



# TREGUNC CORNOUAILLE AVIRON

---



## LIVRET SECURITE

# Sommaire

<b>1.</b>	<b>BIENVENUE AU TREGUNC CORNOUAILLE AVIRON !</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>LA SECURITE</b>	<b>6</b>
<b>2.1.</b>	<b>La réglementation</b>	<b>6</b>
<b>2.2.</b>	<b>Principaux Risques et Conduite à tenir en cas d'accident</b>	<b>7</b>
2.2.1.	<i>L'hydrocution</i>	7
2.2.2.	<i>La noyade</i>	8
2.2.3.	<i>L'hypothermie</i>	8
2.2.4.	<i>L'hyperthermie</i>	9
<b>2.3.</b>	<b>Principaux Risques et Procédures d'alerte</b>	<b>9</b>
2.3.1.	<i>Homme à la mer</i>	9
2.3.2.	<i>Dessalage</i>	10
2.3.3.	<i>Avaries</i>	10
2.3.4.	<i>Procédures d'alerte</i>	11
<b>2.4.</b>	<b>La sécurité en mer</b>	<b>12</b>
2.4.1.	<i>Sorties encadrées, sorties en autonomie</i>	12
2.4.2.	<i>Registre des sorties</i>	12
2.4.3.	<i>Tenue, comportement sur l'eau</i>	12
2.4.4.	<i>Navigation</i>	13
2.4.5.	<i>Changements de positions en mer sur les 4 barrés</i>	13
<b>2.5.</b>	<b>Sécurité en salle d'ergomètre</b>	<b>13</b>
<b>2.6.</b>	<b>Responsabilités du Chef de Bord et du Responsable de Sortie</b>	<b>13</b>
2.6.1.	<i>Chef de bord</i>	13
2.6.2.	<i>Responsable de Sortie</i>	14
<b>3.</b>	<b>MATELOTAGE</b>	<b>15</b>
<b>3.1.</b>	<b>Nœuds obligatoires</b>	<b>15</b>
<b>3.2.</b>	<b>Nœuds utiles</b>	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>LE BALISAGE</b>	<b>16</b>
<b>5.</b>	<b>ZONES DE NAVIGATION DU CLUB</b>	<b>17</b>
<b>5.1.</b>	<b>Plan d'eau</b>	<b>17</b>
<b>5.2.</b>	<b>Zones dangereuses</b>	<b>18</b>
<b>5.3.</b>	<b>Zone d'évolution en solo</b>	<b>19</b>
<b>5.4.</b>	<b>Baie de Pouldohan – Ses spécificités</b>	<b>20</b>
<b>6.</b>	<b>LE PETIT LEXIQUE DU RAMEUR</b>	<b>21</b>
<b>7.</b>	<b>LE PETIT MEMENTO DU RAMEUR</b>	<b>24</b>

<b>7.1.</b>	<b>ROLES DES EQUIPIERS .....</b>	<b>24</b>
<b>7.2.</b>	<b>POSITIONS DE SECURITE .....</b>	<b>24</b>
<b>7.3.</b>	<b>ORGANISER UNE SORTIE .....</b>	<b>24</b>
<b>7.4.</b>	<b>COMMANDEMENTS .....</b>	<b>24</b>
<b>7.5.</b>	<b>EMBARQUEMENT SUR BABORD .....</b>	<b>25</b>
<b>7.6.</b>	<b>DEBARQUEMENT SUR BABORD .....</b>	<b>25</b>
<b>7.7.</b>	<b>TENIR UN CAP .....</b>	<b>25</b>
<b>7.8.</b>	<b>ERREURS CLASSIQUES .....</b>	<b>25</b>
<b>8.</b>	<b>LES 10 COMMANDEMENTS DU RAMEUR .....</b>	<b>27</b>

## 1. BIENVENUE AU TRÉGUNC CORNOUAILLE AVIRON !

Chère adhérente, cher adhérent,

*L'aviron de mer, c'est se faire plaisir !*

*Sport de Nature, l'aviron de mer est une activité à la portée de tous, jeunes et moins jeunes. Vous avez choisi de rejoindre notre club, vous allez pratiquer, suivant vos possibilités, une discipline sportive des plus complète aux valeurs morales unanimement reconnues et qui permet de partager ensemble, à l'unisson, l'effort et son résultat.*

*L'aviron de mer c'est un sport d'équipe par excellence, un sport de fraternité et d'estime réciproque.*

*L'aviron de mer c'est, aussi, découvrir de manière différente et originale la mer, la faune et la flore du milieu marin.*

*Nous sommes donc ravis de vous accueillir au sein du Trégunc Cornouaille Aviron.*

*Vous faites le choix de vous joindre à une communauté sportive engagée et soucieuse de son environnement et qui est impatiente de pouvoir partager avec vous les bienfaits de ce sport unique.*

*Avant de venir nous rencontrer, vous vous êtes sans doute posé des questions comme L'aviron est-il sain ? A quel âge peut-on commencer à ramer ? Quels sont les bienfaits de cette pratique ? Sur quel bateau vais-je débiter ? Est-ce que je vais tomber à l'eau ? Que fait-on après la période d'initiation ? Est-ce que l'on arrête de ramer en hiver ? Y a-t-il des prérequis pour pratiquer ? Quel équipement va-t-il me falloir ? Quelles sont les techniques pour ramer ? J'ai déjà fait du canoé et on parle de pagayer. Quelle est la différence entre pagayer et ramer ? et sans doute bien d'autres*

*C'est pourquoi, nous mettons à votre disposition trois livrets dans lesquels vous trouverez des informations sur cette pratique sportive, son histoire en quelques dates, notre club (Livret accueil au club), notre plan d'eau et les règles de sécurité qui prévalent pour évoluer sans risques (Livret sécurité de l'aviron). Enfin nous avons inclus un petit vademecum technique auquel vous pourrez vous référer (Livret technique de l'aviron), mais n'oubliez jamais que seule la pratique fait la technique et c'est lorsque vous serez sur l'eau que vous ressentirez les choses.*

*Nous espérons que ce livret du rameur vous aidera à vous intégrer rapidement et confortablement au sein de notre club. L'aviron de mer est un sport stimulant et gratifiant, et nous sommes convaincus que vous en tirerez beaucoup de plaisir.*

*Nous vous souhaitons de belles sessions d'aviron de mer et une expérience enrichissante parmi nous !*

*Rendez-vous sur l'eau.*

## 2. LA SECURITE

### 2.1. La réglementation

La pratique de l'aviron de mer dans le cadre fédéral de la FFA sur le domaine maritime français est principalement soumise aux règlements suivants :

- Le RIPAM, aussi appelé ColReg ou ColReg 72 de son nom anglais (Collision Regulations 1972), définit les règles de priorité entre les navires. Ces règles se basent sur la direction relative des navires, sur leur capacité de manœuvre et sur leurs moyens de propulsion.

#### **Appliqué à l'aviron de mer :**

- Nos yoles ne sont pas prioritaires vis-à-vis des autres embarcations ;
- Dans un chenal, on navigue sur la droite dans le sens de la navigation ;
- En cas de routes opposées entre embarcations avec collision potentielle, chaque embarcation doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre ;
- Entre yoles, la yole rattrapante doit s'écarter de la yole rattrapée ;
- Lorsque deux yoles font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, la yole qui voit l'autre yole sur tribord doit s'écarter de la route de celle-ci.

- La Division 240 du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie / Direction des Affaires Maritimes (révision en date du 12 décembre 2014) définit les règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres pour le domaine maritime français.

#### **Appliqué à l'aviron de mer :**

- Les navigations en aviron de mer sont nécessairement diurnes ;
- Fixe le matériel d'armement et de sécurité réglementaire à embarquer sur les yoles en fonction des conditions d'utilisation (distance d'un abri)
- Définit les rôles et responsabilités du chef de bord : voir § 8.1 ;
- La nécessité de tenir un Registre de Vérification Spéciale des yoles (vérification annuelle de chaque yole)

- Le règlement intérieur de la Fédération Française d’Aviron, annexe 5.2, règlement relatif à la sécurité, pratique maritime complète les règlements précédents en édictant des règles spécifiques à la pratique de l’aviron en mer.

**A retenir essentiellement :**

- Les obligations d’affichage au club : tableau du plan d’eau, d’organisation des secours (voir procédure d’alerte au § 3.3), règlement FFA ;
- La tenue d’un registre des sorties ;
- Les conditions de sorties : sorties encadrées, sorties en autonomie (voir § 6.1) ;
- Le besoin de disposer d’une embarcation de sécurité (voir § 6.6) ;
- Les rôles du chef de bord et du responsable de sortie (voir § 8) ;
- L’interdiction de naviguer de nuit ou par temps d’orage ;

## **2.2. Principaux Risques et Conduite à tenir en cas d’accident**

Au-delà des risques liés aux accidents « mécaniques » (collision, échouage, chavirage, ...), à prévenir en respectant les règles de navigation et en adoptant un comportement adapté en mer, les principaux risques liés à la pratique de l’aviron de mer sont, comme pour tous les sports nautiques, l’hydrocution, la noyade, l’hypothermie, voire l’hyperthermie.

### **2.2.1. L’hydrocution**

Appelée également noyade syncopale, l’hydrocution est **provoquée par un écart soudain et important entre la température de l’eau et celle du corps brusquement immergé.**

Sous l’effet de la chaleur, les vaisseaux sanguins se dilatent, et lorsque la peau entre en contact avec le froid, ils se contractent. Une immersion trop rapide dans l’eau fraîche alors que la température du corps est élevée peut ainsi couper la respiration et **entraîner une perte de connaissance, voire un arrêt cardiaque.**

Une fois dans l’eau, certains signes doivent alerter. **Des démangeaisons, des frissons, des crampes, des maux de tête ou encore un sentiment d’angoisse peuvent indiquer un début de choc thermique** et doivent amener à sortir de l’eau immédiatement.

Pour venir en aide à une personne frappée d’hydrocution, il faut la ramener à terre et alerter les secours.

**Les gestes de premiers secours sont :**

- Vérifier que le sujet respire
- Placer le sujet en position latérale de sécurité
- Réchauffer le sujet en le couvrant (mais sans la frictionner),

- *Voire pratiquer un massage cardiaque (l'arrêt respiratoire qui survient lors d'une hydrocution est généralement suivi par un arrêt du cœur)*

### **2.2.2. La noyade**

Les gestes classiques de premier secours en cas de noyade sont :

- La ventilation artificielle (bouche-à-bouche) ;
- Associée au massage cardiaque (à condition d'avoir un plan dur) ;
- ... tout en sachant que, sans défibrillateur immédiatement disponible, il y a assez peu de chance de ramener un noyé à la vie.

D'où l'intérêt de disposer d'une VHF ou d'un téléphone portable sur le plan d'eau

### **2.2.3. L'hypothermie**

Cet état correspond à une baisse généralisée de la température corporelle, cette baisse pouvant être brutale, dans le cas d'immersion dans l'eau froide, ou progressive dans le cas d'une exposition prolongée au froid.

Il faut savoir que la plupart des noyades sont dues à l'hypothermie.

En aviron, le pratiquant peut être soumis à l'hypothermie en cas de pratique par temps froid si certaines précautions ne sont pas prises :

- **Tenue** avec une bonne couverture du corps, coupe-vent ; un bonnet peut limiter une grande partie des déperditions calorifiques (la tenue des barreaux est à adapter tout particulièrement) ;
- **Adaptation** de la sortie et de sa durée aux conditions.

Mesures à prendre en cas d'hypothermie sur une personne :

- On ne manipule pas le sujet brutalement ;
- On met le sujet au sec, dans un endroit chauffé ;
- On le couvre d'une couverture ;
- On lui donne à boire une boisson tiède ;
- On ne le frictionne pas, on le laisse se réchauffer doucement.
- On surveille l'état de conscience ;
- On alerte éventuellement.



#### **2.2.4. L'hyperthermie**

L'hyperthermie est l'élévation locale ou générale de la température du corps au-dessus de la valeur normale (37 à 37,5 °C chez l'humain), en raison de l'accumulation de chaleur exogène.

Elle peut résulter :

- D'une exposition à la chaleur du Soleil : c'est l'« insolation » ;
- D'une exposition à la chaleur ambiante (canicule, ambiance industrielle, incendie) : c'est le « coup de chaleur classique » ;
- D'un effort intense avec une mauvaise évacuation de la chaleur (à cause d'une ambiance trop chaude et humide ou de vêtements trop isolants) : c'est le « coup de chaleur d'exercice » ou « d'effort ».

Chez l'être humain, il y a risque de décès au-delà de 41,5°C (complications cérébrales irréversibles).

En aviron, le rameur peut être soumis à l'hyperthermie en cas d'effort par temps chaud (surtout en absence de vent) si certaines précautions ne sont pas prises :

- Tenue adaptée avec protection solaire (couvre-chef, lunettes, crème, etc.) ;
- Hydratation ;
- **Adaptation** de l'effort et de sa durée aux conditions.

Mesures à prendre en cas d'hyperthermie sur un rameur :

- Refroidissement du sujet (déshabiller, appliquer des linges froids et humides, ventilation de l'air, ombre) ;
- Hydratation (autant que possible) ;
- Surveillance de l'état de conscience ;
- Alerte éventuellement.

### **2.3. Principaux Risques et Procédures d'alerte**

Dans tous les cas, en l'absence de secours externe, ne jamais quitter la yole (la yole, même chavirée en s'y asseyant à califourchon, reste la meilleure réserve de flottabilité et abri contre le froid possible) ;

En fin de séance, ne pas oublier de consigner l'événement dans le registre des sorties.

#### **2.3.1. Homme à la mer**

- Agir vite mais sans précipitation, sous les instructions du chef de bord

- Donner l'alerte rapidement (voir § 3.3) si les circonstances l'exigent (temps froid, mauvaise météo, coucher du soleil proche, blessé, condition physique de l'équipier, expérience de l'équipage, etc.) ;
- Ne pas hésiter à lancer une brassière à l'équipier tombé à la mer ;
- D'expérience, il est plus facile de remonter sur une yole par son arrière ;
- Attention à la tête du rameur avec les portants et vis de dame de nage si celui-ci est abordé par le côté de la yole ;
- Une fois l'équipier récupéré, sauf conditions particulièrement favorables, privilégier d'interrompre la sortie et de rentrer au port.

### **2.3.2. Dessalage**

Toutes nos yoles, y compris les quatre barrés et les planches, peuvent chavirer.

- Agir de façon coordonnée sous l'autorité du chef de bord ;
- Une fois un contrôle de l'état de l'ensemble de l'équipage par le chef de bord, passer les brassières ;
- Donner l'alerte rapidement (voir § 3.3) si les circonstances l'exigent (temps froid, mauvaise météo, coucher du soleil proche, blessé, condition physique et expérience de l'équipage, etc.) ;
- Des techniques de resalage, y compris pour les 4 barrés existent. Elles pourront faire l'objet de séances de formation et de démonstration par vidéo ;
- D'expérience, il est plus facile de remonter sur une yole par son arrière ;
- Attention aux équipiers lors de la manœuvre de resalage (portants et vis de dame de nage, pelles, etc. vis-à-vis des têtes notamment) ;
- Une fois la situation rétablie, sauf conditions particulièrement favorables, privilégier d'interrompre la sortie et de rentrer au port.

### **2.3.3. Avaries**

Les principales avaries en aviron de mer sont la casse d'une pelle, d'une dame de nage ou l'avarie de barre.

Dans tous les cas, sauf en cas de secours externe, ne jamais abandonner la yole qui reste la meilleure réserve de flottabilité et protection contre le froid possible.

#### **- Casse d'une pelle :**

- Sur un double ou un quatre, rentrer au port.
- Sur un solo, demander assistance (de préférence à une yole double ou quatre pour se faire prêter une pelle). A défaut se faire remorquer jusqu'au port (au pire jusqu'à l'abri le plus proche).

- Si les circonstances l'exigent, donner (faire donner) l'alerte.

**- Casse d'une dame de nage :**

- Sur un double ou un quatre, rentrer au port.
- Sur un solo, demander assistance pour se faire remorquer jusqu'au port (au pire jusqu'à l'abri le plus proche).
- Si les circonstances l'exigent, donner (faire donner) l'alerte.

**- Avarie de barre en 4 :**

Utiliser la barre de secours si on en a une. Si non, tenter de rentrer sans barre ou avec la barre bloquée si la yole reste manœuvrante, la nage assurant la direction et la stabilité de route éventuellement en bloquant ses pelles. En cas d'échec, demander assistance.

**- Voie d'eau :**

Nos yoles sont de conception insubmersible, mais, en cas de voie d'eau significative (coquer perforée, par exemple suite à un abordage), interrompre la sortie en rentrant au port par ses propres moyens si la yole reste manoeuvrante (déclencher l'alerte si les circonstances l'exigent)

### **2.3.4. Procédures d'alerte**

#### **Depuis la terre**

La procédure d'alerte « terre » et les contacts secours à terre est affichée au club.

A retenir :

- N° d'urgence pour secours à terre (pompiers) : 18
- N° d'urgence pour secours en mer (CROSS) : VHF 16 ou tel. 02.97.55.35.35 ou tel. 196 (d'un fixe ou d'un portable)

#### **En mer**

La procédure d'alerte en mer se fait auprès du CROSS, par VHF ou par portable

- VHF : canal 16
- tel. 02.97.55.35.35 ou 196

La procédure d'alerte « mer » est affichée au club.

Si le problème ne se situe pas sur une yole équipée de la VHF, avertir une yole équipée (ou tout autre embarcation à proximité, voire la terre) en criant, utilisant les sifflets des brassières et/ou en faisant des gestes d'oscillation des bras, éventuellement en tenant une ou deux brassières

## **2.4. La sécurité en mer**

### **2.4.1. Sorties encadrées, sorties en autonomie**

2 types de sorties sont possibles au CNP Aviron :

- Les sorties encadrées : ces sorties sont placées sous la responsabilité d'un Responsable de Sortie (voir § 8.2) qui, sur l'eau, assure l'encadrement de sécurité,
- Les sorties en autonomie : ces sorties se font sous la responsabilité des rameurs (bien sûr la notion de Chef de Bord subsiste) sans responsable de sortie. Ceci ne signifie pas que les rameurs expérimentés habilités à sortir en autonomie peuvent décider de sorties à leur convenance.

### **2.4.2. Registre des sorties**

Le Registre des Sorties réglementaire est disponible sur le bureau du club dans le hangar. Il doit être rempli systématiquement par le responsable de sortie (ou les chefs de bord pour les sorties en autonomie) et visé par les chefs de bord (avec éventuellement leurs observations) en fin de sortie.

Les informations générales relatives à la sortie (météo, marée, consignes y compris horaires) sont notées sur le tableau. Avant la séance, le responsable de sortie peut aussi décider d'organiser un briefing des chefs de bord ou de l'ensemble des équipages

### **2.4.3. Tenue, comportement sur l'eau**

Il n'est pas inutile de rappeler quelques principes de bons sens qui s'imposent :

- La tenue du rameur (ou du barreur) doit être adaptée à la pratique et aux conditions météo. Pour ramer, une tenue près du corps ainsi que des chaussures sont nécessaires.
- Comme dans tout sport ; les séances doivent commencer par un temps d'échauffement et de montée en régime adapté, et idéalement se terminer par une période de détente (et pourquoi pas d'étirements une fois le matériel rangé) ;
- Le programme de la séance doit évidemment tenir compte des conditions et de l'équipage ;
- En mer, le chef de bord et le barreur doivent rester en vigilance permanente : observation du plan d'eau (obstacles, autres embarcations – yoles ou autres-, baigneurs, nageurs sportifs au large même l'hiver, plongeurs, météo et ses évolutions, courant, localisation sur le plan d'eau) et rester conscients de l'heure (ne serait-ce que pour décider du demi-tour);
- En solo et en double, se retourner régulièrement et fréquemment ;
- Même s'il est attendu des rameurs, hors chef de bord, de n'être concentré que sur leur propre bateau, il va de soi que si un rameur

détecte un danger ou une situation particulière, il doit immédiatement en faire part au reste de l'équipage.

#### **2.4.4. Navigation**

En navigation, les yoles respectent les règles de navigation en vigueur : RIPAM, règles de balisage, etc.

On se souviendra que la navigation dans la zone des 300 m est autorisée, mais que la vitesse y est limitée à 5 nœuds, vitesse assez facilement atteinte en aviron de mer. Donc, de façon générale et en particulier l'été, on évitera de naviguer dans la zone des 300m et, quand elles sont mouillées, on se positionnera au large des bouées jaunes. La vitesse est limitée à 3 nœuds dans le chenal du port.

#### **2.4.5. Changements de positions en mer sur les 4 barrés**

Quand les conditions le permettent, sur les 4 barrés, il est possible de procéder à des changements de positions, ne serait-ce que pour relayer le barreur. A retenir les règles suivantes :

- Privilégier les endroits calmes pour procéder au changement ;
- Positionner la yole fasse à la houle ;
- Le changement se fait, pour les équipiers restant à leur place, pelles à plat tenues fermement à la surface ;
- Garder les centres de gravité des équipiers en mouvement les plus bas possibles : les rameurs « enjambés » se baissent, les équipiers se déplaçant sont accroupis le plus possible ;

### **2.5. Sécurité en salle d'ergomètre**

On retiendra :

- Toutes les séances d'ergomètres se font dans le cadre de séances planifiées ;
- Tous les rameurs utilisant les ergomètres doivent avoir préalablement été formés ;
- Les séances doivent commencer par un échauffement et une première montée en régime ;
- Programme des séances adapté à la condition physique et au niveau des pratiquants ;

### **2.6. Responsabilités du Chef de Bord et du Responsable de Sortie**

#### **2.6.1. Chef de bord**

Les rôles et responsabilités du chef de bord sont définis dans la Division 240 :

- C'est un membre d'équipage responsable de la conduite de la yole et de la tenue du registre des sorties ;

- Il est responsable du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées ;
- Il s'assure de la présence et du bon état de tous les équipements et matériels de sécurité (il peut déléguer les contrôles à des membres d'équipage), qu'il met en œuvre lorsque les conditions l'exigent ;
- Il répartit sur la yole les différents membres d'équipage en fonction de leur niveau, de leur condition physique, du programme de la sortie et bien sûr des conditions,
- En cas d'événement sécurité, c'est lui qui dirige les actions de l'équipage et qui, s'il le juge nécessaire, déclenche les procédures d'alerte,
- Il agit tant que possible en coordination avec le responsable de sortie dans le cadre d'une sortie encadrée.

### **2.6.2. Responsable de Sortie**

Le Responsable de Sortie est un cadre nommé par le Comité de Section Aviron qui assure la responsabilité et l'encadrement sécurité des séances dites encadrées.

- Il constitue les bateaux ;
- Il définit la zone de navigation (voir § 9.1) et les horaires ;
- Il désigne les chefs de bord, leur donne les instructions ;
- Il contrôle (fait contrôler) l'embarquement et le débarquement ;
- Il remplit le tableau du pupitre aviron et contrôle le registre des sorties (il s'assure que les chefs de bord remplissent leur partie du registre) ;
- Il peut annuler la sortie, totalement ou pour certains équipages

## **En synthèse, il est important de savoir :**

- **Dénager** (ramer en sens inverse avec les bras uniquement), en cas de collision avec un autre bateau ou avec la berge, il faut pouvoir se dégager en ramant en sens inverse.
- **Scier**. C'est l'arrêt d'urgence pour éviter une collision. On arrête le bateau en immergeant la **palette à plat** dans l'eau pour créer une force de frottement que l'on peut augmenter ensuite en tournant progressivement la **palette au carré**.
- **Maitriser les règles de navigation**

### **Deux Règles d'or**

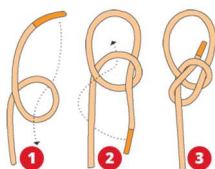
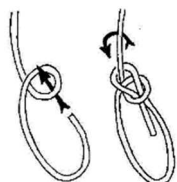
- **Je me retourne régulièrement**
- **Je ne lâche JAMAIS mes avirons** *(ce sont eux qui maintiennent l'équilibre du bateau).*

### 3. MATELOTAGE

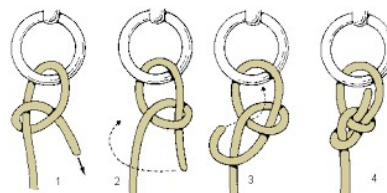
Les principaux nœuds

#### 3.1. Nœuds obligatoires

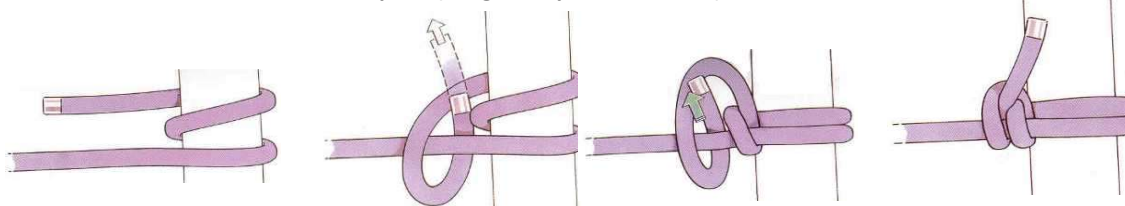
Chaise pour boucle (obligatoire pour le brevet 2)



Chaise autour d'un point fixe

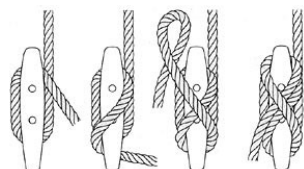


Tour mort et demi-clé à capeler (obligatoire pour le brevet 2)



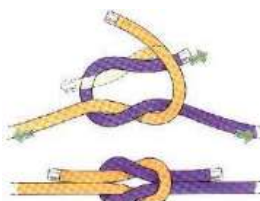
#### 3.2. Nœuds utiles

Taquet



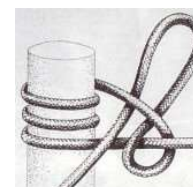
(un tour mort, un tour croisé, une demi-clé), résistant et facile à défaire sous tension

Plat



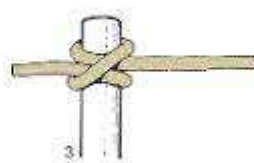
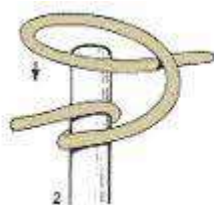
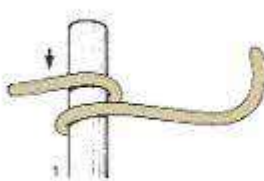
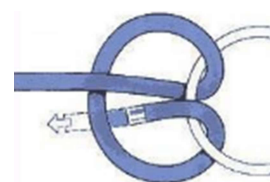
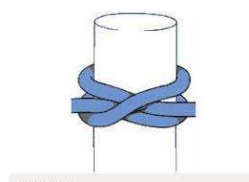
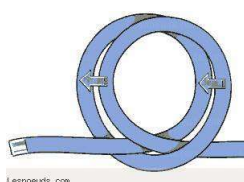
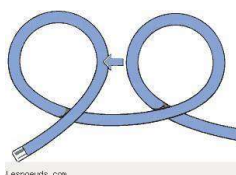
pour joindre deux bouts, impossible à défaire sous tension

Tour mort et demi-clé gansée




très facile à défaire sous tension

Cabestan ou demi-clé à capeler (pour bloquer en urgence un bout avec forte tension)



## 4. LE BALISAGE

La signalétique marine




### BALISAGE RÉGION A

EUROPE, AFRIQUE ET ASIE

---

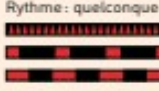
#### MARQUES LATÉRALES

**BÂBORD**




OU

Feu : rouge  
Rythme : quelconque

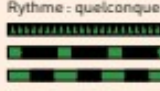


**TRIBORD**



OU

Feu : vert  
Rythme : quelconque




VERS LE PORT

**Exemples:**  
Scintillant  
À éclat  
Isophase

#### MARQUES CARDINALES

**Feux blancs**  
s.r. : feu scintillant rapide  
s.c. : feu scintillant  
e.l. : éclat long



**DANGER**

**NORD**  
3 s.c. toutes les 10 secondes  
OU  
3 s.r. toutes les 5 secondes

**SUD**  
4 s.c. + 1 e.l. toutes les 15 secondes  
OU  
6 s.r. + 1 e.l. toutes les 10 secondes


**EST**  
3 s.c. toutes les 10 secondes  
OU  
3 s.r. toutes les 5 secondes

**OUEST**  
9 s.c. toutes les 15 secondes  
OU  
9 s.r. toutes les 10 secondes

---

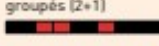
#### MARQUES DE CHENAL PRÉFÉRÉ

Même forme que ci-dessus.  
**Exemple:**

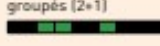


VERS LE PORT


Feu : rouge  
Rythme : à éclats diversement groupés (2+1)



Feu : vert  
Rythme : à éclats diversement groupés (2+1)




#### BALISAGE DES PLAGES




- 1 Bordure extérieure
- 2 Chenal traversier
- 3 Bateaux : vitesse inférieure à 5 nœuds
- 4 Embarcations à moteur interdites
- 5 Zone réservée uniquement aux baigneurs

---


#### MARQUES D'EAUX SAINES



Feu : blanc  
Rythme :  
= isophase  
= à occultations  
= à 1 éclat long toutes les 10 s

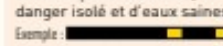



#### MARQUE SPÉCIALE



Forme au choix  
Feu : jaune.

Rythme : différent de ceux des marques cardinales, de danger isolé et d'eaux saines  
**Exemple:**







## 5. ZONES DE NAVIGATION DU CLUB

### 5.1. Plan d'eau

La zone de pratique est toute la baie de Concarneau délimitée au Sud et à l'Ouest par une ligne rouge sur la carte allant de pointe de Beg-Meil à la Pointe de Trévignon.

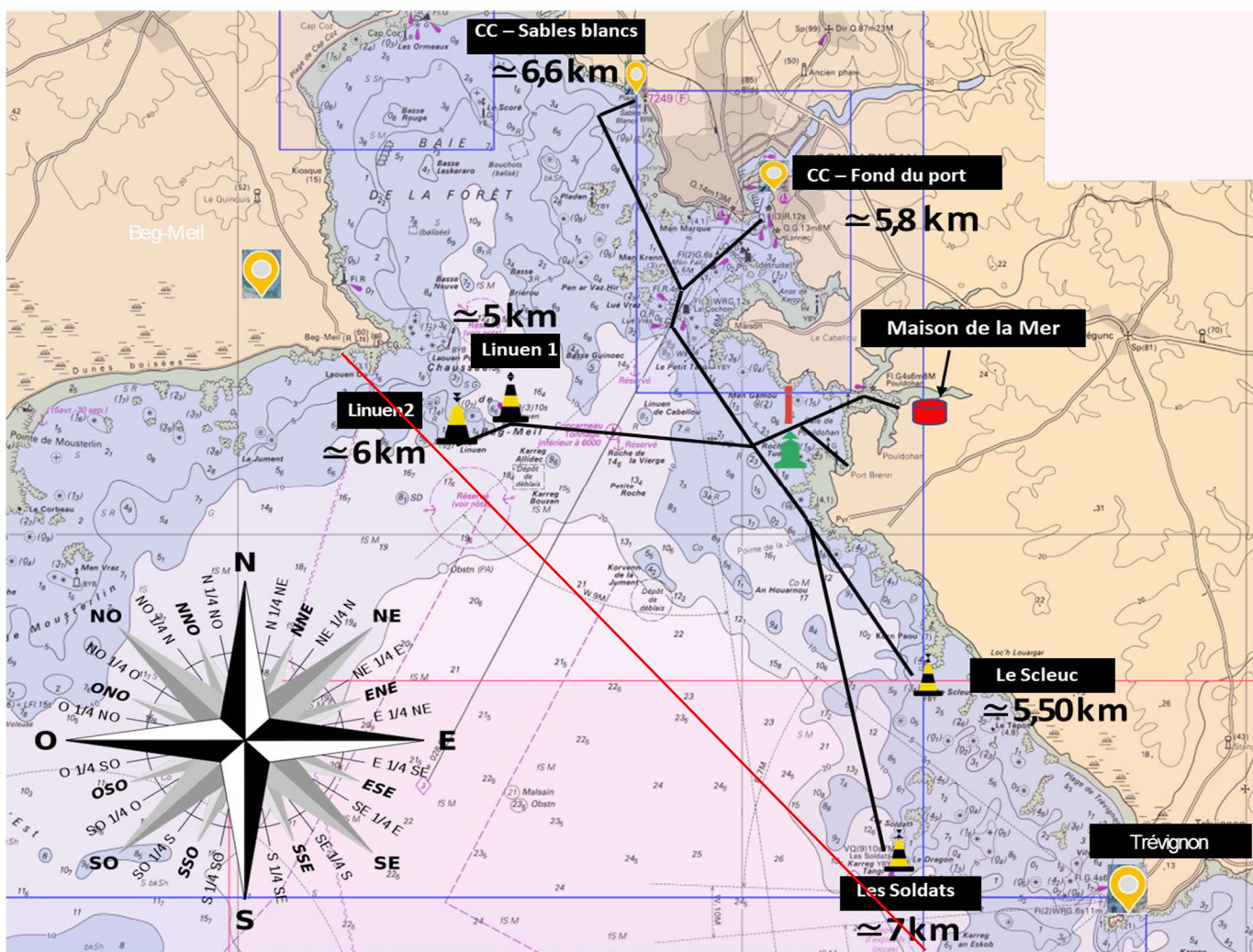
L'éloignement de notre base de départ dépend du niveau « d' autonomie » .

Tous ces parcours ci-après sont réalisés sans canot de sécurité mais dans des conditions particulières indiquées dans le règlement intérieur du club.

La direction de la sortie sera à choisir selon les vents et les conditions météo. Par principe, on part toujours face au vent pour revenir dos au vent.

Attention : un vent d'Est aura tendance, bien qu'en limitant les vagues, à nous éloigner de la côte. Un vent d'ouest favorisera les vagues et nous repoussera vers la côte.

Bien vérifier également les informations relatives à la houle et à la mer du vent

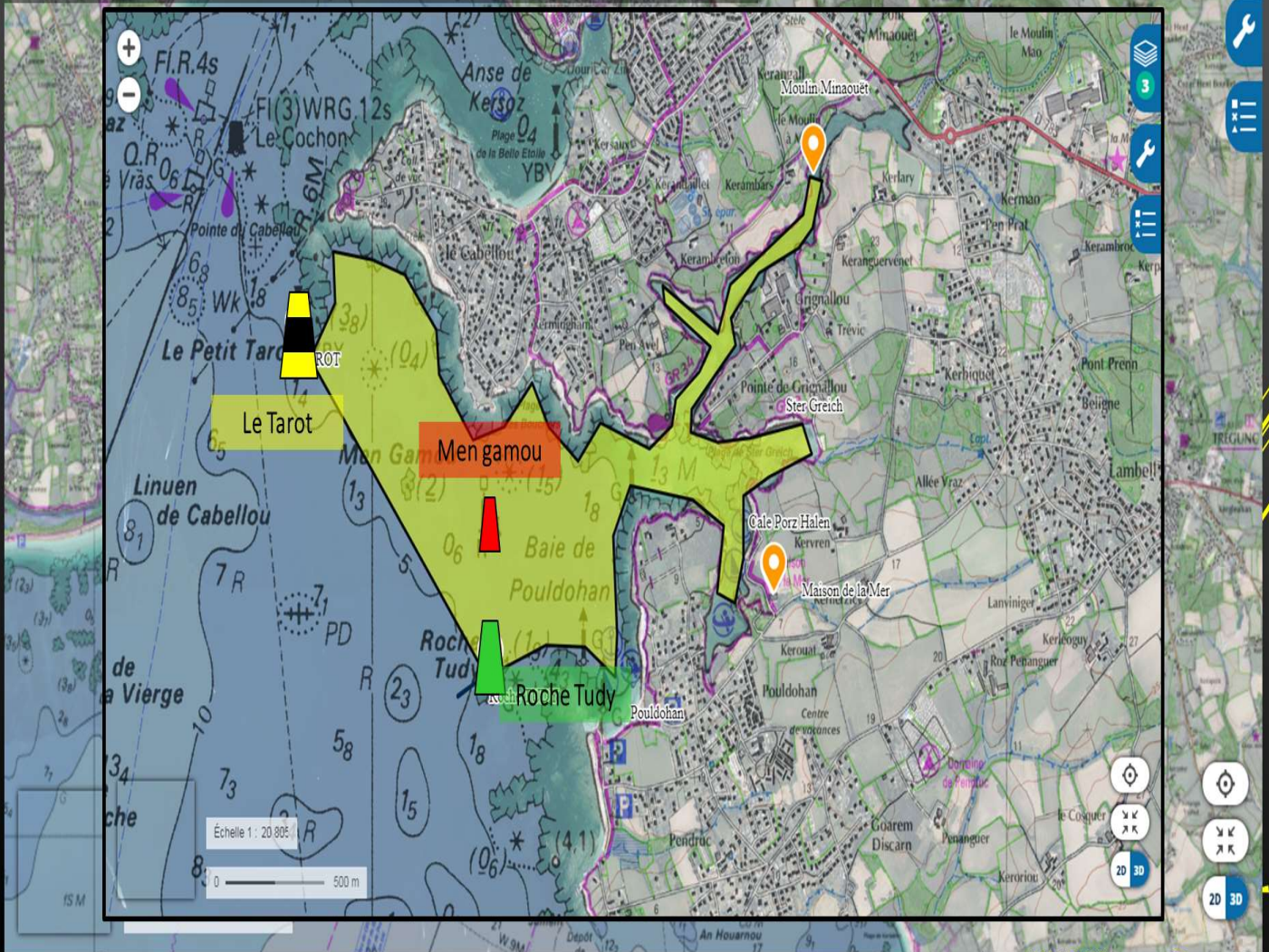




### 5.3. Zone d'évolution en solo

Lorsque vous sortez en solo, même à plusieurs solos non accompagnés d'une double ou d'une 4, seule la zone de la baie de Pouldohan délimitée par une ligne entre la Roche Tudy balise verte et le Taro (Cardinale Ouest) côté Ouest et la côte à l'est.

## Zone d'évolution autorisée en solo





## 6. LE PETIT LEXIQUE DU RAMEUR

<b>Aviron</b>	Désigne à la fois le sport correspondant et l'équivalent des rames (pelles)
<b>Bâbord Tribord</b>	(Appelés bords). Pour tous les bateaux, la terminologie est basée sur le sens d'avancement. Désigne un côté du bateau par rapport à sa proue.
<b>Barrette</b>	Petite tige qui ferme la dame de nage et qui empêche la pelle de s'enlever. Précaution : ne pas trop desserrer l'écrou pour ouvrir la barrette, risque de l'abimer et/ou de le perdre.
<b>Border les avirons</b>	Les pousser à fond dans les dames de nage, collier de l'aviron au contact de la dame de nage.
<b>Cadence</b>	Nombre de répétitions du coup d'aviron par minute (par exemple
<b>Cale pieds ou barre de pieds</b>	Emplacement réglable sur lequel on attache ses pieds.
<b>Collier</b>	Pièce montée sur la pelle pour venir dans la dame de nage
<b>Coulisse</b>	Siège à roulettes sur lequel est assis le rameur. Elle permet la poussée des jambes ce qui différencie l'aviron des autres sports de rame.
<b>Dame de nage</b>	Système rotatif dans lequel on fixe son aviron. La dame de nage, en contact d'un collier monté sur le manchon de l'aviron, détermine deux positions, l'une verticale pour propulser le bateau, l'autre horizontale quand les pelles sont hors de l'eau. On parle de crans de la dame de nage.
<b>Dénager</b>	Ramer en marche arrière, en bras/corps pour faire reculer ou tourner le bateau. Mouvement inverse de la nage, pour dénager on pousse les avirons au lieu de les tirer vers soi.
<b>Double</b>	Bateau avec deux rameurs
<b>Engager</b>	Tourner la palette (bâbord ou tribord) au carré dans l'eau, en immobilisant le manche de la pelle, pour engager le bateau dans un virage sur sa lancée.
<b>Laisser glisser / Laisser filer</b>	Ne plus propulser le bateau (ne plus ramer) et laisser les pelles à plat sur l'eau.
<b>Nager</b>	Ramer, se propulser en marche avant.
<b>Palettes</b>	Extrémité élargie de la pelle

<b>Pelles</b>	Autre dénomination des avirons, on ne parle pas de rames. Dans les bateaux de couple, chaque rameur dispose de deux pelles ; dans les bateaux équipés en pointe, d'une seule pelle (plus grande). Les pelles montées à tribord se distinguent de celles montées à bâbord. Elles portent en général un repère vert pour le tribord ou rouge pour les bâbords.
<b>Pelles à plat sur l'eau</b>	Garder les palettes à l'horizontale posées sur l'eau, le creux de la palette tourné vers le ciel
<b>Pelles au carré</b>	Palettes à la verticale, creux dirigé vers le barreur (AR du bateau).
<b>Pelles au carré dans l'eau</b>	Garder les palettes à la verticale dans l'eau (en général pour être prêt à démarrer ensemble ou pour arrêter le bateau).
<b>Planchette</b> ou Planche de pied	Partie renforcée entre les rails de coulisse sur laquelle il faut poser le pied pour monter et descendre du bateau (le fond est trop fragile).
<b>Plat-bord</b>	Partie haute renforcée de la coque.
<b>Plumer</b>	Laisser les pelles à plat sur l'eau, lors du temps retour (après la propulsion), de façon à équilibrer le bateau.
<b>Pointe</b>	Type d'aviron. Chaque rameur sur le bateau de pointe n'a qu'un aviron.
<b>Portants</b>	Liaisons métalliques fixées sur la coque et sur lesquelles sont installées les dames de nage. Les portants se règlent pour que la dame de nage soit bien positionnée. On ne les utilise pas pour porter le bateau et on évite de les cogner sur les bouées de la ligne d'eau ou un ponton à l'arrivée.
<b>Quart/demi/trois-quart/pleine coulisse</b>	Utilisation plus ou moins grande de la coulisse (par flexion plus ou moins importante des jambes), citée dans l'ordre d'avancement sur la coulisse. Noter que la position du rameur en avant dépend de l'utilisation faite de la coulisse, mais que la position en arrière est toujours la même.
<b>Quatre</b>	Bateau composé de 4 rameurs et 1 barreur
<b>Ramer bras/corps</b>	Ramer sans bouger la coulisse, en ne se servant que des bras et du buste, les jambes restant allongées. C'est en particulier le cas lors de manœuvres, ou, obligatoirement, dans le port.
<b>Scier</b>	Manœuvre pour arrêter d'urgence l'embarcation. Interrompre instantanément toute phase de propulsion, tourner progressivement et simultanément toutes les palettes au carré dans l'eau. Immobiliser les pelles.
<b>Solo</b>	Bateau avec un seul rameur

**Tenir l'équilibre**

On peut confier à une partie de l'équipage l'équilibre du bateau pendant que les autres rameurs effectuent un exercice particulier. Il faut également tenir l'équilibre lorsqu'on règle sa barre de pieds. Pour tenir l'équilibre on immobilise ses pelles à plat sur l'eau de façon que le bateau soit à l'horizontale, jambes fléchies, pelles entre cuisses et buste, bras par-dessus. Pour tenir l'équilibre en cours d'exercice, se positionner sur la coulisse pour ne pas gêner les pelles des autres rameurs.

## 7. LE PETIT MEMENTO DU RAMEUR

### 7.1. ROLES DES EQUIPIERS

- « **Pointe** » : rameur à l'avant, qui guide le bateau si pas de « barreur »
- « **Nage** » : rameur à l'arrière, qui donne la cadence et détermine l'amplitude
- « **Chef de bord** » : celui qui mène la navigation et donne les ordres en situation de détresse.

### 7.2. POSITIONS DE SECURITE

- Bras et jambes tendues, pelles à plat dans chaque main
- Bras et jambes tendues, pelles à plat dans une main pour libérer un bras
- Jambes fléchies, pelles à plat, coincées entre les cuisses et les aisselles

### 7.3. ORGANISER UNE SORTIE

- Consulter la météo, vérifier le vent, l'état de la mer, les hauteurs et heures de marée, choisir la destination en fonction du plan d'eau (consulter la carte), avvertir un responsable à terre.
- Remplir le cahier de sortie : équipages, bateaux, vent, destination, heures de départ et de fin prévue.
- Préparer les bateaux...
- Remplir le cahier : heure d'arrivée et commentaires sur sécurité ou matériel.
- Signaler le retour au responsable à terre.

### 7.4. COMMANDEMENTS

- Pour démarrer : « **en avant, pelles au carré, couleurs dans l'eau, partout !** » (x coups en demi-coulisse... force égale des deux côtés ; sinon, « rouge » ou « vert » )
- Pour arrêt d'urgence : « **sciez** » (palettes au carré dans l'eau, bras et jambes tendus)
- Virer sur tribord ou virer une bouée par tribord : « **rouge** » (bras et jambe droits)
- Virer sur bâbord ou virer une bouée sur bâbord : « **vert** » (bras et jambe gauches)
- Pour virer plus fort : « **engagez** » (« scier » avec la palette intérieure)
- Pour reculer : « **dénagez** »



- Pour virer sur place : « **rabattez tribord** » (nager rouge, dénager vert), « **rabattez bâbord** » (nager vert, dénager rouge)

### **7.5. EMBARQUEMENT SUR BABORD**

- Palettes bordées (à fond sur les dames de nage), à plat sur l'eau, tenues main gauche
- Coulisse en retrait (position « jambes tendues »)
- Pied gauche sur la planchette, main droite en appui sur le plat-bord
- Mettre le poids sur le pied gauche, monter les deux pieds sur la planchette et s'asseoir.

### **7.6. DEBARQUEMENT SUR BABORD**

- Palettes bordées, à plat, sur l'eau, tenues de la main gauche
- Pivoter sur la coulisse, mettre les deux jambes par-dessus le plat-bord côté droit, appui main droite sur le plat-bord (jambe droite seule pour un solo)
- Glisser dans l'eau sur ses deux pieds (sauf pour un solo)

### **7.7. TENIR UN CAP**

- Pelles à plat, repérer la destination derrière soi
- En cas de vent ou courant, prendre un objectif décalé de la destination côté vent ou courant, pour anticiper la dérive prévisible
- Aligner le bateau, étrave vers l'objectif
- Repérer vers l'arrière un point de l'horizon aligné avec le bateau
- Ramer en maintenant l'alignement entre l'arrière du bateau et ce repère ; vérifier la rectitude du sillage
- Corriger les écarts par des petites pressions sur une jambe ou l'autre
- Vérifier le cap en tournant la tête pendant la propulsion, tous les 10 coups de rame, et corriger le point de repère sur l'horizon si nécessaire

### **7.8. ERREURS CLASSIQUES**

- Dos voûté, ou qui se voûte à l'attaque : rester gainé, tête haute, regard à l'horizon
- Mise au carré tardive : mettre au carré au moment où les mains passent au-dessus des chevilles

- Mains contractées à la prise d'eau (palettes trop profondes, ou pas assez) : lever les bras tendus, à la verticale, mains « légères », jusqu'à ce que les palettes flottent
- Départ « du dos » ou « des fesses » à l'attaque : gagner au moment de la propulsion
- Début du mouvement des bras trop tôt : au plus tôt au passage des genoux
- Mouvement des mains « en cloche » en appui : tirer « droit » de la prise d'eau à la sortie de l'eau (bord supérieur du « tiroir »)
- Inclinaison du buste trop forte au dégagé (perte de puissance, de temps...) : pas plus de 10°
- Corps tassé en fin d'appui : rester gainé, tête haute, regard à l'horizon
- Mise à plat prématurée au dégagé : baisser les bras avant de casser les poignets
- Retour des mains + dos trop lent après dégagé : légère pression vers le haut des orteils sur les cale-pieds, pour enchaîner dynamiquement l'extension des bras et le retour du buste (retour dynamique)
- Retour coulisse brutal (accélération forte puis butée) : lancer doucement le retour dès que le buste est en bonne position ; amortir la fin de retour coulisse avec les chevilles
- Bras contractés pour dénager : tenir les avirons avec les mains légères (deux doigts suffisent), faire des gestes lents et courts
- « Lacets » en essayant de tenir le cap :
  - Corriger l'objectif pour prendre en compte le vent et/ou le courant
  - Maintenir le regard sur l'horizon (repère) en ramant, ne pas regarder le tableau arrière
  - Corriger chaque déviation par une pression de la jambe appropriée

**NB : la mise au carré tardive, la mise à plat prématurée et le mouvement des mains « en cloche » à la propulsion rendent le geste moins efficace, mais surtout :**

- **Ils affectent l'équilibre du bateau**
- **Ils peuvent provoquer un chavirage sur une solo (attaque et appui palette en biais)**

## **8. LES 10 COMMANDEMENTS DU RAMEUR**

**1**

**Se préparer physiquement, ne pas sortir seul en cas de mauvaise condition physique,**

**2**

**Inscrire sa sortie et celle de son équipage sur le cahier de sortie,**

**3**

**Respecter impérativement les consignes du responsable de sortie concernant les interdictions liées aux conditions météorologiques (brouillard, vent ou orage). Rentrer impérativement avant la nuit,**

**4**

**Vérifier le bon état du matériel avant d'embarquer, veiller à bien fermer les bouchons du bateau avant de monter sur l'eau,**

**5**

**Respecter impérativement le sens de navigation et le balisage,**

**6**

**Ne pas gêner les autres embarcations sur le plan d'eau et respecter les règles de priorité (tous les bateaux ont priorité). Se déporter lorsqu'un bateau plus rapide arrive vers vous. Se retourner régulièrement pour éviter les obstacles.**

**7**

**En cas de chavirage, rester accroché au bateau (sauf danger immédiat), sortir la poitrine hors de l'eau ou monter sur la coque retournée,**

**8**

**Aider ceux qui sont en difficulté sur l'eau, surveiller les autres embarcations qui peuvent être en danger,**

**9**

**Signaler les avaries, les anomalies ou réglages nécessaires au retour,**

**10**

**Laver le bateau et les poignées des avirons soigneusement, l'aérer après chaque sortie en ouvrant les bouchons, rentrer les avirons, noter la rentrée en précisant la distance parcourue.**