PLAN DE SÉCURITÉ CORK

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction
2. Objectif
3. Acronymes
4. Politique de CORK

    a. Politique de sécurité générale de CORK
    b. Structure organisationnelle de CORK

5. Opérations de sécurité

    a. Général
    b. Identification des vaisseaux de sécurité
    c. Personnel et équipement
    d. Communications
    e. Entraîneurs et spectateurs

6. Ressources médicales

    a. Poste de premiers soins
    b. Plan du site
    c. Ressources médicales après heures

7. Urgences

    a. Contrôle, coordination et communication des urgences
    b. Compétiteur manquant
    c. Prévision de météo extrême
    d. Situation de blessure grave sur l'eau
    e. Responsabilité

APPENDICES

1. Formulaire de rapport d'incident
2. Rapport de vaisseau journalier
3. Fiche d'information médicale des participants
4. Fiche d'information de vaisseau de sécurité sur l'eau
5. Directives sur les interventions d'urgence

1. INTRODUCTION

Ce document sert de cadre pour les procédures et les ressources afin de minimiser les risques inhérents aux régates de voile. Il sera révisé périodiquement par CORK afin d'assurer que son champ d'application et que les procédures demeurent satisfaisants.

2. OBJECTIF

L'objectif de l'organisation de la sécurité est de fournir une couverture de sécurité efficace et compétente lors des événements à CORK. Cela permettra aux compétiteurs et aux familles la possibilité de profiter au maximum sans devoir se préoccuper de la sécurité des compétiteurs et de leurs bateaux.

La sécurité veut dire de que la priorité est donnée au sauvetage (de personnes) ; la récupération (des bateaux) étant une considération secondaire. **Les personnes viennent en premier, les bateaux et équipements après.**

3. ACRONYMES

EC Président de l'événement (Event Chair)

PRO Officier de course principal (Principal Race Officer)

CRO Responsable du parcours de la course (Course Race Officer)

ESC Président des services de l'événement (Event Services Chair)

SC Chef de la sécurité (Safety Chief)

DSC Assistant chef de la sécurité (Deputy Safety Chief)

S1 Sécurité 1 du parcours (Safety 1 on a course)

S2/3 Sécurité additionnelle du parcours (Additional Safety Personnel on a course)

RAC Comité consultatif de la course (Race Advisory Committee)

4. POLITIQUE DE CORK

a. **CORK POLITIQUE GÉNÉRALE DE SÉCURITÉ**

Comme indiqué dans le manuel des politiques de CORK (version du 12 juillet 2009), la politique générale de sécurité pour CORK est:

"14,6 CORK / Sail Kingston va gérer toutes ses activités avec une préoccupation première pour les personnes et se conduira pour le bénéfice des employés, des membres, des intervenants, des bénévoles ainsi que pour la communauté. Plus précisément, CORK / Sail Kingston va:

a) s’efforcer de veiller à ce que l’opération des bureaux, cliniques, camps et des événements de voile respectent les normes internationalement reconnues afin de protéger les employés, bénévoles, compétiteurs et voisins
b) fournir des informations et / ou une formation appropriée sur le fonctionnement en toute sécurité de nos équipements et de tout équipement loué ou emprunté
c) fournir des informations et / ou une formation appropriée sur le fonctionnement et la gestion de la sécurité des événements (cliniques, camps, régates, etc.)
d) rendre disponible la formation nécessaires afin d’assurer que chaque employé et bénévole participant se conforme à la législation pertinente et à cette politique
e) obliger tous les employés et bénévoles de se conformer à la législation pertinente et à cette politique
f) encourager les initiatives des employés et bénévoles qui conduisent à l'amélioration et la gestion plus sécuritaire de l'événement
g) communiquer ouvertement à propos des activités et de faire rapport aux membres, les bénévoles et les employés sur la performance en sécurité.
14.6.1 Les procédures et les politiques de sécurité sur l’eau seront surveillées par le SC et le RAC afin de fournir un service qui est à jour et approprié pour les classes étant servis ".

Conformément à la politique de CORK, l’EC conserve la responsabilité globale pour l’ensemble de la sécurité d’un événement CORK.

b. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CORK
Le Manuel des politiques de CORK (version du 12 juillet 2009) fournit le contexte dans lequel les opérations de sécurité seront effectuées lors des événements CORK.

L’EC informera la station de la Garde côtière canadienne locale, l’unité maritime de la police provinciale de l’Ontario, l’unité maritime de la police de la ville de Kingston ainsi que les services d’urgence / la gestion des hôpitaux qu'une régate aura lieu.

L’EC peut déléguer son autorité à la SC pour des événements sur l'eau, sauf que, une fois en position sur un parcours de la course, le CRO aura la responsabilité de la sécurité de ce parcours. Le S1 sur le parcours aidera le CRO dans l'exécution de cette responsabilité. Les S1 des parcours tiendront le SC informé de tous problème ou incident sur leurs parcours.

Le SC sera en charge de la sécurité de l'événement, y compris la responsabilité de:

- veiller à ce que tous les vaisseaux de sécurité sont pleins d’essence, bien équipés et prêts à la tâche
- allouer un membre ou équipe du personnel à chaque vaisseau de sécurité
- l’attribution et le contrôle de l'utilisation des vaisseaux de sécurité
- la prise en charge de tout incident de sécurité
- de tenir l’EC au courant de l'état de la sécurité et des incidents de note
- qu’un "rapport d'incident" soit rempli si nécessaire

Les instructions de course déterminent quel système de contrôle des compétiteurs sera en place pour suivre les aller et retours des compétiteurs sur l'eau. L'ESC sera en charge de l'exécution du système de contrôle des compétiteurs. Le SC et ESC collaborent pour confirmer que tous les compétiteurs ont regagné la rive à la fin de la journée.

5. OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ

a. GÉNÉRAL

Au début de chaque événement, le SC, DSC et S1 organiseront une réunion de sécurité pour toutes les équipes de sécurité dédiées. Ils assisteront également aux réunions des compétiteurs / entraîneurs et donneront une présentation de sécurité. Le SC et / ou DSC assisteront également à la réunion quotidienne des bénévoles et, ensuite, donneront une présentation à tous les équipages de sécurité afin d'assurer qu'une information adéquate est partagée avec toute l'organisation, incluant la météo du jour, etc. Le SC tiendra un registre de chaque vaisseau de sécurité et son équipage avec l'attribution de chacun des S1 et des vaisseaux aux parcours. L'emplacement et la classe de bateaux de course sur chaque parcours sera expliqué. Le SC présentera également le S1 au CRO du cours attribué.

La Direction de Course (résultats) fournira au CRO et S1 les listes précises des compétiteurs, qui comprennent la classe des bateaux ainsi que le numéro de voile.

L'EC, en consultation avec le RAC, déterminera si les vaisseaux de sécurité doivent être sur l'eau avant que les compétiteurs sont autorisés à lancer. S'ils le sont, le SC déterminera à quel temps les équipes de sécurité doivent être sur l'eau.

L'ESC responsable du système de contrôle des compétiteurs informera le CRO de chaque parcours lorsque tous les compétiteurs pour cette course sont lancés.

Chaque bateau de sécurité effectuera une vérification radio sur la fréquence des communications centrale de CORK à chaque fois qu'il part et rentre au port. Le S1 de chaque parcours confirmera les communications radio avec tous les autres vaisseaux de sécurité sur ce même parcours.

Le S1 de chaque parcours est responsable de la gestion de la couverture de la sécurité sur ce parcours. Les vaisseaux de sécurité seront déployés à sa discrétion et seront affectés à des endroits spécifiques avec des zones désignées à surveiller. Typiquement pour un parcours trapézoïdale, il y aura un vaisseau de sécurité chargé de surveiller le bord au vent, un autre pour le bord au près (l'accent est sur la marque d'empannage) et un troisième pour la jambe vent arrière, puis un dernier à l'arrivée. Ces assignations varient en fonction de la conception du parcours, le niveau de compétence des compétiteurs et la force du vent.

En consultation avec le SC et le CRO, le S1 aura également la responsabilité de gérer les aller et retours des compétiteurs du port au parcours.

Les équipages de sécurité s’efforceront de garder au moins un vaisseau en attente à proximité des compétiteurs chavirés afin de surveiller leur sécurité et pouvoir rapidement venir en aide au besoin.

Le SC fera en sorte que tous les équipages des vaisseaux de sécurité soient conscients du fait qu'ils doivent avoir la permission des compétiteurs et de s’assurer que la disqualification de ce compétiteur est entendu et bien compris avant de venir à leur aide. Les équipages des vaisseaux de sécurité devraient documenter ces situations au cas où il devient une question pour le jury.

REMARQUE:
L'exception à ce protocole a lieu lorsque, l’équipage de sécurité est d’avis que le compétiteur est incapable de prendre une décision rationnelle informée. Cela peut être dû à une commotion cérébrale, l'hypothermie ou des blessures graves, qui affectent le jugement du compétiteur. Si l'équipage des vaisseaux de sécurité, en consultation avec le S1 de ce parcours, croit que le compétiteur est en danger, ils doivent intervenir et porter le compétiteur à bord du vaisseau de sécurité immédiatement. Cette situation doit être documenté et signalé au CRO et SC.

Tous les départs et retraites des compétiteurs doivent être déclarés soit à un vaisseau de sécurité ou le CRO. Les équipages des vaisseaux de sécurité transmettent cette information au CRO. Elle doit également être relayée à terre à l'ESC par le CRO ou S1 pour le système de contrôle des compétiteurs. Tous les efforts possibles seront déployés pour escorter ou surveiller le compétiteur qui se retire et rentre au port.

Tout compétiteur blessé nécessitant des premiers soins au-delà de ce qui peut être administré par les équipages des vaisseaux de sécurité doit être porté au quai d'urgence et livré à la station de secours. Le quai urgence (Able Sail Dock) doit être gardé propre et disponible en tout temps pour le déchargement des concurrents blessés.

À la fin de la journée, les équipages des vaisseaux de sécurité escorteront la flotte de leur parcours au port. Une fois que le SC et de l'ESC ont vérifié que tous les compétiteurs sont rentrés, le S1 permettra à la flotte de sécurité de se retirer. Aucun des équipages de sécurité sont permis de rentrer jusqu'à leur libération par le SC.

b. **IDENTIFICATION DES VAISSEAUX DE SÉCURITÉ**
À CORK le drapeau de sécurité permettra d'identifier tous les vaisseaux de sécurité désignés dans la flotte. Ce drapeau comprend un champ jaune avec une bande rouge verticale.

c. PERSONNEL ET ÉQUIPEMENT

Chaque vaisseau de sécurité aura un équipage minimum d'au moins deux personnes. Ce nombre peut varier en fonction de la taille du vaisseau, mais ne doit jamais dépasser un nombre qui permet d'amener 3 ou plusieurs compétiteurs à bord. Idéalement, ces équipages auront une formation en secourisme, un permis VHF et leur propre embarcation de plaisance. D'avoir des compétences en manœuvre de bateau sont un atout souhaitable. Pour la sécurité et pour donner l'exemple, chaque équipage de sécurité devrait porter un vêtement de flottaison individuel (VFI) en tout temps. Les vaisseaux de sécurité sur les parcours de Kiteboard peuvent avoir un seul membre d'équipage.

Chaque vaisseau de sécurité sera équipé de:

1. suffisamment de carburant pour 9 heures de fonctionnement
2. radio VHF entièrement fonctionnel avec des piles de rechange
3. sifflet ou klaxon
4. boussole
5. Ancre et rode
6. Couteau aiguisé (de gréement)
7. Trousse de premiers soins
8. Couverture / sweat shirt
9. petits outils (pinces, Leatherman)
10. Ruban adhésif électrique / Duct Tape
11. Vêtement de flottaison individuel (VFI) pour chaque équipage
12. Moteur avec anti-démarreur d'il y a lieu

Equipement spécialisé sur les vaisseaux de sécurité 1 (S1):

1. Lampe de poche
2. Ensemble ou coffre d'outils
3. Ruban de réparation
4. Couvertures à l'épreuve de l'eau
5. Pièces radios VHF / piles

6. Coupe-boulons (à utiliser uniquement après discussion avec le SC)
7. Liste des participants pour le parcours assigné

d. COMMUNICATIONS
Les procédures de communications sont précisées dans l'annexe des Communications du Manuel des politiques de CORK.

Les transmissions radio doivent être maintenues à un minimum absolu afin d'éviter des interférences inutiles des communications.

e. ENTRAÎNEURS ET SPECTATEURS
Les bateaux des entraîneurs et des spectateurs, y compris les parents, doivent se conformer aux zones désignées telles que délimitées par le CRO sur le parcours. Ces limites seront indiquées aux compétiteurs et / ou entraîneurs lors des réunions et des rappels peuvent être diffusés à la radio VHF en utilisant le poste spécifique du parcours. Par contre, si la course est désignée une session de formation, les entraîneurs seront autorisés à opérer dans la zone de course.

6. RESSOURCES MÉDICALES

a. STATION DES PREMIERS SOINS
Le président du groupe des services pour l'événement veillera à ce qu'une station de premiers soins soit établit. Cette station aura des équipements de premiers soins appropriés et les fournitures nécessaires pour le traitement des compétiteurs blessés. La station sera dotée d'individus formés en secourisme et de bénévoles également formés en premiers soins.

De temps à autre à la discrétion du RAC, des autres fournisseurs de premiers soins (tels l'Ambulance Saint-Jean, la patrouille canadienne de ski, etc.) peuvent être engagés pour donner un appui supplémentaire.

b. PLAN DU SITE
L'ESC préparera un plan du site. Ce plan comprendra l'emplacement de la station de premiers soins, le centre des communications, le quai d'urgence, le bureau central de CORK / centrale et les voies d'accès pour Ambulance / services de secours.

c. RESSOURCES MÉDICALES APRÈS HEURES
CORK donnera une liste à tous les compétiteurs et entraîneurs comprenant les options locales de premiers soins ou de traitement qui peuvent être accessibles après que le poste de premiers soins à CORK ferme pour la journée. Cette liste peut être trouvée à l'appendice 3 de ce plan.

7. **URGENCES**

Le contenu de ce chapitre sera partagé avec tous les bénévoles au premier matin de

chaque événement à CORK.

En raison de son faible franc-bord et la facilité d'accès des civières, le point de réception habituelle pour l'arrivée de personnes blessées à terre sera le quai d'urgence (Able Sail Dock).

a. CONTROL, COORDINATION ET COMMUNICATIONS LORS DES URGENCES

Les urgences peuvent être d'une grande variété, mais impliquent presque toujours un risque de blessures graves ou pire à des individus, que les incidents commencent sur l'eau ou à terre, qu'il se agisse d'une personne blessée ou d'un évènement comme un feu. Il est essentiel qu'en tant qu'organisme parrain, CORK ait un protocole établi et bien connu pour faire face à tous les types de situations d'urgence.

Les responsabilités principales dans toute situation d'urgence demeure avec:

• l'EC
o à la responsabilité globale pour CORK de répondre à l'urgence

• SC
o adjoint et le conseiller de sécurité du EC, s'il est disponible à terre. Le SC est également une ressource précieuse pour l'EC et à la tâche de combler toute lacune dans la réponse à l'urgence.

• ESC
o assurer la surveillance du téléphone de bureau et son emploi comme moyen secondaire de communications,
o communiquer l'urgence aux entraîneurs / accompagnateurs / parents et
o Gérer la réponse initiale aux demandes d'information des médias

• Gestionnaire du site
o coordination de la réponse sur les lieux d'une urgence lorsqu'à terre, ou au point d'arrivée à terre pour une urgence sur l'eau
• au besoin, servir d'équipe d'aide
o fournir des soins sur la scène

• Personnel de la centrale des communications
o relayer l'information à l'EC
Chacune de ces personnes sont pourvus d'une radio appropriée, et de préférence un téléphone cellulaire aussi, afin de maintenir le contact avec la centrale de CORK. Si l'un d'eux devait avoir à quitter le site CORK, ils doivent s'assurer que leur remplaçant est en place et que l'EC est conscient de son départ.

Lors d'une urgence, les mesures immédiates suivantes auront lieu:
• La centrale des communications informe l'EC, SC, ESC, le gestionnaire de site ainsi que la station des premiers soins, et commence un journal de l'incident

• L’EC et SC (si disponible) procèdent à la centrale des communications et contrôlent la réponse à l’urgence de ce point. Ce contrôle consiste à recevoir des rapports, évaluer la situation et diriger l'action
• L’EC dirige un membre du personnel de la centrale des communications de téléphoner 911 en cas d'urgence (ambulance, pompiers, police). Puisque le service 911 peut demander à l'appelant de rester en ligne pour transmettre des informations, l’EC ne peut pas placer l'appel
• Le ESC se rend au bureau de CORK et s’occupe du téléphone afin de gérer l'information entrant et les demandes des médias, et, lorsque l’EC leur donne les noms des personnes impliquées dans l'urgence, le ESC accède à leurs informations afin d’avertir leur contacts sur le site (entraîneur / chaperon / parent)
• Le personnel des premiers soins se rendent à la scène ou au lieu de réception des blessés afin de venir en aide
• Le gestionnaire de site se rend au point de réception ou à la scène et prend charge de la zone. Il peut se agir:
o de s’assurer que tous les gens ont été évacués, si besoin
o mettre en place un contrôle de la foule et assurer de la place pour la réception des bateaux et des soins aux blessés
o Assurer que les voies d'accès pour les véhicules d'urgence sont libres et qu’
• La personne responsable de chaque emplacement fournira des rapports à l’EC au fur et à mesure que la situation progresse
• Une fois que l’EC est satisfait que la situation d'urgence a été traitée, il diffusera un message à toutes les personnes à terre et sur l'eau pour aviser que l'urgence est terminée et transmettra des informations appropriées sur les résultats

Une fois la situation d'urgence a été traité, l’EC se rendra au bureau de CORK pour les actions de suivi. Ceux-ci comprennent:
• Veiller à ce que les entraîneurs / accompagnateurs / parents, sur place et à la maison, ont été contactés
• Veiller à ce qu'un avis écrit de l’urgence est affiché résumant autant que possible la situation afin de minimiser la spéculation et les rumeurs. Cet avis doit être affiché dans les endroits désignés pour les participants ainsi que ceux pour les bénévoles.
• Assurer les communiqués de presse sont préparés et diffusés ainsi que d’agir personnellement comme porte-parole de CORK au sujet de l’urgence
• Personnellement procéder à un examen de l'incident dès que possible pour établir les faits avant que les souvenirs s’effacent et d'identifier les mesures correctives nécessaires
• Assurer qu’un rapport d'incident est préparé

b. COMPÉTITEUR MANQUANT

Dans le cas où la personne responsable du système de contrôle des compétiteurs se sent compte qu'un compétiteur est manquant, il / elle informera le SC immédiatement. Le personnel à terre effectueront une recherche pour le compétiteur, son bateau, chariot, etc. Les autres compétiteurs seront questionnés et, si le compétiteur n’est pas trouvé, le SC lancera une recherche sur l'eau en utilisant tous les vaisseaux de sécurité disponibles. Si cette recherche ne parvient

pas à localiser le compétiteur en peu de temps, la Garde côtière canadienne, l'unité maritime de la Police provinciale de l'Ontario et / ou d'autres agences peuvent être contactés pour venir en aide à la recherche.

c. MENACE DE CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES

À la demande de la PRO, l'EC ou du CRO, tous les bateaux des marques de parcours, les bateaux de broches/drapeaux et les bateaux du jury peuvent être réassignés à la sécurité de la flotte. À ce stade, tous ces bateaux seront exploités sous la direction du SC ou du S1 pour cette flotte. Lorsque cette réassignation n'est plus nécessaire et que la menace passe, ces bateaux reviendront sous le contrôle de la CRO.

Tornade, trombe marine, grêle, foudre, Ligne de grain, coups de vent, etc.

La centrale de CORK maintiendra une veille météorologique en utilisant la technologie la plus récente et précise possible (satellite / ordinateur, etc.). Dans le cas où des conditions météorologiques extrêmes sont prévues ou observées en formation, le RAC évaluera la situation et si nécessaire, donnera la directive d'abandonner la course.

L'abandon de la course sera signalée par:

N ° 1. - sons continus émis du bateau signal.
N ° 2. – déferler un grand drapeau de sécurité CORK sur le bateau signal (fond jaune avec bande verticale rouge)

Au lancement de ces signaux tous les compétiteurs, bénévoles et autre personnel doivent abandonner la course et se rendre immédiatement au port en toute sécurité. Tous les vaisseaux de sécurité, bateaux de parcours, bateaux des entraîneurs et spectateurs doivent immédiatement porter aide aux compétiteurs pour que tous les bateaux quittent le parcours en sécurité aussi rapidement que possible.

d. SITUATION DE BLESSURES GRAVES SUR L'EAU

Lorsqu' un compétiteur a ce qui semble être une blessure grave du cou ou du dos, l'équipage de sécurité communiquera avec le SC pour obtenir de l'aide avant de tenter de mettre le compétiteur à bord d'un vaisseau de sécurité. Tous les efforts doivent être déployés afin de stabiliser le compétiteur dans l'eau jusqu'à des techniques de sauvetage appropriées peuvent être organisées. De l'équipement spécialisé pourrait également être nécessaire. (Collier de sauvetage, planche dorsale, etc.)
Une fois à bord, le compétiteur blessé doit être transporté à la station d'urgence avec un minimum absolu de mouvement. Un soin extrême doit être pris pour totalement immobiliser la région blessée pendant le transport. La centrale CORK doit être contactée pour organiser les soins à terre.

Les traumatismes crâniens, les chocs, les fractures, les commotions cérébrales, etc. doivent être traités comme des blessures graves nécessitant des soins immédiats. Le

compétiteur sera transporté à la station d'urgence en toute sécurité aussi rapidement que possible. La centrale CORK doit être contactée pour organiser les soins à terre.

Appendice 1

Plan de sécurité CORK

CORK SAIL KINGSTON

CORK INCIDENT REPORT

Number _____

Event: _____

Date: _____ Time: _____ Submitted by: _____

A reportable incident is something that should not have happened, that was not expected or that was not planned for. A reportable incident may be, but is not limited to, an incident that caused injury or property damage, or an existing or potentially hazardous situation.

The department head, or group leader, must submit an *Incident Report* within 24 hours of the incident to the chairman of Operations and to the Secretary of the Board. In the case of a workplace injury, this form is in addition to and does not replace the normal workplace insurance reporting system. Other more formal reports may be required depending upon the nature of the incident.

What happened?
Why did it happen?
What have you done to prevent it happening again at this time? (a' quick fix' vs. a 'permanent solution')

Deliver the completed form to the CORK/Sail Kingston office for distribution within 24 hours after the incident.

TRIUMPH / RHIB

PROCÉDURES EN DÉBUT DE JOURNÉE

1. Vérifier l'état du vaisseau

    a. Réservoirs de carburant plein
    b. Hélice à vérifier visuellement pour dommages
    c. Pompe de cale opérationnelle et libre de débris; cale vide
    d. auto-vérification du système E-TEC (klaxon et lumières en tournant la clé) indique moteur en bon état de réparation
    e. Système de refroidissement de moteur opérationnel (jet d'eau sortant du moteur au niveau inférieur de l'unité)
    f. signaux de navigation opérationnelle

2. S'assurer que le matériel suivant est à bord :

    a. Radio VHF
    b. Boussole
    c. Ancre et rode
    d. Câble de remorquage flottant (20 mètres ou plus)
    e. VFI pour chaque personne
    f. Pagaie
    g. Cordon d'arrêt d'urgence
    h. Presse-papiers en plastique
    i. Pochette de bateau comprenant :

        i. pratiques et procédures de travail sécuritaires à CORK
        ii. guide d'opération du vaisseau
        iii. guide d'opération du moteur
        iv. fiches de contrôle de rechange

j. trousse de premiers soins (scellé)
k. Trousse d'urgence contenant

    i. 3 fusées
    ii. Lampe de poche étanche et piles de rechange
    iii. couteau
    iv. couverture solaire
    v. corde de démarrage
    vi. jumelles

vii. ruban adhésif
viii. extincteur
ix. pince tranchante

PROCÉDURES EN FIN DE JOUNÉE

1. Faire le plein du vaisseau
2. Nettoyez le vaisseau, s'assurer que la cale est vide et que la pompe de cale, puis le filtre sont libres de débris. Apporter les trousses d'urgence et de premiers soins du vaisseau à la salle d'équipement et, s'il a été utilisé, remplacer le matériel manquant avant de le ranger et le mettre sous clef.
3. Retourner la radio (si celle-ci n'est pas montée de façon permanente), le GPS et la boussole à la salle d'équipement
4. Verrouillez tous les compartiments de rangements contenant des équipements de CORK
5. Retourner la clé de contact avec le cordon d'arrêt d'urgence et la clé des compartiments de rangement verrouillés à la salle d'équipement, puis signaler tout dommage, panne ou problème d'équipement

RAPPORT DE RAVITAILLEMENT

Date: _____ Heure: _____ carburant ajoutée: _____ (litres)

Défauts / dommages:

Signé: _____
Opérateur désigné

PROCÉDURES HEBDOMADAIRES DU PERSONNEL

1. Effectuer toutes les vérifications quotidiennes.

2. En outre, vérifier l'état du vaisseau, y compris

    a. Condition de la coque extérieure
    b. Huile à moteur réapprovisionné
    c. La pression d'extincteur suffisante

Signé: _____ Date: _____
Le personnel désigné

Fiche d'information médicale

Numéros de téléphone utiles

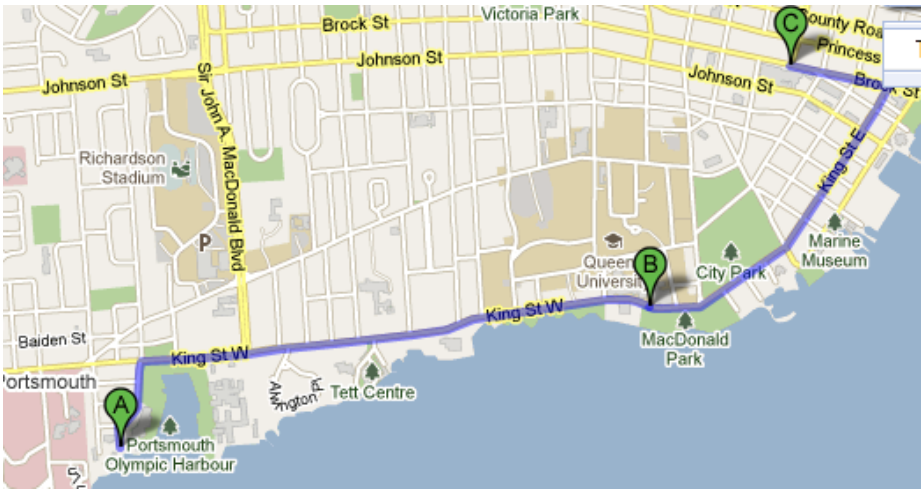
À TERRE:
La station des premiers soins est située près du bureau de la régate et est en opération tous les jours de 9 heures jusqu'à 18 heures. Contactez le bureau d'information de la régate dans le hall principal pour obtenir de l'aide. Le personnel de premiers soins auront accès à un médecin.

La centrale de communications CORK (remorque des communications rouge et blanche située à proximité de la grue) opérant sur le poste VHF 6
Le bureau de régate CORK, téléphone : 613-545-1322 ou VHF poste 6

En cas d'urgence mineures ou problèmes médicaux non-graves après ces heures, contactez:
The Greater Kingston After Hours Medical Clinic au Bayridge Plaza West. 775 blvd Strand (en sortant de Taylor Kidd blvd, ouest du chemin Gardiners). Téléphone : 613-546-5506.
Heures: lundi-vendredi 18-21h30 * samedi, dimanche et jours fériés de 9h30 à 16h30

Hôpital général de Kingston, 76, rue Stuart. 613 548 3232
Département d'urgence au 613-548-2333 - 24 heures par jour

Hôpital Hôtel-Dieu, 166, rue Brock (à sens unique vers le nord), téléphone : 613-544-3310
Département d'urgence : 613-546-1240 - ouvert tous les jours de l'année pour traiter les conditions non mortelles de 8 heures à 22 heures (le patient doit être capable de marcher)



Urgences dentaires: Altima Dental Centre Kingston
1046 rue Princess, dans le Kingston Centre, Kingston, ON K7M 1H2, Canada +1 613-546-6426

SUR L'EAU:
L'équipe de sécurité comprend toutes les personnes ayant une formation de premiers soins d'urgence et qui peut être contactés sur le poste radio de la course. Les vaisseaux de sécurité sont identifiés par un drapeau jaune avec une bande verticale rouge.

Toute blessure suffisamment grave pour nécessiter le retrait d'un individu hors de l'eau devrait suivre ce protocole : appeler la centrale des communications CORK sur le poste VHF 6 ou le bureau de la régate au 613-545 -322 pour donner les informations concernant la blessure et afin de coordonner les services d'urgence
Transporter le blessée au quai d'urgence, Able Sail dock, au havre olympique de Portsmouth.

COMMUNICATION DES INCIDENTS:
S'il vous plaît signaler tout incident au bureau d'information de la régate afin d'assurer que vous obtiendrez toute l'aide nécessaire ainsi que de nous aider à évaluer et de maintenir des mesures de sécurité appropriées pour les événements (un formulaire de déclaration est disponible).

Autres numéros de téléphone utiles à Kingston;
Ambulance-Police- Feu - 911
Ligne d'information poisons 1-800-267-1373
Police provinciale de l'Ontario 1-888-310-1122
Police de la ville de Kingston pour les situations non-urgentes 613-549-4660
Garde côtière canadienne de Portsmouth Harbour, recherche et sauvetage : 613-546-3527
Ligne de sécurité nautique : 1-800-267-6687

Résidences université Queens : 613-533-2223
Résidences collège St. Lawrence : 613-544-6600 x 4989

VAISSEAU DE SECURITÉ - FICHE D'INFORMATION SUR L'EAU

Merci de vous êtes porté bénévole pour l'équipe de sécurité CORK! Votre aide est grandement appréciée.

RÔLE
L'équipe de sécurité est chargé de veiller à ce que les compétiteurs et les bénévoles sont en sécurité sur l'eau.

INFORMATIONS GÉNÉRALES
Les renseignements pour les bénévoles, les informations sur la compétition et les détails des postes de radio seront présentés lors de la réunion de sécurité chaque matin ainsi qu'au bureau d'information de la régate.

ORGANISATION
Le chef de la sécurité (SC) est responsable de la sécurité de la flotte et des bénévoles pendant la régate. Chacun des parcours de course à voile ont un superviseur de sécurité (S1) et des équipages supplémentaires affectés spécifiquement à la surveillance de ce parcours. Vous obtiendrez votre affectation lors de la réunion de sécurité du matin, ou à partir du bureau d'information des bénévoles.

PROCESSUS
Les bénévoles travaillent sous la supervision d'un S1 qui est expérimenté et connaissant dans le domaine de la sécurité pour les courses de voiliers. Le S1 affectera les bénévoles en sécurité à une zone du parcours. Les bénévoles doivent surveiller le parcours dans cette zone et venir en aide aux compétiteurs dans certaines situations:

L'équipage de sécurité doit demander au compétiteur s'il / elles acceptent de l'aide. Ceci est une question critique car l'aide extérieure disqualifie le compétiteur de cette course. Les compétiteurs doivent donner leur consentement pour recevoir de l'aide, sauf: lorsque selon l'avis de l'équipage de sécurité (en consultation avec le S1) le compétiteur est incapable de prendre une décision rationnelle. Cela peut être dû à l'hypothermie, une commotion cérébrale, de choc évident, des fractures ou autre situation affectant de façon adverse leur capacité de prise de décision!

- Puisque les petites embarcations chavirent souvent, il est essentiel de compter les têtes, afin de s'assurer que l'équipage n'est pas pris au piège sous le bateau. Habituellement, les compétiteurs seront en mesure de redresser le bateau eux-mêmes et revenir à la course rapidement. Toutefois, certains bateaux de course sont plus difficiles à redresser et les compétiteurs plus jeune / moins expérimentés peuvent avoir besoin d'aide.
- Si les compétiteurs ont des difficultés sérieuses à redresser leur bateau, l'équipage de sécurité peut

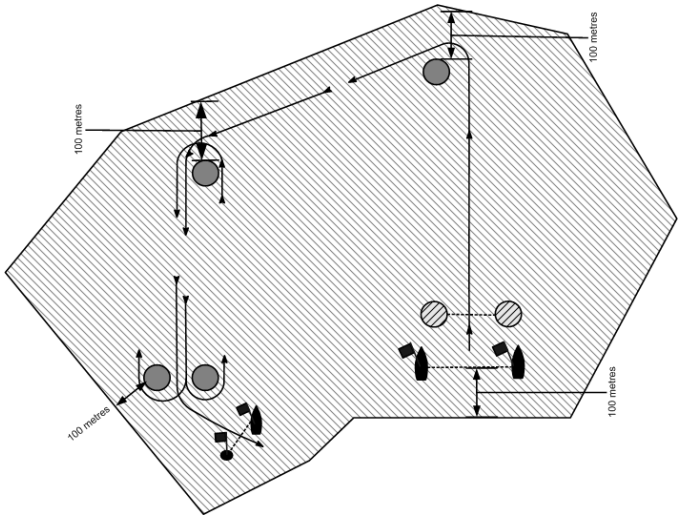
demander s’ils accepteraient de l'aide. **Si les compétiteurs en conviennent, l’équipage de sécurité peut aider à redresser le bateau une fois qu'ils ont confirmé que le compétiteur comprend que cela entraîne automatiquement la disqualification. Un soin extrême doit être pris pour s’assurer qu'il n'y a aucun risque pour les compétiteurs provenant des hélices des vaisseaux**. La levée de l'extrémité du mât alors que le compétiteur monte à bord est souvent le moyen le plus efficace de redresser le bateau. La pratique et l'expérience en feront un processus plus simple.

- Les deux principaux types de parcours de courses à voiliers sont affichés ci-dessous. Les entraîneurs et les spectateurs ne doivent pas être dans la zone prohibée (ombrée) du parcours lorsque la course est en cours. (voir les instructions de voile (SI) pour de plus amples informations). Les équipages de bateaux de sécurité sont autorisés à pénétrer dans cette zone prohibée seulement lorsque nécessaire pour venir en aide, mais il faut être très prudent afin de ne pas interférer avec les autres compétiteurs. Une vigilance constante est nécessaire afin d’éviter cela. Les skiffs et planches à voile peuvent poser un défi particulier, car ils se déplacent très rapidement en faisant de très longs bords à la fois haut et en bas du vent. Les kiteboards sont un nouvel ajout à CORK; méfiez-vous des lignes entre le compétiteur et le cerf-volant. Des instructions spéciales seront fournies pour superviser les parcours de Kiteboard.
- Après la fin de la course, les équipages de sécurité suivront la flotte en rentrant au port. L'équipage ne doit pas aller à terre jusqu'à ce tous les compétiteurs sont comptés et le SC libère la sécurité. Si un compétiteur est manquant, les équipages de sécurité devront effectuer une recherche sur l'eau pendant que les équipes à terre tentent de localiser ce compétiteur à terre. Une fois que tous les compétiteurs sont comptés, le SC informera les équipages de sécurité qu'ils peuvent se retirer. Les équipages de sécurité doivent ensuite aller avec le S1 et assister à une séance d'information avec toutes les autres personnes capables de participer.

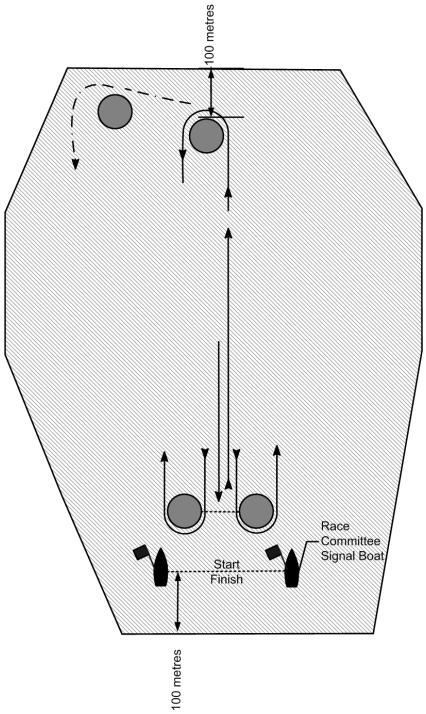
ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE SAUVETAGE

1. Bien planifier et préparer le plan de secours avant de commencer une opération de sauvetage. Considérer le vent et les vagues, le niveau de fatigue ou blessure des compétiteurs, la condition physique et les capacités de vous et votre équipage, votre équipement de sauvetage, et la zone de manœuvre sur l’eau.
2. Informer votre équipe du plan et leurs rôles individuels avant de commencer.
3. Restez concentré sur les compétiteurs de l'embarcation en détresse. Les gens viennent en premier, les bateaux et l'équipement sont de très loin une deuxième priorité.
4. En général, l'approche sous le vent est préféré afin de rester loin de lignes errants en direction du vent et pour ne pas est pris sur l’embarcation en détresse.
5. Continuez de parler aux compétiteurs en difficulté afin d'évaluer leur condition physique / mentale et de créer un lien de confiance pour vos actions à suivre.
6. Faites attention à la bôme, voiles, lignes, etc. qui peuvent tous ne pas être attachés et peuvent voler dans le vent puis vous frapper, s’enrouler vos pieds et vous faire tomber, ou même encrasser votre hélice ou le gouvernail.
7. Gardez votre S1 informé de vos progrès. Il peut être en mesure de vous aider avec un autre bateau au besoin pour le transfert ou la récupération.
8. Si le bateau est à la dérive dans l'eau peu profonde, soyez prêt à sauver l'équipage et abandonner l’embarcation en détresse avant que vous soyez en difficulté vous-même

Zone prohibée pour parcours trapézoïdale



Zone prohibée pour parcours sous et au vent



Coordonnées:

Centrale CORK poste radio VHF N° 6

Bureau de CORK, telephone: 613-545-1322

Appendice 5
Plan de sécurité CORK

LIGNES DIRECTRICES EN CAS D'URGENCE

En cas d'urgence, les mesures suivantes doivent être prises par le personnel / les bénévoles sur la scène au moment de l'incident:

SUR TERRE

1. Donner les premiers soins immédiatement et impliquer le personnel de premiers soins sur place (situés à la centrale des communications). Aviser la centrale des communications de l'incident. Cela déclenchera le protocole d'intervention d'urgence de CORK, y compris appeler les services d'urgence appropriés.

2. Prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de toutes les personnes à proximité de l'incident au sein de l'établissement ou dans la zone immédiate. Evacuer autour de la zone de l'incident, si nécessaire.

3. Ne pas parler aux médias. Diriger toute demande des médias au bureau de la régate ou à l'EC. L'EC est le porte-parole officiel en cas d'un incident de cette nature.
Ne pas parler aux familles des blessés, à l'exception de fournir des informations concernant leur emplacement. Diriger toutes les demandes de la famille au bureau de la régate. Le bureau de la régate les mettra en contacte avec la bonne personne pour obtenir des informations qu'ils recherchent.
Ne pas discuter de l'incident ou de suggérer la faute.

SUR L'EAU

1. L'équipage de sécurité évalue la situation, donne les premiers soins et une aide appropriée.

2. L'équipage de sécurité informe le S1 de la situation. Le S1 informera le SC. Le SC peut déclarer une situation d'urgence sur l'eau. Le S1 informera la centrale de communications de l'urgence. Cela déclenchera le protocole d'intervention d'urgence de CORK, y compris appeler les services d'urgence appropriés.

3. Dans le cas d'une urgence médicale, le vaisseau de sécurité peut contacter directement la centrale des communications pour déclencher une action immédiate.

4. Si nécessaire, la personne blessée sera amenée à terre dans un bateau approprié au

quai d'urgence et sera transféré aux services d'urgence.
Lieu de transfert – le quai d'urgence (Able Sail dock – le quai flottant situé à l'ouest du quai d'essence).

Les bénévoles impliqués dans une situation d'urgence doivent remplir un rapport d'incident au bureau de la régate aussi rapidement que possible après la situation d'urgence soit terminée.

RESPONSABILITÉ

CORK souscrit au régime ACY On Water Regatta Liability d'assurance responsabilité civile. Concrètement, cela signifie:
(traduction – voir version originale en anglais pour citation exacte) Puisque votre club ou association est un membre actuel de l'Association canadienne de yachting, il a accès à la police d'assurance responsabilité CYA Regatta. La politique d'assurance responsabilité Regatta a été conçue spécialement pour les membres de l'ACY qui ont de la difficulté à obtenir, dans le cadre de leur programme d'assurance générale, une couverture "de blessures corporelles tiers" pour la partie sur l'eau de leur événement. La politique est souscrite par Intact Assurance sur une politique de responsabilité civile générale couvrant des blessures corporelles (c'est-à-dire qu'elle ne comprend pas de dommages à la propriété). La police couvre votre les actions de l'organisation et ses dirigeants, administrateurs, juges, commanditaires, bénévoles, employés et l'équipe de gestion de course complète dans le cadre de leurs fonctions sur l'eau de toute responsabilité civile à des tiers.
Cette politique paie aussi les frais juridiques pour défendre des poursuites. La couverture commence quand les bateaux quittent leur lieu d'amarrage ou de mouillage et continue tout au long de la course jusqu'à ce qu'ils retournent à leur lieu d'amarrage ou de mouillage, soit immédiatement après leur achèvement de la course ou de leur départ à la retraite de la course. Le territoire couvert est le Canada et les États-Unis d'Amérique.