

MODULE MATERIEL

LES BATEAUX UTILISÉS

Les Yoles de mer sont des bateaux pontés et auto videurs, qui ont été approuvés par le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et par le Quartier des Affaires Maritimes, classés en 6^{ème} catégorie et qui sont immatriculés. Ils peuvent naviguer jusqu'à 2 milles (3704m) et de jour seulement. Toute navigation en dehors de cette limite ou de nuit doit faire l'objet d'une demande de dérogation auprès des Affaires Maritimes qui en général exige la présence d'un bateau accompagnateur.

Nos bateaux sont tous de type « compétition » et non pas des engins de plage.

Quatre types de bateaux au club:

- Le solo, un de couple (Yole18)
- Le double, deux de couple sans barreur (Yole 25)
- Le quatre de couple avec barreur (Yole 32, Yole 35, Iroise 34.5 et Safran 33)
- Le quatre de pointe avec barreur (Yole 24)

Type	Bateaux (appellations courantes)	Armement	Longueur réelle (en m)	Normes fédérales			Nombre de rameurs	Barreur
				Longueur maxi (en m)	Largeur mini (en m)	Poids mini (en Kg)		
Aviron de mer	Yole18 ou solo	Couple	5,55	6	0,75	35	1	Non
Aviron de mer	Yole 24	Pointe	7,15	10,7	1,30	140	4	Oui
Aviron de mer	Yole 25	Couple	7,45	7,5	1	60	2	Non
Aviron de mer	Yole 30	Couple	9,15	10,7	1,30	140	4	Oui
Aviron de mer	Yole 32	Couple	9,85	10,7	1,30	140	4	Oui
Aviron de mer	Yole 35	Couple	10,50	10,7	1,30	140	4	Oui

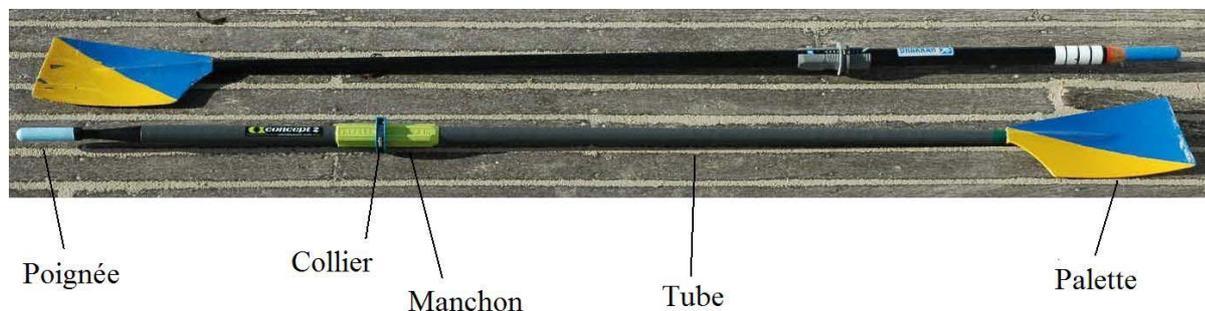
L'AVIRON

En couple, deux avirons de 2,90m environ par rameur et en pointe, un aviron de 3,80m environ par rameur. Les avirons que nous avons sont de type « Hachoir » en fibre de carbone.

Il existe deux types de palettes :

- Macon, aviron traditionnel avec palette symétrique
- Hachoir, aviron moderne avec palette asymétrique.

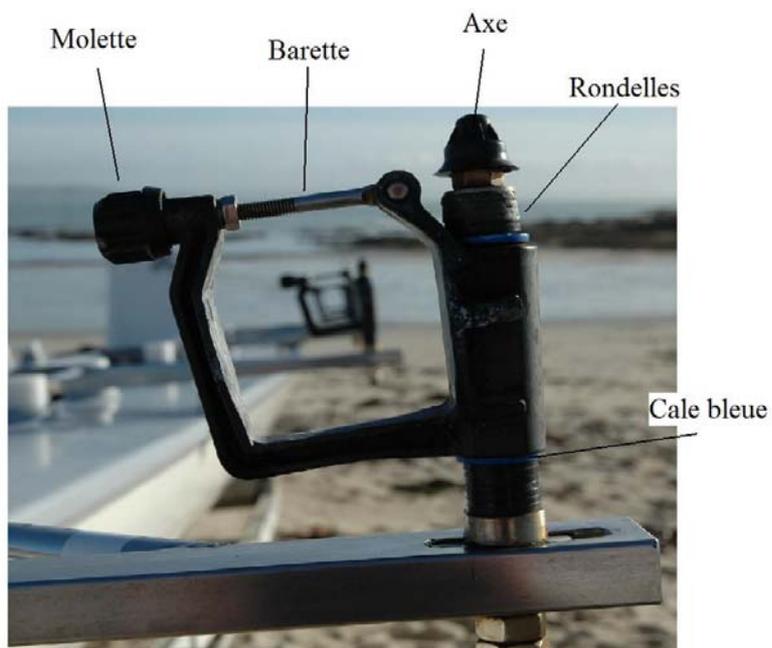
L'aviron peut aussi être appelé « pelle ».



Les avirons en bois ont été remplacés par les avirons en carbone, plus légers et plus rigides mais fragiles, de plus la fibre de carbone garde la mémoire des chocs et un impact pourtant invisible à première vue peut réduire fortement la durée de vie d'un aviron. La palette, la partie la plus fragile se fend, se casse ou se décolle très facilement.

Lors du transport des avirons, il faut les porter horizontalement, à bout de bras, la palette devant soi et la partie concave sur le dessus.

LA DAME DE NAGE

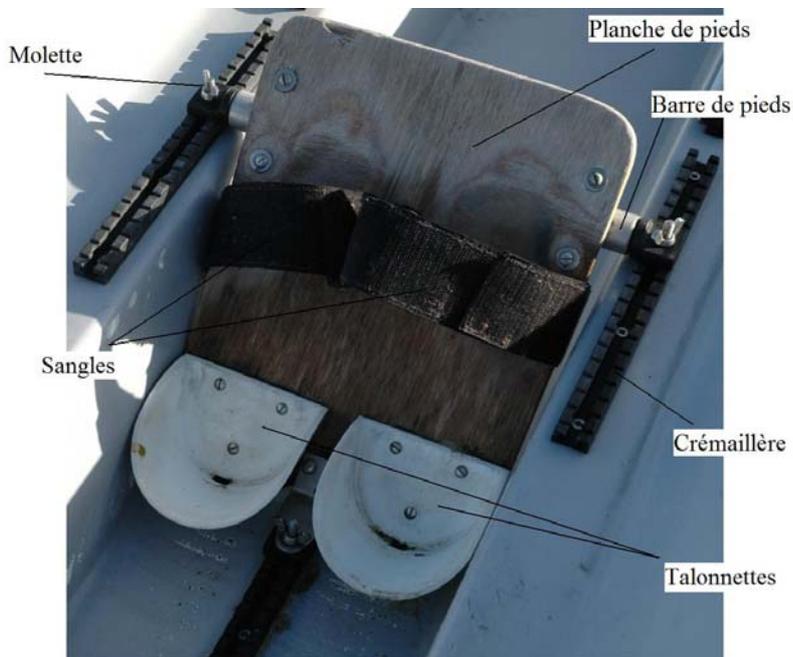


C'est le point d'ancrage pour que l'aviron devienne solidaire du bateau. Elle permet aussi de régler l'angle d'attaque de la palette (inclinaison de l'aviron) à l'aide de petites cales bleues. Il existe deux tailles, petite taille pour un aviron en couple et grande taille pour un aviron en pointe.

Il est important de ne pas soulever la molette de fermeture de la dame de nage. En cas de problème l'aviron devient difficile à enlever et par temps froid avec les doigts gelés ou détrempés, il sera impossible de retirer l'aviron.

LES CALE-PIEDS

C'est la partie qui lie le rameur au bateau et qui permet à des rameurs de différents gabarits de pouvoir ramer à la même place. Pour chaque sortie il faut prendre le temps de régler son cale-pied. Le réglage peut changer en fonction des bateaux pour une même personne. Deux personnes de même taille peuvent avoir des réglages différents, tout dépend de la longueur de jambe.



Comme pour la dame de nage, les molettes (ou papillons) ne doivent pas être souquées. Bien caler les crans dans les crémaillères et pas en positions intermédiaires.

Pour les réglages il faut se positionner sur l'avant du bateau au dégagé (position de sortie d'eau des avirons). Les pouces au bout des avirons, ils doivent frôler les côtes flottantes.

LE SIÈGE

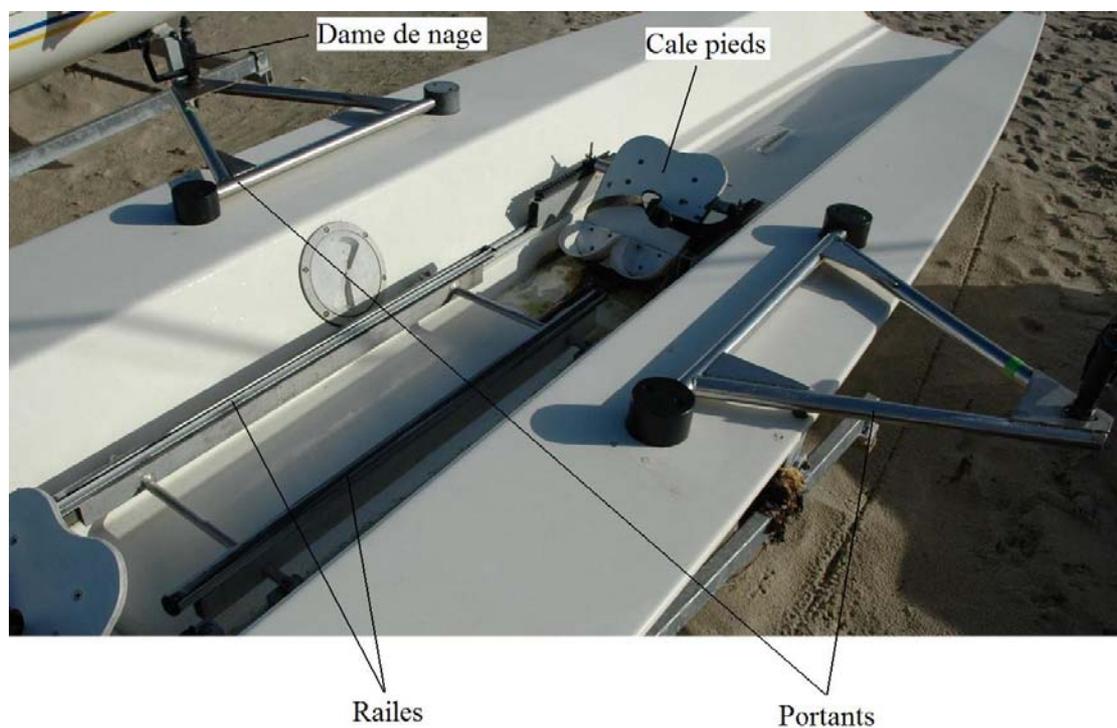
C'est la partie coulissante où le rameur se pose. Il est aussi appelé « coulisse » ou « sellette ». Il existe deux largeurs d'axe de roue, grande largeur pour les bateaux les plus récents et petite largeur pour les plus anciens (solo 18, double 25, quatre de pointe 24 et quatre de couple 35).



LE MODULE

Emplacement réservé au rameur sur le bateau. Chacun des modules porte un numéro. Au club on compte en partant de l'arrière du bateau.

Ex : sur un quatre barré on trouve le barreur, le 1, le 2, le 3 puis le 4 à l'avant du bateau.



LE SAFRAN ET LA DÉRIVE

Le safran ou gouvernail ou encore barre, sert à diriger le bateau. À ne pas confondre avec la dérive qui est utilisée en double et en solo pour permettre au bateau de rester dans son axe de navigation.



Safrans et dérives peuvent être fixes ou amovibles dans un puits.

Safrans et dérives fixes



Safrans et dérives amovibles avec puits



Attention, fixes ou amovibles, les safrans et dérives demandent la plus grande attention pour les départs et les retours de plage.

ENTRETIEN

Le nettoyage des bateaux, avirons, sièges et gilets est impératif après chaque sortie.

LE MATERIEL DE SECURITE

Dans le cadre des sorties en mer, les bateaux d'aviron sont considérés comme des **embarcations légères de plaisance**.

Le texte réglementaire qui définit leur statut est l'arrêté du 30 septembre 2004 relatif à la sécurité des navires.

A ce texte s'ajoute le règlement intérieur de la FFSA relatif à la sécurité, annexe 5 pratique maritime

A ces textes s'ajoute le règlement intérieur du club.

Au final, le matériel de sécurité présent sur le bateau doit être le suivant :

Matériel présent en permanence sur le bateau :

- Taquet de remorquage
- Bout de remorquage (longueur au moins égale à la longueur de l'embarcation et pouvant supporter le remorquage du bateau, en compétition 10 mètres)

Matériel à descendre dans le bateau avant chaque sortie :

- Un gilet par personne (barreur compris)
- Un couteau
- Une écope et un cornet

Le chef de bord est responsable de la sortie, c'est à lui de veiller à ce que le matériel de sécurité soit présent sur le bateau, en état et adapté.

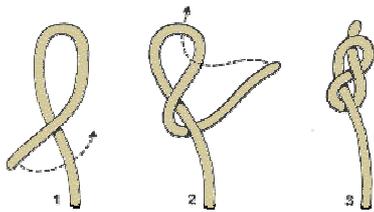
(Le cornet doit faire du bruit et les gilets ne doivent pas être prévus pour des enfants par exemple)

LES NŒUDS MARINS

Il est important de connaître les nœuds de bases pour s'amarrer sur une bouée de mouillage en cas de problème ou à un autre bateau pour être remorqué. Mais aussi pour assurer le bateau à son ber quand il est en stationnement sur la plage. Il existe plusieurs types de nœuds :

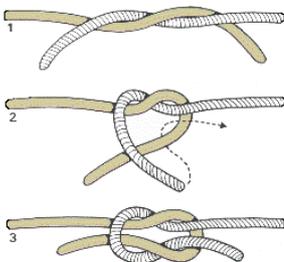
Arrêt :

- Nœud en huit : C'est le nœud d'arrêt par excellence, il présente un bon volume, se fait rapidement et se défait sans difficulté, même très serré. Tendance à se défaire si réalisé trop près de l'extrémité du cordage. Faites le nœud en huit à au moins vingt centimètres de l'extrémité du bout qu'il doit bloquer.



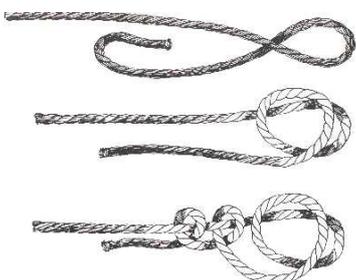
Assemblage :

- Nœud plat : C'est le nœud le plus pratique pour réunir deux cordages. Vous saurez que vous avez bien fait ce nœud, si les boucles coulissent bien l'une dans l'autre. Le nœud plat est parfois difficile à défaire.

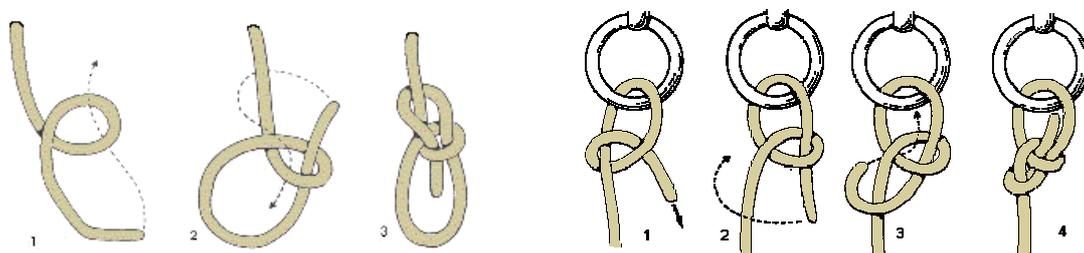


Amarrage :

- Tour mort et deux demi-clés : Technique la plus facile dans l'urgence. On entoure l'anneau de la bouée de mouillage avec le cordage. Ce tour mort fait frein et permet de finir le nœud sans difficulté. Finition par deux demi-clés sur le dormant du cordage, servant surtout à verrouiller l'amarrage. Ce nœud offre un autre avantage : on peut toujours le défaire facilement.



- Nœud de Chaise : Une boucle qui ne glisse pas. Vous trouverez sur les pontons, un marin qui vous expliquera une histoire d'un serpent ou crocodile, d'un arbre, etc... Pourquoi pas, la marine a ses traditions. Comme il a l'avantage de ne pas serrer, même sous une traction très forte comme par exemple sur un anneau, il est fréquemment utilisé par les navigateurs.



- Amarrer sur un Taquet : Pour fixer un cordage à un taquet, on effectue d'abord un tour mort, puis un "8", et enfin une demi-clé renversée. Pour une sécurité absolue et éviter que le nœud ne saute, la dernière boucle doit être dans l'autre sens. Ainsi, elle se trouve parallèle au passant précédent, et l'ensemble est mieux maintenu.

