



MESSAGE DU PRÉSIDENT NATIONAL

Reconnaissance de nos services

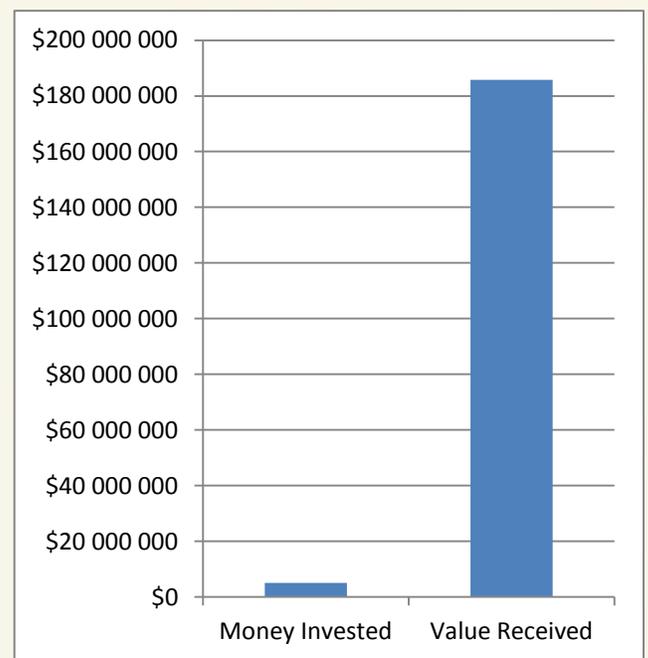
Imaginez un message publicitaire de Mastercard pour la recherche et le sauvetage. Il pourrait ressembler à ceci :

- Trousse de premiers soins \$500 ;
- Facture de carburant \$2.000;
- Embarcation de sauvetage \$500.000;
- Une vie sauvée : Inestimable.

En effet, la valeur d'une seule vie est difficile à mesurer. C'est pourquoi il est si difficile de mesurer la valeur du service que nous fournissons. Cependant, je passe une partie considérable de ma vie active à mesurer la performance et j'ai cherché à calculer une partie de la valeur du service que nous nous assurons. Le Gouvernement du Canada a fait une étude il y a quelques années et avec ses calculs, il a déterminé que, pour chaque dollar investi dans la recherche et sauvetage bénévole, le gouvernement a reçu \$37 en valeur équivalente ? Cette étude date de quelques années et on pourrait faire valoir que le montant est encore plus élevé aujourd'hui. Mais même avec cette évaluation conservatrice, cela représente approximativement \$185M (oui, qui est millions) en valeur que nos bénévoles fournissent au public canadien tous les ans.



RANDY STRANDT, PRÉSIDENT NATIONAL



L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



J'attire votre attention sur ceci pour plusieurs raisons. D'abord, même si le service que vous fournissez est inestimable, il est important que vos équipiers sachent qu'ils fournissent une valeur significative aux navigateurs de ce pays dans un sens très concret. En second lieu, il est important de noter lorsqu'on parle aux fonctionnaires, partenaires, et bailleurs de fonds que la contribution des bénévoles justifie amplement l'appui financier à la GCAC.

Dans un monde où le retour sur l'investissement est une règle d'or, les bénévoles SAR fournissent un retour sur l'investissement inégalé. De mes rencontres avec des bénévoles à travers le pays, je dirais qu'il n'est pas dans nos habitudes de rechercher cette forme de reconnaissance, mais si je vous encourage dans vos régions, unités, et communautés à faire valoir notre contribution. Ce n'est pas pour l'éloge ou la reconnaissance mais plutôt pour établir la conscience et le soutien continu des bénévoles SAR dans nos communautés, dans l'industrie, et dans tous les niveaux de gouvernements. Il y a un manque significatif de conscience dans la population générale quant à notre existence et ceci finit réellement par nuire quand il faut justifier notre contribution.

Crédit de taxes pour bénévoles SAR

Parlant de valeur, je suis extrêmement heureux de rapporter un succès avec l'obtention d'un nouveau crédit d'impôts pour les bénévoles SAR.

Bon nombre d'entre vous ont appris en février que le gouvernement fédéral a annoncé un nouveau crédit d'impôts pour les bénévoles SAR qui contribuent à la sécurité des Canadiens.

Nous avons expliqué au public que les Canadiens qui sont impliqués comme bénévoles SAR remplissent un rôle critique dans les communautés canadiennes urbaines et rurales. Tous les ans, plus de 2,000 missions sont conduites et plus de 200 vies sont sauvées. Les bénévoles consacrent un temps significatif à la formation et aux opérations et acceptent les risques de blessure pour que « d'autres puissent vivre ». Cette annonce est une belle reconnaissance pour le travail, l'engagement et le dévouement dont les bénévoles font preuve. Le gouvernement a reconnu le rôle principal que ceux-ci remplissent pour la livraison des services de recherche et sauvetage. Chacun d'entre eux offre un service essentiel à sa communauté. Ils sont souvent les premiers sur les lieux et dans beaucoup de cas la seule ressource disponible. Ils font littéralement la différence entre la vie et la mort dans plus de 200 cas chaque année.

L'obtention de ce crédit a été un projet à long terme. Il a nécessité le travail et la pression de beaucoup de gens et d'organismes, y compris nos amis et collègues de recherche et sauvetage aérien et terrestre. Les pompiers volontaires ont reçu le crédit en 2011 et pendant beaucoup d'années, nous avons continué de faire valoir notre cause et cela a fonctionné.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Nous avons expliqué au gouvernement que nos bénévoles s'entraînent et mettent de l'avant la devise « sécurité d'abord ». Mais en dépit de cet engagement, les conditions de navigation peuvent être impitoyables. Composer avec la situation représente un défi alors que les autres navires retournent au port. La formation, la préparation et la culture appuient la sécurité de nos équipages mais la nature même des activités SAR font en sorte que les activités viennent avec des risques significatifs pour ceux qui les pratiquent.

Quand j'ai pris le rôle de Président national, j'ai indiqué que je voulais que ce crédit devienne disponible pour nos membres. C'est une marque d'appréciation qui ne va probablement pas faire un impact énorme sur leur famille mais je crois que tous les ans, quand les membres vont remplir leur déclaration d'impôt et verront la question, « Êtes-vous bénévole SAR? », ils se rappelleront l'importance reconnue de leur implication. Ils sauront que le gouvernement et les canadiens apprécient leur sacrifice.

Le crédit d'impôt permettra aux bénévoles qui cumulent au moins 200 heures de service SAR bénévole de demander un crédit d'impôt non-remboursable de 15 pour cent basé sur un montant de \$3.000. Cette mesure s'appliquera à partir de 2014.

Pour plus d'information sur le crédit d'impôt, vous pouvez consulter notre site web.

- [Foire aux questions](#)
- [Politique nationale](#)
- [Modèle de lettre](#)

Objectifs

Comme association regroupant des régions très différentes, nous luttons parfois pour trouver une vision commune. Lors de la dernière réunion du Conseil national, je crois que les présidents régionaux avec l'aide de nos amis de la Garde côtière ont identifié quelques buts spécifiques clairs pour cette organisation. J'ai pensé qu'il serait approprié de partager ces objectifs avec vous :

1. Assurance - négocier et maintenir la police d'assurance nationale au bénéfice de toutes les régions avec un plus grand pouvoir d'achat et de partage de risque.
2. Normes nationales - maintenir les normes nationales de formation et les directives nationales pour servir de niveau minimum de formation/directives pour toutes les régions.
3. Communiquez avec la Garde côtière au niveau national - pour discuter des questions qui affectent plus d'une région.
4. Être présent à SARScene - pour apprendre, participer, partager et recevoir l'information pour rapporter des idées aux régions respectives.
5. Établir et maintenir le système de données partagé - pour s'assurer que nous avons un système de gestion des données cohérent, robuste, fiable utilisé à travers le pays.

Évidemment c'est une liste courte mais elle nous donne une capacité pour construire et aller de l'avant.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Mot de la fin

Mesdames et messieurs, rappelez-vous que vous fournissez un service essentiel aux canadiens sur l'eau. De par sa nature, c'est une activité risquée. Nous créons des politiques, de la formation, des exercices, et des cours pour gérer et atténuer ce risque. En outre, nous protégeons nos coéquipiers pour retourner à la maison sains et saufs. Pour terminer, je vous invite à rester vigilant en tout temps.

“Prudence sur l'eau”

Randy Strandt
Président national

Examen Quadriennal SAR

Un des buts de cette publication est de partager des histoires d'intérêt commun et d'informer également les membres sur des questions et des stratégies à un niveau national. À cet égard, nous avons voulu donner à tous les membres une synthèse courte sur le premier examen quadriennal SAR du gouvernement fédéral.

L'examen a été lancé en 2013 par le ministre de la défense nationale et a été géré par le Secrétariat national SAR. Le but est de fournir « une perspective complète du programme national du SAR du Canada ». L'examen a tenu compte des commentaires de toutes les agences SAR terrestre, aériennes et maritime.

Des aperçus préliminaires ont été envoyés et les parties ont été regroupées à Ottawa en juillet 2013 pour identifier les défis, les risques, et les questions faisant face au système de SAR aussi bien que les occasions disponibles.

Il y avait quelques défis différents parmi les régions et les groupes SAR mais nous partageons beaucoup les mêmes défis à travers le pays. Le recrutement, la rétention, les normes de formation, l'identification, l'uniformité, les communications sont des questions soulevées par l'ensemble des organisations et des régions.

Allant en avant, les partenaires SAR fédéraux, provinciaux, et locaux à travers le Canada devront passer en revue les résultats et continuer à trouver des moyens pour non seulement maintenir mais aussi améliorer la livraison du programme SAR. Un des commentaires les plus intéressants était le défi d'améliorer la recherche et le sauvetage par l'utilisation de la technologie.

Certainement nous n'éliminerons pas le besoin mais il y a une chance d'accélérer la localisation des victimes et d'améliorer leurs chances de survie. Il y a déjà beaucoup d'exemples comme les transpondeurs personnels, la localisation des téléphones portables, le système AIS, les EPIRBs, etc. Pendant que la technologie continue d'évoluer, nous devons chercher à mieux l'utiliser pour aider les victimes.



Les recommandations du rapport incluent:

- **Appui aux bénévoles** - beaucoup d'heures ont été consacrées dans cette revue à la discussion et à l'examen des questions au sujet des bénévoles SAR. Les bénévoles apportent une contribution importante à l'efficacité globale du système de SAR au Canada. En raison de la grandeur du pays et de la faible densité de population, nous devons avoir un contingent bénévole fort pour faire le travail SAR. Beaucoup d'inquiétudes ont été soulevées concernant le manque d'appui dans les domaines du financement, de la formation, de la coordination, du recrutement et de la reconnaissance. Il y a un manque général de reconnaissance du public quant au rôle joué par les bénévoles dans le programme SAR.
- **Reportage et gestion des données normalisées** - Une chose qui est claire car vous discutez de SAR est que nous manquons souvent de bonnes données pour soutenir notre cause ou mission et pour identifier des tendances dans les incidents afin de focaliser nos efforts pour atténuer les risques.
- **Prévention** - nous avons besoin d'un effort mieux coordonné pour la prévention SAR.
- **Coordination** – Il y a un besoin pour augmenter la coordination et l'interopérabilité à travers le système des divers répondants SAR pour mieux communiquer et travailler ensemble.

C'est le premier examen quadriennal et évidemment le plan est de renouveler l'exercice dans quatre ans. Nous attendons avec intérêt d'entendre parler du progrès accompli par l'un des meilleurs systèmes SAR dans le monde.

Pour lire le rapport intégral, suivez le lien au site Web comme suit : <http://www.nss-snrs.gc.ca/fr/quadrennial-review/quadrennialsarreview-report.page>

Reportages des quatre coins du monde

L'histoire qui suit a été tirée de la publication « Ligne de vie », le bulletin d'information de la Fédération internationale de sauvetage maritime (IMRF) paru en février 2014. La GCAC est membre de cet organisme et bon nombre d'entre nous peuvent témoigner personnellement de l'excellent travail fait par ce groupe et leur engagement à la recherche et sauvetage maritime dans le monde entier. En plus de profiter de cette histoire, nous recommandons fortement que chaque membre de la GCAC prenne quelques minutes pour visiter leur site Web à www.international-maritime-rescue.org, et s'inscrire pour recevoir les bulletins électroniques.



Ils ont plusieurs projets intéressants et importants incluant des projets sur le sauvetage lors de désastres majeurs. Quand vous pensez aux accidents majeurs, considérez l'évacuation de personnes de la terre par voie maritime. Considérez que le 11 septembre, plus de un demi-million de personnes ont été évacuées de Manhattan par l'intermédiaire de bateaux, y compris tous les types de bateau. De même, pendant les événements tragiques en Norvège il y a plusieurs années, des centaines d'enfants ont été sauvés d'une île par les services de secours. En plus de nos traversiers, bateaux de croisière et autres, il y a beaucoup d'autres choses à considérer avec le sauvetage lors d'incidents majeurs.

Sur l'eau : deux contes salutaires

Deux histoires de sauvetage pour vous : une dans laquelle, au début, il semblait y avoir peu d'espoir et l'autre où, dans un premier temps, il semblait y avoir peu de risques. Dans les deux cas les connaissances et les compétences ont sauvé une vie. Nous pouvons en tirer quelques leçons. En janvier, un documentaire de la BBC a raconté l'histoire d'une jeune étudiante qui est tombée dans la mer du Nord depuis un traversier dans une nuit de septembre. « Je me rappelle que j'étais juste près de la barrière, vue sur la mer et en regardant vers le bas, » dit-elle. « Je ne sais pas si je me suis penchée trop loin ou si le traversier a bougé car il y avait des rafales de

vent, mais la prochaine chose que je savais était que je tombais. »

Elle est tombée d'environ 18 mètres dans une mer froide et rugueuse. « Mon premier souvenir c'est d'être à la surface et voir le traversier qui s'éloignait. C'est le pire sentiment que je n'ai jamais eu dans ma vie – d'être complètement seule. Je me souviens en criant après le navire, demandant qu'il revienne, et en même temps la terreur. Je n'ai jamais laissé tomber. Je suis certainement venu à la prise de conscience que mon temps était venu, mais je ne pense pas que même dans ce cas je n'ai jamais abandonné. »

L'étudiante avait un peu de chance de son côté. Elle a survécu à la chute ; les amis qui étaient avec elle sur le pont ont immédiatement tiré la sonnette d'alarme ; et le traversier avait une excellente équipe. Le capitaine Andreas Kristensen raconte l'histoire: « j'étais dans mon bureau, quand le 2ème officier m'a dit il y avait un homme à la mer. Pour être honnête, je pensais qu'il serait extrêmement difficile, peut-être impossible, de trouver quelqu'un dans l'eau, puisqu'il faisait déjà nuit et que la mer était agitée.

Vous vous sentez une responsabilité énorme et une envie de la retrouver, mais vous savez que vous êtes à la recherche d'une aiguille dans une botte de foin. » L'étudiante n'avait aucun équipement de localisation.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Le capitaine Kristensen a viré de bord et lancé son canot de sauvetage. Il a également demandé un support aérien, sachant que les hélicoptères sont équipés de caméras infrarouges. Il a informé ses passagers et l'équipage, au sujet de ce qui se passait. Ce sont des gens sur le pont, qui ont d'abord repéré l'étudiante dans l'eau – il est possible qu'ils aient entendu ses cris avant de la voir – et une équipe d'ambulanciers parmi les passagers s'est présentée au personnel du navire. Ils ont traité l'étudiante après que le bateau de secours l'ait récupéré avant qu'elle ne soit transportée à l'hôpital par mesure de précaution. Elle n'a pas souvenir de son sauvetage : il est clair qu'elle n'aurait pas survécu beaucoup plus longtemps.

Les leçons à tirer? La réponse rapide et efficace de l'équipage du traversier a été exemplaire. De revenir à l'emplacement où la personne est tombée à l'eau requiert des compétences de navigation, et ce ne sont pas tous les navires qui auraient lancé l'embarcation de sauvetage de nuit ou dans de mauvaises conditions. Cet équipage était prêt et bien entraîné. L'usage des passagers et l'équipage qui faisaient le guet supplémentaire a été débattu dans le passé - vous devez être sûr que passagers surexcités ne mettront pas eux-mêmes leur vies en danger en essayant d'aider, et vous devez avoir un système pour gérer les informations reçues, mais il a fait ses preuves ici.

Les passagers pleinement informés ont amené une ressource complémentaire importante sous la forme de l'équipe paramédicale. Les connaissances SAR du capitaine Kristensen et sa demande de couverture aérienne, a fourni un « Plan B » très efficace. Enfin et surtout, l'attitude de l'étudiante l'a aidé à survivre. Elle se savait en danger, mais elle n'a pas paniqué : elle n'a pas renoncé. Elle s'est donné du temps pour survivre : juste assez de temps...

Nous sommes reconnaissants à Mario Vittone pour notre deuxième article – consultez son blog à mariovittone.com. Il raconte l'histoire d'un capitaine qui a plongé tout habillé dans la mer pour nager rapidement vers un couple jouant dans l'eau entre leur navire ancré et la plage.

« Je pense qu'il croit que nous sommes en difficulté », dit le mari à sa femme. "Nous sommes très bien, que fait-il?" demanda-t-elle, un peu agacé. « Nous sommes très bien! » a crié le mari – mais le capitaine a nagé directement entre eux. À dix mètres derrière eux, leur fille se noyait.

« Une noyade n'est pas toujours un événement violent, » dit Mario. C'est ne pas les éclaboussures violentes et les appels pour l'aide que la télévision nous montre habituellement. « La noyade est presque toujours un événement faussement calme. »



Dans ce cas l'enfant n'a pas prononcé un son jusqu'à ce que le capitaine du bateau la tire de l'eau. Mario cite la description de Dr Francesco A Pia sur la réaction instinctive à la noyade, dans le magazine de la USCG (édition automne 2006 – voir www.uscg.mil/hq/cg5/cg534/onscene.asp):

- Sauf dans de rares circonstances, les gens qui se noient sont physiologiquement incapables de crier au secours. La respiration est prioritaire.
- La bouche des victimes n'est pas au-dessus de la surface de l'eau assez longtemps pour qu'ils expirent, inspirent et crient au secours.
- Les personnes qui se noient ne peuvent faire les gestes pour signaler leur détresse. Instinctivement, ils étendent leurs bras latéralement pour rester à la surface de l'eau.
- Les personnes en détresse ne peuvent pas contrôler les mouvements de leurs bras. Ils ne peuvent pas effectuer des mouvements volontaires comme l'appel à l'aide, s'orienter vers un sauveteur, ou tendre la main vers une pièce d'équipement de sauvetage.
- Du début à la fin de la réaction instinctive, le corps des personnes restent à la verticale dans l'eau, sans battre des jambes. Avant d'être secourus, ils peuvent lutter en surface pendant 20 à 60 secondes avant l'immersion fatale.

« Parfois », dit Mario, "l'indication la plus courante que quelqu'un se noie, c'est qu'ils ne semblent pas se noyer. Ils peuvent juste sembler faire du surf. Comment être sûr ? Demandez-leur, « Êtes-vous bien? » S'ils peuvent vous répondre, ils sont probablement OK. « Mais si elles renvoient simplement un regard vide, vous avez moins de 30 secondes pour les sauver. »



RCM-SAR a fait de grands pas en avant l'année dernière avec un focus sur le développement de la formation des membres. Un rêve à long terme est également devenu une réalité quand nous avons établi notre siège social dans Sooke est.

Centre de formation de Glenairley

La réalisation la plus significative de la dernière année était notre déplacement de la propriété de la Garde côtière à Victoria vers notre nouveau domicile de Glenairley dans Sooke est. Cette propriété historique de 25 acres sur le bord du littoral accueille actuellement notre siège social et inclura finalement un centre de formation complet avec deux simulateurs d'embarcation de sauvetage, un navire de formation, un quai, des logements pour les membres en formation et un centre nautique de

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



de ressources. La conception des installations est complétée et nous avons débuté les travaux.



Formation

La formation est une priorité pour RCM-SAR et nous continuons à faire de grands pas pour nous assurer que nos membres sont formés aux niveaux les plus élevés. La sécurité de nos membres est primordiale et nous continuerons de maintenir des normes et de développer la formation interne spécialisée pour assurer que nos membres soient bien préparés quand ils sont envoyés en mission. L'offre de cours approuvés par Transport Canada continue, y compris compétence d'opérateur de navire (SVOP), la navigation électronique simulée limitée (SEN-L), les formations de secourisme A3 (MED A3) et les premiers soins avancés (MAFA).

Certains de points culminants de la formation de l'année dernière incluent :

- Mise à niveau de notre simulateur d'embarcation de sauvetage rapide, nous permettant de fournir les scénarios de plus en plus réalistes à nos membres. Le succès prouvé du simulateur a incité les agences extérieures à entrer en contact avec RCM-SAR pour obtenir des cours conçus en fonction du client.



- Développement interne de cours, y compris les premiers soins avancés (MAFA). Ce cours de 44 heures est conçu pour ceux qui ont besoin d'un de plus haut niveau de la formation pour répondre aux urgences médicales dans l'environnement maritime. Il fournit aux candidats un certificat avancé de premiers soins et un premier certificat de répondeur de la Croix Rouge.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Le but de RCM-SAR est de former au moins un équipier sur chaque équipe dans toute la région.



- Établissement de la formation interne avec les instructeurs certifiés. Ceci s'applique actuellement à MAFA, premiers soins de base, SVOP, SEN-L, MED A3 et ROC-M. La formation certifiée sera également rendue disponible à d'autres organismes, y compris toutes les autres régions de la GCAC.
- L'établissement d'un comité des premiers soins pour surveiller des protocoles de formation pour les premiers soins, donner un avis sur des normes pour les premiers soins sur des navires et pour assurer que les procédures appropriées sont en place pour l'enregistrement et l'archivage des dossiers médicaux.

- La formation commune s'exerce entre les stations de RCM-SAR et avec d'autres agences, y compris la Garde côtière, la défense nationale, la police et les départements d'incendie locaux. Deux SAREXs ont été tenus cette année impliquant plusieurs stations.



- La formation internationale par le Programme d'échange des équipages de navires de sauvetage européen permet à chaque année à deux commandants de RCM-SAR de recevoir la formation qui permet à des organismes maritimes SAR de partager l'expérience pratique et les meilleures pratiques.

Marketing et Communications

La nouvelle identification RCM-SAR a vraiment pris sa place dans le public pendant la dernière année. Dans les mois suivant le changement, la plupart des sorties de médias se rapportaient correctement à notre nouveau nom et prenaient soin de nous distinguer de la Garde côtière canadienne.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Cette nouvelle identification comme organisation distincte nous servira bien pour la collecte de fonds et le recrutement.

RCM-SAR a récemment lancé un nouveau site Web entièrement redessiné :

www.rcmsar.com. Il comporte un contenu renouvelé, une nouvelle présentation, une navigation plus facile, de nouveaux vidéos, des résumés de mission, les statistiques récentes, des liens vers différentes stations, etc. Il attire actuellement autour 2,000 utilisateurs par mois. La présence en ligne de RCM-SAR inclut également des pages Twitter et de Facebook et un canal de YouTube, qui inclut une nouvelle vidéo dynamique au sujet de RCM-SAR qui a été produite à l'interne.

Visitez et allez voir :

<https://www.youtube.com/watch?v=V0r-gWWd180>.

Le bulletin en ligne de RCM-SAR, qui comporte des compte-rendus SAR, des profils de membre peut également être téléchargée du site Web :

<http://rcmsar.com/category/compass-newsletter/>.

Prévention

Cette année, les équipages SAR de RCM-SAR pouvaient prolonger leurs activités pour inclure les contrôles volontaires de sécurité dans le cadre du Programme de l'enquête de sûreté de navire (VSS) soutenu par Transport Canada. Le programme VSS est la prolongation du programme de prévention. Les membres de RCM-SAR ont ainsi abordé 250 embarcations de plaisance pendant l'été pour offrir les contrôles volontaires de sûreté et d'équipement.

Le sondage consiste à remplir une courte liste de contrôle pour s'assurer que l'équipement de sûreté est à bord et permet aux membres de répondre à des questions sur la planification de voyage et la préparation de sécurité. Nous avons reçu une bonne réponse de ceux que nous avons approchés sur l'eau et étions très heureux de voir le niveau élevé de prudence des navigateurs.

Sur le plan de la prévention, le membre RCM-SAR Adam Hyde a développé une application pour le i phone et est disponible sur iTunes. Il a une gamme des ressources pour aider les navigateurs avec la planification, la communication et les urgences.

Opérations SAR

RCM-SAR opère des stations SAR dans 42 communautés. Nous sommes la plupart du temps sur la côte ; cependant, nous avons également une station SAR à Shuswap à Vancouver, dans la vallée de Fraser et l'Okanagan. Nous sommes une partie principale du système SAR maritime sur la côte, avec la Garde côtière canadienne et d'autres agences publiques de premiers répondants.



L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Les points culminants de quelques opérations incluent :

- Standardisation des navires. Les petites embarcations gonflables à coque rigide qui ont été utilisées par plusieurs de nos stations sont remplacés par des navires de type I (coque rigide gonflable avec la console amortissante) et des navires de type II (navire propulsé par jets). Ils satisfont nos besoins spécifiques sur la côte, rendent les opérations plus sûres et donnent de meilleures plateformes pour leurs missions SAR.
- Nous avons lancé six nouveaux navires de type II; un septième sera lancé bientôt. Vous pouvez regarder ces navires à l'adresse <http://rcmsar.com/rescue-stations/our-vessels/>.
- Programme annuel d'inspection de navires de RCM-SAR. Les représentants régionaux ont effectué des inspections de navire dans toute la province pour satisfaire des conditions de Transport Canada. En 2014, les inspections seront effectuées à chaque station de RCM-SAR, normalisant une approche plus sensibilisée à la sécurité des opérations.

Directions d'avenir

La formation continuera d'être une priorité pour RCM-SAR comme nous travaillons pour établir notre nouvelle norme de formation dans le bassin de Sooke. Le nouvel endroit offrira une variété de nouvelles possibilités de formation et fournira un endroit centralisé pour la formation en salle de classe et sur l'eau.

RCM-SAR continuera de développer notre équipe de formateurs certifiés par Transport Canada de sorte que nous puissions fournir une plus grande gamme des cours à nos membres.

RCM-SAR est une organisation véritablement dynamique composée des bénévoles et de professionnel. L'année 2014-2015 va être une période passionnante et nous attendons avec intérêt les nouvelles occasions.

Cheryl Caldwell

Directrice, formation et opérations

Note de la rédaction : Cheryl Caldwell est la directrice à temps plein de la formation pour RCM-SAR. Elle supervise les projets reliés à la formation pour l'organisation. Elle est certifiée et a précédemment agi comme commandante d'embarcation pour la GCC.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



GCAC C&A

Nous sommes heureux de vous présenter une nouvelle fonctionnalité mettant en valeur la riche histoire des unités appartenant à la région Centre et Arctique. Dans cet article, nous allons présenter une unité communautaire et une unité privée.

Hamilton Beach Rescue Unit (HBRU) est situé au 316 Beach Boulevard à Hamilton (Ontario).

HBRU

En 1939 les membres fondateurs ont démarré une P.A. (une patrouille aérienne) bénévole le long des rives du lac Ontario, depuis le Canal de Hamilton jusqu'à Van Wagner Beach.

En 1941, la P.A. est démantelée et le service bénévole de prévention des incendies de la plage Burlington est né. Le bureau du Chef pompier de Toronto a officiellement reconnu le service bénévole en 1941. Dans ces années-là, la bande de plage était une communauté distincte qui était gérée par la « Commission des plages ».

Ce groupe était composé d'un directeur, un secrétaire et sept commissionnaires bénévoles qui supervisaient leur propre service de Police, Incendie et Service des travaux publics. La Commission des plages se rapportait directement à des politiciens provinciaux de l'Ontario à Toronto. Le secteur des plages était une communauté soudée à l'époque et elle l'est encore de nos jours.

En 1956, la ville de Hamilton a annexé la bande de plage et nous sommes devenus une partie de la ville de Hamilton. Le Service d'incendie de la ville a recruté nos pompiers bénévoles. Ceux-ci, toujours désireux de rester ensemble ont décidé de former l'Unité de sauvetage de Hamilton Beach. Ils étaient tous formés en secourisme, sauvetage nautique et utilisaient deux dériveurs de 12 pieds pour sauver les nageurs durant l'été et effectuer les sauvetages sur glace en hiver.

En mai 1957, l'unité de sauvetage de Hamilton Beach a été fondée et a commencé avec un navire prêté et un navire loué. Les équipages effectuent des patrouilles chaque samedi, dimanche et lundi de mai à septembre. Ils sont aussi sur appel pour répondre à toute urgence 24 heures sur 24, 365 jours par an. Par la suite, ils ont été en mesure d'acheter des bateaux plus grands capables de gérer les tempêtes et les eaux du lac Ontario.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Ces bénévoles dévoués ont organisé un petit carnaval, vendu des billets, fait des tirages pour recueillir des fonds et couvrir les dépenses de l'unité. Parfois, les membres devaient puiser dans leurs propres poches et donner de l'argent pour couvrir les factures.

Nous avons survécu à ces périodes maigres et en 1965, le groupe a approché la ville de Hamilton pour demander une aide financière afin de couvrir les frais de fonctionnement. La ville a accepté, mais l'unité était toujours responsable de recueillir les capitaux pour l'achat de bateaux neufs, d'équipement et un véhicule pour remorquer les bateaux vers la rampe de mise à l'eau. Le travail et le dévouement de ces bénévoles nous a permis d'assurer la survie de l'unité pour répondre aux normes actuelles et aux exigences de la communauté.

Au cours des 50 dernières années l'unité a sauvé de nombreuses vies et a aidé des centaines de plaisanciers en difficulté sur le lac et dans la baie de Hamilton.

Afin de développer la formation des membres, de mieux servir les plaisanciers et autres membres de la communauté, nous avons uni nos forces avec la Garde côtière auxiliaire canadienne. Depuis plus de 15 ans, nos bénévoles ont travaillé en collaboration avec la Garde côtière canadienne pour recevoir des formations en premiers soins, secourisme, traitement de l'hypothermie, inspections de courtoisie, recherche et sauvetage, communication par radio V.H.F, Radar, remorquage et G.P.S.

Même si nous recevons une subvention de fonctionnement et certains fonds, nous devons encore obtenir des fonds supplémentaires pour répondre aux besoins d'investissement. La ville de Hamilton et la Fondation Trillium de l'Ontario ont tous deux fait don de fonds pour financer certains de nos récents projets d'immobilisation.

Nous sommes très reconnaissants pour leur soutien qui nous a permis d'acheter un nouveau bateau, un véhicule de remorquage et de commencer les travaux de rénovation de notre salle d'entraînement.

En 2004, avec l'aide précieuse de la ville de Hamilton et de la Fondation Trillium de l'Ontario nous avons acheté un nouveau bateau Limestone de 22 pieds pour répondre aux besoins de sauvetage et aider à assurer la sécurité de nos bénévoles lors de l'exécution des opérations SAR.

Au début de 2008, nous avons pu terminer notre nouvelle installation d'entreposage de bateau comprenant une salle d'ordinateur et une station de radio pour contacter la Garde côtière et la police de Hamilton. Nous avons remplacé notre remorque de dériveur des années 1950 avec une nouvelle remorque, construite aux normes de 2008 avec deux moteurs hors-bord Honda. Nous avons remplacé un vieux Zodiac avec un nouveau Zodiac de 18 pieds pour aider à la formation des membres et aux sauvetages sur le lac, dans la baie et les eaux environnantes de Hamilton.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



En septembre 2008, nous avons célébré le 50e anniversaire de l'unité de sauvetage Hamilton Beach avec une journée portes ouvertes où nous avons présenté tout notre équipement à la Communauté, aux politiciens locaux et à d'autres unités de sauvetage actives dans notre région.

Les membres de la Hamilton Beach Rescue Unit Inc. sont un groupe de bénévoles bien formés et dévoués qui risquent leur vie sur une base régulière pour sauver des vies des concitoyens dans la région de Hamilton.



Thunder Spirit

L'unité privée de la GCAC basée à Penetanguishene, Ontario a commencé ses opérations en 1979 et dans le sud-est de la baie Georgienne. La composition originale de l'équipage était composée de membres des Escadrilles canadiennes de plaisance. Des membres se sont ajoutés avec le temps.

Présentement, 8 des 12 membres d'équipage sont d'une même famille. Cinq d'entre eux ont travaillé avec le programme d'embarcation de sauvetage des eaux intérieures et ont une formation RHIOT.

L'unité peut se vanter de compter trois générations de membres au sein de la GCAC. Nous avons vu seulement trois 3 membres se retirer de l'organisation.

Le bateau original (Spar – key) était un Grew 1977 de 21 pieds et a été utilisé pendant plus de 20 ans. Il a été remplacé en 2002 par un bateau de 26 pieds (1978) doté de deux moteurs (Thunder Spirit), qui a été entièrement rénové et est en opération depuis 12 ans. Les premières années ont été très actives pour l'unité avec 15 à 20 appels par saison. Les années plus récentes amènent l'unité à répondre à une dizaine de cas SAR. Les opérateurs commerciaux ont réduit la pression exercée sur les ressources SAR dans ce domaine. Un bâtiment désamarré nécessitant un remorquage est maintenant un événement rare. L'unité a répondu à plus de 300 missions depuis sa mise en service.

Il semble que les embarcations privées font de moins en moins partie intégrante du modèle SAR régional. Bien que la nécessité pour les ressources existe toujours, les nouveaux bénévoles sont une denrée rare ! C'est un plaisir et un honneur pour l'équipe d'avoir travaillé avec d'autres ressources SAR au cours des 35 dernières années.



Don Limoges à droite et sa famille

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



C'est avec le cœur lourd que nous annonçons la nouvelle suivante.

Jack Kruger notre directeur de District pour l'Arctique est décédé le jeudi 19 juin 2014. Il nous manquera beaucoup.

S/Sgt Raymond John (JACK) Kruger



C'est avec une grande tristesse que nous vous annonçons le décès prématuré du Sgt. à la retraite Raymond John (JACK) Kruger à l'hôpital de l'Université de l'Alberta, à Edmonton. Il était avec son épouse Marny lorsqu'il est décédé de façon soudaine le jeudi 19 juin 2014.

Né le 16 janvier 1946 à Ottawa, Jack grandit à Eganville (Ontario), le fils unique de Gladys Iona (McDonald) & Raymond Joseph Kruger. Après ses études en 1964, il rejoint le 2ème bataillon Black Watch (Royal Highland Regiment) mais quitte ensuite pour rejoindre la G.R.C. le 13 mai 1966. Après une formation à Depot (Regina), son service a commencé avec la Division « E » (C.B.), suivie par la Division "A" (Ottawa) et la Division "O" (Ontario) avant de passer à la Division « G » (NWT) en 1982.

En 1992, il servit sur la Mission de l'ONU dans l'ex-Yougoslavie et retourne ensuite à la Division « G » en 1993. Le Service du Nord de Jack inclut Rankin Inlet, Hay River, Yellowknife, Igaluit et un retour à Hay River, où il a vécu et travaillé jusqu'à sa mort. Jack a pris sa retraite de la GRC le 31 mai 2003, pour revenir en tant que membre civil le jour suivant et a servi continuellement la GRC pour un total de 48 ans. La vie de Jack l'a amené à beaucoup d'endroits et il a connu de nombreuses aventures, mais la plus grande aventure est son déplacement "au nord de 60" il y a 32 ans.

Jack était un leader compétent, respectueux, loyal, décisif et fiable. Il aimait la GRC et ce qu'elle représentait. La carrière de Jack a été longue et variée, mais la fin de sa carrière, après sa « retraite » a été sans doute la plus gratifiante. Il a été coordonnateur SAR et agent de formation de la Division « G ». Il était passionné par la recherche et le sauvetage, et il aimait ce qu'il faisait. Il était activement engagé au niveau de la direction nationale de la Garde côtière auxiliaire canadienne. Son travail bénévole avec le GCAC était parfaitement jumelé avec celui de la GRC pour le mieux-être de tous les deux. Jack était préoccupé par « faire le travail »... et de préférence bien le faire ! Sa présence nous manquera sur de nombreux fronts. Jack était certainement unique. Il est irremplaçable.

Il fut prédécédé dans le décès par ses parents, Jack laisse dans le deuil, son épouse Marny, ses filles Jacky, Natacha, Paige et Meg ; ses fils Reiss et Tchad; Ses gendres Brent Babiuk et Kris Rewega ; son petit-fils Cash et ses petites-filles Daphnee, Avianna et Nola.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Un service commémoratif s'est déroulé le samedi 2 août 2014 à Hay River pour célébrer une vie bien vécue.

Au lieu de fleurs, la famille demande que faire des dons au nom de Jack à la Garde côtière auxiliaire canadienne, (région centre et Arctique), 577 Kingston Rd, suite 206, Toronto, ON M4E 1R3 office@ccga.ca.com 1.866.429.7283, la Fondation de l'hôpital universitaire, Bureau des donateurs - salle IHI.91, WMC 8440 - 112 Street, NW, Edmonton, AB T6G 2B7 uhfoundation@albertahealthservices.ca 407,7007 (780), ou tout organisme de bienfaisance au choix du donateur.



Québec

Les membres de la GCAC(Q) ont tenu leur assemblée générale annuelle le 15 mars dernier dans la ville de Rimouski. Plus d'une centaine de membres, commandants d'unités, directeurs de zones ainsi que les membres du conseil d'administration ont participé à cet important événement annuel. C'est l'un des plus importants événements de reconnaissance pour nos membres à chaque année. Cette fin de semaine inclut toujours une portion de formation et de réunions pour tous les services avec les directeurs, adjoints et commandants d'unités.

Le président en a profité pour faire le bilan de la dernière année et annoncer les priorités pour ce qui sera la dernière année de son deuxième et dernier mandat dans cette fonction. Dans le but d'améliorer les communications internes et une meilleure connaissance des rouages de notre organisation, le président a annoncé la mise sur pied d'un nouveau cours d'introduction à l'organisation qui sera dispensé dans un premier temps à l'ensemble de nos membres actuels et à tous les nouveaux venus par la suite au cours des prochaines années.

Monsieur Béchette annonçait également que le 23 août prochain se tiendra à Québec une importante activité de formations de pratiques sur l'eau où seront invités des membres de partout à travers notre organisation. Les objectifs ciblés sont la reconnaissance du travail des bénévoles qui seront sélectionnés à chaque année dans toutes les zones du Québec. Nous savons déjà que nous pourrons compter sur la collaboration de la Garde côtière canadienne au niveau de la préparation et de la logistique de cet événement.

De son côté, le comité permanent des nominations et des reconnaissances présidé par Louis Arsenault a profité de l'AGA pour annoncer la mise sur pied d'un nouveau prix qui sera décernée à L'UNITÉ DE L'ANNÉE. Ainsi donc, à chaque année ce prix sera décerné à l'unité qui s'est le plus distinguée tant au niveau des opérations de sauvetages que de l'implication de chacun de ses membres au niveau de la formation, la prévention, des communications et de la gestion de son unité.



Dans un autre d'idée, Madame Sylvie Pelletier, directeur régional des programmes GCC nous annonçait lors de son allocution aux membres lors de l'assemblée générale annuelle le maintien du MRSC de Québec. Cette nouvelle a été accueillie avec soulagement de la part de tous les membres de la GCAC du Québec qui sont en contact régulier avec le personnel du centre de sauvetage.

Au début de mois de mai, la GCAC (Québec) recevait dans la ville de Québec les présidents des autres régions du Canada ainsi que les représentants de la Garde côtière canadienne lors d'une réunion conjointe nationale pour discuter des grands enjeux des prochaines années pour notre organisation. Monsieur Béchette était heureux de pouvoir accueillir ses collègues et faire avancer les dossiers les plus chauds comme les procédures de planification budgétaire, les relations avec le quartier général à Ottawa ainsi que le développement du système Gisar. C'est d'ailleurs le président du conseil national, Randy Strandt qui dirigera dorénavant personnellement ce dossier.

Nous terminons ici en saluant tous les nombreux sauveteurs maritimes bénévoles du pays qui tout comme au Québec contribuent à rendre nos plans d'eau plus sécuritaires et mieux protégés. Nous sommes convaincus que c'est la contribution de tous qui fait toute la différence.

Salutations de la GCAC(Québec).

Les membres du conseil d'administration

Lors de l'assemblée générale annuelle de la GCAC(Q), tenue à Rimouski le 15 mars 2014, les mandats de certains membres du conseil d'administration ont été reconduits pour un autre mandat.

Le conseil d'administration actuel est donc composé des personnes suivantes;

De gauche à droite :

Louis Melançon, directeur général, Louis Arsenault, conseiller général, Daniel Cooper, administrateur, Lyne Soulard, directeur-prévention, Pierre Lefebvre, directeur-formation, Léopold Béchette, président, François Désy, directeur-communications, Marc Lestage, secrétaire, Denis Labonté, trésorier.

Absents de la photo;

Robert Desfonds, directeur-ressources humaines, Michel Denis, directeur-opérations.



L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



Unité de l'année

Une nouvelle reconnaissance en 2013

Le succès d'une organisation bénévole comme la nôtre repose en grande partie sur le travail d'équipe. Les membres étant regroupés en unité, il est important pour le succès de l'organisation que ses membres apprennent à travailler en équipe dans leurs unités respectives. L'Unité la plus méritoire est celle qui, dans l'ensemble, répond le mieux aux besoins de l'organisation.

Quatre (4) candidatures ont été reçues;

Unité 11 (Baie-Comeau) Sous la direction de son nouveau commandant, Clermont Harrison, cette unité a développé une cohésion et une solidarité remarquable entre ses membres qui, ensemble, ont réalisés leurs objectifs en recrutement, formation et prévention.

L'unité 04 (Québec) Sous la direction du commandant Claude Fortin, a connu une relance exceptionnelle en terme de recrutement, mobilisation et évaluation des membres, prévention, présence et visibilité lors des salons nautiques locaux et dans les marinas du secteur lors de blitz de vérifications.

L'unité 49 (Batiscan) Les membres de cette petite unité sont très impliqués en formation, maintien de leur BSA, la Classique internationale de canot de la Mauricie et du salon Chasse et pêche de Trois-Rivières. L'unité a collaboré avec les médias de la région et participé au montage d'une vidéo avec Radio-Canada qui a été diffusé à quelques reprises aux nouvelles locales.

L'Unité 16 (Vallée du Richelieu) Cette unité a été particulièrement active dans l'ensemble des domaines liés à la mission de la GCAC; gestion des ressources humaines, financières et matériel, formation, prévention, participation avec Bobbie et présences aux salons nautiques, communications, disponibilité 7/24 et réponse rapide, relations suivies avec les municipalités du secteur et reconnaissance par le milieu, collaboration avec d'autres organismes impliquée en SAR.

Bravo à ces quatre unités qui se sont démarqués en 2013. L'Unité gagnante est; L'UNITÉ 16, Vallée du Richelieu

Sur la photo, notre président, Léopold Béchette remet à la commandante de l'unité 16, Monique Parent, et Denis Labonté, membre de la même unité, le prix de l'unité de l'année 2013, une veste pour chacun des membres avec l'identification, UNITÉ DE L'ANNÉE 2013.





GCAC TN&L

Des chasseurs de guillemots doivent leur vie à l'équipage du White Star I



**Adam Randell, Northern Pen
22 Novembre 2013**

Grâce aux efforts des trois frères Randell - Ralph, Kevin et Keith - de Bide Arm, Graham Hancock et Tom Fillier sont sains et saufs sur le rivage et capable de partager quelques rires au sujet de leur expérience sur l'eau.

Mais les parties impliquées ont certainement apprécié le sérieux de la situation, lundi dernier, quand Hancock et Fillier ne sont pas retournés à la maison après un jour de chasse au guillemot.

Dimanche, Hancock a laissé son hors-bord de fibre de verre de 19 pieds à Conque, retournant le jour suivant pour faire le voyage de retour. Le jour s'annonçait bien quand lui et Fillier ont entrepris leur voyage de retour vers 11h00. Les choses allaient bientôt changer.

En route depuis une heure et demi, Hancock a mis le moteur en marche arrière mais n'a pas obtenu de réponse - la transmission était endommagée.

« Il faisait beau, tellement que nous ne nous sommes pas inquiétés, ». « Je pensais que quelqu'un allait nous trouver assez rapidement parce qu'il y avait d'autres chasseurs déjà en mer. »

Il a essayé d'envoyer un message texte mais il n'y avait aucun service.

Incapables de manœuvrer le navire, Hancock et Fillier ont été laissés à la dérive. Les vagues ont commencé à devenir plus grandes, les conduisant vers la rive.

Le long du rivage rocailleux il y avait un certain espoir, Bioutiou – situé trois milles au nord d'Englee représente un abri accessible.

Ainsi ils ont essayé de l'atteindre en ramant, à l'aide de la seule rame. Mais la rame s'est brisée et ils ont continué de dériver.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



« Nous ne pouvions rien faire parce que le vent a changé de direction et a commencé à nous pousser vers les roches, ». « Nous ne pouvions même pas abandonner le bateau pour atteindre le rivage parce qu'il était trop abrupte. »

Les deux ont ensuite déployé leur dernière ligne de la défense, jetant dehors un petit grappin qui était à bord. « Nous n'avons pas pensé qu'il allait tenir, mais ce fut le cas ».

Avec l'obscurité, les deux ont pu voir les lumières de Conque dans la distance. Ils ont cherché à obtenir l'attention des résidents. Un gilet de sauvetage disponible a été mis à flot et enflammé. La boîte à lunch de Hancock pâle a été remplie d'essence.

« Nous avons pris un réservoir d'essence de cinq gallons, avons coupé le côté, l'avons placé à la dérive et avons mis cela en feu. » Il a tout brûlé mais nous sommes restés inaperçus. Nous avons aussi tiré toutes nos cartouches.

Hancock a même trouvé une ampoule à bord, l'a branché à une batterie et a commencé à signaler la détresse. « Nous faisons tout ce que nous pouvons, nous avons prié, essayant d'attirer l'attention de quelqu'un, ». « Après un moment j'ai mis mon gilet de sauvetage. »

Pendant que les heures passaient et que la météo se dégradait, Hancock s'est rendu compte qu'il dérivait de plus en plus vers les falaises. Ils se sont placés vers l'arrière du bateau parce la proue du navire avait tendance à plonger dans l'eau.

« J'ai été effrayé, mais je ne le montrais pas. Pendant ce temps, une mission de sauvetage se mettait en branle.

En route vers le sauvetage

Ralph Randell avait surveillé de sa fenêtre le retour du bateau de Hancock tout au long de la journée.

Quand l'obscurité est arrivée et que le bateau de Hancock n'était pas au quai, il a commencé à s'inquiéter. Il écoutait les nouvelles de soirée quand son épouse a répondu au téléphone; Hancock et Fillier n'étaient pas rentrés à la maison.

« J'ai tout de suite su ce qui s'était passé; ils ont eu des ennuis quelque part. »

Il a placé un appel téléphonique à la Garde côtière de St. Anthony. Il a même appelé des amis de Conque et d'Englee pour voir s'ils avaient vu les chasseurs.

« Ils n'ont pu faire rien pour nous alors j'ai dû appeler Halifax. J'ai demandé un numéro de mission et j'ai offert de partir en mission parce que je ne voulais pas attendre trop longtemps. »

Il a appelé ses frères, et vers 19h00 le navire était en route avec trois membres d'équipage.

Ils ont pris leur temps parce que Hancock et Fillier étaient peut-être en panne près de la maison. Ils ont ensuite longé le rivage jusqu'à Englee. Sans succès, les frères ont choisi de poursuivre la recherche.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



« Nous positionné les stabilisateurs, parce qu'il y avait de bonnes vagues, et avons commencé une recherche dans Canada Bay et vers Buddy Too. » En direction Nord un peu passé Englee, Kevin a vu un léger clignotement.

Il est entré dans la timonerie pour aviser ses frères.

Il y a eu beaucoup de discussion à ce sujet, parce que les lumières de la ville étaient visibles. « Je suis sorti encore et je ne pourrais pas cesser de la regarder, » Kevin ai dit. « Je suis retourné et j'ai dit à mes frères : doit être un bateau. Nous avons mis le cap vers la lumière. »

Mais de localiser les deux chasseurs représentait seulement la moitié de la bataille. Leur bateau était presque sur les roches. Ralph, qui tenait la roue du navire de 65 pieds, a dit qu'il n'était pas sûr s'il pouvait s'approcher du bateau en toute sécurité.

« Ils étaient si près de la berge que la mousse de la mer était présente ». Il a contacté la Garde côtière suggérant qu'une extraction par hélicoptère était la meilleure option.

« On était prêt pour attendre l'hélicoptère, mais il n'a jamais venu, » il a dit.

En attendant, Hancock et Fillier étaient en position difficile. Ralph a noté que le bateau plongeait la proue à l'eau. Il fallait agir; les frères ont attaché un flotteur de 60 pouces avec une corde pour la lancer au bateau en détresse.

Kevin est allé à la proue du bateau et l'a lancé mais le flotteur a rebondi dehors. « Après la troisième ou la quatrième fois, ils ont pu saisir la ligne. » Kevin dit. « Je leur ai dit de s'assurer que la corde a été bien attachée. Je pensais que c'est la chance qu'ils aient, parce que si cette corde se détache nous n'aurons pas d'autre chance. »

Puisqu'ils étaient si près des falaises, Ralph a dû manœuvrer le navire de face. « Nous ne pouvions pas les contourner, il n'y avait pas assez d'espace, ». « Une fois attaché, nous avons dû nous éloigner de la rive en marche arrière. »

« Il a fallu une quinzaine de minutes pour les transférer à bord de notre navire. »

Kevin et Keith attendaient sur le pont, prêts à faire le transfert. Kevin a synchronisé ses efforts. « Vous savez ce que c'est quand la mer est agitée. Au bon moment, je l'ai saisi bien par les deux épaules, ai donné le coup sec et l'ai déposé sur le pont. »

Fillier était le prochain. « Je l'ai saisi par les épaules et l'ai amené à bord. » « Keith l'a saisi par le pantalon pour l'amener à bord. » Avec le hors-bord en remorquage, nous étions de retour cinq heures après le début de la mission.

En rétrospective

Hancock et Fillier se rappellent que c'était situation terrifiante et ils ont pris quelques jours pour s'en remettre. Quand Hancock a vu le White Star I arriver, c'était comme de gagner un million de dollars.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2014



À la mémoire de Gerard Lacey

En 1977, un jeune homme du nom de Gérard Lacey a commencé son emploi en recherche et de sauvetage au service de la sécurité nautique Garde côtière canadienne. Gérard était employé comme agent de sécurité nautique. Durant de nombreuses années, il a voyagé dans la province de Terre-Neuve et Labrador pour promouvoir la sécurité nautique chez les enfants et les adultes en visitant les écoles de la province. Il a voyagé dans diverses communautés par voiture, bateau et avion avec son équipement de sécurité avec lui.

Gérard a fait connaissance avec la Garde côtière auxiliaire canadienne (Terre-Neuve & Labrador) en 1978 quand il a assisté à la première Assemblée générale annuelle à Grand Falls. À l'époque, nous étions connus comme le Service canadien de sauvetage maritime. En 1997, Gérard quitte la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne et prend le poste d'agent de formation pour la garde côtière auxiliaire canadienne.

Comme inspecteur certifié par Transports Canada, Gérard a été chargé d'inspecter tous nos bateaux de moins de 15 tonnes pour assurer la conformité avec le Règlement sur les petites embarcations de pêche. Cela a commencé une carrière qui l'as mené jusqu'à sa retraite le 18 décembre 2013.

Gérard Lacey est devenu un nom familier parmi les membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Il a été à bord de nos bateaux et a apprécié une tasse de thé dans de nombreux foyers à Terre-Neuve et au Labrador. Il savait non seulement le nom du membre, mais aussi le nom du conjoint et des enfants qui étaient dans la famille et bien sûr le nom du chien. Beaucoup voulaient demander à Gérard de quelle partie de la ville, il était originaire. Sa réponse était toujours « Je vis entre les coureurs de crête et les shakers de foin ».

Gérard était le genre de personne inoubliable que tout le monde connaissait et aimait. Il a eu énormément de respect pour la Garde côtière auxiliaire canadienne. Il a versé son cœur et son âme dans cet organisme sur une base quotidienne.

Malheureusement, le 4 avril 2014 Gérard est décédé après une courte maladie. De dire qu'il va nous manquer est un euphémisme. Ses connaissances, l'expertise et l'amour de son travail ne seront pas oubliés. Sa passion pour la recherche et le sauvetage et la Garde côtière auxiliaire canadienne ont contribué à maintenir les navigateurs plus sûrs lorsqu'ils sillonnent nos eaux. Gérard — puissiez-vous trouver paix.

