

CHAPITRE 13

**OREN 322 – OBTENIR UNE CARTE DE QUALIFICATION
DE CONDUCTEUR D'EMBARCATION DE PLAISANCE**



CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE

PHASE TROIS

GUIDE PÉDAGOGIQUE



SECTION 1

EO C322.01 – DÉCRIRE LES LOIS, LES CODES ET LES RÈGLEMENTS

Durée totale :

30 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans l'A-CR-CCP-603/PG-002, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Obtenir des copies de l'A-CR-050-SCO/PT-001, *Programme d'opérateurs d'embarcation légère (POEL) des cadets*, cahier d'exercices du module 1 et le *Guide de sécurité nautique* pour les distribuer aux cadets.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'exposé interactif a été choisi pour cette leçon afin de familiariser les cadets avec les lois, les codes, les règlements et les amendes et sanctions en cas de non-conformité.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, le cadet devrait avoir décrit les lois, les codes et les règlements qui régissent la sécurité nautique.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets connaissent les lois, les codes et les règlements qui régissent la sécurité nautique puisqu'ils devront les respecter quand ils utilisent une embarcation de plaisance.

Point d'enseignement 1**Décrire les lois, les codes et les règlements régissant la sécurité nautique**

Durée : 20 min

Méthode : Exposé interactif

Les conducteurs d'embarcations de plaisance ont l'obligation de se conformer à plusieurs lois, règlements et codes qui régissent la sécurité nautique. Voici les lois, les règlements et les codes :

- le *Code criminel du Canada*,
- la *Loi sur les contraventions*,
- la *Loi sur la marine marchande du Canada* :
 - le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*,
 - le *Règlement sur les petits bâtiments*,
 - le *Règlement sur les abordages*,
 - le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*.

LE CODE CRIMINEL DU CANADA

Le *Code criminel du Canada* est la loi du Parlement qui confère au gouvernement fédéral la juridiction exclusive de légiférer sur les infractions criminelles au Canada. Le *Code* renferme la plupart des infractions criminelles qui ont été créées par le Parlement. Il établit le type et le degré de sanction susceptible d'être imposée lorsqu'une personne est coupable d'une infraction et les procédures à suivre tout au long du processus de mise en accusation.

Le *Code criminel du Canada* stipule ce qui suit concernant la sécurité nautique :

1. Un bateau doit être conduit d'une manière sécuritaire et non dangereuse pour le public (Article 249[1]).
2. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit surveiller s'il y a des signaux qui communiquent la détresse et le besoin d'aide. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit, autant qu'il lui est possible de le faire sans grave danger pour son embarcation, son équipage et ses passagers, prêter assistance à toute personne qui trouvée en mer et en danger de se perdre (Article 451).
3. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit, s'il est en cause dans un accident, respecter l'obligation de s'arrêter et offrir son aide (Article 252[1]).
4. Un observateur doit surveiller une personne remorquée et une personne ne peut pas être remorquée lorsqu'il fait nuit (Article 250[1] et [2]).
5. Les embarcations hors d'état de naviguer ne peuvent pas être conduites délibérément (Article 251[1]).
6. L'alcool, les drogues et les médicaments contrôlés peuvent nuire à la capacité d'une personne de conduire une embarcation. Il est interdit de conduire une embarcation avec des facultés affaiblies (Article 253).
7. L'envoi d'un faux message constitue un acte criminel (Article 372).
8. Une embarcation ne peut pas déranger des signaux de marine des façons suivantes :
 - a. amarrer l'embarcation à un signal, une bouée ou un autre amer utilisé aux fins de la navigation;
 - b. modifier, enlever ou dissimuler délibérément un signal, une bouée ou un autre amer utilisé aux fins de la navigation (Article 439).

LA LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

La *Loi sur les contraventions* a été adoptée en octobre 1992 afin d'établir une procédure simplifiée de poursuite pour des infractions fédérales moins graves en appliquant les règlements. Ces infractions ou contraventions pourraient faire l'objet d'une poursuite pour amende plutôt qu'une poursuite en vertu du droit criminel. Donnons à titre d'exemple une amende pour excès de vitesse.

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

La *Loi sur la marine marchande du Canada* établit un cadre de règles et règlements et intègre les conventions internationales qui dictent le comportement des marins. Les quatre règlements de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui s'appliquent à une embarcation de plaisance sont les suivants :

- le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*,
- le *Règlement sur les petits bâtiments*,
- le *Règlement sur les abordages*,
- le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*.

RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* impose les mesures suivantes :

- types de navire interdits,
- limites de vitesse (affichées et non affichées),
- zones de limitation de vitesse sur le rivage,
- les limites maximales de puissance moteur,
- autres règlements de circulation sur les voies navigables.

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

Le *Règlement sur les petits bâtiments* énonce des exigences relatives à l'équipement de sécurité de base et à la conduite d'une embarcation de plaisance (déterminée par sa taille), des mesures de sécurité à suivre avant et pendant la navigation sur l'eau, ainsi que des normes relatives à la fabrication des embarcations de plaisance.

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

Le *Règlement sur les abordages* consiste en la publication d'une série de règles visant à aider les marins à prévenir des abordages en mer. Ces règles donnent des indications claires sur les mesures à prendre pour toute situation pouvant survenir sur l'eau.

RÈGLEMENT SUR LES CARTES MARINES ET LES PUBLICATIONS NAUTIQUES

Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* énonce les exigences relatives à l'utilisation des cartes marines, des tables des marées et autres publications nautiques sur la conduite sécuritaire d'un navire en mer. Les embarcations de plaisance propulsées à la rame ou avec des pagaies n'ont pas l'obligation de transporter des cartes marines et autres publications nautiques.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

QUESTIONS

- Q1. Que renferme le *Code criminel du Canada*?
- Q2. Comment est-on poursuivi pour des infractions en vertu de la *Loi sur les contraventions*?
- Q3. À qui s'applique la *Loi sur la marine marchande du Canada*?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. La plupart des infractions criminelles qui ont été créées par le Parlement.
- R2. Par contraventions.
- R3. À tous les plaisanciers.

Point d'enseignement 2

Décrire les amendes et les sanctions en cas de non-conformité aux lois, aux règlements et aux codes

Durée : 5 min

Méthode : Exposé interactif

AMENDES ET SANCTIONS EN CAS DE NON-CONFORMITÉ AUX LOIS, AUX CODES ET AUX RÈGLEMENTS

La plupart des autorités d'exécution de la loi nautique ont une politique de tolérance zéro pour équipement de sécurité manquant. En vertu de la *Loi sur les contraventions*, les autorités peuvent donner une contravention aux contrevenants sur place au lieu de les obliger à se présenter à la cour.

Voici des exemples de contraventions dans le cas d'infractions liées à la navigation de plaisance (frais administratifs non compris) :

- conduite négligente d'une embarcation – 200 \$,
- excès de vitesse – 100 \$,
- conduite d'une motomarine sans avoir atteint l'âge légal – 100 \$,
- conduite d'une embarcation de plaisance à propulsion mécanique sans détenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance de la Garde côtière canadienne – 250 \$,
- nombre insuffisant de vêtements de flottaison approuvés et de taille appropriée – 200 \$ pour chaque vêtement manquant.



Les contraventions énumérées ci-dessus étaient en vigueur en mai 2008. Se reporter au site <http://www.boatingsafety.gc.ca> pour obtenir une liste complète des infractions liées à la navigation de plaisance en vertu de la *Loi sur les contraventions* et des infractions connexes.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2

QUESTIONS

- Q1. Quelle loi permet aux autorités d'exécution de la loi nautique de donner des contraventions aux contrevenants?
- Q2. Quelle amende est prévue pour la conduite d'une embarcation de plaisance à propulsion mécanique sans détenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance de la Garde côtière canadienne?
- Q3. Quelle amende est prévue pour un nombre insuffisant de vêtements de flottaison approuvés et de taille appropriée à bord d'une embarcation de plaisance?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. *La Loi sur les contraventions.*
- R2. 250 \$.
- R3. 200 \$ pour chaque vêtement manquant.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS

- Q1. Quels lois, codes et règlements régissent la sécurité nautique?
- Q2. Quelles règles donnent des indications claires sur les mesures à prendre pour toute situation pouvant survenir sur l'eau?
- Q3. Quelle amende est prévue pour la conduite d'une embarcation de plaisance sans avoir atteint l'âge légal?

RÉPONSES ANTICIPÉES :

- R1. Les lois, codes et règlements régissant la sécurité nautique sont :
- *le Code criminel du Canada,*
 - *la Loi sur les contraventions,*
 - *la Loi sur la marine marchande du Canada :*
 - *le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux,*
 - *le Règlement sur les petits bâtiments,*
 - *le Règlement sur les abordages,*
 - *le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques.*
- R2. *Le Règlement sur les abordages.*
- R3. 100 \$.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Cet OCOM est évalué conformément au protocole d'essai de la qualification de conducteur d'embarcation de plaisance, Direction des cadets (MDN), tel qu'approuvé par Transports Canada.

OBSERVATIONS FINALES

Lorsque vous conduisez une embarcation de plaisance, vous devez respecter les lois, les codes et les règlements régissant la sécurité nautique. Les amendes de non-conformité peuvent être lourdes.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- C0-194 Ministère de la Justice. *Code criminel*. (2005). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://laws.justice.gc.ca/EN/C-46.htm>.
- C0-195 Ministère de la Justice. *La Loi sur les contraventions*. (1992). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://laws.justice.gc.ca/EN/C-38.7.htm>.
- C1-098 (ISBN 0-662-42286-4) Bureau de la sécurité nautique (2006). *Guide de sécurité nautique*. Ottawa, Ontario, Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par Transports Canada.
- C1-103 Transports Canada. *Le Règlement sur les abordages*. (2001). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale//lmmc/reglements/010/lmmc014/lmmc14.html>.
- C1-103 Transports Canada. *Le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*. (2001). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale//lmmc/reglements/010/lmmc011/lmmc11.html>.
- C1-103 Transports Canada. *Loi sur la marine marchande du Canada* (2001). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/csa2001/menu.html>.
- C1-103 Transports Canada. *Règlement sur les petits bâtiments* (2001). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale//lmmc/reglements/070/lmmc076/lmmc76.html>.
- C1-103 Transports Canada. *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* (2001). Extrait le 3 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmmc/abroge/001/lmmc005/lmmc5-a.html>.



CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE

PHASE TROIS

GUIDE PÉDAGOGIQUE



SECTION 2

OCOM C322.02 – DÉCRIRE LA SÉCURITÉ PERSONNELLE

Durée totale :

120 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans l'A-CR-CCP-603/PG-002, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Photocopier et découper les cartes aide-mémoire de la trousse d'urgence qui se trouve à l'annexe A pour chaque groupe.

Photocopier et découper les fiches sur les activités de récupération d'une personne à la mer, qui se trouve à l'annexe B, et les placer dans une enveloppe.

Photocopier la feuille de récapitulation des activités de récupération d'une personne à la mer qui se trouve à l'annexe C (une copie par cadet).

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

La discussion de groupe a été choisie pour le PE 1, parce qu'elle permet aux cadets d'interagir avec leurs pairs et de partager leurs connaissances, leurs expériences, leurs opinions et leurs sentiments en ce qui a trait à l'utilisation des V.F.I. et des gilets de sauvetage.

L'exposé interactif a été choisi pour les PE 2 et 4 afin d'initier les cadets à la sécurité personnelle.

Une activité en classe a été choisie pour les PE 3 et 5, parce que c'est une façon interactive de stimuler la réflexion et de susciter l'intérêt des cadets aux procédures de sécurité personnelle durant l'utilisation d'une embarcation de plaisance.

INTRODUCTION

RÉVISION

Réviser le PE 1 de l'OCOM M224.02 (Se préparer pour l'instruction de la navigation à la voile, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 13, section 2).

OBJECTIFS

À la fin de cette leçon, les cadets auront énuméré l'équipement de sécurité personnel requis à bord d'une embarcation de plaisance et la procédure à suivre en situation d'urgence.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets décrivent la sécurité personnelle et l'équipement de sécurité personnel qui est disponible à bord des embarcations de plaisance, pour qu'ils puissent éviter que des situations d'urgence se produisent ou qu'ils réagissent correctement lorsqu'elles se produisent.

Point d'enseignement 1

Discuter de l'utilisation des V.F.I. et des gilets de sauvetage

Durée : 20 min

Méthode : Discussion de groupe

CONNAISSANCES PRÉALABLES



Les cadets ont été initiés à certains des renseignements ci-dessous dans le cadre de l'OCOM M224.02 (Se préparer pour l'instruction de la navigation à la voile, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 13, section 2).



L'objectif d'une discussion de groupe est d'obtenir les renseignements ci-après auprès du groupe, à l'aide des conseils pour répondre aux questions ou animer la discussion, et des questions suggérées fournies.

UTILISATION DES V.F.I. ET DES GILETS DE SAUVETAGE

Le conducteur d'une embarcation de plaisance et les personnes qui sont à bord doivent toujours porter des V.F.I. ou des gilets de sauvetage pour éviter de se noyer.

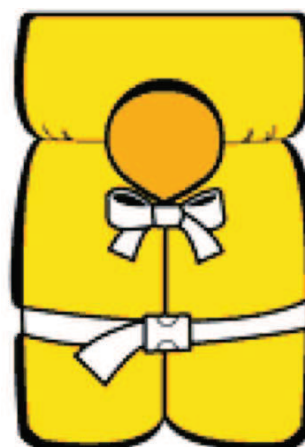
Les V.F.I. (illustrés à la figure 13-2-1) sont conçus pour les activités sportives et sont donc plus petits, plus confortables et permettent de mieux bouger. Les V.F.I. sont disponibles dans une variété de tailles (selon la taille de la poitrine chez les adultes et selon le poids corporel chez les enfants) et de couleurs. Ils sont recommandés pour toutes les activités récréatives à bord de petites embarcations.

Le gilet de sauvetage (illustré à la figure 13-2-2) est conçu pour que le visage de celui qui le porte reste en dehors de l'eau; pour ce faire, le gilet fait rouler la personne sur le dos si elle devient inconsciente. Les gilets de sauvetage sont plus grands, plus encombrants, moins confortables et ne sont disponibles qu'en deux tailles (90 lb et plus ou 90 lb et moins).



Association canadienne de yachting, White
Sail Workbook (Manuscrit en préparation)

Figure 13-2-1 V.F.I.



Association canadienne de yachting, White
Sail Workbook (Manuscrit en préparation)

Figure 13-2-2 Gilet de sauvetage



Il ne faut jamais sous-estimer la protection qu'un vêtement de flottaison peut procurer. Ce n'est pas pour rien que ces articles sont appelés « équipement de sauvetage ».



Dans le présent guide pédagogique, le terme V.F.I. fera aussi référence au gilet de sauvetage, sauf indication contraire.

APPROBATION DES V.F.I.

Les V.F.I. requis à bord d'une embarcation doivent avoir une marque ou une étiquette indiquant qu'ils ont été approuvés par le ministère des Transports du Canada (tel que décrit dans le *Règlement sur les petits bâtiments*, Équipement normalisé, Équipement de sauvetage). Utiliser un V.F.I. comme coussin ou comme défense peut l'endommager. Le statut d'approbation d'un V.F.I. devient invalide s'il subit une réparation ou une modification.

RANGEMENT DU V.F.I.

Tous les V.F.I. non utilisés doivent être rangés dans un endroit sec, bien ventilé et facile d'accès. Si un V.F.I. est mouillé, il faut le laisser sécher à l'air ambiant. Ne pas le sécher par une exposition constante au soleil ou près d'une source de chaleur directe. Si un V.F.I. est sale, il faut le nettoyer avec du savon doux et de l'eau courante. Ne jamais nettoyer à sec un V.F.I., ni utiliser du détergent puissant ou de l'essence pour le nettoyer.

CHOIX D'UN V.F.I.

Quand on choisit un V.F.I., il doit être :

- ajusté serré, tout en permettant une liberté de mouvement des bras et des jambes;
- adapté à la grandeur de la personne, soit « grandeur d'adulte » pour les adultes et « grandeur enfant » pour les enfants;
- adapté au type d'activité nautique pratiqué.

TEST D'UN V.F.I.

Lorsqu'on test un V.F.I., il faut suivre les étapes suivantes :

1. revêtir le V.F.I.,
2. marcher dans l'eau jusqu'au niveau de la poitrine;
3. plier les genoux et flotter sur le dos;
4. s'assurer que le V.F.I. garde le menton au-dessus de l'eau, de façon qu'il soit facile de respirer.



Il faut tester les V.F.I. chaque année pour s'assurer qu'ils n'ont pas perdu leur flottabilité. En plus de ce test, il faut tester les gilets de sauvetage pour s'assurer qu'ils gardent les visages de ceux qui les portent hors de l'eau.

REVÊTIR UN V.F.I. DANS L'EAU

Il faut suivre les étapes ci-dessous pour revêtir un V.F.I. dans l'eau :

1. ouvrir le V.F.I. de façon à ce que l'intérieur soit orienté vers le haut, hors de l'eau;
2. tourner le vêtement de façon à faire face à l'ouverture du cou;
3. allonger les deux bras au-dessus de la tête;
4. placer le vêtement autour du haut du corps;
5. attacher le vêtement pour qu'il soit parfaitement ajusté.



Le *Règlement sur les petits bâtiments* stipule qu'à bord d'une embarcation, il doit y avoir un V.F.I. ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada et de grandeur appropriée pour chaque personne, conformément à l'A-CR-CCP-030/PT-001, les cadets doivent porter un V.F.I. en tout temps.

DISCUSSION DE GROUPE



CONSEILS POUR RÉPONDRE AUX QUESTIONS OU ANIMER UNE DISCUSSION

- Établir les règles de base de la discussion, p. ex. : tout le monde doit écouter respectueusement; ne pas interrompre; une seule personne parle à la fois; ne pas rire des idées des autres; vous pouvez être en désaccord avec les idées, mais pas avec la personne; essayez de comprendre les autres, de la même façon que vous espérez qu'ils vous comprennent, etc.
- Asseoir le groupe dans un cercle et s'assurer que tous les cadets peuvent se voir mutuellement.
- Poser des questions qui incitent à la réflexion; en d'autres mots, éviter les questions à répondre par oui ou par non.
- Gérer le temps en veillant à ce que les cadets ne débordent pas du sujet.
- Écouter et répondre de façon à exprimer que le cadet a été entendu et compris. Par exemple, paraphraser les idées des cadets.
- Accorder suffisamment de temps aux cadets pour répondre aux questions.
- S'assurer que chaque cadet a la possibilité de participer. Une solution est de circuler dans le groupe et de demander à chaque cadet de donner une brève réponse à la question. Permettre aux cadets de passer leur tour, s'ils le souhaitent.
- Préparer des questions supplémentaires à l'avance.

QUESTIONS SUGGÉRÉES

- Q1. Quelles sont les principales différences entre un gilet de sauvetage et un V.F.I.?
- Q2. Qui approuve le V.F.I. et pourquoi est-il important de ne pas modifier un V.F.I. de quelque façon que ce soit?
- Q3. Comment faut-il prendre soin d'un V.F.I.?
- Q4. Quels facteurs faut-il considérer pour ajuster un V.F.I. et pourquoi faut-il tester la flottabilité des V.F.I. chaque année?



D'autres questions et réponses seront soulevées au cours de la discussion de groupe. La discussion de groupe ne doit pas se limiter uniquement aux questions suggérées.



Renforcer les réponses proposées et les commentaires formulés pendant la discussion de groupe, en s'assurant que tous les aspects du point d'enseignement ont été couverts.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à la discussion de groupe servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 2

Décrire la sécurité personnelle

Durée : 15 min

Méthode : Exposé interactif



Les cadets ont été initiés à certains points énumérés ci-dessous dans le cadre des instructions et activités pratiques données pour l'entraînement à la voile.

FACTEURS QUI ONT UNE INCIDENCE SUR LES PERSONNES À BORD D'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE

Le conducteur et les passagers d'une embarcation de plaisance doivent être au courant que le déplacement d'une embarcation de plaisance, les rayons du soleil, les vagues, le vent et/ou l'alcool peuvent nuire aux facultés suivantes :

- l'équilibre,
- la coordination,
- les réflexes,
- le jugement,
- le temps de réaction,
- la vue ou l'ouïe.

INFORMER LES PASSAGERS AVANT LE DÉPART

Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit connaître l'emplacement et le fonctionnement de tout l'équipement transporté à bord. Il doit aussi savoir comment réagir rapidement aux diverses situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'eau. Si le conducteur est dans un état d'incapacité de réagir, les autres personnes à bord de l'embarcation de plaisance doivent savoir quoi faire en situation d'urgence.

Avant le départ, le conducteur d'une embarcation de plaisance doit renseigner les autres personnes à bord concernant les points de sécurité suivants :

- l'emplacement du V.F.I.,
- les techniques pour revêtir le V. F. I.,
- les techniques pour revêtir le V. F. I. quand on est dans l'eau,
- l'importance de porter un V. F. I. en tout temps,
- l'emplacement de la trousse d'urgence,
- l'importance de demeurer en position abaissée, le long de la ligne centrale, tout en se tenant à une partie rigide de l'embarcation de plaisance quand on se déplace à bord,

- l'importance de garder les mains, les bras et les jambes à l'intérieur de l'embarcation de plaisance lorsqu'on approche un quai ou qu'on le quitte,
- les effets néfastes sur les personnes produits par le déplacement de l'embarcation de plaisance, les rayons du soleil, les vagues, le vent, les sons et l'alcool,
- leur rôle en situation d'urgence.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2

QUESTIONS

- Q1. Si le conducteur est dans un état d'incapacité de réagir, qui doit savoir quoi faire en situation d'urgence?
- Q2. Sur quels points de sécurité le conducteur d'une embarcation de plaisance doit-il renseigner les personnes à bord avant le départ?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. Les personnes à bord de l'embarcation de plaisance.
- R2. Les personnes à bord d'une embarcation de plaisance doivent être au courant des points de sécurité suivants :
1. l'emplacement du V.F.I.,
 2. les techniques pour revêtir le V. F. I.,
 3. les techniques pour revêtir le V. F. I. quand on est dans l'eau,
 4. l'importance de porter un V. F. I. en tout temps,
 5. l'emplacement de la trousse d'urgence,
 6. l'importance de demeurer en position abaissée, le long de la ligne centrale, tout en se tenant à une partie rigide de l'embarcation de plaisance quand on se déplace à bord,
 7. l'importance de garder les mains, les bras et les jambes à l'intérieur de l'embarcation de plaisance lorsqu'on approche un quai ou qu'on le quitte,
 8. les effets néfastes sur les personnes produits par le déplacement de l'embarcation de plaisance, les rayons du soleil, les vagues, le vent, les sons et l'alcool,
 9. leur rôle en situation d'urgence.

Point d'enseignement 3

Diriger une activité où les cadets doivent identifier le contenu de la trousse d'urgence

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

CONTENU D'UNE TROUSSE D'URGENCE



Effectuer l'activité théorique avant d'enseigner le contenu de ce PE.

Lorsqu'il est sur l'eau, le conducteur d'une embarcation de plaisance doit être prêt à faire face aux situations d'urgence en transportant une trousse d'urgence qui comprend les articles nécessaires. Pour garder les articles au sec, les ranger dans un sac en plastique imperméable.

Une trousse d'urgence peut comprendre les articles suivants :

- une lampe de poche,
- un sifflet/un dispositif de signalisation sonore,
- un couteau,
- une trousse de premiers soins,
- des rations de secours,
- de l'eau potable,
- des vêtements secs.

ACTIVITÉ

Durée : 20 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est que les cadets puissent identifier les articles qui font partie d'une trousse d'urgence.

RESSOURCES

- Des cartes aide-mémoire sur la trousse d'urgence,
- Deux petits contenants ou enveloppes pour chaque groupe.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

1. Disposer les tables dans la salle de classe pour des groupes de trois personnes.
2. Placer un ensemble de cartes aide-mémoire sur la trousse d'urgence (en annexe A) au hasard sur chaque table.
3. Placer deux petits contenants ou enveloppes sur chaque table.

4. Étiqueter l'un des contenants comme trousse d'urgence et l'autre, comme contenant de rebut.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Diviser les cadets en groupes de trois et placer chaque groupe à l'une des tables.
2. Allouer environ 15 minutes pour permettre aux groupes de choisir les articles qu'ils placeraient dans une trousse d'urgence.
3. Demander aux groupes de placer les cartes dans la trousse d'urgence ou dans le contenant de rebut.
4. Demander aux groupes de partager leurs réponses avec les autres cadets.
5. Donner une rétroaction aux cadets en formulant des commentaires qui mettent l'accent sur :
 - a. les articles qui appartiennent à la trousse d'urgence et dans quelles situations ils seraient utiles,
 - b. les articles qui n'appartiennent pas à une trousse d'urgence.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 3

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 4

Décrire l'hypothermie

Durée : 25 min

Méthode : Exposé interactif



Les cadets ont été initiés à certains des renseignements ci-dessous dans le cadre de l'OCOM M224.02 (Se préparer pour l'instruction de la navigation à la voile, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 13, section 2).

HYPOTHERMIE

L'hypothermie consiste en une chute de la température du corps sous le niveau normal. Lorsqu'une personne pratique des sports ou des loisirs aquatiques, elle souffre d'hypothermie normalement lorsqu'elle est exposée à des températures anormalement basses, comme dans les cas suivants :

- être immergé dans l'eau froide,
- être exposé à l'air froid dans des vêtements trempés,
- être exposé pendant une longue période à de basses températures ambiantes.



Même pendant les chaudes journées d'été, la température sera probablement fraîche sur l'eau. Vous devez toujours vous vêtir chaudement, surtout lorsque la température de l'air est inférieure à 21 degrés Celsius ou que la température de l'eau est inférieure à 18 degrés Celsius. En règle générale, il est préférable de se vêtir trop chaudement, puisqu'il est toujours possible d'enlever des couches si on a trop chaud.

Stades de l'hypothermie

L'hypothermie a trois stades :

- l'hypothermie légère,
- modéré,
- l'hypothermie grave.

Chacun de ces stades peut être identifié grâce à plusieurs signes (tel qu'illustré à la figure 13-2-2).

Signes d'hypothermie

Signes	Hypothermie légère	Hypothermie modérée	Hypothermie grave
Pouls	<ul style="list-style-type: none"> • normal 	<ul style="list-style-type: none"> • faible 	<ul style="list-style-type: none"> • faible, irrégulier ou absent
Respiration	<ul style="list-style-type: none"> • normal 	<ul style="list-style-type: none"> • lente et peu profonde 	<ul style="list-style-type: none"> • lente ou absente
Apparence	<ul style="list-style-type: none"> • frissonner • troubles d'élocution 	<ul style="list-style-type: none"> • tremblements violents • maladresse • trébuchement • dilatation des pupilles • bleuissement de la peau 	<ul style="list-style-type: none"> • arrêt des tremblements
État mental	<ul style="list-style-type: none"> • conscient mais absent ou désintéressé 	<ul style="list-style-type: none"> • confus • endormi • irrationnel 	<ul style="list-style-type: none"> • inconscient

Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-2-3 Signes d'hypothermie

Traitement de l'hypothermie

Si l'on soupçonne que quelqu'un souffre d'hypothermie légère causée par l'immersion, on recommande les traitements suivants :

1. retirer la personne de la source d'exposition au froid;
2. trouver un abri sec;
3. Dans la mesure du possible, empêcher une réduction plus marquée de la température du corps et réchauffer graduellement le corps de la personne en prenant les mesures suivantes :
 - a. remplacer les vêtements humides par des vêtements secs,
 - b. envelopper la personne dans des couvertures,
 - c. recouvrir la personne de couvertures ou de vêtements secs,
 - d. recouvrir la tête et le cou de la personne,

- e. recouvrir la personne d'un dispositif isolant et d'un pare-vapeur,
 - f. appliquer des objets chauds (40 à 45 degrés) et secs sur la personne,
4. si la personne le demande, lui donner quelque chose à boire, mais ne pas lui donner d'alcool ou de stimulants chauds,
 5. ne pas frotter ou masser la surface ou les extrémités du corps de la personne,
 6. utiliser ou manifester des signaux pour communiquer la détresse et le besoin d'aide, si c'est le cas.



Toujours déplacer délicatement la personne et la garder le plus à l'horizontale possible.

Méthodes de prévention

Les mesures suivantes doivent être prises pour prévenir l'hypothermie :

- **S'habiller chaudement.** S'habiller en fonction des conditions climatiques joue un rôle majeur dans la prévention de l'hypothermie. La température de l'air au-dessus de l'eau est souvent plus froide que celle au-dessus de la terre; c'est pourquoi il est recommandé de porter une couche de vêtement supplémentaire.
- **Demeurer au sec.** Lorsque les températures de l'air et de l'eau sont froides, il est recommandé de demeurer hors de l'eau et de demeurer au sec.



L'hypothermie par immersion est causée lorsqu'on se retrouve dans l'eau froide. Une personne peut perdre sa chaleur corporelle 25 fois plus rapidement dans l'eau que dans l'air à la même température.

- **Porter une couche de vêtement imperméable.** Il est possible de se mouiller sans tomber à l'eau. On peut garder les vêtements au sec en portant une veste étanche ou un vêtement contre la pluie.
- **Porter de l'équipement conçu pour protéger contre l'hypothermie.** Porter de l'équipement qui offre une protection supplémentaire contre l'hypothermie pour les jours où l'eau est très froide. Il existe divers styles et divers noms pour cet équipement, dont les suivants :
 - un vêtement de flottaison ou de survie, un V.F.I. recouvrant tout le corps,
 - une combinaison de travail isotherme, un V.F.I. avec un indice de protection thermique,
 - une combinaison étanche : à utiliser avec un V.F.I. et une doublure isolante,
 - vêtements de plongée : à utiliser avec un V.F.I., emprisonne et réchauffe l'eau contre le corps,
 - combinaisons d'immersion : à utiliser dans des conditions extrêmes, lors de l'abandon de l'embarcation.
- **Adopter la position fœtale.** L'adoption de la position fœtale lorsqu'on est seul dans l'eau permet de diminuer la perte de chaleur corporelle de moitié. La position fœtale est adoptée par une personne en tenant ses genoux sur sa poitrine (illustré à la figure 13-2-4).
- La position fœtale protège les parties principales suivantes contre la perte de chaleur :
 - la tête,
 - le cou,

- les aisselles,
- la poitrine,
- l'aîne,
- l'arrière des genoux.



A-CR-050-SCO/PH-001, Programme d'opérateur d'embarcation légère des cadets, modules 2 à 7 (module 3)

Figure 13-2-4 Position fœtale

- **Sortir de l'eau.** Dans la mesure du possible, monter sur un objet à proximité pour sortir de l'eau la plus grande partie du corps possible.
- **Adopter la position caucus.** La position caucus devrait être adoptée lorsqu'on se retrouve à l'eau en groupe. La position caucus protège les mêmes zones contre la perte de chaleur que la position fœtale, en plus de fournir une meilleure isolation pour les côtés du corps. La position caucus est effectuée par les nageurs qui forment un cercle serré en plaçant leur bras gauche autour de l'épaule du nageur de gauche et en plaçant le bras droit sous le bras et autour du dos du nageur de droite (illustré à la figure 13-2-5).



A-CR-050-SCO/PH-002 (module 3)

Figure 13-2-5 Position caucus

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 4

QUESTIONS

- Q1. Pourquoi est-il important de s'habiller chaudement lorsqu'on est sur l'eau?
- Q2. Pourquoi est-il important de porter une couche de vêtement étanche?
- Q3. Nommer six choses qu'une personne peut faire pour éviter que la température de son corps chute davantage et pour réchauffer son corps graduellement.

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. La température de l'air au-dessus de l'eau est souvent beaucoup plus froide que celle au-dessus de la terre.
- R2. Pour garder les vêtements au sec.
- R3. Les six choses qu'une personne peut faire pour éviter que la température de son corps chute davantage et pour réchauffer son corps graduellement sont les suivantes :
- remplacer les vêtements humides par des vêtements secs,
 - envelopper la personne dans des couvertures,
 - recouvrir la personne de couvertures ou de vêtements secs,

- recouvrir la tête et le cou de la personne,
- recouvrir la personne d'un dispositif isolant et d'un pare-vapeur,
- appliquer des objets chauds (40 à 45 degrés) et secs sur la personne.

Point d'enseignement 5

Diriger une activité où les cadets doivent décrire la procédure pour récupérer une personne à la mer

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe



Faire un remue-méninges avec les cadets sur les procédures de récupération d'une personne à la mer et écrire les réponses. À la fin du remue-méninges, comparer la liste de la classe à la liste ci-dessous.

RÉCUPÉRATION D'UNE PERSONNE À LA MER

Il est important que le conducteur d'une embarcation de plaisance et les passagers connaissent bien les procédures et les techniques de récupération d'une personne à la mer. L'efficacité de certaines techniques varie en fonction de l'état de la mer et de la condition de la personne à la mer. Lorsque la grandeur d'une personne ou le franc-bord du navire rend difficile l'exécution d'un sauvetage à la main, de l'équipement comme des élingues de levage et des gréements aident à récupérer une personne à la mer.

La connaissance et la pratique des procédures suivantes aideront à réduire les moments de panique si une personne tombe à la mer :

1. Sonner l'alarme en criant « personne à la mer ».
2. Lancer une chose flottante pour aider la personne à demeurer à flot et remarquer la zone générale si la personne coule.
3. Désigner une personne pour surveiller la personne à la mer. Toujours garder la personne à la mer en vue puisqu'elle pourrait être submergée.
4. Manœuvrer avec soin l'embarcation pour pouvoir récupérer la personne à la mer du côté du vent.
5. Arrêter le moteur, pour éliminer les possibilités de blessures causées par les hélices.
6. Lancer un lance-amarre flottant ou une bouée de sauvetage à la personne à la mer et la tirer vers le côté de l'embarcation.
7. Ramener la personne à bord par-dessus le tableau ou le point le plus bas du franc-bord, du côté du vent, pour éviter d'être emporté en haute mer.

Dans le cas d'une embarcation de plaisance dont le franc-bord est supérieur à 0.5 m, un dispositif d'aide à l'embarquement doit être à bord pour aider la personne à sortir de l'eau et remonter à bord. Un cordage, une chaîne ou un câble lourd, fixé aux deux bouts et tendu sur le côté, peut servir de marche improvisée.

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est que les cadets puissent identifier les procédures de récupération d'une personne à la mer.

RESSOURCES

- les fiches sur les activités de récupération d'une personne à la mer, qui se trouvent à l'annexe B,
- la feuille de récapitulation des activités de récupération d'une personne à la mer qui se trouve à l'annexe C.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ



Les cadets peuvent être divisés en groupes s'il le faut en raison des dimensions de la classe.

1. Demander à chaque cadet de piger une fiche d'activité dans l'enveloppe, jusqu'à ce qu'il ne reste plus de fiche.
2. Demander aux cadets de tenir les fiches et de se placer en ordre en fonction de l'information qu'elle contient.
3. Demander à chaque cadet de répondre à la question écrite sur la fiche qu'il tient.
4. Discuter des réponses avec la classe et corriger toute erreur liée à l'ordre.



Distribuer la feuille de récapitulation des activités de récupération d'une personne à la mer (une feuille par cadet).

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 5

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS

- Q1. Quelle action annulera le statut d'approbation d'un V.F.I.?
- Q2. Que doit contenir une trousse d'urgence?
- Q3. Quelle embarcation de plaisance doit transporter un dispositif d'aide à l'embarquement?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. L'utilisation d'un V.F.I. comme coussin ou comme défense.
- R2. Une trousse d'urgence doit contenir les objets suivants :
- une lampe de poche,
 - un sifflet/un dispositif de signalisation sonore,
 - un couteau,
 - une trousse de premiers soins,
 - des rations de secours,
 - de l'eau potable,
 - des vêtements secs.
- R3. Une embarcation de plaisance dont le franc-bord est supérieur à 0.5 m.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Cet OCOM est évalué conformément au protocole d'essai de la qualification de conducteur d'embarcation de plaisance, Direction des cadets (MDN), tel qu'approuvé par Transports Canada.

OBSERVATIONS FINALES

Pour réagir rapidement aux situations d'urgence, il est important de connaître quel équipement de sécurité personnel est disponible à bord d'une embarcation de plaisance.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- C1-007 (ISBN 0-920232-17-5/A-CR-CCP-009/PT-001) Donaldson, S. (2001). *Basic Sailing Skills*. Kingston, Ontario, Association canadienne de yachting.

- C1-098 (ISBN 0-662-42286-4) Bureau de la sécurité nautique (2006). *Guide de sécurité nautique*. Ottawa, Ontario, Sa Majesté la Reine du chef du Canada, telle que représentée par Transports Canada.
- C1-109 (ISBN 1-894070-56-9) L'Ambulance St-Jean. (2006). *First on the Scene Student Reference Guide*. Ottawa, Ontario, St. John Ambulance.
- C1-139 A-CR-050-SCO/PT-001 Directeur – Cadets (2005). *Programme d'opérateurs d'embarcation légère (POEL) des cadets, module 1*. Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.
- C1-142 Bureau de la sécurité nautique. (sans date) *Norme du cours de sécurité nautique : listes de tâches*. Ottawa, Ontario, Transports Canada.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC



CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE

PHASE TROIS

GUIDE PÉDAGOGIQUE



SECTION 3

OCOM C322.03 – DÉCRIRE LA SÉCURITÉ À BORD D'UN NAVIRE

Durée totale :

150 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans l'A-CR-CCP-603/PG-002, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Photocopier les feuilles de référence portant sur les exigences liées à l'équipement de sécurité à bord d'une embarcation de plaisance qui se trouvent à l'annexe D, le document de cours sur les mots croisés de terminologie et la feuille de travail pour le plan de voyage qui se trouve à l'annexe G (une copie par cadet).

Photocopier et découper les fiches de types de navire qui se trouvent à l'annexe E et les fiches de mise en situation du plan de voyage qui se trouvent à l'annexe H.

Photocopier le corrigé des mots croisés.

Photocopier les fiches aide-mémoire sur l'équipement de sécurité à bord d'une embarcation de plaisance qui se trouvent à l'annexe F, les découper et les placer au hasard dans la salle de classe.

Photocopier les fiches aide-mémoire sur le ravitaillement sécuritaire en carburant qui se trouvent à l'annexe I, les découper et les placer dans une enveloppe.

Photocopier les fiches pour portefeuille sur le ravitaillement sécuritaire en carburant qui se trouvent à l'annexe J; remettre un ensemble de fiches à chaque groupe de huit cadets.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'exposé interactif a été choisi pour les PE 2, 3 et 7 afin de familiariser les cadets aux exigences de la délivrance des permis aux embarcations, aux pratiques de chargement sécuritaires et aux mesures à prendre en cas d'urgences.

Une activité en classe a été choisie pour les PE 1 et 4 à 6, parce que c'est une façon interactive de stimuler la réflexion et de susciter l'intérêt des cadets sur les mesures de sécurité à bord d'une embarcation qui doivent être suivies durant l'utilisation d'une embarcation de plaisance.

INTRODUCTION

RÉVISION

Passer en revue le PE 2 de l'OCOM M123.01 (Définir la terminologie de base de la marine, A-CR-CCP-601/PF-002, chapitre 11, section 1), les PE 1 et 2 de l'OCOM M223.01 (Définir les termes liés aux navires, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 12, section 1) et le PE 3 de l'OCOM M223.07 (Identifier la procédure d'accostage d'un navire, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 12, section 7).

OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, le cadet devrait avoir décrit la sécurité à bord d'un navire.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets connaissent tous les aspects de la sécurité à bord d'un navire pendant qu'ils conduisent une embarcation de plaisance parce qu'une situation d'urgence peut survenir sans avertissement. Le fait de connaître quel équipement est à bord et la procédure pour l'utiliser peut permettre d'éviter qu'une situation mette la vie en danger.

Point d'enseignement 1

Diriger une activité où les cadets doivent identifier l'équipement de sécurité à bord d'une embarcation de plaisance

Durée : 40 min

Méthode : Activité en classe

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ À TRANSPORTER À BORD D'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE



Faire un remue-méninges avec les cadets, sur la liste de l'équipement de sécurité à transporter à bord d'une embarcation de plaisance et écrire les articles sur un tableau de papier. Distribuer les feuilles de référence portant sur les exigences liées à l'équipement de sécurité à bord d'une embarcation de plaisance qui se trouvent à l'annexe D (une copie par cadet) et les comparer avec la liste dressée par la classe.

Le fait d'avoir de l'équipement de sécurité à bord d'une embarcation de plaisance aidera les personnes à bord à réagir rapidement en situation d'urgence. S'assurer que l'équipement est facile d'accès et qu'il peut être utilisé de façon appropriée par toutes les personnes à bord.



Selon la loi, il faut s'assurer que tout l'équipement de sauvetage et de navigation est en bon état de fonctionnement.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* identifie le minimum d'équipement requis à bord d'une embarcation de plaisance en fonction de la longueur de l'embarcation. Pour déterminer la longueur d'une embarcation, se reporter à l'information du fabricant sur le produit ou prendre une mesure à partir de l'avant de la surface extérieure la plus en avant jusqu'à la surface extérieure la plus en arrière de la coque.



Dispositif de propulsion manuelle. Appareil qui peut être utilisé manuellement par une personne pour propulser une embarcation.

Non propulsé – Longueur inférieure à 6 m	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur pas moins de 15 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de propulsion manuel, ou une ancre avec un câble et/ou une chaîne d'une longueur minimale de 15 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope, ou une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • S.O.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i> si l'embarcation de plaisance est conduite après le coucher et avant le lever du soleil ou dans des conditions de visibilité restreinte. • Une boussole (non requise si les repères de navigation sont en vue).



Une écope ou une pompe à eau n'est pas requise dans le cas des embarcations à coque scellée et à auto-vidange équipées d'une baignoire qui ne peut pas contenir suffisamment d'eau pour la faire chavirer ou un navire multicoque fabriqué avec plusieurs coques subdivisées et scellées.

Propulsé – Longueur inférieure à 6 m	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur pas moins de 15 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de propulsion manuel, ou une ancre avec un câble et/ou une chaîne d'une longueur minimale de 15 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir de carburant fixe de n'importe quelle dimension ou d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope, ou une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche, ou • Trois fusées éclairantes de type A, B ou C approuvées par Transports Canada.

Propulsé – Longueur inférieure à 6 m

Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i> si l'embarcation de plaisance est conduite après le coucher et avant le lever du soleil ou dans des conditions de visibilité restreinte. • Une boussole (non requise si les repères de navigation sont en vue).
--------------------------	--



Des signaux de détresse pyrotechniques à transporter à bord d'une embarcation de plaisance, qui doivent être approuvés par Transports Canada, tel que décrit dans le *Règlement sur les petits bâtiments*.

Les signaux de détresse pyrotechniques requis ne seront pas considérés comme conformes aux exigences liées à l'équipement à bord si leur date de fabrication remonte à quatre ans ou plus.

Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit lire les instructions du fabricant avant d'utiliser les signaux de détresse pyrotechniques.



Voici les quatre types de fusée éclairante approuvés par Transports Canada :

Type A. Une étoile rouge. Lorsqu'elles sont lancées, elles atteignent une hauteur de 300 m, puis elles descendent lentement à l'aide d'un parachute. La fusée éclairante est facile à voir à partir de la surface ou des airs et elle se consume pendant 40 secondes.

Type B. Deux étoiles rouges ou plus. Lorsqu'elles sont lancées, elles atteignent une hauteur de 100 m et se consomment pendant quatre à cinq secondes chacune. Les fusées éclairantes sont faciles à voir à partir de la surface ou des airs.

Type C. Torche enflammée rouge tenue à la main. Elle est surtout utile pour signaler un emplacement pendant une recherche aérienne, mais sa visibilité de la surface est restreinte. Elle se consume pendant au moins une minute.

Type D. Produit une fumée orange dense pendant 3 minutes. Elle est utilisée uniquement comme signal de jour.

Plus de 6 mètres et moins de 8 mètres de long

Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m, ou une bouée de sauvetage de diamètre extérieur de 610 mm ou 762 mm attachée à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m. • Un dispositif d'aide à l'embarquement si le franc-bord du navire est supérieur à 0,5 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de propulsion manuel, ou une ancre avec un câble et/ou une chaîne d'une longueur minimale de 15 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est propulsée.

Plus de 6 mètres et moins de 8 mètres de long	
	<ul style="list-style-type: none"> • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir de carburant fixe de n'importe quelle dimension ou d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope, ou une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • Six fusées éclairantes de type A, B ou C approuvées par Transports Canada.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i> si l'embarcation de plaisance est conduite après le coucher et avant le lever du soleil ou dans des conditions de visibilité restreinte. • Une boussole (non requise si les repères de navigation sont en vue).



Il n'est pas exigé qu'une embarcation de plaisance transporte des signaux de détresse pyrotechniques si :

- elle navigue sur une rivière, un canal ou une voie semblable qu'il n'est pas possible qu'elle s'éloigne plus d'un mille nautique (1.852 Km) du rivage;
- elle est engagée dans une compétition officielle ou la préparation finale en vue d'une telle compétition et aucune disposition d'hébergement pour la nuit n'a été prise.

Plus de 8 mètres et moins de 12 mètres de long	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur pas moins de 15 m. • Une bouée de sauvetage de diamètre extérieur de 610 mm ou 762 mm attachée à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m. • Un dispositif d'aide à l'embarquement si le franc-bord du navire est supérieur à 0,5 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ancre munie d'un câble et/ou une chaîne de longueur minimale de 30 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 10BC, si l'embarcation de plaisance est propulsée. • Un extincteur de classe 10BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir de carburant fixe de n'importe quelle dimension ou d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope. • Une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.

Plus de 8 mètres et moins de 12 mètres de long	
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • 12 fusées éclairantes de type A, B, C ou D approuvées par Transports Canada, dont un maximum de six sont du type D.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i>. • Une boussole (non requise si le voyage se déroule à moins de 20 milles nautiques [37 km] du rivage).

Plus de 12 mètres et moins de 20 mètres de long	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur pas moins de 15 m. • Une bouée de sauvetage de diamètre extérieur de 610 mm ou 762 mm attachée à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m. • Un dispositif d'aide à l'embarquement.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ancre munie d'un câble et/ou une chaîne de longueur minimale de 50 m dans n'importe quelle combinaison. • Équipement de pompage pour la cale. • Un extincteur de classe 10BC, à chacun des emplacements suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ à tout accès à n'importe quel espace équipé d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant; ○ à l'entrée de tout espace de logement; ○ à l'entrée de la salle des machines. • Deux seaux de capacité minimale de 10 L. • Une hache.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • 12 fusées éclairantes de type A, B, C ou D approuvées par Transports Canada, dont un maximum de six sont du type D.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i>. • Une boussole (non requise si le voyage se déroule à moins de 20 milles nautiques [37 km] du rivage).



Une embarcation de plus de 12 m doit transporter des signaux de détresse pyrotechniques et elle n'est pas exemptée d'après les conditions énumérées pour les petits bâtiments.

Plus de 20 mètres de long	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur minimale de 30 m. • Deux bouées de sauvetage de diamètre extérieur de 762 mm attachées à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 30 m, et une des bouées doit être équipée d'un signal pyrotechnique. • Un dispositif de levage avec manœuvre. • Un dispositif d'aide à l'embarquement.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ancre munie d'un câble et/ou une chaîne de longueur minimale de 50 m dans n'importe quelle combinaison. • Équipement de pompage pour la cale • Une motopompe à incendie à l'extérieur de la salle des machines, munie d'un tuyau d'incendie et d'un embout placé de façon à ce que le jet d'eau puisse être dirigé vers n'importe quelle partie de l'embarcation. • Un extincteur de classe 10BC, à chacun des emplacements suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ à tout accès à n'importe quel espace équipé d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant; ○ à l'entrée de tout espace de logement; ○ à l'entrée de la salle des machines. • Quatre seaux de capacité minimale de 10 L. • Deux haches.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • 12 fusées éclairantes de type A, B, C ou D approuvées par Transports Canada, dont un maximum de six sont du type D.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Deux dispositifs de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i>. • Une boussole (non requise si le voyage se déroule à moins de 20 milles nautiques [37 km] du rivage).

ACTIVITÉ

Durée : 20 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est que les cadets puissent identifier l'équipement de sécurité à transporter à bord d'un navire.

RESSOURCES

- L'équipement de sécurité du navire doit comprendre les articles suivants :

- des V.F.I. et/ou des gilets de sauvetage de diverses grandeurs,
- un lance-amarre flottant,
- une bouée de sauvetage,
- un point d'ancrage,
- une écope,
- une pompe de cale manuelle,
- un extincteur;
- une lampe de poche étanche,
- des fusées éclairantes de type A, B, C et D,
- un sifflet ou un dispositif de signalisation sonore,
- des feux de navigation,
- les fiches sur les types de navire,
- les fiches aide-mémoire sur l'équipement de sécurité à bord d'un navire.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

Placer les articles de la liste des ressources au hasard dans la salle de classe ou la zone d'instruction.



Si les articles de la liste des ressources ne sont pas disponibles, utiliser les fiches aide-mémoire sur l'équipement de sécurité à bord d'un navire qui se trouvent à l'annexe F.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Demander à un cadet de choisir une fiche sur les types de navire de l'annexe E.
2. Demander aux autres cadets d'assembler une trousse de sécurité à bord d'un navire en utilisant les articles trouvés dans la salle de classe ou la zone d'instruction. Les cadets doivent utiliser le *Guide de sécurité nautique* ou les feuilles de référence portant sur les exigences liées à l'équipement de sécurité à bord d'un navire pour déterminer quel équipement est nécessaire.
3. Une fois cette étape terminée, discuter des choix avec la classe et corriger les erreurs, s'il y a lieu.
4. Répéter les étapes 1. à 3. jusqu'à ce que les cadets aient assemblé les trousse d'équipement de sécurité pour chaque type de navire.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 2**Décrire les exigences sur la délivrance des permis aux embarcations**

Durée : 5 min

Méthode : Exposé interactif

EXIGENCES SUR LA DÉLIVRANCE DES PERMIS AUX EMBARCATIONS

Les embarcations de plaisance de moins de 15 tonnes anglaises ou de 12 m ou moins, propulsées par un moteur de 10 hp (7.5 kW) ou plus, doivent avoir un permis ou être enregistrées, indépendamment de l'endroit où elles naviguent au Canada. Aucuns frais ne sont exigés pour un permis et on peut s'en procurer un à Service Canada ou aux centres de service du Nouveau-Brunswick.

La loi exige qu'un numéro de permis d'une embarcation de plaisance soit affiché au-dessus de la ligne de flottaison, des deux côtés de la proue, le plus en avant possible et bien en vue. Les caractères doivent être d'imprimerie, d'une hauteur de 7.5 cm (3 pouces) et ils doivent faire contraste avec la couleur de la proue de l'embarcation de plaisance (illustré à la figure 13-3-1).



Bureau de la sécurité nautique, Guide de sécurité nautique, tel que représenté par Transports Canada

Figure 13-3-1 Numéro de permis

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2

QUESTIONS

- Q1. Quelles embarcations de plaisance doivent avoir un permis?
- Q2. Combien coûte un permis?
- Q3. Où doit-on placer les caractères du numéro de permis?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. Les embarcations de moins de 15 tonnes anglaises ou de 12 m ou moins, propulsées par un moteur de 10 hp (7.5 kW) ou plus.
- R2. Il n'y a aucuns frais.
- R3. Les caractères du numéro du permis doivent être affichés au-dessus de la ligne de flottaison, des deux côtés de la proue, le plus en avant possible et bien en vue.

Point d'enseignement 3

Décrire les pratiques de chargement sécuritaires

Durée : 5 min

Méthode : Exposé interactif

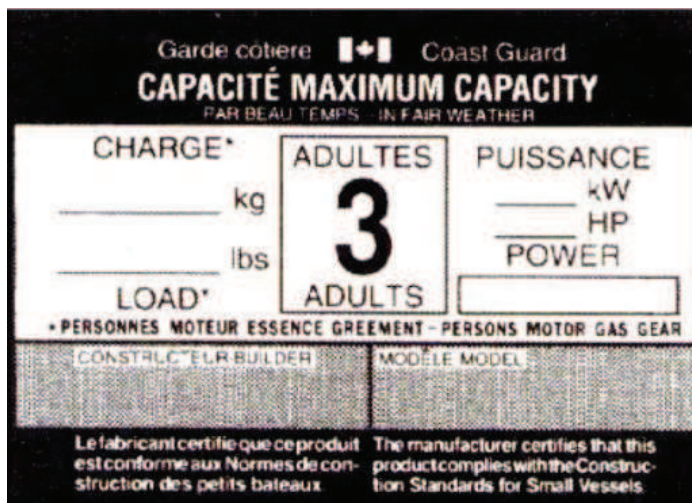
CHARGE BRUTE

Une plaque de capacité (illustrée à la figure 13-3-2) indiquant la charge brute maximale recommandée, le nombre d'occupants maximal recommandé et la limite maximale sécuritaire de puissance moteur recommandée doit être apposée sur une embarcation de plaisance.



La charge brute signifie le poids total des personnes, de l'équipement, du rangement, du carburant, de l'ensemble moteur et de l'appareil à gouverner.

Le nombre d'occupants signifie le nombre d'occupants adultes.



Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-3-2 Plaque de la capacité

CHARGEMENT D'UNE EMBARICATION DE PLAISANCE

La répartition du poids à bord d'une embarcation de plaisance peut avoir une grande incidence sur la performance, la stabilité et la sécurité de l'embarcation. Lorsqu'il charge une embarcation de plaisance, le conducteur doit :

- respecter la charge brute ou le nombre équivalent de personnes adultes recommandés pour l'embarcation de plaisance en ne la surchargeant pas;
- disposer les personnes et les gréements à bord de l'embarcation de manière à bien répartir le poids;

- disposer la charge le plus bas possible à bord de l'embarcation;
- attacher les gréements ou les ranger dans des casiers pour empêcher tout mouvement non contrôlé.



Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit placer l'équipement à transporter à des endroits faciles d'accès à bord de l'embarcation.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 3

QUESTIONS

- Q1. Que signifie la charge brute?
- Q2. À quel endroit le conducteur peut-il trouver la limite maximale sécuritaire de puissance moteur recommandée?
- Q3. Quelle incidence la répartition du poids peut-elle avoir sur une embarcation de plaisance?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. La charge brute signifie le poids total des personnes, de l'équipement, du rangement, du carburant, de l'ensemble moteur et de l'appareil à gouverner.
- R2. La limite maximale sécuritaire de puissance moteur recommandée se trouve sur la plaque de capacité.
- R3. La répartition du poids à bord d'une embarcation de plaisance peut avoir une grande incidence sur la performance, la stabilité et la sécurité de l'embarcation.

Point d'enseignement 4

Diriger une activité où les cadets doivent définir les termes nautiques

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

TERMES NAUTIQUES



Les cadets ont été initiés à certains de ces termes dans les OCOM M123.01 (Définir la terminologie de base de la marine, A-CR-CCP-601/PF-002, chapitre 11, section 1), M223.01 (Définir les termes liés aux navires, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 12, section 1) et M223.07 (Identifier la procédure d'accostage d'un navire, A-CR-CCP-602/PF-002, chapitre 12, section 7). Demander aux cadets de définir les termes ci-dessous et fournir les définitions de ceux qui n'ont pas déjà été traités.

Avertissement de coup de vent. Vents soutenus de vitesse 34 à 47 nœuds (62 à 87 km/h), tel que défini par le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada.

Avertissement de tempête. Vents soutenus de vitesse 48 à 63 nœuds (88 à 117 km/h), tel que défini par le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada.

Avertissement pour petites embarcations. Vents soutenus de vitesse 20 à 33 nœuds (37 à 61 km/h), tel que défini par le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada.

Bâbord. Côté gauche de l'embarcation, lorsqu'on fait face à l'avant.

Barrot. Partie la plus large de la coque.

Conducteur. La personne aux commandes d'une embarcation de plaisance et qui en est directement responsable.

Coque. La coque de l'embarcation.

Défenses. Dispositif protégeant les côtés d'une embarcation.

Embarcation à moteur. Embarcation propulsée par des machines.

Embarcation à voile. Embarcation à voile non propulsée par des machines.

Embarcation de plaisance. Un bateau, un navire, une embarcation ou un autre type de bâtiment utilisé exclusivement pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers ou de biens pour le travail, la rémunération ou tout type de profit.

Faisant route. qui n'est ni au mouillage, ni amarrée à terre.

Poupe. Partie arrière de l'embarcation.

Proue. Partie avant de l'embarcation.

Remous. Tourbillon d'eau à l'arrière d'un navire en marche, y compris l'eau propulsée vers l'arrière par l'hélice.

Sillage. Trace d'eau perturbée qu'une embarcation de plaisance laisse derrière et autour d'elle et provoquée par son passage.

Sur l'arrière. Plus en arrière que.

Tirant d'eau. Distance verticale entre le point le plus bas d'une embarcation dans l'eau et la flottaison.

Tribord. Côté droit de l'embarcation, lorsqu'on fait face à l'avant.

Vents forts. Vents de vitesse 20 à 33 nœuds (37 à 61 km/h), tel que défini par le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada.

Vents légers. Vents de vitesse inférieure à 15 nœuds (28 km/h), tel que défini par le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada.

Vents modérés. Vents de vitesse 15 à 19 nœuds (28 à 35 km/h), tel que défini par le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada.

Vers l'arrière. La direction ou la position orientée vers l'arrière d'une embarcation.

Vers l'avant. La direction ou la position orientée vers l'avant d'une embarcation.

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est de permettre aux cadets de définir les termes nautiques.

RESSOURCES

Le document de cours sur les mots croisés de terminologie.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Distribuer le document de cours sur les mots croisés de terminologie (1 copie par cadet).
2. Demander aux cadets de faire les mots croisés.
3. Discuter des réponses avec la classe et corriger les erreurs.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 4

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 5

Diriger une activité où les cadets doivent décrire les responsabilités avant départ

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe

RESPONSABILITÉS AVANT DÉPART

Fournir ce matériel aux cadets avant de diriger l'activité.

Un conducteur d'embarcation de plaisance doit se préparer à tout événement qui pourrait se produire pendant qu'il sera sur l'eau. Si la randonnée est planifiée, elle sera plus sécuritaire et agréable.

Vérifier les prévisions météorologiques

Avant de partir, le conducteur doit obtenir les prévisions météorologiques les plus récentes pour la région dans laquelle il s'aventurera. Ces prévisions lui donneront une indication de la situation météorologique prévue et des dangers possibles pour une embarcation de plaisance sur l'eau.

Les prévisions météorologiques les plus récentes peuvent être obtenues des sources suivantes :

- les observations personnelles,
- les journaux,
- la radio,
- le canal de météo à la télévision,
- le téléphone sans fil,
- le site Web d'Environnement Canada.



Pour obtenir des prévisions météorologiques maritimes récentes (illustré à la figure 13-3-3), visiter le site Web d'Environnement Canada à http://www.meteo.gc.ca/marine/index_f.html.

Prévisions météorologiques d'Environnement Canada

Prévisions maritimes émises pour le détroit de Juan de Fuca.

Émises : 16h00 HAP Lundi 14 avril 2008 pour la période se terminant à 16h00 mardi avec un aperçu pour les 24 heures suivantes.

Situation générale :

Une faible crête de haute pression s'étendant sur le nord de l'île de Vancouver ce soir se déplacera vers le sud-est à travers la côte est cette nuit. Pendant ce temps, un faible front bien au large des côtes atteindra la côte nord dans la nuit et se déplacera lentement vers l'intérieur des terres mardi. Des vents d'ouest modérés passeront de modérés à forts, en direction du sud ou du sud-est, devançant un front chaud au-dessus de la plupart des régions du nord de l'île de Vancouver en direction du nord. Les vents passeront de modérés à forts, en direction de l'ouest derrière le front. À l'extrême sud, des vents de l'ouest ou du nord-ouest, de modérés à forts souffleront cette nuit avec des rafales sur le détroit de Juan de Fuca. Les vents deviendront légers ou modérés mardi matin.

Prévisions :

Avertissement de coup de vent en vigueur.

Vents d'ouest de 25 nœuds avec des rafales de 35 nœuds diminuant à 15 ou 25 nœuds pendant la nuit. Partiellement nuageux. Risque de pluie. Aperçu. Vents d'ouest de modérés à forts.

Droit d'auteur 2008 par Environnement Canada Tous droits réservés

Météo maritime par Environnement Canada, 2008, Détroit de Juan de Fuca. Extrait le 14 avril 2008, tiré de http://www.weatheroffice.gc.ca/marine/marine_e.html?c-jfs. Droit d'auteur 2008 par Environnement Canada

Figure 13-3-3 Prévisions météorologiques maritimes

Tenir compte des dangers locaux

Lorsqu'on planifie une randonnée sur l'eau, il faut faire une recherche sur la région pour voir si des dangers locaux pourraient gêner la conduite d'une embarcation de plaisance et augmenter le risque de blessures ou de pertes de vie pour les personnes à bord. Le fait de connaître l'emplacement de ces dangers aidera à prendre des décisions éclairées en situation d'urgence.

Les dangers locaux peuvent être les suivants :

- barrages de basse chute,
- rapides,
- vents soudains,
- marées,
- courants,
- eau vive,
- câbles aériens,
- câbles sous-marins,

- ponts,
- évolution rapide de conditions de vagues élevées.

On peut obtenir de l'information sur les dangers locaux dans les répertoires de documents de la marine, dans les *Instructions nautiques*, dans les annuaires des marées à jour, dans les atlas et auprès des résidents locaux compétents.



Les *Instructions nautiques* sont des publications qui fournissent de l'information sur la navigation en général, la météo, les ports, le balisage, les courants et les règlements, ainsi que des conseils détaillés sur le droit de passage dans chaque région locale.

Préparer un plan de voyage

Avant de partir en randonnée sur l'eau, le conducteur d'une embarcation de plaisance doit préparer un plan de voyage (illustré à l'annexe G) comprenant tous les détails nécessaires aidant à initier un appel de recherche et sauvetage en cas d'urgence. Remplir le plan avec une personne responsable qui connaît les instructions à suivre en cas d'urgence et mettre à jour le plan pendant le voyage si des changements surviennent.

Le plan du voyage doit comprendre les renseignements suivants :

- le nom et le numéro de l'embarcation,
- s'agit-il d'une embarcation à voile ou motorisée,
- le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du propriétaire,
- le nombre de personnes à bord,
- la grandeur, le type et la couleur de l'embarcation,
- le type de moteur,
- les caractéristiques distinctives de l'embarcation,
- le type de téléphone sans fil transporté, le cas échéant, et le canal surveillé,
- tout l'équipement de sécurité transporté, y compris les fusées éclairantes, les gilets de sauvetage et les radeaux de sauvetage,
- une description du voyage, l'heure de départ, l'heure de retour et l'itinéraire proposé,
- les instructions à suivre en cas d'urgence.



Distribuer aux cadets la feuille de travail pour le plan de voyage qui se trouve à l'annexe G et discuter des renseignements à inscrire dans les sections.



Les plans de voyage peuvent aussi être appelés plan de navigation.

Se servir d'une liste de contrôle avant départ

La conduite d'une embarcation de plaisance devrait être amusante, sécuritaire et sans souci. Pour s'assurer que l'embarcation est en bon état de navigation et éviter les situations qui pourraient devenir des cas d'urgence, une liste de contrôle avant départ (illustrée à la figure 13-3-4) devrait être utilisée avant de se déplacer sur l'eau.

Liste de contrôle avant départ	
√	Inspection quotidienne terminée.
√	Réservoirs de carburant/d'huile remplis.
√	Tous les gréements sont à bord et attachés.
√	Pompe de cale en bon état.
√	Outils et pièces de rechange sont à bord.
√	Lumières et projecteurs sont en bon état.
√	Le gouvernail est vérifié.
√	Le plan de navigation est établi.
√	La radio VHF est vérifiée et les portables sont chargés.
√	Le téléphone cellulaire et les batteries de rechange sont vérifiés.
√	Les V.F.I. sont à bord.
√	L'équipage est informé.
√	La procédure de départ est suivie.

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-3-4 Liste de contrôle avant départ

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est de permettre aux cadets de décrire les responsabilités avant départ.

RESSOURCES

- feuille de travail pour le plan de voyage,
- fiches de mise en situation du plan de voyage.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Diviser les cadets en quatre groupes.
2. Demander à chaque groupe de choisir l'une des fiches de mise en situation du plan de voyage qui se trouvent à l'annexe H et remplir une feuille de travail pour le plan de voyage en utilisant l'information trouvée sur les fiches.

3. Demander à chaque groupe de discuter de son plan de voyage avec les autres cadets de la classe.
4. Discuter des erreurs ou des omissions avec les cadets de la classe.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 5

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 6

Diriger une activité où les cadets doivent décrire les méthodes sécuritaires de ravitaillement en carburant

Durée : 20 min

Méthode : Activité en classe

MÉTHODES SÉCURITAIRES DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Le carburant est extrêmement nuisible pour l'environnement maritime et ses vapeurs créent des dangers d'incendie. Tout espace clos qui renferme des moteurs ou des appareils à combustion de carburant doit être bien aéré. Les conducteurs doivent s'assurer que les moteurs ou les appareils à combustion de carburant conçus à des fins maritimes sont bien entretenus pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant dans l'eau.

La loi exige que la méthode de ravitaillement en carburant à suivre comprennent les étapes suivantes :

1. Amarrer solidement l'embarcation pour prévenir tout déversement.
2. Arrêter tous les moteurs.
3. Envoyer tout le monde sur le rivage.
4. Éteindre toute flamme nue.
5. Ne pas fumer.
6. Mettre sous tension les commandes électriques et éviter d'utiliser des appareils électriques comme des postes de radio portatifs.
7. Fermer toutes les fenêtres, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine.
8. Retirer les citernes mobiles de l'embarcation.
9. Immobiliser le pistolet de remplissage contre le tuyau de remplissage.
10. Connaître la capacité du réservoir de carburant et ne pas trop le remplir.
11. Essuyer tout déversement et mettre au rebut de façon appropriée le chiffon ou la serviette utilisé.
12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur pendant au moins quatre minutes, tout juste avant de démarrer un moteur à essence.
13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant dans le compartiment moteur avant de démarrer le moteur.



Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz toxique inflammable, incolore, inodore et insipide produit lors de la combustion incomplète du carburant. Lorsque l'oxygène est remplacé par du monoxyde de carbone dans notre sang, notre corps s'empoisonne de lui-même en coupant l'oxygène nécessaire à nos organes, ce qui cause un état d'inconscience ou la mort. La cuisson, le chauffage ou même le fait de laisser un moteur tourner au ralenti pendant une période trop longue, surtout dans des espaces clos ou partiellement clos, peut causer une accumulation dangereuse de CO.

Si l'embarcation a des logements et est équipée d'un moteur en-bord, d'une génératrice ou d'appareils à combustion de carburant, un détecteur de CO doit être installé près des pièces où les gens vont dormir.

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est que les cadets décrivent les méthodes sécuritaires de ravitaillement en carburant.

RESSOURCES

- des fiches aide-mémoire sur le ravitaillement sécuritaire en carburant,
- des enveloppes et de petits contenants.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Demander à chaque cadet de piger à tour de rôle une fiche aide-mémoire sur le ravitaillement sécuritaire en carburant à l'annexe I dans une enveloppe, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de fiche.
2. Demander aux cadets de montrer ses fiches et de se placer en ordre en fonction de l'information qu'elle contient.
3. Discuter de l'ordre avec la classe et corriger les erreurs.



Distribuer les fiches pour portefeuille sur le ravitaillement sécuritaire en carburant de l'annexe J à tous les cadets.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 6

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 7**Décrire les mesures à prendre en réponse à des urgences**

Durée : 20 min

Méthode : Exposé interactif

RÉPONSE À DES URGENCES

Les trois événements les plus susceptibles de causer une urgence sont les pannes mécaniques, les collisions avec un objet et la dégradation des conditions météorologiques. Se préparer en vue de ces événements avant de se déplacer sur l'eau peut permettre d'éviter que la situation s'aggrave et possiblement sauver des vies.

Panne

Les mesures suivantes doivent être prises en réaction à une panne :

1. modifier la vitesse de l'embarcation en fonction des circonstances;
2. ancrer l'embarcation en fonction des circonstances;
3. explorer le problème;
4. corriger le problème dans la mesure du possible;
5. utiliser ou exhiber des signaux pour communiquer la détresse et le besoin d'aide, si c'est le cas.

Le propriétaire d'une embarcation de plaisance doit faire l'entretien régulier de l'embarcation et de son équipement et s'assurer que tout fonctionne correctement à bord pour réduire les risques de panne.

Fuite dans la coque ou inondation de la coque

Les mesures suivantes doivent être prises en réaction à une fuite dans la coque ou une inondation de la coque :

1. localiser la source de la fuite ou de l'inondation;
2. arrêter la fuite ou la source de l'inondation dans la mesure du possible;
3. enlever l'eau accumulée dans la cale ou dans tout autre compartiment de l'embarcation à l'aide d'écofes, de pompes manuelles ou de systèmes de pompage de cale adaptés aux circonstances et à l'embarcation;
4. utiliser ou exhiber des signaux pour communiquer la détresse et le besoin d'aide, si c'est le cas.

Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit transporter des outils et du matériel à bord en tout temps pour arrêter temporairement les fuites ou les inondations de la coque.

Chavirement, submersion, coulage ou échouage

Les mesures suivantes doivent être prises en réaction au chavirement, à la submersion, au coulage ou à l'échouage d'une embarcation :

1. revêtir un V.F.I. ou un gilet de sauvetage;



Le *Règlement sur les petits bâtiments* stipule qu'à bord d'une embarcation, il doit se trouver un V.F.I. ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada et de grandeur appropriée pour chaque personne, et conformément à l'A-CR-CCP-030/PT-001, les cadets doivent porter un V.F.I. en tout temps.

2. demeurer près de l'embarcation lorsque c'est approprié;
3. rendre compte des personnes qui étaient à bord;

4. utiliser ou exhiber des signaux pour communiquer la détresse et le besoin d'aide, si c'est le cas.

Ancrage

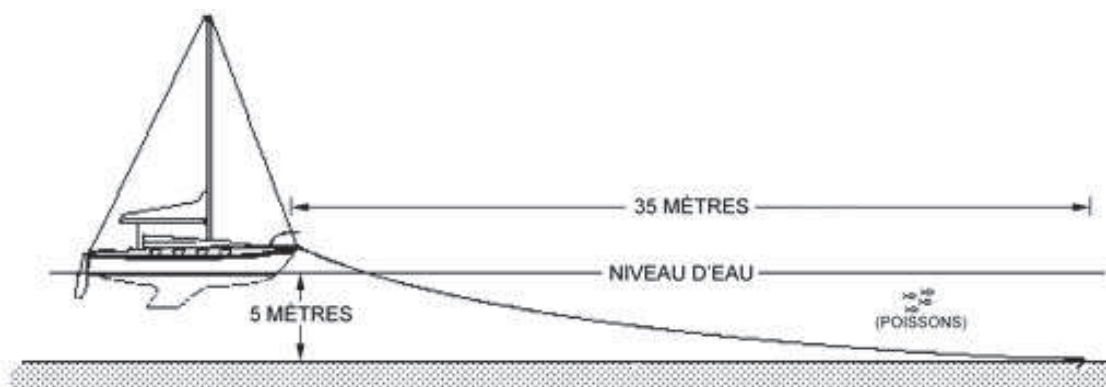
L'ancrage d'une embarcation de plaisance est une option sécuritaire à considérer dans les conditions suivantes :

- lorsque qu'il y a menace de mauvaises conditions météorologiques;
- lorsque l'embarcation de plaisance n'est pas en en fonctionnement.



Filer. Dérouler le câble d'ancrage.

Au moment de l'ancrage, il est important d'attacher l'extrémité du câble d'ancrage à un point fixe dans l'embarcation de plaisance et d'attacher solidement l'extrémité extérieure au mouillage. Pour qu'une ancre s'accroche au fond, on doit dérouler la bonne longueur de son câble. C'est ce qu'on appelle la portée du câble. Pour un arrêt court ou une pause-repas, dérouler le câble pour une portée de 3:1, ou une longueur de câble qui équivaut à trois fois la profondeur de l'eau. Pour un arrêt plus long, la portée requise est de 5:1. S'il s'agit de passer la nuit, alors la portée recommandée est de 7:1.



Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-3-5 Rapport d'ancrage

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 7

QUESTIONS

- Q1. Quels sont les trois principaux événements susceptibles de causer une urgence?
- Q2. Par quels moyens devriez-vous enlever l'eau accumulée dans l'embarcation après avoir mis fin à une fuite?
- Q3. Quelles mesures doivent être prises en réaction au chavirement, à la submersion, au coulage ou à l'échouage d'une embarcation?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. Les pannes mécaniques, les collisions avec un objet et la dégradation des conditions météorologiques.

- R2. À l'aide d'écoques, de pompes manuelles ou de systèmes de pompage de cale adaptés aux circonstances et à l'embarcation.
- R3. Les mesures suivantes doivent être prises en réaction au chavirement, à la submersion, au coulage ou à l'échouage d'une embarcation :
1. revêtir un V.F.I. ou un gilet de sauvetage;



Le *Règlement sur les petits bâtiments* stipule qu'à bord d'une embarcation, il doit se trouver un V.F.I. ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada et de grandeur appropriée pour chaque personne, et conformément à l'A-CR-CCP-030/PT-001, les cadets doivent porter un V.F.I. en tout temps.

2. demeurer près de l'embarcation lorsque c'est approprié;
3. rendre compte des personnes qui étaient à bord;
4. utiliser ou exhiber des signaux pour communiquer la détresse et le besoin d'aide, si c'est le cas.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS

- Q1. Qu'est-ce qui détermine le minimum d'équipement requis à bord d'une embarcation de plaisance?
- Q2. À quelles vitesses du vent un avertissement pour petite embarcation sera-t-il émis?
- Q3. Quelle portée de câble est recommandée pour l'ancre s'il s'agit de passer la nuit?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. La longueur de l'embarcation.
- R2. Des vents soutenus de vitesse 20 à 33 nœuds.
- R3. 7:1.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Cet OCOM est évalué conformément au protocole d'essai de la qualification de conducteur d'embarcation de plaisance, Direction des cadets (MDN), tel qu'approuvé par Transports Canada.

OBSERVATIONS FINALES

Une situation d'urgence peut survenir sans avertissement. Le fait de connaître quel équipement est à bord et la procédure pour l'utiliser peut permettre d'éviter qu'une situation inconfortable mette la vie en danger.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- A1-004 B-GN-181-105/FP-E00 Chef d'état-major de la Force maritime (2000). *CFCD 105 Fleet Seamanship Rigging and Procedures Manual*. Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.
- C1-098 (ISBN 0-662-42286-4) Bureau de la sécurité nautique (2006). *Guide de sécurité nautique*. Ottawa, Ontario, Sa Majesté la Reine du chef du Canada, telle que représentée par Transports Canada.
- C1-142 Bureau de la sécurité nautique. (sans date) *Norme du cours de sécurité nautique : listes de tâches*. Ottawa, Ontario, Transports Canada.



CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE

PHASE TROIS

GUIDE PÉDAGOGIQUE



SECTION 4

OCOM C322.04 – DÉCRIRE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Durée totale :

90 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans l'A-CR-CCP-603/PG-002, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Photocopier le document de cours sur les règles de route qui se trouve à l'annexe K, l'exercice sur le Règlement sur les abordages qui se trouve à l'annexe L, le document sur les Bouées latérales et balises de jour ordinaires qui se trouve à l'annexe N et le document Bouées cardinales et bouées spéciales à l'annexe P (1 copie par cadet).

Photocopier le corrigé de l'exercice sur le Règlement sur les abordages qui se trouve l'annexe M.

Photocopier et découper le document de cours de l'exercice avec les bouées latérales qui se trouve l'annexe O et le document de cours de l'exercice avec les bouées cardinales et les bouées spéciales qui se trouvent l'annexe Q.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'exposé interactif a été choisi pour les PE 1 et 4 afin de présenter la matière de base et d'initier les cadets aux aspects liés aux pratiques de navigation sécuritaires et aux ressources liées à la navigation.

Une activité en classe a été choisie pour les PE 2 et 3, parce que c'est une façon interactive de stimuler la réflexion et de susciter l'intérêt des cadets à la sécurité de la navigation.

INTRODUCTION

RÉVISION

Réviser le Règlement sur les abordages au PE 1 de l'OCOM C322.01 (Décrire les lois, les codes et les règlements, section 1).

OBJECTIFS

À la fin de la présente leçon, le cadet devrait avoir décrit la sécurité de la navigation.

IMPORTANTANCE

Il est important que les cadets connaissent les règles, les règlements et les aides à la navigation qu'il faut suivre pendant la conduite d'une embarcation de plaisance parce qu'ils pourraient devoir conduire une telle embarcation dans le cadre des activités destinées aux cadets.

Point d'enseignement 1

Identifier les pratiques de navigation sécuritaires

Durée : 25 min

Méthode : Exposé interactif

PARTAGER LES VOIES NAVIGABLES

Pendant qu'il conduit une embarcation de plaisance, le conducteur doit être conscient des répercussions des sillages et des remous sur les autres activités et biens maritimes et sur la circulation commerciale. Lorsqu'il conduit une embarcation de plaisance en présence d'autres personnes ou biens, le conducteur doit prendre les mesures suivantes :

- demeurer à distance des nageurs et des biens;
- ajuster la vitesse de l'embarcation de façon que le sillage ne cause pas de blessures, de dommages aux biens ou d'érosion sur le rivage;
- suivre le *Règlement sur les abordages*;
- faire preuve de courtoisie et de bon sens pour ne pas créer des situations de danger, de menace, de stress ou d'irritation pour soi-même, les autres, l'environnement, la faune et la flore.

La vitesse d'une embarcation de plaisance peut avoir une grande incidence sur la capacité du conducteur de réagir à différentes situations. Une embarcation qui se déplace à haute vitesse exige une distance d'arrêt accrue. De plus, le conducteur doit être plus vigilant parce qu'il dispose de moins de temps pour réagir aux conditions changeantes.

Le brouillard dense, la pluie et le vent peuvent réduire considérablement la visibilité pendant qu'on est sur l'eau. La réduction de la vitesse par mauvais temps aidera à maintenir le contrôle de l'embarcation de plaisance et à réduire les risques de blessures et de pertes de vie pour les personnes à bord.

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES



Les cadets ont été initiés à certains de ces règlements dans l'OCOM C322.01 (Décrire les lois, les codes et les règlements, section 1). Demander aux cadets de décrire les règles générales et les règles de la priorité de passage et écrire leurs réponses. Comparer la liste de la classe avec celle qui est donnée ci-dessous.



Distribuer le document de cours Règles de route qui se trouve à l'annexe K (une copie par cadet).

Le *Règlement sur les abordages* consiste en une série de règles publiées pour aider les marins à prévenir des abordages en mer. Ces règles donnent des indications claires sur les mesures à prendre pour toute situation pouvant survenir sur l'eau.

Règles générales

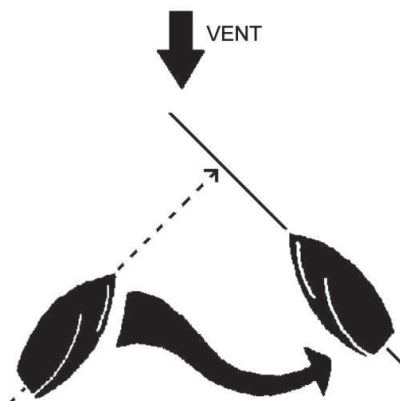
Le *Règlement sur les abordages* donne les règles générales suivantes :

1. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit faire tous les efforts et prendre toutes les mesures possibles pour éviter des abordages en mer (règles 1 et 2).
2. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit surveiller ses environs convenablement en tout temps visuellement et par l'écoute (Règle 5), recueillir le plus de renseignements possibles du plus grand nombre de sources disponibles possibles pour déterminer les risques d'abordage (Règles 5 et 7). S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.
3. Une embarcation de plaisance doit en tout temps naviguer à une vitesse sécuritaire pour que les mesures appropriées et efficaces puissent être prises en cas d'abordage (Règle 6). Les conducteurs d'une embarcation de plaisance doivent tenir compte des facteurs suivants pour déterminer la vitesse sécuritaire :
 - a. l'état de la visibilité,
 - b. la densité du trafic et notamment des concentrations de navires de pêche et ou d'autres navires,
 - c. l'état du vent,
 - d. l'état de la mer et des courants,
 - e. la proximité de danger pour la navigation.
4. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit en tout temps passer prudemment, à une vitesse telle, que le sillage et le remous n'aient pas d'effet néfaste sur :
 - a. les autres navires, notamment les navires au mouillage, les embarcations échouées, les épaves, les dragueurs, les bateaux remorqués, les chaloupes et les canots,
 - b. les ouvrages devant lesquels passe l'embarcation, notamment le rivage et les quais flottants et non flottants,
 - c. les autres utilisateurs des voies navigables, dont les nageurs,
 - d. les zones de plage récréative,
 - e. les secteurs où travaillent des plongeurs,
 - f. les zones de mouillage.
5. Le conducteur d'une embarcation de plaisance inférieure à 20 mètres ou d'un navire à voile ne doit pas obstruer le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit (Règle 9).
6. Le conducteur d'une embarcation de plaisance inférieure à 20 mètres ou d'un navire à voile ne doit pas obstruer le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation (Règle 10).
7. Le conducteur d'une embarcation de plaisance ce qui n'est pas en vue des autres navires ou qui navigue à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite (Règle 19).

Règles de la priorité de passage

Le *Règlement sur les abordages* donnent les règles suivantes sur la priorité de passage :

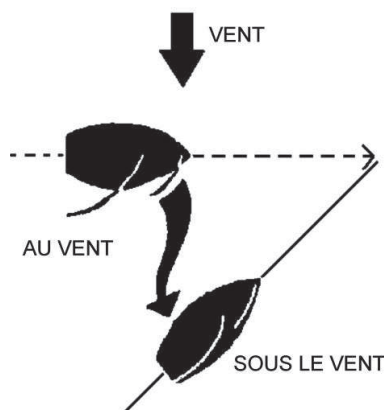
1. L'expression « côté d'où vient le vent » doit être considérée faire référence au côté opposé à celui de la grand-voile d'un petit bateau de plaisance à voile (Règle 12).
2. Le conducteur d'un navire à voile qui reçoit le vent de bâbord doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement d'un navire à voile qui reçoit le vent de tribord (Règles 12[a(i)] et 16).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-1 Règles 12[a(i)] et 16

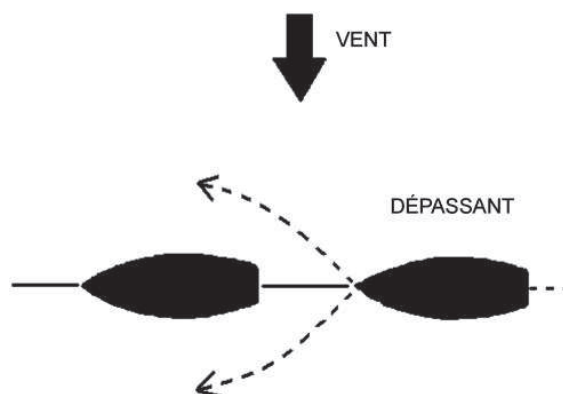
3. Le conducteur d'un navire à voile qui reçoit le vent du même bord que les autres navires à voile doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des navires à voile sous le vent (Règles 12[a(ii)] et 16).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-2 Règles 12[a(ii)] et 16

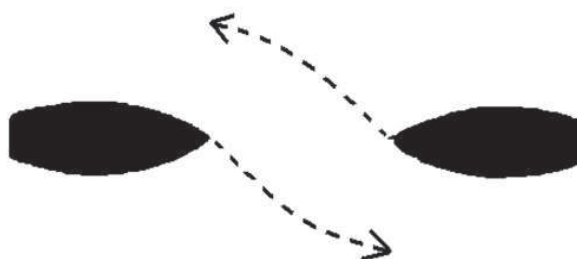
4. Le conducteur d'un navire à voile qui reçoit le vent de bâbord et voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des autres navires à voile (Règles 12 et 16).
5. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des navires qu'il rattrape (Règles 13 et 16).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-3 Règles 13 et 16

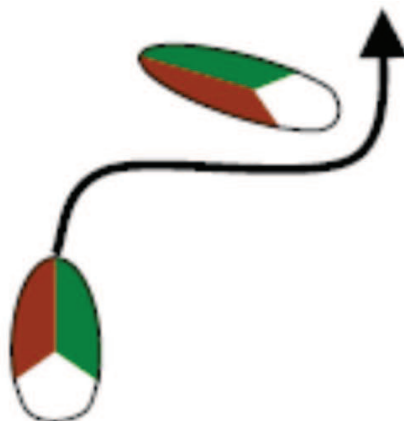
6. Le conducteur d'une embarcation de plaisance qui fait route en direction opposée à des navires à propulsion mécanique, de sorte qu'il existe un risque d'abordage, doit serrer à tribord pour passer à bâbord des autres (Règle 14).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-4 Règle 14

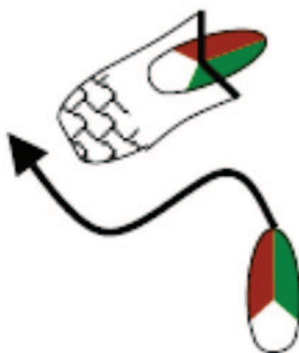
7. Le conducteur d'une embarcation de plaisance qui voit des navires à propulsion mécanique à tribord et doit les croiser de sorte qu'il existe un risque d'abordage, doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des autres navires et, si les circonstances le permettent, éviter de les croiser en passant devant eux (Règles 15 et 16).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-5 Règles 15 et 16

8. Le conducteur d'une embarcation de plaisance qui n'a pas à manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des autres navires doit maintenir son cap et sa vitesse. (Règles 16 et 17).
9. Le conducteur d'une embarcation de plaisance à propulsion mécanique ou d'un navire à voile doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement d'un navire en train de pêcher (Règles 16 et 18[a et b]).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-6 Règles 16 et 18[a et b]

10. Voici la signification des pavillons suivants lorsqu'ils sont exhibés :
 - a. du code international des signaux, le pavillon ALFA (A) (illustré à la figure 13-4-7), signale « Homme en plongée; s'écarter largement à une vitesse lente »;
 - b. du Règlement sur les bouées privées, le pavillon « rouge et blanc » désigne un endroit où on fait actuellement de la plongée.
11. Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des navires participant à des opérations de plongée qui montrent un pavillon «A» du Code international de signaux (Règles 18 et 27).



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario,
Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-7 Pavillon A du
code international des signaux



Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario,
Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-8 Pavillon du plongeur
du Règlement sur les bouées privées



L'information sur les feux et marques, les signaux sonores et les signaux de détresse est nouvelle. Fournir le matériel suivant aux cadets avant de diriger l'activité.

FEUX ET MARQUES

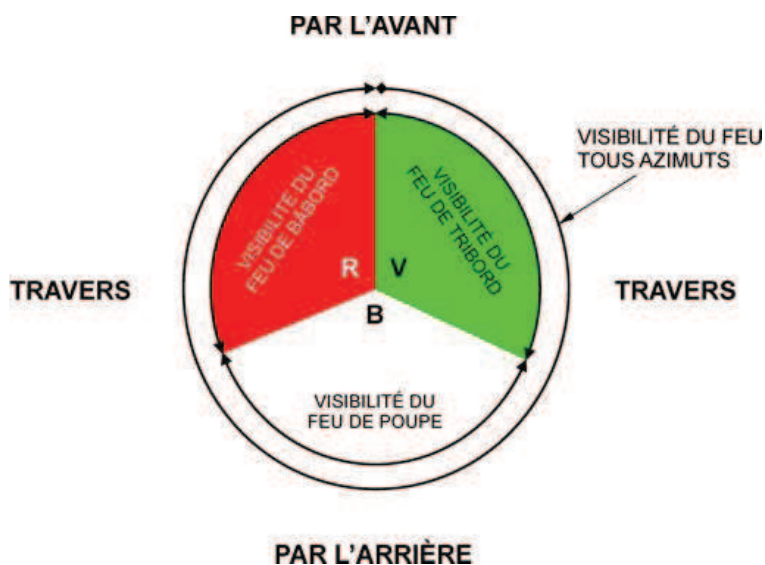
Le *Règlement sur les abordages* donne les définitions suivantes :

Feu de tête de mât. Feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière à partir de l'avant jusqu'à 22.5 degrés sur l'arrière du travers de chaque côté du navire (Règle 21[a]).

Feux de côté. Un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 112.5 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière à partir de l'avant jusqu'à 22.5 degrés sur l'arrière du travers de chaque côté du navire. (Règle 21[b]).

Feu de poupe. Feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière à partir de l'avant jusqu'à 67.5 degrés sur l'arrière du travers de chaque côté du navire (Règle 21[c]).

Feu tous azimuts. Feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés (Règle 21[e]).



Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-9 Arc de visibilité

Le *Règlement sur les abordages* donne les règles suivantes sur les feux :

1. Le conducteur d'un navire à propulsion mécanique faisant route doit exhiber, du coucher au lever du soleil, un feu de tête de mât à l'avant, des feux de côté et un feu de poupe (Règles 20 et 23[a]).
2. Le conducteur d'un navire à propulsion mécanique inférieur à 12 mètres faisant route peut exhiber, du coucher au lever du soleil, au lieu d'un feu de tête de mât à l'avant, des feux de côté et un feu de poupe, un feu blanc tous azimuts et des feux de côté (Règles 20 et 23[c{i}]).
3. Le conducteur d'un navire à voile faisant route peut exhiber, du coucher au lever du soleil, des feux de côté et un feu de poupe (Règles 20 et 25[a]).
4. Le conducteur d'un navire à voile inférieur à 20 mètres faisant route peut exhiber, du coucher au lever du soleil, au lieu des feux de côté et d'un feu de poupe, une combinaison des feux de côté et d'un feu de poupe en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât (Règles 20 et 25[b]).
5. Le conducteur d'un navire à voile inférieur à 7 mètres faisant route peut exhiber, du coucher au lever du soleil, si possible, des feux de côté et un feu de poupe, mais s'il ne le fait pas, il doit être prêt à exhiber immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc (Règles 20 et 25[d{i}]).
6. Le conducteur d'un navire à l'aviron peut exhiber, du coucher au lever du soleil, si possible, des feux de côté et un feu de poupe, mais s'il ne le fait pas, il doit être prêt à exhiber immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc (Règles 20 et 25[d{ii}]).
7. Le conducteur d'un navire inférieur à 50 mètres au mouillage peut exhiber, du coucher au lever du soleil, à l'avant, un feu blanc tous azimuts (Règles 20 et 30[a{i}]).

SIGNAUX SONORES

Le *Règlement sur les abordages* donne les définitions suivantes :

Son bref. Désigne un son d'une durée d'environ une seconde (Règle 32[b]).

Son prolongé. Désigne un son d'une durée de quatre à six secondes (Règle 32[c]).

Le *Règlement sur les abordages* donne les règles suivantes sur les signaux sonores :

1. Le conducteur d'un navire inférieur à 12 mètres doit transporter des appareils de signalisation sonore ou d'autres moyens d'émettre un signal sonore efficace (Règle 33).
2. Tant de jour que de nuit, le conducteur d'un navire à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, doit utiliser un sifflet ou un appareil de signalisation sonore du navire comme suit :
 - a. un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit émettre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes (Règle 35[a]),
 - b. un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit émettre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ (Règle 35[b]),
 - c. Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. Un navire au mouillage peut en outre émettre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage avec un navire qui s'approche (Règle 35[g]).

SIGNAUX DE DÉTRESSE

Le *Règlement sur les abordages* stipule que le conducteur d'une embarcation de plaisance doit reconnaître, utiliser ou exhiber des signaux (illustrés à la figure 13-4-10) pour signaler sa détresse et sa demande d'assistance (Règle 37).




Signal	Application
 <p>Coup de canon ou autres signaux explosifs</p>	<p>Tirés à des intervalles d'une minute environ.</p>
 <p>Dispositif pour signaux de brume ou signaux sonores quelconques</p>	<p>Son continu.</p>
 <p>Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges</p>	<p>Lancées une à une à de courts intervalles.</p>
<p>... --- ... (SOS) du code Morse</p>	<p>Émis par tout système de signalisation.</p>
 <p>Signal radiotéléphonique</p>	<p>MAYDAY vocal transmis par radiotéléphonie.</p>

Figure 13-4-10 (feuille 1 de 3) Signaux de détresse

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale






Signal	Application
 <p data-bbox="352 589 549 618">Pavillon N et C</p>	<p data-bbox="715 465 1374 495">Signaux de détresse du Code international de signaux.</p>
 <p data-bbox="256 898 644 927">Pavillon carré avec une boule</p>	<p data-bbox="715 757 1458 808">Signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet semblable à une boule.</p>
 <p data-bbox="389 1196 517 1225">Flammes</p>	<p data-bbox="715 1070 979 1099">Flammes sur le navire.</p>
 <p data-bbox="331 1503 574 1532">Fusée à parachute</p>	<p data-bbox="715 1361 1394 1413">Fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge.</p>
 <p data-bbox="347 1800 558 1830">Signal fumigène</p>	<p data-bbox="715 1675 1299 1704">Signal produisant une fumée de couleur orange.</p>

Figure 13-4-10 (feuille 2 de 3) Signaux de détresse

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale







Signal	Application
 <p data-bbox="207 510 494 542">Mouvements des bras</p>	<p data-bbox="619 414 1378 474">Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.</p>
 <p data-bbox="151 801 550 862">Radiobalise de localisation des sinistres (EPIRB)</p>	<p data-bbox="619 694 829 725">Signaux transmis.</p>
 <p data-bbox="119 1120 582 1176">Morceau de toile de couleur orange avec un carré et un cercle</p>	<p data-bbox="619 996 1332 1057">Un morceau de toile de couleur orange avec un carré et un cercle de couleur noire pour repérage aérien.</p>
 <p data-bbox="215 1438 486 1469">Teinture de balisage</p>	<p data-bbox="619 1317 997 1348">Teinture de balisage dans l'eau.</p>
 <p data-bbox="263 1639 438 1671">Forme carrée</p>	<p data-bbox="619 1563 1364 1594">Forme carrée ou toute chose ressemblant à une forme carrée.</p>
 <p data-bbox="111 1825 590 1856">Feux à éclats blanc à haute intensité</p>	<p data-bbox="619 1758 1316 1789">Clignote à intervalles réguliers, de 50 à 70 fois par minute.</p>

Figure 13-4-10 (feuille 3 de 3) Signaux de détresse

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

EXIGENCES LIÉES AUX RÉFLECTEURS RADAR

Le *Règlement sur les abordages* stipule que le conducteur d'une embarcation de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres ou construit principalement de matériaux non métalliques doit munir son embarcation d'un réflecteur radar passif (Règle 40) :

- monté ou suspendu à une hauteur d'au moins quatre mètres au-dessus de l'eau, si possible;
- sauf dans des conditions où le trafic est léger, de jour et dans des conditions atmosphériques favorables et là où il n'est pas nécessaire pour sa sécurité qu'il s'y conforme;
- à moins que la petite taille du navire ou le fait de l'exploiter à l'extérieur des zones où se pratique la navigation au radar font qu'il est impossible de s'y conformer.



Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-11 Réflecteur radar

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est de permettre aux cadets d'identifier les règlements sur les abordages.

RESSOURCES

L'exercice sur le Règlement sur les abordages qui se trouve à l'annexe L.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Distribuer l'exercice sur le Règlement sur les abordages qui se trouve à l'annexe L, un par cadet.

2. Demander aux cadets de faire l'exercice sur le Règlement sur les abordages.
3. Discuter des réponses avec la classe et corriger les erreurs.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 2

Diriger une activité où les cadets doivent décrire le système canadien d'aides à la navigation

Durée : 20 min

Méthode : Activité en classe

SYSTÈME CANADIEN D'AIDES À LA NAVIGATION

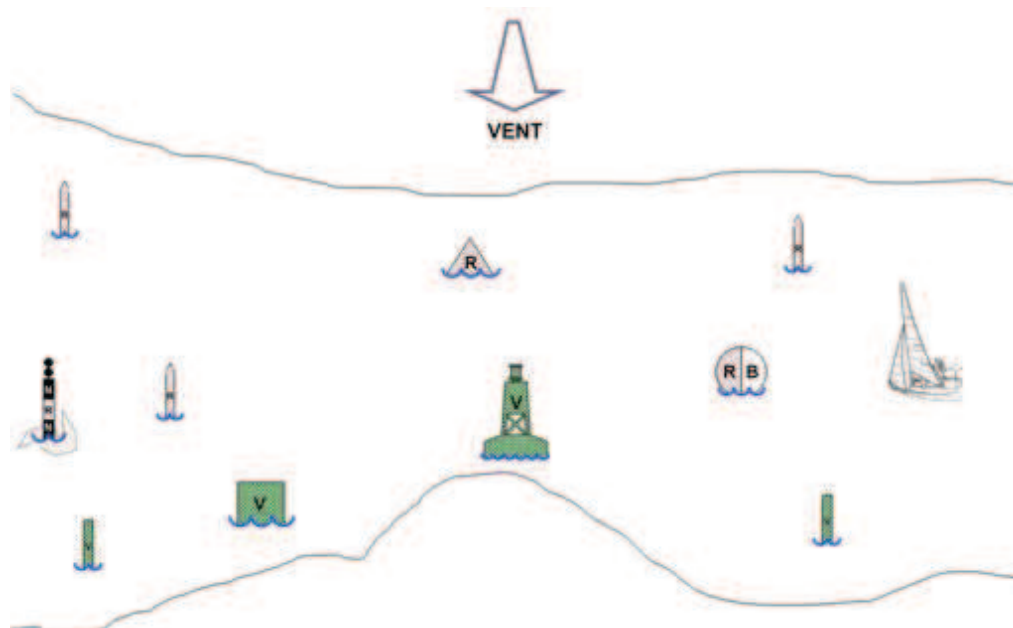


Distribuer le document de cours sur les bouées latérales et les balises de jour ordinaires qui se trouve à l'annexe N (une copie par cadet).

Fournir aux cadets ce matériel avant de faire l'activité.

Les aides à la navigation sont des dispositifs ou des systèmes à l'intérieur du navire qui aident à déterminer la position ou le parcours, à avertir des dangers et des obstructions et à identifier une route privilégiée. Les bouées latérales sont des bouées qui délimitent un chenal. Elles ont différentes formes et couleurs.

Les navires peuvent rencontrer plusieurs bouées latérales lorsqu'ils naviguent (tel qu'illustré à la figure 13-4-12). Le respect des consignes indiquées par les bouées latérales permet de prévenir des dommages au navire dus aux dangers de la navigation.



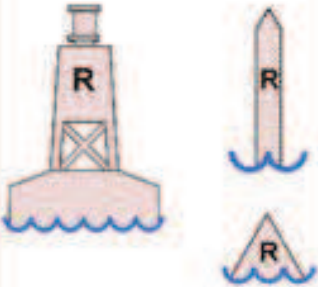
Directeur des cadets 3, 2007, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-12 Bouées latérales délimitant un chenal

Les termes suivants servent à décrire les bouées latérales :

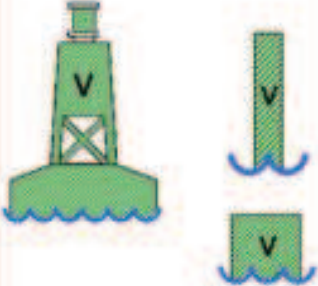
- **Eau d'amont.** La source d'un réseau hydrographique. Généralement, il s'agit d'un lac ou d'une série de lacs qui se déverse dans une rivière et qui coule en direction de l'océan.
- **Marée montante.** La marée qui s'avance lorsque le niveau de l'eau de mer monte le long d'une rive.
- **Amont.** La direction qui s'éloigne de l'océan, en direction de l'eau d'amont d'une rivière, dans une baie ou dans un port, ou encore avec la marée montante.
- **Voyant.** Une ou des formes au sommet d'une bouée. Au Canada, les voyants ne sont utilisés que sur les bouées de danger isolées dans une zone exempte de glace, puisqu'elles sont susceptibles d'être endommagées.

BOUÉES LATÉRALES

Bouée latérale à tribord	
	<p>Fonction. Marque le côté tribord (droit) d'un chenal ou l'endroit d'un danger et doit être gardé du côté tribord d'une embarcation de plaisance lorsqu'on navigue en amont.</p> <p>Identification. Affiche des lettres d'identification, et même des chiffres.</p> <p>Couleur. Rouge.</p> <p>Lumière. Rouge. Clignote toutes les 4 secondes, ou plus rapidement, soit toutes les secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Sommet. En pointe (si aucune lumière ne s'y trouve).</p> <p>Voyants. Cône unique rouge (si elle en est équipée).</p>

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-13 Bouée latérale à tribord

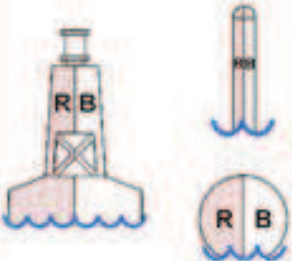
Bouée latérale à bâbord	
	<p>Fonction. Marque le côté bâbord (gauche) d'un chenal ou l'endroit d'un danger et doit être gardé du côté bâbord d'une embarcation de plaisance lorsqu'on navigue en amont.</p> <p>Identification. Affiche des lettres d'identification, et des chiffres impairs.</p> <p>Couleur. Verte.</p> <p>Lumière. Verte. Clignote toutes les 4 secondes, ou plus rapidement, soit toutes les secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Sommet. Plat (si aucune lumière ne s'y trouve).</p> <p>Voyants. Cylindre unique vert (si elle en est équipée).</p>

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-14 Bouée latérale à bâbord




Un truc simple pour se rappeler le côté où se trouve la bouée est de répéter la phrase « Il est permis de tourner à droite au feu rouge ». Les indicateurs rouges (les bouées latérales à tribord) demeurent du côté droit (à tribord) du voilier lorsqu'on entre dans une baie, un port ou à la source d'une rivière.

Bouée de milieu de chenal	
	<p>Fonction. Délimite la voie navigable et sert à indiquer les entrées et les centres d'un chenal.</p> <p>Couleur. Rouge et blanc.</p> <p>Sommet. Forme arrondie.</p> <p>Couleur pâle. Blanc. Un clignotement court, puis un clignotement long, répétés 10 fois par minute (si elle en est équipée).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>


Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-15 Bouée de milieu de chenal

Bouées de bifurcation	
	<p>Fonction. Utilisées là où se trouvent deux chenaux sécuritaires. On peut passer de chaque côté de cette bouée; mais le côté privilégié est signalé par la couleur de la bande supérieure.</p> <p>Couleur. Rouge et vert. La couleur de la bande supérieure signale le chenal principal ou privilégié.</p> <p>Voyants. Aucun.</p>

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

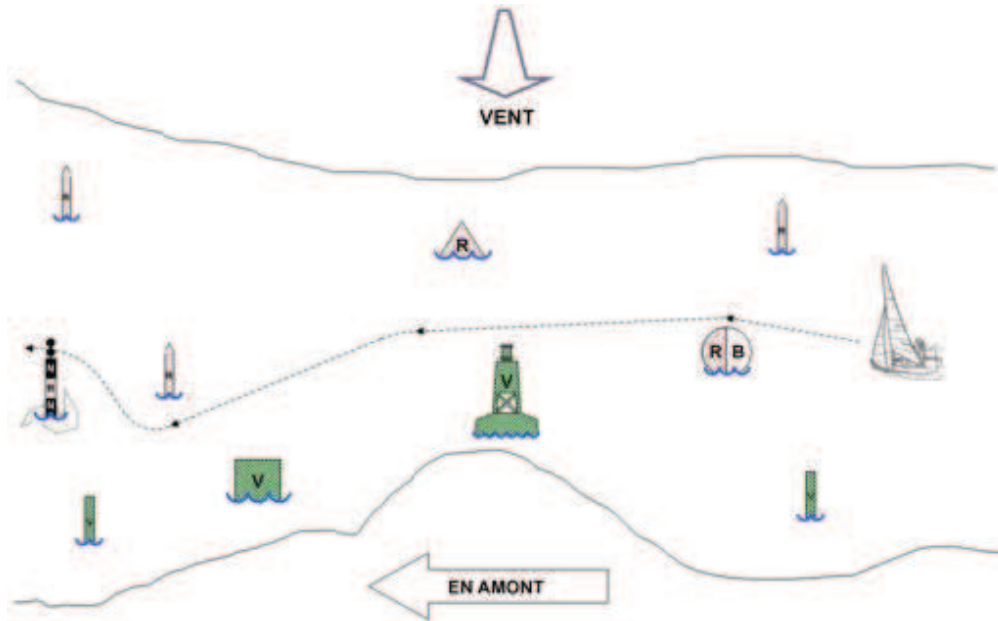
Figure 13-4-16 Bouées de bifurcation

Bouée de danger isolé	
	<p>Fonction. Signale un danger isolé entouré complètement de voies navigables et on peut passer de chaque côté de cette bouée.</p> <p>Couleur. Noire et rouge.</p> <p>Sommet. Plat.</p> <p>Lumière. Blanche. 2 clignotements chaque 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Deux sphères verticales.</p>

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-17 Bouée de danger isolé

Comprendre comment utiliser les bouées latérales permet à un voilier de naviguer dans un chenal en toute sécurité (tel qu'illustré à la figure 13-4-18).







Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-18 Navigation en présence de bouées latérales

BALISES DE JOUR STANDARDS

Les balises de jour peuvent remplacer les bouées latérales pendant le jour dans les endroits où les bouées ne sont pas pratiques. Elles sont normalement fixées à une surface solide comme un support de pont ou un emplacement à terre.

Balise de jour à tribord		Balise de jour à bâbord	
	<p>Fonction. Indique le côté tribord d'un chenal lorsqu'on navigue en amont.</p> <p>Couleur. Carré vert externe avec carré noir (ou vert) interne sur fond blanc.</p>		<p>Fonction. Indique le côté bâbord d'un chenal lorsqu'on navigue en amont.</p> <p>Couleur. Triangle rouge externe avec triangle rouge interne sur fond blanc.</p>
Balise de jour de jonction			
	<p>Fonction. Indique que le chenal principal ou privilégié est du côté droit lorsqu'on navigue en amont.</p> <p>Couleur. Losange rouge externe avec carré vert interne sur fond blanc.</p>		<p>Fonction. Indique que la voie principale ou privilégiée est du côté gauche lorsqu'on navigue en amont.</p> <p>Couleur. Losange rouge externe avec triangle rouge interne sur fond blanc.</p>

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-19 Balises de jour standards

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est de permettre aux cadets de pratiquer la navigation entre des bouées latérales et les balises de jour ordinaires en participant à une activité simulée sur la rive.

RESSOURCES

Le document de cours sur l'exercice avec les bouées latérales qui se trouve à l'annexe O.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Distribuer des bouées latérales ou des balises de jour standard comprises dans le document d'exercice sur les bouées latérales qui se trouve à l'annexe O, une par cadet.
2. Positionner les cadets selon le document de cours reçu, de façon à créer un chenal navigable. Ces cadets s'appellent des bouées.
3. Informer les cadets à propos de la direction en amont.

4. Demander à un cadet de naviguer dans le chenal en demeurant du bon côté des bouées.
5. Si le cadet passe du mauvais côté d'une bouée, la bouée crie « bang ». Demander au cadet de retourner au début du chenal.
6. Lorsque le cadet réussit à naviguer sans faute jusqu'au bout du chenal, il doit prendre position à l'extrémité de celui-ci et créer une nouvelle bouée.
7. Répéter les étapes 4. à 6. jusqu'à ce que tous les cadets aient navigué jusqu'au bout de la voie.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 3

Diriger une activité où les cadets doivent décrire le système canadien d'aides à la navigation

Durée : 25 min

Méthode : Activité en classe









BOUÉES CARDINALES



Distribuer le document de cours sur les bouées cardinales et les bouées spéciales qui se trouve à l'annexe P (une copie par cadet).

Fournir aux cadets ce matériel avant de faire l'activité.

Les bouées cardinales servent à marquer la direction des cours d'eau sécuritaires au moyen des points cardinaux d'une boussole. Ces bouées sont marquées d'une combinaison unique de bandes jaunes et noires.

Bouée cardinale nord		Bouée cardinale sud	
 	<p>Fonction. Indique que la direction du cours d'eau sécuritaire est le nord.</p> <p>Couleur. Noire et jaune.</p> <p>Lumière. Clignotements blancs rapides toutes les secondes ou très rapides toutes les 0.5 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Deux cônes pointant vers le haut.</p>	 	<p>Fonction. Indique que la direction du cours d'eau sécuritaire est le sud.</p> <p>Couleur. Noire et jaune.</p> <p>Lumière. Blanche. Série de 6 clignotements rapides, suivis d'un long clignotement, toutes les 15 secondes, ou série de 6 clignotements très rapides, suivis d'un long clignotement, toutes les 10 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Deux cônes pointant vers le bas.</p>
Bouée cardinale ouest		Bouée cardinale Est	
 	<p>Fonction. Indique que la direction du cours d'eau sécuritaire est l'ouest.</p> <p>Couleur. Jaune avec une large bande noire.</p> <p>Lumière. Blanche. Série de 9 clignotements rapides, toutes les 15 secondes, ou série de 9 clignotements très rapides, toutes les 10 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Deux cônes pointant l'un vers l'autre.</p>	 	<p>Fonction. Indique que la direction du cours d'eau sécuritaire est l'est.</p> <p>Couleur. Noire et jaune.</p> <p>Lumière. Blanche. Série de 3 clignotements rapides, toutes les 10 secondes, ou série de 3 clignotements très rapides, toutes les 5 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Deux cônes pointant l'un en sens contraire de l'autre.</p>

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13-4-20 Bouées cardinales

BOUÉES SPÉCIALES



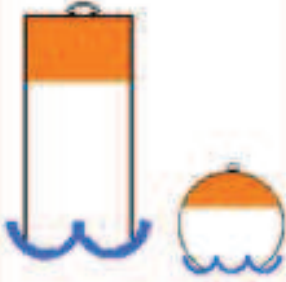

Bouée d'avertissement		Bouée de mouillage	
	<p>Fonction. Balise les zones de danger comme des zones de tir, des ouvrages sous-marins, des bases d'hydravions et des zones où n'existe aucun chenal sûr.</p> <p>Identification. Affiche des lettres.</p> <p>Couleur. Jaune.</p> <p>Lumière. Jaune. 1 clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Peut afficher un « X » jaune.</p>		<p>Fonction. Balise la zone de mouillage désignée.</p> <p>Couleur. Jaune.</p> <p>Lumière. Jaune. 1 clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Peut afficher un « X » jaune.</p>
Bouée d'amarrage		Bouée d'information	
	<p>Fonction. Pour amarrer ou immobiliser un navire.</p> <p>Couleur. Blanche avec une bande supérieure orange.</p> <p>Voyants. Aucun.</p>		<p>Fonction. Au moyen de mots ou de symboles, affiche de l'information sur la localité, la marina, les sites de campement, etc.</p> <p>Couleur. Blanche avec un carré orange entre deux bandes orange.</p> <p>Lumière. Jaune. Un clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>

Figure 13-4-21 (feuille 1 de 2) Bouées spéciales

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale







Bouée d'obstacle		Bouée de contrôle	
	<p>Fonction. Balise des obstacles au hasard comme des hauts-fonds et des rochers.</p> <p>Couleur. Blanche avec un losange orange entre deux bandes orange.</p> <p>Lumière. Jaune. Un clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>		<p>Fonction. Signale des limites de vitesse, des restrictions liées à des remous, etc.</p> <p>Couleur. Blanche avec un cercle orange entre deux bandes orange.</p> <p>Lumière. Jaune. Un clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>
Bouée d'endroit interdit		Bouée scientifique (SADO)	
	<p>Fonction. Balise une zone interdite aux bateaux.</p> <p>Couleur. Blanche avec une croix orange dans un losange orange entre deux bandes orange.</p> <p>Lumière. Jaune. Un clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>		<p>Fonction. Collecte des données météorologiques et autres données scientifiques.</p> <p>Couleur. Jaune.</p> <p>Voyants. Peut afficher un « X » jaune.</p> <p>Remarque. Peut avoir n'importe quelle forme.</p>
Bouée de plongée		Bouée de baignade	
	<p>Fonction. Balise une zone où la plongée ou d'autres activités du même genre sont en cours.</p> <p>Couleur. Bouée blanche portant un drapeau rouge avec une ligne blanche en diagonale.</p> <p>Lumière. Jaune. Un clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>		<p>Fonction. Balise le périmètre d'une zone de baignade.</p> <p>Couleur. Blanche.</p> <p>Lumière. Jaune. Un clignotement toutes les 4 secondes (si équipée de cette fonction).</p> <p>Voyants. Aucun.</p>

Figure 13-4-21 (feuille 2 de 2) Bouées spéciales

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

PANNEAUX DE CONTRÔLE ET D'AVERTISSEMENT

Des signaux d'avertissement peuvent être affichés pour indiquer des dangers locaux ou des instructions spéciales à l'intention des embarcations naviguant dans cette zone. Ces panneaux peuvent comprendre les renseignements suivants :

- pas de sillage,
- pas de mouillage dans cette zone,
- zone de limite de vitesse,
- danger : barrage de basse chute,
- danger : ligne électrique,
- danger : pipeline.

ACTIVITÉ

Durée : 10 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est de permettre aux cadets de pratiquer la navigation entre des bouées cardinales et spéciales en participant à une activité simulée sur la rive.

RESSOURCES

Document de cours sur les bouées cardinales et les bouées spéciales qui se trouve à l'annexe Q.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

S.O.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Distribuer une bouée du document de cours sur les bouées cardinales et les bouées spéciales qui se trouve à l'annexe Q (une copie par cadet).
2. Positionner les cadets selon le document de cours reçu, de façon à créer un chenal navigable. Ces cadets s'appellent des bouées.
3. Montrer aux cadets la direction nord.
4. Demander à un cadet de naviguer dans le chenal en demeurant du bon côté des bouées.
5. Si le cadet passe du mauvais côté d'une bouée, la bouée crie « bang ». Demander au cadet de retourner au début du chenal.
6. Lorsque le cadet réussit à naviguer sans faute jusqu'au bout du chenal, il doit prendre position à l'extrémité de celui-ci et créer une nouvelle bouée.
7. Répéter les étapes 4. à 6. jusqu'à ce que tous les cadets aient navigué jusqu'au bout du chenal.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 3

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

Point d'enseignement 4**Décrire les ressources liées à la navigation**

Durée : 10 min

Méthode : Exposé interactif

RESSOURCES LIÉES À LA NAVIGATION

Les aides à la navigation comme les bouées latérales et les bouées cardinales sont utiles pour les marins. Toutefois, ces aides sont limitées à la ligne visuelle de l'embarcation. Les cartes, les cartes topographiques et les boussoles permettent aux marins de planifier leur voyage avant de partir.

Cartes

Les cartes sont publiées par le Service hydrographique du Canada, Pêches et Océans Canada. Elles sont destinées aux marins pour les aider à naviguer, en leur fournissant des représentations graphiques des étendues d'eau, avec les éléments suivants :

- profondeur de l'eau,
- dangers sous l'eau,
- routes de navigation,
- aides à la navigation,
- les zones côtières à proximité.

Cartes topographiques

Les cartes topographiques sont publiées par le ministère des Ressources naturelles du Canada et certaines compétences provinciales. Elles sont destinées au public général à terre, et fournissent des renseignements sur les caractéristiques naturelles et artificielles de la terre, y compris :

- les altitudes des courbes de niveau,
- la ligne de rivage,
- les rochers,
- les caractéristiques du terrain au-dessus de l'eau,
- les entités topographiques artificielles.

Les cartes topographiques sont utilisées par les marins lorsque aucune autre carte n'est disponible; toutefois, elles ne fournissent pas les renseignements suivants :

- les dangers sous l'eau,
- les aides marines à la navigation,
- les chenaux,
- les zones de mouillage.

Boussoles

Depuis des siècles, les marins utilisent des boussoles pour naviguer en sécurité. Les ressources de navigation modernes comme le système de positionnement global (GPS) sont peut-être plus en vogue, mais la navigation de base à l'aide d'une boussole constitue une compétence utile que chaque marin devrait posséder. Pendant la navigation, les marins doivent savoir que les objets métalliques et les appareils électriques agissent sur les boussoles et peuvent fausser leur indication.

Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques

Le conducteur d'une embarcation non propulsée à la rame (ou avec des pagaies) doit transporter à bord l'édition la plus récente des publications suivantes, tel que c'est écrit dans le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* :

1. les cartes à la plus grande échelle disponible, autorisées par le Service hydrographique du Canada, qui représentent les régions immédiates où l'on naviguera,
2. le catalogue de référence des cartes disponibles,
3. l'édition annuelle de l'*Avis aux Navigateurs*, publié par Pêches et Océans Canada,
4. *Instructions nautiques*, publiées par le Service hydrographique du Canada,
5. les Tables des marées et courants du Canada, publiées par le Service hydrographique du Canada,
6. *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume*, publiés par Pêches et Océans Canada,
7. *Aides radio à la navigation maritime*, publié par Pêches et Océans Canada, lorsque l'embarcation doit avoir à bord de l'équipement radio.

Le conducteur d'une embarcation doit s'assurer que les cartes, les documents et les publications requis sont corrects et à jour, avant de les utiliser pour la navigation, selon l'information contenue dans l'*Avis aux Navigateurs*.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 4

QUESTIONS

- Q1. Quel règlement décrit les publications qu'il faut transporter à bord?
- Q2. De quoi un conducteur d'embarcation doit-il s'assurer avant d'utiliser des cartes, des documents ou des publications pour la navigation?

RÉPONSES ANTICIPÉES

- R1. Le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques.
- R2. Qu'ils sont corrects et à jour.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS

- Q1. De quels facteurs faut-il tenir compte pour déterminer une vitesse sécuritaire?
- Q2. Où le feu de tête de mât doit-il être placé?

Q3. À quoi sert la bouée cardinale nord?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Voici les facteurs dont il faut tenir compte pour déterminer une vitesse sécuritaire :

- l'état de la visibilité,
- la densité du trafic et notamment des concentrations de navires de pêche et ou d'autres navires,
- l'état du vent,
- l'état de la mer et des courants,
- la proximité de danger pour la navigation.

R2. Sur un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière à partir de l'avant jusqu'à 22.5 degrés sur l'arrière du travers de chaque côté du navire.

R3. À indiquer que la direction du cours d'eau sécuritaire est le nord.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Cet OCOM est évalué conformément au protocole d'essai de la qualification de conducteur d'embarcation de plaisance, Direction des cadets (MDN), tel qu'approuvé par Transports Canada.

OBSERVATIONS FINALES

La navigation d'une embarcation de plaisance sur un plan d'eau inconnu peut constituer une expérience très déroutante. La connaissance des règles, règlements et aides liés à la sécurité de la navigation aidera à créer une expérience positive dans ce domaine.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- C1-098 (ISBN 0-662-42286-4) Bureau de la sécurité nautique (2006). *Guide de sécurité nautique*. Ottawa, Ontario, Sa Majesté la Reine du chef du Canada, telle que représentée par Transports Canada.
- C1-103 Transports Canada. *Bouées cardinales et bouées spéciales*. (2007). Extrait le 18 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/Publications/bil/TP14352/PDF/HR/TP14542EF.pdf>.
- C1-103 Transports Canada. *Bouées latérales et balises de jour ordinaires*. (2007). Extrait le 18 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/Publications/bil/TP14351/PDF/HR/TP14541EF.pdf>.
- C1-103 Transports Canada. *Codes concernant la route*. (2007). Extrait le 18 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/Publications/bil/TP14352/PDF/HR/TP14352EF.pdf>.

A-CR-CCP-603/PF-002

C1-103 Transports Canada. *Le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*. (2001).
Extrait le 3 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/Immc/reglements/010/Immc011/Immc11.html>.

CARTES AIDE-MÉMOIRE SUR LA TROUSSE D'URGENCE









FICHES SUR LES ACTIVITÉS DE RÉCUPÉRATION D'UNE PERSONNE À LA MER

SONNER L'ALARME

QUE DEVRIEZ-VOUS CRIER?

LANCER UNE CHOSE FLOTTANTE

POURQUOI?

DÉSIGNER UN(E) SURVEILLANT(E)

POURQUOI FAUT-IL TOUJOURS GARDER EN VUE LA PERSONNE À LA MER?

MANŒUVRER L'EMBARCATION

DE QUEL CÔTÉ DE L'EMBARCATION FAUT-IL GARDER LA PERSONNE?

ARRÊTER LE MOTEUR

POURQUOI?

LANCER UN LANCE-AMARRE FLOTTANT

À QUOI SERT-IL?

RAMENER LA PERSONNE À BORD

où?

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

FEUILLE DE RÉCAPITULATION DES ACTIVITÉS DE RÉCUPÉRATION D'UNE PERSONNE À LA MER

1. **Sonner l'alarme.**

Q1. Que devriez-vous crier?

A1. « Personne à la mer. »

2. **Lancer une chose flottante.**

Q1. Pourquoi?

A1. Pour aider la personne à demeurer à flot et remarquer la position générale si la personne coule.

3. **Désigner un(e) surveillant(e).**

Q1. Pourquoi faut-il toujours garder en vue la personne à la mer?

A1. La personne pourrait être submergée.

4. **Manœuvrer l'embarcation.**

Q1. De quel côté de l'embarcation faut-il garder la personne?

A1. Du côté du vent.

5. **Arrêter le moteur.**

Q1. Pourquoi?

A1. Pour éliminer les possibilités de blessures causées par les hélices.

6. **Lancer un lance-amarre flottant.**

Q1. À quoi sert-il?

A1. À tirer la personne vers le côté de l'embarcation.

7. **Ramener la personne à bord.**

Q1. Où?

A1. Par-dessus le tableau ou le point le plus bas du franc-bord, du côté du vent.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

FEUILLES DE RÉFÉRENCE POUR LES EXIGENCES LIÉES À L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ À BORD D'UNE EMBARCACTION DE PLAISANCE

Le fait d'avoir le bon équipement de sécurité à bord d'une embarcation de plaisance aidera les personnes à bord à réagir rapidement en situation d'urgence. S'assurer que l'équipement est facile d'accès et qu'il peut être utilisé de façon appropriée par toutes les personnes à bord.



Selon la loi, il faut s'assurer que tout l'équipement de sauvetage et de navigation est en bon état de fonctionnement.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* identifie le minimum d'équipement requis à bord d'une embarcation de plaisance en fonction de la longueur de l'embarcation. Pour déterminer la longueur d'une embarcation, se reporter à l'information du fabricant sur le produit ou prendre une mesure à partir de l'avant de la surface extérieure la plus en avant jusqu'à la surface extérieure la plus en arrière de la coque.



Dispositif de propulsion manuelle. Appareil qui peut être utilisé manuellement par une personne pour propulser une embarcation.

Non propulsé – Longueur inférieure à 6 m	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, et de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur minimale de 15 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de propulsion manuel, ou une ancre avec un câble et/ou une chaîne d'une longueur minimale de 15 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope, ou une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • S.O.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i> si l'embarcation de plaisance est conduite après le coucher et avant le lever du soleil ou dans des conditions de visibilité restreinte. • Une boussole (non requise si les repères de navigation sont en vue).



Une écope ou une pompe à eau n'est pas requise dans le cas des embarcations à coque scellée et à auto-vidange équipées de baignoire de type encastré qui ne peut pas contenir suffisamment d'eau pour la faire chavirer ou un navire multicoque fabriqué avec plusieurs coques subdivisées et scellées.

Propulsé – Longueur inférieure à 6 m	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none">• Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord.• Un lance-amarre flottant de longueur minimale de 15 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none">• Un dispositif de propulsion manuel, ou une ancre avec un câble et/ou une chaîne d'une longueur minimale de 15 m dans n'importe quelle combinaison.• Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir de carburant fixe de n'importe quelle dimension ou d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant.• Une écope, ou une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none">• Une lampe de poche étanche, ou• Trois fusées éclairantes de type A, B ou C approuvées par Transports Canada.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none">• Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore.• Des feux de navigation conformes aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i> si l'embarcation de plaisance est conduite après le coucher et avant le lever du soleil ou dans des conditions de visibilité restreinte.• Une boussole (non requise si les repères de navigation sont en vue).



Des signaux de détresse pyrotechniques à transporter à bord d'une embarcation de plaisance, qui doivent être approuvés par Transports Canada, tel que décrit dans le *Règlement sur les petits bâtiments*.

Les signaux de détresse pyrotechniques requis ne seront pas considérés comme conformes aux exigences liées à l'équipement à bord si leur date de fabrication remonte à quatre ans ou plus.

Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit lire les instructions du fabricant avant d'utiliser les signaux de détresse pyrotechniques.



Voici les quatre types de fusée éclairante approuvés par Transports Canada :

Type A. Une étoile rouge. Lorsqu'elles sont lancées, elles atteignent une hauteur de 300 m, puis elles descendent lentement à l'aide d'un parachute. La fusée éclairante est facile à voir à partir de la surface ou des airs et elle se consume pendant 40 secondes.

Type B. Deux étoiles rouges ou plus. Lorsqu'elles sont lancées, elles atteignent une hauteur de 100 m et se consomment pendant quatre à cinq secondes chacune. Les fusées éclairantes sont faciles à voir à partir de la surface ou des airs.

Type C. Torche enflammée rouge tenue à la main. Elle est surtout utile pour signaler un emplacement pendant une recherche aérienne, mais sa visibilité de la surface est restreinte. Elles se consume pendant au moins une minute.

Type D. Produit une fumée orange dense pendant 3 minutes. Elle est utilisée uniquement comme signal de jour.

Plus de 6 mètres et moins de 8 mètres de long

Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur de pas moins de 15 m, ou • Une bouée de sauvetage de diamètre extérieur de 610 mm ou 762 mm attachée à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m. • Un dispositif d'aide à l'embarquement si le franc-bord du navire est supérieur à 0,5 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de propulsion manuel, ou une ancre avec un câble et/ou une chaîne d'une longueur minimale de 15 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est propulsée. • Un extincteur de classe 5BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir de carburant fixe de n'importe quelle dimension ou d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope, ou une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • Six fusées éclairantes de type A, B ou C approuvées par Transports Canada.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i> si l'embarcation de plaisance est conduite après le coucher et avant le lever du soleil ou dans des conditions de visibilité restreinte. • Une boussole (non requise si les repères de navigation sont en vue).



Il n'est pas exigé qu'une embarcation de plaisance transporte des signaux de détresse pyrotechniques dans les cas suivants :

- elle navigue sur une rivière, un canal ou une voie semblable et il n'est pas possible qu'elle s'éloigne de plus d'un mille nautique (1.852 km) du rivage;
- elle est engagée dans une compétition officielle ou la préparation finale en vue d'une telle compétition et aucune disposition d'hébergement pour la nuit n'a été prise.

Plus de 8 mètres et moins de 12 mètres de long

Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur minimale de 15 m. • Une bouée de sauvetage de diamètre extérieur de 610 mm ou 762 mm attachée à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m. • Un dispositif d'aide à l'embarquement si le franc-bord du navire est supérieur à 0,5 m.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ancre munie d'un câble et/ou une chaîne de longueur minimale de 30 m dans n'importe quelle combinaison. • Un extincteur de classe 10BC, si l'embarcation de plaisance est propulsée. • Un extincteur de classe 10BC, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir de carburant fixe de n'importe quelle dimension ou d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant. • Une écope. • Une pompe à eau manuelle équipée ou accompagnée d'un tuyau de longueur suffisante pour permettre à une personne d'utiliser la pompe pour extraire l'eau de la cale de l'embarcation, par le côté.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • 12 fusées éclairantes de type A, B, C ou D approuvées par Transports Canada, dont un maximum de six sont du type D.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i>. • Une boussole (non requise si le voyage se déroule à moins de 20 milles nautiques [37 km] du rivage).

Plus de 12 mètres et moins de 20 mètres de long

Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, et de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur minimale de 15 m.
------------------------------------	--

Plus de 12 mètres et moins de 20 mètres de long	
	<ul style="list-style-type: none"> • Une bouée de sauvetage de diamètre extérieur de 610 mm ou 762 mm attachée à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 15 m. • Un dispositif d'aide à l'embarquement.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ancre munie d'un câble et/ou une chaîne de longueur minimale de 50 m dans n'importe quelle combinaison. • Équipement de pompage pour la cale. • Un extincteur de classe 10BC, à chacun des emplacements suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ à tout accès à n'importe quel espace équipé d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant; ○ à l'entrée de tout espace de logement; ○ à l'entrée de la salle des machines. • Deux seaux d'une capacité minimale de 10 L. • Une hache.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none"> • Une lampe de poche étanche. • 12 fusées éclairantes de type A, B, C ou D approuvées par Transports Canada, dont un maximum de six sont du type D.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore. • Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i>. • Une boussole (non requise si le voyage se déroule à moins de 20 milles nautiques [37 km] du rivage).



Une embarcation de plus de 12 m doit transporter des signaux de détresse pyrotechniques et elle n'est pas exemptée d'après les conditions énumérées pour les petits bâtiments.

Plus de 20 mètres de long	
Équipement de protection personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la bonne grandeur pour chaque personne à bord. • Un lance-amarre flottant de longueur minimale de 30 m. • Deux bouées de sauvetage de diamètre extérieur de 762 mm attachées à un lance-amarre flottant d'une longueur minimale de 30 m, et une des bouées doit être équipée d'un signal pyrotechnique. • Un dispositif de levage avec manœuvre. • Un dispositif d'aide à l'embarquement.
Équipement de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Une ancre munie d'un câble et/ou une chaîne de longueur minimale de 50 m dans n'importe quelle combinaison. • Équipement de pompage pour la cale

Plus de 20 mètres de long	
	<ul style="list-style-type: none">• Une motopompe à incendie à l'extérieur de la salle des machines, munie d'un tuyau d'incendie et d'un embout placé de façon à ce que le jet d'eau puisse être dirigé vers n'importe quelle partie de l'embarcation.• Un extincteur de classe 10BC, à chacun des emplacements suivants :<ul style="list-style-type: none">○ à tout accès à n'importe quel espace équipé d'un poêle ou d'un appareil de chauffage ou de réfrigération à combustion de carburant;○ à l'entrée de tout espace de logement;○ à l'entrée de la salle des machines.• Quatre seaux d'une capacité minimale de 10 L.• Deux haches.
Équipement de détresse	<ul style="list-style-type: none">• Une lampe de poche étanche.• 12 fusées éclairantes de type A, B, C ou D approuvées par Transports Canada, dont un maximum de six sont du type D.
Équipement de navigation	<ul style="list-style-type: none">• Deux dispositifs de signalisation sonore.• Des feux de navigation conforme aux normes applicables établies dans le <i>Règlement sur les abordages</i>.• Une boussole (non requise si le voyage se déroule à moins de 20 milles nautiques [37 km] du rivage).

FICHES SUR LES TYPES D'EMBARCATION DE PLAISANCE

**Non propulsée :
embarcation de plaisance de 3.6 m**

**Non propulsée : embarcation de plaisance de 7 m avec un
poêle à alcool, franc-bord de 1 m**

**Propulsée : embarcation de plaisance de 9 m, poêle au diesel,
traversant le lac Supérieur**

**Propulsée : embarcation de plaisance de 23 m, poêle au diesel,
chauffage électrique**

**Non propulsée : embarcation de plaisance de 16 m,
four à micro-ondes**

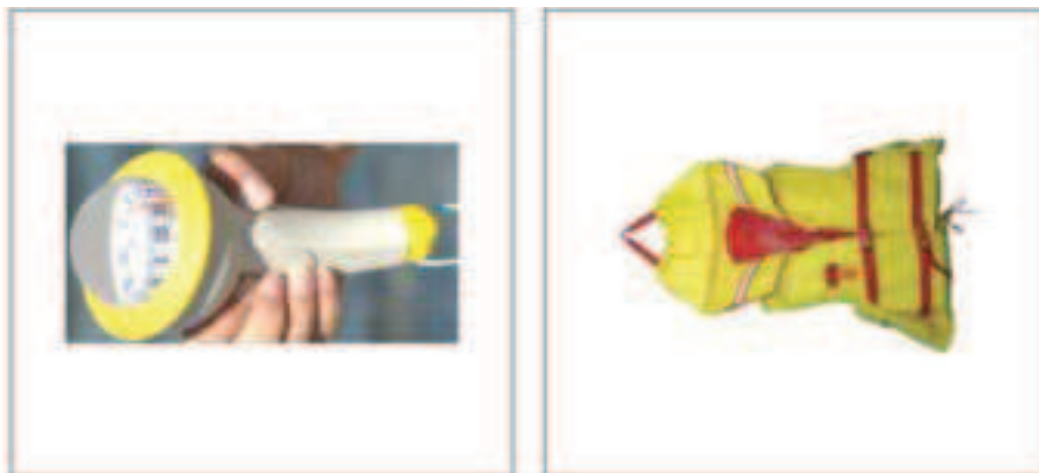
**Non propulsée : embarcation de plaisance de 8.3 m, rames,
opération de jour**

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

**FICHES AIDE-MÉMOIRE SUR L'ÉQUIPEMENT DE
SÉCURITÉ À BORD D'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE**











CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

FEUILLE DE TRAVAIL POUR LE PLAN DE VOYAGE

Nom et adresse du propriétaire :		Numéro de téléphone :	
Nom et numéro de permis de l'embarcation :		Voile <input type="checkbox"/>	Moteur <input type="checkbox"/>
Grandeur et type :			
Couleur :	Coque :	Pont :	Cabine :
Type de moteur :		Autres caractéristiques distinctives :	
Bandes d'ondes contrôlées :	HF	VHF	MF
Équipement de sécurité à bord :			
Radeaux de sauvetage :		Canot pneumatique ou petite embarcation (indiquer la couleur) :	
Fusées éclairantes (numéro et type) :		Gilets de sauvetage ou V.F.I. (avec le numéro) :	
Autre équipement :			
Numéros de téléphone – recherche et sauvetage			
Centre de coordination des opérations de sauvetage – Victoria		1-800-567-5111 ou canal 16 (156.8 MHz)	
Centre de coordination des opérations de sauvetage – Trenton		1-800-267-7270 ou canal 16 (156.8 MHz)	
Centre de coordination des opérations de sauvetage – Québec		1-800-463-4393 ou canal 16 (156.8 MHz)	
Centre de coordination des opérations de sauvetage – Halifax		1-800-565-1582 ou canal 16 (156.8 MHz)	
Centre secondaire de sauvetage maritime – St. John's		1-800-563-2444 ou canal 16 (156.8 MHz)	
Détails sur le voyage (indiquer ces détails pour chaque voyage) :			
Date du départ :		Heure du départ :	
Lieu du départ :		Destination :	
Itinéraire proposé :		Date et heure d'arrivée prévues :	
Point d'arrêt :		Nombre de personnes à bord :	
Point d'arrêt :			

Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13G-1 Plan du voyage

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

FICHES DE MISE EN SITUATION DU PLAN DE VOYAGE

Fiche de mise en situation n° 1

Utiliser les renseignements suivants pour remplir un plan de voyage pour le voyage décrit. Utilisez vos connaissances des exigences du ministère des Transports pour indiquer l'équipement de sécurité à bord.

Vous venez tout juste d'acheter une embarcation propulsée de 30 pieds avec un moteur en-bord de 150 hp. Vous l'avez affectueusement nommée « Heure de la bonne humeur » et sa coque est rouge et blanche, sa cabine est noire et le pont est violet. Une grosse étoile verte est peinte sur le tableau du bateau. Votre épouse détient une licence d'opérateur radio et vous avez un poste radio VHF à bord. Vous avez décidé d'amener vos voisins faire une croisière de jour jusqu'à l'île Keener. La croisière devrait durer environ 10 heures, retour compris. Vous arriverez à la maison à 20 h. Vous avez décidé de laisser l'information sur la croisière à votre ami propriétaire de la pharmacie locale. Vous possédez tout l'équipement de sécurité nécessaire à bord de l'embarcation et vous avez apporté de la nourriture en surplus en cas d'urgence.

Fiche de mise en situation n° 2

Utiliser les renseignements suivants pour remplir un plan de voyage pour le voyage décrit. Utilisez vos connaissances des exigences du ministère des Transports pour indiquer l'équipement de sécurité à bord.

Vos grands-parents sont propriétaires d'une yole de 12 pieds de long. Votre grand-père utilise l'embarcation pour tirer du bois flotté hors des plages. Vous et votre ami décidez que vous voulez emprunter l'embarcation pour aller vous faire bronzer au milieu du lac. La yole est équipée d'un moteur de pêche à la traîne de 5 hp. Elle est faite de bois non peint. On ne trouve aucun poste radio VHF à bord. La yole est très basse au-dessus de l'eau et elle ne résiste pas bien aux vagues. Vous prévoyez quitter pour le milieu du lac à 10 h et avez dit à votre grand-père que vous serez de retour à 15 h. Vous avez à bord tout l'équipement de sécurité requis par le ministère des Transports et vous avez préparé un repas léger et un peu d'eau à boire.

Fiche de mise en situation n° 3

Utiliser les renseignements suivants pour remplir un plan de voyage pour le voyage décrit. Utilisez vos connaissances des exigences du ministère des Transports pour indiquer l'équipement de sécurité à bord.

Vous avez le pied marin et avez loué un quillard de 25 pieds d'une agence de location pendant que vous étiez en vacances au Mexique. Vous prévoyez faire une croisière le long de la côte pendant quelques jours et retourner l'embarcation avant la fin de la semaine. Le bateau est de couleur orange, avec une rayure vert forêt. C'est un sloop non équipé d'un spinnaker. Une sirène a été peinte sur la voile principale. Vous détenez une licence d'opérateur radio et l'agence de location vous a fourni un poste radio VHF. Lorsque vous effectuez votre vérification des signaux, l'agence vous dit que votre intelligibilité est de 3. Vous croyez que c'est suffisamment bon compte tenu que vous ne naviguez pas très loin du rivage. L'agence de location vous a assuré que l'équipement de sécurité exigé par le ministère des Transports est à bord. Vous avez fait des provisions de nourriture et d'eau pour une semaine.

Fiche de mise en situation n° 4

Utiliser les renseignements suivants pour remplir un plan de voyage pour le voyage décrit. Utilisez vos connaissances des exigences du ministère des Transports pour indiquer l'équipement de sécurité à bord.

Vous vous êtes inscrit pour prendre part à une croisière de collecte de fonds au port de la bonté. Tous les bateaux enregistrés doivent se rencontrer à 6 h et prévoient voyager en groupe jusqu'au port. Votre caravane flottante de 40 pieds se déplace assez lentement, malgré ses deux moteurs hors-bord de 150 hp (112 kW). Vous avez décidé que le voyage se fera du jour au lendemain. Si vous quittez à 6 h avec les autres embarcations, vous devriez arriver au port de la bonté avant la nuit tombante et pourriez y amarrer votre bateau pour la nuit. Vous prévoyez revenir le jour suivant et devriez être de retour avant la nuit tombante. Votre famille a décidé que ce serait une bonne façon de passer la fin de semaine. Les 6 membres de la famille ont préparé des bagages pour la nuit et vous avez vérifié si tout l'équipement exigé par le ministère des Transports était à bord. Votre poste radio VHF a été vérifié par la barge de carburant locale où vous avez fait le plein ce matin.

FICHES AIDE-MÉMOIRE SUR LE RAVITAILLEMENT SÉCURITAIRE EN CARBURANT

AMARRER LE NAVIRE

ARRÊTER TOUS LES MOTEURS

ENVOYER TOUT LE MONDE
SUR LE RIVAGE

ÉTEINDRE TOUTE FLAMME NUE

NE PAS FUMER PENDANT
LE RAVITAILLEMENT

METTRE TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES HORS TENSION

FERMER TOUTES LES PORTES,
LES HUBLOTS, LES ÉCOUTILLES ET
LES PORTES DE CABINE

RETIRER TOUTES LES
CITERNES MOBILES

IMMOBILISER LE PISTOLET
DE REMPLISSAGE CONTRE LE
TUYAU DE REMPLISSAGE

NE PAS TROP REMPLIR
LE RÉSERVOIR

NETTOYER TOUT DÉVERSEMENT

METTRE EN MARCHÉ
LA SOUFFLANTE DU
COMPARTIMENT MOTEUR

VÉRIFIER S'IL Y A DES ODEURS
DE CARBURANT

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

FICHES DE PORTEFEUILLE POUR LE RAVITAILLEMENT SÉCURITAIRE EN CARBURANT







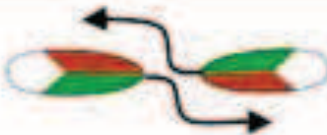
Procédure de ravitaillement sécuritaire	Procédure de ravitaillement sécuritaire	Procédure de ravitaillement sécuritaire	Procédure de ravitaillement sécuritaire
<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant. 	<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant. 	<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant. 	<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant.
<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant. 	<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant. 	<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant. 	<p>Procédure de ravitaillement sécuritaire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arrêter le navire. 2. Arrêter tous les moteurs. 3. Envoyer tout le monde sur le rivage. 4. Étendre toute flamme nue. 5. Ne pas fumer pendant le ravitaillement. 6. Mettre toutes les commandes électriques hors tension. 7. Fermer toutes les portes, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine. 8. Retirer toutes les citernes mobiles. 9. Immobiliser le pistolet contre le tuyau de remplissage. 10. Ne pas trop remplir le réservoir. 11. Nettoyer tout déversement. 12. Mettre en marche la soufflante du compartiment moteur. 13. Vérifier s'il y a des odeurs de carburant.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

EXERCICE SUR LE RÈGLEMENT DES ABORDAGES

Instructions : Associez le diagramme et l'énoncé.

Énoncé	Réponse	Diagramme
1. Le conducteur d'une embarcation à propulsion mécanique ou d'un navire à voile doit s'écarter d'un navire en train de pêcher.	()	A 
2. Les deux navires doivent changer de direction à tribord et passer à bâbord l'un de l'autre.	()	B 
3. Un navire doit s'écarter des navires qu'il rattrape.	()	C 
4. Un navire à propulsion mécanique doit s'écarter d'un navire à voile.	()	D 
5. Le navire du côté tribord des autres a la priorité de passage.	()	E 
6. « Homme en plongée. S'écarter largement. »	()	F 
7. « Je suis en détresse et j'ai besoin d'aide. »	()	G 






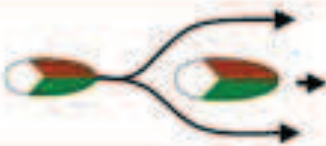
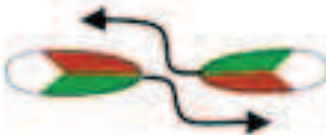
Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale

Figure 13L-1 Exercice sur le Règlement sur les abordages

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

CORRIGÉ DE L'EXERCICE SUR LE RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

Instructions : Associez le diagramme et l'énoncé.

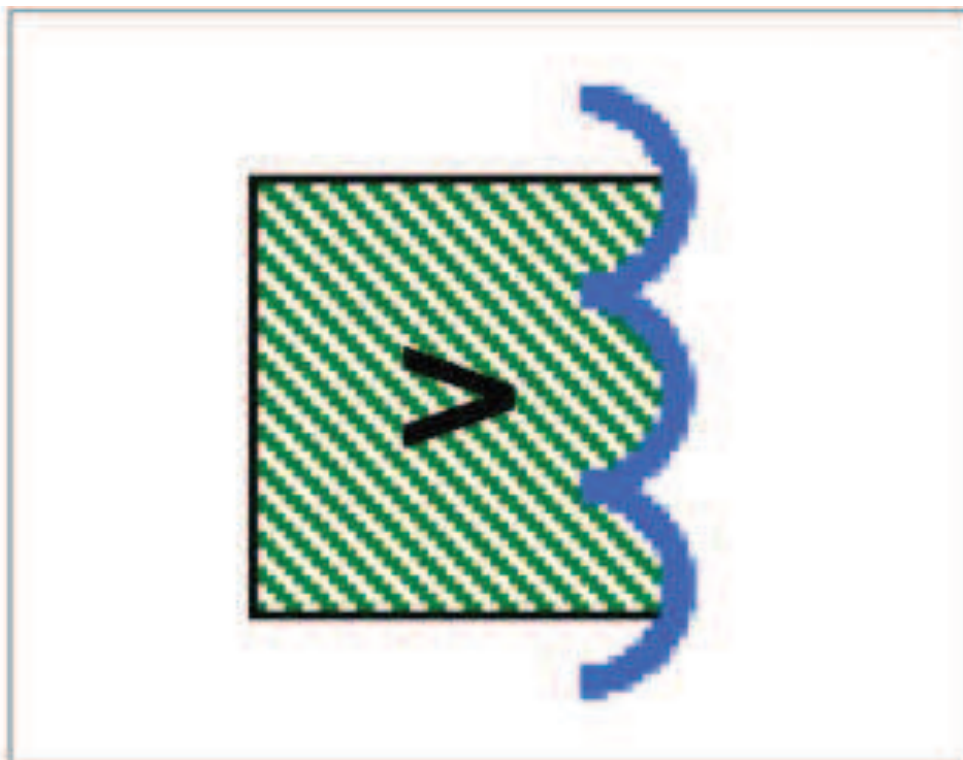
Énoncé	Réponse	Diagramme
1. Le conducteur d'une embarcation à propulsion mécanique ou d'un navire à voile doit s'écarter d'un navire en train de pêcher.	(D)	A 
2. Les deux navires doivent changer de direction à tribord et passer à bâbord l'un de l'autre.	(G)	B 
3. Un navire doit s'écarter des navires qu'il rattrape.	(F)	C 
4. Un navire à propulsion mécanique doit s'écarter d'un navire à voile.	(B)	D 
5. Le navire du côté tribord des autres a la priorité de passage.	(E)	E 
6. « Homme en plongée. S'écarter largement. »	(C)	F 
7. « Je suis en détresse et j'ai besoin d'aide. »	(A)	G 

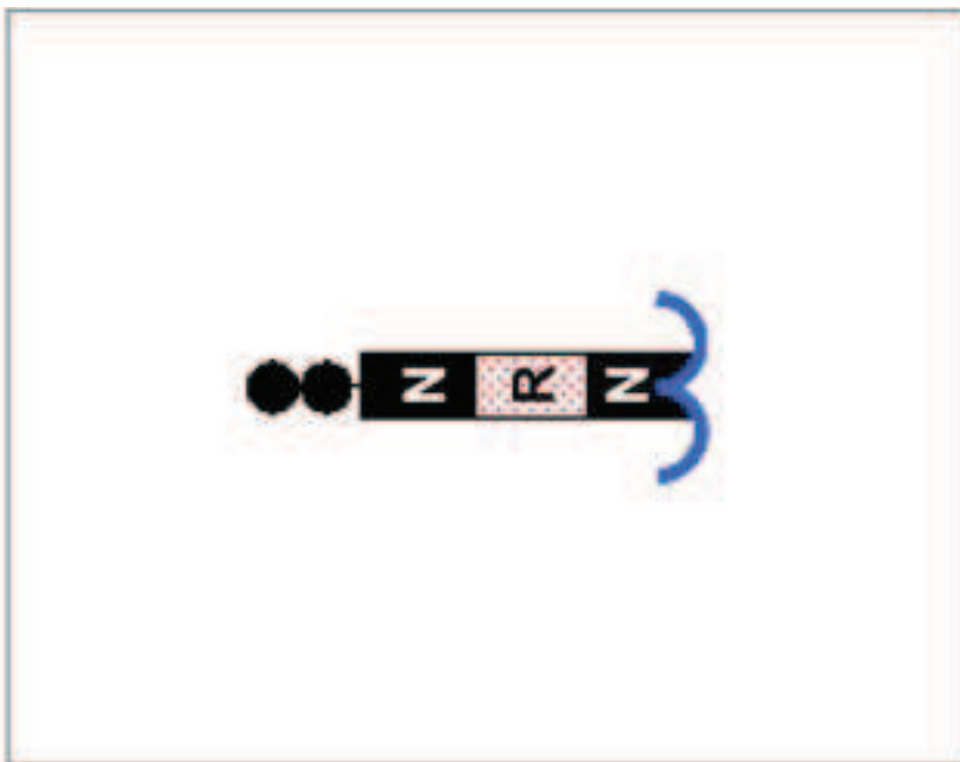
Directeur des cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale
Figure 13M-1 Corrigé de l'exercice sur le Règlement sur les abordages

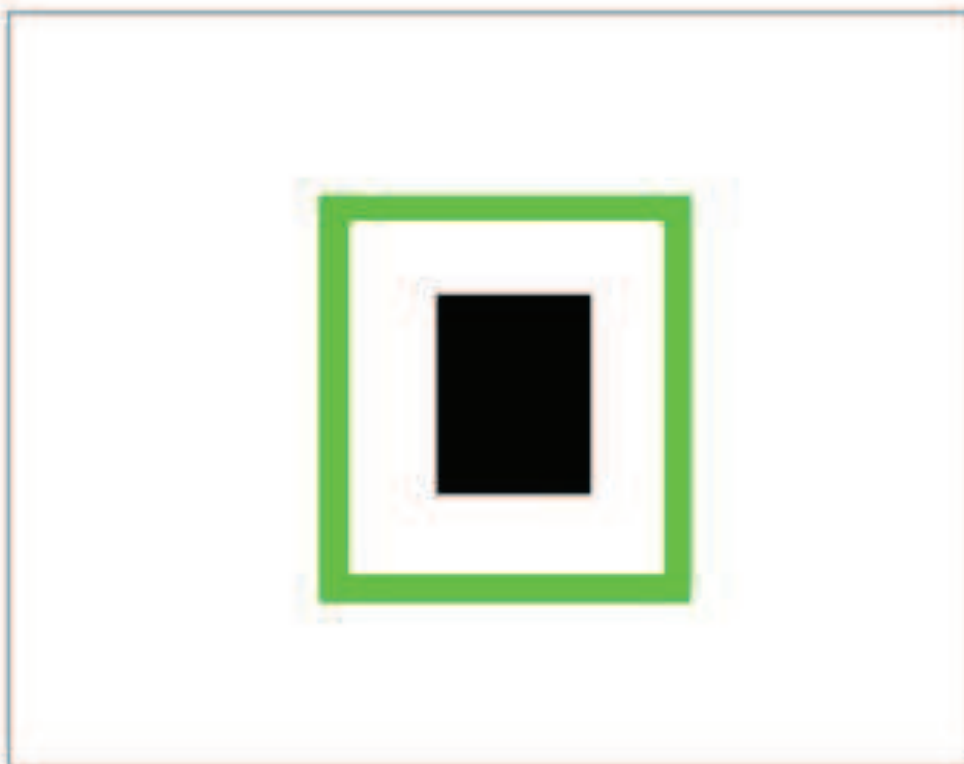
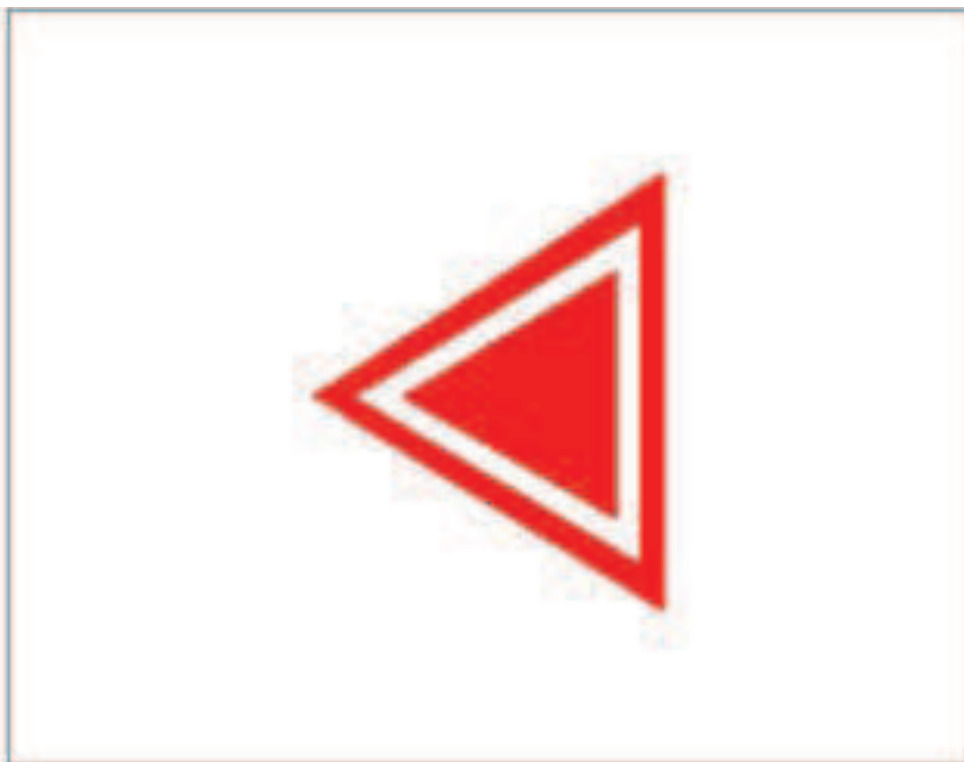
CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

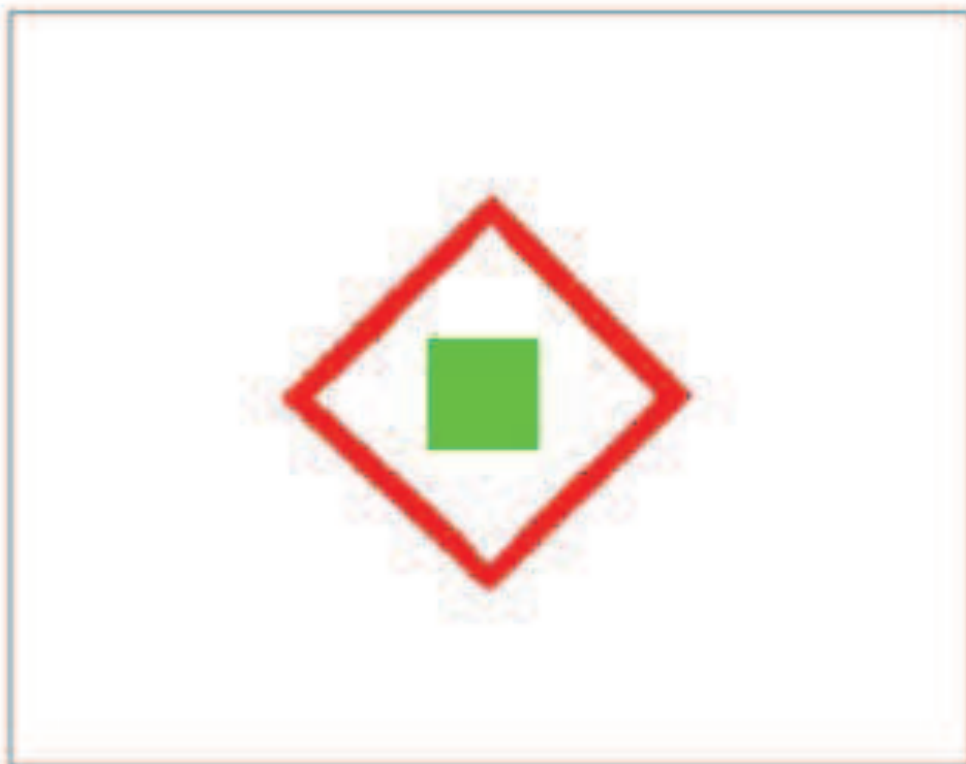
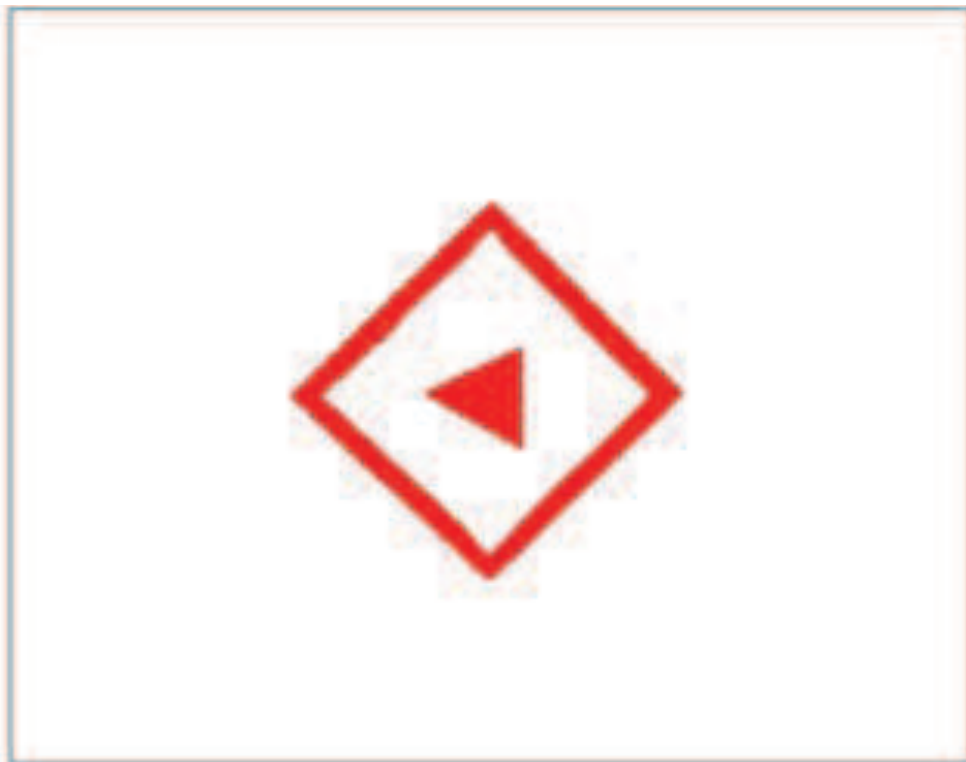
CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

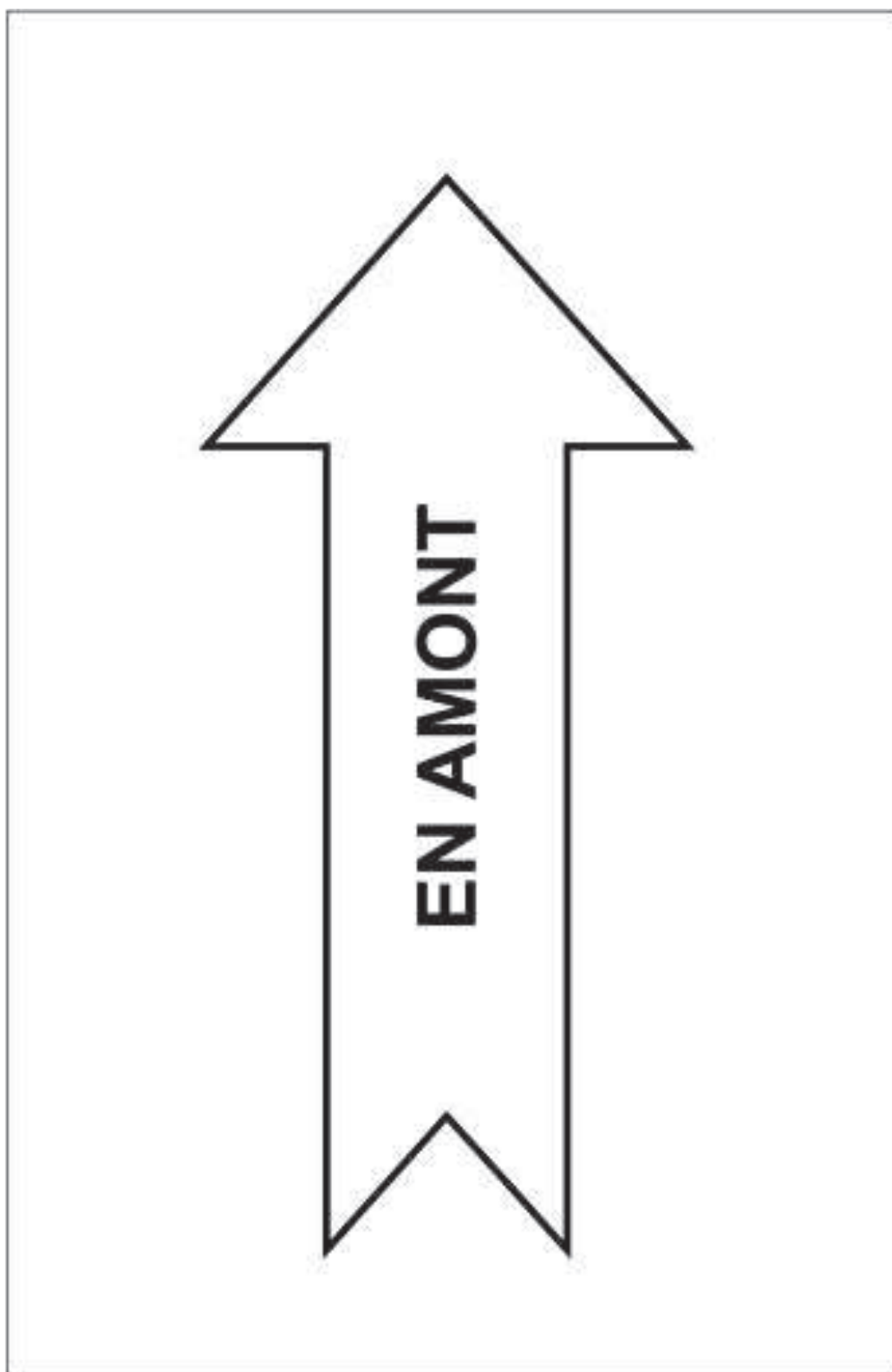
DOCUMENT DE COURS SUR L'EXERCICE AVEC LES BOUÉES LATÉRALES





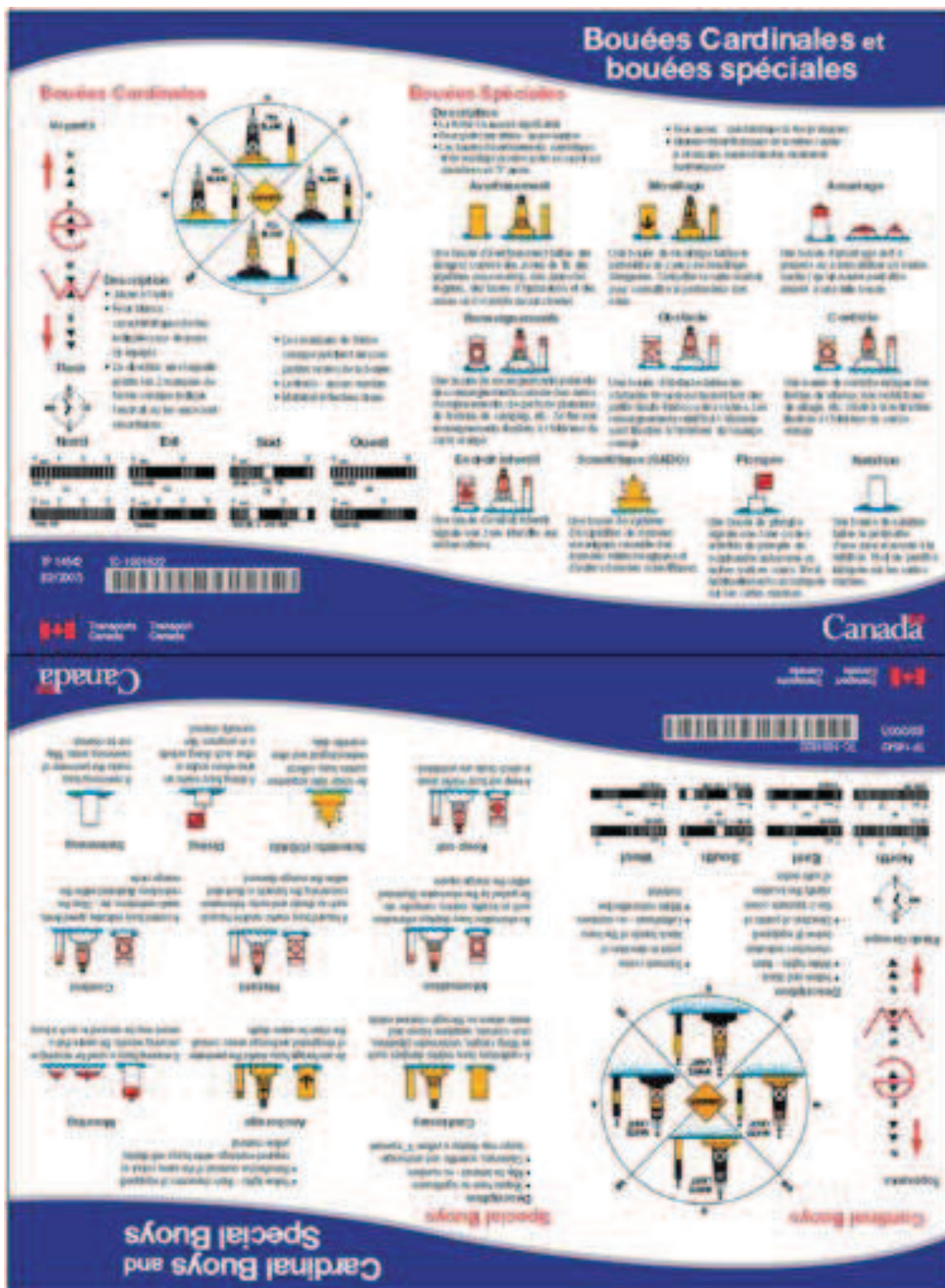






CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

BOUÉES CARDINALES ET BOUÉES SPÉCIALES



Bouées cardinales et bouées spéciales, Navigation de navire, Droit d'auteur 2007 par Transports Canada. Extrait le 18 avril 2008 du site <http://www.tc.gc.ca/Publications/bil/TP14542/PDF/HR/TP14542EF.pdf>

Figure 13P-1 Bouées cardinales et bouées spéciales

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

**DOCUMENT DE COURS SUR L'EXERCICE AVEC LES
BOUÉES CARDINALES ET LES BOUÉES SPÉCIALES**

