

GUIDE DE LA PRATIQUE DU CANOT À GLACE.

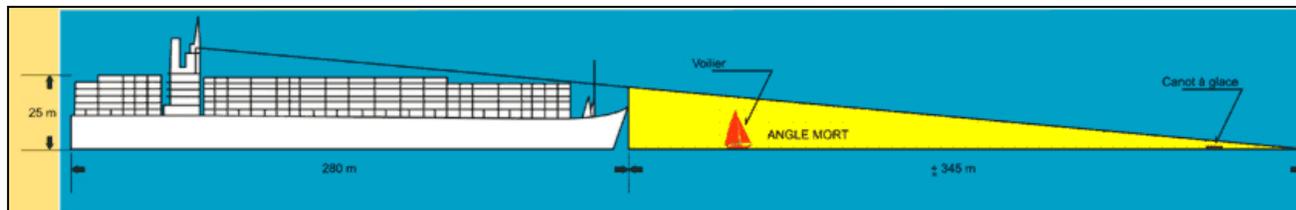
RÉVISION : 2015 A ACCGQ

Applicable pour les membres de l'ACCGQ du 15 décembre au 1 avril.

Préambule : Afin de prévenir les accidents et afin de ne pas nuire à la navigation commerciale, L'ACCGQ tient à donner un guide de la pratique sécuritaire du canot glace. Ce guide est un complément au guide de sécurité nautique de Transport Canada qui doit être connu et respecté.

1. Définitions :

- 1.1. **Plan de navigation :** Le plan de navigation doit contenir les éléments suivants : Nombre de personnes à bord, lieu et heure de départ, numéro du cellulaire à bord, le numéro de téléphone du SCTM et l'heure probable d'arrivée (HPA).
- 1.2. **HPA : Heure Prévue d'Arrivé.** C'est l'heure à laquelle vous prévoyez terminer votre pratique et ne plus être sur le plan d'eau.
- 1.3. **Bonne visibilité :** De jour ou de nuit lorsqu'il n'y a pas de brume de mer, de brouillard ou de chute de neige qui empêche de voir d'une rive à l'autre.
- 1.4. **Mauvaise visibilité :** De jour ou de nuit lorsqu'il y a de la brume de mer, de brouillard ou une chute de neige qui restreint la visibilité à moins d'un kilomètre (ex : distance Québec Lévis).
- 1.5. **Matériel flottant :** Matériel léger qui sert à assurer la flottaison du canot suite à un renversement. Le matériel ne doit pas absorber l'eau. Les matériaux acceptés sont le Minicell, le polystyrène extrudé (Styrofoam) et le polyéthylène expansé (parechoc de quai flottant). Un caisson rempli d'air ne peut pas être considéré comme un matériel flottant.
- 1.6. **Auto-récupération :** Remise à flot du canot avec tout son équipage suite à son chavirement.
- 1.7. **Jour :** Période allant d'une demi-heure avant le lever du soleil jusqu'à une demi-heure après le coucher du soleil.
- 1.8. **Soir :** Période allant d'une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant le lever du soleil.
- 1.9. **Zone aveugle d'un cargo :** Certains navires de la marine marchande ont leur timonerie placée en arrière du navire. Ceci a pour effet de créer une zone aveugle à l'avant du navire. Cette zone peut atteindre 350 mètres dans le cas d'un porte-conteneur.



- 1.10. **RADIO VHF :** Appareil de communication utilisant les très hautes fréquences (Very High Frequency). Bien que des radios de type VHF peuvent servir à différentes utilités, dans ce document nous allons utiliser le terme RADIO VHF pour désigner les appareils exclusivement réservés à l'utilisation maritime.

1.11. Voies de communication VHF : Voie 16 : à utiliser en permanence par les canotiers en écoute, pour initier une conversation ou pour une urgence. Voies 68 et 71 : à utiliser pour les communications brèves entre canotiers.

1.12. SCTM : Service des Communications et Trafic Maritime (418-648-3422)

1.13. Zone de navigation contrôlée : Zone, généralement au centre du fleuve, où passent les navires de la marine marchande aussi appelée « chenal ». Cette zone ne s'applique pas dans les eaux du port de Québec.

1.14. Zone de navigation interdite : Zones situées dans les eaux du port de Québec, voir cartes 1 et 2.

1.15. Zone de navigation libre : Cette zone comprend tout le fleuve excluant les zones de navigation contrôlée et de navigation interdite. Pour les zones de navigation libre dans le secteur du port de Québec, voir les cartes 1 et 2.

2. Consignes de sécurité pour la pratique du canot à glace :

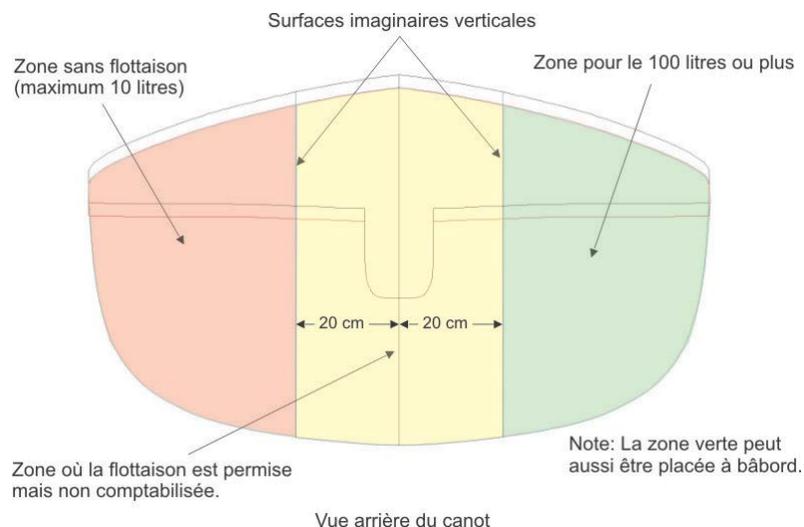
2.1. Équipements à bord du canot :

- 2.1.1. 5 signaux pyrotechniques de détresse de type B ou C approuvés par Transport Canada et non périmés.
- 2.1.2. Un Vêtement de Flottaison Individuel VFI approuvé et portant la mention « Transports Canada / Garde côtière canadienne » et de la bonne taille pour chaque personne à bord. Un VFI de couleur voyante est préférable. Note : Voir Annexe 1 pour le choix du VFI.
- 2.1.3. Un sifflet de signalisation à usage marin (le sifflet doit être sans bille) pour chaque personne à bord.
- 2.1.4. Une lumière blanche clignotante pour chaque personne à bord.
- 2.1.5. Trois écopés d'au moins 2.5 litres attachés au canot par un dispositif facile à détacher (exemple velcro). Ne pas fixer les écopés avec une corde comme auparavant.
- 2.1.6. Sac à corde de sécurité contenant une corde flottante d'au moins 15m.
- 2.1.7. Une lampe de poche étanche et fonctionnelle. (peut servir de signal visuel en cas d'abordage)
- 2.1.8. Une radio de communication marine de type VHF en bon état de marche.
- 2.1.9. Un cellulaire en bon état de marche.
- 2.1.10. Un compas ou une boussole. (exigence de Transport Canada)
- 2.1.11. Les rames et les pagaies doivent flotter. Exemple, une rame formée d'un tube de fibre de carbone ne doit pas être ouverte du côté du manche.

2.2. Spécifications du canot :

2.2.1. Autorécupération : Le canot doit permettre l'autorécupération suite à un renversement accidentel. La méthode suggérée est de mettre 100 litres (6102 po³) de matériel flottant comme décrit dans les sections 2.2.1.1 à 2.2.1.5. Une équipe peut toutefois utiliser une autre méthode à la condition que cette dernière permette l'autorécupération du canot avec moins de 700 litres d'eau à son bord. Dans ce dernier cas, une démonstration doit être faite devant un membre du CA de l'ACCGQ pour approbation.

2.2.1.1. Le canot étant divisé en 3 sections par deux surfaces imaginaires verticales situées à 20 cm (8 pouces) de part et d'autre du centre du canot (quille). Voir croquis ci-dessous :



2.2.1.2. Les 100 litres de flottaison doivent être placés entre une de ces surfaces et le plat-bord.

- 2.2.1.3. Le matériel flottant doit être réparti sur la longueur afin d'assurer une flottaison horizontale. Pour s'en assurer, il faut pivoter le canot de 90 degrés dans l'eau et vérifier qu'il reste bien à l'horizontale. Voir photo :



- 2.2.1.4. Ne pas placer de matériel flottant, de manière significative (moins de 10 litres) entre l'autre surface et le plat-bord opposé (zone en rose sur le croquis), car cela rendrait difficile le retournement du canot.
- 2.2.1.5. La flottaison entre ces 2 surfaces (zone en jaune sur le croquis) ne dérange pas réellement, mais ne vous aidera pas et n'est pas comptabilisée dans le 100 litres.

2.2.2. Banc glissant : Les bancs glissants ou les bancs coulissants à surface lisse doivent avoir des rebords de 2.5 cm de hauteur de chaque côté afin d'assurer que le rameur reste en place lors du roulis du canot. La largeur maximum maximale du banc, mesuré entre les deux rebords, est de 50 cm. Les rebords doivent avoir un angle de 45 degrés ou plus (2.5 cm dans 2.5 cm).

2.2.3. Couleur du canot : Les canots doivent avoir une couleur voyante ou avoir un lettrage de couleur voyante. Il n'est pas permis d'avoir un canot à prédominance de blanc. Le canot doit être de la même couleur de base des deux côtés.

2.2.4. Numéro d'identification du canot : Les canots doivent préalablement être enregistrés et porter leur numéro d'identification permanent (numéro de série de trois chiffres) qui est fourni et régi par l'ACCGQ.

Ce numéro d'identification doit apparaître six fois, aux endroits suivants sur le canot :

- 1- à approximativement 50 centimètres de la proue sur les deux cotés extérieurs
- 2- à la poupe des deux cotés extérieurs
- 3- deux à l'intérieur de l'embarcation.

Ces numéros doivent être d'au moins 30cm de haut, être de couleur contrastante avec le canot, avoir une police facile à lire (non stylisé) et bien séparé des autres lettrages.

3. Procédure à suivre lors des pratiques sur le fleuve St-Laurent (excluant le port de Québec):

3.1. Plan de navigation :

- 3.1.1.** Avant chaque pratique s'assurer qu'un membre de l'équipe a prévenu une personne de confiance (ami, conjoint, etc.) pour lui signaler votre plan de navigation.
- 3.1.2.** Avant votre pratique, appeler par téléphone le SCTM pour indiquer votre présence. Il est aussi recommandé de s'informer du trafic maritime.
- 3.1.3.** Après chaque pratique, fermer votre plan de navigation avec la personne avec qui vous avez ouvert votre plan de navigation. Si cette personne constate que vous avez dépassé l'HPA, elle essaie de vous rejoindre et si elle n'obtient pas de réponse, elle devra contacter le SCTM.

3.2. Zones de navigations :

- 3.2.1.** En tout temps, il est permis de naviguer dans les *zones de navigation libre (en vert sur les cartes 1 et 2)*.

- 3.2.2. De jour, par bonne visibilité, il est également permis de naviguer librement dans les *zones de navigation contrôlée (en jaune sur les cartes 1 et 2)*.
- 3.2.3. De soir ou par faible visibilité, il est permis de naviguer dans les *zones de navigation libre*. Il est aussi permis de naviguer dans les *zones de navigation contrôlée*, mais vous devez au préalable appeler le SCTM pour vérifier qu'il n'y a pas de trafic maritime de prévu. On recommande de traverser ces zones le plus rapidement possible.

3.3. RADIO VHF :

- 3.3.1. Toujours avoir sa RADIO VHF sous tension sur la voie 16. Il faut que l'appareil soit sur un des canotiers. Il est fortement recommandé d'utiliser une oreillette. Note : *S'assurer que le PTT (commutateur) ne reste pas enclenché, car cela rendra les communications impossibles pour les autres usagers. La voie « 16 » étant la fréquence d'appel et de détresse cette dernière deviendra alors inutilisable pour les autres usagers.*
- 3.3.2. Si un navire se dirige vers vous et ne semble pas vous voir, signaler votre présence sur la voie 16 de votre RADIO VHF.
- 3.3.3. Si vous êtes en détresse et avez besoin d'aide, faites un appel d'aide à tous sur la voie 16, normalement la garde côtière répondra la première et par la suite d'autres pourront vous rejoindre (une autre équipe, le SCTM, les traversiers, les remorqueurs, etc.). C'est toujours la Garde côtière qui gèrera la gravité de la situation et dirigera l'intervention.
- 3.3.4. Vous pouvez communiquer avec une autre équipe sur le fleuve avec votre RADIO VHF sur les voies 68 et 71(la GCC ne fait pas l'écoute de ces fréquences), ne serait-ce que pour se familiariser avec cet appareil ou pour en vérifier le bon état de marche. Ne pas oublier qu'il faut obligatoirement avoir votre certificat de radiotéléphonie. Éviter les longues conversations afin de ne pas monopoliser les voies de communication.
- 3.3.5. Éviter de parler sur les voies 12 et 13. Ces voies sont réservées aux SCTM de la GCC pour échanger de l'information "trafic" avec les navires.

3.4. Obligations :

- 3.4.1. Tous les canotiers doivent porter en permanence leur VFI et leur sifflet.
- 3.4.2. Lors des pratiques, mettre dans votre voiture une carte d'identification facilement visible contenant les informations suivantes (nom de l'équipe, # de canot, # de cellulaire qui est à bord de votre canot).
- 3.4.3. Le soir, vous devez toujours naviguer avec une lumière blanche clignotante sur chaque canotier. Il est recommandé de porter des vêtements avec des bandes réfléchissantes.

3.5. Interdictions :

- 3.5.1. Interdiction de passer dans la zone aveugle d'un cargo. Note : *Pour ceux qui pratiquent à d'autres endroits qu'entre Québec et Lévis, il faut faire attention, car les cargos naviguent plus vite hors de ce secteur (15 à 20 nœuds au lieu de 4 nœuds).*
- 3.5.2. Ne jamais passer près des navires (exemple : traversiers) lors des manœuvres d'appareillage ou d'accostage. Il faut s'assurer que le capitaine du navire peut vous voir.

4. Procédure à suivre lors des pratiques dans les eaux du port de Québec:

4.1. Interdictions :

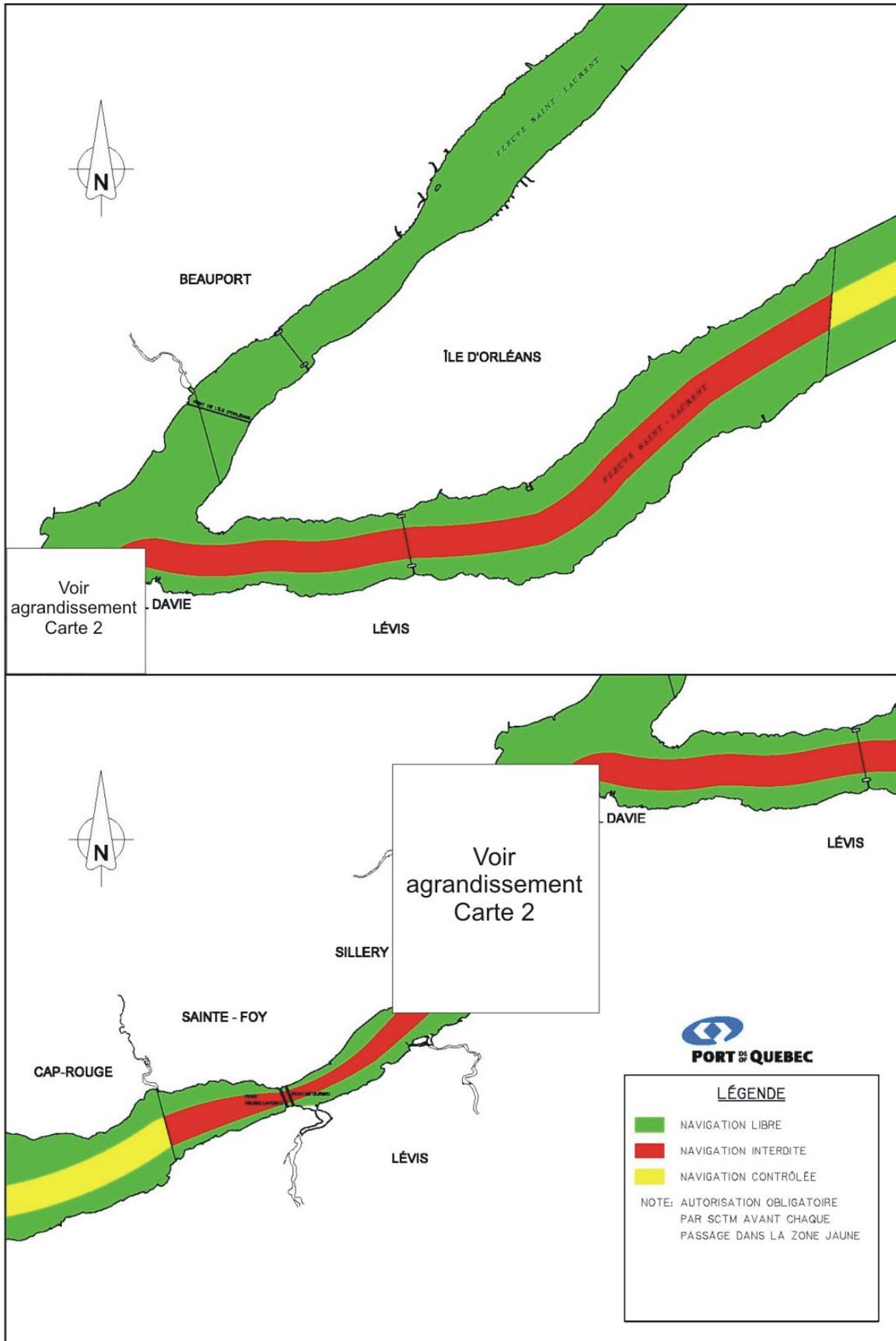
- 4.1.1. Ne jamais demeurer immobile dans l'entrée du bassin Louise. Pour se reposer à l'abri du courant, s'immobiliser à l'intérieur du bassin Louise le long du quai au sud du bassin (quai 19). Note : *Cette directive a pour but de faciliter la circulation des remorqueurs dans le bassin Louise. Lorsque le courant est fort, ces derniers sont limités dans leur capacité de manœuvre.*
- 4.1.2. Ne pas passer à moins de 20 mètres le long des quais 25 et 26 (quais de l'estuaire en allant vers la salle des débardeurs) et du quai 101 (quai en amont de l'anse Brown), car il y a risque de projection de neige lors des opérations de déneigement.
- 4.1.3. Ne jamais naviguer dans les zones de navigation interdite de soir ou par faible visibilité. Si la visibilité devient faible lorsque vous êtes dans une zone de navigation interdite, vous devez immédiatement appeler le SCTM pour signaler votre position et vous devez quitter cette zone immédiatement. Une fois que vous aurez quitté la zone aviser le SCTM de votre nouvelle position.

4.2. Zones de navigation :

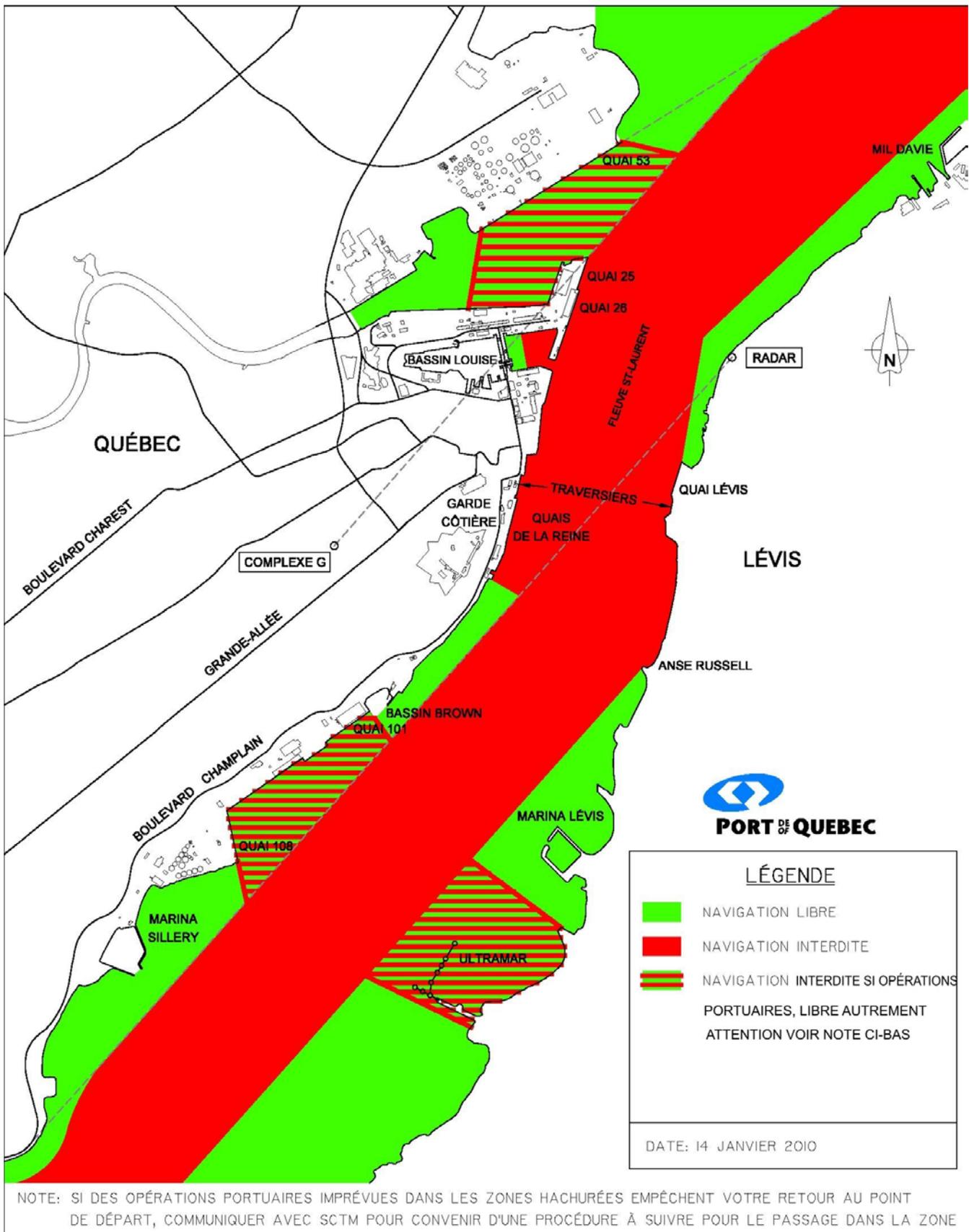
Le tableau suivant vous indique quelles sont les ZONES DE NAVIGATION suivant la visibilité et le moment de la journée.

	Bonne visibilité	Mauvaise visibilité
	Zones	Zones
Jour	Tout est permis	Suivre les zones décrites dans les cartes 1 et 2
Soir	Suivre les zones décrites dans les cartes 1 et 2	Suivre les zones décrites dans les cartes 1 et 2

LIMITES DE NAVIGATION DE SOIR ET PAR FAIBLE VISIBILITÉ DE JOUR ET DE SOIR :



Carte 1



Carte 2

5. Procédure pour les gens du SCTM :

5.1. En tout temps :

5.1.1. Quand une équipe vous appelle, aviser le trafic maritime de la présence de canot à glace pour la période indiquée par l'équipe. L'équipe ne vous rappellera pas après la pratique.

5.2. De nuit ou par temps de faible visibilité :

5.2.1. Indiquer à l'équipe les zones (zones vertes hachurées de rouge) qui ont des opérations portuaires.

5.2.2. Aviser le trafic maritime de la présence de canot à glace pour la période indiquée par l'équipe.

6. Procédure pour les capitaines des traversiers et des remorqueurs:

6.1. Lorsque le SCTM a indiqué qu'il y a des canots sur le fleuve :

6.1.1. Apporter une vigilance particulière.

6.1.2. Donner un ou deux coups de criard lors de l'appareillage du navire.

7. Procédure pour le CA de l'ACCGQ :

7.1. Le CA de l'ACCGQ doit fournir une liste des membres avec leur numéro de téléphone et leur équipe au SCTM et à transport Canada.

8. Numéro de téléphones utiles :

Détresse :	*16
Répartiteurs des remorqueurs :	418-694-1414
Capitainerie et sécurité du Port :	418-648-3556
Centre de Sauvetage de Québec :	418-648-3599 (1-800-463-4393)

ANNEXE 1

Extraits du guide de sécurité nautique 2009b qui sont les plus pertinents à la pratique du canot à glace.

Règles de route et sécurité sur l'eau

Les « règles de route » sur les voies navigables du Canada aident les plaisanciers à éviter les abordages sur l'eau en indiquant ce que chaque plaisancier doit faire pour éviter d'aborder un autre bâtiment ou d'être victime d'un abordage. Ce n'est pas une simple question de politesse – c'est la loi. Ces règles s'appliquent à tous les bâtiments et tous les conducteurs, dans toutes les eaux navigables, qu'il s'agisse d'un canot ou d'un superpétrolier.

Gardez une vigie pour éviter les abordages

Sur l'eau, la surveillance constante des autres bâtiments est une question de bon sens et une exigence de la loi. Si vous manœuvrez à proximité de gros navires, n'oubliez pas qu'il est plus difficile pour les conducteurs de vous voir ou de modifier leur route pour vous éviter. Le temps qu'il leur faut pour arrêter est également plus long. Voilà de bonnes raisons pour vous préparer à céder le passage à ces navires.

Les bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m (65 pi 7 po) et les voiliers ne doivent pas gêner les gros navires qui peuvent seulement naviguer en toute sécurité dans le chenal. Un gros navire peut vous rappeler cette exigence de céder le passage en émettant cinq sons brefs ou plus. Cela signifie que la situation a atteint le niveau d'urgence et que vous devez dégager la voie.

Tenez-vous à l'écart des routes de navigation

Certains plaisanciers ne réalisent pas le risque qu'ils prennent lorsqu'ils traversent une route de navigation ou passent devant un gros navire. Comme ces navires ne vous verront probablement pas avant qu'il soit trop tard, rappelez-vous de ce qui suit :

Gardez toujours une vigie attentive et soyez prêt à céder le passage aux gros navires en toute sécurité, en tenant compte des conditions météorologiques et de l'état des eaux. Utilisez un radar et une radio si votre embarcation en transporte.

Si possible, les petites embarcations devraient se déplacer en groupe pour accroître leur visibilité.

Restez à quai par vents forts ou par temps de brouillard.

Tenez-vous loin des traversiers accostés, des traversiers en transit, des navires remorqués et des bateaux de pêche menant leurs activités.

SURVIE EN EAU FROIDE

Le temps est doux, et à bord de votre embarcation, vous vous levez pour prendre un objet. Tout à coup, vous perdez l'équilibre et tombez par-dessus bord, dans l'eau à 15 °C. L'eau froide peut paralyser vos muscles instantanément. Malheureusement, un grand nombre de personnes ne connaissent pas ce danger et ne réalisent pas l'importance de l'éviter.

Le **choc thermique** cause sans doute plus de décès que l'hypothermie. Les eaux froides du Canada sont particulièrement dangereuses si vous vous retrouvez immergé dans l'eau sans avertissement. Dans les trois à cinq minutes suivant une immersion soudaine, vous allez chercher votre souffle. Vous pourriez également éprouver des spasmes musculaires, et votre pouls ainsi que votre tension artérielle risquent d'augmenter. Pire encore, vous pourriez vous étouffer en avalant de l'eau, subir une crise cardiaque ou un accident vasculaire cérébral. Même un bon nageur peut succomber aux effets du choc thermique.

Un gilet de sauvetage vous permettra de flotter pendant que vous retrouvez le contrôle de votre respiration, pour éviter la noyade découlant de la perte de contrôle musculaire. À cause des changements physiologiques qui affectent votre corps, il vous sera presque impossible d'attraper un gilet de sauvetage, et encore moins de l'enfiler.

Si vous survivez au choc de l'eau froide, l'hypothermie est le prochain danger qui vous guette.

L'hypothermie est une chute de la température corporelle sous la normale, qui se produit à la suite d'une exposition prolongée à l'eau froide. Lorsqu'une personne est exposée à des températures aussi froides, ses fonctions mentales et musculaires en sont affectées.

Voici certains des signes et symptômes que peut présenter une personne exposée à l'eau froide et atteinte d'hypothermie :

tremblement, trouble de l'élocution, état plus ou moins conscient;
pouls faible, irrégulier ou absent;
respiration lente;
perte de contrôle des mouvements corporels;
comportement irrationnel;
confusion et somnolence;
arrêt respiratoire;
perte de conscience.

Si vous tombez à l'eau, faites tout ce que vous pouvez pour conserver votre énergie et votre chaleur corporelle. Nagez seulement si vous pouvez rejoindre d'autres naufragés ou un abri sûr. **Ne nagez pas pour vous réchauffer.**

Voici quelques conseils pour prolonger votre temps de survie :

Portez un gilet de sauvetage approuvé au Canada. Sans lui, vous perdrez une énergie précieuse à essayer de garder la tête hors de l'eau.

Grimpez sur un objet flottant proche pour sortir de l'eau la plus grande partie possible de votre corps, si vous le pouvez.

Si vous en êtes capable, limitez la perte de chaleur en croisant les bras serrés sur la poitrine et en relevant les cuisses près des bras.

Blottissez-vous les uns contre les autres pour que les côtés du torse se touchent, en entourant avec les bras la partie médiane ou inférieure du dos et en entrecroisant les jambes.

Engins de sauvetage individuels

Environ 90 % des personnes qui se noient à la suite d'incidents de navigation de plaisance ne portent pas de gilet de sauvetage. Même si vous transportez un gilet de sauvetage, les conditions comme les vents forts, les fortes vagues et l'eau froide peuvent faire en sorte qu'il vous sera très difficile, sinon impossible, de trouver et d'enfiler votre gilet. Pire encore, si vous tombez à l'eau par accident, l'embarcation (transportant votre gilet de sauvetage) peut s'éloigner à tel point que vous ne pourrez pas l'atteindre.

Même si vous pouvez choisir entre un gilet de sauvetage et un VFI, souvenez-vous que le gilet de sauvetage offre une plus grande protection. Les coussins de sauvetage ne sont pas approuvés comme équipement de sécurité sur aucune embarcation.

Pour consulter une liste de tous les gilets de sauvetage et VFI approuvés au Canada, consultez l'*Index des catalogues des produits approuvés* au www.tc.gc.ca.

Le gilet de sauvetage est votre meilleure assurance, donc trouvez-en un qui répond à vos besoins et portez-le!

Gilets de sauvetage

Les gilets de sauvetage peuvent être de couleur rouge, orange ou jaune. Ces couleurs vous rendent plus visible dans l'eau. Actuellement, vous pouvez choisir entre trois types de gilet de sauvetage approuvés au Canada.

	Gilets de sauvetage SOLAS(Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)	Gilets de sauvetage normalisés	Gilets de sauvetage pour petits bâtiments
Performance dans l'eau	Performance optimale – vous retourne sur le dos en quelques secondes pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient	Performance moins rapide – vous retourne sur le dos pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient	Performance la moins rapide – vous retourne sur le dos pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient, mais peut le faire plus lentement
Tailles (selon le poids de la personne)	Offerts dans deux tailles - Plus de 32 kg (70 lb) - Moins de 32 kg (70 lb)	Offerts dans deux tailles - Plus de 40 kg (88 lb) - Moins de 40 kg (88 lb)	Offerts dans trois tailles - Plus de 41 kg (90 lb) - 18 kg (40 lb) à 41 kg (90 lb) - Moins de 18 kg (40 lb)
Modèles offerts	Trou de serrure	Trou de serrure	Trou de serrure Veste

Dans l'avenir, la conception et le type des gilets de sauvetage, dont les flotteurs, qui respectent la nouvelle norme sur les gilets de sauvetage adoptée en 2007, seront plus confortables et performants.

Vêtements de flottaison individuels (VFI)

Les VFI sont offerts dans une vaste gamme de couleurs, de tailles et de types approuvés. Bien qu'ils puissent être plus confortables qu'un gilet de sauvetage, parce qu'ils sont conçus pour être portés en permanence, **leur protection est généralement moins grande que celle d'un gilet de sauvetage** en ce qui concerne :

- la capacité de flotter;
- la capacité de vous tourner sur le dos pour pouvoir respirer.

Choisissez un VFI en fonction de vos besoins et de vos activités. Si vous prévoyez naviguer à haute vitesse, un VFI avec au moins trois courroies ou plus sur la poitrine vous assure une meilleure sécurité. Si vous naviguez en eau froide (à moins de 15 °C), choisissez un VFI offrant une protection thermique. Il existe maintenant une grande variété de dispositifs adaptés aux activités comme la planche à voile, le kayak et le canot. Quel que soit le type de VFI que vous choisissiez, vous devez choisir une couleur qui vous rend facile à repérer dans l'eau.

Les avantages et les inconvénients du choix d'un VFI par rapport à un gilet de sauvetage sont nombreux, mais n'oubliez pas qu'un VFI ne vous retourne pas nécessairement sur le dos si vous tombez à l'eau. Le choix vous revient, mais réfléchissez bien avant d'acheter.

Vous pouvez aussi acheter un VFI gonflable, mais pour qu'il soit efficace, vous devez connaître ses exigences d'entretien et de fonctionnement. Vous devez également savoir pour quelles activités et dans quelles conditions il est approuvé. Avant tout, rappelez-vous que le VFI gonflable doit être **porté** pour être approuvé sur une embarcation non pontée. Si l'embarcation est pontée, vous ne devez porter le VFI que sur le pont ou dans le poste de pilotage.

Les VFI gonflables ne sont PAS approuvés pour :

- les personnes de moins de 16 ans;
- les personnes qui pèsent moins de 36,3 kg (80 lb);
- l'utilisation d'une motomarine; ou
- les activités de kayak en eau vive.

Les VFI gonflables sont offerts en deux styles :

- Le type veste peut être gonflé par la bouche, manuellement (mécanisme au CO₂) ou automatiquement.
- Le type à pochette peut être gonflé par la bouche ou manuellement avec une tirette qui active un mécanisme de gonflage au CO₂.

Le délai de gonflage est relativement court, mais il peut sembler une éternité pour un mauvais nageur. Tous les VFI gonflables approuvés au Canada sont munis d'un tube qui permet de gonfler le dispositif par la bouche si le mécanisme de gonflage au CO₂ ne fonctionne pas. Si vous tentez de garder la tête hors de l'eau, il pourrait être difficile d'utiliser le tube.

Le moment d'essayer un nouveau dispositif n'est pas lors d'une situation d'urgence. Un VFI gonflable devrait être accompagné d'un guide d'utilisation. Lisez attentivement le guide, et avant de partir en excursion, faites l'essai du dispositif dans des conditions surveillées pour vous assurer de bien connaître son fonctionnement.

Pour en apprendre davantage sur le choix d'un gilet de sauvetage ou d'un VFI, rendez-vous au www.giletde sauvetage.com