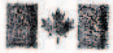


UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)



National Defence	Défense nationale
Strategic Joint Staff	État-major interarmées stratégique
Director of Staff	Directeur de l'état-major
National Defence Headquarters	Quartier général de la Défense nationale
Ottawa, Ontario	Ottawa, (Ontario)
K1A 0K2	K1A 0K2

3120-1(WH Ops 1-1)

7 February 2012

Chief of Defence Staff

INVESTIGATION INTO THE CF RESPONSE TO INCIDENT IN MAKKOVIK

- Reference: A. CDS verbal direction to DOS SJS to initiate investigation, 2 February 2012
- B. JTFA Brief Note on Makkovik Missing Persons Event, 3 February 12 (enclosed)
- C. JTFA Brief Note on MAKKOVIK Missing Person Event – Detailed Timeline of Events, 5 February 12 (enclosed)
- D. Search and Rescue (SAR) Incident Log – Incident # H2012-00140 – 30 Jan 2012 1309Z (0909hrs AST) to 5 Feb 2012 1050Z (0650hrs AST)
- E. 3350-Domestic SAR (A&LL) Lesson Findings Report – Search and Rescue Mission Delays 10 August 2009 (enclosed)
- F. 301324Z Jan 12 – Significant Incident Report (5 CPRG Gander) (enclosed – Protected B)
- G. 311332Z Jan 12 – Significant Incident Report – Update (5 CRPG Gander) (enclosed – Protected B)

INTRODUCTION

1. In accordance with CDS direction (reference A), an investigation into the Canadian Forces (CF) response to the tragic incident in Makkovik, NL was initiated on 2 February 2012. This report details the findings of the investigation.
2. The Strategic Joint Staff (SJS) conducted the investigation in conjunction with all relevant organizations within the Canadian Forces including: Canada Command (Canada COM), the Royal Canadian Air Force (RCAF), 5 Canadian Ranger Patrol Group (5 CRPG), and all relevant subordinate formations and Units. The SJS investigation followed on the investigation conducted by Joint Task Force Atlantic (JTFA) at the regional level (references B, C and D enclosed). The aims of the SJS led investigation were:
 - a. To establish the facts of the incident and the Canadian Forces response;

1/10

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

- b. To compare the Canadian Forces response to the established procedures and protocols;
- c. To highlight any deviations from established practices;
- d. To make findings on the appropriateness of actions under taken by the Canadian Forces; and
- e. To make, as needed, appropriate recommendations for further action.

SUMMARY OF THE INCIDENT

3. On Sun 29 Jan 12 at 1900hrs Atlantic Standard Time (AST) a 14-year old male, Burton Winters, was reported missing from Makkovik, NL. He had last been seen approximately 5 ½ hours earlier (at 1330hrs AST 29 Jan 12) departing his Grandmother's house, alone and on snowmobile. The teenager was a Junior Canadian Ranger (JCR) and had been involved in a JCR outing earlier in the day, but he had returned from the outing prior to being reported missing. In accordance with normal procedure the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) treated this as a 'missing persons' case and initiated a Ground Search and Rescue (GSAR) effort on Sun 29 Jan 12 at 1930hrs AST (6 hours after he was last seen). Of note, the local RCMP in Makkovik has the mandate to lead all GSAR efforts within its jurisdiction, including the decision to request CF assistance.

4. From the initiation of the GSAR effort at 1930hrs AST on Sun 29 Jan 12, 10 Rangers and 2 Ranger Group Staff members from 5 Canadian Ranger Patrol Group (5 CRPG) assisted the RCMP with the GSAR effort. Initially they were acting as local volunteers, but a formal tasking to assist was issued at 0935hrs AST Mon 30 Jan 12. Throughout the operation, the Ranger Platoon Second-in-Command (2I/C) worked in the RCMP detachment headquarters in Makkovik assisting in coordinating the local rescue efforts as well as providing periodic updates to the Canadian Forces chain of command. Reports from the Patrol 2I/C during the day of Mon 30 Jan indicated that local weather conditions were poor and that aircraft were not able to conduct the search.

5. The Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Halifax was first contacted by Fire and Emergency Services- Newfoundland and Labrador (FES-NL) on Mon 30 Jan 12 at 0912hrs AST (almost 20hours since he was last seen and over 13 hours since he was reported missing). FES-NL requested CF assistance in a 'missing persons' case to conduct an air search. This request to the JRCC came after FES-NL had first tried to secure civil aviation assets; however, the civil assets reported they were unable to assist due to weather conditions in

2/10

Makkovik. Similarly, the CF reported that it was unable to respond because of weather (for the status of CF aircraft availability please see Annex A Serial 8). FES-NL advised by JRCC that if CF assistance is still required when the weather in Makkovik improves sufficiently to permit safe aircraft use, to call back. This “call back” procedure is the standard protocol followed by the JRCC and all provincial and territorial emergency management organizations. This protocol is in place because of the high volume of both GSAR and maritime and aeronautical SAR events in Canada. By using the “call back” procedure rather than having a continuing dialogue regarding all SAR events each organization is able to focus on the specific events which require their direct attention and ignore those that are being handed by other agencies. In this case, FES-NL did not call back on Mon 30 Jan because they had successfully engaged contracted aviation assets for the daytime search. The civilian aircraft engaged use different rules to determine safe weather operating limits for air search. Universal Helicopters elected to fly in marginal conditions to Makkovik and then conducted air search operations, which were hampered by conditions that continually varied between suitable and unsuitable conditions. Approximately 8 hours after the first notification of the incident, at 1718hrs on Mon 30 Jan 12, FES-NL still had not called back to request CF assistance. Consequently, in accordance with normal procedures JRCC closed the case (Note: in a typical week JRCC Halifax can be required to follow more than 30 active cases, this high case load requires that cases that are not active be closed to ensure resources can be applied to active cases) (Annex A Serial 12).

6. On the morning of Tues 31 Jan 12, 5 CRPG reporting indicates that the RMCP led GSAR effort had changed from a search operation to a recovery operation (Annex A Serial 15). The recovery effort was focused on snowmobile tracks that were found leading to a patch of open water. The searchers believed that the missing youth had fallen through the ice. The RCMP arranged for an underwater camera to be flown in to assist in the underwater search at the site. However, while attempting to land at the site the helicopter crew spotted an abandoned snowmobile on the sea ice farther off. Ground crews were not able to reach the snowmobile. At this time, it could not be determined if the youth was in the area, consequently, the recovery operation reverted back to a search operation. Later that same day (Tues 31 Jan 12) at 1643hrs JRCC Halifax received indications through the military chain of command that FES-NL may submit a second request for assistance. The JRCC immediately re-opened the case and checked on the availability of CH146 Griffons in Goose Bay (note: the JRCC receives constant reporting on the status of primary SAR assets – CH149 and CC130 – and therefore did not have to check their status). At 1654hrs AST JRCC Halifax received a second call from FES-NL indicating that the Burton Winters’ snowmobile had been found, weather had improved to permit search by aircraft, and that CF assistance was required to continue the search (see Annex C, Figures 2 and 3). On Tues 31 Jan 12 the CF responded with a CH146 Griffon from 444 Sqn in Goose Bay, arriving on scene at 2045hrs AST equipped with

3/10

night vision capability. It should be noted that the 444 Sqn CH146 Griffons in Goose Bay do not have a mandate to maintain a SAR readiness posture (i.e. 30 min notice to move during the day or 2 hours notice to move at night), nor do they have a mandate to maintain a "Ready 12" response time (i.e. 12 hours notice to move). Despite not having a mandated SAR response time, 444 Squadron responded extremely quickly by recalling the crew and getting Griffon airborne within 2 hours and 5 minutes of receiving the tasking; a significant achievement (Annex A Serials 19-23).

7. Shortly, after the Griffon launched the JRCC staff contacted representatives of Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) in Goose Bay to determine if they were available to assist civilian authorities with the search. CASARA Goose Bay had 6 volunteer spotters able to assist the next day. At 2101hrs on Tues 31 Jan 12, this information was passed to FES-NL with JRCC Halifax's recommendation to use the CASARA expertise. At this time FES-NL confirmed that they had arranged civilian aircraft for the daytime search on Wed 1 Feb. As an aside, FES-NL did not use the CASARA spotters during the search (Annex A Serials 21-22, 24, and 30).

8. At 2218hrs on Tues 31 Jan JRCC contacted 14 Wing Greenwood Operations to see if a CP140 Aurora, which was operating in the vicinity of Labrador could be re-tasked to assist in the search. While the CP140 Aurora is a secondary SAR asset it is equipped with an electro-optical/infrared (EOIR) camera system, which can assist in nighttime searches. Within 30 minutes the aircraft was re-tasked to the search, arriving on station at 2342hrs on Tues 31 Jan 12 (Annex A Serials 25-27) and staying until it was forced to return to Greenwood due to fuel considerations.

9. By Wed 1 Feb 12 at 0105hrs AST both the CP140 Aurora and CH146 Griffon had completed their assigned search areas. The Griffon Flight Engineer spotted human tracks in the snow leaving from the snowmobile. However, the aircraft was not able to follow these tracks beyond 150 feet from the snowmobile as the terrain presented by sea ice was harsh and varying and fresh snow obscured the tracks (Annex A Serial 28-29).

10. During daylight hours on Wed 1 Feb 12 the GSAR effort continued using civilian helicopters; FES-NL did not request CF assistance with the daylight search on Wed 1 Feb 12. On this day, a ground search team including Canadian Ranger support, assisted by civil aircraft were able to re-locate the teenager's footprints and track them. After following the teenager's footprints, the GSAR team found his body on the sea ice at approximately 1842hrs AST on Wed 1 Feb 12, 10.2km from the snowmobile (see Annex C, Figure 2).

11. The detailed timeline of events is included in Annex A. This timeline was derived from: the JRCC Halifax SAR log; Significant Incident Reports (SIRs); the

JTFA brief note detailing the regional level investigation; phone, email and voice conversations with officials from JTFA, Canada COM and the Canadian Forces Integrated Command Center (CFICC); and open media sources.

NATIONAL SEARCH AND RESCUE PROGRAM (NSP)

12. The National Search and Rescue Program (NSP) is the name given to the collection of Search and Rescue services provided by all agencies and individuals in Canada, regardless of type of activity or jurisdiction. Search and rescue services fall into three categories: ground, marine, and aeronautical. The three categories overlap to some extent; nevertheless, the NSP provides the framework for managing this by establishing federal, provincial and territorial responsibilities.

13. Under the NSP, Ground Search and Rescue (GSAR) is conducted under the legal authority of the individual provinces and territories. The RCMP is the operational authority for GSAR in parts of Newfoundland and Labrador. Fire and Emergency Services - Newfoundland and Labrador (FES NL) are called upon to assist the police forces (Royal Newfoundland Constabulary & Royal Canadian Mounted Police) in ground search and rescue activities. This assistance is usually in the form of air services support for lost and missing persons. The primary asset for this service is contracted civil aviation assets such as Universal Helicopters, Cougar Helicopters, etc.

14. The CF and Canadian Coast Guard share the responsibility to respond to aircraft incidents and all marine incidents in waters under federal jurisdiction. The Commander JTFA is designated as the Commander of the Halifax Search and Rescue Region (SRR) with responsibility for the aeronautical and marine search and rescue duties. These functions are executed through the Halifax Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) in Halifax. JRCC Halifax is manned by both CF and Canadian Coast Guard personnel who coordinate the employment of primary SAR resources. JRCC Halifax may provide assistance to provincial and territorial authorities in the region upon request using primary or secondary SAR assets provided the primary mission of aeronautical and marine SAR is not impacted.

15. While, GSAR is not within the normal mandate of the JRCCs or the CF, the JRCCs are typically informed of GSAR events, when GSAR authorities are able to do or when GSAR authorities require assistance. Typically, before approaching the CF for assistance provincial or territorial emergency management offices (FES-NL in this case) will request support from the Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) or contracted civil aviation provider (as in this specific case). CASARA is a Canada-wide volunteer aviation association that operates in all thirteen (13) provinces and territories. CASARA routinely provides air search support services to the National Search and Rescue

Program. Organized in this way, the NSP ensures that civilian aviation assets are the first assets called to assist in GSAR events. This ensures that CF assets remain available for aeronautical and maritime SAR events. When provincial or territorial emergency management offices request CF assistance it is normally via direct communications with the applicable JRCC. Although ground searches for missing persons are not a mandate of the JRCCs, all requests for assistance are considered and support is provided when and where possible. Decisions are based on an analysis of many factors including the availability and proximity of assets, and the ability of rescue crews to operate safely in given weather conditions.

USE OF CF AIR ASSETS

16. In this specific case, FES-NL first requested assistance from local civilian aviation assets and Universal Helicopters in Goose Bay who were initially unable to respond due to weather considerations. When FES-NL requested assistance from the CF on 30 Jan 12, the CF was also unable to respond. The reasons for this are related to both weather and serviceability. The rules regarding the acceptable limits for the operation of CF aircraft in operations are governed by 1 Canadian Air Division Orders and regulations governing Instrument Flight Rules (IFR). The weather conditions in Makkovik did not meet the minimum conditions. Simply put, the IFR regulations would not have permitted crews to file an IFR flight plan with Makkovik as a legal destination. Consequently, even if the CH146 Griffon was serviceable, it could not have flown to Makkovik at the time of the first request from FES-NL. When the weather improved and permitted flight operations in Makkovik, FES-NL requested support from civilian air assets, which were able to then respond, as is consistent with the protocols regarding GSAR. FES-NL did not subsequently call the JRCC to request CF assistance either on 30 Jan or early in the day on 31 Jan because it already had civilian helicopters at its disposal and they were proving sufficient to the task. At 1654hrs on 31 Jan 12, FES-NL contacted the JRCC a second time to assist in continuing the search after civilian aviation assets had to return to base after a full day of searching. Furthermore, the civilian helicopters were not able to conduct night search operations. At this time CF assistance was required and requested, and the CF responded.

17. The JRCC, considering the availability of and distance of both primary and secondary SAR assets from Makkovik, decided to task secondary SAR assets with the search instead of primary SAR assets, such as the CH149 Cormorant (Gander, NL) or CC130 Hercules (Greenwood, NS). All Canadian Forces aircraft retain a secondary SAR role but do not maintain the same SAR readiness posture as primary SAR assets unless specifically ordered to do so. JRCC staff take a number of factors into consideration when determining which assets to task for any particular SAR event including, but not limited to: weather, serviceability of assets, distance to search area, capabilities of the platform

6/10

versus the capabilities required for the event. In this particular case, the JRCC determined that the assets best positioned, with the right capabilities to respond to the incident in Makkovik were secondary SAR assets. Consequently, the JRCC tasked a CH146 Griffon from 444 Sqn Goose Bay and a CP140 Aurora from 405 Sqn in Greenwood (already airborne and in the vicinity of Labrador) to respond. Due to their proximity to Makkovik at the time of tasking, both were able to respond faster than could either the primary SAR assets. Additionally, both aircraft were equipped to conduct night search operations, although this capability had not been specifically requested by FES-NL. Furthermore, by using the secondary SAR assets in this manner primary SAR assets were retained ready to respond to a second incident should it have occurred. (Please see Annex C Figure 1 for a map outlining aircraft positions at the time of tasking)

INVOLVEMENT OF THE CANADIAN RANGERS

18. Ten Rangers from the Makkovik Canadian Ranger Patrol (CRP) plus two Group Staff members were involved in the GSAR efforts from the outset on 29 Jan to its tragic conclusion on 1 Feb. Initially they were acting as local volunteers, but received a formal tasking at 0935hrs AST Mon 30 Jan 12. 5 Canadian Ranger Patrol Group (CPRG) Staff were advised of the missing teenager, who was also a Junior Canadian Ranger, by e-mail 30 Jan 12 from the Makkovik CRP Second-in-Command. The text indicated that local CRP members had been on a search for a missing youth the previous night without success and that local air support had been arranged, and the search would continue at first light. Additional information was sought, confirming that the individual was still missing. It was also confirmed that local weather conditions had deteriorated and aircraft could not fly in the vicinity of Makkovik. 5 CRPG released the initial Significant Incident Report (SIR) to Land Forces Atlantic Area (LFAA) headquarters 1100hrs AST 30 Jan 12 (Annex A Serial 7).

19. Search efforts were focused on snowmobile tracks that were leading to a patch of open water. The searchers believed that the missing youth had crashed through the ice on his machine, as no other signs of him had been found. On the afternoon 31 Jan 12, the RCMP brought in a team to conduct an underwater search with cameras. As the civilian flight was landing, an abandoned snowmobile was spotted out on the sea ice, approximately 11km from the town. Ground searchers were immediately dispatched to the location to follow up. They were not able to get to the snowmobile, and it could not be determined if the driver was in the area.

20. On 31 Jan, the Commanding Officer (CO) of 5 CRPG received a call from Master-Corporal (MCpl) Anderson, the Ranger Patrol 2I/C. He advised that weather conditions had improved and that they were having difficulty securing air support from FES-NL for the search. MCpl Anderson wanted to know if the headquarters could assist. 5 CRPG then contacted the Regional Joint

7/10

Operations Center (RJOC) Atlantic to confirm procedures, and advised the local RCMP Incident Commander to pass the request through FES-NL and onto JRCC. These actions by 5 CPRG helped facilitate the second request to the CF on 31 Jan 12, which the CF was subsequently able to fulfill because weather permitted air operations. These operations led to the finding of track from the teenager leading away from the snowmobile.

FINDINGS

21. In accordance with its aims set out in para 2 a through d, the investigations finds as follows:

- a. Establish the Facts. The timeline in Annex A provided a detailed account of the facts of this incident. The initial response by FES-NL was to call for a ground search and rescue, operations led by the RCMP in the local community. The CF's first notification of the incident occurred on 30 Jan 12 at 0912hrs AST, almost 20hrs after the boy was last seen and over 13 hours since he was reported missing. Weather in Makkovik did not permit CF assets to respond to the initial request for search assistance. When weather improved later that day, FES-NL elected to secure civilian air resources, in accordance with normal procedures for a GSAR event. On 30 Jan the RCMP effort shifted from a search operation to a recovery operation, focusing on the prospect that Burton Winters had fallen into the ocean at an open patch of water in the ice cover. It was during the attempted landing of a civilian aircraft with an underwater camera to search under the ice that the snowmobile was located some distance from the open water and the search operation was resumed. Following the resumption of the search, the CF received a second request at 1654hrs on 31 Jan 12, 51hrs after the boy was last seen, and immediately responded by re-opening the case and deploying two secondary SAR assets. First a CH146 Griffon helicopter from Goose Bay was tasked, and then a CP140 Aurora, already airborne near Labrador, was re-tasked to participate. Both aircraft searched their assigned areas using night search capabilities not otherwise available. The CH146 Griffon was the first to discover the teenager's footprints departing from the snowmobile. Although CF assets were at times unavailable over the course of the GSAR effort, aircraft serviceability was not a limiting factor in the CF response. Specifically, during the periods when aircraft were unavailable due to unserviceability, the weather would not have permitted a CF response anyway. Finally, throughout the entire search the 12 members from 5 Canadian Ranger Patrol Group (5 CPRG) assisted in the ground search efforts. They acted in their capacity

as local volunteers, assisting in both the search itself and coordinating the larger search effort. Their tireless contributions assisted in the conduct of the search and helped local officials secure CF air assets when needed to replace civilian ones;

- b. Comparison to Established Procedures and Protocol. The CF response to this event was in accordance with current established practices for a GSAR event. When the weather permitted, and when FES-NL requested assistance, the JRCC tasked CF assets to assist, taskings which they subsequently undertook. On both 30 and 31 Jan the JRCC used protocols established with provincial and territorial authorities and did not call FES-NL back to inquire as to whether CF assistance was required in the search. In accordance with these protocols, the supported emergency management office initiates the request and all subsequent follow-up activity to ensure personnel and communication lines are not occupied with needless activity. These protocols are time tested and part of Canada's very effective National Search and Rescue Program. Separate from the JRCC response, 12 members of 5 CRPG participated in the GSAR effort as volunteers;
- c. Deviations from Established Practices. Secondary SAR assets were used for these taskings instead of primary ones. However, this decision, coupled with the efforts of the 444 Sqn helicopter from Goose Bay and the flexibility of the 405 Sqn crew from Greenwood, enabled the provision of SAR assistance faster than would have been the case had primary SAR assets been deployed. Additionally, this sound use of secondary SAR assets preserved the availability of primary SAR assets for any potential maritime and aeronautical SAR incidents; and
- d. Appropriateness of Actions Undertaken by the CF. The CF response was effective and contributed to the search effort, which resulted in the discovery of the teenager's body. The information indicates that commanders and staff made sound decisions in accordance with standard operating procedures using the best information that was available as events unfolded.

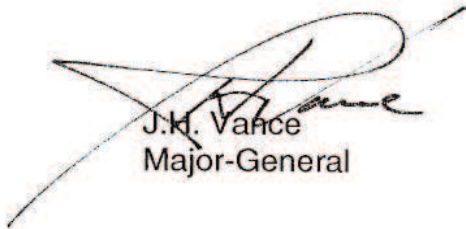
RECOMMENDATIONS

22. On behalf of all CF members who were employed in the rescue effort, I offer our most sincere condolences to the Winters family as they deal with this tragic event. Junior Ranger Burton Winters was one of our own. Despite this heartrending outcome, throughout this incident when CF assistance was requested, the CF responded as it should have. I therefore recommend that no

9/10

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

further investigative action is required. As part of CF Transformation work, you may wish to review and adjust as necessary our SAR posture, procedures and readiness with a view to ensuring it remains responsive for Canadians.



J.H. Vance
Major-General

ANNEXES

- Annex A: Detailed Timeline of Events
- Annex B: Timeline Summary of Key Events and Key Deductions
- Annex C: Maps and Imagery of Makkovik and Region



National Defence

Défense nationale

Strategic Joint Staff

État-major interarmées stratégique

Director of Staff

Directeur de l'état-major

National Defence Headquarters

Quartier général de la Défense nationale

Ottawa, Ontario

Ottawa, (Ontario)

K1A 0K2

K1A 0K2

3120-1(Ops HO 1-1)

Le 7 février 2012

Chef d'état-major de la Défense

ENQUÊTE SUR
L'INTERVENTION MENÉE PAR LES FC EN RÉACTION À UN INCIDENT À
MAKKOVIK

Références :

A. Ordre donné par le CEMD au DEM EMIS d'entreprendre une enquête, le 2 février 2012

B. Note de la FOIA sur le rapport de personne disparue à Makkovik, le 3 février 2012 (ci-jointe)

C. Note de la FOIA sur le rapport de personne disparue à MAKKOVIK – Échéancier détaillé des événements, le 5 février 2012 (ci-jointe)

D. Journal des incidents de recherche et de sauvetage (SAR) – Incident n° H2012-00140 – du 30 janvier 2012 1309Z (9 h 09 [heure de l'Atlantique]) au 5 février 2012 1050Z (6 h 50 [heure de l'Atlantique])

E. Mission nationale SAR 3350 (analyse et leçons retenues), Compte rendu des constatations de la leçon – retards éprouvés dans le cadre de la mission SAR, le 10 août 2009 (ci-joint)

F. 301324Z, janvier 2012 – Rapport d'incidents d'importance (5 GPRC Gander) (ci-joint – Protégé B)

G. 311332Z, janvier 2012 – Rapport d'incidents d'importance – Mise à jour (5 GPRC Gander) (ci-joint – Protégé B)

INTRODUCTION

1. Conformément à l'ordre donné par le chef d'état-major de la Défense (CEMD) (référence A), une enquête a été lancée sur l'intervention menée par les Forces canadiennes (FC) en réponse à l'incident tragique qui a eu lieu à Makkovik (T.-N.-L.) le 2 février 2012. Le présent rapport fait état des conclusions de l'enquête.

2. L'État-major interarmées stratégique (EMIS) a mené l'enquête en collaboration avec toutes les organisations concernées au sein des FC, notamment le Commandement Canada (COM Canada), l'Aviation royale canadienne (ARC) et le 5^e Groupe de patrouilles des Rangers

1/12

Canada

canadiens (5 GPRC), ainsi qu'avec toutes les formations et unités subalternes concernées. L'enquête de l'EMIS donnait suite à l'enquête menée par la Force opérationnelle interarmées (Atlantique) (FOIA) à l'échelon régional (références B, C et D ci-jointes). L'enquête de l'EMIS avait pour objectif :

- a. d'établir les faits de l'incident et de l'intervention des FC;
- b. d'évaluer l'intervention des FC en fonction des procédures et des protocoles en place;
- c. de mettre en évidence toute dérogation aux pratiques établies;
- d. de faire des constatations sur la pertinence des mesures prises par les FC;
- e. de formuler, au besoin, des recommandations appropriées si d'autres mesures s'imposent.

RÉSUMÉ DE L'INCIDENT

3. Le dimanche 29 janvier 2012, à 19 h (heure de l'Atlantique), un garçon de 14 ans, Burton Winters, a été porté disparu à Makkovik (T.-N.-L.). Il avait été vu pour la dernière fois environ cinq heures et demie plus tôt (à 13 h 30 [heure de l'Atlantique], le 29 janvier 2012), au moment de quitter la résidence de sa grand-mère, seul, à motoneige. L'adolescent faisait partie des Rangers juniors canadiens (RJC). Il avait pris part à une activité des RJC plus tôt durant la journée, mais il était retourné chez lui avant d'être porté disparu. Selon la procédure habituelle, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a traité cette affaire comme un cas de personnes disparues et a entrepris des opérations de recherche et de sauvetage au sol (RSS) le dimanche 29 janvier 2012, à 19 h 30 (heure de l'Atlantique), soit six heures après que l'adolescent a été vu pour la dernière fois. Il importe de noter que les agents locaux de la GRC à Makkovik ont pour mandat de diriger toutes les opérations de RSS menées dans leur territoire; il revient notamment à eux de décider s'ils solliciteront l'aide des FC.

4. Dix Rangers et deux membres du 5 GPRC ont prêté main-forte à la GRC dans le cadre des opérations de RSS, et ce, dès le début de celles-ci, à 19 h 30 (heure de l'Atlantique), le dimanche 29 janvier 2012. Ces personnes agissaient initialement à titre de bénévoles locaux jusqu'à ce qu'une tâche officielle d'aide ait été diffusée à 9 h 35 (heure de l'Atlantique), le lundi 30 janvier 2012. Tout au long de l'opération, le commandant adjoint du peloton des Rangers a travaillé depuis le quartier général du détachement de la GRC à Makkovik pour aider à coordonner les opérations de sauvetage locales et à fournir des mises à jour périodiques à la chaîne de commandement des FC. Selon les informations fournies par le

2/12

commandant adjoint du peloton le lundi 30 janvier 2012, les conditions météorologiques locales étaient mauvaises, et aucun aéronef n'était en mesure de participer aux opérations.

5. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) à Halifax a été avisé pour la première fois de la situation par les Services d'incendie et d'urgence de T.-N.-L. (SIU T.-N.-L.) le lundi 30 janvier 2012, à 9 h 12 (heure de l'Atlantique) (presque 20 heures après que le jeune garçon a été vu pour la dernière fois et plus de 13 heures après qu'il a été porté disparu). Les SIU T.-N.-L. ont informé les FC du cas de « personne disparue » et ont sollicité leur aide afin que soit effectuée une recherche aérienne. Les SIU T.-N.-L. ont sollicité l'aide du CCCOS après avoir tenté de trouver un aéronef civil; toutefois, aucun aéronef ne pouvait être utilisé en raison des mauvaises conditions météorologiques à Makkovik. Pareillement, les FC ont répondu qu'elles ne pouvaient fournir l'aide demandée en raison des conditions météorologiques (pour plus de détails sur la disponibilité des aéronefs des FC, veuillez consulter l'annexe A – colonne 8). Le CCCOS a avisé les SIU T.-N.-L. de rappeler les FC si les conditions météorologiques à Makkovik s'amélioraient suffisamment pour permettre l'utilisation sécuritaire d'un aéronef et si leur aide était toujours requise. La procédure de « rappel » est le protocole suivi par le CCCOS et toutes les organisations provinciales et territoriales de gestion d'urgences. Ce protocole est en place en raison du grand nombre d'opérations terrestres, maritimes et aéronautiques de recherche et de sauvetage effectuées au Canada. La procédure de « rappel », contrairement au maintien du dialogue, permet à chaque organisation de se concentrer sur les opérations qui nécessitent leur attention directe et d'ignorer celles qui sont traitées par d'autres organismes. Dans ce cas-ci, les SIU T.-N.-L. n'avaient pas rappelé le lundi 30 janvier 2012, car ils avaient réussi à trouver un aéronef pour effectuer la recherche aérienne durant la journée. Universal Helicopters, la société qui a accepté la demande d'aide des SIU, utilise différentes règles pour déterminer les conditions dans lesquelles il est sécuritaire d'effectuer une recherche aérienne. Elle a donc choisi de voler dans des conditions météorologiques marginales jusqu'à Makkovik pour effectuer l'opération, et ses efforts ont été entravés par des conditions qui variaient constamment – parfois bonnes, parfois mauvaises. Environ huit heures après la première notification de l'incident, à 17 h 18, le lundi 30 janvier 2012, les SIU T.-N.-L. n'avaient toujours pas rappelé les FC pour solliciter leur aide. Pas conséquent, conformément aux procédures établies, le CCCOS a clos le dossier. (Note : Au cours d'une semaine typique, le CCCOS à Halifax peut être appelé à suivre plus de 30 cas actifs. Comme sa charge de travail est élevée, il doit clore les dossiers non actifs pour s'assurer d'affecter les ressources aux dossiers actifs.) (Annexe A, colonne 12).

6. Le matin du mardi 31 janvier 2012, le rapport du 5 GPRC a indiqué que les RSS dirigées par la GRC avaient changé pour devenir une opération de

3/12

récupération au lieu d'une opération de recherche (ligne 15 à l'annexe A). Les opérations étaient axées sur une zone d'eau libre vers laquelle menaient des traces de motoneige. Les secouristes étaient convaincus que la glace avait cédé sous le poids de l'adolescent et que celui-ci était tombé dans l'océan. La GRC a fait le nécessaire pour qu'une caméra sous-marine soit envoyée par avion pour faire des recherches sous l'eau à cet endroit. Cependant, alors que l'hélicoptère tentait de se poser sur les lieux, l'équipage a aperçu une motoneige abandonnée sur la glace un peu plus loin. Les secouristes au sol n'ont pas été en mesure de l'atteindre. Il a été impossible alors de déterminer si le jeune se trouvait dans les environs. Par conséquent, l'opération est redevenue une opération de sauvetage. Plus tard, le même jour (mardi 31 janvier) à 16 h 43, le CCCOS Halifax a eu des indications par l'intermédiaire de la chaîne de commandement militaire que les SIU T.-N.-L. allaient peut-être faire une deuxième demande d'assistance. Le CCCOS a immédiatement rouvert le dossier et s'est informé de la disponibilité des CH146 *Griffon* à Goose Bay (nota : Le CCCOS est constamment informé de l'état des principales ressources SAR – les CH149 et les CC130 – il n'avait donc pas besoin de vérifier leur disponibilité). À 16 h 54 (HNA), le CCCOS Halifax a reçu un deuxième appel des SIU T.-N.-L. qui lui ont annoncé que la motoneige de Burton Winters avait été retrouvée, que le temps s'était amélioré permettant la poursuite des recherches par aéronef, et qu'ils avaient besoin de l'aide des FC pour continuer les recherches (voir les figures 2 et 3 à l'annexe C). Le mardi 31 janvier 2012, les FC sont intervenues avec un CH146 *Griffon* du 444^e Escadron de Goose Bay, qui est arrivé sur les lieux à 20 h 45 (HNA). L'hélicoptère avait une capacité de vision nocturne. Il faut savoir que les CH146 *Griffon* du 444 Esc à Goose Bay n'ont pas le mandat de maintenir un état de préparation SAR (c'est-à-dire être prêts à décoller suivant un préavis de 30 minutes pendant la journée ou un préavis de deux heures la nuit). Ils n'ont pas non plus le mandat de maintenir un état d'intervention « Ready 12 » (c.-à-d. être prêts à décoller dans les 12 heures). Donc, bien qu'il n'ait pas respecté les délais d'intervention SAR, le 444^e Escadron est intervenu extrêmement rapidement, rappelant l'équipage et faisant décoller le *Griffon* dans les 2 heures et 5 minutes qui ont suivi la réception de l'ordre de mission, ce qui constitue une réalisation remarquable (lignes 19-23 à l'annexe A).

7. Peu de temps après le décollage du *Griffon*, le personnel du CCCOS est entré en communication avec des représentants de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) à Goose Bay pour savoir s'ils étaient à même d'aider les autorités civiles pour les recherches. L'ACRSA de Goose Bay avait six observateurs bénévoles prêts à aider le lendemain. À 21 h 01, le mardi 31 janvier 2012, l'information a été communiquée aux SIU T.-N.-L. et le CCCOS Halifax a recommandé que l'on utilise l'expertise de l'ACRSA. Les SIU T.-N.-L. ont alors confirmé qu'ils avaient obtenu les services d'un aéronef civil pour les recherches qui seraient menées pendant la journée du

4/12

mercredi 1^{er} février. Par ailleurs, les SIU T.-N.-L. n'ont pas utilisé les observateurs de l'ACRSA pendant les recherches (lignes 21-22, 24, et 30 à l'annexe A).

8. À 22 h 18, le mardi 31 janvier, le CCCOS a communiqué avec le service des opérations de la 14^e Escadre Greenwood pour savoir si un CP140 *Aurora*, qui était en mission à proximité du Labrador, pourrait recevoir une nouvelle mission et participer aux recherches. Bien que le CP140 *Aurora* soit une ressource SAR secondaire, il est équipé d'une caméra électro-optique infrarouge, qui est un atout pour les recherches de nuit. Dans les 30 minutes qui ont suivi, l'avion a reçu comme nouvelle mission de participer aux recherches. Il est arrivé sur zone à 23 h 42 le mardi 31 janvier 2012 (lignes 25-27 à l'annexe A) et y est resté jusqu'au moment où il a dû repartir pour Greenwood en raison de son niveau de carburant.

9. Le mercredi 1^{er} février à 1 h 05 (HNA), le CP140 *Aurora* et le CH146 *Griffon* ont terminé les recherches dans la zone qui leur avait été affectée. Le mécanicien de bord du *Griffon* avait aperçu des traces de pas dans la neige s'éloignant de la motoneige. Toutefois, l'aéronef n'avait pas pu suivre les traces sur plus de 150 pieds, car la glace était accidentée et inégale, et de la neige fraîche avait recouvert les traces (lignes 28-29 à l'annexe A).

10. Pendant la journée, le mercredi 1^{er} février 2012, les recherches au sol se sont poursuivies avec l'aide d'hélicoptères civils; les SIU T.-N.-L. n'ont pas demandé l'aide des FC pour les recherches de jour le 1^{er} février. Ce jour-là, une équipe de recherche au sol, avec le soutien des Rangers canadiens et assistée par un aéronef civil, a pu retrouver les traces de pas laissées par l'adolescent et les suivre. L'équipe de RSS a découvert son corps sur la glace à environ 18 h 42 (HNA) le mercredi 1^{er} février 2012, à 10,2 km de la motoneige (voir la figure 2 de l'annexe C).

11. L'exposé chronologique détaillé des faits se trouve à l'annexe A. Il a été établi à partir du journal SAR du CCCOS Halifax, des rapports d'incident d'importance (RII), de la note d'information de la FOIA expliquant l'enquête à l'échelon régional, des conversations et des courriels du personnel de la FOIA, du COM Canada et du Centre de commandement intégré des Forces canadiennes (CCIFC), ainsi que de sources médiatiques.

PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (PNRS)

12. Le Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS) est le nom de l'ensemble des services de recherche et de sauvetage fournis par tous les organismes et les personnes au Canada, quel que soit le type d'activité ou la sphère de compétence. Il y a trois catégories de services de recherche et de

5/12

sauvetage : terrestre, maritime et aéronautique. Il y a un certain chevauchement entre les catégories; néanmoins, le PNRS fournit un cadre de gestion en désignant les responsabilités fédérales, provinciales et territoriales.

13. Selon le PNRS, la recherche et le sauvetage au sol (RSS) sont menés sous l'autorisation légale des provinces et des territoires. La GRC est l'autorité opérationnelle pour la RSS dans certaines régions de Terre-Neuve-et-Labrador. Les Services d'incendie et d'urgence de Terre-Neuve-et-Labrador (SIU T.-N.-L.) sont amenés à aider les forces de police (Force policière royale de Terre-Neuve et la Gendarmerie royale du Canada) pour la recherche et le sauvetage au sol. Cette aide prend habituellement la forme de services aériens de soutien dans le cas de personnes perdues ou portées disparues. Les principales ressources pour ces services sont des avions civils sous contrat fournis par des sociétés comme Universal Helicopters, Cougar Helicopters, etc.

14. Les FC et la Garde côtière canadienne se partagent la responsabilité des interventions pour les accidents d'aviation et tous les accidents maritimes qui surviennent dans les eaux sous compétence fédérale. Le commandant de la FOIA est désigné commandant de la région de recherches et de sauvetage (SRR) de Halifax et il est responsable des missions de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes. Ces fonctions sont exécutées par l'intermédiaire du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage – Halifax (CCCOS Halifax). Le personnel du CCCOS Halifax est composé de membres des FC et de membres de la Garde côtière canadienne. C'est lui qui coordonne l'emploi des principales ressources SAR. Il arrive que le CCCOS Halifax vienne en aide aux autorités provinciales ou territoriales dans la région à leur demande en fournissant des ressources SAR principales ou secondaires à condition que cela n'ait pas d'incidences sur sa principale mission SAR (aéronautique et maritime).

15. Bien que la RSS ne fasse pas partie du mandat normal des CCCOS ou des FC, habituellement les CCCOS sont tenus au courant du déroulement de la RSS, lorsque les personnes chargées de la RSS peuvent le faire ou lorsque ces dernières ont besoin d'aide. Normalement, avant de demander l'aide des FC, les bureaux de gestion des urgences dans les provinces ou les territoires (les SIU T.-N.-L. en l'occurrence) demandent l'appui de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) ou des compagnies aériennes civiles sous contrat (comme dans ce cas-ci). L'ACRSA est une association d'aviateurs bénévoles qui est présente dans les treize (13) provinces et territoires. L'ACRSA fournit régulièrement des services de soutien pour les recherches effectuées par air au Programme national de recherche et de sauvetage. Organisé ainsi, le PNRS permet de faire appel d'abord aux moyens de l'aviation civile pour aider la RSS. De cette façon, les ressources des FC demeurent utilisables pour les missions recherche et de sauvetage

6/12

aéronautiques et maritimes. Lorsque les bureaux de gestion des urgences des provinces ou des territoires demandent l'aide des FC, c'est normalement en communiquant directement avec le CCCOS concerné. Bien que les recherches terrestres menées pour retrouver des personnes portées disparues ne fassent pas partie du mandat des CCCOS, ces derniers examinent toutes les demandes d'assistance et ils offrent leur soutien lorsque cela est possible. Les décisions sont prises en analysant de nombreux facteurs, dont la disponibilité et la proximité des moyens et la capacité des équipes de sauvetage d'intervenir sans danger dans des conditions atmosphériques particulières.

UTILISATION DES RESSOURCES AÉRIENNES DES FC

16. Dans le cas présent, les SIU T.-N.-L. ont d'abord réclamé l'assistance des ressources de l'aviation civile locale et de la société Universal Helicopters de Goose Bay, qui initialement n'ont pu répondre à la demande en raison des conditions météorologiques. Lorsque les SIU T.-N.-L. ont réclamé l'assistance des FC le 30 janvier 2012, celles-ci non plus n'ont pu répondre à la demande en raison des conditions météorologiques et de l'état de fonctionnement de leurs ressources. Les règles concernant les limites de fonctionnement acceptables des aéronefs des FC lors d'opérations sont énoncées dans les Ordonnances et règlements de la 1^{re} Division aérienne du Canada sur les règles de vol aux instruments (IFR). Les conditions météorologiques qui régnaient à Makkovik ne correspondaient pas aux conditions minimums. En termes simples, les règles IFR n'auraient pas permis aux équipages de produire un plan de vol IFR ayant Makkovik comme destination autorisée. Par conséquent, même si le CH146 *Griffon* avait été en état de fonctionner, on n'aurait pas pu le faire voler jusqu'à Makkovik lors de la première demande des SIU T.-N.-L. Lorsque les conditions météorologiques se sont améliorées et ont permis des opérations aériennes à Makkovik, les SIU T.-N.-L. ont demandé le soutien des ressources aériennes civiles, qui ont pu répondre à la demande, conformément aux protocoles s'appliquant à la RSS. Par la suite, les SIU T.-N.-L. n'ont pas appelé le CCCOS pour réclamer l'assistance des FC, ni le 30 janvier, ni en début de journée le 31 janvier, parce qu'ils avaient déjà des hélicoptères civils à leur disposition et que ces derniers suffisaient à la tâche. À 16 h 54 le 31 janvier 2012, les SIU T.-N.-L. sont entrés en contact avec le CCCOS pour la deuxième fois en vue d'une aide dans la poursuite de la recherche, une fois que les ressources de l'aviation civile avaient dû retourner à leur base après une journée entière de recherche. De plus, les hélicoptères civils n'ont pas pu effectuer des opérations de recherche nocturne. À ce moment, l'assistance des FC était nécessaire et a été demandée, et les FC ont répondu à la demande.

17. Le CCCOS, après avoir considéré la disponibilité et la distance des ressources primaires et secondaires de SAR de Makkovik, a pris la décision de

7/12

demander l'aide des ressources secondaires de SAR dans le cadre de l'opération de recherche au lieu d'utiliser les ressources primaires, comme le CH149 *Cormorant* (Gander, T.-N.-L.) ou le CC130 Hercules (Greenwood, N.-É.). Tous les aéronefs des Forces canadiennes conservent un rôle secondaire de SAR, mais ils ne maintiennent pas le même état de préparation de SAR que les ressources primaires, à moins d'en avoir reçu l'ordre de le faire. Le personnel du CCCOS doit considérer un bon nombre de facteurs lorsqu'il doit déterminer quelles ressources seront affectées pour un événement SAR particulier, dont les éléments suivants : la météo, le fonctionnement des ressources, la distance de la zone de recherche, les capacités de la plateforme par rapport aux capacités requises pour l'événement. Dans le cas particulier, le CCCOS a déterminé que les ressources les mieux situées et disposant des capacités nécessaires pour répondre à l'incident de Makkovik étaient les ressources secondaires de SAR. Par conséquent, le personnel du CCCOS a demandé l'aide du CH146 *Griffon* du 444 Esc de Goose Bay et du CP140 *Aurora* du 405 Esc de Greenwood (déjà en vol et aux alentours du Labrador) afin d'intervenir. En raison de leur proximité de Makkovik au moment de l'assignation de mission, les deux aéronefs ont pu répondre à l'appel plus rapidement qu'une ressource primaire de SAR. De plus, les deux appareils étaient équipés pour mener des opérations de recherche nocturne, bien que les SIU T.-N.-L. n'en avaient pas expressément fait la demande. Aussi, en faisant appel aux ressources secondaires de SAR, les ressources primaires demeuraient prêtes à intervenir dans le cas où un autre incident se produirait. (voir la figure 1 de l'annexe C, pour la carte des positions des aéronefs au moment de l'assignation de mission)

PARTICIPATION DES RANGERS CANADIENS

18. Dix rangers de la Patrouille des Rangers canadiens (PRC) de Makkovik et deux membres du personnel du Groupe ont participé aux activités de RSS depuis leur début, le 29 janvier, jusqu'à leur conclusion tragique, le 1^{er} février. Au départ, ils agissaient en tant que bénévoles locaux, mais, le lundi 30 janvier 2012, à 9 h 35 (HNA), on leur a officiellement assigné une tâche. Le 30 janvier 2012, le commandant adjoint de la PRC de Makkovik a avisé par courriel le personnel du 5^e Groupe de patrouille des Rangers canadiens (GPRC) que l'adolescent, membre des Rangers juniors canadiens, avait été porté disparu. Le message indiquait que, la nuit précédente, les membres de la PRC de la localité avaient tenté de retrouver l'adolescent porté disparu, mais en vain. Le message précisait qu'un appui aérien local avait été organisé et que les recherches reprendraient dès l'aube. On a demandé des renseignements supplémentaires visant à vérifier que l'adolescent était toujours porté disparu. On a aussi confirmé que les conditions météorologiques locales s'étaient détériorées et qu'un aéronef ne pourrait voler dans les environs de Makkovik. Le 30 janvier 2012, à 11 h (HNA), le 5 GPRC a envoyé le premier Rapport

8/12

d'incident d'importance au quartier général du Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre (SAFT), (annexe A, n° 7).

19. Les recherches ont été axées sur les traces de motoneige qui menaient vers une étendue d'eau libre. Les chercheurs croyaient que la glace avait cédé sous la motoneige de l'adolescent porté disparu, car ils n'avaient trouvé aucune autre trace de lui. Le 31 janvier 2012, en après-midi, une équipe de la GRC est arrivée pour effectuer une recherche sous-marine à l'aide de caméras. Au moment d'atterrir, l'aéronef civil a aperçu la motoneige abandonnée sur la glace, à environ 11 kilomètres de la ville. Les chercheurs au sol ont immédiatement été envoyés sur les lieux pour faire le suivi. Ils n'ont pu se rendre jusqu'à la motoneige ni déterminé si le conducteur se trouvait dans le secteur.

20. Le 31 janvier, le commandant du 5 GPRC a reçu un appel du Caporal-chef (Cplc) Anderson, commandant adjoint de la patrouille des Rangers. Celui-ci a indiqué que les conditions météorologiques s'étaient améliorées et qu'il avait de la difficulté à obtenir un appui aérien des SIU T.-N.-L. Le Cplc Anderson a demandé si le quartier général pouvait fournir une aide. Le 5 GPRC a communiqué avec le Centre régional d'opérations interarmées (Atlantique) (CROI) pour confirmer la marche à suivre, puis a dit au commandant des interventions de la GRC de présenter une demande par l'entremise des SIU T.-N.-L. et du CCCOS. Ces mesures prises par le 5 GPRC ont facilité la tâche lorsque la deuxième demande a été présentée aux FC le 31 janvier 2012. Les FC ont pu répondre à cette demande parce que les conditions météorologiques permettaient l'exécution d'opérations aériennes. Ces opérations ont permis de trouver des empreintes laissées par l'adolescent qui s'éloignaient de la motoneige.

CONCLUSIONS

21. Conformément aux buts énoncés aux paragraphes a à d, les enquêteurs en sont arrivés aux conclusions suivantes :

- a. Établissement des faits. La chronologie figurant à l'annexe A fournit un compte rendu détaillé des faits de cet incident. La réaction initiale des SIU T.-N.-L. a été de demander la tenue d'une recherche au sol, opération dirigée par la GRC de la localité. Les FC ont été avisées de l'incident le 30 janvier 2012, à 9 h 12 (HNA), soit près de 20 heures après que l'on a vu l'adolescent pour la dernière fois et plus de 13 heures après qu'il a été porté disparu. En raison des conditions météorologiques à Makkovik, les FC n'ont pu répondre à la demande initiale d'aide pour la recherche. Lorsque les conditions météorologiques se sont améliorées plus tard dans la journée, les SIU T.-N.-L. ont choisi de faire appel à des

ressources aériennes civiles, conformément aux procédures normales pour une activité de RSS. Le 30 janvier, la GRC a réorienté ses efforts, passant d'une opération de recherche à une opération de récupération. Elle s'est concentrée sur la possibilité que Burton Winters soit tombé dans un trou qui se serait formé dans la glace. C'est au moment de l'atterrissage d'un aéronef civil transportant une caméra sous-marine pour faire des recherches sous la glace que l'on a aperçu la motoneige à une certaine distance d'une étendue d'eau libre et que l'opération de recherche a repris. Après la reprise des activités de recherche, les FC ont reçu une deuxième demande d'aide, le 31 janvier 2012, à 16 h 54, soit 51 heures après que l'on a vu l'adolescent pour la dernière fois. Elles sont intervenues immédiatement en rouvrant le dossier et en déployant deux ressources SAR secondaires. Les FC ont d'abord affecté un hélicoptère CH146 *Griffon* de Goose Bay aux activités de recherche, puis ont réaffecté un aéronef CP140 *Aurora* qui volait à proximité du Labrador. Les deux aéronefs ont effectué des recherches dans leurs zones désignées en utilisant des capacités de recherche nocturne non autrement disponibles. C'est le CH146 *Griffon* qui a découvert les empreintes de l'adolescent qui s'éloignaient de la motoneige. Bien que, pendant certaines périodes des activités de RSS, les ressources de FC n'aient pas été disponibles, l'état de fonctionnement des aéronefs n'a pas été un facteur de limitation de l'intervention des FC. Plus précisément, pendant la période où les aéronefs n'étaient pas disponibles pour des raisons d'entretien, les conditions météorologiques auraient empêché les FC d'intervenir de toute façon. Enfin, pendant toute l'opération de recherche, les 12 membres du 5^e Groupe de patrouilles des Rangers canadiens (5 GPRC) ont participé aux activités de recherche au sol. Ils ont agi en tant que bénévoles locaux, participant aux activités de recherche et coordonnant l'opération générale de recherche. Leurs efforts inlassables ont aidé à la conduite de l'opération de recherche et permis aux représentants officiels locaux d'obtenir les ressources aériennes des FC lorsqu'il a fallu remplacer les ressources civiles;

- b. Comparaison avec les procédures et le protocole établis.
L'intervention des FC à cet événement a été conforme aux pratiques en vigueur pour une activité de RSS. Lorsque les conditions météorologiques l'ont permis et que les SIU T.-N.-L. ont demandé de l'aide, le CCCOS a attribué des tâches aux ressources des FC, tâches qu'elles ont par la suite effectuées. Le 30 et le 31 janvier, le CCCOS a respecté les protocoles établis avec les autorités provinciales et territoriales et n'a pas rappelé les

SIU T.-N.-L. pour s'informer s'il avait besoin de l'aide des FC pour effectuer la recherche. Conformément à ces protocoles, le bureau de gestion des urgences appuyé présente une demande et exécute toutes les activités de suivi ultérieures afin de s'assurer que le personnel et les voies de communication ne sont pas pris par des activités inutiles. Ces protocoles ont fait leurs preuves et font partie du Programme national de recherche et sauvetage du Canada qui est très efficace. À part l'intervention du CCCOS, 12 membres du 5 GPRC ont participé aux activités de RSS en qualité de bénévoles;

- c. Écarts par rapport aux pratiques établies. Des ressources secondaires de SAR ont été utilisées pour ces tâches plutôt que des ressources primaires. Cependant, cette décision, parallèlement aux efforts déployés par l'équipage de l'hélicoptère du 444 Esc de Goose Bay et à la souplesse de l'équipage du 405 Esc de Greenwood, a permis de fournir plus rapidement une aide pour l'opération de recherche que si l'on avait déployé des ressources primaires de SAR. De plus, l'utilisation judicieuse de ressources secondaires de SAR a permis de garantir la disponibilité des ressources primaires de SAR en cas d'incidents SAR maritimes et aéronautiques;
- d. Pertinence des mesures prises par les FC. L'intervention des FC a été efficace et a fourni une contribution à l'opération de recherche, qui a mené à la découverte du corps de l'adolescent. Selon les renseignements, les commandants et le personnel ont pris des décisions judicieuses en conformité avec les instructions permanentes d'opération et en utilisant la meilleure information existante à mesure que la situation évoluait.

RECOMMANDATIONS

22. Au nom de tous les membres des FC qui ont participé à l'opération de sauvetage, j'aimerais offrir toutes mes condoléances à la famille Winters qui doit surmonter cette épreuve. Le Ranger junior Burton Winters était l'un des nôtres. En dépit de la conclusion tragique de l'incident, les FC sont toujours intervenues conformément à leur devoir. Par conséquent, je recommande qu'aucune autre activité d'enquête ne soit effectuée. Dans le cadre de la Transformation des FC, vous pourriez examiner et modifier, le cas échéant, notre position, nos procédures et notre disponibilité opérationnelle en matière de SAR afin de vous assurer qu'elles demeurent adaptées aux besoins des Canadiens.

//originale signé en anglais par//

J.H. Vance

Major-général

ANNEXES

Annexe A : Relevé chronologique des activités

Annexe B : Chronologie sommaire des principales activités et déductions

Annexe C : Cartes et images de Makkovik et de la région

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

ANNEX A - DETAILED TIMELINE OF EVENTS

Notes:

1. Elapsed Time column indicates elapsed time from first notification to JRCC that a 'missing persons' event was in progress
2. The source of info is indicated in brackets in the "Event" column.
 - a. **OSINT** indicates data obtained from open sources in the media.
 - b. **CF** indicated data obtained from CF sources through the chain of command.
3. All times quoted in Atlantic Standard Time (AST)

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
1	Sun 29 Jan	1330hrs	T-19h42m	Boy last seen at Grandmother's house. Departed on snowmobile. (OSINT)
2	Sun 29 Jan	1900hrs	T-13h12m	Teenager reported missing to RCMP. (OSINT)
3	Sun 29 Jan	1930hrs	T-13h42m	RCMP initiate ground search in community and surrounding areas. (OSINT)
4	Mon 30 Jan	0200hrs	T-7h12m	Initial search suspended. (OSINT)
5	Mon 30 Jan	0700hrs	T-02h12m	Search resumes in local community. (OSINT)
6	Mon 30 Jan	0912hrs	T+00h00m	JRCC received 1st call from NL Fire and Emergency Services (FES) to request assistance in locating a missing person. (CF)
7	Mon 30 Jan	0924hrs	T+00h12m	Significant Incident Report (SIR) filed by 5 CRRG to LFAA HQ info CFICC indicating teenager reported missing. (CF) 5 CRPG indicated as involved in search with RCMP (10 rangers and 2 HQ staff). Weather is hampering the ground search. (CF)

A-1/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
				Note: Rangers were formally tasked to assist at 0935hrs.
8	Mon 30 Jan	0933hrs	T+00h21m	<p>FES-NL advised by JRCC weather was not suitable at Makkovik. (CF)</p> <p>FES-NL asked to call back when weather improved in Makkovik and if CF assistance still required</p> <p>Note: Hourly weather reports indicated weather fluctuated all day at or below minimums. The weather station in Makkovik did not report weather through the night – as per standard procedure. (CF)</p> <p>Aircraft serviceability at that time was as follows:</p> <p><u>Primary SAR Assets</u> CH149 Cormorant (Gander) Serviceable. (CF) CH149 Cormorant (Greenwood) Serviceable. (CF) CC130 Hercules (Greenwood) Unserviceable – Note: SAR back-up available from Trenton was serviceable (CF)</p> <p><u>Secondary SAR Assets</u> CH146 Griffon (Goose Bay) one in heavy maintenance, one found unserviceable after pre-flight inspection (CF) CP140 Aurora (Greenwood) – Serviceable(CF)</p> <p>At this time the CH149 Cormorants in Gander and Greenwood were maintaining primary maritime SAR posture. The CC130 in Greenwood was U/S. (CF)</p>
9	Mon 30 Jan	1058hrs	T+01h46m	The first Universal helicopter (Bell 206) departs from Goose Bay

A-2/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
				for Makkovik. (CF)
10	Mon 30 Jan	1200hrs	T+02h48m	1 st helicopter from Universal Helicopters (Goose Bay) arrives on scene to assist in search. (OSINT)
11	Mon 30 Jan	1346hrs	T+04h34m	2 nd helicopter from Universal Helicopter departs for Makkovik. (CF). CF not called to assist in daytime search at this time (Note: Normal practice in GSAR is for FES-NL to engage private providers before engaging CF.) (CF) Note: It is not known what weather operating limits are employed by Universal Helicopters. Also actual helicopter tasking and employment details are not known by JRCC as only FES-NL and RCMP Incident Commander have those details.
12	Mon 30 Jan	1718hrs	T+08h08m	Nothing further from FES-NL. Case was closed in accordance with normal procedures.
13	Tues 31 Jan	0600hrs	T+20h48m	Hourly weather reports commence. During first report weather was still not suitable for the safe conduct of airborne search and rescue operations (CF)
14	Tues 31 Jan	0700hrs	T+21h48m	Weather reported as above acceptable limits for the safe conduct of airborne search and rescue operations. FES-NL did not call tor request CF support at this time. (CF)
15	Tues 31 Jan	0932hrs	T+24h20m	Update to SIR filed by 5 CRPG. (CF) Reports RCMP have changed status of search to a recovery effort. Search efforts were focused on snowmobile tracks that

A-3/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
				were leading to a patch of open water. The searchers believed that the missing youth had crashed through the ice on his machine, as no other signs of him had been found. On the afternoon 31 Jan, the RCMP brought in a team to conduct an underwater search with cameras. As the flight was landing, an abandoned snowmobile was spotted out on the sea ice, remote from the town. Ground searchers were immediately dispatched to the location to follow up. They were not able to get to the snowmobile, and it could not be determined if the driver was in the area. (CF)
16	Tues 31 Jan	1538hrs	T+30h18m	Regional Joint Operation Center Atlantic (RJOCA) WO receives report snowmobile found on ice flow in area inaccessible by GSAR. (CF)
17	Tues 31 Jan	1643hrs	T+31h23m	5 CRPG calls RJOCA to get assistance in securing aircraft. RJOCA contacts JRCC to request procedure for requesting an aircraft. Procedure is explained. No request is made at this time. JRCC re-opens the case and commences checks on CH146 Griffon serviceability in Goose Bay. Ground runs are in progress. Goose Bay will report back when CH146 Griffon is serviceable.
18	Tues 31 Jan	1654hrs	T+31h34m	JRCC receives 2 nd call from FES NL to request support for a search of the area. Searchers had located the snowmobile and felt that the boy might be trying to walk back to town. Discussions with FES NL lead to a position and a weather update. As the civil aviation assets could not search at night,

A-4/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
				<p>FES NL requested CF support. Weather is now suitable. (CF)</p> <p>CF commences SAR response. (CF) CC-130 Hercules and CH-146 Griffon still U/S. ETA for Griffon to be serviceable 1800hrs.</p> <p>FES-NL does not request specific night search capability, but due to light conditions Canada COM/RJOC/JRCC decide to maximize use of night search capabilities in subsequent taskings. (CF)</p>
19	Tues 31 Jan	1733hrs	T+32h13m	<p>Secondary SAR asset CH146 Griffon from Goose Bay tasked to assist. (CF)</p> <p>A CH149 Cormorant was not tasked as it has a primary response to overwater events. If the CH149 had been tasked to support this secondary tasking it would not have permitted a primary SAR response in the vicinity of Newfoundland and Labrador. JRCC elected to task the most appropriate asset, while also maintaining the primary SAR capability for the region.</p> <p>The Griffon was much closer and could respond faster, plus it had a night search capability equivalent to the CH149 Cormorant (see Annex C). (CF).</p>
20	Tues 31 Jan	1938hrs	T+34h18m	<p>CH146 Griffon airborne.</p> <p>Note: CH146 Griffon in Goose Bay is a not a primary SAR asset nor a "Ready 12" asset, which means it typically is not</p>

A-5/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
				required to maintain any mandate SAR response times. In this case the 444 Squadron responded quickly and got the Griffon airborne in 2 hours and 5 minutes. (CF)
21	Tues 31 Jan	2023hrs	T+35h03m	FES-NL advises they will have an aircraft for daylight search on Wed 1 Feb 12. (CF)
22	Tues 31 Jan	2036hrs	T+35h16m	JRCC contacts CASARA Goose Bay to determine availability to assist with search on Wed 1 Feb12. CASARA Goose Bay has 6 spotters available(CF).
23	Tues 31 Jan	2045hrs	T+35h25m	CH146 Griffon arrives on-station (CF) – This arrival time was faster than a CH149 Cormorant from Gander could have achieved even with a 30 min response time, due to time and space factors alone.
24	Tues 31 Jan	2101hrs	T+35h41m	JRCC advises FES-NL of the availability can capability of CASARA personnel in Goose Bay. JRCC recommends they be used on FES-NL coordinated aircraft for daylight search on Wed 1 Feb 12. FES-NL confirms they have arranged for civil aircraft to recommence the search starting at first light.
25	Tues 31 Jan	2218hrs	T+36h58m	JRCC contacted 14 Wing Greenwood Operation to commence work to redirect a CP140 Aurora from training mission to support Makkovik GSAR. JRCC felt the Electro-Optical/Infrared (EOIR) capability of the CP140 would help the search and initiated the tasking through the CF chain. Note: FES-NL/RCMP did not request EOIR capability from JRCC. This support was organized by JRCC Halifax initiative through Canada Command Joint Command Center (JCC).
26	Tues 31 Jan	2248hrs	T+37h28m	CP140 Aurora from Greenwood re-tasked airborne to assist. Aircraft had been airborne since 1720hrs AST on an unrelated

A-6/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
				tasking. (CF) The CP140 Aurora was closer to search area than the CC130 Hercules in Greenwood. As a secondary SAR asset, it was re-tasked to respond using its night search capability with its electro-optical infrared (EO/IR) suite. (CF)
27	Tues 31 Jan	2342hrs	T+38h22m	CP140 Aurora on-station with sufficient fuel to provide approximately 1-1.5 hours of on station time to conduct search. (CF)
28	Wed 1 Feb	0100hrs	T+39h40m	CP140 Aurora off-station. Assigned area search complete. (CF)
29	Wed 1 Feb	0105hrs	T+39h45m	CH146 Griffon off-station. 2 sorties completed. Assigned area search complete. Griffon Flight Engineer (FE) makes first discovery of tracks from snowmobile. Footprints lead away to the South of the Last Known Position (LKP) straight toward land. The tracks were only visible for 150' then CH146 Griffon lost the trail. The tracks were definitely heading to the shore but CH146 Griffon crew advises the GSAR team may be able to pick them up. (CF)
30	Wed 1 Feb	~0745hrs*	T+46h20m	RCMP resumed ground search at first light with support from Universal Helicopters. *time is approximate based on sunrise of 0745hrs (OSINT) Note: FES-NL and the RCMP chose not to use CASARA expertise on Wed 1 Feb. CASARA Goose Bay confirmed that they were not contacted for assistance in this matter. (CF)

A-7/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

Annex A to
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

Serial	Date	Time (AST) ³	Elapsed Time ¹ T+/- HHhMMm	Event (Source) ²
31	Wed 1 Feb	1841hrs	T+57h16m	Teenager's body found 10.2km east of the snowmobile, 20.2km from Makkovik. (CF)

Local Sunrise: 0745hrs

Local Sunset: 1646hrs

A-8/8

UNCLASSIFIED (PROTECTED B with Enclosures)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

ANNEXE A – RELEVÉ CHRONOLOGIQUE DES ACTIVITÉS

Notes:

1. La colonne « temps écoulé » indique le temps écoulé depuis le moment où le CCCOS a été avisé la première fois qu'une intervention pour une personne disparue était en cours.
2. La source de l'information est indiquée entre parenthèses dans la colonne « activités ».
 - a. **OSINT** : indique que les renseignements sont des informations qui étaient accessibles au public, par les médias.
 - b. **FC** : indique des données obtenues des FC, par la chaîne de commandement.
3. Tous les temps sont exprimés en heure normale de l'Atlantique (HNA)

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
1	dim 29 janv.	13 h 30	T-19h42m	Le garçon est vu pour la dernière fois à la résidence de sa grand-mère. Parti en motoneige. (OSINT)
2	dim 29 janv.	19 h	T-13h12m	Un adolescent porté disparu à la GRC. (OSINT)
3	dim 29 janv.	19 h 30	T-13h42m	La GRC commence une recherche au sol dans la collectivité et les environs. (OSINT)
4	lun 30 janv.	2 h	T-7h12m	La recherche initiale est interrompue. (OSINT)
5	lun 30 janv.	7 h	T-02h12m	La recherche reprend dans la communauté. (OSINT)
6	lun 30 janv.	9 h 12	T+00h00m	Le CCCOS reçoit un 1^{er} appel des Services d'incendie et d'urgence (SIU) de Terre-Neuve-et-Labrador (T.-N.-L.) demandant de l'aide pour retrouver une personne disparue (FC).
7	lun 30 janv.	9 h 24	T+00h12m	Un rapport d'incident d'importance est déposé par le 5 GPRC au QG SAFT indiquant la disparition d'un adolescent. (FC)

A-1/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				<p>Il est indiqué que le 5 GPRC participe aux recherches avec la GRC (10 Rangers et 2 membres du personnel du QG). Les conditions météorologiques nuisent à la recherche au sol. (FC) Nota : On a demandé officiellement aux Rangers de participer aux recherches à 9 h 35.</p>
8	lun 30 janv.	9 h 33	T+00h21m	<p>Le CCCOS avise les SIU T.-N.-L. que les conditions météorologiques ne conviennent pas à la recherche à Makkovik. (FC)</p> <p>On demande aux SIU T.-N.-L de rappeler lorsque les conditions météorologiques seront plus favorables à Makkovik et si l'aide des FC est toujours requise. Nota : Les bulletins météo diffusés toutes les heures indiquent que les conditions ont fluctué tout au long de la journée et que le mercure est descendu à une température égale ou sous la normale de saison. La station météorologique de Makkovik ne fait pas de rapport météo pendant la nuit – selon les procédures normales. (FC)</p> <p>Voici l'état de fonctionnement des aéronefs à ce moment-là : <u>Les ressources SAR primaires :</u> CH149 <i>Cormorant</i> (Gander) : en bon état de service. (FC) CH149 <i>Cormorant</i> (Greenwood) : en bon état de service. (FC) CC130 Hercules (Greenwood) : hors service – Nota : l'aéronef SAR remplaçant en provenance de Trenton était en bon état de</p>

A-2/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				<p>service (FC)</p> <p><u>Les ressources SAR secondaires</u> CH146 <i>Griffon</i> (Goose Bay) : un appareil en entretien lourd, un autre jugé hors service après une inspection prévol (FC) CP140 <i>Aurora</i> (Greenwood) – en bon état de service (FC)</p> <p>À ce moment-là, les appareils CH149 <i>Cormorant</i> de Gander et de Greenwood servaient surtout à des missions de recherche SAR en mer. Le CC130 à Greenwood était inutilisable. (FC)</p>
9	lun 30 janv.	10 h 58	T+01h46m	Le premier hélicoptère de Universal Helicopters (Bell 206) quitte Goose Bay en direction de Makkovik. (FC)
10	lun 30 janv.	12 h	T+02h48m	Le 1 ^{er} hélicoptère de Universal Helicopters (Goose Bay) arrive sur place pour participer à la recherche. (OSINT)
11	lun 30 janv.	13 h 46	T+04h34m	<p>Le 2^e hélicoptère de Universal Helicopters s'envole vers Makkovik. (FC).</p> <p>Les FC ne sont pas appelées à participer aux recherches pendant la journée (Nota : dans le cas de SAR au sol, la pratique couramment adoptée par les SIU T.-N.-L. est d'avoir recours à des fournisseurs privés avant de demander l'intervention des FC. (FC)</p> <p>Nota : On ne connaît pas quelles sont les conditions météorologiques limites dans lesquelles peuvent voler les appareils de Universal Helicopters. De plus, le CCCOS ne</p>

A-3/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				connaît pas les détails concernant la demande d'emploi et de service d'hélicoptère puisque seulement les SIU T.-N.-L. et le chef des interventions pour la GRC connaissent cette information.
12	lun 30 janv.	17 h 18	T+08h08m	Rien de plus de la part des SIU T N.-L. Le cas est clos conformément aux procédures normales.
13	lun 30 janv.	6 h	T+20h48m	Début des bulletins météorologiques toutes les heures. Selon le premier bulletin, les conditions météorologiques n'étaient pas favorables pour mener des opérations de recherche et sauvetage aériennes en toute sécurité. (FC)
14	mar 31 janv.	7 h	T+21h48m	Les conditions météorologiques rapportées font état de conditions dépassant les limites acceptables pour mener des opérations de recherche et sauvetage aériennes en sécurité. Les SIU T.-N.-L. n'ont pas téléphoné pour demander le soutien des FC à ce moment-là. (FC)
15	mar 31 janv.	9 h 32	T+24h20m	Le 5 GPRC fait une mise à jour au Rapport d'incident d'importance. (FC) La GRC indique avoir modifié l'état des recherches vers une mission de récupération. Les recherches étaient axées sur des traces de motoneige qui se dirigeaient vers une zone d'eau libre. Les secouristes ont cru que l'adolescent disparu était passé à travers la glace avec sa motoneige, puisqu'aucun autre signe de sa présence n'a été relevé. Dans l'après-midi du 31 janvier, la GRC a envoyé une équipe pour mener une recherche

A-4/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				sous l'eau à l'aide d'une caméra sous-marine. Au moment où l'avion était sur le point d'atterrir, une motoneige abandonnée a été aperçue sur la surface gelée, en mer, à un endroit éloigné de la ville. Des secouristes au sol ont immédiatement été dépêchés sur les lieux. Ils n'ont pas été en mesure d'atteindre la motoneige, ni de déterminer si le conducteur se trouvait dans les environs. (FC)
16	mar 31 janv.	15 h 38	T+30h18m	L'adjudant du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) (Atlantique) a reçu un rapport à l'effet qu'une motoneige avait été trouvée sur une banquise dans une zone inaccessible pour une équipe SAR au sol. (FC)
17	mar 31 janv.	16 h 43	T+31h23m	Le 5 GPRC téléphone au CROI (Atlantique) pour demander de l'aide afin d'obtenir un aéronef. Le CROI (Atlantique) communique avec le CCCOS pour s'informer de la procédure pour obtenir un aéronef. Aucune demande n'est faite à ce moment-là. Le CCCOS rouvre le cas et commence à vérifier la disponibilité du CH146 <i>Griffon</i> à Goose Bay. Des travaux de maintenance sont en cours. Goose Bay fera rapport lorsque le CH146 <i>Griffon</i> sera en état de servir.
18	mar 31 janv.	16 h 54	T+31h34m	Le CCCOS reçoit un 2 ^e appel des SIU T.-N.-L pour solliciter du soutien pour une recherche dans le secteur. Des secouristes ont localisé la motoneige et pensent que l'adolescent peut avoir essayé de marcher jusqu'à la ville. Des discussions s'ensuivent avec les SIU T.-N.-L qui en viennent à une prise de position. On obtient aussi un bulletin météo à jour. Puisque les ressources d'aviation civiles ne peuvent pas opérer la nuit, les SIU T.-N.-L

A-5/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				<p>demandent le soutien des FC. Les conditions météorologiques sont maintenant convenables. (FC).</p> <p>Les FC commencent leur intervention SAR. (FC) Le CC130 Hercules et le CH146 <i>Griffon</i> sont toujours inutilisables. Le <i>Griffon</i> devrait être utilisable à 18 h.</p> <p>Les SIU T.-N.-L n'ont pas demandé de capacités précises pour la recherche nocturne, mais en raison de la visibilité, COM Canada/CROI (A)/CCCOS décident d'optimiser l'utilisation des capacités de recherche nocturne dans les tâches subséquentes. (FC)</p>
19	mar 31 janv.	17 h 33	T+32 h 13 m	<p>Le CH146 <i>Griffon</i> de Goose Bay, ressource secondaire de SAR, est chargé de contribuer à l'opération. (FC)</p> <p>Le CH149 <i>Cormorant</i> n'est pas affecté à la mission, car il constitue une ressource d'intervention primaire au-dessus de l'eau. Si on avait fait appel au CH149 pour appuyer cette mission secondaire, on n'aurait alors plus de ressource SAR primaire pour intervenir dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador. Le CCCOS a donc opté pour la ressource la plus appropriée, tout en maintenant la capacité primaire de SAR dans la région.</p> <p>Le <i>Griffon</i> était beaucoup plus proche et pouvait intervenir plus rapidement. De plus, il disposait d'une capacité de vision nocturne équivalente à celle du CH149 <i>Cormorant</i></p>

A-6/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				(voir l'annexe C). (FC).
20	mar 31 janv.	19 h 38	T+34 h 18 m	Le CH146 Griffon est en vol. Note : Le CH146 Griffon à Goose Bay n'est pas une ressource primaire de SAR, ni une ressource « Ready 12 », ce qui signifie qu'il n'est normalement pas tenu de maintenir un état d'intervention SAR. Dans le cas présent, le 444^e Escadron a réagi rapidement, faisant décoller le Griffon dans un délai de 2 heures et 5 minutes. (FC)
21	mar 31 janv.	20 h 23	T+35 h 03 m	Les SIU T.-N.-L. indiquent qu'ils disposeront d'un aéronef pour effectuer des recherches pendant la journée du mercredi 1 ^{er} février 2012. (FC)
22	mar 31 janv.	20 h 36	T+35 h 16 m	Le CCCOS contacte des représentants de l'ACRSA de Goose Bay pour savoir s'ils sont disponibles pour participer aux recherches le mercredi 1 ^{er} février 2012. L'ACRSA de Goose Bay indique que six observateurs sont prêts à aider. (FC).
23	mar 31 janv.	20 h 45	T+35 h 25 m	Le CH146 <i>Griffon</i> arrive sur les lieux (FC) – Il est arrivé plus tôt que ne l'aurait fait un CH149 Cormorant en partance de Gander, même avec un délai d'intervention de 30 minutes, uniquement en raison des facteurs temps et espace.
24	mar 31 janv.	21 h 01	T+35 h 41 m	Le CCCOS informe les SIU T.-N.-L. de la disponibilité des observateurs de l'ACRSA de Goose Bay. Le CCCOS recommande que l'on fasse appel à leurs services à bord de l'aéronef retenu par les SIU T.-N.-L. pour les recherches prévues pendant la journée du mercredi 1 ^{er} février 2012. Les SIU T.-N.-L. confirment qu'ils ont pris des dispositions pour qu'un aéronef civil reprenne les recherches aux premières

A-7/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
				lueurs du jour.
25	mar 31 janv.	22 h 18	T+36 h 58 m	Le CCCOS communique avec le service des opérations de la 14 ^e Escadre Greenwood pour tenter de rediriger un avion CP140 <i>Aurora</i> en mission d'entraînement et de l'envoyer en appui à la RSS à Makkovik. Les responsables du CCCOS sont d'avis que la caméra électro-optique infrarouge (EOIR) dont est doté le CP140 facilitera les recherches et entreprennent de confier une nouvelle mission à l'aéronef en suivant la chaîne de commandement des FC. Note : Les SIU T.-N.-L. et la GRC n'ont pas demandé au CCCOS de fournir une capacité EOIR. Cet appui a été organisé de la propre initiative des membres du CCCOS Halifax avec la participation du Centre de commandement interarmées (CCI) du COM Canada.
26	mar 31 janv.	22 h 48	T+37 h 28 m	Le CP140 <i>Aurora</i> de Greenwood, qui est déjà en vol, reçoit une nouvelle mission et doit participer aux recherches. L'avion est en vol depuis 17 h 20 (HNA) pour effectuer une mission sans lien avec les recherches. (FC) Le CP140 <i>Aurora</i> se trouvait plus près de la zone des recherches que le CC130 Hercules, à Greenwood. Étant une ressource secondaire de SAR, il s'est vu confier une nouvelle mission pour intervenir au moyen de la capacité de recherche nocturne qu'offre sa caméra électro-optique infrarouge (EOIR). (FC)
27	mar 31 janv.	23 h 42	T+38 h 22 m	Le CP140 <i>Aurora</i> est en place avec une réserve de carburant lui permettant de participer aux recherches pendant une heure ou une heure et demie. (FC)

A-8/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
28	mer 1 ^{er} févr.	1 h 00	T+39 h 40 m	Le CP140 <i>Aurora</i> quitte les lieux après avoir terminé les recherches dans la zone assignée. (FC)
29	mer 1 ^{er} févr.	1 h 05	T+39 h 45 m	Le CH146 <i>Griffon</i> quitte les lieux après avoir effectué deux sorties. Les recherches sont terminées dans la zone assignée. Le mécanicien de bord du Griffon aperçoit des traces de motoneige. Des empreintes de pas s'en éloignent, se dirigeant au sud de la dernière position connue, directement vers la rive. Les empreintes de pas ne sont visibles que sur une distance de 150 pieds. L'équipage du CH146 <i>Griffon</i> en perd ensuite la trace. Les empreintes mènent clairement à la rive, mais l'équipage du CH146 <i>Griffon</i> indique que l'équipe de RSS pourra peut-être les retrouver. (FC)
30	mer 1 ^{er} févr.	~ 7 h 45*	T+46 h 20 m	La GRC reprend les recherches au sol aux premières lueurs du jour avec l'aide des hélicoptères de l'entreprise Universal Helicopters. *L'heure est approximative, en fonction de l'heure du lever du soleil, soit 7 h 45 (OSINT) Note : Les SIU T.-N.-L et la GRC n'ont pas eu recours à l'expertise de l'ACRSA le mercredi 1 ^{er} février. Les représentants de l'ACRSA de Goose Bay ont confirmé qu'on n'avait pas fait appel à leurs services à cet égard. (FC)

A-9/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annexe A
 3120-1(Ops HO 1-1)
 le 7 février 2012

Numéro	Date	Heure (HNA) ³	Temps écoulé ¹ T+/- HHhMMm	Activités (Source) ²
31	mer 1 ^{er} févr.	18 h 41	T+57 h 16 m	Le corps de l'adolescent est retrouvé 10,2 km à l'est de l'endroit où la motoneige a été localisée, soit à 20,2 km de Makkovik. (FC)

Heure locale du lever du soleil : 7 h 45

Heure locale du coucher du soleil : 16 h 46

A-10/10

SANS CLASSIFICATION (PROTÉGÉ B avec pièces jointes)

Annex B
 3120-1(WH Ops 1-1)
 7 Feb 2012

ANNEX B – TIMELINE SUMMARY OF KEY EVENTS AND KEY DEDUCTIONS

	Sun 29 Jan	Mon 30 Jan	Tues 31 Jan	Wed 1 Feb
	<u>Key Events</u>	<u>Key Events</u>	<u>Key Events</u>	<u>Key Events</u>
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">1330hrs Boy Last Seen</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1930hrs RCMP initiate Ground Search</div>	<ul style="list-style-type: none"> • 0912hrs JRCC Halifax receives 1st call from Fire and Emergency Services Newfoundland and Labrador • Weather not suitable in Makkovik for Air Search • FES-NL asked to call back if weather improves and CF still needed <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> • 1200hrs civil helicopters arrive on scene • FES-NL does NOT call JRCC to request CF help </div>	<ul style="list-style-type: none"> • 1643hrs 5 CRPG provides heads up to JRCC a request may come • JRCC initiates planning <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> • 1654hrs formal request is made to JRCC • 1733hrs Griffon tasked • 1938hrs Griffon A/B • 2342hrs Aurora on scene </div>	<ul style="list-style-type: none"> • 0105hrs CF aircraft depart the scene • Griffon FE finds first human tracks from snowmobile • Tracks lead GSAR team to body <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; width: fit-content; margin-left: auto;">Ground search starts at boy tracks at dawn</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; width: fit-content; margin-left: auto;">1841hrs Boy's body 10km from snowmobile</div>
Time	<u>Key Deductions</u>	<u>Key Deductions</u>	<u>Key Deductions</u>	<u>Key Deductions</u>
	<ul style="list-style-type: none"> • By end of 29 Jan boy had been missing 10h 30m • JRCC was not called this day • 12 Rangers assist in search as volunteers (tasked at 0935hrs on 30 Jan) 	<ul style="list-style-type: none"> • 1st call to JRCC was nearly 20 hours after boy first went missing. • Weather not suitable in Makkovik for Air Search at 0912hrs • FES-NL DOES NOT call back, instead chooses civil aviation resources as per normal practice 	<ul style="list-style-type: none"> • 2nd call to JRCC was 51 hours after boy gone missing. • Weather permits response, CF responds • Griffon airborne within 2hour 5 minutes, even though they don't maintain a ready posture • Aurora retasked on CF initiative without further ask 	<ul style="list-style-type: none"> • CF response complete within 8 hours 11 min of request • Griffon Flight Engineer finds first human tracks from boy • Ground crews following track found by CF crews find boy's body

B-1/1

Annexe B
3120-1(OPS HO 1-1)
le 7 février 2012

ANNEXE B – CHRONOLOGIE SOMMAIRE DES PRINCIPALES ACTIVITES ET DEDUCTIONS

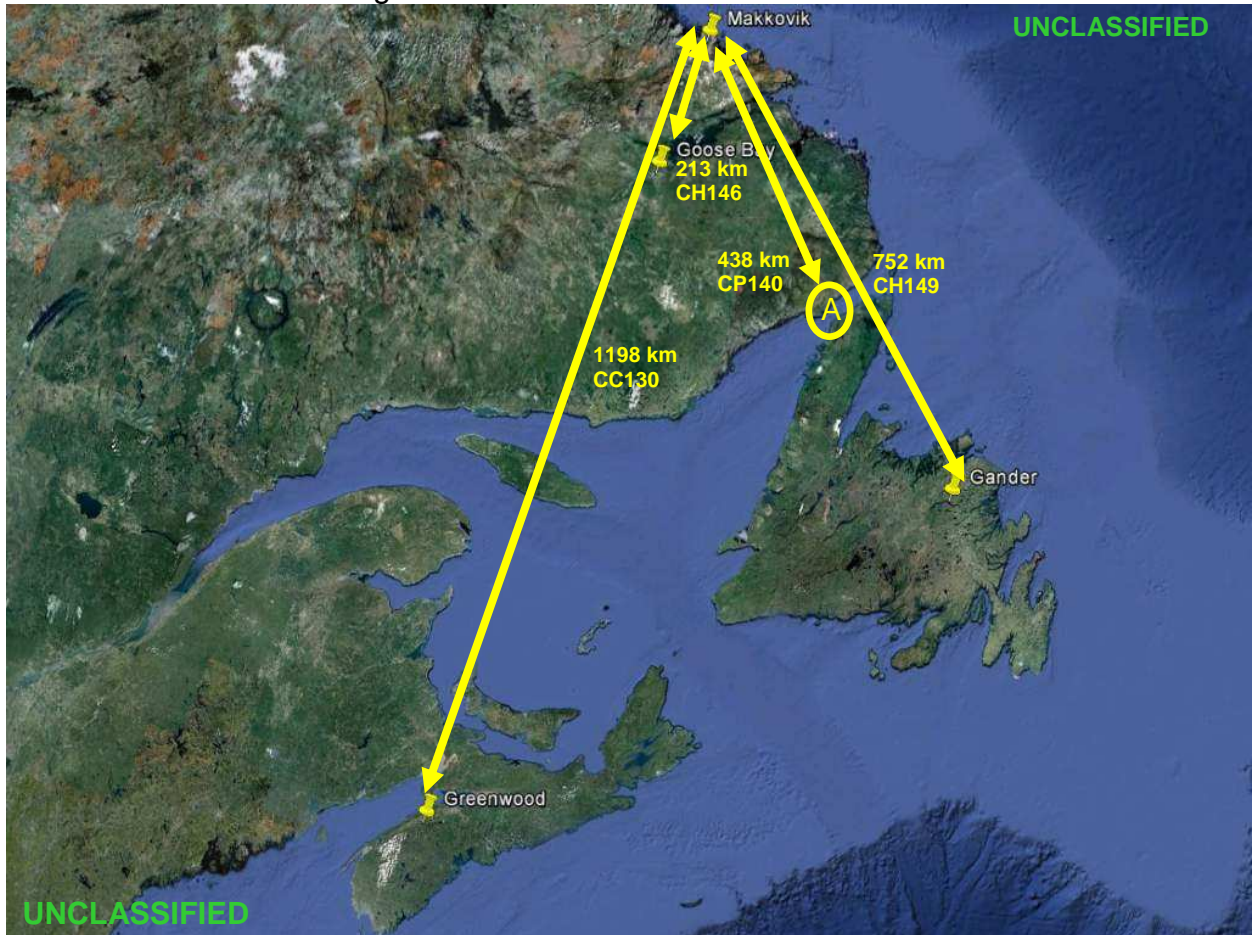
	Dim 29 janv. <u>Principales activités</u>	Lun 30 janv. <u>Principales activités</u>	Mar 31 janv. <u>Principales activités</u>	Mer 1^{er} fév <u>Principales activités</u>
	<p>13 h 30 Le garçon est vu pour la dernière fois</p> <p>19 h 30 La GRC lance la recherche au sol.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 9 h 12 Le CCCOS reçoit un 1^{er} appel des Services d'incendie et d'urgence de Terre-Neuve-et-Labrador. Les conditions météorologiques à Makkovik ne conviennent pas à la recherche aérienne. On demande aux SIU – T.-N.-L. de rappeler lorsque les conditions météorologiques seront plus favorables si <p>12 h Des hélicoptères civils arrivent sur les lieux. Les SIU – T.N.L. n'appellent PAS le CCCOS pour obtenir de l'aide des FC.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 16 h 43 Le 5 GPRC informe le CCCOS d'une demande éventuelle. Le CCCOS amorce la planification. <p>16 h 54 Le CCCOS reçoit une demande officielle.</p> <p>17 h 33 Une mission est assignée à un hélicoptère <i>Griffon</i>.</p> <p>19 h 38 Aéroporté du <i>Griffon</i></p> <p>23 h 42 Un avion <i>Aurora</i> arrive sur les lieux</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 h 05 L'aéronef des FC quitte les lieux. Le mécanicien de bord du <i>Griffon</i> aperçoit des traces de motoneige. Les empreintes permettent à l'équipe RSS de retrouver le corps. <p>À l'aube, les empreintes du garçon sont suivies.</p> <p>18 h 41 Le corps du garçon est retrouvé à 10 km de la motoneige.</p>
Time	<p><u>Principales déductions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> À la fin de la journée du 29 janvier, le garçon avait disparu depuis 10 h 30 m. Le CCCOS n'a pas été appelé cette journée-là. 12 Rangers ont participé bénévolement à la recherche (assignés à 9 h 35 le 30 janv. 	<p><u>Principales déductions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> le 1^{er} appel au CCCOS a été fait près de 20h après que le garçon ait été porté disparu les conditions météorologiques n'étaient pas convenables à Makkovik pour la recherche aérienne à 9h12 Les SIU-T.-N.-L. n'ont pas rappelés choisissant plutôt des ressources d'aviation civile conformément à la pratique habituelle. 	<p><u>Principales déductions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le CCCOS a reçu un 2^e appel 51 heures après la disparition du garçon. Les conditions météorologiques étaient propices aux recherches et les FC ont répondu à l'appel. L'hélicoptère <i>Griffon</i> était prêt à décoller 2 heures et 5 minutes après l'assignation malgré le fait que son état de préparation aux opérations n'est pas toujours maintenu. Une nouvelle mission est confiée à un avion <i>Aurora</i> afin de participer à cette initiative des FC. 	<p><u>Principales déductions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Les opérations des FC prennent fin 8 heures et 11 minutes après la demande. Le mécanicien de bord du <i>Griffon</i> a aperçu les premières empreintes du garçon. L'équipe au sol a retrouvé le corps du garçon en suivant les traces localisées par les FC.

B-1/1

Annex C
3120-1(WH Ops 1-1)
7 Feb 2012

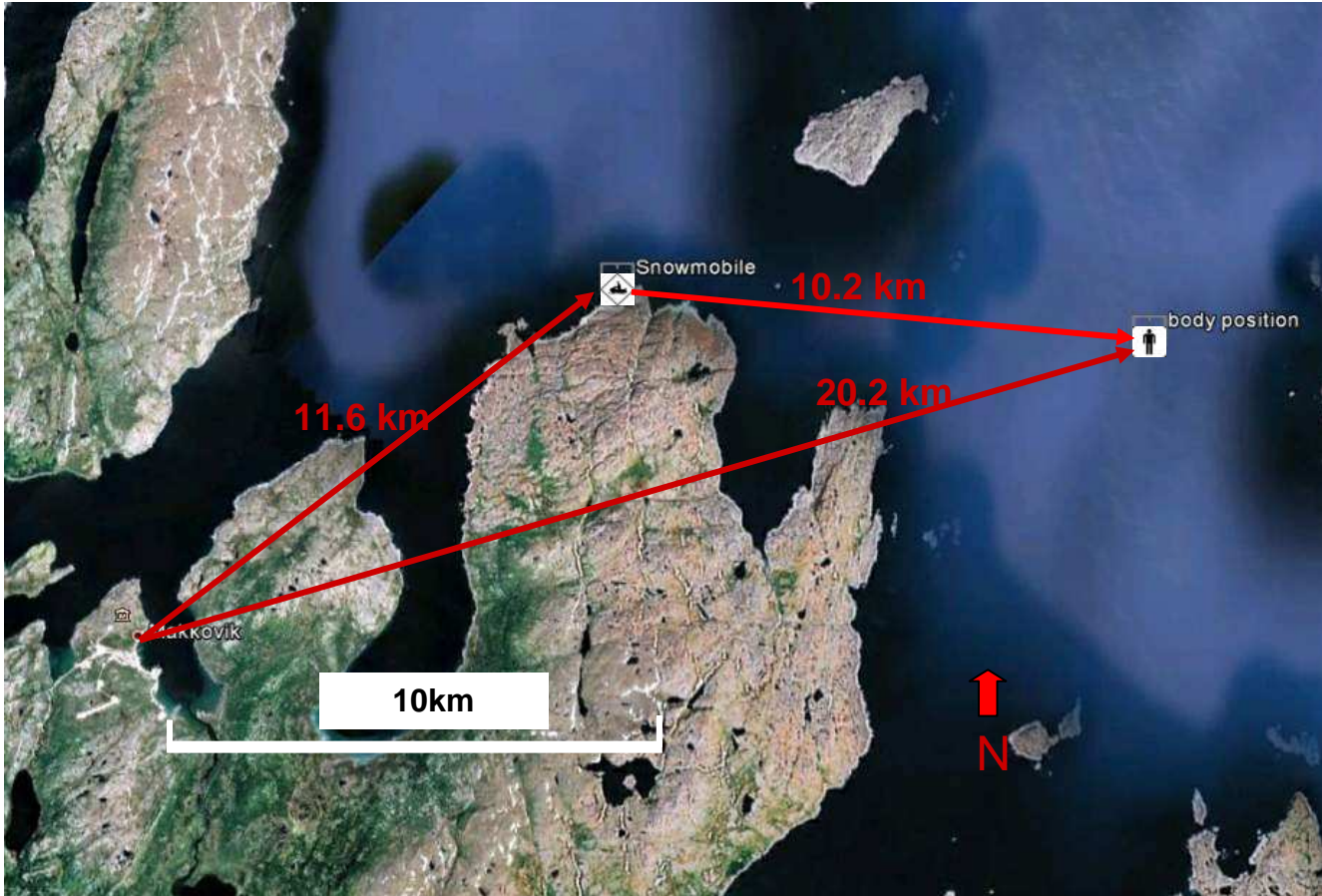
ANNEX C – MAPS AND IMAGERY OF MAKKOVIK AND REGION

Figure 1. Overview map showing location and distance of CF assets to Makkovik at time of tasking.



Annex C
BN to CDS
7 Feb 2012

Figure 2. Location of Snowmobile and Body in the vicinity of Makkovik.



Annex C
BN to CDS
7 Feb 2012

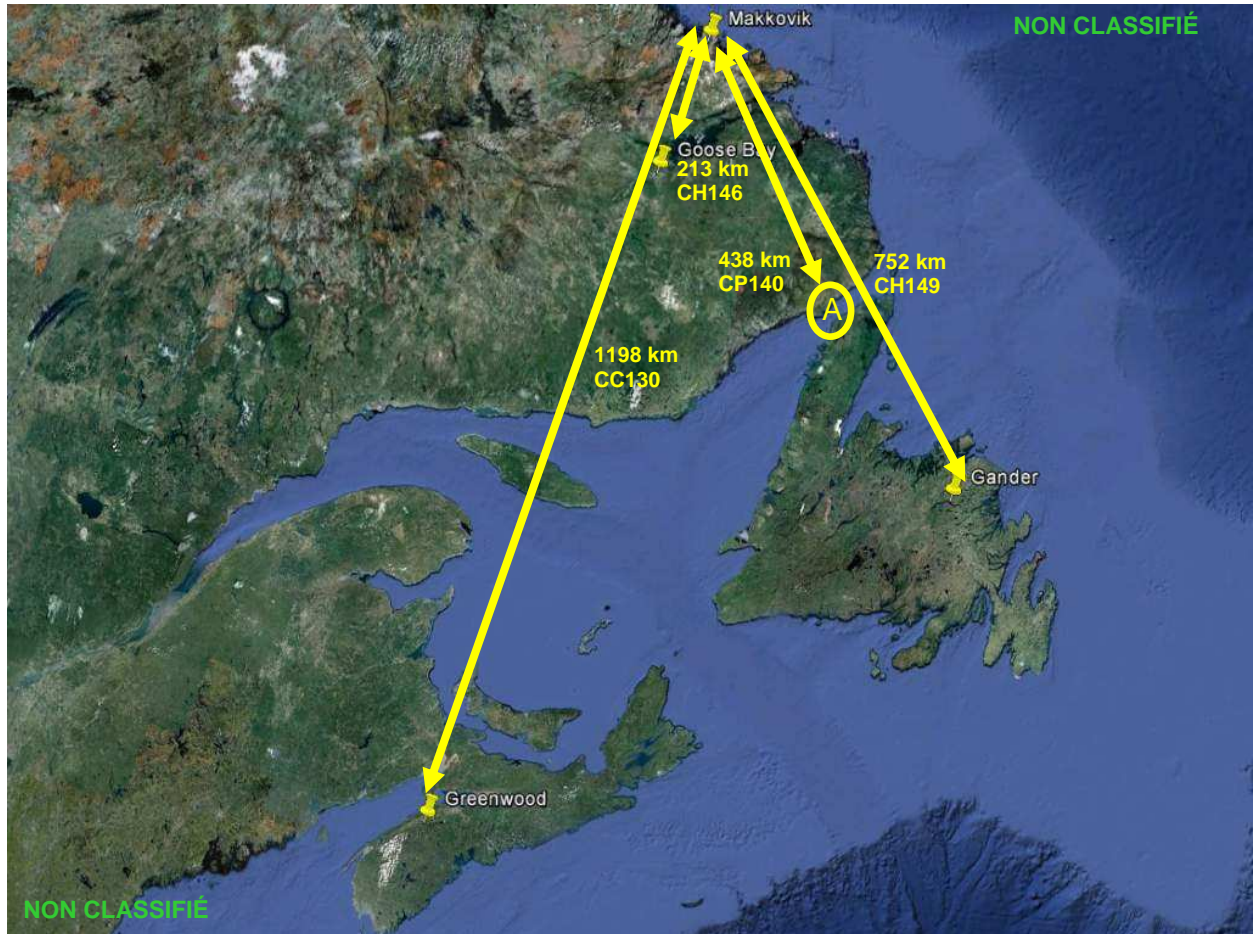
Figure 3. Open source imagery of location of snowmobile from civilian helicopter (time and date unknown). (source CBC News)



Annexe C
3120-1(Ops HO 1-1)
le 7 février 2012

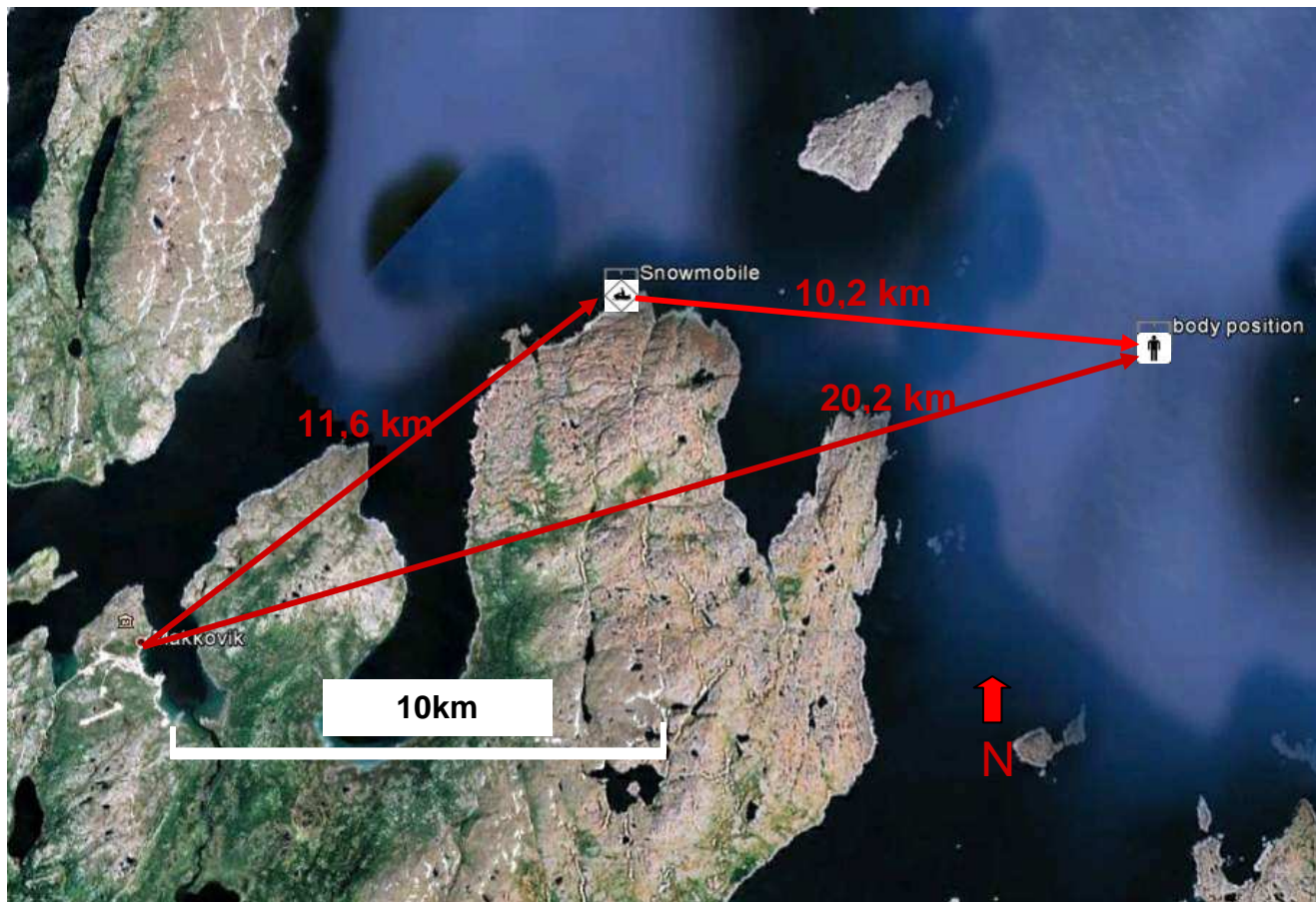
ANNEXE C – CARTES ET IMAGES DE MAKKOVIK ET DE LA RÉGION

Figure 1. Carte illustrant l'emplacement des effectifs des FC et la distance les séparant de Makkovik au moment de l'affectation.



Annexe C
Note de synthèse au CEMD
le 7 février 2012

Figure 2. Lieux où la motoneige et le corps ont été retrouvés, à proximité de Makkovik.



Annexe C
Note de synthèse au CEMD
le 7 février 2012

Figure 3. Image du lieu où la motoneige a été retrouvée; photo prise à bord d'un hélicoptère civil (heure et date inconnues). (Source : CBC News)

