
Le NAVIGATEUR

mars 2004

Bulletin de la Garde côtière auxiliaire canadienne (M) Inc.



Défi de sauvetage 2003

Une fois de plus, le Défi de sauvetage fut un énorme succès. Un grand merci à tous les membres qui y ont participé. Que se soit en tant que compétiteur, organisateur ou bénévole provenant de la communauté, l'aide apportée fut grandement appréciée.

Félicitations aux membres de la Zone 11



De gauche à droite- le président de la GCAC Frank McLaughlin, les gagnants de la Zone 11 : Bryce Backman, Winfred Risser Jr., John Levy et le directeur de la zone Kevin Duffy.

Voici la liste des gagnants de chaque discipline :

Épreuve mystère

Zone 11- Brice Backman, Winfred Risser Jr.
John Levy

Exercice de RES

Zone 11 - Brice Backman, Winfred Risser Jr.
John Levy

2

Zone 13 - Chris German, Brian Boudreau, Ken Comeau

Premiers soins

Zone 15 - Andrew Sanojco, Dan Provost, Rickey Joudrey

Communications radios

Zone 13 - Chris German, Brian Boudreau, Ken Comeau

Utilisation de la pompe d'urgence

Zone 5 - Charles Elliott, Lorne Heighton, Jason MacDonald

Le lance-amarre

Zone 9 - Philip Blair Lahey, Darren Burke, Terry Hynes

Félicitations à tous nos gagnants.



Voici les équipes du Défi 2003 :

Zone 1 - Maurice Noel, Yvon Hache, Gaetan Landry; Zone 2 - Christine Petitpas, Roger LeBlanc, James Garrity; Zone 3 - Kevin Ranahan, Michael King, George Sheen; Zone 4 - Kenny Campbell, Myles MacDonald, Raymond Morrison; Zone 5 - Charles Elliott, Lorne Heighton, Jason MacDonald; Zone 6 - Mark LeFort, Lionel Chiasson, Leonard LeBlanc; Zone 7 - Blair Goodwin, Bertrand Vigneau, Roberto

The Navigator

Bourgeois; Zone 8 - Clark Brander, Richard Herring, Merrill MacInnis; Zone 9 - Philip Blair Lahey, Darren Burke, Terry Hynes; Zone 10 - Barry Keefe, Ronald Boudreau, Herbert Harnish Jr.; Zone 11 - Bryce Backman, Winfred Risser Jr., John Levy; Zone 12 - Paul Pace, Beatrice Goodwin, George Belliveau; Zone 13 - Chris German, Brian Boudreau, Ken Comeau; Zone 14 - Blaine Norman Spicer, David Lewis, Reg Chapman; Zone 15 - Andrew Sanojco, Dan Provost, Rickey Joudrey; Zone 16 - Michael Gunter, Bruce Hurst, Brian Mills.

Marchandise en vente



Magnifique couteau de poche avec l'inscription de la GCAC gravée sur le manche. La lame est partiellement dentelée. Il est offert dans un étui en nylon. Idéal pour couper les cordages et pour offrir en cadeau.

Les profits de cette vente serviront à l'achat de fleurs, de paniers de fruits, etc... pour reconforter nos membres lors d'une maladie ou d'un décès dans la famille. Votre appui serait grandement apprécié.

Le prix est de \$20,00, taxes et manutention incluses. Veuillez faire parvenir votre chèque ou mandat poste à l'ordre de :

Garde côtière auxiliaire canadienne

attn :

*Gary Masson, gestionnaire des affaires GCAC
223 Chamberlain Road
Quispamsis, N-B*

Avis

Notre prochaine assemblée générale pour la région des maritimes se tiendra le 19 mars, 2004, à 1300 hres à l'Hotel Delta de Saint-Jean, N-B.



Changement d'adresse

Veillez prendre note du changement d'adresse pour le bureau d'Elaine Bennett. Toutes demandes de remboursement et autres devront être envoyées à l'adresse suivante :

Garde côtière auxiliaire canadienne
CP 9640 CSC
Halifax, N.E.
B3K-5S4

Programme en vue de se départir des fusées de détresse périmées (pour plaisanciers et navires commerciaux)

Selon la grandeur de votre bateau ainsi que le type d'activités pratiquées, il est possible que votre embarcation nécessite des fusées de détresse. Toute embarcation de plaisance

The Navigator

supérieure à 6 mètres de longueur devra avoir à son bord des fusées de détresse.

Une embarcation ne sera exemptée que si elle est utilisée sur une rivière, un lac ou un canal et qu'elle ne se retrouve en aucun temps à une distance de plus d'un mille nautique des côtes ou si elle participe à une compétition officielle.

Puisque nous espérons ne jamais avoir à utiliser des fusées de détresse, plusieurs questions se posent quant à la façon de se départir de celles qui sont périmées. Ci-joint, vous trouverez un dépliant pouvant répondre à certaines de vos questions. Quand les fusées deviennent-elles périmées? Que fait-on avec les fusées désuètes?

COMMUNICATIONS EN CAS DE DÉTRESSE

Grâce aux programmes de formation offerts, les marins expérimentés ainsi que les apprentis marins et plaisanciers sont davantage conscients des dangers sur l'eau. Cependant, malgré les messages de sécurité et les bonnes habitudes de navigation, il y a toujours un facteur auquel on doit s'attendre : *l'imprévisible*. L'article qui suit vous mentionnera comment communiquer avec d'autres personnes lors d'une situation de détresse.

Les contacts radios demeurent votre premier moyen de défense. Votre meilleure source de communication demeure la radio VHF munie d'un dispositif ASN (VHF/DSC). Lors d'une situation de détresse, vous pouvez utiliser la radio VHF pour contacter une station radio de la Garde côtière sur la voie 16 (156.8 MHz). Le dispositif de ASN (lorsqu'il est enregistré au nom de votre embarcation) permettra d'individualiser votre appel de détresse. Le ASN est utilisé comme un numéro de téléphone assigné à votre

4

embarcation. Lorsque la Garde côtière recevra un appel de détresse en provenance de votre ASN, elle obtiendra simultanément de l'information pertinente nécessaire pour entreprendre les recherches de votre bateau. Plusieurs radios VHF possèdent l'option d'écoute combinée (dual watch). Si un appel de détresse est envoyé sur la voie 16, il pourra être écouté par diverses stations. Si vous vous trouvez dans une situation où vous nécessitez de l'aide, votre message sera sûrement entendu par quelqu'un et par la Garde côtière. Par la suite, le processus d'assistance pourra être entamé.

Savoir bien utiliser votre VHF-ASN est important. Vous devez, selon la loi, avoir en votre possession un brevet d'opérateur radio pour l'utiliser. Veuillez contacter le détachement du ``Canadian Power and Sailing Squadron`` le plus près pour obtenir de l'information sur les différentes formations et évaluations disponibles.

Les téléphones cellulaires deviennent des outils de communication de plus en plus populaires. Ils peuvent être d'importantes pièces d'équipement à bord. En cas de détresse, vous pouvez signaler ``étoile 16`` (star 16) qui vous mettra en communication directe avec la station radio de la Garde côtière la plus proche. Cependant, l'efficacité des téléphones cellulaires dépend des services offerts dans divers secteurs. Puisque plusieurs endroits ne sont pas desservis, il vous sera peut-être impossible de demander de l'aide en utilisant votre cellulaire. Un autre désavantage est que lorsque vous l'utilisez, vous ne communiquez qu'avec une seule personne à la fois. L'utilisation d'une radio VHF vous permet d'être entendu par quiconque se trouvant dans votre secteur. Avec de tels désavantages, il est recommandé d'utiliser les téléphones cellulaires comme outils secondaires lors d'un cas de détresse.

The Navigator

L'utilisation des RLS (radiobalise de localisation de sinistre, ``EPIRB``) lors de situation de détresse est de plus en plus populaire. Si vous faites l'achat d'une RLS, vous devez l'enregistrer au nom de votre bateau. Le mode d'emploi et procédures d'utilisation se trouve à l'intérieur de l'emballage du dispositif. Une fois enregistrée, la RLS sera assignée strictement à votre embarcation. Suivez les instructions pour armer votre dispositif. De nombreuses RLS ont été retrouvées dans l'eau à l'endroit où des navires avaient sombré, mais dans plusieurs cas, elles n'avaient pas été activées. Assurez-vous de ne pas mettre en marche la RLS par inadvertance. Elle devrait avoir un dispositif d'essai pour s'assurer qu'elle fonctionne correctement. Le déclenchement d'une RLS enclenchera le processus de recherches au même titre qu'un appel de détresse régulier.

Les dispositifs de communication mentionnés ci-dessus vous assisteront lors de situations de détresse mais il ne faut pas oublier que la clé demeure la prévention. Assurez-vous toujours d'avoir à bord tous l'équipement de sécurité nécessaire et de savoir l'entreposer et l'utiliser correctement. Avant un voyage de longue durée, remplissez un plan de voyage et remettez-le à quelqu'un responsable avant votre départ ou à un organisme privé offrant ce service. Rappelez-vous que les technologies nous permettant d'être mieux équipé ne peuvent pas toujours nous préparer aux imprévus.

Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter le Bureau de la sécurité nautique au 1-800-267-6687 ou visitez notre site web @ www.safeboating.gc.ca.

L'histoire de la Zone 5

Le Centre de co-ordination des opérations de sauvetage d'Halifax veille sur plus de 3 millions de km² d'océan s'étendant de l'Arctique aux

Bancs Georges jusqu'à mi-chemin à l'est vers l'Angleterre. Avec très peu de ressources, de l'aide supplémentaire était nécessaire. Avant la création du SACSM, il était difficile de trouver des bénévoles dans divers secteurs. En 1978, des dirigeants de la Garde côtière et des marins soucieux ont mis sur pieds la SACSM pour répondre au nombre croissant d'appels de détresse.

Une fois impliqués dans des activités de RES, les bénévoles recevaient des compensations financières pour leurs carburant et assurances ainsi que pour des sessions de formation. Notre zone fut incorporée en août 1978 et le premier contrat fut signé en décembre de la même année. En fin d'année 1978, six unités de la SACSM étaient formées; tout d'abord Summerside puis Pictou, Bridgewater, Baddeck, Alder Point et les Iles de la Madeleine. Charlie Clarke, de la région de Pictou, s'impliqua dès les années 70`et 80`en formant des unités locales dans diverse communautés côtières des maritimes. Charlie a déclaré : `` C'était la confusion totale. Avant, on pouvait avoir 3 bateaux disponibles pour aider un navire en détresse ou n'en trouver aucun. Personne ne savait ce que les autres gens impliqués faisaient``. Charlie fut notre premier directeur jusqu'en 1987. Il a accédé au poste de Président dans les maritimes de mai 1983 à 1986. En septembre, 1992, il s'est vu offrir une plaque de mérite soulignant son énorme contribution en tant que président et pour ses efforts soutenus au sein du SACSM. Son dévouement et son travail ont permis au SACSM des maritimes de s'imposer comme organisme de sauvetage. Au même moment, Wayne Baird, de la Zone 5, était aussi honoré. Charlie et Lawrence MacNeil étaient tous deux agents de prévention. Lawrence fut notre prochain directeur jusqu'en 1995. Il siégea comme Vice-président des maritimes de 1991-1993 et 1er Vice-président en charge de l'adhésion des membres de 1993-1995 et comme agent de formation en 1992 et de 1995 à 1997. Charlie est devenu notre directeur à nouveau en 1995 jusqu'à son décès en 1999. Peggi Thayer, n'ayant été directrice suppléante que pour peu de temps, devenait directrice. Lors d'une rencontre du Conseil des directeurs à St-Jean, on décida que Peggi remplirait les fonctions de la directrice remplaçante. Elle tiendra le poste

The Navigator

jusqu'en 2003 pour céder la place à Allan Elliott, notre président actuel.

Le Défi de sauvetage débuta en 1986. En 1993, la Zone 5 remporta la première place avec Roddie Adams, Joe Berrigan et Greg MacPheson. Lors des compétitions de Summerside de 1997, Allan Elliott et Fraser Shaw arrivèrent 3ièmes et en 1999, à Oak Island, ils arrivèrent premiers dans une des disciplines. Avec les encouragements de Peggi Thayer, Allan Elliott, Lorne Heighton et Jason MacDonald participèrent au Défi 2002 à Chéticamp et remportèrent la première place toutes catégories confondues. Ceci leur donnèrent la chance de se rendre à St-Jean, Terre-Neuve pour les 4ième compétitions ISAR. Mais puisqu'Allan était dorénavant directeur, il ne put s'y rendre. C'est Ken Comeau, de l'équipe arrivée seconde à Chéticamp, qui le remplaça. En 2003, lors du Défi de Dartmouth, Charles Elliott se joignit à l'équipe pour remporter l'épreuve des pompes de sauvetage.

Notre premier exercice en mer se déroula en juin 1997 avec une équipe faisant des recherches le long de la côte de Lismore. Je crois que ce fût une première. Nous avons beaucoup appris au sujet du manque de communications entre l'hélicoptère, les navires et l'équipe de recherche au sol. Notre 2ième exercice en mer, ``Black Anne 2003``, s'est tenu à Arisaig avec des équipes aériennes, au sol et sur l'eau. Tous les participants ont déclaré que ces exercices étaient nécessaires. Marie MacDonald deviendra agent de prévention en août 1991 jusqu'en 1995 puis de 1997 jusqu'à nos jours.

Avons-nous atteint l'objectif de la GCAC qui est de sauver des vies? En juillet 1990, Sunny MacDonald reçu un appel du CCOS lui demandant d'entamer des recherches pour retrouver une embarcation à moteur de Murray Harbour, I-P-E, ayant 5 personnes à bord. Les recherches impliquèrent aussi des hélicoptères et des aéronefs qui utilisèrent des fusées de sauvetage, tandis que des bateaux de pêche et des navires de l'Auxiliaire longeaient le rivage du Détroit de Northumberland. L'heureux dénouement de cet événement fut même relaté dans les pages du ``Canadian Geographic``. Le capitaine de l'embarcation à moteur a plus tard déclaré que les fusées et les feux des navires leurs

6

avaient donné espoir. Stevie MacInnes avait retrouvé une personne tandis que le regretté John Ross en avait retrouvé deux autres. Deux survivants s'étaient rendus au rivage.

Un soir de septembre 1998, Ian Reid et Gary Cameron ont tous les deux répondu à des appels de détresse provenant de pêcheurs s'étant fait prendre dans une rafale soudaine. Les cargaisons des bateaux de pêche s'étaient déplacées. Un des bateaux sombra et l'autre fut remorqué à bon port. Lors de ces deux incidents, Gary et Ian sauvèrent chacun 3 personnes.

En juillet 2001, lorsqu'une activité sur l'eau impliquant 7 personnes (adultes et enfants) se changea en cauchemar, Vincey Novak leurs prêta assistance. De plus, en novembre 2003, lorsque la cargaison d'un bateau de pêche se déplaça et que ce dernier commença à prendre l'eau, 3 personnes furent sauvées. Tous ces incidents sont des exemples de cas de RES dans lesquels les membres de la Zone 5 se sont impliqués. Nos efforts en mer et sur les quais pour retrouver des navires manquants ou pour examiner des navires avec des défauts mécaniques ont sûrement prévenu plusieurs désastres. Comme Gérard MacEachern l'a si bien dit en 1994 : ``Nous avons tous aidé quelqu'un en mer à un certain moment donné. Cependant, il est important de savoir comment le faire et de recevoir une formation``. Clarence Arbuckle a ajouté : `` C'est habituellement un membre de notre propre communauté qui se trouve dans le besoin``. Comme je l'ai mentionné à plusieurs reprises, lorsqu'une personne sur l'eau a besoin d'aide, elle ne se souciera guère de l'apparence de vos cheveux ou de la couleur de vos bas. C'est l'aide que vous apporterez ainsi que le temps que vous prendrez à la rejoindre qui seront importants.

Rédigé par Allan Elliott, Directeur de la Zone 5

CAMERON MACKENZIE REÇOIT UN CERTIFICAT DE RECONNAISSANCE

Tout récemment, 30 membres de la Zone 5 se sont réunis à New Glasgow pour leur assemblée annuelle et pour souligner l'année toute spéciale de la GCAC.

Cameron MacKenzie, un pêcheur de la région d'Antigonish qui au mois d'avril 2002 avait prêté

The Navigator

assistance à 3 pêcheurs dans la Baie de St-George, était l'invité spécial de cette rencontre. Il a raconté comment les pêcheurs d'un bateau qui avait sombré dans des eaux d'environ zéro degré, avaient réussi à tenir bon avec à peine 3 minutes de réserve en eux. L'un d'eux portait un habit de flottaison et les deux autres, des gilets de sauvetage. Ils étaient tous inconscients au moment de leur sauvetage.

Lors de la rencontre, le président de la GCAC, Frank MacLaughlin, a remis à Cameron MacKenzie un certificat de reconnaissance pour ses efforts lors de l'opération de sauvetage.



Sur la photo ci-haut, plusieurs membres de la Zone 5 ayant reçu des certificats

AUCUNE INSPECTION POUR LA SENTINELLE DES PÊCHES

Lors de leur dernière rencontre, le Conseil des directeurs a décidé que l'Auxiliaire suspendrait les inspections pour les navires appartenant à la sentinelle des pêches. Cette inspection est obligatoire et n'offre aucun bénéfice à notre programme de formation et de prévention.

L'IMPORTANCE DE NOUS FAIRE
PARVENIR VOS FORMULAIRES DE
REMBOURSEMENTS POUR LES ACTIVITÉS
DE RES.

7

Selon nos données, nous avons remboursé 185 navires impliqués dans des activités de RES. Une copie des dossiers provenant du CCOS fait cependant état de 240 navires au cours de l'année 2003. Si nos données ne démontrent pas le nombre exact d'incidents de RES impliquant nos membres, il deviendra difficile d'obtenir des sommes pour la formation. Si un membre décide de s'impliquer dans un cas de RES sans se rapporter et que quelque chose de malheureux se produit, il sera difficile par la suite d'être couvert par les assurances. C'est pour vous protéger que vous devez aviser les autorités de vos activités et remplir les formulaires appropriés suite à ces activités. Si vous n'avez pas de formulaires, veuillez contacter votre directeur de zone; il/elle pourra vous en procurer. Veuillez les remplir dans les plus brefs délais et les faire parvenir aussitôt que possible.

N'oubliez pas d'obtenir un numéro d'autorisation de cas.

Une fois de plus, nous voulons vous rappeler que vous devez obtenir un numéro d'autorisation pour être remboursé après un incident et être couvert par les assurances.

Exercice en mer – Zone 13

Lors de leur rencontre du 27 octobre 2003, les membres de la Zone 13 ont participé à un exercice en mer.

The Navigator



Note de l'éditeur

Veuillez soumettre vos articles pour notre bulletin à :

Linda Rooney

Editeur du Bulletin de la GCAC

8

**256 Meenans Cove Rd.
Quispamsis, N-B
E2G-1A9**

The Navigator

ou par courrier électronique à :

russlin@rogers.com

**Vos commentaires et suggestions sont
grandement appréciés.**

Merci.