



Travail d'équipe... p. 2



Félicitations... p. 4



Arrivées et Départs... p. 4

# LA DÉPÊCHE

## Mise à jour sur les nouveaux bateaux-pilotes

Comme nous l'avons mentionné dans le dernier numéro de *La Dépêche*, l'Administration est en train de faire construire deux bateaux-pilotes modernes, renforcés pour les glaces, qui desserviront la baie Placentia, à Terre-Neuve. Ces deux navires, qui porteront les noms *Avalon Pilot* et *Atlantic Pilot*, sont propulsés par deux moteurs Caterpillar de 910 hp, ce qui permettra une vitesse de croisière d'environ 20 nœuds.

Un équipement de navigation ultramoderne permettra au capitaine de vedette et au pilote à bord d'utiliser en même temps des écrans intégrés multifonctionnels. L'aménagement de la timonerie fournit amplement d'espace pour les mouvements des occupants; il y a cinq places assises. Que les occupants soient assis ou debout, de grandes fenêtres leur offrent une excellente visibilité verticale et périphérique. Dans la cale se trouve un *mess* assez grand avec frigo, évier et micro-ondes. Dans une pièce adjacente se trouve les *bouteilles* et une douche pleine grandeur. On peut s'asseoir autour de la table du *mess* et on trouve une petite couchette dans la cloison bâbord.

Même si certains panneaux électriques sont installés dans la timonerie, la plupart se trouvent dans un local électrique situé entre la salle des machines et le *mess*. Dans le but de réduire la fatigue et d'assurer le confort, chaque navire est équipé de cinq fauteuils ergonomiques. De plus, afin de réduire le bruit au minimum, le niveau de bruit toléré ne dépassera pas 70 décibels. On y parvient grâce à une bonne insonorisation et à une timonerie installée en suspension. La neige et la glace ne seront plus un problème pour le transfert des pilotes. On pourra accéder sans problème aux deux postes d'embarquement des pilotes à l'avant du bateau



*Baptême de l'Avalon Pilot le 1<sup>er</sup> juin 2007 à Halifax*

grâce à l'utilisation de ponts et de mains courantes chauffés.

Ces bateaux-pilotes ont été conçus par Camarc, l'essentiel de l'aménagement et du design intérieurs ayant été réalisés par Lengkeek Vessel Engineering (LVE). A.F. Theriault, chantier naval situé à Meteghan, en Nouvelle-Écosse, a été chargé de la construction des bateaux-pilotes. Chaque navire est construit selon les normes de Lloyd's et la surveillance du travail (gestion du projet) est assurée par LVE.

L'Administration a été honorée que Mme Heather Skanes, épouse de M. Paul Adams, président de Newfoundland Transshipment Limited (NTL), baptise le premier navire, *Avalon Pilot*, le 1<sup>er</sup> juin 2007. Le terminal de NTL est situé dans la baie Placentia (T.-N.) et il est spécialement conçu pour l'entreposage et le transbordement du pétrole du



*L'Avalon Pilot lors des essais en mer*

champ Hibernia.

L'*Avalon Pilot* devrait entrer en service dans la baie Placentia vers la fin juin, et le second navire, l'*Atlantic Pilot*, devrait entrer en service d'ici la fin d'octobre 2007.

# Tout un travail d'équipe!

Si vous parlez au capitaine Gary O'Donnell ou au capitaine Marty Murrin de la journée où ils ont travaillé à la plus grosse opération de chargement de l'histoire, ils vont tout simplement en rire. Ils vont vous dire que c'était du travail en fait assez ordinaire. Mais déplacer des plates-formes de forage pétrolier d'un poids total de 54 000 tonnes et passer des semaines à préparer l'opération, c'est loin d'être du travail ordinaire.

Le processus du chargement a en fait commencé plus de deux semaines avant même que les capitaines Murrin et O'Donnell s'acquittent de leurs tâches respectives. Deux plates-formes, chacune d'une hauteur de 600 pieds, attendaient dans le port d'Halifax pour effectuer un voyage vers la mer du Nord. Il avait été décidé qu'elles se rendraient ensemble à bord d'un navire. Le 9 janvier, le *Blue Marlin*, navire spécialement conçu pour le transport des plates-formes pétrolières et des petits navires, a jeté l'ancre dans le bassin de Bedford pour attendre que le temps soit propice au chargement des deux plates-formes. Malheureusement pour le navire et son armateur, Dockwise Shipping, on prévoyait pour Halifax un mois de janvier venteux. Un tel temps inquiète puisque le chargement de ces plates-formes ne peut se faire que durant une période assez précise.

Malgré tout, l'équipe de chargement et les pilotes d'Halifax se sont rencontrés deux jours après l'arrivée du *Blue Marlin* pour discuter de la manière de déplacer les plates-formes. Le chargement a exigé une étroite collaboration entre Eastern Canada Towing et Atlantic Towing puisqu'aucune de ces compagnies ne disposait des ressources nécessaires pour faire le travail seule.

Lors de la rencontre, il a été décidé, entre autres paramètres, que cette opération devait s'effectuer de jour seulement et que les vents ne pouvaient pas dépasser 15 nœuds pour le chargement de *Galaxy II* (la première plate-forme à être chargée) et 12 nœuds pour le chargement de *Rowan Gorilla VI* (la deuxième plate-forme à être chargée). On ne pouvait permettre que 12 nœuds avec *Rowan Gorilla VI* parce qu'il y aurait beaucoup moins d'espace de manœuvre sur le pont du *Blue Marlin*.

Après la rencontre, tout le monde s'est mis à attendre. Les vents ne se sont pas calmés et le temps hivernal d'Halifax a persisté, comme on s'y attendait. Une semaine a passé, puis deux. Il en coûte à peu près 50 000 \$ par jour pour garder le *Blue Marlin* ancré, inactif. Il devenait urgent de faire quelque chose.

Enfin, les prévisions météo pour le 24 janvier s'annonçaient bonnes. Lorsque le capitaine Murrin a découvert qu'il serait deuxième pilote sur la première opération de chargement, ce qui l'attendait ne l'inquiétait pas.

« Lorsqu'on m'a appelé pour cette affectation, j'ai simplement passé en revue tous mes courriels et toutes mes notes, je me suis ensuite rendu au bureau des pilotes pour examiner les dessins et prendre les noms des gens avec qui j'allais travailler, dit-il d'une manière décontractée. Le temps que j'arrive sur place, j'étais assez bien préparé avec toute l'information qui avait été réunie durant les jours et les semaines précédents. » Étant donné les dimensions imposantes de chaque plate-forme, il faut deux pilotes pour tout contrôler, et puisqu'il y avait deux plates-formes, l'opération s'est déroulée en deux étapes. Le capitaine Murrin et le pilote-chef, le capitaine Andrew Rae, se sont occupés de la première étape, soit le chargement de *Galaxy II*.

Le chargement a commencé vers 5 h le matin du 24 et selon le capitaine Murrin, tout s'est assez bien déroulé. Le *Blue Marlin* est un transporteur de charges lourdes et sa coque est équipée d'un ensemble de réservoirs. Quand le moment est venu de charger *Galaxy II*, l'équipage





du *Blue Marlin* a ouvert les valves et les réservoirs se sont remplis d'eau de mer, ce qui a littéralement fait caler le navire entier pour donner une marge de manœuvre de 7,5 mètres au-dessus du pont principal. Les remorqueurs, équipés de haubans, ont tiré *Galaxy II* jusqu'à ce qu'elle soit au-dessus du *Blue Marlin*. L'équipage du navire a ensuite vidé les réservoirs du *Blue Marlin*, ce qui a permis au pont d'entrer en contact avec le dessous de la plate-forme pour que l'équipage puisse ensuite bien l'attacher.

Même si toute l'équipe s'était entendue sur des vents de 15 nœuds pour le premier chargement, le capitaine Murrin a dit qu'avec 15 nœuds, il a été difficile de déplacer la plate-forme doucement sur l'eau. Les piliers de la plate-forme s'élèvent à plus de 600 pieds dans les airs, ce qui la transforme en un énorme capteur de vents.

« Juste un tout petit peu de vent peut avoir tout un effet sur les plates-formes et il faut simplement être très prudent, souligne le capitaine Murrin. Elles sont aussi relativement légères, et nous avons de gros remorqueurs; il ne fallait donc pas tirer trop fort avec les remorqueurs, car si on tire trop fort, il est difficile d'arrêter le mouvement qui s'ensuit. »

Le fait que *Galaxy II* était la seule plate-forme à bord a compensé les problèmes de vent; ainsi, les capitaines Murrin et Rae disposaient du pont entier du *Blue Marlin* pour faire leur travail. Le chargement de la deuxième plate-forme pétrolière, *Rowan Gorilla VI*, a été une tout autre histoire.

Le déplacement de *Galaxy II* s'est terminé



Le capitaine Marty Murrin



Le capitaine Gary O'Donnell

vers 9 h, la plate-forme ayant été sommairement attachée au pont du *Blue Marlin*. C'était maintenant au tour des capitaines O'Donnell et George Hilchie de piloter la deuxième plate-forme sur le bateau. Ils ont commencé à déplacer *Rowan Gorilla VI* pour la charger mais comme ils se mettaient au travail, les vents se sont levés. Le capitaine O'Donnell a dit qu'ils avaient fait de leur mieux pour garder la plate-forme en place, mais le vent était tout simplement trop fort. Ils ont décidé d'arrêter pour un moment et d'attendre pour voir si le vent allait se calmer.

« C'est à ce moment-là que les gens se sont mis à penser que le déplacement ne se ferait pas, parce que les prévisions météo annonçaient que le vent persisterait pour au moins deux ou trois jours », de dire le capitaine O'Donnell. Il a ajouté que certaines personnes avaient bien peur que le navire ne doive transporter qu'une seule plate-forme vers la mer du Nord et qu'il doive revenir pour prendre la deuxième. C'est à ce moment-là que le capitaine O'Donnell a pensé à quelque chose.

« Le vent se calme après le coucher du soleil et les conditions sont souvent meilleures », avait-il dit au surveillant de la plate-forme. Il a alors suggéré de repousser la plate-forme au quai et d'essayer de nouveau plus tard cette journée-là, vers l'heure du souper. Tout le monde était d'accord malgré que le travail doive se faire après la tombée du jour.

Mais pas tout à fait, bien sûr. Le capitaine Murrin a fini par se charger de la deuxième tentative de déplacement de *Rowan Gorilla VI* en compagnie du capitaine O'Donnell, et il a dit qu'avec l'éclairage installé sur le *Blue Marlin*, c'était comme s'ils avaient été dans un stade éclairé pour une rencontre sportive.

« C'était unique parce que d'habitude, on accoste les bateaux avec un peu de lumière provenant du quai, des grues ou des lampadaires.

Mais dans ce cas-ci, il y avait beaucoup de lumière pour illuminer la nuit. »

Vers 18 h, les pilotes et l'équipage chargés du déplacement de la deuxième plate-forme ont commencé à recevoir de partout dans le port des données sur la vitesse du vent, et ce à 10 minutes d'intervalle. Le vent s'est finalement stabilisé à un peu moins de 10 nœuds et toute l'équipe a convenu que c'était le moment ou jamais d'aller de l'avant. Avec un remorqueur posté à chaque extrémité de la plate-forme triangulaire, un autre tout près en cas de besoin, et avec des haubans installés sur le navire pour y tirer la plate-forme, l'équipe a commencé à déplacer *Rowan Gorilla VI* pour la deuxième et dernière fois.

« Il y avait parfois trois personnes qui donnaient des ordres à la radio, et il y avait quatre remorqueurs dont l'équipage répondait, alors les choses sont devenues un peu complexes, de dire le capitaine O'Donnell en parlant du travail pour déplacer la plate-forme. Il faut se rappeler de la dernière chose qu'on a dite et il faut parfois attendre qu'il y ait un temps mort pour pouvoir dire « Arrêter ce que vous faites » et pour demander ensuite de faire autre chose. »

Malgré le fait d'avoir entre 20 et 40 centimètres seulement de marge de manœuvre avec la première plate-forme, le capitaine O'Donnell a dit que toute l'équipe avait bien travaillé et que la deuxième plate-forme était arrivée en toute sécurité sur le pont du *Blue Marlin* tout juste après minuit.

« Ce n'est pas souvent que nous travaillons en équipe, mais ça, c'était vraiment du travail d'équipe à son meilleur », a souligné le capitaine O'Donnell. Les capitaines O'Donnell et Murrin ont dit qu'ils étaient fiers du travail accompli avec succès par les nombreux intervenants de différentes organisations qui, ensemble, ont formé une équipe efficace.

Écrit par Holly Gordon, fille de Nancy Gordon

## Arrivée

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a le plaisir d'annoncer la nomination de Tom Calkin au poste de président du Conseil d'administration, nomination qui est entrée en vigueur le 11 décembre 2006. M. Calkin a travaillé dans le domaine du génie, il a beaucoup d'expérience en gestion, il a fait de solides études et il a connu du succès dans diverses entreprises commerciales. M. Calkin est aussi président de la *Halifax-Dartmouth Bridge Commission*. Bienvenue à bord, Tom!



## Arrivée

Nous souhaitons la bienvenue à John Griffin, notre nouveau gestionnaire des opérations, qui s'est joint à nous le 5 mars 2007. John est chargé du service centralisé des affectations et il assumera d'autres rôles et responsabilités afin de venir en aide au Directeur des opérations. Auparavant, John a travaillé pendant 22 ans au ministère de la Défense nationale où il a occupé divers postes dans les opérations maritimes en mer et à terre; il détient en outre un MBA de l'Université Saint Mary's. Bienvenue à bord, John!



## Arrivée

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a le plaisir d'annoncer la nomination du capitaine Ian Swan à titre de représentant des pilotes au Conseil d'administration, nomination qui est entrée en vigueur le 26 avril 2007. Le capitaine Swan est pilote dans la zone de pilotage obligatoire d'Halifax depuis 2001; sa carrière maritime lui a permis, entre autres, d'être capitaine à bord de porte-conteneurs et de pétroliers, et de brise-glace dans les eaux arctiques. La nomination du capitaine Swan est unique en ce sens qu'il est nommé au Conseil d'administration pour une période de quatre ans. Toutes nos félicitations, Ian, et bienvenue à bord!



## Départ

Au début de février, nous avons malheureusement dû dire au revoir à Jacqueline (Jackie) MacPherson, notre adjointe administrative et rédactrice de *La Dépêche*. Elle et son époux, Bruce, ont décidé de retourner à Calgary pour se rapprocher de leur famille. Jackie a accepté un poste d'adjointe administrative chez Ernst & Young. Félicitations, Jackie, mais tu nous manques beaucoup!



## Départ

Le 25 avril, nous avons dit au revoir au capitaine Terence Pittman de Sydney, au Cap-Breton; il a été membre du Conseil d'administration et représentant des pilotes pendant trois ans et il a été pilote pendant près de 30 ans. Le capitaine Pittman a été président de district. Pendant ses années au Conseil d'administration, il a présidé le comité de la Méthodologie de gestion des risques de pilotage et il a été membre des comités de la Vérification, des Règlements et du Gouvernement de l'Administration. Nous lui souhaitons une très bonne retraite!



## Félicitations

Diane Dooley, adjointe administrative aux Comptes créditeurs, est devenue Diane Cooper le 5 juin 2006. Elle et son époux, Darrell, viennent de célébrer leur premier anniversaire de mariage. Nous vous adressons toutes nos félicitations et nous vous souhaitons de nombreuses années de bonheur ensemble!



## Félicitations

Brian Bradley, comptable en gestion, a reçu sa Maîtrise en administration des affaires de l'Université Laurentienne le 31 mai dernier. Félicitations, Brian!



## Remise de prix

Le 7 décembre 2006, l'Administration a tenu son 10<sup>e</sup> banquet annuel de remise des prix. Parmi les lauréats, nous retrouvons Gerald Tanner, affectataire, qui a pris sa retraite en mars dernier, et Anthony McGuinness, notre président-directeur général, qui a marqué dix ans de service à l'Administration. Nos félicitations les plus sincères à Gerry et à Tony!



(De gauche à droite) Gerard Fitzpatrick, vice-président, Gerry Tanner et Anthony McGuinness

L'Administration portuaire de Saint John (N.-B.) a célébré ses Journées portuaires les 11 et 12 juin dernier, célébration qu'elle organise tous les ans. C'est la tradition aussi, chaque année, de rendre hommage à un organisme qui contribue de façon remarquable aux activités du port de Saint John. Cette année, nos pilotes de Saint John ont reçu le *Port Award of the Year* lors du déjeuner des Journées portuaires le 12 juin.



(De gauche à droite) Les capitaines Bruce Harrigan, président de district; Ian Biggs; Pat Quinn; Don Duffy; Stephen Johnson et Jim May. Le capitaine Randy Spencer était absent à cette occasion.

Envoyez-nous des nouvelles à paraître dans le prochain numéro de *La Dépêche*.  
Date limite de réception des articles : Le 31 octobre 2007. Nous recevons aussi avec plaisir vos commentaires. Envoyez un courriel à la rédactrice en chef à l'adresse suivante : [elockhart@atlanticpilotage.com](mailto:elockhart@atlanticpilotage.com)