

publications marines. Vous pouvez obtenir ces avis sans frais par Internet, à l'adresse web suivante: www.notmar.com. Assurez-vous d'obtenir d'avance autant d'information que possible sur la zone où vous prévoyez naviguer.

Le Service hydrographique du Canada constitue la meilleure source d'information pour les cartes marines, les tables des marées et des courants, les Instructions nautiques, le Système canadien d'aides à la navigation, les Aides radio à la navigation maritime et les Livres des feux, des bouées et des signaux de brume. Pour plus de renseignements, visitez le site suivant: www.cartes.gc.ca.



Que faire en cas d'urgence?

Faites preuve de jugement, n'attendez pas au dernier moment pour appeler! Savoir comment émettre des messages de détresse et demander de l'aide en cas d'urgence peut faire la différence entre la vie et la mort.

Communications radio maritimes

Les diverses composantes du matériel de sécurité et de détresse réglementé tel que :



- la radio maritime VHF (dotée d'une nouvelle fonction d'appel sélectif numérique – ASN – canal 70);
- la radio maritime MF/HF – radio ASN;
- les radiobalises de localisation des sinistres (RLS);
- le système NAVTEX;
- le système Inmarsat

constituent globalement le nouveau système international appelé Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Ces composantes permettent d'assurer la transmission rapide d'un signal de détresse à la Garde côtière et aux navires qui se trouvent à proximité.

Sans être obligatoire, la présence de matériel compatible au SMDSM à bord des embarcations de plaisance est recommandée. Si votre embarcation comporte ce genre de matériel, raccordez-le à un récepteur de Système de positionnement global (GPS) pour que votre position exacte soit transmise automatiquement sous forme d'appel de détresse en format numérique en cas d'urgence.

Radios maritimes VHF et GPS

La radio maritime VHF est généralement le moyen le plus efficace et le plus sûr pour transmettre un appel d'alerte. Si vous possédez une radio maritime VHF, demeurez à l'écoute du canal 16. Sachez où vous vous trouvez en tout temps et soyez prêt à décrire votre position avec précision.



Si vous faites l'achat d'une radio VHF, assurez-vous qu'elle est dotée de la nouvelle fonction d'appel sélectif numérique (ASN) sur le canal 70. Cette fonction assure une veille automatique des appels de détresse. La Garde côtière canadienne a mis ses installations à niveau pour assurer les services d'alerte ASN du canal 70 dans de nombreuses zones.

Rappelez-vous que le canal 16 de la radio VHF est réservé exclusivement aux appels et aux situations d'urgence. Si vous appelez un autre navire sur le canal 16, transférez votre appel sur une fréquence d'exploitation pour poursuivre votre conversation. Le canal 70 de la radio VHF devrait servir uniquement aux communications ASN (numériques), et non aux communications vocales. Quiconque utilise

une radio VHF doit suivre les procédures décrites dans le Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF.

Pour profiter au maximum des avantages de ce système automatisé, obtenez un numéro d'identification du service mobile maritime (ISMM) de neuf chiffres. Votre guide d'utilisateur vous expliquera cette caractéristique et la façon de transmettre un appel ASN à un autre bâtiment ou à une station à terre capable de recevoir ce genre d'appels. Les numéros ISMM sont affectés gratuitement par Industrie Canada; pour plus de renseignements, composez le 1 800 667-3780 ou visitez le site web suivant : www.ic.gc.ca.

Si vous disposez d'un radiotéléphone VHF, en cas de danger grave et imminent (par exemple, votre embarcation prend l'eau et elle risque de couler ou chavirer), utilisez le canal 16 et répétez « Mayday » trois fois. Ensuite, indiquez le nom de votre embarcation et sa position, la nature du problème et le type d'aide requis.

Si vous avez besoin d'aide sans être en danger immédiat (par exemple, votre moteur est en panne et vous êtes incapable de regagner le rivage), utilisez le canal 16 et répétez « Pan Pan » trois fois. Ensuite, indiquez le nom de votre embarcation et sa position, la nature du problème et le type d'aide requis.

Une caractéristique importante des radios VHF ASN réside dans le fait qu'elles peuvent lancer un signal d'alerte qui signalera à la Garde côtière et aux bâtiments dans votre secteur que vous avez besoin d'une aide immédiate. Pour savoir dans quelles zones les services VHF ASN sont disponibles, consultez le site www.ccg-gcc.gc.ca ou communiquez avec un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne.

À l'heure actuelle, tous les utilisateurs de radio VHF sont tenus de détenir un certificat restreint d'opérateur

maritime. Pour plus de renseignements sur les procédures et les exigences relatives aux permis de radiotéléphonie, veuillez communiquer avec le bureau local d'Industrie Canada ou avec les Escadrilles canadiennes de plaisance au 1 888 CPS-BOAT.



Système de positionnement global (GPS)

De plus en plus de plaisanciers se fient au système GPS pour connaître leur position sur l'eau. Le système GPS est un système mondial de radionavigation constitué d'un réseau de satellites et de stations de surveillance.

Le récepteur peut déterminer votre position n'importe où sur la planète avec une marge d'erreur de 30 mètres. La Garde côtière fournit aussi un GPS différentiel muni d'un système de surveillance de l'intégrité du signal, qui réduit la marge d'erreur à 10 mètres.

Si votre embarcation de plaisance est munie d'un récepteur GPS, vous auriez avantage à le raccorder à votre radio ASN. De cette façon, si vous lancez un signal de détresse, les responsables des secours connaîtront immédiatement votre position exacte et pourront vous atteindre plus rapidement.



Radiobalises de localisation des sinistres (RLS)

Les radiobalises flottantes de détresse peuvent être activées manuellement, ou émerger librement d'une embarcation qui a coulé ou chaviré, en émettant leur signal pendant des heures. Le signal communique votre position à un réseau de satellites, qui la retransmettent aux Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage. En cas d'urgence, ce dispositif est d'une valeur inestimable. Les RLS ne sont pas obligatoires à bord d'une embarcation de plaisance, mais il est fortement recommandée d'en avoir à bord.

Les RLS doivent être enregistrées au Registre canadien des balises de localisation, en composant le 1 800 727-9414, ou par courriel à l'adresse suivante : beacons@nss.gc.ca.



Téléphones cellulaires et indicatif *16

Grâce au téléphone cellulaire, vous pouvez communiquer directement avec un Centre de coordination de sauvetage, en composant l'indicatif *16 pour entrer en contact avec un Centre des Services de communications et du trafic maritimes de la Garde côtière canadienne. Cependant, un téléphone cellulaire n'est pas aussi fiable qu'une radio maritime et ne représente pas non plus le meilleur moyen pour lancer un appel de détresse. Un téléphone cellulaire peut perdre le signal de réception ou tomber en panne lorsqu'il est mouillé. Un appel depuis un cellulaire n'alerte pas les embarcations à proximité de votre situation de détresse, alors qu'ils pourraient être les mieux en mesure de vous aider s'ils entendaient votre message d'alerte. Contrairement aux transmissions par VHF, les signaux de certains téléphones cellulaires ne permettent pas aux sauveteurs de vous retracer.

Les fournisseurs de service cellulaire n'offrent pas tous le service *16; communiquez avec votre fournisseur pour savoir si ce service est disponible à partir de votre téléphone.



Signaux de détresse

Si vous recevez un signal de détresse, vous êtes tenus par la loi de déterminer si vous êtes en mesure de venir en aide aux personnes en détresse sans mettre en danger votre vie ou la sécurité de votre embarcation. Dans la mesure du possible, vous devez également communiquer avec le Centre de coordination de sauvetage le plus près afin de l'informer du type de signal de détresse et de l'endroit où vous l'avez observé.

La connaissance des signaux de détresse courants vous aidera à reconnaître les situations problématiques et à demander de l'aide sans délai. Les signaux de détresse courants sont présentés à la page 65.

N'envoyez un signal de détresse que dans une situation d'urgence réelle. Le fait d'émettre un faux signal de détresse constitue non seulement une infraction mais il accapare aussi du temps du personnel de recherche et sauvetage qui pourrait ne pas être disponible ou se trouver trop éloigné en cas d'urgences véritables.

Techniques de récupération d'une personne tombée par-dessus bord

Dans certaines conditions météorologiques et à bord de certaines embarcations, il est plus prudent de porter un harnais de sécurité muni d'un mécanisme à dégageur rapide comportant un filin de sécurité attaché à l'embarcation, ce qui pourrait vous éviter de tomber par-dessus bord, sauf, bien sûr, si l'embarcation chavire. Si vous et vos invités connaissez les procédures suivantes et que vous vous exercez à les appliquer, cela réduira les risques de panique en cas d'urgence.

Si quelqu'un tombe par-dessus bord, déclenchez l'alarme immédiatement, puis :

- ralentissez, arrêtez les moteurs si possible, et lancez un objet flottant pour lui venir en aide (ou pour indiquer l'endroit où la personne a coulé);
- chargez quelqu'un de surveiller la personne tombée par-dessus bord;
- manœuvrez avec prudence pour récupérer la personne tombée dans l'eau.

Lancez une ligne d'attrape flottante ou une bouée de sauvetage rattachée à l'embarcation à la personne dans l'eau et faites remonter cette dernière du côté exposé au vent. Une corde lourde, une chaîne ou un câble fixé à l'embarcation aux deux extrémités et pendant sur le bord de l'embarcation, presque au niveau de l'eau, peut servir de marche-pied de fortune au besoin. Si le franc-bord de votre embarcation de plaisance dépasse 0,5 mètre (1 pi 8 po), vous devez avoir un dispositif pour remonter à bord.

Les plaisanciers qui manœuvrent des voiliers ou des embarcations motorisées devraient bien connaître les diverses techniques de récupération d'une personne tombée par-dessus bord, afin de choisir la manœuvre la plus efficace, en tenant compte de facteurs comme l'état de la mer et la condition de la personne par-dessus bord.

Pourrez-vous récupérer une personne tombée à l'eau si elle n'est pas en état de collaborer à son propre sauvetage? Si vous tombez par-dessus bord, est-ce que vos invités sauraient comment vous secourir?

Lorsque la taille d'une personne ou le franc-bord de l'embarcation risque de compliquer la récupération manuelle, il pourrait être avisé de garder à bord les élingues de levage et le gréement requis à cette fin (si ce matériel n'est pas déjà obligatoire en raison des dimensions de votre embarcation).





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. Vos muscles figent instantanément, et il n'y a personne pour vous aider. Vous êtes en état de choc hypothermique. Vous n'avez pas le temps de réfléchir à la situation.

Le choc hypothermique cause sans doute plus de décès que l'hypothermie. Les eaux généralement 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 cérébrovasculaire. Même un bon nageur peut succomber aux effets du choc hypothermique.

L'eau froide peut paralyser vos muscles instantanément. À cause des changements physiologiques qui affectent votre corps, il vous sera presque impossible d'attraper un vêtement de flottaison, et encore moins de l'enfiler. Un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou 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. Malheureusement, bien des gens comprennent mal ce danger et la façon de l'éviter.

Si vous avez survécu 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, en particulier

dans des vêtements mouillés ou à la suite d'une immersion directe. Lorsqu'une personne est exposée à des températures aussi froides, ses fonctions mentales et musculaires en sont affectées. Voici certains des signes et symptômes progressifs 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 ralenti et faible, respiration lente, manque de coordination, la personne est irrationnelle, confuse et somnolente;
- pouls ou respiration faible, irrégulier ou absent;
- perte de conscience.

Si vous vous retrouvez dans 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.



Quelques conseils pour prolonger votre temps de survie :

- Portez un VFI ou un gilet de sauvetage homologué 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.

Protégez-vous en portant un VFI ou un gilet de sauvetage ainsi que plusieurs couches de vêtements secs légers et une couche extérieure imperméable ou étanche au vent. Il existe une grande variété d'autres vêtements qui peuvent vous offrir une protection supplémentaire contre l'hypothermie, notamment :

- une combinaison de flottaison ou de survie – un VFI recouvrant tout le corps;
- un survêtement de travail de protection contre les intempéries – un VFI offrant une protection thermique;
- une combinaison étanche – à utiliser avec un vêtement de flottaison et une doublure thermique;
- une combinaison isotherme – à utiliser avec un vêtement de flottaison, combinaison qui emprisonne et chauffe l'eau en contact avec votre corps;
- une combinaison d'immersion – à utiliser dans des conditions extrêmes au moment de l'abandon de l'embarcation (en général réservé à une utilisation en haute mer).

Vous seriez bien avisés de savoir comment fonctionne votre équipement de sécurité, en particulier dans

l'eau. Essayez-le dans une piscine ou en eaux calmes avant que vous ne deviez l'utiliser dans une situation d'urgence.

Si des signes indiquent que votre embarcation est en train de couler, mettez autant de vêtements que possible sous votre VFI ou votre gilet de sauvetage.

Précautions relatives au carburant et au monoxyde de carbone



Tout espace clos qui abrite un moteur ou un appareil alimenté par un combustible doit être bien aéré, pour éviter l'accumulation de monoxyde de carbone. Les moteurs et appareils alimentés par un tel carburant devraient également être conçus ou approuvés pour utilisation en mer.

Le monoxyde de carbone (CO) présente un danger invisible, silencieux et mortel. Ce gaz incolore et inodore est produit par une combustion incomplète de combustibles fossiles. Il entrave l'approvisionnement en oxygène du corps, provoquant la mort en quelques minutes. Les symptômes d'une intoxication au CO, comme les maux de tête, la nausée ou une sensation de fatigue, peuvent être confondus avec une grippe ou