système Cospas-Sarsat détecte les balises de détresse qui fonctionnent sur 406 MHz.

31^{ème} numéro

À NOTER DANS VOS AGENDAS !

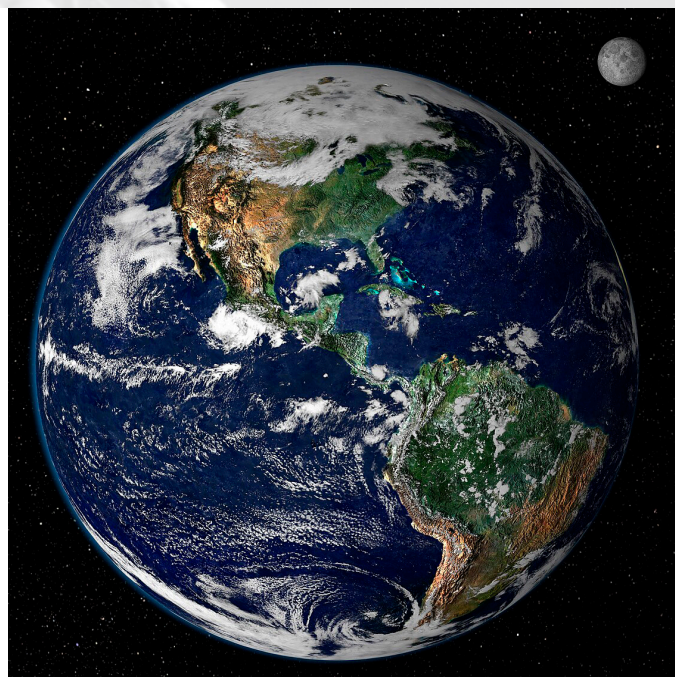
Pour la **toute première fois**, le **10 septembre** sera célébré comme la **Journée mondiale de la recherche et du sauvetage Cospas-Sarsat**, une nouvelle initiative forte lancée par le **Programme Cospas-Sarsat** !

Cet événement annuel met en lumière **les héros et héroïnes qui sauvent des vies** dans le cadre de l'une des initiatives humanitaires les plus importantes au monde : celles et ceux qui travaillent sans relâche pour ramener les gens chez eux en toute sécurité lorsque des accidents se produisent.

Cette célébration inaugurale rend **un hommage particulier** aux expert(e)s méconnu(e)s des **centres de contrôle de mission (MCC)**. Ces professionnel(le)s dévoué(e)s jouent un rôle crucial dans le suivi des signaux de détresse et la coordination des opérations de sauvetage qui permettent de sauver **d'innombrables vies à travers le monde**.

Journée Mondiale de la Recherche et du Sauvetage Cospas-Sarsat

10 SEPTEMBRE 2025



CÉLÉBRATION DE LA PREMIÈRE

JOURNÉE MONDIALE DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE COSPAS-SARSAT

10 SEPTEMBRE 2025

40 ANS DE SUCCÈS POUR CE PROGRAMME SATELLITAIRE DE
RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR) DEPUIS L'ESPACE

POUR CHAQUE APPEL DE DÉTRESSE, DERRIÈRE LA SCÈNE, LES OPÉRATEURS DES CENTRES
DE CONTRÔLE DE MISSION VEILLENT SANS RELÂCHE, TRANSFORMANT
LES SIGNAUX ÉMIS PAR LES BALISES ET DÉTECTÉS PAR SATELLITE EN VIES SAUVÉES

DEPUIS 1982, LES OPÉRATEURS DES
CENTRES DE CONTRÔLE DE MISSION
METTENT EN ŒUVRE LA
TECHNOLOGIE SATELLITAIRE
COSPAS-SARSAT POUR SAUVER,
EN MOYENNE, 10 VIES PAR JOUR



1^{ER} SAUVETAGE COSPAS-SARSAT
M. ZIEGELHEIM EN 1982



SCANNEZ LE QR CODE POUR
ACCÉDER À L'HISTOIRE INCROYABLE
DU TOUT PREMIER SAUVETAGE
ASSISTÉ PAR SATELLITE



NOUS SAUVONS DES VIES

cospas-sarsat.int/global-sarday-fr

NOTES PERSONNELLES



A series of horizontal lines for taking notes, overlaid on a faded background image of a rescue diver in full gear, including a helmet and oxygen tank, carrying a stretcher with a patient. The diver is suspended by ropes, likely from a helicopter. The image is in grayscale and serves as a backdrop for the note-taking area.

**International Cospas-Sarsat Programme
Международная Программа Коспас-Сарсат
Programme International Cospas-Sarsat**

1250 René-Lévesque Boulevard West
Suite 4215
Montreal, QC
H3B 4W8

+1 514 500 7999 • **406.org** • mail@406.org

