

Le Dauphin

SERVICE AUXILIAIRE CANADIEN
DE SAUVETAGE MARITIME



Volume 18

Laurentides Inc.

Août 1988

RECENSEMENT DES EMBARCATIONS ET ÉTUDE DES HABITUDES DE NAVIGATION

La Garde côtière, secteur Recherche et Sauvetage, a effectué du 20 juin au 19 août le recensement de toutes les embarcations de plaisance de moins de 20 mètres, ainsi qu'une Étude sur les habitudes de navigation des plaisanciers par le biais d'un questionnaire.

En plus de créer 24 emplois d'été, ce projet permettra de mieux orienter l'intervention des équipes de prévention auprès des plaisanciers, et ainsi, diminuer le nombre d'incidents sur les eaux de la Région des Laurentides.

Il est évident que trop d'incidents sont le fait du non-respect ou de la méconnaissance des règles élémentaires de sécurité. C'est pourquoi, je demande la collaboration de tous les membres du SACSM à cet important projet.

Toute embarcation non recensée dans une région où les recenseurs sont déjà passés doit être signalée au numéro «Renseignements nautiques» 1-800-463-6868.

Ensemble nous encourageons la
Sécurité nautique!

Josée Rhéaume
Directrice de projet
Prévention
Recherche et Sauvetage

P.S.: Pour informations supplémentaires, veuillez communiquer avec Josée Rhéaume au numéro suivant: (418) 648-4754.

REJET EN MER DE FILETS DE PÊCHE, D'OBJETS EN MATIÈRE PLASTIQUE ET D'AUTRES DÉBRIS SEMBLABLES

1 Le rejet en mer de filets de pêche, d'objets en matière plastique et d'autres débris semblables représente un danger croissant pour la sécurité maritime. Dernièrement, un navire s'est trouvé aux prises avec une situation qui aurait pu être dangereuse lorsque son hélice s'est emmêlée dans un filet abandonné.

2 Le rejet intentionnel de ce genre de débris dans les eaux internationales a aussi été reconnu comme un grave problème de pollution maritime. Non seulement ces débris constituent-ils un genre de pollution, mais ils emprisonnent cruellement et tuent des oiseaux, des poissons et des mammifères.

3 La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 (Marpol) interdit

«... l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique ainsi que les sacs à ordures en matière plastique...»

4 La convention Marpol de 1973 contient des exceptions dans les cas de perte ou rejet accidentel ou lorsque la sécurité du navire est en cause.

5 Certains pays ont une législation nationale qui interdit le rejet de ces matières, mais la Convention n'est pas encore entrée en vigueur internationalement.

6 Le Règlement canadien sur la prévention de la pollution par les ordures, établi en vertu de l'article 728 de la Loi sur la marine marchande du Canada, interdit le déversement dans les eaux canadiennes et dans les zones de pêche du Canada des déchets de cuisine solides, des restes de nourriture, des papiers, des chiffons, des matières plastiques, du verre, du métal, des bouteilles, des poteries, des déchets et autres rebuts semblables. Toute personne et tout navire qui enfreignent ce règlement sont coupables d'un délit et passibles, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende établie maintenant à un maximum de 100 000 \$, mais qui sera bientôt portée à un maximum de 250 000 \$.

Garde côtière canadienne
Sécurité des navires

Mots clés:

1. rejet de filets
2. déchets plastique
3. débris en mer

LE DAUPHIN

Éditeur: François L'Anglais,
2558 de la Falaise,
Sillery, Qc G1T 1W4
Tél.: 418-651-3245

Éditeur-adjoint: Bernard Nadeau,
5 Létourneau, C.P. 206,
St-Luc, QC J0J 2A0
Tél.: 514-348-0811

Imprimeur: Imprimerie Rovancel Inc.,
Québec, Qc
Tél.: 418-529-3166

SERVICE AUXILIAIRE CANADIEN DE SAUVETAGE MARITIME TAUX D'INDEMNISATION

Les taux d'horaires suivants, pour l'utilisation des embarcations auxiliaires lors des activités autorisées viennent d'être approuvés. Ces taux entreront en vigueur le 1^{er} mai 88.

— 5.45\$ de l'heure par mètre de longueur d'embarcation utilisée. (**Note:** pour les embarcations d'une longueur maximale de 10.5 mètres, munies d'un moteur ou plus à essence dont la puissance au total est plus de 135 Kw (180 c.v.); les taux fixes de 53.17\$ de l'heure peuvent être utilisés.)

OU

— 40.88\$ de l'heure pour les bateaux de catégorie «A» (embarcations d'une longueur maximale de 10.5 mètres).

— 53.17\$ de l'heure pour les bateaux de la catégorie «A-I» (embarcations d'une longueur maximale de 10.5 mètres munies d'un moteur ou plus à essence dont la puissance au total est plus de 135 Kw (180 c.v.)).

— 65.47\$ de l'heure pour les bateaux de la catégorie «B» (embarcations de plus de 10.5 mètres et d'une longueur maximale de 15 mètres).

— 91.29\$ de l'heure pour les bateaux de la catégorie «C» (embarcations de plus de 15 mètres de longueur).

Ces taux d'indemnisation seront révisés le 1^{er} novembre 88.

CANADIAN MARINE RESCUE AUXILIARY COMPENSATION RATES

The following compensation rates for use of Auxiliary Vessels on authorized activities have been approved and will be in effect as of May 1st, 88.

— \$5.45 per metre of vessel length per hour. (**Note:** for vessels up to 10.5 metres in length, powered by one or more gasoline engines in excess of 135 kw (180 H.P.) — a flat rate of \$53.17 per hour may be applied.)

OR

— \$40.88 per hour for class "A" vessels (vessels up to 10.5 metres in length).

— \$53.17 per hour for class "A-I" vessels (vessels up to 10.5 metres in length, powered by one or more gasoline engines in excess of 135 kw (180 H.P.)).

— \$65.47 per hour for class "B" vessels (vessels more than 10.5 metres and up to 15 metres in length).

— \$91.29 per hour for class "C" vessels (vessels more than 15 metres in length).

A review of the compensation rates will be made on November 1st, 88.

...ATTENTION... INSPECTEURS DE COURTOISIE... ...ATTENTION...

- 1) Nous vous rappelons que les longueurs limites des embarcations spécifiées dans les catégories (voir le «Guide de Sécurité Nautique») sont comprises dans celles-ci. Par exemple, une embarcation de 8m correspond à la catégorie des embarcations de plus de 5,5m et d'au plus de 8m de longueur.
- 2) En ce qui a trait aux fusées pyrotechniques requises à bord des embarcations de 5,5 à 8m, il existe une clause qui précise que ces fusées ne sont pas nécessaires pour les embarcations ne pouvant se trouver à plus d'un mille marin. (voir le guide page 5). Nous exigeons ces signaux sur tous les bateaux parce que tous les affluents se trouvant sur notre territoire débouchent sur un plan d'eau où les embarcations pourraient se retrouver à plus d'un mille.
- 3) Tous les extincteurs sont acceptés à condition d'être en bon état. Cependant, nous recommandons la vérification annuelle.
- 4) Au sujet de la nouvelle formule d'inspection, il importe qu'elle soit remplie de la même façon par tous les membres, c'est-à-dire:

— mentionner le nom de la marina et la ville;

— inscrire dans la case «Inspection conduite par» SACSM ainsi que votre numéro de membre;

— Dans la case «Type d'embarcation», on doit inscrire un des quatre types suivants:

— Voilier

— Voilier avec moteur

— Cruiser (moteur intérieur)

— Embarcation avec moteur extérieur

— Mentionner également la durée de l'inspection;

— Lorsque l'on remplit les cases réservées à l'équipement, indiquer d'un crochet si le matériel s'y trouve ou d'un 0 dans le cas contraire et N.A. pour non applicable;

— Dans la case «Radio V.H.F.»:

— L signifie licence Radio

— C signifie certificat d'opérateur radio

— Inscrire au bas de la formule si le propriétaire de l'embarcation a suivi un cours de navigation, si non, l'encourager à le faire.

N.B.: Notez également que nous n'acceptons plus les frais d'interurbain depuis le 15 juin dernier. Par contre le 1-800-463-6868 est à votre service 24 heures sur 24 et il serait bon de continuer à le promouvoir.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Les Officiers de Prévention
Garde côtière canadienne

LA PLANCHE À VOILE UN PLAISIR DANGEREUX

C'est avec stupéfaction que j'ai constaté le grand nombre de sauvetage d'uniplanchiste au cours de la dernière saison estivale. À 2 reprises, j'ai personnellement dû secourir 2 uniplanchistes en détresse.

Les causes sont nombreuses, naturelles et humaines. Ce sont les gens non expérimentés qui ont plus de problèmes. La première cause naturelle est souvent dû à un vent tourbillonnant dans une région montagneuse ce qui a pour effet d'empêcher le novice de stabiliser sa voile et de pouvoir revenir vers la rive et il est alors déporté vers le large.

Le deuxième problème est à l'inverse mais a une cause similaire. L'uniplanchiste aime pratiquer son sport tard l'après-midi ou après le souper parce que le trafic maritime est beaucoup moins intense. Mais l'imprévisible arrive, le vent tombe et souvent le novice s'est aventuré trop loin.

Un troisième problème se rattache aux deux autres; le manque de communication pour lancer un appel détresse. Le seul moyen est un moyen visuel lorsqu'un bateau passe à proximité.

En conclusion, il serait bon pour la prochaine saison de porter une attention toute spéciale à ces sportifs novices autant du côté préventif que curatif.

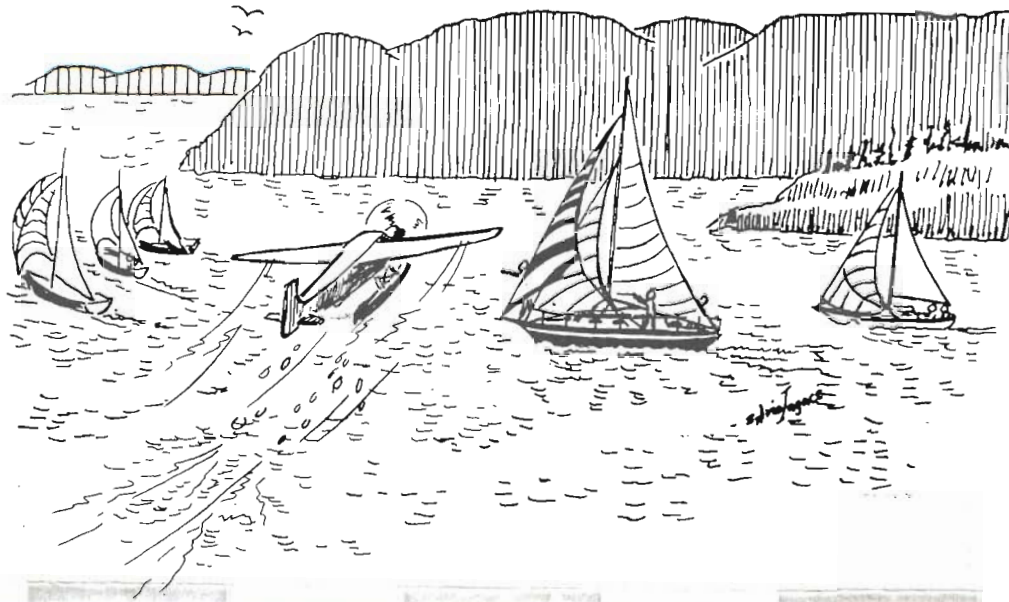
Bernard Nadeau, éditeur-adjoint

NOTE

Dans le numéro de novembre, vous aurez la liste des nouveaux membres avec leurs ports d'attache et le nom de leurs embarcations.

Il y aura continuation de l'article sur les dangers de la foudre sur l'eau et nous nous proposons de donner d'une façon assez détaillée

les cartes de districts avec les régions couvertes par les différentes unités; les responsables de la publicité dans les différents districts sont donc, par les présentes, avisés de nous faire parvenir le matériel nécessaire à cette publication.



L'IMPRÉVU

S.O.S. OU SAUVE QUI PEUT...

Par quel moyen le plaisancier serait-il naufragé? Les formes sont multiples. Quelle sera la chute finale? «Il y a bateau et bateau», cette fois il y a bateau et hydravion.

Le sens de la responsabilité doit venir dès le début, c'est-à-dire que l'on a les sens aiguisés de chose qui est anormale et d'être en éveil. Certes on connaît en mer des exploits extraordinaires et des chances qui tiennent à un fil, à nous il a été donné de vivre cette émotion de minutes de chance dans la Baie de Tadoussac.

L'aventure s'est déroulée dimanche le 23 août 1987 entre le quai fédéral et la Pointe Rouge, Geai Bleu, voilier de 29' avec quatre personnes à bord. C'était une fin de semaine de course à voile qui avait débuté le samedi de Rivière-du-Loup à Tadoussac, sept voiliers y participaient, après une nuit bien méritée à la Marina, le départ de la course pour Rivière-du-Loup a été prévu pour 11:00 hre le dimanche, regroupés dans la Baie de Tadoussac les voiliers toute voile dehors sur vent d'ouest tirent des bords dans l'attente du départ. Au coup de la corne, les voiliers

longent le bateau-jury et mettent cap sur le phare Prince à la sortie du Saguenay. Comme le bateau-jury est le dernier avec un retardataire à quitter les lieux toutes voiles hissées... un bruit de ronronnement dans la Baie avait éveillé mon sens de pensée qu'un hydravion était sur l'eau loin dans la Baie dûe à la direction du vent. Mais voilà en tournant la tête l'hydravion est droit sur le travers babord, coupe l'eau de ses canots et fonce sur nous... Le sens de la responsabilité du pilote n'y est pas car l'hydravion commence son envol comme notre voilier prend son vent et sa vitesse, une équipière prend une photo, le pilote penche son bolide un peu vers la gauche, comme pour éviter le mât et l'hydravion passe un peu plus haut que la mi-hauteur du mât à environ 200' de l'étave avant.

Qu'advient-il de la sécurité, de la réglementation, des droits, du bon sens!!!

Sylvio Lagacé, commandant
District 04

LA RIVIÈRE DES PRAIRIES

Je crois que la rivière des Prairies est un sujet qui a fait couler beaucoup d'encre avec les rapides du Cheval Blanc. Ils sont situés face aux rives de Pierrefond (Montréal) et Ste-Dorothée (Laval).

Le nombre d'accidents dûs aux impacts avec les haut-fonds rocheux à cet endroit est incroyable. Approximativement 100 à 150 bateaux par année sont victimes de bris mécaniques et de dommages à la coque.

Les navigateurs les plus touchés par ce problème sont de Laval, de Montréal et des lacs des Deux-Montagnes et Saint-Louis.

L'Association pour l'aménagement de la rivière des Prairies a travaillé très fort pour faire éliminer les obstacles rendant la navigation dangereuse et les obstructions tel que le barrage de l'Hydro-Québec situé à St-Vincent-de-Paul.

Pour le printemps 1988, une amélioration de la situation aux rapides du Cheval Blanc est officielle. Les pourparlers se concrétisent. Pour le barrage, une décision par nos gouvernements s'impose.

Pierre Drolet, V.P. District 11
Opérations-Ouest

UNE PERSONNE PASSE PAR-DESSUS BORD

SAINT-LAURENT ÎLE D'ORLÉANS. C'est dimanche soir et une autre belle fin de semaine tire à sa fin. L'auxiliaire en devoir est sur son bateau et converse avec d'autres membres de la marina.

À 21h03, le Centre de Sauvetage de la Garde côtière appelle la marina Saint-Laurent, I.O., et demande de sortir avec le bateau de sauvetage pour aller vérifier les dires d'un témoin qui se trouve sur la côte et qui mentionne un voilier en difficulté en haut de la marina, vers les pylônes de l'Hydro.

À 21h11, le bateau de sauvetage 1280 sort de la marina avec un équipage du Service Auxiliaire et part en montant vers ces pylônes. Nous rencontrons un voilier qui correspond à la description donnée. Nous nous approchons du voilier mais celui-ci repart en descendant et allume ses feux de courses. Nous continuons vers la position donnée par le centre de sauvetage. Nous contournons deux bateaux qui nous font signe que tout va bien.

À 21h20, Denis Dumas, qui est sorti avec sa chaloupe d'aluminium et une radio portative, nous appelle et nous mentionne qu'il manque une personne à bord d'un voilier. Nous demandons des précisions, la position et, après confirmation, nous repartons en descendant le courant en vérifiant pour une personne à la mer.

À 21h23, nous abordons le voilier. Denis Dumas est déjà à bord. Nous demandons ce qui s'est passé, — où, quand, comment, — en essayant d'avoir le plus de précisions possibles. La propriétaire du voilier est confuse et nous avons de la difficulté à obtenir des détails. Après maintes questions, nous apprenons que sa compagne est passée par-dessus bord quelque part un peu plus haut. Nous avertissons le centre de sauvetage qui lance le signal d'alerte.

À 21h26, nous entreprenons les recherches. Le Fort Mingan se dérouté et nous aide en décrivant de grands cercles entre la marina Saint-Laurent et les pylônes de l'Hydro. J'envoie deux autres bateaux faire des recherches à partir de la marina en montant vers les pylônes. Nous faisons le tour des bouées dans l'espoir que la personne en question s'y soit accrochée. Nous faisons un tracé de recherche nord-sud avec la fin du baissant.

Le G/C Sterne arrive et prend charge des opérations. Il garde 3 autres bateaux avec lui: un bateau auxiliaire, le 1280 et une vedette du Service Hydrographique. Nous devons relâcher pour aller prendre de l'essence mais revenons au large pour poursuivre les recherches que nous abandonnerons vers 01h30 après avoir fait le fleuve de long en large et de haut en bas. Nous rentrons au ponton vers 01h50.

Ni la propriétaire du bateau ni sa compagne ne portait de veste de sauvetage. Elles n'avaient qu'un imperméable jaune. Ceci fait la différence entre la vie et la mort, car nous aurions pu facilement récupérer la personne à l'eau si elle avait endossé une veste de sauvetage. Avec son imperméable, elle a coulé en peu de temps.

Le corps de la malheureuse a été trouvé le vendredi suivant à l'Îlet de Bellechasse.

Jacques Bélanger,
Ste-Pétronille de I.O.

LE NAVIGATEUR YVES GÉLINAS PRÉCONISE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

GILLES ST-JEAN

□ Le porte-parole de la Semaine de sécurité nautique, Yves Gélinas, admet volontiers qu'il n'a pas toujours été un parangon de vertu en matière de prudence à la barre.

«Même après 25 ans. J'en ai encore à apprendre; mais, des cours sur la sécurité en bateau, il s'en donne dans une foule d'endroits», a-t-il déclaré hier, lors du lancement de la semaine de sécurité, à la Marina de Lachine, sous l'égide de la Garde côtière canadienne.

M. Gélinas, qui s'est fait connaître il y a quelques années à la suite d'un tour du monde en solitaire à la barre de son voilier, le «Jean-du-Sud», recommande particulièrement aux plaisanciers de se familiariser avec les règlements sur l'équipement de sauvetage et d'éviter de consommer de l'alcool à la barre.

Il y aurait autour de 250 000 plaisanciers dans la région de Montréal. Ce nombre ne comprend pas seulement les propriétaires de yachts à moteur et de voiliers mais aussi les amateurs de pêche et de chasse qui se déplacent en chaloupe.

«Beaucoup d'entre eux ignorent les règles de la navigation. Si on leur explique qu'ils sont des plaisanciers, peut-être prendront-ils connaissance de leurs devoirs», a noté de son côté M. Michel Villeneuve, directeur du centre de Montréal de l'Institut de marine du Québec.

Cette institution, qui forme des marins professionnels au Cégep de Rimouski, instruit également les amateurs sur la navigation de plaisance, sur la navigation, sur l'astronomie, la météorologie, l'entretien des moteurs et la radiotéléphonie.

De leur côté, des policiers de la Gendarmerie royale et de la Sûreté du Québec ont rappelé que la consommation d'alcool à la barre d'un bateau était régie par le Code criminel, de la même façon que lorsqu'on conduit un véhicule automobile.

Journal «La Presse», mai 88.

