



Le Dauphin

SERVICE AUXILIAIRE CANADIEN
DE SAUVETAGE MARITIME



Volume 17

Laurentides Inc.

Mai 1988

GUIDE DE PLANIFICATION DES RÉUNIONS DU SACSM (L)

(adopté le 12 mars 1988)

RÉUNIONS RÉGULIÈRES DE L'EXÉCUTIF (incluant les conseillers sur invitation de leurs répondants)

DATES:

- 1) Mi-janvier
- 2) Mi-mars
- 3) Mi-octobre

LIEU:

Montréal

DURÉE:

Samedi de 09.00 à 18.00 hres

HÉBERGEMENT:

Vendredi et samedi soirs
Occupation double au tarif simple.
Pour les membres du CE résidant à 100 km
(aller-retour) ou plus du lieu de la réunion.

DÉPLACEMENT:

Pour les membres du CE étant à plus de 50 km
(aller-retour) du lieu de la réunion.

REPAS:

Selon les tarifs établis par le SACSM (L).

Déjeuner: pour les membres du CE,
hébergés et ceux dont le déplacement débute
avant 07.30 hres.

Dîner: pour tous les membres du CE.

Souper (vendredi et samedi): pour les mem-
bres du CE, hébergés et ceux dont le retour se
termine passé 19.00 hres.

N.B.: Dans l'éventualité qu'une assemblée
débuterait le vendredi soir, une chambre
pour le vendredi soir incluant le souper du
vendredi soir et le déjeuner du samedi
matin seront offerts aux membres du CE
déjà non-hébergés.

RÉUNIONS RÉGULIÈRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION (incluant les conseillers sur invitation de leurs répondants)

DATES:

- 1) Mi-janvier
- 2) Mi-septembre

LIEU:

Québec

DURÉE:

Vendredi soir de 20.00 à 22.00 hres
(Réunions séparées Exécutif et Cdts de
district)

Samedi de 09.00 à 17.00 hres

HÉBERGEMENT:

Vendredi et samedi soirs
Occupation double au tarif simple.

N.B. Il serait souhaitable, que chaque
membre demeurant à une distance
raisonnable, selon son évaluation per-
sonnelle, ne réquisitionne pas de
chambre.

DÉPLACEMENT:

Pour les membres du CA étant à plus de 50 km
(aller-retour) du lieu de la réunion.

REPAS:

Selon les tarifs établis par le SACSM (L) sauf,
pour les repas de groupe du samedi pour le
dîner et, pour le souper (incluant le conjoint) qui
seront payés par le SACSM (L) à l'exception de
la boisson.

Souper (vendredi soir): pour les membres du
CA dont le déplacement débute avant 19.00
hres.

Déjeuner (samedi et dimanche): pour les mem-
bres du CA.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

DATE:

Mi-novembre

LIEU:

Alternance entre Québec et Montréal ou
l'équivalence à L'Auberge des Seigneurs à St-
Hyacinthe ou l'hôtel Le Baron à Trois-Rivières.

DURÉE:

Vendredi soir de 20.00 à 22.00 hres.
(Réunion du Conseil d'administration)
Samedi de 09.00 à 17.00 hres.

HÉBERGEMENT:

Vendredi et samedi soirs pour les membres du
CA et, les autres membres autorisés par le
SACSM (L) résidant à 100 km (aller-retour) ou
plus du lieu de la réunion.

N.B. Il serait souhaitable, que chaque membre
demeurant à une distance raisonnable,
selon son évaluation personnelle, ne
réquisitionne pas de chambre.

DÉPLACEMENT:

Pour les membres étant à plus de 50 km
(aller-retour) du lieu de la réunion.

REPAS:

Selon les tarifs établis par le SACSM (L) sauf,
pour les repas de groupe du samedi pour le
dîner et, pour le souper (incluant le conjoint) qui
seront payés par le SACSM (L) à l'exception de
la boisson.

Souper (vendredi soir): pour les membres
hébergés par le SACSM (L) dont le déplace-
ment débute avant 19.00 hres.

Déjeuner (samedi et dimanche): pour les mem-
bres hébergés par le SACSM (L).

Jacques Gingras, président, SACSM (L)
88-03-17

MAY-DAY-MAY-DAY- MAY-DAY...

-May-Day, May-Day, May-Day, à toutes les stations, ici DÉTENTE CV-4331, incendie, blessés, 5 membres, localisation inconnue-

Vous devrez sûrement un jour ou l'autre répondre à un tel appel de détresse. Comment vous comporterez-vous et quelles règles suivrez-vous?

Au cours de l'été dernier, le service auxiliaire des Laurentides, région 09, sous le commandement de Monsieur Jean Caron, organisait un exercice de secours recréant un incident au milieu du fleuve St-Laurent.

Le scénario offrait aux secouristes la possibilité de faire preuve d'imagination et de débrouillardise. L'appel de détresse faisait mention d'un incendie et de blessés, sans aucune indication sur la localisation de l'incident. L'on n'avait rien négligé pour rendre la situation le plus réaliste possible. Une équipe avait été habilement costumée et maquillée afin de simuler les blessés. Des infirmiers para-médicaux et bénévoles étaient également de la distribution.

Ce réalisme était crucial pour amener les secouristes à réagir avec le plus d'authenticité possible. L'on avait fait appel à toute une panoplie d'effets spéciaux: tâches de sang dégoulinantes, gémissements de blessés, écran de fumée, confusion à bord et appels de détresse sur radio. Tout était en place pour l'intervention des secouristes.

Les ambulanciers St-Jean ont assisté à l'exercice, comme observateurs dans un premier temps, et ensuite comme conseillers lors de l'analyse de l'intervention des secouristes et de l'explication des règles à suivre.

Cet exercice s'est révélé fort utile et les secouristes ont été en mesure d'évaluer leurs réactions et compétences dans des situations d'urgence. Chaque réaction a été décortiquée et tous ont pu réfléchir à la qualité de leur intervention relativement aux communications, à l'évaluation de la situation, aux premiers soins en cas de coupures, fractures et brûlures, au réconfort à apporter et enfin au transport des blessés.

Ce type de simulation permet à tout participant de s'évaluer en situation de catastrophe et de comprendre l'importance de réagir selon des règles précises et en équipe.

Pourquoi ne feriez-vous pas l'exercice suivant? Installez-vous confortablement dans votre fauteuil préféré, fermez les yeux et recréez votre propre scénario de réponse à un appel de détresse sur bande VHF. Comment allez-vous localiser l'appel et prendre la situation en main une fois sur les lieux?

Germain Decelles, Région 09, Montréal

BALLONS EN FORME DE COEUR DESCENDANT DU CIEL...

Un petit brin d'humour noir de la part de votre officier des relations extérieures, Madeleine Pageau.

Il est vrai qu'un amoureux en détresse d'une peine d'amour qui se noie dans ses larmes a le goût de crier Mayday... mais nous n'avons malheureusement pas l'entraînement voulu pour rescaper ce genre de naufragé. L'article du journal la Presse du mercredi 24 février nous fait croire que si pourtant.

La Presse 24/02/88

□ Un Valentin anonyme a été bien involontairement à l'origine de tout un branle-bas de combat hier matin au Cap-de-la-Madeleine: apercevant des ballons qui descendaient du ciel, des témoins ont cru qu'il s'agissait d'un parachute et la Garde côtière a immédiatement déployé des ressources pour prêter secours au «parachutiste» à la dérive sur le fleuve.

C'est vers 10h30 hier matin que le Centre de recherches et de sauvetage a été avisé qu'un parachute multicolore venait de descendre du ciel et qu'il avait sans doute atterri sur une banquise, à environ un quart de mille de la rive.

Le Centre de sauvetage a immédiatement dépêché sur les lieux le brise-glaces Pierre Radisson, son hélicoptère ainsi qu'un aéroglisseur, tous trois basés à Trois-Rivières.

Vers 11h30, les appareils ont effectivement repéré sur une banquise le fameux parachutiste en détresse pour finalement s'apercevoir qu'il s'agissait d'une dizaine de ballons gonflés à l'hélium... en forme de coeur.

«C'est sans doute l'oeuvre d'un Valentin éploré qui dans un geste de dépit les a lancés dans les airs», a dit hier à la blague M. André Hovington, coordonnateur au Centre de sauvetage.

Malgré la découverte, le Centre de sauvetage n'a pas coulé aucun risque: des vérifications ont été faites auprès de tous les aéroports de la région pour s'assurer qu'aucun petit avion n'avait effectué de vols dans la matinée.

On a également contacté les stations météorologiques, qui lancent régulièrement des ballons: mais elles n'y étaient pour rien.

Les ballons ont pour leur part été récupérés pour que l'incident ne se reproduise pas et expédiés à la Sûreté municipale de Cap-de-la-Madeleine... qui pourra peut-être retrouver leur propriétaire.

NOUVELLES BRÈVES

À Ottawa le 25 mars dernier, avait lieu la signature d'une nouvelle entente de contribution entre le SACSM et la GCC. L'honorable John Crosbie, ministre des Transports, d'une part et messieurs Jacques Gingras et Denis J. Gariépy respectivement président et secrétaire du SACSM d'autre part, ont signé l'entente s'étendant sur 5 ans: soit du 1er avril 1988 au 31 mars 1993.

Le 3 juin prochain aura lieu l'inauguration officielle du quai de Sandy Beach à Gaspé. À cette occasion et le lendemain 4 juin, aura lieu une journée de la Garde côtière et les membres de l'unité 24 de Gaspé seront invités à y participer.

Élections dans les districts 11 et 12: dans le district 11, madame Jeanne Drolet a été élu commandant de district le 19 mars 88 et dans le district 12, monsieur Gilbert Léger a été élu commandant de district au cours du mois de février.

Nomination au poste de trésorier; madame Louise Labranche, 3.06.28.479 prend la relève au poste de trésorier à compter du 1er avril 1988, en remplacement de monsieur Pierre Simard.

SEMAINE DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Richard Lessard
Garde côtière canadienne

En septembre dernier, un groupe de travail du Conseil consultatif régional de recherche et de sauvetage se réunissait à Montréal. Le but de cette rencontre était de jeter les bases d'un événement qui inciterait les plaisanciers anciens et nouveaux à mettre un peu plus d'emphase sur les différents aspects de la sécurité nautique. À l'issue de cette rencontre, le groupe de travail recommandait que la deuxième semaine de mai 1988 soit dorénavant instituée SEMAINE DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE.

Parrainée cette année par la Garde côtière canadienne, Région des Laurentides, cette semaine se tiendra du 8 au 14 mai 1988 à l'échelle de la province. Première sortie officielle de cette semaine et également première fois que tous les organismes impliqués dans le domaine du nautisme se regroupent pour travailler à la réalisation d'un tel événement.

La SEMAINE DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE vise les plaisanciers (Voile et moteur) du Québec et se veut une vaste campagne de sensibilisation aux attitudes et actions menant vers une augmentation de la sécurité sur l'eau. Elle favorisera également la concertation des efforts de l'ensemble des organismes impliqués dans la prévention et la formation en matière de nautisme.

En plus de la Garde côtière, les organismes suivants participent à cette campagne:

- Le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime.
- L'Association québécoise de l'industrie du nautisme.
- La Fédération de voile du Québec.
- La Société canadienne de la Croix-Rouge.
- La Sûreté du Québec.
- La Gendarmerie royale du Canada.
- L'Association canadienne de yachting.
- La Fédération de canot-kayak du Québec.
- La Régie de la sécurité dans les sports du Québec.
- Transports Canada.
- Escadrille Canadienne de Plaisance (C.P.S.).

ATTENTION AUX ORAGES ÉLECTRIQUES

(suite des articles de mai 1988 et février 1989)

Les raccords de votre système de mise à la terre devront être inspectés minutieusement tous les ans, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de corrosion. Il est évident que la corrosion offre une résistance sérieuse au passage de l'électricité et on doit l'enlever au moins une fois l'an; cette pratique est essentielle pour conserver l'intégrité de votre système de protection contre la foudre et de mise à la terre de vos systèmes électriques à bord.

Même si toute la filerie et les raccords sont impeccables, il faut que la charge électrique puisse sortir de l'embarcation et se dissiper dans l'eau. La masse métallique de la quille, si elle est peinte avec une peinture à l'"epoxy" peut être isolée de l'eau et la charge électrique de l'éclair, quoique possiblement assez puissante pour passer à travers cet isolant, ne le fera pas sans laisser certaines traces et certains dommages.

Il ne faut jamais se raccorder au lest métallique car, dans ce cas, l'éclair, pourrait pour se rendre à l'eau, perforer une multitude de petits trous dans la coque. Dans le cas de bateau à moteur ou de voilier avec lest intérieur, il faut absolument installer une plaque métallique de mise à la terre sous la ligne de flottaison. Cette plaque doit être la plus grande possible, être en bronze pour résister à la corrosion de l'eau de mer et être située le plus près possible à la verticale du conducteur principal de mise à la terre (le mat).

Une installation de plaque immergée de mise à la terre ne doit pas être négligée; de temps à autre, il faut la nettoyer pour éliminer l'oxydation ou la corrosion.

Tout métal à bord peut servir de conducteur à la foudre: la filerie électrique et surtout celle desservant le haut du mât, la tuyauterie du carburant, etc. Le danger est donc évident et pour le réduire, il est important d'installer une pointe de parafoudre le plus haut possible et elle devra même dépasser en hauteur l'antenne du radio-émetteur.

Une telle installation ne garantit pas que la foudre épargnera les antennes de radio, les girouettes, les anémomètres, etc. placés au haut du mât. Les standards de bonne pratique recommandent que toute masse métallique à bord soit raccordée au réseau de mise à la terre contre la foudre. En réalité, ceci est quasiment impossible. À tout le moins, il faut absolument raccorder le mât et les haubans; on obtient alors une protection de base et tout raccord supplémentaire ne peut qu'augmenter la protection à bord de votre embarcation. Il

n'y a toutefois aucune garantie que même avec une installation très sophistiquée l'équipement de votre bateau ne sera pas endommagé lors d'un coup de foudre.

Cependant, une embarcation dont la mise à la terre contre la foudre est adéquate offre une bonne protection à l'équipage et aux équipements. Cela ne veut pas dire que l'équipement ne subira aucun dommage lors d'un foudroiement mais qu'il y a de grandes chances que vous protégiez les vies à bord et votre bateau.

Si jamais vous subissez un foudroiement, avisez le plus tôt possible votre compagnie d'assurance et ne réglez rien avec eux avant d'avoir fait effectuer une inspection complète et minutieuse, incluant l'équipement sous l'eau. Tous les circuits électriques devront être vérifiés incluant le démarreur du moteur, l'alternateur, le compas, les radios, le Radar, le Loran et toute autre instrumentation. Au haut du mât, vérifiez que tous les boulons sont en place et que les lumières, les instruments et l'antenne sont intacts; si vous avez un doute sur l'antenne, il ne faut pas transmettre au risque d'endommager la radio.

Cette vérification devra prouver que toute l'instrumentation fonctionne normalement. Votre assurance devrait se charger de défrayer les coûts de ces vérifications, sinon faites les faire à vos frais et prévoyez un changement d'assureur pour l'année suivante.

Durant un orage électrique en mer, il est prudent de disconnecter toute l'équipement électronique des antennes émettrices, des sources de courant, etc. Une planification à cet effet, lors de l'installation, facilitera de beaucoup la tâche lors d'orage électrique. Conduire un bateau à l'aide d'une roue métallique est dangereux mais quelquefois inévitable; il faut alors s'assurer que le corps humain ne servira pas de conducteur entre deux masses métalliques de potentiel différent lors d'un foudroiement.

En conclusion, l'installation d'un réseau de protection contre la foudre est de première importance sur un bateau et une protection relativement élevée pour l'équipage, l'équipement et l'embarcation en découle.

**N'OUBLIONS JAMAIS LA SÉCURITÉ,
SURTOUT EN MER.**

(inspiré d'un article de BETTER BOAT d'avril 1988)

François L'Anglais, éditeur.

LE GORILLE GLABRE

Vous êtes-vous déjà arrêté à penser que votre fascination pour l'eau et les bateaux était guidée par une raison plus irrésistible que d'imiter Jonas ou de passer le temps agréablement ? J'ai et je partage, avec la plupart des plaisanciers, la foi dans un sentiment inné que quelque chose nous attire vers l'eau. J'ai songé plusieurs fois que ce quelque chose pourrait être un sentiment universel de romantisme ou un réflexe primitif comme celui de l'être humain de craindre la noirceur.

Dernièrement, notre expert en mécanique, Don Sharp, nous fit parvenir un écrit qui semble expliquer mieux ce quelque chose que tout ce que j'ai lu à date. Vous vous demandez peut être que vient faire un expert en mécanique dans l'étude des racines fondamentales des instincts du plaisancier. Monsieur Sharp ne s'occupe pas uniquement de moteurs. Il est un expert en mécanique, un intellectuel professeur d'université et occasionnellement, collaborateur du journal *Harper's*. Voici ce que Don explique :

Tout le monde connaît la théorie d'évolution de Charles Darwin, l'homme descendant du singe. Le problème de cette théorie a longtemps été le chaînon manquant. Pendant le miocène, les gorilles se balançaient de branche en branche, jusqu'au pliocène, époque à laquelle une sécheresse fit mourir tous les arbres. Plusieurs millions d'années plus tard, soit au début du pléistocène, on constatât qu'ils ressemblaient plus à des êtres humains prêts à se raser et payer des taxes. Toutefois, les hommes de science n'ont aucune preuve du procédé d'évolution par lequel les gorilles, arrivent 10 millions d'années plus tard marchant sur leurs pattes inférieures. La chaîne manquante se situe pendant le pliocène, mais personne n'a trouvé la maille manquante.

Pour l'anthropologiste, la question est : "Comment firent les gorilles pour survivre à la sécheresse pliocène et évoluer en homo sapiens du même coup ?" À ma connaissance, une seule autorité, Sir Allister Hardy, F.R.S., a déjà suggéré une réponse vraisemblable. La réponse de Hardy est donnée dans un article paru dans le "New Scientist" en 1960, "ils ont passé le pliocène au bord de la mer".

Hardy note qu'en leur période arborigène, les gorilles ont été chassés des forêts vers les plaines où ils devinrent une proie facile pour les carnassiers. Certains purent échapper à leur prédateurs en courant vers l'océan. Les gorilles poilus, brûlés par le soleil faute de l'ombre des arbres, pouvaient se rafraîchir par baignade à l'eau de mer. Le gorille ne pouvant rivaliser avec les hyènes pour fuir, ni attraper de gazelle pour se nourrir, il dût s'alimenter de coquilles de mer, poissons et tortues. Les femelles pouvaient nager avec leur bébé accroché à leur chevelure, alors que pour les mâles qui ne s'occupent pas des enfants de toute façon, pouvaient devenir chauve sans conséquence pour la survivance de la race. Le poil ralentit un nageur, comme la croissance d'algues ralentit un bateau, et les gorilles aquatiques perdirent le poil de leur corps – partout, excepté dans les endroits où le poil ne ralentit pas le nageur – les autres moururent.

Si cette thèse est réelle – et c'est la seule qui traite de tous les aspects – la race humaine a donc pris naissance dans un environnement nautique.

Tous ces bateaux sur des remorques, en arrière des maisons ou le long des côtes américaines, sont là parce que la race humaine ressent l'appel fondamental de ses origines, parce qu'une pensée collective à sa race résonne à l'intérieur, c'est l'appel de la mer. Tout cet argent dépensé pour les bateaux, boussoles, skis nautiques et le reste, ne sont pas nécessairement du luxe ou des loisirs, c'est plutôt une réponse à l'instinct fondamental résultant de l'expérience humaine – quelque chose de plus ancien que la religion.

Ce syndrome n'est pas limité aux plaisanciers. Les chanteurs de western et de country dont les seules expériences avec l'eau sont le moulin à vent ou le ruisseau asséché, chantent quand même l'amour "plus grand que l'océan". Des expressions comme "l'océan de vos rêves", "les profondeurs de l'abîme", "l'immensité des mers", sont employés comme figure de style et à tout discours par des personnes qui n'ont jamais mis le pied sur un quai.

L'eau demeure pour la race humaine d'une importance capitale, pas seulement parce que nous sommes un poisson rouge qui a sauté hors de son aquarium, mais parce que notre race a atteint sa maturité au bord de la mer.

Les gens n'achètent pas les bateaux pour le plaisir ou le luxe, mais vibrants au diapason d'un écho qui revient depuis des millions d'années. Les gens ne dépensent pas seulement de l'argent aux expositions de bateaux, ils sentent les racines au delà de la généalogie. La prochaine fois que quelqu'un vous demandera pourquoi vous dépensez de l'argent pour acheter un bateau, demandez-lui simplement s'il sait pourquoi il est un singe glabre. Dites-lui alors que lorsqu'il connaîtra la réponse à votre question, il connaîtra la réponse à la sienne – Don Sharp.

Traduction de l'article de Jeff Hammond dans la rubrique "From the bridge" dans la revue Boating de mars 1981, intitulé "The Naked Ape".

Soumis par: Émile A. DAOUST,
Chicoutimi, août 1989.

LA SEMAINE DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE
 tiendra alors que les plaisanciers se
 prépareront à la prochaine saison de
 navigation. Les statistiques des accidents
 nautiques publiées par la Garde côtière
 canadienne pour la saison dernière sont
 inquiétantes: 1196 incidents rapportés dont
 14 cas de sauvetage.

114 reprises, une ou plusieurs vies furent
 en danger. 35% de ces incidents étaient
 dus à des pannes mécaniques. Il apparaît que les
 conducteurs de bateaux de plaisance n'ont
 pas peur des sanctions que réserve le Code
 pénal. Pour plusieurs, le nautisme n'est
 qu'un jeu seulement et pas autre
 chose.

Cette vaste campagne de sensibilisation
 est la SEMAINE DE LA SÉCURITÉ
 NAUTIQUE, avec son programme d'acti-
 vités informera les plaisanciers et nous
 espérons fera diminuer les statistiques.

Le 14 avril lors d'une réunion du conseil
 consultatif de Recherche et Sauvetage,
 Madame Madeleine Pageau, conseillère en
 relations publiques et porte-parole du
 CSM, a annoncé que l'association par
 intermédiaire de ses commandants de
 district et commandants d'unité, assurera
 la distribution de pochettes de lancement
 de la SEMAINE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE à
 toutes les marinas, et de pochettes de
 presse aux postes de radio locaux et heb-
 domadaires régionaux.

Plus amples informations seront com-
 muniquées aux commandants de district et
 d'unité dès que le matériel de promotion en
 cours de conception sera disponible.

SÉCURITÉ NAUTIQUE À LA TÉLÉVISION

Plusieurs membres du district 06 ont par-
 ticipé à monter treize émissions de télévi-
 sion sur la sécurité nautique au canal 9 sur
 le câble de la région de Québec. Chaque
 émission a une durée d'une demi-heure et
 a été diffusée à cinq reprises dans la même
 semaine durant une période de treize se-
 maines. Ainsi à compter du 30 avril jusqu'au
 30 août les gens de la région de Québec
 pourront voir tous les dimanches à 9:30 hre,
 les lundis à 17:00 hre, les mardis à 12:30 hre,
 les jeudis à 22:30 hre et les vendredis à
 20 hre une émission de télévision sur la
 sécurité nautique par les membres du Ser-
 vice Auxiliaire de notre région.



FORMATION

REVISION DES NOTIONS DE PREMIERS SOINS

Au cours des mois de juin, juillet et août 88,
 les membres pourront suivre un cours
 spécialement mis sur pied à leur intention.
 Il s'agit du cours «**Revision des notions de
 premiers soins**». Tous les membres doivent
 se faire un devoir de rafraîchir ces notions,
 car fort heureusement nous n'avons pas
 souvent l'occasion d'appliquer nos con-
 naissances en ce domaine, mais malheu-
 reusement aussi, ce manque de pratique et
 des connaissances quelque peu effacées
 peuvent occasionner un délai fatal pour la
 victime, d'où l'importance d'une **revision**.

PARTICULARITÉ DU COURS

Ce cours d'une journée entière ou de 2
 soirées est spécialement structuré en fonc-
 tion des dangers inhérents à la navigation
 et des incidents où les membres peuvent
 être appelés à intervenir.

CONTENU DU COURS

REVISION DE NOTIONS DE PREMIERS SOINS

Durée: 8 heures

1- 15 min

Introduction au cours et but du cours
 Présentation des candidats, de l'instructeur
 et du plan de cours

2- 15 min

Approche d'une situation d'urgence

3- 60 min

L'ABC de la réanimation
 désobstruction des voies respiratoires
 respiration artificielle

4- 45 min

Les hémorragies
 externe
 avec objet
 interne

5- 30 min

Le choc

6- 60 min

Les fractures
 fermées
 ouvertes

7- 45 min

Les brûlures
 chimiques
 thermiques
 aux yeux

8- 60 min

Lésions dues à la chaleur et au froid
 crampe due à la chaleur
 épuisement dû à la chaleur
 coup de chaleur
 gelures et engelures
 hypothermie

9- 30 min

Les empoisonnements
 alimentaires
 produits chimiques
 médicaments

10- 60 min

Diverses urgences médicales
 épilepsie
 diabète
 crise cardiaque
 évanouissement

Les items 4 à 10 comprennent: la définition
 des signes et symptômes, les traitements et
 la pratique.

11- 10 min

Plaies mineures
 Que faire?

12- 20 min

Trousse de premiers soins
 son importance
 son contenu

13- 30 min

Évacuation d'urgence
 quand et comment évacuer?

14- 30 min

Évaluation après la présentation

INSTRUCTEUR

Le choix de l'instructeur dont voici un très
 bref c.v., a également été fait en fonction
 des besoins des membres:

NOM:

Liette St-Pierre

ÉTUDES:

Poursuit présentement une maîtrise en
 éducation à l'Université du Québec à Trois-
 Rivières.

EXPÉRIENCE:

— 1984 à 1987, chef d'équipe, programme
 des petites embarcations, Recherche et
 Sauvetage, de la Garde côtière.

— Ambulancière à temps partiel.

— Enseignement en techniques médicales
 d'urgence, premiers soins pour garderies,
 sauvetage avancé.

COMPÉTENCES:

— Technicienne médicale d'urgence

— Instructeur en réanimation cardio-
 respiratoire

— Formateur pour les moniteurs en Soins
 d'urgence aquatique

— Moniteur pour le cours de sauveteur na-
 tional, moniteur de la Société royale de
 sauvetage

— Moniteur formateur pour les cours de
 secourisme de la Croix-Rouge canadienne

— Instructeur pour la Commission de la
 Santé et de la Sécurité au Travail.

INVITATION

Tous les membres sont invités à faire con-
 naître leur disponibilité à leur commandant
 de district, pour que celui-ci soit en mesure
 de fixer l'horaire le plus propice aux mem-
 bres de son district, de concert avec l'of-
 ficier de formation de la Garde côtière,
 monsieur Robert Jinchereau.

AUX AUXILIAIRES DU DISTRICT 06 DE QUÉBEC

Dans les règlements de notre association une personne qui désire en devenir membre doit tout d'abord s'inscrire, détenir ou suivre un cours d'ambulance St-Jean, être en approbation durant la période d'un an et lorsque ces conditions sont remplies être recommandée par le commandant du district.

Lors d'une réunion des commandants d'unités, il a été décidé que ceux et celles qui n'ont pas rencontré les critères d'admission au 1er juin 1988, soient placés sur une liste de réserve et également chaque commandant d'unité révisera ses effectifs afin de pouvoir compter sur des membres actifs, intéressés à développer notre association dans tous les rôles qui lui sont confiés. Dorénavant le choix des futurs membres devra répondre aux critères énumérés plus haut afin d'éviter d'avoir des membres que de noms.

Plusieurs cours de perfectionnement sont offerts aux membres et sont donnés spécifiquement dans le but d'apporter les connaissances requises et nécessaires pour remplir nos tâches avec sécurité et compétence. Ceux et celles qui ne suivent pas ces cours et qui ne participent pas aux opérations de l'association ne pourront être considérés comme membres répondant aux normes de qualifications requises.

COURS D'AMBULANCE ST-JEAN

Pour organiser un cours d'ambulance St-Jean spécialement pour un groupe il faut être 25 personnes et actuellement seulement 6 personnes ont donné leur nom, si d'ici le 15 mai nous n'avons pas les noms d'autres personnes pour compléter le groupe, chacun devra s'organiser individuellement pour le suivre.

PAS DE DÉCHETS À L'EAU

Bien sûr, la très grande majorité de nos membres sont des gens qui savent vivre et qui ne polluent pas nos eaux. Cependant combien de fois avons-nous vu des plaisanciers et des pêcheurs lancer par-dessus bord tout ce qui ne leur servent plus, comme des paquets de cigarettes vides, des canettes métalliques, de vieux bouts de fil, des sacs en matière plastique et même leurs huiles usées. Ces manières ne nuisent pas seulement à l'environnement de tous mais peuvent aussi être détritimentaires à ceux-là même qui les pratiquent; un sac de matière plastique ou un bout de fil peuvent facilement s'enrouler dans l'hélice de l'un de ces pollueurs.

INTRODUCTION À L'ORGANISATION

Si on vous demandait à pied levé, combien de fois par année consultez-vous le manuel de l'auxiliaire? Question embarrassante pour certains. En 1984, nous avons entrepris une consultation dans les districts pour connaître le degré d'intérêt des membres envers leur manuel. Bien que très peu d'organismes bénévoles fonctionnent avec un manuel de directives aussi complet, les chiffres que nous avons recueillis nous indiquaient qu'environ 70% des membres l'ont déjà lu en entier, alors que 50% des répondants ne le consultent pas plus qu'une fois l'an.

Pour en faciliter la compréhension et apprendre à utiliser les formulaires, la Garde côtière avait mis sur pied deux cours de formation intitulés **Modalité d'intervention 1 et 2**. Depuis 1985, nous les avons regroupés ensemble pour ainsi créer un cours qui s'appelle **Introduction à l'organisation**.

Ce cours est maintenant disponible et dispensé par des instructeurs (membres) qui ont été formés dans plusieurs districts. En procédant ainsi, tous les nouveaux membres peuvent recevoir un maximum d'informations sur le SACSM, tout en ayant l'occasion de poser des questions et d'obtenir des éclaircissements sur leur rôle et l'orientation de l'association. Par conséquent, tous les membres désirant obtenir une courte session d'information, peuvent contacter leur commandant de district. Présentement, la liste des instructeurs et des districts est la suivante:

M. Daniel Smith (02)
Mme Lyne Harvey et
M. Laurent Harvey (05)
M. Louis Robitaille (08)
M. Pierre Dubois (09)
M. Jean Girard (10)
Mme Jeanne Claude (12)
M. Michel Tremblay (14)

ATTENTION AUX ORAGES ÉLECTRIQUES

Vous pouvez réduire les dommages causés par la foudre en neutralisant la charge électrique de l'éclair.

Chaque année un nombre surprenant de bateaux sont foudroyés. À chaque fois il y a inévitablement des dommages au bateau ou à son équipement. Les dommages peuvent aller des troubles électriques mineurs au dégâts sérieux à la coque. Indépendamment de la qualité de la protection contre la foudre, peu de bateaux échappent à son effet.

Quasiment par miracle, relativement peu de personnes sont blessées par la foudre sur des bateaux; possiblement parce qu'il n'y a personne à bord lors d'orages électriques et c'est seulement par une inspection minutieuse qu'on peut constater l'étendue des dommages.

La majorité des propriétaires de bateaux n'ont que des idées très vagues en ce qui concerne la protection contre les dommages causés par la foudre. Plusieurs croient que le bateau est déjà protégé par le système de mise à la terre; la majorité sont dans l'erreur.

Le fait que les masses métalliques sont reliées par de gros conducteurs de cuivre ne signifie pas que le bateau est protégé contre la foudre, encore faut-il qu'il y ait un chemin direct avec la terre (l'eau) dans ce réseau de conducteurs.

Le but d'avoir un réseau de fils de cuivre qui relie les masses métalliques immergées du bateau est de minimiser la corrosion galvanique causée par des métaux différents immergés dans un électrolyte (l'eau de mer). Le but de la protection contre la foudre par mise à la terre est de conduire l'énorme charge électrique de l'éclair à la terre (à l'eau) par la plus petite résistance possible (par le chemin le plus direct) à l'aide d'un conducteur en cuivre de grosseur appropriée.

(À suivre dans un prochain numéro)

Inspirer d'un article de BETTER BOAT (avril 1988)

François L'Anglais, éditeur

