

## ROWING CANADA AVIRON LIGNES DIRECTRICES SUR LA SÉCURITÉ

### Introduction

L'aviron est un sport sécuritaire lorsque l'on tient dûment compte des risques fondamentalement associés avec tout sport aquatique extérieur. Il y a des risques de blessures à la personne à la suite de collision et un risque de noyade lorsque les participants à l'aviron se retrouvent dans l'eau. Tous les risques sont accentués avec l'eau froide. Le but est d'avoir du plaisir à pratiquer le sport d'une manière sécuritaire tout en faisant face à des conditions météorologiques difficiles qui font partie du sport. La préoccupation à propos de la sécurité personnelle doit être d'une importance capitale. Chaque club est responsable d'évaluer les risques dans son environnement particulier et d'établir des procédures de sécurité appropriées pour réduire ces risques. Rien dans ce document ne limite d'aucune façon une responsabilité de la personne à évaluer ses compétences personnelles et les résultats de ses propres décisions et de ses actes.

Chaque membre de Rowing Canada Aviron est responsable de comprendre et de suivre les règlements de Transport Canada, particulièrement ceux qui s'appliquent à l'aviron – voir l'appendice.

Dans tous les cas d'accident produisant des dommages aux biens ou des blessures, le bureau national de RCA devra être immédiatement avisé par écrit par un officier du club. Ceci est une obligation contractuelle selon la police d'assurance responsabilité de RCA couvrant tous les clubs et tous les membres inscrits. Voir « Réclamations à l'assurance » à la rubrique Politiques & Directives au site Web de RCA

La sécurité aux régates est prescrite dans le Code de course de RCA et dans le formulaire d'approbation de RCA. On se doit de prendre des mesures pour satisfaire ces exigences sur la sécurité pour obtenir une approbation de présenter la régata.

Cette directive est organisée selon les en-têtes suivants:

- Conseiller en matière de sécurité
- Code local de sécurité
- Communications en cas d'urgence
- Dangers
- Équipement de sécurité et équipement sécuritaire
- Gestion des risques
- Opérations
- Temps froid/Eau froide et Hypothermie
- Temps chaud et Hyperthermie
- Ramer hors site (excursion et camps d'entraînement)



### Conseiller en matière de sécurité

Chaque club devrait nommer un membre comme conseiller en matière de sécurité dont la tâche est de s'assurer qu'un programme approprié de sécurité est établi et appliqué au club selon les consignes offertes dans ces lignes directrices.

### Code de sécurité local

Chaque club devrait établir et afficher un Code local de sécurité parce que les conditions varient d'un club à l'autre, lequel comprend des sujets tels ceux qui suivent.

- Un plan du plan d'eau local indiquant le modèle de la circulation nautique, les règles locales d'utilisation de la rivière/plan d'eau, des dangers et des sites de débarquement sécuritaire en cas d'urgence.
- Circonstances dans lesquelles une embarcation de sécurité pour tout rameur doit être présente.
- Équipement qu'une embarcation de sécurité se doit d'avoir.
- Équipement qu'une coque d'aviron se doit d'avoir qu'elle soit accompagnée d'une embarcation de sécurité ou non (si cette dernière est permise).
- Responsabilités des rameurs, des skiffeurs, des entraîneurs et des barreurs. Celles-ci peuvent comprendre la vérification de la condition de l'équipement en ce qui concerne la sécurité avant de se lancer sur le plan d'eau, être familier avec les règles locales d'utilisation du plan d'eau et des procédures sur le plan d'eau tel que garder une certaine distance d'une embarcation de sécurité.
- Procédures dans le cas où un rameur entre dans l'eau.
- Les conditions météorologiques sous lesquelles des rameurs ne devraient pas se lancer sur le plan d'eau tel un grand vent, une visibilité médiocre et un état de glaces.
- Règles en eau froide.
- Compétences requises des opérateurs d'embarcation de sécurité.
- Lignes directrices concernant l'aviron avant le lever du soleil et après le coucher du soleil.
- Règles dans le hangar.
- Usage d'un registre entrée-sortie de rameur.

Des directives sur celles-ci et autres sujets sur la sécurité sont décrits dans les paragraphes qui suivent.

### Communications en cas d'urgence

Une liste des numéros de téléphone important devrait être affichée bien en vue dans chaque hangar, elle devrait comprendre:

- Médecin/Ambulance/Police
- Service d'incendie
- Section des victimes de l'hôpital local
- Police locale, riveraine ou du port
- Le service d'urgence qui peut offrir la réponse sur plan d'eau la plus rapide

S'il n'y a aucun téléphone disponible au hangar, des directives précises vers le téléphone le plus proche doivent être aussi affichées.



Le besoin possible pour une communication en cas d'urgence du plan d'eau devrait aussi être pris en considération, qu'il soit avec un appareil radio émetteur-récepteur ou un téléphone cellulaire.

### Dangers

- Les dangers peuvent comprendre des courants rapides, les écoulements printaniers, les ponts, les écluses, les bas-fonds, les déplacements à vide, les rivages rocheux ou les murs ou les berges raides qui rendent difficile ou impossible une sortie du plan d'eau en cas d'urgence, et la circulation commerciale et récréative incluant les hydravions.
- On devrait aussi porter une attention à toute variation des procédures normales qui peuvent être nécessaires à cause de l'état de la marée ou du cours d'eau, de grand vent ou à d'autres conditions météorologiques. On prévoit que les codes de pratiques locales insisteront sur le fait que la sécurité est d'une importance capitale.

### Équipement de sécurité et équipement sécuritaire

- L'équipement de sécurité et de premiers soins devrait être à portée de main dans chaque hangar et devrait comprendre:
  - \*Armoire de premiers soins (entièrement approvisionner et vérifier régulièrement)
  - \*Couvertures thermiques/sacs anti-exposition
  - \*Bouées de sauvetage/bouée et cordages
  - \*Vêtements de flottaison individuels (VFI)
- Les clubs devraient s'assurer que tout équipement utilisé pour l'aviron et l'entraînement est sécuritaire et entretenu en bon état. Chaque coque d'aviron se doit d'avoir:
  - \*une balle blanche en caoutchouc ou d'un matériau ayant une consistance semblable à sa proue ayant au moins un diamètre de 4 cm, à moins que la construction ou le genre d'embarcation soit tel que la proue est correctement protégée ou sa forme ne représente pas un danger.
  - \*dispositifs de retenue de talon qui permettent une relâche « mains libres » des pieds
  - \*dispositifs à 'ouverture rapide' qui fonctionnent efficacement dans toutes les embarcations munies avec des souliers disponibles
  - \*des feux tel qu'exigé par Transport Canada lorsque l'on rame avec une luminosité réduite
- Embarcations d'entraîneurs/de sécurité. En pratique, l'embarcation d'entraîneurs est aussi fréquemment l'embarcation de sécurité. Toute embarcation d'entraîneur sur le plan d'eau peut offrir une mesure de sécurité, mais le terme embarcation de sécurité est utilisé dans ces lignes directrices pour indiquer que l'embarcation est destinée à des tâches de « sécurité », tel que de rester à une certaine distance des rameurs qu'elle accompagne et se doit de transporter l'équipement de sécurité pertinent, même si elle est aussi utilisée comme une embarcation d'entraîneurs.



- Embarcations d'entraîneurs/de sécurité devrait être équipée avec l'équipement de sécurité selon les règles de la Garde côtière ainsi que d'articles telles une trousse de médecin, une couverture thermique et une pompe manuelle.
- Embarcations d'entraîneurs/de sécurité devraient permettre un embarquement facile d'une personne dans l'eau (p. ex. marche, échelle ou une prise de main). Lorsque les moteurs sont équipés d'un coupe-circuit, le coupe-circuit doit être attaché à l'opérateur.
- Embarcations d'entraîneurs/de sécurité et leurs moteurs devraient être correctement maintenus parce qu'une panne, particulièrement lors d'un moment critique, pourrait avoir des conséquences sérieuses.

### Gestion des risques

Une procédure importante de gestion des risques qui s'applique à tous les aspects des opérations à l'aviron est de se demander 'et si...' une certaine situation surgit – quelles en seraient les conséquences et comment de telles conséquences peuvent être évitées ou leurs effets réduits? Ceci est souvent décrit comme avoir à l'avance un jugement après coup. Lorsque les conséquences pourraient être sérieuses, même s'il est peu probable que cette situation se produise, la situation devrait être évitée ou des précautions devraient être prises pour être capable de réduire les conséquences.

Un élément important d'évaluation les conséquences possibles d'une situation ou d'un incident et de prendre les mesures ou des précautions de prévention nécessaires est la froideur de l'eau. L'immersion dans l'eau froide est extrêmement dangereuse, forçant une perte de chaleur d'un nageur beaucoup plus rapidement que l'exposition à un air froid. Selon la froideur de l'eau, la perte de fonction musculaire et la confusion mentale peuvent se produire en quelques minutes. Voir les paragraphes ci-dessous sur le Temps froid et l'eau froide.

### Opérations

- Les conducteurs d'embarcation à moteurs doivent être compétents pour contrôler l'embarcation pour qu'elle ne devienne pas un danger pour les rameurs ou les autres et doivent se conformer aux exigences pour le certificat de compétence de conducteur de Transport Canada.
- Ramer avant le lever du soleil affiché et le coucher du soleil affiché est découragé, **particulièrement** lorsqu'il y a d'autres vaisseaux utilisant la voie navigable lors de ces périodes et ne devrait pas être effectué sans avoir des feux de position brillants et sans être accompagné d'une embarcation de sécurité. Un risque supplémentaire s'ajoute en ramant après le coucher du soleil alors qu'un incident tel un chavirement doit être traité avec une obscurité accrue.
- Les entraîneurs sont responsables pour ceux qui sont sous leur tutelle et devraient s'assurer qu'ils sont avisés des procédures de sécurité et qu'ils s'y conforment. Les entraîneurs devraient connaître les prévisions météorologiques et devraient évaluer les conditions environnementales avant de décider, compte tenu des capacités et des



- limites des rameurs, s'il est prudent pour les rameurs de se lancer sur le plan d'eau (aussi voir le Protocole météorologique de RCA)
- Les clubs devraient offrir une instruction adéquate sur la navigation et la technique à l'aviron, en plus offrir une supervision adéquate des entraîneurs et de rameurs expérimentés, pour s'assurer qu'aucune personne en bateau du club ne s'expose à des risques lorsqu'elles sont sur le plan d'eau. Ceci s'applique particulièrement aux skiffeurs et aux juniors. On devrait seulement permettre aux barreurs inexpérimentés de sortir des embarcations s'ils sont accompagnés par un entraîneur expérimenté dans une embarcation d'entraîneurs entièrement équipée et ils devraient aussi se conformer aux règles de la navigation et à la configuration locale de la circulation. Tous les membres actifs devraient apprendre et effectuer des exercices sur le chavirement et les accidents.
  - Les clubs devraient traiter l'entraînement des barreurs et leur éducation sur la navigation et les procédures de sécurité propres comme étant aussi important que l'entraînement des rameurs. Les barreurs devraient recevoir un enseignement complet sur la manoeuvre de l'embarcation, sur les procédures de sécurité et la manutention de l'embarcation. On devrait seulement permettre aux barreurs inexpérimentés de sortir des embarcations s'ils sont supervisés par un entraîneur expérimenté, de préférence dans une embarcation d'entraîneur entièrement équipée. Ils devraient aussi se conformer aux règles de la navigation.
  - Les rameurs devraient être capables de nager 50 m avec de légers vêtements et être suffisamment à l'aise dans l'eau pour ne pas s'affoler et être capables de rester à la surface d'eux-mêmes. Si une personne ne peut pas satisfaire à cette exigence pour des raisons physiques ou autres, un VFI approuvé devrait être porté lorsqu'elle est sur le plan d'eau.
  - Toutes les bouches de coques d'aviron devraient être fermées lorsque l'on est sur le plan d'eau pour maintenir leur flottabilité propre.
  - Dans le cas d'un accident, on devrait enseigner aux rameurs de rester près de l'embarcation au lieu d'essayer de nager vers un endroit sécuritaire, même si le rameur est un puissant nageur. L'embarcation, à moins qu'elle soit endommagée sérieusement, peut être considérée comme un radeau de sauvetage. Si l'eau est froide, on se doit d'enseigner aux rameurs de placer la plus grande partie de leur corps, si possible, hors de l'eau en s'étalant eux-mêmes sur l'embarcation chavirée, si nécessaire on doit tourner l'embarcation dans ce but. On devrait aussi enseigner aux rameurs de « s'entraider », deux personnes se tenant pour s'offrir un soutien mutuel et pour aider à s'assurer que l'on est tous là jusqu'à ce que du secours arrive.
  - Les barreurs devraient toujours porter un VFI lorsqu'ils sont sur le plan d'eau, comme le devraient les entraîneurs et les conducteurs d'embarcation de sécurité ainsi que leurs passagers. Dans des embarcations barrées à l'avant, le VFI porté doit permettre une fuite facile et libre de l'embarcation.
  - Les clubs devraient avoir des étapes actives pour encourager les membres à être entièrement familiers avec les procédures de sauvetage et de réanimation, en participant à des cours et autres moyens appropriés. En particulier, il est souhaitable que le conseiller en matière de sécurité pour le club et les entraîneurs réguliers du club reçoivent ces cours.



- Les activités d'aviron de club devraient être coordonnées avec celles des autres utilisateurs locaux du plan d'eau pour réduire les conflits d'intérêts et la possibilité de créer d'autres dangers sur le plan d'eau.
- Un registre de sortie/entrée peut être utilisé pour inscrire les rameurs sortis et entrés, particulièrement lorsqu'ils peuvent ramer sans supervision.

#### Temps froid et Eau froide

La préparation et la prévention sont importantes pour se protéger contre les effets d'un environnement en eau froide.

- Toutes les personnes devraient porter des vêtements protecteurs pertinents pour les conditions et leur activité et en autant que possible à la mesure des besoins du mouvement d'aviron et de l'activité ayant comme but de conserver le corps sec et de l'isoler contre la perte de chaleur.
- Lorsque la température de l'eau est de moins de 10 degrés Celsius ou sinon lorsque les conditions environnementales le demandent, des précautions de sécurité spéciales, proposer par l'officier de sécurité du club, devraient être prises en considération. Des mesures de sécurité supplémentaires possibles comprennent:
  - \* de permettre aux membres de sortir sur le plan d'eau, le cas échéant, seulement s'ils sont accompagnés par une embarcation de sécurité ayant un VFI de la bonne taille pour toutes les personnes y participant.
  - \* de ne pas permettre aux membres de sortir sur le plan d'eau

Hypothermie: une discussion sur les causes, les effets, sa prévention et son traitement sont compris dans le manuel des entraîneurs Niveau 1 PNCE de Rowing Canada Aviron.

#### Temps chaud

Comme pour le temps froid, la préparation et la prévention sont importantes pour se protéger contre les effets de la chaleur.

- Toutes les personnes devraient porter des vêtements protecteurs appropriés pour les conditions et leur activité
- Utiliser un écran solaire avec un facteur FPS élevé.
- Boire beaucoup d'eau avant, pendant et après une exposition à un temps chaud
- S'occuper de tout symptôme de stress thermique immédiatement.

Malaise causé par la chaleur: une discussion de ses causes, ses effets, sa prévention et son traitement sont compris dans le manuel des entraîneurs Niveau 1 PNCE de Rowing Canada Aviron.

#### Ramer hors site (excursion et camps d'entraînement)

Si un club effectue une activité d'aviron à un endroit autre que les lieux du club, les mêmes questions de sécurité prescrites dans ces lignes directrices doivent être abordées de nouveau.

- Un nombre adéquat d'entraîneurs devrait accompagner les rameurs pour superviser et pour satisfaire à tout besoin de sécurité.



- On devrait obtenir les renseignements sur les conditions et les dangers du plan d'eau local, les configurations de la circulation, les numéros de téléphone essentiels et les arrangements de sauvetage et de sécurité locale dans le cas d'un accident.
- Si le camp ou l'excursion utilise les installations d'un club d'aviron, ces renseignements devraient être facilement disponibles et devraient être étudiés. L'équipement local d'aviron, les embarcations d'entraîneurs/de sécurité et l'équipement de sécurité et de premiers soins devraient aussi être évalués selon sa condition et sa suffisance.
- Si le camp ou l'excursion est à un site éloigné d'un club d'aviron, ces renseignements devraient être obtenus des résidents locaux et d'une inspection visuelle avant que les rameurs sortent sur le plan d'eau. En plus, le club devrait apporter ou obtenir son propre équipement de sécurité et de premiers soins pour satisfaire ses besoins de sécurité tels les vêtements de flottaison individuels, des fournitures médicales et embarcations de sécurité.
- On se doit de prendre un soin particulier à propos des conditions météorologiques et des conditions du plan d'eau lorsque l'on rame en eau inhabituelle.
- Il est prudent pour tous les participants aux camps et aux excursions qui ont lieu à l'extérieur de leur province ou à l'étranger d'obtenir une couverture d'assurance médicale-voyage.
- Les participants aux excursions devraient consulter le manuel d'excursion de RCA pour de plus amples renseignements

## APPENDICE

### AVIS DE SÉCURITÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

#### Règlements pour embarcations à avirons de Transport Canada

#### EXIGENCES D'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

À moins d'être exclus tels que décrit ci-dessous, les embarcations à avirons doivent avoir à bord:

- un vêtement de flottaison individuel approuvé au Canada (VFI) ou des gilets de sauvetage de taille appropriée pour chaque personne à bord;
- un appareil de signalisation sonore;
- des feux de navigation conformes aux dispositions du Règlement sur les abordages si l'embarcation de plaisance est utilisée entre le coucher et le lever du soleil ou lorsque la visibilité est réduite.

#### EXCEPTION



Une embarcation à avirons n'a pas besoin d'avoir à bord de l'équipement de protection personnel, de l'équipement de sécurité d'embarcation et de l'équipement de détresse si:

- elle est accompagnée par une embarcation de sécurité transportant un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou gilet de sauvetage de taille appropriée pour chaque membre d'équipage du plus grand vaisseau étant accompagné (en plus de son propre équipement de sécurité) ou;
- l'embarcation à avirons transporte un VFI ou gilet de sauvetage de taille appropriée pour chaque membre d'équipage, un appareil de signalisation sonore et, si elle est opérée avant le lever et après le coucher du soleil, une lampe de poche étanche ou;
- si elle est à l'entraînement ou en compétition lors d'une régates ou compétition provincialement, nationalement ou internationalement approuvée ou si elle est engagée à l'entraînement à un site où une telle régates ou compétition aura lieu.

