



Rowing Canada Aviron Lignes directrices sur l'aviron de randonnée

Novembre 2022

Table des matières

Équipement de randonnée	2
Planification d'une randonnée	2
Liste de contrôle de l'équipement de randonnée	3
Responsabilités à bord du bateau	3
Règlements sur la sécurité	4
Sécurité à bord du bateau	4
Se préparer à ramer	4
Moutons	5
Orages	5
Brouillard, obscurité	5
Côte sous le vent	5
Barrages	5
Écluses	6
Annexe A — Histoire des catégories de bateau	7
Annexe B — Information sur les randonnées	12

*Peter Bursztyn, Barrie, April. 2000 – for Ontario Adventure Rowing
Revised by Peter Bursztyn, March 2016, December 2017, September 2018,
January, 2022, February 2022, August 2022.*

Introduction

Les présentes lignes directrices visent à fournir aux rameurs et aux organisateurs de randonnées d'aviron l'information nécessaire pour planifier et organiser des randonnées en toute sécurité.

L'aviron de randonnée est différent de l'aviron de course. Les randonnées se déroulent souvent sur des eaux inconnues. Les voies navigables doivent être repérées à l'avance pour assurer la sécurité et le plaisir des participants, et les organisateurs doivent être à l'affût d'éventuels problèmes et dangers. Ils doivent être bien au fait de l'état du site, des conditions météorologiques, de la présence de courants, des obstacles et de tous les autres dangers potentiels. De plus, ils doivent bien connaître les habiletés et la condition physique des participants éventuels. Ces derniers doivent posséder les compétences et la forme physique nécessaires pour ramer tous les jours, pendant plusieurs heures.

Tout l'équipement de sécurité, les pièces de rechange et les outils nécessaires doivent être rangés dans votre bateau. Des quais ne seront pas toujours disponibles pour faciliter un débarquement en toute sécurité en cas de mauvais temps. Les capitaines d'embarcation et les barreurs doivent savoir comment accoster sur une plage, comment composer avec un rivage rocheux, comment débarquer sur un quai plus haut que les portants du bateau et comment débarquer sur une rampe de mise à l'eau pour bateaux à moteur.

Équipement de randonnée – Bateaux

Il existe de nombreux types de bateaux de randonnée. Ils sont plus larges, plus robustes, plus lourds et plus stables que les bateaux de course. (Voir [l'annexe A](#))

Planification

Choisissez un itinéraire en tenant compte des critères de sécurité et de commodité. Dans votre planification, vous devrez prendre en considération les marées, les vents dominants et la configuration du plan d'eau. Les sites de mise à l'eau et de sortie doivent être dotés d'un stationnement pour les voitures et les remorques et offrir un accès sécuritaire à l'eau. Déterminez les endroits où vous pourrez vous arrêter pour vous reposer, admirer la vue, nager, etc., en vous assurant que chaque site dispose de l'espace nécessaire pour accoster ou amarrer les bateaux en toute sécurité.

Pour les distances à parcourir, il faut tenir compte de la vitesse probable des équipages participants. Comme les niveaux d'habileté et de condition physique varient, une vitesse moyenne réaliste est d'environ 8 à 9 km/h.

L'état de l'eau, le vent, le courant et le parcours proposé (en eau libre ou en rivière) auront une incidence sur les distances parcourues à l'heure.

Il faudra identifier des abris sûrs à l'avance pour les situations d'urgence ou en cas de mauvais temps. Envisagez de faire appel à une équipe de soutien à terre ou à des embarcations de sécurité motorisées. Les sites d'hébergement ou de campement pour les randonnées avec nuitées doivent être réservés à l'avance.

Préparez un plan d'excursion complet, ainsi qu'un plan de navigation quotidien, et remettez une copie à une personne responsable à terre. Un plan d'action d'urgence indiquant les procédures en cas de mauvais temps et pour les situations d'urgence doit également être élaboré.

Liste de contrôle de l'équipement de randonnée

1. Avant le départ, s'assurer que les bateaux, les pelles et les portants sont en bon état.
2. Des cartes terrestres et marines et des instructions écrites détaillées doivent être disponibles pour tous les équipages avant le départ. Ils doivent être placés dans un sac étanche et transparent (sacs de type Ziplock).
3. Des gilets de sauvetage approuvés par Transports Canada (un gilet par participant) doivent se trouver à bord du bateau. Les rameurs doivent porter des VFI gonflables (<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/concepts-base-securite-nautique/choisir-gilets-sauvetage-vetements-flottaison-individuels-vfis>)
4. Les outils et les pièces de rechange doivent être facilement accessibles pour tous les bateaux.
5. Emporter une ou deux rames de réserve à chaque sortie.
6. Une écope ou une pompe, un sifflet (ou un autre dispositif de signalisation sonore), un miroir de signalisation ou une lampe de poche et une corde à lancer doivent se trouver à bord de chaque bateau. Pour plus d'information, consulter le Guide de sécurité nautique de Transports Canada à l'adresse : https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp_511e.pdf
7. Avoir toujours dans le bateau une trousse de premiers soins complète.
8. Pour les randonnées qui passent par des écluses, chaque embarcation doit être munie d'une pagaie et d'une gaffe pour faciliter les manœuvres à proximité d'un quai ou d'un mur d'écluse.
9. Il incombe aux participants d'emporter des vêtements appropriés et un téléphone portable dans un sac fermé hermétiquement.
10. Il est important de disposer d'une radio VHF pour les communications maritimes pour les randonnées en eau libre. Vérifiez les numéros d'urgence et les canaux radio de votre région.
11. Envisager l'utilisation d'un appareil de communication par satellite et d'un appareil de localisation.

Responsabilités à bord du bateau

Dans une randonnée, il existe 3 niveaux de commandement :

- Le **chef de randonnée** (et/ou l'organisateur) est responsable de la planification générale, de la sécurité et de l'organisation de la randonnée. Il lui incombe également de choisir les capitaines de bateau au moment de la sélection des équipages.
- Les **capitaines de bateau** sont responsables de leur propre embarcation, ainsi que de l'équipement et de la sécurité. Ils doivent interagir avec le barreur pour assurer la sécurité de la randonnée.
- Le **barreur** est responsable de diriger le bateau. Les membres de l'équipage peuvent remplir les fonctions de barreur à tour de rôle.

Le chef de randonnée :

- Les responsabilités du chef de randonnée sont les suivantes : itinéraire, cartes terrestres et marines, instructions, prévisions météorologiques, lieux de rendez-vous pour les embarcations participantes et véhicules d'accompagnement, s'il y a lieu, ainsi que les sites de débarquement d'urgence.

- Le chef de randonnée doit s'assurer que les capitaines d'embarcation comprennent ce qui précède et disposent de cartes/d'instructions dans un étui de protection étanche.
- Le chef de randonnée veillera à produire un plan de navigation quotidien et à confier des copies à toutes les équipes de soutien.
- Le plan de navigation quotidien comprend l'itinéraire établi, les heures de départ et d'arrivée prévues, les ports sécuritaires pour les urgences, l'indicatif radio et un numéro de cellulaire.
- Le chef de randonnée doit savoir lire une carte marine et/ou une carte topographique.
Il doit disposer d'une carte et d'informations détaillées sur les eaux peu familières, signalant les dangers spécifiques (eau peu profonde, bois fondriers, roches, etc.).
- Le chef de randonnée doit veiller à l'élaboration d'un plan d'action d'urgence qui comprend les numéros de téléphone de tous les participants. Il faudra laisser une copie du plan d'action d'urgence avec le plan de navigation. S'il y a un groupe de plage avec des véhicules et des remorques, il faudra lui communiquer le plan de navigation et le plan d'action d'urgence. Une copie devra être conservée dans une pochette étanche à terre, et auprès du chef de randonnée.
- Le chef de randonnée doit informer les barreaux/capitaines des embarcations participantes du cours de la journée avant le départ.
- Lorsque plusieurs bateaux participent à une randonnée, le chef de randonnée doit garder les bateaux ensemble (à portée de vue et à portée de voix) en tout temps.

Le capitaine du bateau :

- est responsable de son bateau et de l'équipage (il doit notamment s'assurer qu'il y a à bord des gilets de sauvetage, de l'équipement de sécurité, des bouteilles d'eau, des collations et tout autre équipement et matériel nécessaire).
- doit garder son embarcation suffisamment près des autres bateaux pour pouvoir leur porter secours au besoin.
- s'assure que l'équipage vérifie l'embarcation et tout autre équipement avant la mise à l'eau et à la fin de la journée.
- doit signaler tout bris ou problème au responsable de la randonnée.

Règlements sur la sécurité

En vertu des règlements de la Garde côtière canadienne, un bateau à rames est considéré comme une embarcation non motorisée et est traité de la même manière qu'un bateau à voile. Les règlements stipulent ce qui suit :

- Les bateaux à moteur et les bateaux sans moteur doivent céder la place aux gros navires qui ne peuvent naviguer que dans un chenal balisé.
- Les bateaux non motorisés doivent céder la place à d'autres bateaux non motorisés du côté tribord. Lorsque deux bateaux s'approchent de front, ils doivent s'orienter de façon à se croiser bâbord sur bâbord.

Soyez attentifs à la sécurité en tout temps. Il incombe au chef de randonnée et aux capitaines d'embarcation de s'assurer que tous les navires sous leur commandement comprennent et respectent les règlements de sécurité nautique du Canada.

https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp_511e.pdf

Se préparer à ramer

- Le chef de randonnée veille à obtenir les prévisions météorologiques régionales courantes, et il doit être prêt à modifier ou à annuler les plans si les conditions météorologiques se détériorent.
- La situation concernant le vent et les vagues peut être vérifiée au moyen de diverses applications météorologiques. Les applications les plus utilisées sont : <https://www.windfinder.com/#3/39.5000/-98.3500> et <https://www.sailflow.com>
- L'emplacement et la description des sites de débarquement sécuritaire en cas d'urgence sur l'itinéraire de la journée devront être examinés.
- Affecter les équipages aux bateaux, de façon à ce que les équipages soient plus ou moins équilibrés en ce qui concerne les forces et les habiletés des différents membres afin d'assurer une certaine cohésion.
- Superviser le chargement des bateaux pour ce qui est des bagages à emporter. Assurez-vous que tout est bien fixé et que rien ne surcharge l'embarcation et n'empêche l'équipage de ramer.

Moutons

Il faut éviter les moutons dans la mesure du possible. Les vagues peuvent faire en sorte que l'embarcation se remplisse graduellement d'eau, descende plus bas dans l'eau et finisse par couler. Si des moutons apparaissent, il faut diriger les embarcations jusqu'aux eaux calmes les plus proches, puis au site de débarquement le plus proche, où elles attendront que le vent diminue.

Orages

Dirigez-vous vers le site de débarquement sécuritaire le plus proche dès les premiers éclairs. Restez près de la rive et accostez le bateau aussitôt que possible.

Brouillard, obscurité

En cas de brouillard soudain, dirigez-vous immédiatement vers la côte! Prévoyez un débarquement bien avant la tombée de la nuit.

Côte sous le vent

Autrefois, les marins étaient avertis de « se méfier de la rive sous le vent ». La « côte sous le vent » (observée depuis le bateau) est la côte vue du côté de l'embarcation, à l'opposé du vent. (1) Un bateau est poussé par le vent sur la rive sous le vent. (2) Si le vent est fort, les brisants peuvent s'écraser sur ce rivage. Dans les deux cas, il est difficile pour un voilier de s'éloigner d'une côte sous le vent et d'éviter de s'échouer. Les grands cargos peuvent ne pas avoir assez de puissance pour lutter contre un vent fort et s'échouer sur un rivage sous le vent. Les bateaux à rames feraient bien de garder cet avertissement à l'esprit !

Barrages

- Dans les endroits où il y a des barrages, le niveau de l'eau peut changer sans qu'on ne s'y attende. Les exploitants de barrages peuvent déverser ou accumuler de l'eau, ce qui fait varier le niveau d'un lac d'un à deux mètres en quelques heures seulement.
- Immédiatement au-dessus d'un barrage, l'eau peut sembler lisse et calme,

mais il peut aussi y avoir un courant invisible qui passe par-dessus le déversoir (ou par-dessus les déversoirs de faible hauteur). L'eau en amont d'un barrage est potentiellement dangereuse.

- Les barrages canadiens sont généralement indiqués par une ligne de petites bouées très visibles bien en amont des eaux rapides.
- Certaines zones sauvages peuvent ne pas être bien délimitées. Ne ramez jamais dans les zones sauvages sans une carte pour vous guider.
- Éviter les rapides. Sous un barrage, il y a souvent des rapides et des eaux vives.

Écluses

- Les écluses présentent un ensemble de dangers pour les bateaux de randonnée.
- Un bateau qui doit passer par une écluse devrait toujours avoir à son bord au moins un rameur expérimenté qui a déjà franchi des écluses.
- Le niveau de l'eau peut changer rapidement et varier de 2 à 15 mètres ou plus.
- Lorsqu'une écluse se remplit, cela peut générer de forts courants.
- Il faut toujours respecter la puissance du courant lorsque l'écluse se remplit.



Annexe A

Histoire des catégories de bateaux

Le présent manuel sur l'aviron de randonnée repose sur un document préparé par Peter Bursztyn en avril 2000 pour Ontario Adventure Rowing. Ce dernier s'est inspiré de la traduction de l'ouvrage *Le Capitaine et le barreur*, le manuel de l'association allemande d'aviron traduit par Claudia Mosner (Hanovre, 1992).

Il a été élagué et adapté pour mieux représenter la réalité de l'aviron de randonnée au Canada. Les Canadiens pratiquent rarement de l'aviron sur les canaux et rivières où il y a beaucoup de circulation commerciale. En Europe, il y a souvent des méthodes et de l'équipement comme des glissières et de petits trains pour permettre aux rameurs de contourner les écluses sans avoir à porter leur embarcation. Le premier événement d'aviron de randonnée au Canada a eu lieu en 1995 et reliait Poonamalie à Portland sur le grand lac Rideau. Depuis lors, plusieurs excursions ont été organisées en Ontario et au Québec en plus des événements d'aviron de mer au Québec, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse.

L'aviron de randonnée est un sport très agréable qui donne l'occasion de rencontrer les rameurs d'autres clubs et de ramer ensemble, plutôt qu'en compétition. Il permet aux participants de se dépenser pendant des heures, mais sans contrainte de temps. La durée de la randonnée permet de nouer rapidement des amitiés avec des personnes qu'il serait autrement impossible de rencontrer pendant une régates. La randonnée à bord de bateaux d'aviron se rapproche des excursions en canot, sans la vitesse. Elle permet aux participants de se rapprocher de la nature, et même de voir la faune de près.

Équipement d'aviron de randonnée — Bateaux

Différentes embarcations sont utilisées pour la randonnée dans les différentes régions du monde. Elles ont cependant certaines qualités en commun. Elles sont plus larges et plus stables que les coques de course, et parce qu'elles doivent être remontées sur une plage, elles sont plus robustes. Les sièges laissent plus d'espace entre les mains et les jambes des rameurs pour que l'embarcation soit plus facile à manœuvrer en eau agitée. Pour la stabilité de route, les embarcations sont équipées d'un aileron au lieu d'un gouvernail, ce qui permet de les ranger sur la coque.

Aviron de randonnée de rivière

L'aviron de randonnée de rivière utilise généralement des C-gigs assez étroits qui proviennent d'Allemagne et qui sont aujourd'hui très populaires partout en Europe. Quelques embarcations allemandes ont été apportées au Canada, mais dans les années 1900, Hudson Boat Works a lancé sa propre version. Le Hudson T-11 (4x+), T-7 double et le T-6 simple s'inspirent des C-gigs. Le chiffre représente la longueur de l'embarcation en mètres.

Le T-11 de la photo a la même construction qu'un bateau de course moderne. Il est fait d'un matériel en nid d'abeilles enveloppé dans du polymère renforcé de fibres de carbone durcies ensemble pour former une seule entité très robuste. Le T-7 et le T-6 sont faits de «Royalite», le même matériau utilisé dans la fabrication des canoës d'eaux vives.



Photo 1 — Exemple de T-11 fabriqué par Hudson

Les embarcations faites en Royalite résistent aux dommages causés par les roches et les quais tout en étant suffisamment légères pour être transportées par l'équipage. En Europe, on utilise aussi des D-gigs. Un bateau C-gig quatre de couple mesure ~0,75 m de largeur alors que celui d'un D-gig mesure ~1 m. Ces embarcations sont encore plus stables et il y a beaucoup de place pour les bagages, mais elles sont moins rapides. Les Européens utilisent aussi des bateaux trois de couple sans barreur (~0,7 m de largeur) et des bateaux de couple, pour cinq, six et huit rameurs.

Le bateau traditionnel néerlandais est un deux de couple avec barreur avec un siège très confortable pour ce dernier. Sur leurs canaux et rivières, les Néerlandais utilisent également des C-gigs avec barreur. En raison de la circulation dense sur leurs voies navigables, les embarcations sans barreur n'y sont pas très populaires.

Traditionnellement, les Vénitiens rament debout en poussant sur leur aviron comme ils le font sur les gondoles.

Sur la mer Baltique, les Danois préfèrent les bateaux deux de pointe «inrigger» où les rameurs sont appuyés sur un des plats-bords du bateau avec un aviron fixé au plat-bord opposé. En raison du décalage des sièges, les embarcations sont moins longues. Il ne s'agit pas d'embarcations rapides, mais elles ont une très bonne flottaison et leur performance en eaux houleuses sont impressionnantes. Aussi, elles ne prennent pratiquement pas l'eau.

Le design des bateaux inrigger est également utilisé en Norvège et en Suède, mais les embarcations sont conçues pour quatre rameurs en pointe, comme le montre la photo 2. Les embarcations sont plus longues, mais plus courtes que celles avec des sièges en rangée.

À Oslo, la flotte pour une randonnée d'aviron se composait principalement de ces bateaux inrigger, quatre de pointe et les nôtres étaient des bateaux côtiers, quatre de couple. Quand l'eau était relativement calme, les bateaux quatre de couple étaient généralement plus rapides que les bateaux inrigger quatre de pointe.

Cependant, la situation s'est inversée un jour où la mer était devenue particulièrement houleuse, les bateaux inrigger s'étant avérés beaucoup plus agréables à manœuvrer.



Photo 2 — Exemple d'un bateau inrigger en bois

La Finlande a une embarcation unique dérivée des bateaux vikings. Le bateau en bois « Kirkkovene » ou « Church Boat » mesure 2 m de largeur (photo 3) et nécessite 14 rameurs en pointe assis côte à côte ainsi qu'un barreur. Il n'y a pas de portants et c'est un des plus gros bateaux sur le marché. Les avirons sont supportés par un axe fixé au plat-bord et n'oscillent pas. Grâce à la puissance combinée des 14 rameurs, l'embarcation est remarquablement rapide. Le record de la course annuelle Sulkava en Finlande est de 4 heures pour un parcours de 60 km. En général, 7000 rameurs participent à cette compétition.



Photo 3 — Exemple d'un bateau finlandais en bois

Même si Hudson a cessé de fabriquer des embarcations de randonnée, il y a certaines entreprises qui en fabriquent en Europe, en Argentine et en Chine.

Bateaux de randonnée en mer

Les bateaux de randonnée en mer comprennent les traditionnels bateaux inrigger danois et le Church Boat de Finlande, ainsi que ceux fabriqués par l'entreprise française Euro Diffusion, qui construit un certain nombre de bateaux similaires conçus pour les courses en mer. Ces bateaux sont dotés d'une double coque qui renferme un espace d'air scellé. Tant qu'ils ne sont pas perforés, ils sont insubmersibles. Comme le montre la photo 5, la cabine de pilotage n'a pas de tableau, de sorte que si une vague devait balayer le bateau, l'eau s'écoulerait par l'arrière.



Photo 5 — Un bateau d'aviron de mer, deux de couple, fabriqué par Euro Diffusion.



Photo 6 — Un bateau d'aviron, quatre de couple, fabriqué par Filippi

La société italienne Filippi fabrique un bateau similaire, mais plus large et plus lourd avec de courts portants, comme le montre la Photo 6. Son bateau côtier se comporte très bien dans les eaux agitées; son élan lui permet de se déplacer dans des vagues qui pourraient bloquer complètement une embarcation plus légère.

En général, les bateaux côtiers ne peuvent pas être mis à l'eau par leur équipage. Le bateau quatre de couple avec barreur de fabrication française doit être transporté par au moins 6 personnes, et de préférence 8. Quant au quatre de couple avec barreur de Filippi, il faut de 8 à 10 personnes pour le sortir de l'eau. Dans leurs clubs d'attache, ces embarcations sont habituellement mises à l'eau à partir d'un chariot tiré à la main qui descend une rampe dans une eau suffisamment profonde pour les faire flotter. Le bateau côtier deux de couple de fabrication française peut être transporté par un équipage de deux personnes.

Le traditionnel Cornish Pilot Gig a acquis une fidèle clientèle. Ce bateau robuste et lourd comprend six sièges fixes et décalés. Ces bateaux servaient autrefois à remorquer des voiliers grésés en carré jusqu'au port. Comme le barreur du premier bateau à atteindre le voilier devait piloter le grand navire jusqu'au port et recevoir les frais payés au pilote, ces bateaux étaient conçus pour être rapides. Les autres bateaux aidaient au remorquage.

Un exemple canadien est le bateau pour six personnes utilisé à la régates royale de St. John's. Il se compose de sièges fixes disposés selon une configuration décalée, semblables à l'embarcation scandinave illustrée dans la photo 2 ci-dessus.

Rames

Les rameurs de randonnée canadiens doivent souvent se contenter des rames que le programme de compétition de leur club n'utilise plus ou dont les membres ne veulent plus. Dans les années 1990, ils auraient utilisé les avirons «macon», qui ont peu à peu été remplacés par les nouveaux avirons de style «hachoir».

Aujourd'hui, les avirons usagés de style «hachoir» sont pratiquement tout ce qu'il y a de disponible. Dans l'aviron de randonnée, l'endurance est plus importante que la vitesse. Un rameur de randonnée peut s'attendre à effectuer des séances de 15 à 20 kilomètres en début de journée, soit environ

2 heures d'aviron. Après une pause d'environ une heure pour le dîner, le rameur de randonnée remontera à bord du bateau pour une autre séance de de 15 à 20 kilomètres.

Le manche rigide et la grande palette de l'aviron «hachoir», qui ont été conçus pour une vitesse maximale, ont tendance à limiter le glissement de l'aviron dans l'eau et à provoquer un effet de choc aux épaules au début de chaque séance. L'utilisation des palettes «macon» avec des tiges légèrement flexibles réduit le choc, et à long terme, elles sont plus faciles à manœuvrer. Dans le contexte de l'aviron de randonnée, cela n'a aucune incidence sur la vitesse de l'embarcation.

Un autre avantage des palettes «macon» par rapport aux palettes «hachoir» est qu'elles peuvent être utilisées à tribord ou à bâbord. Dans une randonnée d'aviron, l'équipage devrait toujours disposer d'avirons de rechange. Avec les palettes «macon», un seul aviron de rechange est nécessaire.



Annexe B Information sur les randonnées

Mise à l'eau

Les bateaux de randonnée sont plus lourds et plus larges que les bateaux de course. La mise à l'eau se fait en portant le bateau à l'endroit par ses plats-bords, puis en le plaçant dans l'eau parallèlement au rivage.

Si un quai est disponible, il peut être utilisé pour glisser la coque dans l'eau. Les membres de l'équipage doivent embarquer un par un pour assurer la stabilité.

Accostage ou amarrage

Si le courant et le vent sont dans des directions opposées, effectuez les manœuvres d'accostage à contrecourant et à l'aide du vent pour pouvoir diriger le bateau.

Plage

- À l'approche d'une plage, surveillez toujours (demandez l'aide du membre d'équipage qui occupe le siège le plus proche de l'étrave) les rochers et les bois fondriers qui pourraient endommager le bateau.
- Ne pas faire remonter le bateau sur la plage.
- Demandez à un ou deux membres de l'équipage de débarquer avant que l'embarcation ne touche terre.
- Les membres de l'équipage qui ont débarqué doivent tirer l'embarcation vers la plage.
- S'il y a des vagues, veillez à ce que le bateau ne subisse pas de dommage sur la rive! Il faut le soulever bien haut.

Quai ou mur d'écluse

- Approchez-vous du quai à un angle d'environ 30°. Freinez doucement à l'aide des rames qui se trouvent du côté de l'eau, celles du côté du rivage étant disposées le long de l'embarcation. Cette dernière devrait ainsi être parallèle au quai ou au mur.
- Veillez à ce que les portants restent loin du quai.
- Approchez-vous, mais restez suffisamment loin pour que les portants ne heurtent pas le quai ou le mur.
- Placez les rames parallèlement à l'embarcation pendant l'amarrage. Utilisez une pagaie ou une gaffe d'embarquement pour amarrer l'embarcation.

- Tous les membres d'équipage doivent se tenir à l'écart du quai.
 - Si l'équipage débarque sur un quai bas en eau calme, tous les membres peuvent débarquer ensemble.
 - Si l'équipage débarque sur un quai haut, les membres doivent débarquer un par un pendant que le reste de l'équipage maintient l'embarcation en équilibre.

Entreposer le bateau à terre

- Les bateaux de randonnée sont conçus pour reposer en toute sécurité sur leur quille plate.
- Les bateaux côtiers doivent être soutenus de telle manière que leur barre et leur dérive ne touchent pas le sol!
- S'assurer de placer les bateaux hors de portée des vagues ou des variations du niveau de l'eau, qui peuvent être causées par l'ouverture ou la fermeture de barrages.
- Si de fortes pluies sont prévues, les bateaux doivent être entreposés à l'envers. Les platsbords doivent être posés sur des supports (bûches ou tables de pique-nique) et non sur les portants ou les gilets de sauvetage.
- Si ce n'est pas possible, retirez les portants et posez l'embarcation sur le plat-bord.

Ramer sur des rivières à courant

Ramez dans un courant seulement si cela ne présente aucun danger.

- Lorsque vous essayez de traverser une rivière qui coule, utilisez le courant pour vous aider dans la mesure du possible. Si le courant est suffisamment fort et que vous êtes en mesure de placer l'embarcation de façon appropriée, vous pouvez faire demi-tour par la seule action du courant.
- Lorsque vous ramez en amont, rapprochez-vous de la rive, puis alors que la pelle soulève l'eau, faites tourner la proue vers le courant de sorte que la poupe bascule dans l'eau calme près de la rive. Le courant peut alors propulser l'étrave sans qu'il soit nécessaire de donner un autre coup de rame.
- Lorsque vous ramez en aval, dirigez la proue vers l'eau calme près de la rive pendant que la poupe est dans le courant. Le courant devrait alors vous porter sans que vous ayez à donner un autre coup de rame.

Veillez à ne pas exécuter l'une de ces manœuvres par inadvertance lorsque vous dérivez vers l'aval! Lorsque vous dérivez, essayez de garder la proue pointée, et soyez prêt à ramer en tout temps.

Évitez de dériver en travers vers l'aval.

Aviron sur des lacs de grande superficie et aviron de mer

- Soyez toujours attentif aux conditions météorologiques changeantes et aux tempêtes en développement. Dans la mesure du possible, restez près de la rive. Veillez à ne pas vous approcher d'une rive sous le vent. En effet, le vent pourrait vous projeter sur la rive, ce qui risquerait d'endommager l'embarcation et de blesser l'équipage.

Faites attention aux marées et consultez les tables des marées si vous devez ramer sur de grandes étendues d'eau libre.

Renseignements pour le Canada : <https://marees.gc.ca/fr/marées-courants-et-niveaux-d'eau>
 Renseignements pour l'international : <https://www.tide-forecast.com>

Corrosion due à l'eau salée

L'eau salée est corrosive pour de nombreux métaux. Lavez votre embarcation à l'eau douce après avoir ramé dans l'eau salée en faisant attention à toutes les parties en métal.

Écluses

Les écluses présentent un ensemble de dangers pour les bateaux de Randonnée. Un bateau qui doit passer par des écluses devrait toujours avoir à son bord au moins un rameur expérimenté qui a déjà franchi des écluses.

- Le niveau de l'eau peut changer rapidement, variant de 2 à 15 mètres ou plus.
- Lorsqu'une écluse se remplit, cela peut générer de forts courants.
- Les rameurs doivent s'accrocher au mur de l'écluse ou à un autre bateau pendant que l'écluse se remplit ou se vide. À cette fin, les écluses canadiennes sont souvent munies de câbles verticaux recouverts de caoutchouc qui s'étendent du haut du mur de l'écluse jusqu'au niveau le plus bas de l'eau.
- Les rameurs pourraient devoir placer leurs avirons d'un côté du bateau afin de pouvoir se faire de la place. Cela crée une certaine instabilité.
- Pour utiliser une écluse en toute confiance, vous devez avoir à bord une gaffe et une pagaie.
- Ramez au milieu de l'écluse, puis approchez-vous d'un mur. La personne à l'avant doit être la première à saisir l'un des câbles. Le barreur doit saisir un câble avec la gaffe et tirer le bateau vers le mur.
- Manœuvrez l'embarcation vers l'avant ou vers l'arrière pour laisser de la place aux autres bateaux le long du mur, avec toujours au moins deux personnes.
- Au moment d'entrer dans une écluse en amont, deux personnes doivent tenir le bateau, l'une à l'avant et l'autre à l'arrière. Le courant causé par le remplissage de l'écluse peut entraîner l'embarcation loin du mur.
- La plupart du temps, il n'est pas possible d'incliner les avirons de pointe pour qu'ils soient parallèles à l'embarcation en raison de la barre de force arrière. Il peut être nécessaire d'enlever les avirons qui se trouvent du côté du mur avant que l'embarcation s'en approche. L'utilisation d'une gaffe est recommandée.
- Si plusieurs bateaux attendent, ils devront peut-être se placer l'un à côté de l'autre plutôt que directement contre le mur de l'écluse.
- Il faut toujours respecter la puissance du courant lorsque l'écluse se remplit.
- Veillez à amarrer le bateau en toute sécurité pour éviter les dommages.
- Veillez à ne pas accrocher les portants ou les pelles aux échelles et à ne pas les laisser se coincer dans les fissures du mur.
- Veillez à ne jamais attacher le bateau à quoi que ce soit dans l'écluse.