Pêches et Océans Canada
Fisheries and Oceans Canada
Garde côtière canadienne
Canadian Coast Guard

1962 - 2012 Garde côtière canadienne

Du littoral

Une publication de la Garde côtière canadienne, Région du Pacifique *Vol. 14* *N°. 1* *automne 2011*

La garde côtière accueille trois nouveaux navires dans sa flotte

Le *Cape Palmerston*, le *Cape Naden* et le *Cape Dauphin*, trois des plus récents navires de la Garde côtière, ont fait l'objet d'une cérémonie de baptême et d'inauguration toute spéciale dans les communautés où ils seront déployés.

Ces cérémonies viennent marquer l'achèvement d'un marché de 19,6 millions de dollars, financé en vertu du Plan d'action économique du Canada, pour la construction de cinq nouveaux navires de recherche et de sauvetage de la classe Cape. En vertu de ce marché, un navire a été livré au Québec, un en Ontario, et les trois autres sont restés en Colombie-Britannique.

À Campbell River, le 28 juin, le *Navire de la Garde côtière canadienne Cape Palmerston* était officiellement inauguré avec, comme toile de fond, des averses intermittentes. Même si le baptême traditionnel avec la bouteille de champagne a eu lieu à la marina Coast Harbourside, la majeure partie de la cérémonie s'est déroulée dans le parc Robert Ostler, où les participants ont pu profiter de la protection de la maison longue des Premières nations.

Island Life Photography

La marraine, la capitaine Lynn Hagan de BC Ferries, brise la bouteille de champagne sur la proue du *NGCC Cape Palmerston* au cours de la cérémonie tenue à Campbell River, en Colombie-Britannique.

La marraine du navire est la capitaine Lynn Hagan, de BC Ferries, qui a depuis longtemps des liens avec la zone riveraine de Campbell River. Résidente de l'île Quadra depuis les douze dernières années, Lynn est capitaine pour BC Ferries depuis 32 ans. Travaillant tout d'abord comme officier de navigation sur l'ensemble des routes et sur de nombreux navires de la baie Swartz, de la baie Departure, du passage Intérieur et du passage Discovery, elle est capitaine agréée depuis dix ans et capitaine principale du *MV Powell River Queen* depuis 2008.

Lynn est également un membre important de l'équipe d'intervention d'urgence locale et relève du comité consultatif local sur les traversiers. Elle est également membre de plusieurs comités sur la sécurité de l'entreprise et dirige deux équipes consacrées à l'évaluation des risques locaux et à l'amélioration de la sécurité dans l'ensemble de la flotte de BC Ferries.

Les navires de sauvetage de 47 pi de la flotte de la garde côtière sont nommés en l'honneur de caps importants au Canada. Renommé pour ses plages, le cap Palmerston se situe au sud du cap Scott, sur la côte nord-ouest de l'île de Vancouver, et est un lieu de prédilection pour les kayakistes du nord de l'île.

Le cap a été nommé en l'honneur de Henry John Temple, 3e vicomte Palmerston (1784-1865), qui a été l'un des principaux hommes d'État britanniques du milieu du XIXe siècle. Ayant été deux fois premier ministre du Royaume-Uni ainsi que secrétaire aux Affaires étrangères et secrétaire aux Affaires nationales, Lord Palmerston était reconnu pour sa politique étrangère impérialiste et dynamique qui a su tirer profit de la suprématie de la marine britannique pour mettre fin à des controverses et régler des différends.

À Sidney, le *Navire de la Garde côtière canadienne Cape Naden* a été inauguré dans le cadre d'une cérémonie tenue à l'Institut des sciences de la mer. Comme le navire a dû participer à une intervention de recherche et de sauvetage quelques heures seulement avant l'heure prévue de la cérémonie, il a fallu faire preuve d'une certaine souplesse et permettre certains accommodements de dernières minutes pour retarder la cérémonie de quelques heures afin de permettre au navire et à son équipage d'être prêts pour l'événement.

Le ministre des Pêches et des Océans, l'honorable Keith Ashfield, a été honoré de participer à la cérémonie qui a eu lieu au... ***suite à la page 2***

suite de la page 1

cours de la matinée du 6 juillet. Le chef de la Première nation Tseycum, Vern Jacks, et l'aînée Roberta Jimmy (respectivement parrain et marraine du Navire de la garde côtière Cape Kuper) ont prononcé la bénédiction du nouveau navire avant son baptême avec la traditionnelle bouteille de champagne, qui a été effectué par la marraine Deborah Greenwood.

En tant qu'épouse du contre-amiral Nigel S. Greenwood, commandant des Forces maritimes du Pacifique, Deborah est très à l'aise en mer. Celle-ci est une voyageuse confirmée, ayant navigué dans les Caraïbes, en Méditerranée et dans le Pacifique Nord-Ouest. Elle était ravie d'être invitée à être la marraine d'un navire portant le nom de l'un des premiers peuples ayant vécu sur la côte. Deborah a exprimé le souhait de ne jamais avoir à solliciter les services professionnels assurés par ce navire.

Dan Bate

L'honorable Keith Ashfield, ministre des Pêches et des Océans, s'adresse à la foule à l'occasion du baptême et de l'inauguration du *NGCC Cape Naden*, à Sidney, en Colombie Britannique.

Le nom du navire correspond à celui d'un cap situé à l'embouchure de la rivière Naden, sur la côte nord de l'île Graham, à Haida Gwaii, en face de l'entrée Dixon. Naden est un nom Haida adopté par les membres de la crête Raven qui vivaient à cet endroit. Ce promontoire bien en évidence sert de repère pour les pêcheurs qui reviennent à la côte et est un point de référence important pour la navigation.

À Prince Rupert, le *Navire de la Garde côtière canadienne Cape Dauphin* a été inauguré dans le cadre d'une cérémonie tenue à la base de la Garde côtière canadienne de Seal Cove. Quelques averses ont précédé la cérémonie, mais la pluie a cessé pour la tenue de l'événement. L'équipage du NGCC Gordon Reid a pu participer à la cérémonie du fait que le navire se trouvait à quai, à Seal Cove.

La marraine du nouveau navire est une résidente de Prince Rupert, Mlle Amy Dopson. En 2009, Amy a créé l'entreprise PAC 10 Tutoring, qui a connu beaucoup de succès dans la communauté. L'entreprise a gagné le soutien des professeurs, des conseillers, des parents, des étudiants et d'autres membres de la communauté.

En 2009, les réalisations d'Amy lui ont valu les prix d'entreprise autochtone de l'année et de nouvelle entreprise de l'année de la Chambre de commerce de Prince Rupert. En 2011, Amy a également été reconnue en tant que jeune entrepreneure de l'année dans le cadre du B.C Aboriginal Business Awards.

Le cap Dauphin est situé sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, à l'entrée du lac Bras d'Or. On le désigne localement sous le nom de « Fairy Hole » en raison de la présence d'une série de cavernes dans le secteur, mais cette zone est également associée aux légendes micmaques et à celle de l'esprit protecteur Glooscap.

Le nom de Cape Dauphin a été choisi par les cadets du Collège de la Garde côtière à Sidney, en Nouvelle-Écosse. Ainsi, le choix de Mlle Dopson en tant que marraine du navire est tout à fait à propos. Son rôle en tant que marraine associera pour toujours la jeunesse et l'éducation à Cape Dauphin. Par ce lien, Mlle Dopson représentera également les cadets du Collège de la Garde côtière.

Dans le cadre du marché de la phase III, le *Cape Palmerston*, le *Cape Naden* et le *Cape Dauphin* se joignent à sept navires de la phase II et à trois navires de la phase I, pour un total de 13 navires de recherche et de sauvetage de la classe Cape en service dans les eaux du Pacifique.

Lonnie Wishart Photography

Après que la bouteille de champagne a été brisée sur la proue du *NGCC Cape Dauphin*, la marraine, Amy Dopson (g.) accompagne le commissaire adjoint de la Garde côtière Vija Poruks (d.) pour le retour à la cérémonie sur le quai.

Du littoral

Du littoral est publiée par la Garde côtière, Région du Pacifique, et vise à promouvoir le partage d'information et d'idées entre la GCC et les collectivités qu'elle dessert. Nous vous invitons à copier ou à reproduire les articles publiés dans la revue, à condition d'en mentionner la source.

Si vous avez des suggestions, si vous souhaitez recevoir la revue ou retirer votre nom de notre liste de distribution ou si vous avez reçu une copie de Du littoral par erreur, veuillez communiquer avec :

Dan Bate,
Garde côtière canadienne
401, rue Burrard, bureau 200
Vancouver (C.-B.) V6C 3S4
Courriel : dan.bate@dfo-mpo.gc.ca

Rendez-nous visite à l'adresse:
www.pacific.ccg-gcc.gc.ca

ISSN 1206-5684

La Garde côtière sensibilise les jeunes aux sciences à l'échelle de la mer des Salish

Tandis qu'un petit groupe de canoës remplis d'enfants s'approche du *Vector*, un navire de la Garde côtière canadienne, on peut entendre les enfants pousser des acclamations en chœur. Âgés de sept à dix ans, les enfants de l'école de plein air Sea to Sky ont ramé les deux derniers kilomètres de leur parcours qui a débuté à Nanaimo pour venir à la rencontre du navire ancré au large de Sechelt, près du camp Elphinstone du YMCA.

Ces enfants ont été les premiers de nombreux groupes scolaires à participer à l'expédition de la mer des Salish, organisée à l'occasion de la Semaine de la science et de la technologie de 2010. L'expédition est le fruit d'un partenariat qui réunit Ressources naturelles Canada, l'Université Royal Roads, la Garde côtière, Pêches et Océans Canada, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada, le Conseil national de recherches, Ocean Networks Canada et le Centre de découverte des océans Shaw. L'expédition vise à renseigner les étudiants et autres personnes intéressées au sujet du rôle que jouent la science de la mer et le milieu marin au sein de leurs collectivités.

« Nombre de petites collectivités de la Colombie-Britannique n'ont pas facilement accès aux centres ou musées des sciences, a déclaré Phil Hill, scientifique à RNCan et scientifique en chef pour l'expédition. L'expédition de la mer des Salish est donc l'occasion de mettre la science à la portée des gens ». Avec l'aide de chercheurs, de l'équipage de la Garde côtière et d'intervenants de toutes sortes provenant des organisations participantes, le *NGCC Vector* a été transformé en centre scientifique flottant. Ponctuée d'escales dans les communautés côtières de la mer des Salish, à savoir Gibsons, Powell River, Campbell River, Ganges et enfin Victoria, l'expédition de cinq jours a permis à des élèves de niveaux primaire et secondaire ainsi qu'au grand public de découvrir en quoi consiste le travail de recherche scientifique. « L'expédition nous a donné un modèle à suivre pour la sensibilisation future du public aux sciences et elle a connu un franc succès. »

Des scientifiques étaient affectés à diverses stations à bord du navire, où les visiteurs ont pu en apprendre davantage au sujet de divers domaines de la recherche océanique, observer *in visu* des échantillons, des photos et des graphiques et assister à des démonstrations de certains des appareils utilisés à bord du *Vector*.

Dan Bate

Un groupe d'enfants âgés de sept à dix ans de l'école de plein air Sea to Sky monte à bord du *Vector* lors de la première escale de l'expédition, à Sechelt.

Dan Anthony, Royal Roads University

Une fois leur visite du navire terminée, les étudiants de l'école secondaire des Îles-Gulf à Ganges, descendent du *Vector*, tandis que les scientifiques et l'équipage se préparent à accueillir un autre groupe d'étudiants.

À l'une des stations scientifiques les plus appréciées, la professeure de Royal Roads, Audrey Dallimore, a montré une carotte d'échantillon de boue vieille de 10 000 ans, qui a été extraite du plancher océanique au large de Tofino. Les enfants étaient ravis de pouvoir toucher à un morceau de l'histoire géologique.

« Plus les élèves ont la possibilité de côtoyer des scientifiques, plus ils sont conscients de la provenance de toute cette information de grande importance, explique Ted Turner, directeur du programme de l'école de plein air Sea to Sky. C'est le genre d'expériences qui peut amener un enfant à envisager une carrière dans le domaine des sciences. »

La visite du navire et du pont a été le point culminant pour un grand nombre d'étudiants, qui ont été inspirés par la présentation du commandant du navire, le capitaine Kent Reid, et des officiers supérieurs au sujet de l'équipement de navigation et de propulsion du navire.

L'expédition de la mer des Salish a permis au capitaine Kent Reid de passer quelques journées agréables. « Il n'a pas été facile d'accueillir près de 1 200 personnes à bord du navire, mais l'équipage tout entier, depuis la salle des machines à la cuisine, a déployé des efforts incroyables, a déclaré le capitaine Reid. Nous avons pu présenter certaines des possibilités de carrière qu'offrent la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans. »

Les commentaires inscrits sur les fiches de rétroaction révèlent que les efforts du capitaine et de son équipage ont porté fruits. La majorité des enfants qui ont répondu ont déclaré avoir ressenti la connexion la plus forte avec l'équipage du navire. De toutes les personnes qu'ils ont rencontrées durant la journée, c'est le rôle des membres de l'équipage de la Garde côtière qu'un grand nombre d'étudiants se voyaient occuper.

À la dernière escale à Victoria, de nombreux scientifiques ont eu l'occasion de faire un retour sur la semaine. « L'accueil reçu a été très positif, a ajouté Jane Whynn, chef de projet, Programme de Géoscience pour la sécurité publique de RNCan. En s'entretenant avec les gens, on se rend compte qu'ils souhaitent en savoir davantage au sujet du travail qui se fait dans leur collectivité et ils sont ravis d'apprendre que les travaux scientifiques ont un lien avec les enjeux qui revêtent un intérêt pour le Canadien moyen. »

Garde côtière canadienne, région du Pacifique

Avec le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* en avant-plan, les trois remorqueurs arctiques se préparent à une nouvelle tentative pour extraire le navire de croisière de la crête. Il faudra un quatrième remorqueur, le *MV Pisurayak Kootook*, pour finalement dégager le navire.

La Garde côtière procède à un sauvetage dans l'Extrême-Arctique

Pour les 128 passagers du navire de croisière *MV Clipper Adventure*, l'aventure d'une vie s'est transformée en mésaventure lorsque le navire s'est échoué sur un haut-fond dans le golfe Coronation, dans le cercle polaire arctique. Heureusement pour les passagers et l'équipage, la coque à double-fond du navire a tenu le coup, les moteurs n'ont subi aucun dommage et il n'y a eu aucun danger imminent que le navire sombre, mais ce dernier ne parvenait pas à se tirer de sa fâcheuse position.

Peu de temps après l'échouement, le *Navire de la Garde côtière canadienne Amundsen*, basé à Québec, a été envoyé sur les lieux depuis la mer de Beaufort. L'équipe scientifique à bord de l'*Amundsen* disposait d'une vedette munie d'un équipement de sondage à rayons multiples; en précédant le navire, la vedette a permis la collecte de données sonores afin de tracer une route sécuritaire pour l'*Amundsen*. Deux jours après l'échouement du *MV Clipper Adventure,* les passagers et les membres non essentiels de l'équipage du navire ont été transférés sur l'Amundsen et transportés à Kugluktuk, au Nunavut, où ils ont pris l'avion pour retourner à Edmonton.

Les passagers étant en sécurité, le *NGCC Amundsen* est retourné sur les lieux de son programme scientifique. Le *Navire de la Garde côtière canadienne Sir Wilfrid Laurier*, déployé dans le Pacifique, est ensuite arrivé en mettant à profit les données hydrographiques recueillies par l'équipe scientifique de l'*Amundsen*. Jouant le rôle de centre de commandement sur le terrain, le *Sir Wilfrid Laurie*r a soutenu l'intervention environnementale de la GCC, le personnel de Transports Canada et l'équipe du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports ont effectué une enquête, et Transports Canada a procédé à la saisie officielle du navire pendant que l'on passait en revue les plans de sauvetage et de transit du propriétaire.

Les efforts de la Garde côtière ont permis la remise à flot du navire. Les quelque 300 tonnes de carburant présentes dans les soutes du *Clipper Adventur*e présentaient un risque de déversement dans l'environnement arctique fragile, ce qui soulevait d'importantes préoccupations.

Au cours des premiers jours de l'exercice de remise à flots, le temps était calme et ensoleillé, mais, au fur et à mesure que les travaux progressaient, des vents de plus en plus forts sont venus compliquer les travaux. Comme le *Clipper Adventure* reposait sur le haut-fond, même une faible action des vagues et de faibles vents faisaient tanguer fortement le navire, ce qui aggravait les dommages que la coque du navire avait subis à la suite de l'impact initial. Au total, 19 soutes du navire avaient été endommagées.

Afin de réduire le risque de déversement majeur et d'éviter d'avoir à déplacer le poids total du navire, on a décidé de retirer le carburant des soutes. Par un heureux concours de circonstances, le remorqueur *NCTL MV Nunakput* est arrivé avec

suite à la page 5

Même pour le navigateur le plus expérimenté, naviguer dans l'Arctique, particulièrement dans les zones moins connues, peut être un exercice nécessitant beaucoup de temps et de précautions. Nombre des cartes hydrographiques de la région ne contiennent que de l'information limitée, ne font pas l'objet de nombreuses remises à jour et comportent des notes « Danger, la carte contient des erreurs de position. Utiliser avec une extrême prudence. » Des avis à la navigation sont publiés avec des corrections de cartes pour signaler de nouvelles informations, mais la responsabilité d'apporter ces corrections revient à ceux qui fournissent les cartes et aux équipages des navires.

suite de la page 4

Port Epworth a été exploré par le capitaine John Franklin en 1820 et a été le port d'attache temporaire du navire de la Gendarmerie royale du Canada *St Roch*, qui a passé plusieurs hivers dans le secteur dans les années 1930.

une barge de carburant pour approvisionner le *Sir Wilfrid Laurier*. Une fois le navire ravitaillé, la barge vide a été utilisée pour transférer les 280 tonnes de carburant du *Clipper Adventure*. En outre, on en a profité pour retirer tout ce qui présentait un poids important sur le navire, y compris des pièces de moteur, les aliments et presque toutes les embarcations de sauvetage du navire.

Le plan de sauvetage prévoyait le recours à de gros remorqueurs arctiques pour extraire le navire du haut-fond. À la suite des premières tentatives faites par le navire *Alex Gordon*, de Northern Transportation Company Limited (NCTL), il est devenu évident qu'il fallait disposer de plus de puissance.

Avec l'arrivée des remorqueurs *MV Nunakput* et *Point Barrow*, de Crowley Marine Service, on a fait une seconde tentative, avec les trois remorqueurs, qui n'a pas permis de dégager le navire. Il était clair qu'il fallait opter pour une autre approche.

Les derniers membres non essentiels de l'équipage encore présents sur le navire ont été transférés sur le *Sir Wilfrid Laurier*, et de gros coussins de sauvetage gonflables, en forme de rouleaux, ont été déployés sous le navire.

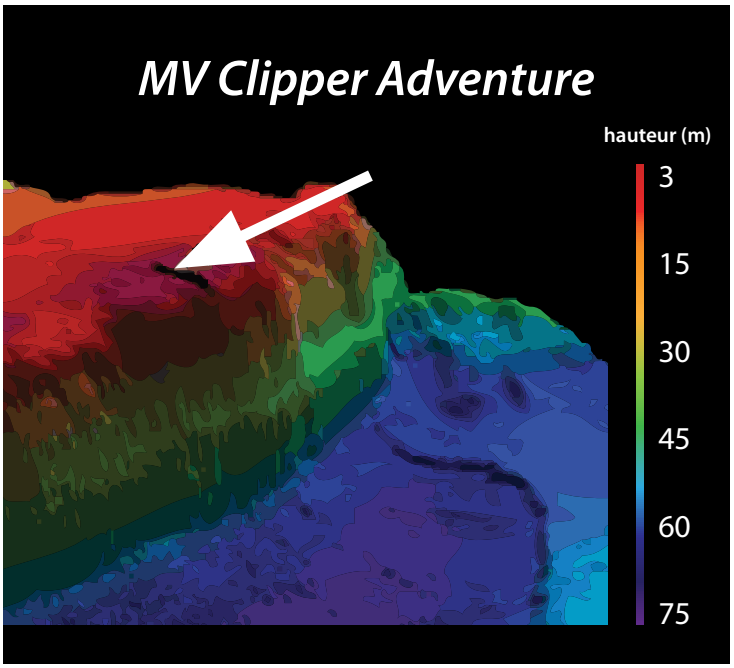
Les coussins, semblables à ceux utilisés pour déplacer des barges et des navires qui avaient été poussés sur le rivage par l'ouragan Katrina, ont été transportés par avion par des entrepreneurs et mis en place par des plongeurs spécialisés afin d'aider les équipes à remettre le *MV Clipper Adventure* à flots.

D'autres travaux hydrographiques ont été effectués pour permettre le déplacement du navire jusqu'à Port Epworth, au Nunavut, une petite baie protégée située à environ 25 milles marins au sud du haut fond où le navire s'est échoué. Lorsque les inspections menées par les plongeurs ainsi que par les inspecteurs de Transports Canada ont été terminées, le navire a été remorqué jusqu'à Cambridge Bay pour y subir des réparations temporaires, puis jusqu'au Groenland, où d'autres réparations ont eu lieu. Le navire devait par la suite se rendre par lui-même en Europe pour les dernières remises en état.

Avec l'arrivée d'un quatrième remorqueur, le *NTCL MV Pisurayak Kootook*, on a procédé à une dernière tentative pour retirer le navire du haut-fond. Si les remorqueurs ne parvenaient pas à dégager le navire, celui-ci allait peut-être devoir passer l'hiver dans l'Arctique.

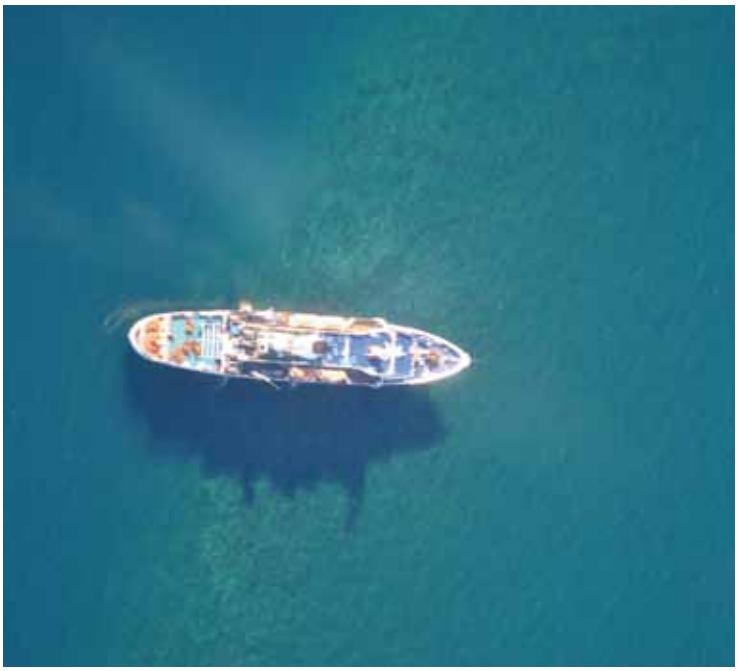
Grâce à l'ingéniosité terre-neuvienne d'un membre de l'équipage du *Alex Gordon*, il a été possible de déplacer le navire de côté et, grâce à la traction des remorqueurs et à la poussée du *Clipper Adventure*, ce dernier a pu être dégagé du haut-fond. Une bouffée de fumée noire s'est élevée dans les airs lorsque les derniers membres d'équipe présents à bord du navire ont fait marche arrière toute lorsque celui-ci s'est dégagé.

L'opération de dégagement du *Clipper Adventure* du haut-fond a pris en tout 18 jours. Grâce à l'acharnement et à la collaboration des entrepreneurs, des équipes de la Grade côtière, du propriétaire exploitant du navire, du personnel de Transports Canada, des inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports du Canada et des équipes des relevés hydrologiques présentes à bord du *Amundsen* et du *Sir Wilfrid Laurier*, un grave accident environnemental a pu être évité et le paysage arctique vierge est demeuré intact.



Service hydrographique du Canada

Les données compilées par les équipes de relevés hydrographiques montrent la présence de la crête sous-marine sur laquelle s'est arrêté le *Clipper Adventure*.



Garde côtière canadienne, région du Pacifique

Vue en plongée, depuis un hélicoptère de la Garde côtière, montrant le *Sir Wilfrid Laurier* et la très faible épaisseur d'eau sous la quille du navire avant que celui-ci ne s'échoue sur la crête.

Des équipages de la Garde côtière effectuent un sauvetage spectaculaire à l'occasion de la régate Southern Straits

La régate classique qui se tient dans la partie sud du détroit de Georgia (Southern Straits Race) est un événement annuel organisé par le club nautique de Vancouver Ouest dans le cadre duquel les qualités des navigateurs même les plus expérimentés et de leurs yachts sont mises à l'épreuve. Au cours de la course de yachts de 2010, cependant, la régate n'a pas uniquement éprouvé les forces mentales des participants, mais également celles des équipages de la Garde côtière qui sont allés à leur rescousse.

Lorsque la course de yachts de 2010 commençait à l'heure prévue, au quai Dunderave, à Vancouver Ouest, les organisateurs de la course ont tenté d'informer les participants sur les conditions météorologiques prévues. Un météorologiste d'Environnement Canada a fait un exposé au cours de la séance d'information qui a précédé la course.

Les bulletins météorologiques du début d'avril indiquaient des vents forts mais en grande partie gérables en provenance du sud-est. Toutefois, contrairement aux prédictions des bulletins métrologiques qui indiquaient que les vents perdraient de la puissance au cours de l'après-midi, le temps a commencé à se détériorer. Sur les 65 bateaux inscrits à la course, 15 sont restés au port et, au bout d'une heure seulement, 10 % des équipages tentaient de poursuivre la course.

Parmi les yachts qui ont poursuivi la course, le skipper du yacht *Incisor* a décidé de rester dans les eaux fortement houleuses du détroit de Georgia. Lorsque les vents ont atteint plus de 55,5 à 60 nœuds, avec des lames de six mètres, le Centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Victoria et le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) ont été inondés d'appels de navigateurs présents dans le secteur.

Alors que, en temps normal, seuls quelques appels téléphoniques sont reçus, les coordonnateurs du CCCOS en auraient reçu plus de 900 et mené plus de 43 interventions de coordination de recherche et de sauvetage pendant ces 24 heures. En outre, le personnel des SCTM de Victoria a aidé le CCCOS à traiter le nombre d'appels plus élevé que la normale pour leur secteur pendant la même période.

L'équipe de la base de la Garde côtière de Sea Island se trouvait déjà dans la région pour répondre à un appel d'urgence provenant du yacht *Radiance*, qui avait perdu son mât et qui était sans gouverne, laissant son équipage à la merci des intempéries, au large de l'île Entrance (près de Nanaimo).

You Tube

Vidéo prise depuis le voilier *Astral Plane* pendant la course montrant un voilier de course non identifié se battant contre de fortes vagues. Avec la permission de YouTube : http://youtu.be/13bo7-pUQ5w

You Tube

Un cliché du même vidéo montrant l'indicateur de vitesse du vent du voilier *Astral Plane* indiquer 55,5 nœuds. Avec la permission de YouTube : http://www.youtube.com/watch?v=13bo7-pUQ5w

Dix milles plus loin, une déferlante a frappé la poupe de l'*Incisor*, un yacht de 30 mètres, faisant chavirer celui-ci sur 360 degrés. L'équipage composé de six personnes n'a même pas eu le temps d'envoyer un signal de détresse. L'un des membres de l'équipage se trouvant sous l'écoutille principale a dû nager jusqu'à l'extérieur sans combinaison de mer ni veste de sauvetage alors que le navire s'engouffrait dans l'eau.

Au loin, l'équipage du voilier *Radiant Heat* a vu le mât afficher un angle étrange et a mis le cap sur le navire. Une fois plus près, l'équipage du *Radiant Heat* a lancé un appel de détresse au nom de l'*Incisor*.

Pour la capitaine de la Garde côtière Susan Pickrell, qui a piloté l'aéroglisseur pendant le sauvetage de l'équipage de l'*Incisor* au cours de ce qui était la troisième mission de la journée de l'aéroglisseur, la tempête présentait les pires conditions de mer qu'elle avait observées dans le détroit de Georgia en 24 ans de service.

Même si l'aéroglisseur de la Garde côtière *Penac* est très manœuvrable et capable d'intervenir très rapidement, les fortes vagues dépassaient de loin les pires conditions prévues pour l'embarcation. Et pour empirer les choses, l'épaisse jupe de caoutchouc de l'aéroglisseur a été endommagée, ce qui en rendait la manœuvre très difficile.

Traînant une bouée de sauvetage, le *Radiant Heat* a lancé ses moteurs et a tenté de passer à proximité de l'*Incisor*, sous le vent. L'un des membres de l'équipage a nagé jusqu'à la bouée, et un deuxième l'a imité au deuxième passage.

Le voyant de température du moteur allumé, le *Radiant Heat* n'était pas capable de remonter le vent, et son équipage a été forcé d'observer les quatre autres membres de l'équipage toujours à l'eau faire de leur mieux pour s'accrocher au voilier submergé.

Le traversier de la C.-B. *Coastal Renaissance* qui se trouvait à proximité a été chargé de passer sous le vent par rapport au voilier ayant sombré au cas où des membres de l'équipe seraient balayés du navire. Deux plongeurs de l'équipe de sauvetage de la Garde côtière sont descendus en mer à l'aide de câbles de retenue afin de porter secours aux quatre autres membres de l'équipage qui étaient toujours à l'eau.

Les plongeurs ont commencé à transporter les victimes jusqu'à l'aéroglisseur afin de les amener en lieu sûr mais, juste au moment où le plongeur de la Garde côtière Derek Thody s'approchait de l'aéroglisseur avec une victime, une vague de 15 pieds a fait chavirer l'aéroglisseur sur lui et la victime.

« Heureusement, j'ai pu aspirer suffisamment d'air avant que nous soyons prisonniers sous l'aéroglisseur », a dit Derek. « Tout était noir et je pouvais sentir la jupe sur ma tête, mais j'avais encore la victime dans les bras ». En un instant, une autre puissante vague a soulevé l'aéroglisseur pour le déposer plus loin. En nageant avec énergie, Derek a été capable d'amener la victime en sécurité.

suite à la page 7

suite de la page 6

Garde côtière canadienne, région du Pacifique

Avant que les techniciens ne commencent à travailler sur le *Penac*, l'embarcation a dû être apportée jusqu'à l'héliport de Nanoose Bay. L'embarcation a été déplacée jusqu'à l'héliport à l'aide de l'autopompe de la base.

« La plongée en situation de sauvetage présente des risques très élevés et nous nous entraînons pour être très à l'aise dans l'eau, sans air et sans visibilité », rappelle Derek. « Notre formation est fondée sur la réflexion rapide et sur la confiance en notre corps. »

Les quatre autres membres de l'équipage de l'*Incisor* qui ont été sortis de l'eau souffraient d'hypothermie grave. Les quatre personnes ont été transportées par aéroglisseur jusqu'à la base militaire des Forces canadiennes, à Nanoose Bay, où une ambulance des services de santé de la C. B. est allée à la rencontre de l'aéroglisseur. En raison des problèmes de surchauffe du moteur du *Radiant Heat*, la GRC a escorté le navire jusqu'à Nanaimo, où les deux survivants récupérés ont été transportés rapidement à l'hôpital général de Nanaimo.

Malheureusement, les dommages subis par l'aéroglisseur en raison des conditions hostiles ont empêché celui-ci de retourner à son port d'attache par le détroit de Georgia. Afin d'effectuer les réparations d'urgence, on a apporté l'embarcation à l'héliport de la base des Forces canadiennes, à Nanoose Bay, où, avec l'aide de l'autopompe de la base, on a pu manœuvrer l'aéroglisseur jusqu'à l'héliport.

Le lendemain matin, l'équipe technique de Sea Island a apporté l'aéroglisseur à la base et a commencé à évaluer les dommages.

Faisant preuve d'une détermination extraordinaire, les techniciens ont dû consentir des efforts considérables pour se rendre sur le terrain et travailler toute la journée du lendemain en se fiant à des génératrices portatives; ils ont en outre emprunté un dispositif de levage pour effectuer les réparations nécessaires à la suite des importants dommages causés à l'embarcation. Finalement, les techniciens ont remplacé 83 des 120 doigts de caoutchouc flexibles qui constituent la jupe de l'aéroglisseur.

Le sauvetage spectaculaire de l'équipage de l'*Incisor* a suscité l'admiration de plusieurs groupes.

Dans une cérémonie tenue à l'Institut des sciences de l'océan, peu de temps après l'incident, l'équipe de la Garde côtière a vu sa bravoure et sa détermination reconnue pour le sauvetage par le commandant des Forces maritimes du Pacifique, le contre-amiral Tyrone Pile. « Risquer une vie pour en sauver une autre ne se fait pas automatiquement, a déclaré le contre-amiral Pile. Ces personnes ont dépassé l'appel du devoir, ce qui nous rend très fiers d'être Canadiens. Par leur présence, ils améliorent la sécurité des habitants de notre province. »

Dans une cérémonie tenue récemment à la station de la Garde côtière canadienne de Sea Island, le commissaire adjoint de la Garde côtière Vija Poruks a présenté un prix de distinction de la Garde côtière canadienne à la capitaine Susan Pickrell, au premier officier Tom Moxey, au spécialiste en sauvetage David Schur, au matelot de première classe/plongeur Michael Hawley, au matelot/plongeur Mike Lydiatt, au matelot/plongeur Derek Thody ainsi qu'au matelot/plongeur Travis Kramer pour l'excellence des services rendus.

Les équipages techniques de Mike Wright et de Donald Ma ont également reçu un prix de distinction de la Garde côtière canadienne pour leur performance exceptionnelle dans des conditions de travail très éprouvantes et inhabituelles.

« Pendant cette mission difficile, l'équipage a démontré un courage et une persévérance exemplaires », a déclaré le commissaire adjoint Vija Poruks. « Aujourd'hui, nous reconnaissons le travail d'équipe extraordinaire et l'engagement à l'excellence démontré par les membres de l'équipage de l'aéroglisseur qui sont intervenus à la suite de l'incident de l'*Incisor*. »

Dan Bate

À la suite de la présentation des prix de distinction de la Garde côtière canadienne, chacun des membres de l'équipage ayant participé à l'intervention, le commissaire adjoint Vija Poruks, la directrice régionale intérimaire de la flottille Joanne McNish et l'agent responsable Brian Wootton, posent devant l'*AGCC Penac*.

L'équipage a également été honoré au cours de la neuvième cérémonie annuelle de reconnaissance des contributions des intervenants d'urgence de la Chambre de commerce de Richmond, qui a été tenue récemment par la Ville de Richmond et la Chambre de commerce de Richmond.

Les leçons inestimables apprises au cours de la dernière année ont permis aux organisateurs de la régate classique Southern Straits d'incorporer une nouvelle formation et d'apporter des changements au parcours afin d'améliorer la sécurité.

Bob Ayres

Survivants portant des étiquettes CasTrack dans un radeau pendant le SAREX de Nanaimo, aux côtés d'un officier du triage (veste blanche) et d'un officier du transport (veste jaune) de la Garde côtière.

La Garde côtière du Pacifique conçoit un système national de suivi des victimes d'incidents

Dans une épaisse obscurité, avant les premières lueurs de l'aube, un grand nombre de passagers sur un paquebot doivent être évacués sans délai. De fortes pluies sans éclaircies accompagnées de vent ne font qu'accentuer le sentiment de panique et de stress chez les passagers qui quittent le navire sur des canots et des radeaux pneumatiques de sauvetage. Même si la plupart des survivants ne sont pas blessés, certains d'entre eux devront faire l'objet d'une attention particulière en raison de blessures dont on ignore encore la gravité. Un signal de détresse est lancé, et plusieurs navires de la Garde côtière et d'autres navires à proximité s'élancent vers le théâtre de l'incident.

Pour les intervenants en recherche et sauvetage qui arrivent sur les lieux, les incidents qui font de nombreuses victimes présentent un certain nombre de difficultés pour les secouristes. Le lieu de l'incident est-il stable ou instable? Comment les secouristes communiqueront-ils avec les officiers du navire en détresse? Combien y a-t-il de passagers et de membres d'équipage sur le navire en détresse? Combien de personnes sont blessées et quelle est la gravité de ces blessures? Quel type d'assistance, le cas échéant, est nécessaire pour que tous soient évacués? Est-ce que tous les passagers et les membres d'équipage répondent à l'appel? Lorsque la confusion règne sur une scène d'incident potentiellement dangereuse, les intervenants doivent rester concentrés et s'efforcer de prendre le contrôle de la situation.

Sur la base des comptes rendus de fin de mission présentés à la suite de l'intervention réalisée à l'occasion du naufrage du *Queen of the North* de BC Ferries, dans lesquels on a souligné les difficultés associées au dénombrement et au suivi du grand nombre de survivants, on a conçu un prototype de système de suivi des victimes, le « CasTrack », dans la Région du Pacifique. L'objectif était d'élaborer un système de comptabilisation des passagers, appuyé par un plan de formation, pour améliorer les interventions de la Garde côtière en cas de sinistres maritimes.

L'examen d'importantes opérations et d'exercices de recherche et de sauvetage a permis de soulever des problèmes constants associés au suivi et à la comptabilisation des victimes. Parfois, la liste des passagers est non disponible, imprécise ou incomplète; cette liste permettrait pourtant une comptabilisation précise des passagers. Ce manque d'information fiable augmente le degré de difficulté lorsque vient le temps de dénombrer un grand nombre de survivants sur une scène d'incident chaotique.

Le suivi des victimes est nécessaire lorsqu'il y a plusieurs survivants ou que des risques de confusion existent. Cela peut être le cas, en particulier, lorsque de nombreux intervenants et unités de transport sont présents ou lorsque le nombre de personnes impliquées est élevé. Le suivi et la comptabilisation de survivants ont soulevé des difficultés dans des incidents impliquant aussi peu que huit personnes.

La rétroaction positive à l'égard du prototype CasTrack a mené au dépôt d'une demande au Fonds des nouvelles initiatives (FNI), administré par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), et la Garde côtière du Pacifique s'est vu accorder une subvention de deux ans pour mener à bien le projet. Celui-ci comprend l'examen et l'étude des pratiques actuelles et optimales utilisées au Canada et à l'étranger, y compris des systèmes électroniques ou sur papier, suivis par l'élaboration d'un nouveau système, la mise à l'essai et l'évaluation dans le cadre d'exercices mineurs et majeurs et, finalement, la production de matériel ainsi que sa diffusion dans l'ensemble des régions de la GCC.

Un des composants clés du système CasTrack est l'utilisation d'étiquettes imprimées sur du papier résistant à la déchirure et imperméable. Les étiquettes sont insérées dans une pochette de plastique et attachées à l'aide d'un cordon pour en faciliter l'utilisation. Les étiquettes indiquent des directives de base pour que chacun puisse les remplir soi-même et sont attachées à chaque passager et membre d'équipage à des points de passage obligés, comme pendant l'embarquement ou le débarquement.

Outre le fait qu'elles permettent une comptabilisation et une numérotation faciles des survivants, les étiquettes, bilingues, contiennent aussi des renseignements de base mais importants, y compris le nom, la date de naissance et les coordonnées, les considérations médicales, la catégorie de triage (gravité de la blessure) et le nom des autres membres de la famille ou du groupe. Cette information est ensuite recueillie par l'officier du transport de la Garde côtière désigné pour faciliter le processus de dénombrement.

En élaborant une approche systématique pour la comptabilisation des passagers, les intervenants de la Garde côtière peuvent économiser un temps précieux en évitant d'avoir à compter et à recompter les survivants pendant différentes étapes du sauvetage ainsi que du transport, et ils évitent également de mener des recherches inutiles et prolongées attribuables à la difficulté de confirmer les chiffres. En outre, la GCC peut fournir de l'information utile à des organismes partenaires plus tôt après l'incident et, par le fait même, réduire la charge de travail, pour ces organismes, associée à l'arrivée à terre de survivants dont la comptabilisation a été assurée de manière minimale.

suite à la page 9

Dan Bate

Les étiquettes du système CasTrack sont imprimées sur un papier résistant à la déchirure et imperméable. Les étiquettes indiquent des directives de base pour que chacun puisse les remplir soi-même et sont attachées à chaque passager ou membre d'équipage.

suite de la page 8

Un exercice de recherche et de sauvetage qui a eu lieu récemment à Nanaimo a démontré à quel point le système est utile et relativement facile à mettre en œuvre. Lors de l'intervention faisant suite à une simulation d'explosion à bord du *Qunisam* de BC Ferries, 100 survivants ont été évacués au moyen de radeaux de sauvetage pneumatiques. Une fois débarqués, les évacués ont reçu une étiquette à mesure qu'ils s'installaient dans les radeaux. Même s'ils étaient transportés par diverses embarcations de la Garde côtière et de la Garde côtière auxiliaire, tous les évacués ont été comptabilisés à chaque étape du transport à un centre de réception basé sur la rive dont le personnel provenait des Services médicaux d'urgence et d'organismes communautaires.

« Dans l'ensemble, l'exercice de recherche et de sauvetage de Nanaimo et d'autres exercices pendant lesquels le système a été utilisé ont démontré à quel point le système CasTrack est utile pour assurer le suivi et la comptabilisation des victimes », affirme Bob Ayres. « L'utilisation d'étiquettes et de numéros pour chaque survivant permet un dénombrement facile et précis ainsi qu'une identification rapide des personnes qui ont des besoins prioritaires, tandis que les feuilles de suivi donnent à l'officier du transport et au coordonnateur sur les lieux la certitude qu'ils gardent en tout temps le contrôle de la situation pour ce qui est du transport de l'ensemble des survivants ».

Depuis leur introduction en 2010, les ensembles CasTrack ont été déployés dans chaque navire et station de la Garde côtière du Canada. Utilisé plusieurs fois dans le cadre d'exercices dans l'ensemble du pays, le système a subi son premier essai en situation réelle pendant l'intervention du *NGCC Sir Wilfrid Laurier* lors de l'échouement du navire de croisière MV Clipper Adventure dans l'Arctique, en août 2010. Les officiers de la Garde côtière ont mentionné que le CasTrack a très bien fonctionné lorsqu'est venu le temps de dénombrer les membres d'équipage du *Clipper Adventure* qui avaient été transférés sur le *Sir Wilfrid Laurie*r pendant les opérations de sauvetage.

Pete Collins

Les navires frères *NGCC Bartlett* (à gauche) et le *NGCC Provo Wallis*, de son ancien nom (à droite), l'un près de l'autre à l'Institut des sciences de la mer, le jour d'une petite cérémonie tenue à l'occasion de leur retrait du service à Sidney, en C.-B.

Changements dans la flotte de la Garde côtière

À l'image de toute grande flotte de navires, celle de la Garde côtière basée dans le Pacifique a récemment connu une série de changements considérables. La flotte accueille de nouveau le *NGCC Bartlett* et le *NGCC Tanu*, qui ont subi un important carénage de demi-vie, tandis qu'elle laisse partir le *NGCC Provo Wallis*, le *NGCC Tsekoa II*, le *NGCC Point Race* et le *NGCC Point Henry*. Parmi les navires qui font désormais partie de la flotte, mentionnons trois nouveaux canots de sauvetage à moteur de 47 pieds de la Garde côtière : le *NGCC Cape Palmerston*, le *NGCC Cape Naden* et le *NGCC Cape Dauphin*.

En 2007, le *NGCC Bartlett*, l'un des principaux actifs de la Garde côtière, a été désarmé à l'Institut des sciences de la mer du MPO, à Sidney, dans le but de subir un carénage à long terme. Principalement utilisé pour entretenir les aides à la navigation, le navire a également été souvent utilisé pour mener des opérations de recherche et sauvetage, pour faire respecter les règlements sur les pêches et pour des activités de lutte contre la pollution. L'avenir du *Bartlett* semble toutefois incertain.

Considéré comme l'une des principales forces de la flotte du Pacifique, le navire commence à prendre de l'âge. Principalement utilisé pour entretenir les aides à la navigation, il était également souvent utilisé pour mener des opérations de recherche et sauvetage, pour faire respecter les règlements sur les pêches et pour des activités de lutte contre la pollution avant d'être immobilisé.

De l'été 2009 au printemps 2010, Allied Shipbuilders, de North Vancouver, a procédé à un carénage de demi-vie majeur du navire, au coût de 16,9 millions de dollars. Le financement accordé dans le cadre du programme du plan d'action économique a permis d'assurer une prolongation de 10 ans de la vie du *Bartlett* pour que celui-ci puisse continuer ce qu'il fait le mieux sur la côte ouest.

Un autre des principaux actifs de la Garde côtière, le *NGCC Tanu*, a subi un carénage de demi-vie semblable, effectué par Allied Shipyards, de North Vancouver. Le marché de 5,9 millions de dollars attribué pour une prolongation de la vie du navire comprenait la mise à niveau des deux principaux moteurs afin de diminuer les émissions et l'installation de trois nouveaux générateurs pour moderniser le système d'alimentation électrique, d'un nouveau système de traitement des eaux usées, d'un nouvel équipement de navigation et de communication, d'une nouvelle cuisine et d'un nouvel hôpital.

En outre, un nouveau bossoir pour embarcation rapide de sauvetage (ERS) a été installé sur le navire pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage. On a également ajouté un nouveau propulseur d'étrave électrique de 200 chevaux-puissance sur le navire pour en améliorer la maniabilité.

Les travaux effectués sur le navire ont débuté en octobre 2010 et ont pris fin en mars 2011. Lorsque les travaux de prolongation de la vie du *Tanu* ont été terminés, le navire qui a repris du service était modernisé et entièrement fonctionnel. Les réparations permettront au *NGCC Tanu* de demeurer en service pour les années à venir.

Le carénage du *Tanu* a également été une expérience enrichissante pour l'entreprise qui l'a effectué, c'est-à-dire Allied Shipbuilders. « Le projet associé au *Tanu* nous a permis de conserver notre main-d'œuvre hautement qualifiée et de poursuivre la mise à niveau de nos installations afin d'accroître notre efficacité dans la réparation et la construction de navires. Nous avons également pu conserver nos apprentis, qui représentent le futur de cette entreprise », déclare Chuck Ko, vice-président à l'exploitation chez Allied Shipbuilders et gestionnaire du projet *Tan*u.

L'histoire du *NGCC Provo Wallis*, le navire-frère du *NGCC Bartlett*, est bien différente, ce bateau ayant connu, à la fin décembre, la fin d'une longue vie chargée d'histoire passée au service de la Garde côtière canadienne.

suite à la page 10

suite de la page 9

Garde côtière canadienne, région du Pacifique

Le *NGCC Tsekoa II*, d'une longueur de 87 pi, a été conçu par Robert Allan Ltd. de Vancouver et construit par Allied Shipbuilders Ltd. de North Vancouver en 1984.

Affectueusement nommé le *Provo*, le navire était un baliseur moyen renforcé pour les glaces, utilisé pour entretenir les aides à la navigation. Construit en 1969, le navire a commencé sa carrière avec la Garde côtière dans la région des Maritimes. En 1990, il a été modernisé, et on a ajouté 20 pieds au pont du coffre. En 2007, le navire a été transféré dans la région du Pacifique, en passant par le canal de Panama, pour remplacer le *Bartlett* au cours de sa période hors service. Le *Provo Wallis* est rapidement devenu un des principaux soutiens de la flotte du Pacifique, servant à l'entretien d'aides fixes et flottantes ainsi qu'au ravitaillement des phares; il effectuait souvent des tâches multiples. Le navire était régulièrement utilisé dans le cadre de programmes de recherche et de sauvetage, de sûreté maritime, d'intervention environnementale, de gestion des pêches, de conservation et de protection.

« Il est rare d'être témoin de la fin du service d'un grand navire », affirme Vija Poruks, commissaire adjointe pour la région du Pacifique. « Je sais que cet événement était historique pour de nombreux employés qui ont travaillé de près avec ce majestueux navire au cours de sa longue carrière. »

À des fins de préparation du retrait du service du navire, un inventaire et un catalogue complets des pièces de rechange ainsi que d'autres travaux connexes ont été effectués. Dans la mesure du possible, on a désinstallé tous les équipements ou les composants qui pouvaient être utilisés sur le *NGCC Bartlett*, puis on les a entreposés pour utilisation ultérieure.

Dans l'ensemble, l'apport du *Provo Wallis* à la sécurité des marins, du public canadien et de l'organisation de la Garde côtière a été considérable. On se souviendra avec émotion de ce navire sur les deux côtes du Canada.

Le *NGCC Tsekoa II* de 87 pieds, conçu par Robert Allan Ltd. de Vancouver et construit par Allied Shipbuilders Ltd. de North Vancouver en 1984, a aussi été récemment retiré du service.

Le navire était exploité officiellement par Travaux publics Canada et utilisé pour l'entretien de nombreux ports gouvernementaux. Principalement utilisé pour la construction et l'entretien de ports, il a démontré sa fiabilité et sa stabilité au sein de la flotte. Comme de nombreuses installations portuaires gouvernementales ont été retirées des collectivités locales, le navire a été transféré à la Garde côtière.

Le navire a capté l'attention des adeptes de modèles réduits de bateaux. Des ensembles et des plans d'assemblage de modèles réduits de ce navire peuvent encore être achetés en ligne et attirent les amateurs de modèles réduits de bateaux du monde entier.

Le bateau a été vendu, par transfert gratuit, à l'Université de Victoria; le navire, qui sera rebaptisé, facilitera les recherches sur l'océan dans le détroit de Georgia et au large de la côte ouest de l'île de Vancouver.

À la fin de juin 2011, les garde-côtes *Point Race* et *Point Henry*, de la Garde côtière canadienne, ont été retiré du service après 30 ans avec la Garde côtière. *Point Race* et *Point Henry* étaient deux des quatre navires-frères construits à Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, et livrés en C.-B. au moyen d'un navire commercial à la fin de 1981.

Mis d'abord en service sous le nom de CG 125 en juin 1982, le navire a été renommé *Point Race* en 1984. Le *Point Race* et ses équipages ont participé à plus de 5 000 opérations de recherche et de sauvetage (y compris une naissance à bord du navire) depuis qu'il a été mis en service à la station de la GCC de Campbell River.

Mis d'abord en service sous le nom de CG 123, puis renommé *Point Henry*, le navire a été utilisé à Prince Rupert et les collectivités avoisinantes, sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Le « *Hank* » et ses équipages ont participé à plus de 3 500 opérations de recherche et de sauvetage, y compris un incident exceptionnel impliquant le navire de pêche *Larissa* à la suite duquel un membre d'équipage a reçu la Croix de la vaillance, une récompense extrêmement prestigieuse.

Les équipages et les collectivités desservies se souviendront avec émotion de ces quatre navires.

Dan Bate

Le *GGCC Point Race*, d'une longueur de 69 pi, a été un navire permanent dans le secteur riverain de Campbell River pendant de nombreuses années et a participé à plus de 5 000 opérations de recherche et de sauvetage.

Garde côtière canadienne, région du Pacifique

Le *GGCC Point Henry* a participé à de nombreuses opérations importantes sur la côte nord, y compris le périlleux sauvetage de deux membres de l'équipage du navire de pêche *Larissa* qui a chaviré en raison de vents de la force d'un ouragan, pendant une tempête hivernale.

Rob Morris, Western Mariner

Le *Sanderling No. 1*, navire de pêche de 68 pi, amarré au quai dans des conditions plus clémentes.

L'équipage du *Sanderling No. 1* sauvé deux fois

Les équipes de recherche et de sauvetage de la côte ouest doivent parfois intervenir dans des situations qui sortent de l'ordinaire, mais il est rare qu'elles aient à secourir un navire deux fois en deux jours. Or, c'est exactement ce qui est arrivé au *Sanderling No. 1*, un navire de pêche commerciale de 68 pi.

Le premier incident a eu lieu le 3 février, lorsque le *Sanderling No. 1* a éprouvé des ennuis mécaniques au sud de l'île Aristazabal, à environ 200 kilomètres au nord de l'île de Vancouver. Avec trois personnes à bord, le navire dérivait à six kilomètres de la côte. Comme la profondeur de l'eau n'était que de trois à quatre mètres, l'échouement semblait imminent.

L'appel PAN PAN (absence de danger immédiat pour la vie d'une personne ou pour le navire) lancé par l'équipage du *Sanderling No. 1* fut retransmis par les Services de communications et de trafic maritimes de Prince Rupert. Recevant l'appel, le Centre conjoint de coordination de sauvetage entra alors en action. Le navire de la Garde côtière canadienne *Cape Farewell*, le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* ainsi que les appareils Buffalo et Cormorant des Forces canadiennes répondirent à l'appel du navire en détresse.

Après avoir activé la balise indicatrice de position en cas d'urgence (BIPU) du *Sanderling No. 1*, l'équipage mit le radeau de sauvetage à l'eau en vue d'abandonner le navire. Malheureusement, en raison des conditions de tempête, l'équipage perdit le radeau et dû choisir entre demeurer à bord du navire ou plonger dans les eaux glacées.

Quelques instants plus tard, le *NGCC Cape Farewell* arriva de la station de la GCC de Bella Bella. Malgré les conditions très difficiles, l'équipage du *Cape Farewell* – l'officier responsable Rob Conley, le mécanicien Al Rosie ainsi que Paul Hollyoak et Arran Knaak – entreprirent d'amarrer une remorque au navire en détresse afin de l'éloigner de la côte, hors de tout danger.

Du haut des airs, l'équipage du Cormorant des Forces canadiennes assistait impuissant à cette scène tragique. À chaque crête de vague, le *Sanderling No. 1* émergeait presque totalement avant de s'affaisser dans le creux suivant. L'équipage du *Cape Farewell* arrivait à peine à maintenir la remorque et à demeurer hors de danger. Après des moments d'efforts intenses, le *Cape Farewell* parvint à remorquer le navire en toute sécurité jusqu'à Bella Bella.

Joanne McNish, directrice régionale intérimaire de la flotte, souligna la réussite du sauvetage du *Sanderling No. 1* et de son équipage dans de telles conditions. « Même si les équipes de la GCC sont toujours prêtes à réagir dans de telles situations, la réussite de ce sauvetage est directement attribuable au leadership, aux habiletés et au travail d'équipe de ceux qui sont intervenus ».

À Bella Bella, l'équipage du *Sanderling No. 1* s'affaira à préparer le navire afin de retourner à l'île de Vancouver, où des réparations mécaniques devaient être effectuées. Deux jours plus tard, soit le 5 février, le navire quittait Bella Bella, tiré par un remorqueur commercial. Malgré le mauvais temps, l'équipage du remorqueur pu garder le contrôle du *Sanderling No. 1* pendant toute la journée.

Cependant, le malheur frappa encore. À 16 kilomètres au nord de Port Hardy, au large de Davey Rock dans le chenal Gordon, la remorque se sectionna, laissant le *Sanderling No. 1* à la dérive. Avec la mer démontée, les bris mécaniques et la proximité de la côte, le navire se trouvait encore une fois en danger imminent d'échouement. Comme le radeau de sauvetage avait été perdu l'avant-veille, l'équipage du navire en détresse n'avait maintenant d'autre choix que de plonger à l'eau.

C'est alors que le Centre conjoint de coordination de sauvetage demanda à la Station de la GCC de Port Hardy de passer à l'action. Sous une pluie torrentielle et des vents de 30 nœuds, l'équipage du *NGCC Cape Sutil* – l'officier responsable Bruce Campbell, le mécanicien Bruce Bournazel ainsi que Huw Davies et Adrian White – mit 45 minutes pour rejoindre le navire à la dérive.

Lorsque la remorque fut amarrée solidement, le *Sanderling No. 1* put être remorqué par le *Cape Sutil*, un bateau de sauvetage de la Garde côtière. Avec une mer agitée et de forts vents, il fallut quatre heures au *Cape Sutil* pour remorquer de nuit le *Sanderling No. 1* jusqu'à Port Hardy. Rendu au quai du gouvernement canadien de Port Hardy, l'équipage était de nouveau hors de danger, sur la terre ferme.

L'équipage du Cormorant, l'hélicoptère du ministère de la Défense nationale qui était présent lors du premier incident, ainsi que l'assureur du navire ne manquèrent pas de souligner les efforts consentis par les sauveteurs.

La Pacific Coast Fisherman's Mutual Marine Insurance Company a même reconnu par écrit le travail des deux équipages de la Garde côtière.

Dans la lettre qu'il a envoyé à la Garde côtière, Lee Varseveld mentionne : « Nous reconnaissons que, dans les deux interventions, la compétence et le professionnalisme des membres des équipages de la Garde côtière ont permis de remorquer le navire jusqu'à Shearwater une première fois puis jusqu'à Port Hardy, mais encore plus important, de ramener l'équipage sain et sauf sur la terre ferme. Nous tenons à souligner l'approche pratique adoptée et les efforts remarquables consentis par les membres des équipages, dans des conditions extrêmes. »

Finalement, c'est grâce à l'excellence démontrée par les intervenants que trois personnes en détresse ont été sauvées deux fois en deux jours.

Garde côtière canadienne de la Région du Pacifique flotte

NGCC Cape Palmerston

Bateau de sauvetage à grande autonomie polyvalent de 47 pieds

Victoria Shipyards

Indicatif d'appel : CFN 5493 **Numéro officiel :** 835203 **Port d'immatriculation :** Ottawa

Secteur de patrouille: Embarcation de sauvetage de gacôtière permettant les interventions dans les passages, es eaux adjacentes et les eaux littorales des environs de la station de la Garde côtière canadienne où elle est basée. Rayon d'action total dans des conditions optimales, à vitesse de croisière : 200 milles marins.

Certification: Cabotage, classe II, limité à 50 milles marins au large des côtes.

Construction: 2011 – Chantiers navals de Victoria, Victoria, C.-B.

Description: Embarcation de sauvetage motorisé (ESM) rapide, à redressement automatique, conçu pour le cabotage de classe II, pouvant affronter une mer de niveau 5.

Fonctions: Recherche et sauvetage, surveillance des pêches et application des règlements de pêche, intervention en cas de pollu tion et autres activités suivant les besoins des programmes de Pêches et Océans Canada et de la Garde côtière canadienne.

Armement en personnes: Posté 8 heures par jour et en attente les 16 heures restantes

Déplacement: 21 tonnes métriques **Tirant d'eau:** 1,37m (4,5 pi)

Longueur: 14,36 m (47' 11" 7/8 pi) **Largeur:** 4,7 m (14 pi)

Équipage: 4 membres d'équipage

Emménagements: 5 couchettes supplémentaires pour les rescapés.

Propulsion: 2 moteurs diesel Caterpillar C12 avec réducteur entraînant 2 hélices à 4 pales à pas fixe.

Puissance: 677 kW (908 HP)

Vitesse maximale: 25 noeuds (46,3 k/h / 28,8 m/h)

Vitesse de croisière: 22 noeuds (40,7 k/h / 25,3 m/h)

Capacité en carburant: 1 450 litres (318,96 gal. imp.)

Capacité en eau: 22,7 litres (4,84 gal. imp.)

Alimentation électrique: 2 génératrices de c.a. de120 V de 5 kW chacune, entraînées par des moteurs et 2 génératrices c.c. de 24 V et 280 A entraînées par les arbres.

Capacité de remorquage: 2 haussières en nylon. Déplacement de 150 tonnes.

Embarcation auxiliaire: 1 Zodiac ERB380 autogonflable équipé d'un moteur de 15 HP.

Canada