



# Le Dauphin

## SERVICE AUXILIAIRE CANADIEN DE SAUVETAGE MARITIME



Volume 9

Laurentides Inc.

Septembre 1985

### **Les Batteries**

Une question souvent demandée par les plaisanciers est, "Quelle est la différence entre une batterie d'auto, une batterie marine et celle communément appelée "DEEP CYCLE?"

Toutes ces batteries opèrent selon les mêmes principes physiques en convertissant une énergie chimique en énergie électrique. Elles sont construites avec des plaques positives et des plaques négatives qui se côtoient parallèlement. L'espace entre ces plaques est rempli d'acide sulfurique appelé "électrolyte".

A) La batterie d'auto est dédiée au service de démarrage de moteurs. Elle doit être immédiatement rechargée par l'alternateur après cette brève mais intense décharge électrique. Elle se déchargerait plus rapidement si on lui imposait l'ouvrage de fournir le circuit électrique sans recharge constante. Un exemple frappant de ce cas serait au moment de défaillance sur l'alternateur de l'auto par une froide soirée d'hiver. Ses plaques positives sont minces et offrent beaucoup d'espace (pouces carrés) à l'électrolyte.

B) La batterie marine est spécialement fabriquée pour que les plaques internes puissent absorber les vibrations constantes produites durant les manoeuvres du bateau. Un meilleur soutien de ces plaques y est aussi prévu. Les

plaques positives offrent une légère augmentation de volume (pouces cubes) à l'électrolyte. Sa vocation se situe entre les deux autres, elle peut fournir l'effort nécessaire au démarrage et fournir le circuit électrique sans un besoin immédiat et constant de recharge.

C) La batterie Deep Cycle ou Service Intense est sans aucun doute la plus avantageuse à posséder sur un bateau. Elle pourra endurer jusqu'à 200 à 300 décharges complètes sans être endommagée. C'est aussi la batterie qui sera capable de fournir le plus de réserve pour le démarrage après une nuit de mouillage. L'importance réside dans une recharge convenable le plus tôt possible après une décharge totale. Ses plaques positives offrent le plus grand volume (pouces cubes) à l'électrolyte. Son coût est environ deux à trois fois plus dispendieux qu'une batterie d'auto. Son poids est approximativement le double.

Recommandations pour l'automne: —

1. Ne laissez pas les batteries à bord, si remis à l'extérieur.
2. Chargez la batterie avant le remisage et gardez dans un endroit frais.
3. Vérifiez une fois par mois à l'aide d'un hydromètre et rechargez pendant quelques heures.
4. Ne pas faire bouillir l'électrolyte durant la recharge.

Préparé par Denis Hébert  
Pour Jeanne Drolet District #11.

### **District no. 10 – Lac St-Louis**

Les membres du District 10 – Lac St-Louis, se sont réunis le 12 juin dernier pour assister aux cours pratiques "Équipements de sauvetage" et "Hommes à la mer" à la piscine municipale de Pointe St-Charles.



**Légende Photo 1**

Lyne Gingras récupère un "naufagé inconscient" et essaie de l'embarquer dans le radeau de sauvetage.

Comme introduction, M. Jean-Georges DesChenaux du district no. 09 nous a entretenus sur un sujet des plus important dans nos régions, l'hypothermie.

Un remerciement à tous les membres qui ont assisté, à M. J.-G. DesChenaux et à M. Paul Beauchemin et Robert Jinchereau de la G.C.C. qui avaient un équipement des plus impressionnant.



**Légende Photo 2**

"Naufagés" essayant d'embarquer dans le radeau — une tâche qui s'est avérée difficile même dans les conditions existantes.

## District no. 09

Jean Caron, Commandant.

Les nouvelles du district no. 09 sont excellentes. Tout d'abord, le commandant Jean Caron a reçu le trophée **Lemon Hart**, pour la sécurité nautique au Québec. Cet ultime honneur a été décerné à Jean pour souligner les multiples services qu'il a rendu aux plaisanciers de la région de Montréal.

Félicitations, Jean!



Un cours de premiers soins de l'Ambulance St-Jean a eu lieu les 26 et 27 février 1985. Plus de 17 membres du Service Auxiliaire ont participé à ce cours et ont passé l'examen.

C'est le 23 février qu'avait lieu le cours de sauvetage en piscine. Tous les participants se sont mouillés à la piscine de Montréal-Est, y compris Lucie Gagnon. Dans la soirée, une danse sociale a couronné la journée. 37 membres et épouses ont mouillé ça.

Merci à Robert Jinchereau et son équipe.

Denis J. Gariepy, Ville St-Hubert

Tiré de la:  
**Revue Canadienne de voile**

### **La réponse du gouvernement au problème des fusées périmées**

Dans le numéro du printemps de la revue Canadienne de voile, nous avons publié un extrait de la lettre de John Hooker, président du comité de sécurité de l'ACY. La lettre était adressée au ministre d'énergie, mines et ressources et incitait fortement les fonctionnaires du gouvernement à envisager le problème d'élimination sécuritaire des fusées marines qui ne servent plus. Voici la réponse qu'a reçue M. Hooker de Pat Carney, ministre d'énergie, mines et ressources:

Monsieur,  
J'accuse réception de votre lettre du 4 décembre 1984 m'informant de ce qui se veut un problème grave de sécurité ayant trait aux fusées marines pyrotechniques périmées.

Ce problème a été discuté à fond par les fonctionnaires de la division du conseil consultatif de sécurité marine. Bien qu'il y ait des divergences d'opinion concernant l'ampleur de ce danger et la nécessité d'imposer une durée précise des fusées, particulièrement lorsqu'il s'agit d'étendues d'eau à l'intérieur des terres, des directives ont déjà été établies. La politique actuelle de la garde côtière de Transport Canada est d'offrir les possibilités suivantes aux personnes qui s'inquiètent de l'élimination de fusées marines périmées:

1. conserver les dispositifs, s'ils sont en bon état, comme supplément aux dispositifs approuvés;
2. détruire les fusées en les transformant de façon à ce qu'ils ne causent aucun danger;
3. demander au bureau de police ou de pompier de votre région s'ils ne pourraient pas vous débarrasser des dispositifs comme exercice de formation; ou
4. demander au marchand de votre localité s'il reprend les vieux dispositifs à l'achat des nouveaux.

La garde côtière canadienne a accepté de publier ces renseignements dans la version révisée du guide de sécurité en bateau.

Néanmoins, je dois vous rappeler que le propriétaire de l'explosif est entièrement responsable de la destruction ou l'enlèvement de tout explosif. C'est une infraction à la loi sur les explosifs que d'abandonner un de ces dispositifs et peut, si cela cause des blessures à un tiers dans un cas extrême, constituer un manquement aux précautions concernant le maniement d'explosifs en vertu du code criminel. Par conséquent, je suis certain que vous serez de mon avis qu'il ne serait pas judicieux d'intenter la poursuite suggérée au dernier paragraphe de votre lettre.

Pour terminer sur une note un peu plus positive, soyez certain que si l'occasion se présente, les fonctionnaires de notre division des explosifs seraient heureux d'assister à une de vos réunions à titre de personnes-ressources afin de discuter des solutions à court et à long termes pour remédier à cette situation.

Veuillez agréer mes sentiments distingués.

Le ministre d'énergie,  
mines et ressources,

Pat Carney

Fourni par Jacques Gingras, District no 10.

Tiré de la:  
**Canadian sailing review**

### **Expired flares – the government responds!**

In the Spring issue of the "Canadian Sailing Review" we published an excerpt from a letter written by John Hooker, Chairman of the CYA Safety Committee. The letter, to the Minister of Energy, Mines and Ressources, urged government officials to address the problem of safe disposal of expired marine flares. Below is the reply Hooker received from Pat Carney, Minister of Energy, Mines and Ressources:

Dear Sir,  
Thank you for your letter of December 4, 1984 bringing to my attention what is purported to be a serious safety hazard involving the disposal of time-expired marine pyrotechnic distress signals.

This problem has been discussed at length by officials of my Department of the Marine Safety Advisory Council. While there were differences of opinion as to the magnitude of the hazard where inland waters are involved, workable guidelines have been established. The current Transport Canada, Coast Guard policy is to offer the following alternatives to any person enquiring about the disposal of time-expired marine distress signals:

1. Retain the devices, if they are in good condition, as supplements to approved devices;
2. Dispose of the devices by expending them in a manner and location where they could not possibly raise an alarm;
3. Enquire at local police or fire departments to see if they will dispose of the devices as part of their training; or
4. Enquire of the local retailer whether he will take back expired devices when a new purchase is made.

The Canadian Coast Guard has agreed to publish this information in an upcoming revision of the Safe Boating Guide.

Nevertheless, I must remind you that the ultimate responsibility for the safe destruction or other disposal of any explosive legally rests with the owner of the explosive. The abandonment of an explosive is an offence under the Explosives Act and, in extreme case resulting in injury to innocent third parties, could constitute a breach of duty of care re explosives in the Criminal Code. Therefore, I feel sure you will agree it would be most unwise to recommend the action contemplated in the last paragraph of your letter.

On a more positive note, should the opportunity arise, officials of my Explosives Branch would be pleased to attend

a meeting as resource persons to discuss short and long term solutions to alleviate this situation.

Sincerely,

Pat Carney  
Minister, Energy, Mines and Resources

## **Un «wet suit» aurait été plus approprié**

(JDG) — Comme plusieurs autres amateurs de sports nautiques au printemps et à l'automne, Robert Larose a failli devenir une victime de l'hypothermie, soit un abaissement de la température du corps.

Madeleine Pageau, de Montréal, commandant de la vingtaine de membres de la garde côtière auxiliaire du lac Saint-François, recommande donc le port de vêtements spéciaux, en plus de la ceinture de sauvetage.

Larose est bien placé pour en parler, non seulement à cause de son expérience mais aussi parce qu'il est agent d'articles de sport! Il affirme que son «dry suit» a failli lui coûter la vie.

«Il gênait ma circulation sanguine autour du cou, des poignets et des chevilles, et le caoutchouc glacé me collait à la peau.»

Lui et son ami Luc Godbout, co-propriétaires d'un magasin Podium à Valleyfield, recommandent plutôt le «wet suit» qui permet à l'eau d'atteindre le degré de chaleur du corps soumis à l'effort.

M. Jean Pierre Métivier auxiliaire du district 12 Lac St-François a bravé un Lac St-François en furie dimanche le 19 mai pour aller secourir un véliplanchiste en détresse. Il a été rescapé in extremis L'Hypothermie avait fait ses ravages. Il a été traité à l'hôpital de Valleyfield, neut-été de Jean Pierre une mort certaine l'attendait.

Afin de promouvoir le nom du service auxiliaire Jean Pierre a eu la présence d'esprit de téléphoner à son commandant de district, aussitôt son travail terminé pour lui demander d'essayer d'obtenir une couverture dans les journeaux. Le résultat fut que le Journal de Montréal s'est rendu sur les lieux pour rencontrer l'heureux survivant, son sauveteur et le commandant de district également responsable des relations extérieures. Dans le journal de Montréal on retrouvait en deuxième page le lendemain un très beau reportage sur l'incident et le service auxiliaire. Face à cet exemple concret, je pense qu'il seait bon que chacun d'entre nous profite de chaque occasion pour faire parler de nous soit dans un journal ou à la radio. D'ailleurs Jean Pierre a également obtenu un communiqué à la radio de Valleyfield. Il a eu la délicatesse de demander la permission à son commandant de district avant de le faire.

Bravo Jean Pierre.

Madeleine Pageau  
Commandant du district no. 12

## **Faire appel à la Garde Côtière**

Connaissez-vous le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime? C'est le moment ou jamais d'en faire la connaissance, à cette période de l'année où les plaisanciers sont de plus en plus nombreux sans être, malheureusement, toujours prudents.

Le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime regroupe des propriétaires de bateaux bénévoles qui ont été formés par la Garde côtière et travaillent en étroite collaboration avec elle pour effectuer des sauvetages et inspecter les bateaux.

Madeleine Pageau, l'une des premières bénévoles de ce service, est commandant du district du lac Saint-François et officier des relations extérieures pour la région des Laurentides... et elle n'est pas avare de conseils!

Madame Pageau connaît bien les dangers de la navigation de plaisance; elle insiste sur la prévention et l'importance d'une préparation adéquate des plaisanciers. Elle a effectué elle-même de nombreux sauvetages: bateaux en panne dans la voie maritime ou pris dans la tempête, plaisanciers égarés dans la brume, novices ayant perdu leurs points de repère, personnes en détresse dans une embarcation trop petite pour affronter les vagues.

Votre bateau est-il en bon état? (Nombre d'accidents sont dus à des ennuis mécaniques; panne d'essence, moteur ou gouvernail défectueux, etc.)

Possédez-vous une radio émettrice? Avez-vous suivi des cours d'opérateur et obtenu votre permis?

Savez-vous que vous pouvez être victime d'hypothermie (refroidissement excessif) même si vous êtes bon nageur?

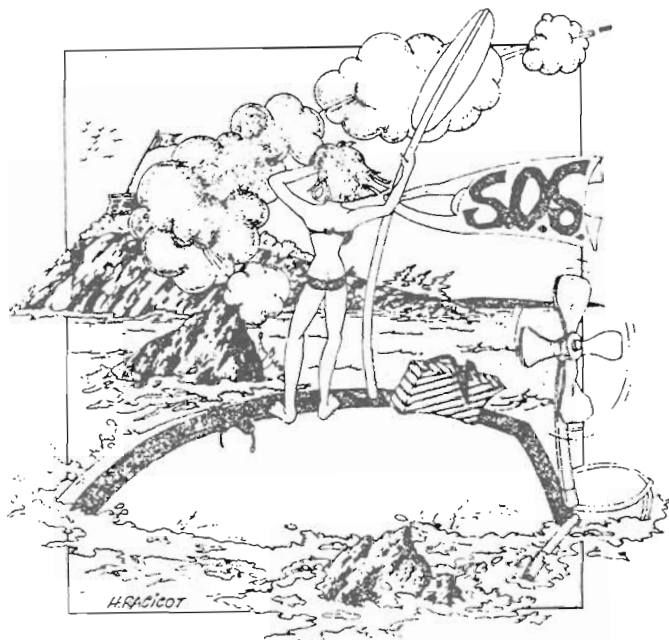
Vos fusées de détresse sont-elles adéquates? (Les fusées de route sont dangereuses et ne résistent pas à l'humidité.)

Sur demande, les plaisanciers peuvent bénéficier d'une inspection gratuite de leur bateau. Les auxiliaires vous diront si tout est en ordre ou, le cas échéant, ce qui ne va pas à bord; ils vous remettront un autocollant attestant l'inspection du bateau et sa conformité au code de la sécurité nautique.

Si vous êtes navigateur débutant et désirez parfaire vos connaissances, si vous avez besoin de renseignements, si vous êtes marin ou plaisancier et désirez devenir auxiliaire, écrivez à la Garde côtière canadienne, Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, C.P. 2055, Québec G1K 7M2.

En cas d'urgence ou si vous apercevez une fusée de détresse, n'hésitez pas: faites appel à la Garde côtière canadienne en composant sans frais: 1-(800)-463-4393.

Hélène Racicot  
Tiré de: Coup de pouce juillet 1985



## L'achat d'un gilet de sauvetage

Le canoë, la voile, le kayak, la planche à voile sont des sports de plus en plus populaires. Sachez prendre les mesures qui s'imposent pour que votre plaisir ne tourne pas à la tragédie. Si vous êtes une adepte de la voile ou du canotage, souvenez-vous que les lois canadiennes exigent que chaque personne à bord d'une embarcation porte un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison. Il ne faut pas confondre ces articles avec les petites bouées gonflables dont beaucoup de parents munissent leurs enfants pour leurs premiers contacts avec l'eau. Ces bouées gonflables sont considérées comme des jouets et ne peuvent être utilisées que sous la surveillance des parents. Les ceintures de sauvetage comme celles qu'utilisent les skieurs nautiques ne sont pas non plus considérées comme des vêtements de flottaison sécuritaires. Seuls les VFI (vêtements de flottaison individuels) et les gilets de sauvetage sont vraiment efficaces en cas d'accident.

Le gilet de sauvetage est conçu pour maintenir la tête hors de l'eau. En général, il n'a pas de dos et il possède une ouverture en forme de trou de serrure pour passer la tête. Les VFI peuvent soutenir tout le corps. Ils sont aussi plus confortables, et cela est important, car on aura tendance à se défaire, à la première occasion, d'un gilet inconfortable.

Choisissez votre gilet de sauvetage en fonction de son confort et du type d'activité aquatique que vous pratiquez. Vérifiez si l'article porte l'étiquette d'approbation du ministère des Transports du Canada. Cette étiquette doit obligatoirement être cousue sur le vêtement et vous indique que le gilet a subi avec succès les tests de flottabilité et de durabilité. Les seules couleurs approuvées sont le rouge, le jaune et l'orange, car elles possèdent le plus haut facteur de visibilité sur l'eau. Ne vous laissez pas influencer par les gadgets et les jolis imprimés.

Les vêtements de sauvetage pour enfants ne sont pas conçus de la même façon que ceux pour adultes. Le poids de l'enfant est réparti de manière différente; sa tête est plus lourde et a besoin d'un plus grand support: c'est pourquoi ces vêtements sont munis d'un collet pour soutenir la tête et de courroies qui passent entre les jambes et maintiennent le gilet en place. Regardez aussi si le vêtement est pourvu d'une poignée au collet qu'on peut facilement agripper.

Prenez soin de votre vêtement de sauvetage pour qu'il reste efficace au maximum. Ne vous assoyez pas dessus et ne vous en servez pas comme coussin — portez-le!

Faites-le sécher à l'abri du soleil et de la chaleur. Ne le rangez pas dans un endroit humide ou dans un garage où il pourrait se trouver en contact avec de l'essence (l'essence peut faire fondre la mousse).

Pour nettoyer votre gilet, utilisez de l'eau et du savon. Évitez les détergents et les produits de nettoyage qui pourraient abîmer ou décolorer le tissu. Si votre gilet est déchiré ou décousu, faites-le réparer par un spécialiste.

Pour en savoir plus sur les gilets de sauvetage et les vêtements de flottaison, écrivez ou téléphonez à Transports Canada et demandez leur brochure La sécurité sur l'eau, les dispositifs de flottaison.

Transports Canada  
1000, Sherbrooke Ouest, Montréal H3A 1G5  
Tél.: (514) 283-4658.)

La Croix-Rouge distribue également un feuillet intitulé Sécurité en embarcation. (La Société canadienne de la Croix-Rouge, Division du Québec, 2170, boul. Dorchester Ouest, Montréal H3H 1R6 Tél.: (514) 937-7761.)

## Comment le choisir

Il existe un grand nombre de gilets de sauvetage et de vêtements de flottaison individuels. Les prix vont de 30 \$ à 150 \$, selon les modèles.

- Voici ce que vous devez faire avant d'acheter votre gilet.
- Vérifiez les coutures. Elles doivent être solides et étanches.
  - Assurez-vous qu'il n'y a pas d'accroc dans le tissu.
  - Les boucles et attaches de métal doivent être à l'épreuve de la rouille.
  - Si le vêtement est muni d'une fermeture éclair, vérifiez qu'elle fonctionne bien et glisse facilement.
  - Les tissus synthétiques sont plus résistants que la toile qui a tendance à pourrir et alourdit le vêtement lorsqu'il est mouillé.
  - Choisissez un vêtement qui convient à votre poids.
  - Les lanières et les courroies doivent être ajustables.
  - Les VFI faits de mousse unicellulaire sont plus confortables que ceux en kapok. Par contre la mousse peut rétrécir avec le temps ou si elle est exposée au soleil, ce qui lui fait perdre de son efficacité.
  - Assurez-vous toujours que le vêtement ou le gilet a été approuvé par le ministère des Transports du Canada.
  - Essayez votre gilet avant de l'acheter: assoyez-vous, penchez-vous, bougez. Tenez compte aussi des vêtements que vous porterez sous votre gilet

Tiré de: Coup de pouce juillet 1985  
Article fourni par Paul Beauchemin, G.C.

## Rivière-des-Prairies: la Garde côtière veille

Depuis quelques semaines déjà, les lavallois amateurs de navigation de plaisance peuvent compter sur une équipe de bénévoles oeuvrant pour la Garde côtière canadienne sur la Rivière-des-Prairies.

La Garde côtière a en effet mis à la disposition de l'équipage en question, une embarcation d'une longueur de 18 pieds lequel est absolument insubmersible. M. Pierre Drolet responsable de cette initiative a mentionné à ce sujet au **CONTACT LAVAL** que sa "zone de protection" s'étendait du barrage hydroélectrique jusqu'au lac des Deux Montagnes.

### Nombre élevé d'appels de détresse

Chaque saison estivale, les équipes auxiliaires de la Garde côtière canadienne doivent répondre à plusieurs appels de détresse provenant surtout d'amateurs de bateaux de plaisance tant sur la rivière-des-Prairies que sur le lac des Deux-Montagnes. M. Drolet estime à 800 environ, le nombre d'embarcations de plaisance circulant sur la rivière-des-Prairies devant l'Île de Laval, par temps clément. "Nous effectuons beaucoup de patrouilles sur la rivière entre les îles de Laval et Montréal surtout le dimanche" a-t-il dit.

### Plaisanciers négligents

Selon M. Drolet, trop d'amateurs d'embarcations de plaisance oublient facilement les règles élémentaires de sécurité nautique. "Seulement pendant la fin de semaine des 11 et 12 mai derniers, j'ai dû intervenir à 8 reprises pour demander à des plaisanciers de retourner au quai mettre leur ceinture de sauvetage: c'est dommage mais il y a même des parents qui poussent la négligence jusqu'à ne pas faire porter de ceinture de sauvetage à leurs enfants" ajoute le responsable du groupe auxiliaire de la Garde côtière.

### Été 84; Un record d'appel de détresse

Dans tout le Québec, c'est sur la rivière-des-Prairies et le lac des Deux-Montagnes où il y a eu le plus grand nombre d'appels de détresse de propriétaires d'embarcations de plaisance durant l'été 1984. Les personnes qui désirent signaler les situations d'urgence ou de pannes sur la rivière-des-Prairies doivent communiquer (sans frais) au numéro suivant 1-800-463-4393.