MESSAGE DU PRÉSIDENT NATIONAL

RANDY STRANDT, PRÉSIDENT NATIONAL

Chers collègues de partout au pays, il me fait plaisir de communiquer avec vous. Tout d'abord, je devrais me présenter et vous donner un bref historique. Je suis le Président du Conseil national de la GCAC et le président sortant de RCM-SAR (la GCAC Pacifique). J'ai joint cette organisation il y a 15 ans alors que je terminais l'université. J'ai joint les rangs d'une unité SAR. Au cours des années, j'ai appris beaucoup et je suis toujours commandant d'unité dans ma station locale où je participe à la formation des membres, aux opérations de sauvetage, et à des événements dans la communauté. Je vis dans la banlieue nord de Vancouver. Je suis marié avec deux enfants (15 et 12 ans) et travaille le jour comme directeur des finances pour une compagnie immobilière à Vancouver.

J'ai une grande passion forte pour le service bénévole dans la communauté. Mon père et mon frère étaient sapeurs-pompiers bénévoles et ma mère a contribué tous les ans des centaines d'heures à aider les moins fortunés. Il est normal dans ma famille de redonner à la communauté si vous le pouvez. Je ne vois pas le bénévolat comme un devoir mais plutôt comme un honneur et un privilège. En grandissant, j'ai eu droit aux histoires de mon père qui a passé la majorité de sa carrière comme ingénieur avec la Garde côtière canadienne. J'étais enthousiasmé quand j'ai appris la possibilité de me joindre à la GCAC. C'est une grande joie pour moi d'appartenir à cette organisation et de me joindre aux membres des autres régions.

Partout où nous sommes, nous trouvons le même niveau d'implication communautaire chez nos membres qui sont des professionnels et qui consacrent des milliers d'heures pour que d'autres puissent vivre. C'est vraiment un plaisir d'être associé à chacun de vous. Cette organisation m'a donné tellement au cours des années en termes de formation, de connaissance et d'expérience.

En tant que membre du Conseil national pendant les quatre dernières années, j'ai eu l'occasion de travailler avec des collègues de partout au pays et d'apprécier le travail et l'engagement des membres. J'ai vu les nouvelles idées et les différentes approches à résoudre des problèmes et j'apprécie la contribution de ceux qui dans chaque région apportent une vaste quantité d'expérience, de connaissances, et de dévouement.

L'AUXILIAIRE
GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE
AOÛT 2013

Il y a environ un an, j'ai été invité à parler au service funèbre de deux braves femmes qui ont perdu leurs vies lors d'un exercice SAR. Mon message à ceux assemblés lors du service est que même si la population voit le service bénévole comme « ordinaire », il n'en est rien. Le commun des mortels n'abandonne pas son quotidien pour aider de parfaits étrangers. Le commun des mortels n'abandonne pas ses soirées et ses week-ends pour aider d'autres. Nous avons tous un choix semblable par lequel, au lieu d'offrir votre temps, vous auriez pu vous reposer ou vous détendre, faire une promenade, ou passer plus de temps avec la famille.

Au lieu de cela nos membres choisissent d'aider les autres et paient un prix pour cela. Ce prix peut être des appels pendant des vacances ou des anniversaires. Ce peut être de longues heures d'entraînement ou des travaux ingrats. Dans le pire des cas, ce peut être le prix ultime. J'espère que chacun de vous savez comment essentiel et important cette contribution que vous apportez est à la sécurité des navigateurs et quelle différence significative elle fait. Dans ce bulletin vous verrez quelques statistiques qui donnent une idée de l'importance de votre contribution. Globalement, nous avons mené 1,913 missions SAR, contribué 185,464 heures de bénévolat, et mené 3,079 exercices de formation. Peut-être que votre contribution personnelle en temps et effort ne semble pas énorme mais globalement c'est un apport significatif qui amène toute une différence.

Pour cette édition de l'Auxiliaire, j'ai suggéré aux présidents de changer les choses un peu et j'ai demandé à chaque région de soumettre un texte au sujet de leur organisation. L'idée est d'employer cette publication comme endroit pour partager l'information, les succès, et juste des histoires intéressantes plates tels que nous pouvons nous renseigner sur l'un l'autre et apprécier certaines des différences. Nous opérons de différentes manières à travers le pays et nous avons pensé qu'il était peut-être temps de partager avec tous les membres à travers le pays certaines des histoires. Je souhaite que ce soit le début de quelque chose qui établira une camaraderie entre les régions et nous permettra de partager nos connaissances.

Encore un fois, c'est un honneur pour moi de vous représenter.

Salutations,

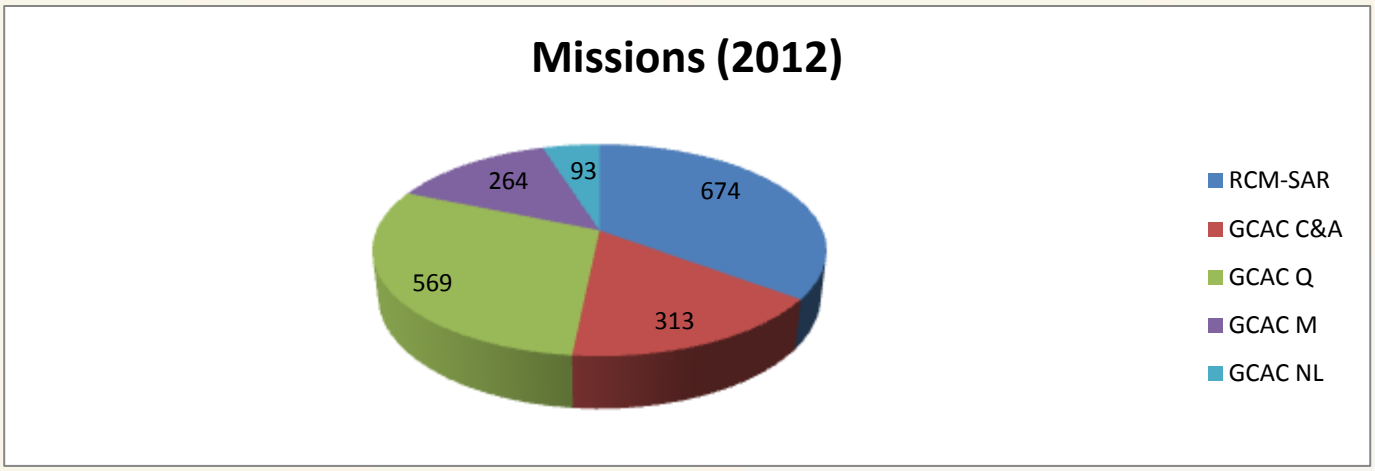
Randy Strandt

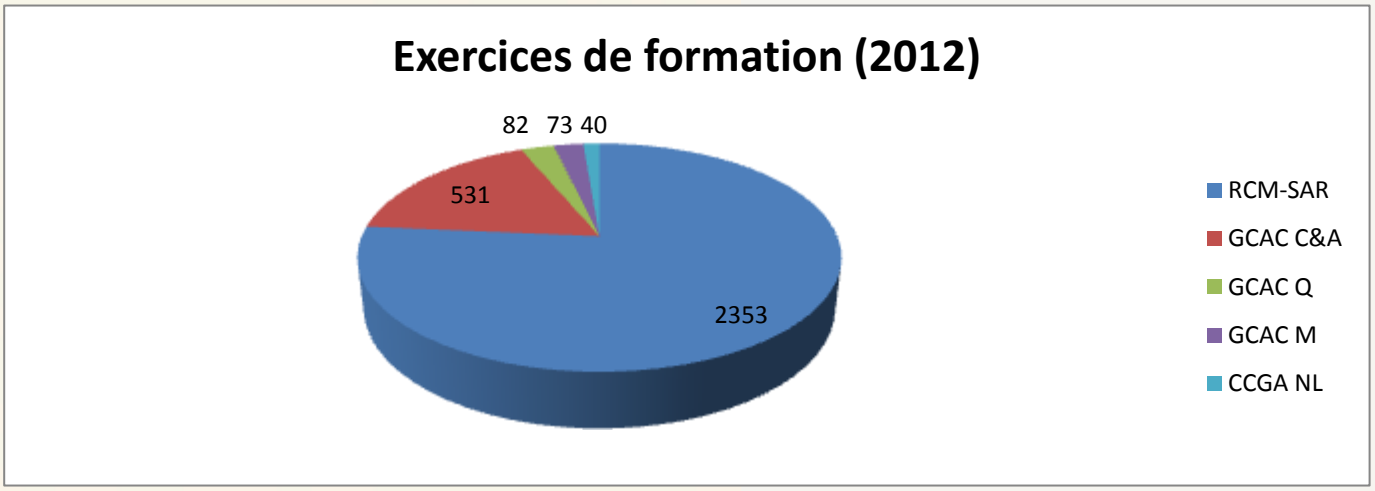
Président national

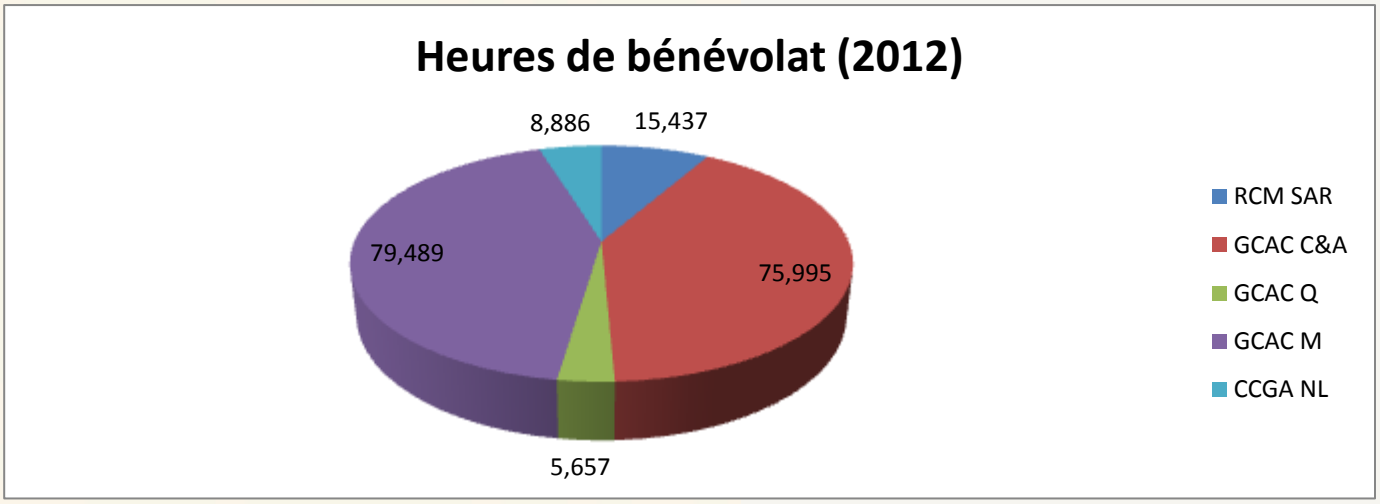
L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2013







L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2013

Chers amis et collègues de partout au pays, nous sommes vraiment heureux d'avoir cette occasion de partager avec vous les activités de notre organisation et d'entendre également les histoires des autres régions du pays. Nous sommes une organisation en forte croissance intéressée par l'étude et le partage des meilleures pratiques. RCM-SAR opère 42 stations sur la côte ouest du Canada. Nous opérons presque exclusivement des navires communautaires spécialisés dans les opérations SAR.

Chaque station peut répondre de 10 à 100 appels par an. Nous avons adopté une norme élevée de formation pour notre organisation, développé un simulateur et conçu nos propres navires de sauvetage. Comme c'est le cas pour le reste du pays, nous avons une géographie diverse. Nous avons également des stations dans les communautés plus rurales. Peu importe où ils sont, nos membres partagent la devise « bénévole qui sauve des vies sur l'eau ».

Notre nom

Pendant la dernière année la GCAC Pacifique a commencé à utiliser sa nouvelle marque de commerce : Royal Canadian Marine SAR (RCM-SAR). Il n'y a eu aucun changement aux opérations, mais notre nouveau nom rapporte vraiment en termes de couverture médiatique et de reconnaissance publique.

Comme nous communiquons avec nos confrères des autres régions pour la première fois, nous avons pensé que c'était probablement le moment approprié pour expliquer notre changement de nom. La motivation principale pour le changement de nom était de rehausser notre profil dans la communauté maritime pour faire des levées de fonds et répondre à la croissance de nos frais d'opération et de nos besoins en capitaux toujours croissants. Quand nous avons discuté avec des représentants provinciaux ou avec le public, la perception générale était que nous faisions partie du gouvernement fédéral, et que nous ne devrions pas demander de contributions du public. C'est un malentendu facile à comprendre parce que les noms GCAC et GCC sont si semblables. Fondamentalement très peu de gens comprenaient ce que le mot « auxiliaire » signifie.

Nous voulons vous assurer que nous restions engagés à participer au Conseil national. Nous avons apporté le manuel d'équipage SAR, Bobbie le bateau de sécurité, le système GISAR. Nous appuyons le Conseil national et voulons voir une organisation nationale forte qui répond aux besoins de régions. Nous continuerons à appartenir et contribuer au niveau national.

En expliquant le changement de nom à la Garde côtière canadienne, nous leur avons fournis quelques raisons spécifiques pour ce choix :

Collecte de fonds - nous avons eu besoin de hausser la visibilité de notre organisation pour nous permettre d'améliorer les levées de fonds dans la communauté. Les 42 stations avec des navires SAR sur mesure, notre simulateur pour petites embarcations SAR, la formation des commandant d'unités comprenant des certifications reconnues SVOP, SEN-L, et MED A3 est seulement possible grâce à l'argent additionnel que nous avons pu obtenir du public.

Notre but naturellement est de continuer à augmenter nos capacités, réalisant des normes plus élevés de formation et fournissant les ressources additionnelles.

Commercialisation - nous avons eu besoin de refaire notre image de marque pour nous permettre de créer les sources additionnelles de revenu pour financer nos opérations. Nous souhaitons commercialiser quelques aspects de nos opérations pour offrir la formation à d'autres agences (c.-à-d. GRC, départements d'incendies, Forces canadiennes, gardes forestiers, etc.). Nous avons un niveau significatif d'expérience, un excellent programme de formation incluant un simulateur qui pourrait être utilisé pour financer notre organisation. Il est beaucoup plus facile de le faire avec une marque de commerce distincte.

Identification - nous avons voulu développé une nouvelle image pour que nos membres puissent être reconnus pour leurs contributions et accomplissements. Cette reconnaissance est extrêmement importante pour les familles, amis, et collègues de nos membres. Sous la bannière de la GCAC, il était rare que l'auxiliaire ne soit mentionné. En outre, nous avions peu de chance d'établir une reconnaissance de qui nous sommes ce qui limitait notre capacité de diversifier notre financement.

Différentiation - l'utilisation du nom GCAC a causé et continuera à causer des questions pour la Garde côtière pendant que nous élaborons de nouveaux services en dehors de la portée de la GCC. En se différenciant, nous éliminons le risque de confusion.

Types de navires

Nous opérons presqu'exclusivement avec des navires SAR spécialisés. Nous avons des navires privés dans les secteurs dans les endroits où la démographie ne permet pas l'opération d'un navire communautaire. RCM-SAR est passé rapidement d'un modèle avec lequel il y a 15 ans nous avions une majorité de navires privés vers une flotte de navires communautaires. Durant cette période, notre flotte était basée autour du modèle de la Garde côtière avec des petits navires rapides de type Zodiac à coque rigide. Ceux-ci ont évolués pour utiliser la conception en aluminium de type T.

Exemple de navire de type T

L'avenir

Notre organisation a toujours été proactive en regardant autour du monde pour identifier les meilleures pratiques pour le développement des programmes de formation, d'équipement et de navire. Nous avons beaucoup appris des meilleurs organismes autour du monde qui emploient les flottes normalisées. Nous avons commencé il y a plusieurs années à développer les classes normalisées de navires qui serviraient de base pour notre flotte. Pour concevoir les navires, nous avons consulté nos associés autour du monde et avons proposé une conception incorporant les meilleures pratiques pour la conception de coque, de moteurs, la propulsion, etc. Nous mettons de l'avant un programme de renouvellement de la flotte avec lequel tous nos navires seront remplacés par une classe standard de navire.

Navire de type Falkins (Type 2)

En raison du travail fait, notre navire de classe Falkins a été développé et le premier navire est entré en opération en 2010. Nous avons construit six autres navires depuis et nous avons des plans pour encore 3 navires pour les prochaines années. Ce navire mesure 33 pieds, construit en aluminium, est alimenté au diésel, utilise un système de propulsion par turbine, est inchavirable et peut atteindre la vitesse de 40 nœuds. Il a été construit en utilisant les standards les plus élevés de construction. Ces navires sont parmi les premiers utilisant la propulsion par turbine sur la côte ouest.

Type 1

Après avoir conçu le modèle avec cabine et propulsion à turbine, l'équipe de gestion a entrepris de concevoir un navire qui servira d'épine dorsale pour notre flotte. Cette conception de navire a été complétée et le premier navire a été lancé en 2013. Ce modèle incorpore l'exécution prouvée et fiable de nos navires existants, il utilise également la principale conception d'embarcation de sauvetage avec une plateforme d'atténuation de choc par lequel les membres d'équipage sont protégés des mouvements par une plateforme d'atténuation de choc. Ceci améliore non seulement le confort mais aussi la sécurité de l'équipage. Encore une fois, c'est une première en matière de technologie de navire SAR au Canada.

Simulateur

Au milieu des années 2000, nous avons identifié la nécessité d'avoir des normes plus élevés de formation et plus d'expérience pratique lors de situations difficiles. Le développement de scénarios était et continue d'être la méthode principale pour augmenter les connaissances. Malheureusement, il est presque impossible de créer certaines situations telles que la nuit orageuse et brumeuse dans un canal étroit. C'est le type de situation dans laquelle nous placer nos coéquipiers en formation. La solution était de développer un simulateur qui pourrait placer les membres d'équipage dans de telles situations où ils pourraient pratiquer la prise de décision, la planification SAR, le contrôle de la navigation et les communications dans les plus mauvaises circonstances sur une base régulière et sûre.

Par conséquent, notre projet de simulateur de SARNAV a été lancé et en 2009, les premiers membres d'équipage suivaient la formation. Ce seul projet a été une étape importante significative pour notre organisation avec des centaines de membres réalisant un degré beaucoup plus élevé de formation et de certification que ce qui était précédemment offert au Canada. Ce simulateur reçoit l'intérêt de plusieurs utilisateurs tels que les forces de l'ordre, d'incendie, les forces canadiennes et d'autres organisations civiles.

L'avenir

Nous en attendons avec intérêt de voir certains d'entre-vous nous visiter dans un avenir rapproché. C'est en effet une bonne camaraderie qui existe parmi ceux qui sont bénévoles sur l'eau.

GCAC C&A

GCAC Centre et Arctique – Programme de formation 2013

En 2012, le comité de formation régional s'est orienté sur une vision pour reconstruire et récrire notre programme de formation en développant deux cours qui seraient offerts sur une période de 3 ans/saison. Ces nouveaux cours incluraient une quantité égale de formation théorique et pratique et sont maintenant connus comme phase 01 et phase 02. Le curriculum a été également été inspiré des certifications du Canada SVOP/MED A3 de Transport Canada et également des cours de base et d'opérations SAR de la GCAC Centre et arctique. Le cours de la phase 03 a été développé et est basé sur la certification de chef d'équipe pour les navires qui excèdent 30kts et sont principalement avec une cabine ouverte. En outre, l'intention de la phase 01 et de la phase 02 est de former de nouveaux membres joignant la GCAC C&A et formera les membres pour opérer un navire, utiliser le matériel de protection personnel, navigation de base de navire et autres.

Le comité de formation a utilisé les manuels de formation existants (SAR de base et Opérations SAR), le manuel d'équipage SAR, le guide de formation pour les petites embarcations et d'autres ressources nautiques pour créer une version mise à jour de nos manuels. Ces manuels sont divisés en chapitres qui coïncident avec les présentations PowerPoint, et la fin de chaque chapitre offre un scénario pour la certification que l'étudiant peut utiliser quand on passe au le volet pratique. Une partie de la refonte des manuels nous a permis de recréer et reproduire nos manuels en utilisant des photos et des illustrations mises à jour.

Pendant que les ambitions du comité se développaient et que les tâches étaient divisées parmi les membres, la reconstruction du programme de formation est devenue plus complète et professionnelle. Le programme sera un outil utile qui servira nos membres en leur permettant de s'exercer en classe et sur l'eau. Le nouveau programme sera offert aux instructeurs à l'automne 2013, puis les phases réelles débuteront ensuite pour de nouveaux membres et les membres existants.

Le district 2 de la GCAC C&A a tenu un exercice régional pour le lac Ontario le samedi 25 mai et pour le lac Erie, le dimanche 26 mai.

L'exercice du lac Ontario a inclus quatre navires de la GCAC ; TOWARF, plage de Hamilton et deux de GAMARU. Le navire Cape Storm de la GCC était également sur place. Quatre réservistes du HMS York étaient également sur place pour observer l'exercice.

L'exercice du lac Erie a inclus cinq navires de la GCAC ; Southwind III, Sandman et deux navires de POCOMAR. Le navire Dirt Water Kit devait également participer, malheureusement il a éprouvé un problème mécanique. Le navire de la GCC Cape Storm était également sur place à Port Colborne. L'unité de sauvetage de Long Point a participé avec Southwind à Port Dover.

L'unité 11 de CASARA (Niagara) a participé pendant les deux jours avec deux avions, PJO TES. L'escouade SAR 424 de Trenton a fourni un support aérien avec le C-130 Hercule et un hélicoptère CH-146 Griffon.

Le scénario pendant les deux jours visait à retrouver un navire en retard avec un nombre inconnu de personnes à bord.

Chaque navire de la GCAC a déployé des champs de débris le matin pour que les équipages aériens de CASARA pratiquent leurs techniques de repérage. Les deux navires de la GCC et les embarcations de sauvetage côtier ont déployé des vestes de sauvetage dans les secteurs de recherche pour chacun des navires de la GCAC. Un scénario médical a été attaché à chaque veste et les équipages ont pratiqué la récupération en utilisant des mannequins et accompli les premiers soins.

Une recherche coordonnée entre CASARA et la GCAC a été accomplie avec le Hamilton Beach fournissant le navire cible.

L’hélicoptère est arrivé sur la scène et deux techniciens SAR et une civière ont été déployées sur la plate-forme de chaque navire de la GCC pour permettre aux membres d’équipage de la GCAC d’observer les opérations. En outre, le groupe du Lac Ontario de lac a pu récupérer deux techniciens SAR. Les techniciens ont ensuite été remis à l’eau pour être récupérés par hélicoptère.

Les navires de la GCAC ont ensuite récupéré les équipements (parachutes, etc.) restés à l’eau. L'exercice de cette année était une belle occasion de participer à un événement avec divers participants et a été très réussi pour les quarante membres qui y ont participé.

GCAC TN&L

Un séminaire de formation a eu lieu à la station de sauvetage de la Garde côtière à Burin le 13 octobre 2012. Les membres se sont rendus à la station de sauvetage pour prendre part à une journée complète de formation. Les sessions de formation se composaient de planification des secours, secourisme pratique, abandon d'urgence et lancer de la ligne d'attrape.

Les membres ont eu l'occasion de pratiquer le revêtement d'une combinaison d'immersion, se glisser à l'eau pour faire l'expérience véritable et ensuite apprendre à se hisser sur un radeau de sauvetage. Un poste de secours a été mis en place et les membres ont eu l'occasion de pratiquer les premiers soins. Le lancer de la ligne d'attrape a eu lieu sur le quai. L'épreuve de planification SAR a donné l'occasion de préparer un plan de recherche sur carte marine. Une épreuve de matelottage a eu lieu ensuite.

Le bateau de pêche de la GCAC (NL) « Tradition de Burin », opéré par M. Winston Pitcher Jr. a été utilisé pour la démonstration d'abandon d'urgence avec l'escadrille 103 de Gander.

À la fin de la journée, les participants ont fait remarquer que le séminaire de formation avait été un énorme succès !

L'AUXILIAIRE
GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE
AOÛT 2013

GCAC Maritimes

La formation en premiers soins et votre instinct
Des éléments clés pour sauver des vies

David Amadio est membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne, région des Maritimes et directeur de la zone 9. Dans la soirée du 11 août 2012, David rentrait chez lui après avoir assisté à une célébration des 50 ans de la Garde côtière à Louisbourg, en Nouvelle-Écosse.

En route vers son domicile, il a trouvé une personne âgée qui était arrêtée sur le bord de la route. David s'est arrêté pour vérifier si tout allait bien. La personne disait croire que les freins ne fonctionnaient plus sur sa voiture. David a pris le volant pour écarter le véhicule du chemin et a constaté que les freins fonctionnaient correctement. Il a demandé à la personne si elle se sentait bien. La personne a répondu qu'elle avait des douleurs à la poitrine et du mal à respirer. David a suggéré d'appeler le 911 mais elle souhaitait seulement retourner à la maison.

Une autre voiture est arrivée avec un couple. L'homme de ce véhicule s'est offert pour la conduire à son domicile. David ne s'est pas senti confortable face à la situation et a dit qu'il les suivrait également.

En passant devant la station de pompier de Morien la voiture s'est arrêtée et David a appelé le 911.

Les services d'urgence sont ensuite arrivés et ont transporté la personne à l'hôpital.

Deux semaines plus tard, David a reçu une lettre de la personne le remerciant pour son aide. Elle avait effectivement fait eu une crise cardiaque et se trouvait à l'hôpital de Halifax.

David était heureux d'avoir reçu la formation des premiers soins. Il arrive que les gens refusent l'aide dont ils ont vraiment besoin.

En mars 2013, David a reçu une récompense nationale pour sa persistance et son dévouement. Sans eux, les résultats auraient probablement été bien différents.

L'AUXILIAIRE

GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

AOÛT 2013

GCAC Québec

Les membres de la GCAC(Q) ont tenu leur assemblée générale annuelle le 16 mars dernier. Plus d'une centaine de membres, commandants d'unité, directeurs de zone ainsi que les membres du conseil d'administration ont participé à cet important événement annuel. C'était bien sûr, l'occasion pour le conseil d'administration de faire rapport de sa gestion financière et de ses projets d'avenir. Tous les membres qui sont présents, peuvent s'adresser directement à leurs dirigeants pour les questionner sur tous les sujets qui les préoccupent.

L'AGA permet aussi de stimuler les troupes en vue de la prochaine saison. Les directeurs de la formation, de la prévention, des communications, des opérations, des ressources humaines ainsi que les directeurs de zones en profitent pour rencontrer leurs bénévoles et planifier les activités à venir.

L'année dernière, nous avons effectué plus de 569 missions de recherche et sauvetage sur notre territoire. Nous comptons cette année sur plus de 670 membres actifs et sur une flotte d'environ 108 embarcations dont 16 sont la propriété de l'organisation.

Suite à une importante réforme de notre programme de formation, depuis le 1er avril 2013, tous les membres qui effectuent des opérations de recherche et sauvetage doivent obligatoirement avoir réussi un examen de Sauveteur 1 (Niveau 1). Il n'est donc plus suffisant de participer à des cours de formation; il faut dorénavant pouvoir démontrer qu'on a assimilé la matière apprise durant les cours. Le taux de réussite de nos membres a été plus que satisfaisant. La préparation et les exercices de révision a été la clé de la réussite. Nos membres en sont sortis que plus fiers et confiants en leurs capacités d'intervenir dans des environnements marins souvent hostiles.

Lors de la refonte de nos règlements l'année dernière, nous avons également mis sur pied un nouveau département de ressources humaines sur lequel nous comptons énormément pour améliorer notre processus de recrutement et d'évaluation de nos membres. Nous avons déjà commencé à en voir les avantages en recrutant de nouveaux membres dont le profil est davantage ciblé en fonction de nos besoins dans chacune de nos unités ainsi que dans des postes de gestion. Ce service est dirigé par une directrice qui siège au conseil d'administration. Elle peut compter sur le support de cinq (5) adjoints dans chacune de nos zones pour l'appuyer dans son mandat.

Durant l'été nous en profitons pour organiser d'importantes activités de formation pratique sur l'eau dans chacune de nos cinq (5) zones. Ces formations permettent en autre de mettre en pratique les notions théoriques apprises durant les formations en salle données au cours de l'hiver. Une réflexion a récemment été entreprise afin d'envisager la possibilité de remettre dans notre calendrier des activités annuelles de l'organisation une nouvelle formule de « Jeux interzones » qui serait une activité de formation estivale qui regrouperait des membres à travers toute la région du Québec. Notre but ultime sera d'encourager plus de membres à participer à nos formations pratiques sur l'eau.

Nous profitons de ces dernières lignes pour saluer tous les collègues et les membres des autres régions du Canada. Notre région sera toujours heureuse de contribuer positivement à l'avancement de notre organisation nationale ainsi que des autres régions de la GCAC.