

GUIDE DE LA PRATIQUE DU CANOT À GLACE.

RÉVISION : 2025 de

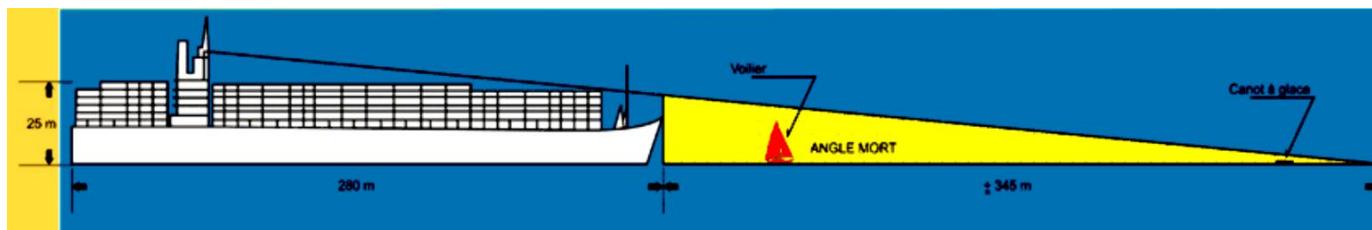
L'ACCGQ

Applicable pour les membres de l'ACCGQ du 1er septembre au 1er avril.

Préambule : Afin de prévenir les accidents et de ne pas nuire à la navigation commerciale, l'ACCGQ tient à fournir un guide de la pratique sécuritaire du canot glace. Ce document 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 prévue 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 à la suite d'un renversement. Le matériel ne doit pas absorber l'eau c'est-à-dire un matériel de flottaison à cellules fermées. Les matériaux acceptés sont le minicell, le styrofoam extrudé et le polypropylène expansé.
- 1.6 **Auto-récupération :** Technique de remise à flot de l'embarcation en cas de dessalage effectuée de manière autonome par l'équipage.
- 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-conteneurs.



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 6, 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 approuvés par Transport Canada et non périmés. Chacun des membres de l'équipage doit porter sur lui un signal de détresse pyrotechnique.
- 2.1.2 Un Vêtement de Flottaison individuelle VFI approuvée 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. Les vêtements de flottaison individuels ne peuvent être modifiés de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine.
- 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 Tous les canots devront avoir quatre (4) écopes d'au moins de 3,5 litres attachés au canot par une corde dont la longueur (environ 1,5m) permettra d'écoper efficacement. Chaque rameur doit pouvoir utiliser une écope de sa position sans devoir détacher la corde du canot. Les écopes doivent être utilisable en tout temps sans devoir enlever les mitaines et en utilisant une force raisonnable pour les dégager de leur position. Il est permis d'installer un dispositif pour détacher la corde du canot (ex.: mousqueton).
- 2.1.6 Tous les canots devront avoir un sac à corde de sécurité contenant une corde (flottante) d'au moins 15 m. Le sac doit être fixé au canot et facilement détachable. Le sac à corde doit être sec afin de permettre à la corde de sortir librement. Un sac gelé n'est pas accepté.
- 2.1.7 Une lampe de poche étanche et fonctionnelle (peut servir de signal visuel en cas d'abordage).
- 2.1.8 Il est obligatoire d'avoir un radio émetteur-récepteur spécialisé pour les fréquences maritimes de type VHF fonctionnel et suffisamment chargé à bord du canot pour toute la période prévue sur le plan d'eau. Les VHF doivent rester ouvertes sur le canal 16 (sauf contre-indication des organisateurs de course) en tout temps et en écoute active. Il est suggéré que le VHF soit porté par un des canotiers.
- 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.

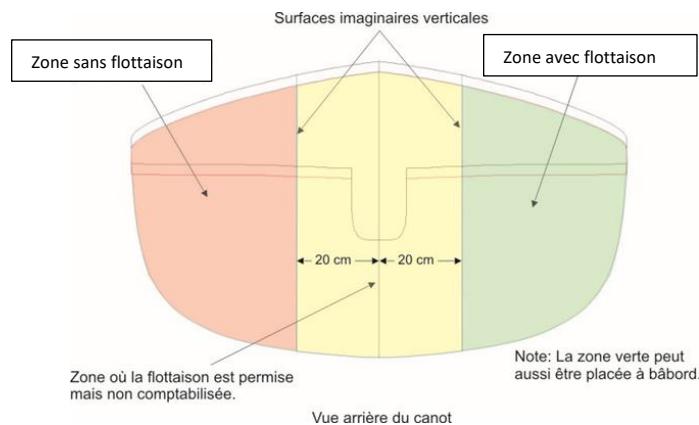
2.2 Spécifications du canot :

- 2.2.1 Autorécupération (méthode préapprouvée) : le canot doit avoir suffisamment de flottaisons pour permettre l'autorécupération. Le volume de flottaison d'un canot est basé sur une formule prenant en compte le poids de l'embarcation; ainsi chaque canot aura une flottaison adaptée à ses besoins. Le volume de **flottaison minimum obligatoire** pour participer aux courses du CQCG est équivalent à 50% du poids du canot en livres, suivant la formule : *Flottaison Min.Obligatoire Litres = 0.5 x Poids(lbs)*.

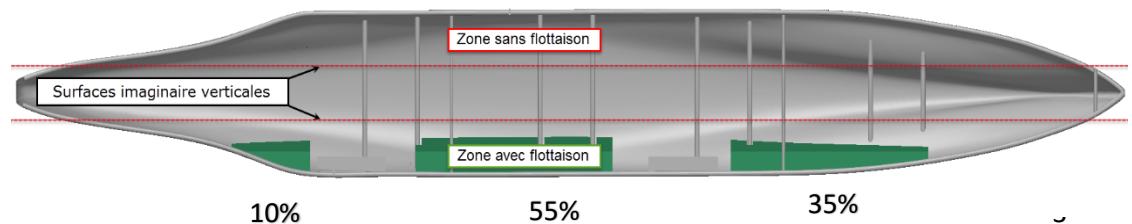
Cette formule permet une autorécupération avec moins de 400 litres d'eau dans l'embarcation. Il est possible de diminuer la quantité d'eau dans l'embarcation après l'autorécupération en utilisant le volume suggéré (plus de matériel flottant) dans le canot à glace : *Flottaison Recommandé Litres = 0.58 x Poids(lbs)*.

Autorécupération (méthode soumise à approbation) : une équipe peut toutefois utiliser une autre méthode de flottaison à la condition que cette dernière permette l'autorécupération du canot avec moins de 400 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 La totalité de cette flottaison obligatoire doit être placée d'un seul côté (soit bâbord ou soit tribord, à la discréion de l'équipe), à l'intérieur du canot, entre le plat-bord et la surface imaginaire à 20 cm (8 po) du centre du canot (quille).
- 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. Nous suggérons une répartition de 35% du matériel flottant devant la trottte avant, 55% entre les trottées avant et arrière, et 10% en arrière de la trottte arrière. Voir photo :



- 2.2.1.4 Ne pas placer de matériel flottant, de manière significative (moins de 50 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 présence de matériel flottant au centre du canot près de la quille (illustré par la zone centrale en jaune sur le croquis de la section 1.1.5.1) n'est pas comptabilisée dans le volume minimum obligatoire. L'installation de matériel flottant dans cette zone n'est pas nuisible, mais ne contribue pas à l'autorécupération.
- 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 côtés extérieurs
 - 2- à la poupe des deux côtés 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 séparée des autres lettrages.

3. **Procédure à suivre lors des pratiques sur le fleuve Saint-Laurent:**

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 obligatoire de s'informer du trafic maritime au SCTM.
- 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 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 gérera 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 noeuds au lieu de 8 noeuds).*
- 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 :

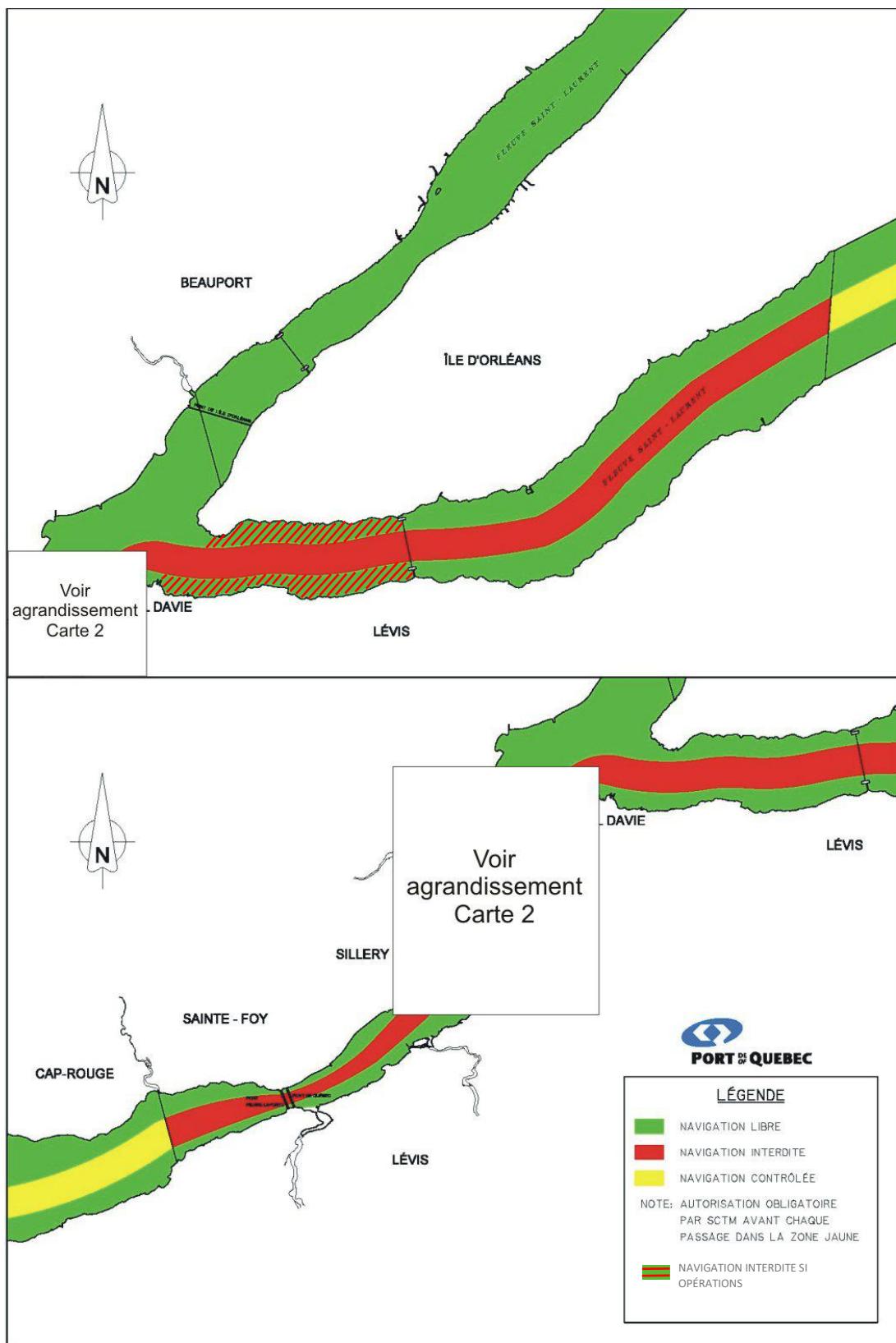
- 4.1.1 Ne jamais demeurer immobile dans l'entrée du bassin Louise. Pour se reposer à l'abri du courant, s'immobiliser à l'intérieur du bassin Louise le long du quai au sud du bassin (quai 19). Note : *Cette directive a pour but de faciliter la circulation des remorqueurs dans le bassin Louise. Lorsque le courant est fort, ces derniers sont limités dans leur capacité de manœuvre.*
- 4.1.2 Ne 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, avisez le SCTM de votre nouvelle position.
- 4.1.3 Toujours garder une distance sécuritaire avec les traversiers et éviter de couper le passage au traversier.
- 4.1.4 Un coup de corne de brume sera lancé par les traversiers lorsqu'ils sont au courant qu'un canot à glace est dans les environ

4.2 Zones de navigation dans les eaux du port de Québec

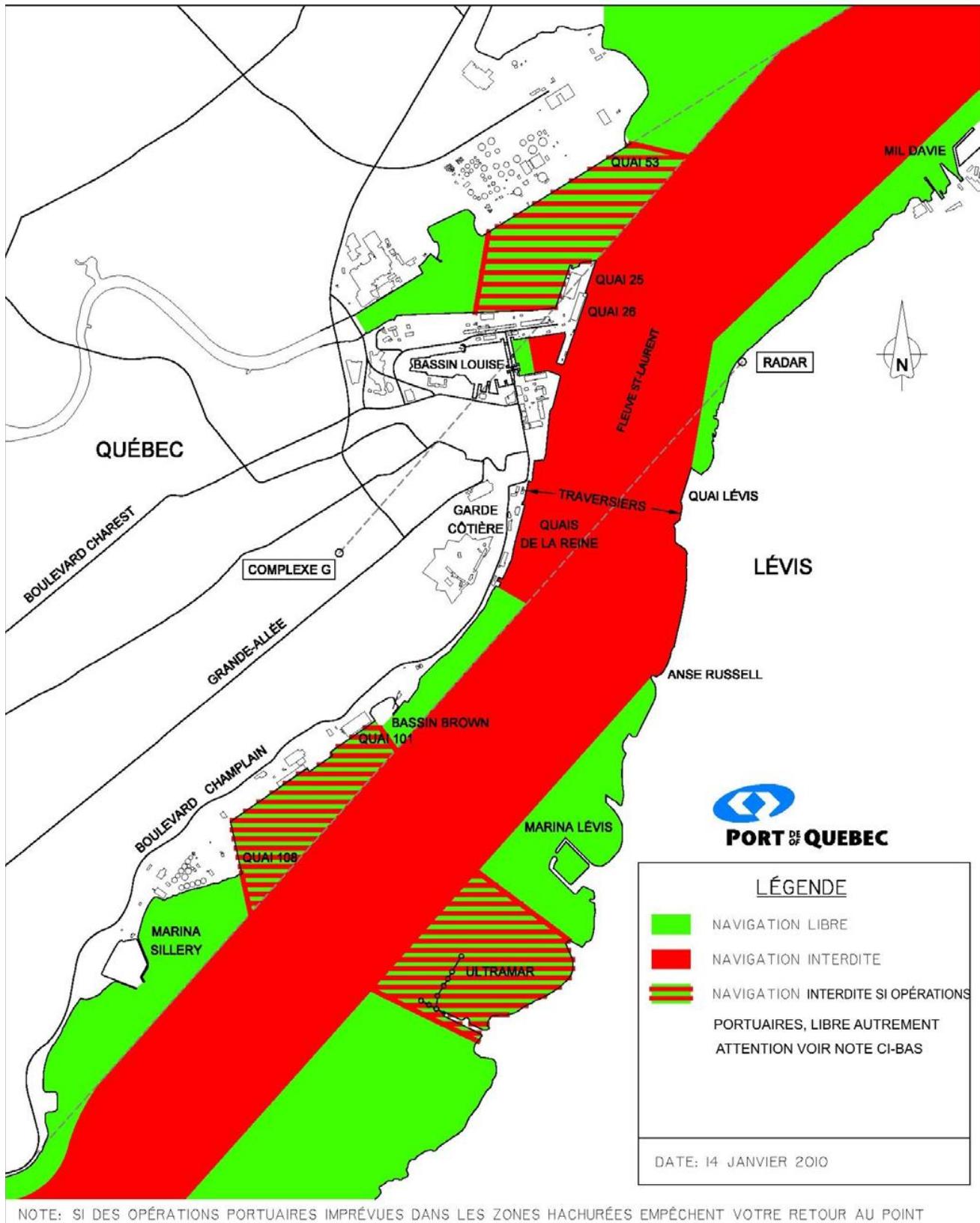
Le tableau suivant vous indique quelles sont les ZONES DE NAVIGATION suivant la visibilité et le moment de la journée.

	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 à suivre lors des pratiques dans les eaux du port et secteur de Montréal:**

- 5.1 Partager votre plan de sortie à Trafic Québec: (418) 648-7375
- 5.2 Vérifier les opérations maritimes dans le port de Montréal dans le but de ne pas obstruer celles-ci. La pratique du canot à glace est permise malgré la présence de navires dans le port de Montréal. Par contre, les canots à glace devraient garder une distance raisonnable des navires qui circulent dans le port afin d'assurer leur sécurité. Les canots à glace ne devraient en aucun cas être dans la trajectoire d'un navire, et devrait au contraire, indiquer clairement une trajectoire divergente à ce dernier.
- 5.3 **Conditions particulières :** Le secteur de Montréal comprend plusieurs zones de navigation à risque pour le canot à glace compte-tenu de la présence de cisaillements forts dans la région, caractérisés par des écoulements fluviaux et non estuariens. Le cisaillement est un changement abrupt de la vitesse de courant qui peut potentiellement faire chavirer les canots. Une vigilance accrue est requise dans ces zones à risque.

6. **Procédure pour les gens du SCTM :**

6.1 **En tout temps :**

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

6.2 **De nuit ou par temps de faible visibilité :**

- 6.2.1 Indiquer à l'équipe les zones (zones vertes hachurées de rouge) qui ont des opérations portuaires.
- 6.2.2 Aviser le trafic maritime de la présence de canot à glace pour la période indiquée par l'équipe.

7. **Procédure pour les capitaines des traversiers et des remorqueurs :**

7.1 **Lorsque le SCTM a indiqué qu'il y a des canots sur le fleuve :**

- 7.1.1 Apporter une vigilance particulière.
- 7.1.2 Donner un ou deux coups de criard lors de l'appareillage du navire.

8. **Procédure pour le CA de l'ACCGQ :**

- 8.1 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. Le CA de l'ACCGQ doit faire parvenir une procédure pour les plaintes envers la communauté de canotiers.

9. **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 gilets de sauvetage approuvés au Canada.

Gilets de sauvetage SOLAS(Convention internationale pourra 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

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 choisissez, 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 et sous l'effet du choc thermique en eau froide. 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 avait une défaillance.

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.giletdesauvetage.com

Pour aider les canotiers à effectuer ce choix, les caractéristiques de certaines catégories de modèles permis sont présentées dans un tableau d'information à la fin de ce de l'ANNEXE 1.

Pour les vestes comprenant des mécanismes tels que pour les vestes gonflables, il est fortement recommandé par l'ACCGQ que les canotiers aient pris connaissance du guide d'utilisation fourni par le fabricant avant d'utiliser celles-ci. Une attention particulière doit être portée à ces dernières, car elles sont susceptibles de porter la mention " Ne pas utiliser à des températures sous zéro"; un avertissement émis par les fabricants pouvant être exigé par Transport Canada. Les vestes gonflables sont susceptibles de porter cet avertissement¹. De plus, l'ACCGQ a observé que certains modèles disposent d'un levier d'activation en plastique qui peut casser au froid; ce qui forcerait un gonflage manuel de la veste. L'ACCGQ reconnaît également que, dans le contexte particulier du canot à glace, il y a une possibilité de perforation des vestes gonflables par les crampons et les pics à glace des rames.

La Société de sauvetage du Québec et Transport Canada recommandent fortement le port de VFI en mousse (i.e., non-gonflable) pour les températures sous zéro. L'ACCGQ souligne que selon la Société de sauvetage du Québec la priorité en cas d'immersion en eaux froides est d'émerger le corps le plus rapidement possible, et que le choix du VFI doit faire en sorte de faciliter cette action.

¹ À ce jour, il est connu que le mécanisme d'écoulement liquide entre la bonbonne et la veste connaît un dysfonctionnement pouvant bloquer partiellement, et voir complètement, l'apport sous forme de gaz dans la veste. De plus, la capacité d'expansion dans la veste diminue avec la température faisant en sorte que la veste gonflable se gonflera partiellement pour des températures sous zéro degré Celsius. Les fabricants pourraient émettre certaines recommandations qui devraient être suivies si la veste devait tout de même être utilisée l'hiver (utilisation potentiellement non-recommandée sur une base régulière) tel que de gonfler partiellement la veste gonflable avant d'activer le mécanisme autogonflant. Le mécanisme de gonflage manuel de la veste doit donc être connu et applicable.

Le tableau suivant est le produit de l'analyse du comité sécurité de l'ACCGQ et approuvé par le CA de l'ACCGQ. Ce tableau s'inscrit dans une démarche de responsabilisation personnelle des canotiers.ères dans le choix de leur VFI. En effet la perception du danger, la tolérance au risque, la volonté de performance et l'expérience sont subjectives à chacun. Le tableau présente les principaux éléments objectifs de chaque type de VFI permis et doit servir d'aide à la réflexion dans les choix de l'équipement personnel. Les critères indiqués ci-dessous peuvent ne pas avoir la même importance selon les individus. Cette analyse a été effectuée sur les modèles standards utilisés sur le circuit de course, mais elle n'est pas exhaustive pour tous les modèles sur le marché.

						
Information pertinente	Minimaliste	Ceinture	Cravate	Kayak	Hybride	Gilet de sauvetage pour petit bâtiment
Temps de mise en place	Mauvais (1)(2)	Mauvais (1)(2)	Moyen (1)	Très bon	Bon (1)	Très bon
Fiabilité du dispositif	Mauvais (3)	Mauvais (3)	Mauvais (3)	Très bon	Moyen (3)	Très bon
Capacité à remonté dans le canot après activation	Très Mauvais	Mauvais	Mauvais	Moyen	Moyen	Moyen
Capacité à remonté dans le canot avant activation	Très bon	Très bon	Bon	Moyen	Bon	Moyen
Possibilité de nager	Moyen	Moyen	Moyen	Bon	Bon	Moyen
Flottaison procurée	70N	100- 150N (6)	70- 125- 170N (6)	70N	33N et 91N-gonflé (6)	100 N
Potentiel de survie en eau froide au-delà de 60 minutes	Bon (si activé) (4)	Bon (si activé) (4)	Bon (si activé) (4)	Mauvais (4)	Mauvais (4)	Bon
Temps de survie si l'individu est inconscient lorsqu'il tombe à l'eau	5 min	5 min	5 min	5 min et plus (5)	5 min et plus (5)	120 min
Visibilité pour les équipes de secours	Bon	Bon	Bon	Moyen	Moyen	Bon
Protection des impacts lors de la pratique du sport	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Bon	Bon	Bon
Permet d'agripper le canotier tombé à l'eau	Mauvais	Moyen	Bon	Bon	Bon	Bon
Aisance lors de la pratique du sport	Très bon	Très bon	Bon	Moyen	Moyen	Très Mauvais

Note 1 : Le temps de mise en place du dispositif peut être augmenté par le choc thermique, la panique, par la perte de dextérité manuelle causée par le froid ou au contraire diminuée par l'habitude et l'entraînement.

Note 2 : Action à faire rendue dans l'eau: Apporter la ceinture au niveau du ventre, ouvrir la ceinture, enfiler autour du coup puis gonfler en activant la poignée.

Note 3 : La majorité des manufacturiers déconseillent l'utilisation du VFI sous le point de congélation, car la capacité d'expansion du gaz diminue avec la température. De plus, le mécanisme d'échappement du gaz liquide peut avoir un dysfonctionnement ce qui empêcherait la VFI de se gonfler. Certains modèles disposent d'un levier d'activation en plastique qui peut casser au froid. Et il y a possibilité de perforation par les crampons.

Note 4 : Au-delà d'environ 60 minutes en eau froide (temps variable selon la masse corporelle et les conditions extérieures), les risques de pertes de conscience et de noyade augment significativement. Seuls les VFI supportant la tête hors de l'eau peuvent

maintenir un corps inerte (inconscient) dans une position évitant la noyade au-delà de la perte de conscience causée par l'hypothermie après environ 10 minutes (temps variable selon la masse corporelle et les conditions extérieures).

Note 5 : Si une personne inconsciente tombe face à l'eau, le temps disponible pour la sauver de la noyade est de 5 minutes, mais si la personne inconsciente tombe sur le dos elle pourra survivre possiblement 60 minutes avant de tomber en hypothermie sévère.

Note 6 : VFI gonflable doit être, préalablement, gonflé partiellement pour obtenir 100% de la flottaison procuré. Référer au guide d'utilisation. Possibilité que les VFI gonflables doivent être complètement gonflées manuellement dans le cas où le dispositif automatique de gonflement ne fonctionne pas.