

# Formation Chefs de Bord

## Déroulement d'une sortie – Les connaissances et les devoirs du Chef de Bord

---

### Au bureau, avant la sortie

1- A l'arrivée au club, évaluer si la sortie est possible ou pas, en fonction :

- Du vent : d'où vient-il ? Regarder un drapeau et l'orientation des bateaux au mouillage. Si la sortie a lieu et si le vent est fort, il faudra se diriger si possible contre le vent en début de sortie pour revenir avec le vent.
- Des vagues : si le pied de la falaise de Déolen blanchit, c'est signe de houle. De plus, regarder les bateaux au mouillage vers Bertheaume. S'ils « dansent » sur l'eau, rester à terre.
- Du ressac au bord de la plage : risque de chavirage, au départ et à l'arrivée et cause d'accidents (heurts aux jambes par le bateau par exemple). Remarque : le ressac est moins important dans la partie la plus au sud de la plage.
- De la marée : monte-t-elle ou descend-elle ? Le ber de mise à l'eau doit être remonté en conséquence afin de ne pas se retrouver immergé. Aux heures de marée basse à fort coefficient, les sorties doivent être annulées.
- De l'orage : pas de sortie en cas d'orage ! Les risques de foudroiement sont importants sur l'eau en particulier avec des avirons en carbone.
- De la visibilité : pas de sortie par brouillard épais.
- De la température : pas de sortie si la température **ressentie** est trop basse (risque de problème musculaire, d'onglée, etc)
- Des capacités de l'équipage (expérience, puissance à bord, « viande »)

2- Le Chef de Bord est responsable des décisions prises concernant la sortie.

3- Renseigner le cahier de sorties (document obligatoire FFSA). Il doit être rempli avec soin et lisiblement par le Chef de Bord dont le nom doit être précisé avant le départ. Ce document sert à savoir qui est sur l'eau et à orienter d'éventuelles recherches.

### A remplir obligatoirement avant la sortie :

- Date
- Heure de départ
- Type de bateau
- Noms et prénoms des équipiers et du Chef de Bord
- Direction prise
- Contact sécurité
- L'heure prévue de retour

## **Contact sécurité : les différentes options – A PREVENIR AVANT LA SORTIE !!!**

- Le permanent du samedi matin s'il est présent au club jusqu'à votre heure prévue de retour.
- Une personne du bateau suivant s'il y en a un.
- Une personne d'un bateau sur l'eau aux mêmes horaires que vous.
- Une personne du centre nautique (par exemple en semaine dans la journée)
- Une personne, membre du club ou non, qui se trouve de préférence en un lieu pas trop éloigné du Trez Hir.

Dans tous les cas, votre contact sécurité doit connaître votre heure prévue de retour, le nom du chef de bord, la direction de la sortie et les secours à prévenir en cas de problème (Cross Corsen en priorité). Au retour, le CDB doit contacter cette personne sans tarder, afin d'éviter une alerte inutile.

## **Au parking à bateaux**

- Ouvrir le hangar (si besoin, donc savoir où se trouvent les clés !)
- Vérifier :
  - la coque du bateau (pas de choc, fissure, etc)
  - l'absence d'eau en quantité importante à l'intérieur de la coque (faire pomper ou vidanger si besoin)
  - les trappes et les bouchons de vidange sont présents et correctement fermés
  - les dames de nage sont en bon état
  - les fermetures des dames de nage sont en bon état
  - les colliers des avirons sont en bon état et bien serrés
  - les palettes sont en bon état
  - les manches des avirons ne sont pas fissurés
  - les gilets de sauvetage sont à bord et facilement accessibles
  - une écope est à bord
  - une corne de brume est à bord
  - les fusées sont à bord
  - le bout de remorquage est présent
  - le taquet de remorquage est en bon état
- Vérifier que les sièges sont correctement installés (sens)
- Vérifier que les vis des cale-pieds ne sont pas bloquées en prévision du réglage.
- Avoir un couteau et une montre à bord.
- Refermer le hangar (si besoin) et laisser la clé au club avant de partir.
- Il est fortement conseillé de prendre un téléphone portable à bord, particulièrement pour les rameurs en solo.
- Poser les avirons sur les portants du bateau afin d'éviter les chutes lors de la descente de la plage. Eviter de les mettre à l'intérieur du bateau pour que les palettes ne s'entrechoquent pas.

## **Au bord de l'eau**

- S'il y a des vagues, prévoir la mise à l'eau du bateau à droite de la plage qui est généralement plus calme.

- Gréer les avirons, en plaçant les palettes **de préférence** à l'intérieur du bateau, en faisant attention à ne pas les bloquer d'une place à l'autre, afin d'éviter les chocs au moment de prendre les avirons.
- Choix du barreur (il connaît la passe). Port du gilet obligatoire pour le barreur en automne/hiver et recommandé le reste de l'année.
- Faire une bonne répartition de l'équipage. Eviter de mettre un débutant en 4 car le rameur à l'avant du bateau a un rôle important à jouer pour le retour et l'arrivée de plage. En B24, ne pas placer les plus faibles du même côté. En double, le rameur débutant doit être à la nage, le rameur confirmé en deuxième position pour assurer la direction du bateau et les départ/arrivée de plage.
- Les dames de nage sont-elles correctement orientées après la mise en place des avirons ?
- Les dames de nage sont-elles correctement fermées ?

## La mise à l'eau du bateau et son retournement

C'est le premier danger de la sortie avec le risque de renversement du bateau qui ne manquera pas d'arriver s'il se trouve parallèle à la plage et qu'un rouleau provenant du large arrive à ce moment-là.

Le retournement (demi-tour) du bateau sera effectué en toute sécurité s'il est réalisé rapidement entre deux vagues. Il faudra donc pouvoir se déplacer rapidement dans l'eau et donc essayer d'avoir de l'eau jusqu'aux genoux au maximum.

La manœuvre doit être réalisée par le CDB qui sera à l'arrière bâbord et un autre équipier qui sera à l'avant tribord, les autres rameurs restant sur la plage. Si le CDB est en tenue de barreur, il devra coordonner et surveiller la manœuvre à défaut de la réaliser, faute de pouvoir se déplacer rapidement dans l'eau.

La procédure de mise à l'eau est donc la suivante :

- Le CDB désigne 2 rameurs pour sortir le ber de l'eau
- Il leur indique jusqu'où remonter le ber sur la plage.
- Il désigne un rameur avant tribord pour le demi-tour.
- Mettre le ber à l'eau jusqu'à ce que les roues soient immergées.
- Dès que le bateau flotte, le CDB se place au milieu bâbord du bateau et le rameur désigné à l'avant tribord. Ils maintiennent le bateau perpendiculairement à la plage.
- Faire remonter le ber.
- Amener le bateau au bord de l'eau.
- Le CDB se place à l'arrière bâbord.
- Observer les rouleaux.
- Dès que l'un d'eux est passé, annoncer le début de la manœuvre de retournement avec le rameur avant tribord. Pousser le bateau en courant le plus rapidement possible. Le bateau pivote alors rapidement lui aussi.
- Maintenir le bateau perpendiculairement à la plage.

Lors de cette procédure, il est important de bien communiquer et de se coordonner pour la manœuvre. Aucun rameur ne doit se trouver sur les flans du bateau. Il faut pousser le bateau devant soi et non pas le tirer, cependant il ne faut pas le lâcher. Il ne s'agit pas de donner une grande poussée au bateau et de le lâcher pour venir rattraper l'autre extrémité. On pousse le bateau devant soi tout en surveillant les vagues qui arrivent.

## L'embarquement

- Le barreur maintient le bateau perpendiculairement à la plage (risque de dérive avec le vent).
- Embarquement des rameurs par l'arrière dans l'ordre 4 – 3 – 2 – 1.
- Les rameurs doivent prendre leurs avirons le plus rapidement possible **tout en les manipulant avec précaution**, sans effectuer les réglages.

## De la plage à la passe rocheuse du Trez Hir

- Aux ordres du barreur, l'équipage doit commencer à ramer tranquillement, **de préférence en bras corps**, au moins jusqu'à ce que le safran soit en place. Cela permet aussi à l'équipage de s'échauffer et de ne pas être gêné par un mauvais réglage des cale-pieds.
- Le Chef de Bord, s'il n'est pas à la barre, doit s'assurer que le barreur dirige bien le bateau vers la passe du Trez Hir et ne coupe pas directement au travers de la zone de rochers.
- Faire attention aux nageurs et aux autres embarcations
- Lorsque les bouées sont en place, respecter la zone de baignade (bouées jaunes circulaires) et le couloir de circulation des embarcations (bouées jaunes coniques).

## La passe du Trez Hir, au large de la bouée jaune sphérique (lorsque celle-ci est en place)

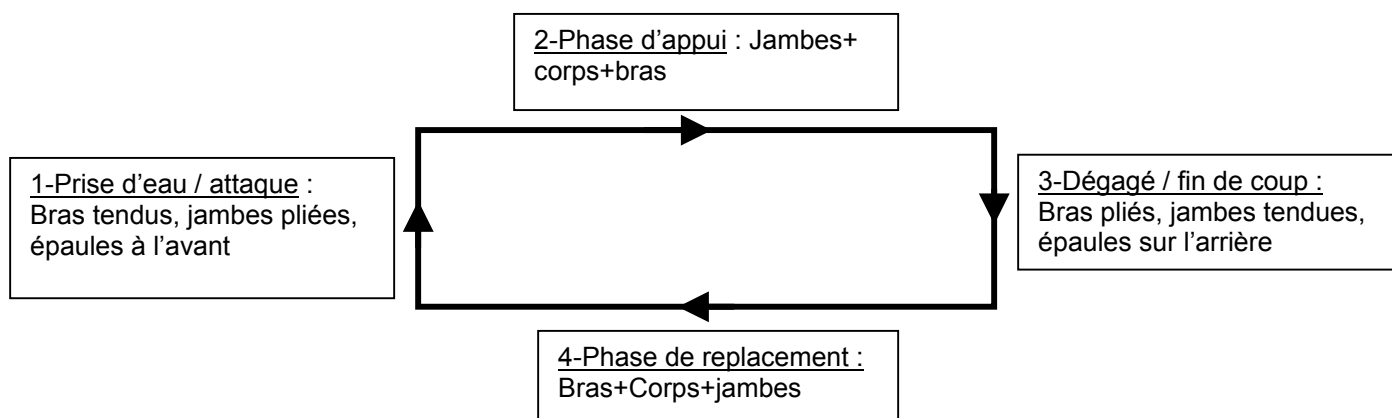
La passe du Trez Hir peut se matérialiser par un axe perpendiculaire à la plage passant par la grosse bouée jaune.

- Pour partir vers le large, suivre les mouillages
- Si l'on veut aller vers Sainte Anne ou Trégana, il ne faut pas couper l'alignement précité avant d'apercevoir la maison à trois étages de la plage de Poulzerbe (grève des Curés).

## Au large

- Après quelques minutes, s'assurer que les rameurs sont à l'aise. Faire reprendre les réglages si besoin.
- Vérifier que la direction prise correspond à ce qui a été inscrit sur la fiche de sortie.
- Vérifier que le bateau ne s'approche pas trop des récifs (en particulier des Chats qui sont recouverts par grande marée mais repérables par la balise cardinale Est qui les surmonte.).
- S'assurer qu'il n'y a pas de risque de collision avec d'autres embarcations.
- Estimer si l'état de la mer reste bon, que le vent ne se lève pas. Dans le cas contraire, chercher à se mettre à l'abri et se rapprocher du Trez Hir, voire interrompre la sortie.
- Vérifier que la visibilité reste bonne.
- En cas d'accident, se signaler en levant un aviron avec un vêtement de couleur accroché sur la palette. Si le bateau est retourné, s'efforcer de rester dessus pour ne pas se retrouver dans l'eau, éloigné du bateau.
- Le bateau évolue dans la zone autorisée qu'il faut bien connaître. Ne pas naviguer trop près de la côte si l'on n'a pas repéré les principaux dangers : rochers de Portez et de Porsmilin, rocher à basse mer de Trégana sur lequel se forme des déferlantes. Sortir de la zone autorisée se fait **sous la responsabilité de tout l'équipage**.

## Le geste :



## Aux ordres du barreur qui, on le rappelle, n'est pas obligatoirement le CDB :

- Pelles dans l'eau : se mettre en position de prise d'eau, jambes fléchies, tibias à la verticale, bras tendus, pelles au carré (palette perpendiculaire à l'eau) dans l'eau. La palette doit être complètement immergée. Suit le signal de départ.
- Nager = ramer pour propulser le bateau vers l'avant.
- Dénager = ramer pour faire reculer le bateau. On pousse ses avirons devant soi dans l'eau.
- Scier : stopper le bateau en mettant ses pelles au carré dans l'eau, bras tendus, jambes tendues de préférence en résistant à la poussée de l'eau. Cet ordre est très important, il intervient en cas de risque de collision principalement. L'équipage doit réagir immédiatement afin de stopper le bateau sur une distance la plus courte possible.
- Pelles à plat : sert à maintenir l'équilibre du bateau à l'arrêt, notamment en cas de déplacement à l'intérieur du bateau (ex. changement de barreur), ou pendant les réglages. Les avirons sont tenus perpendiculairement au bateau, les palettes posées à plat sur l'eau.
- Ramer vert/tribord, ramer rouge/bâbord : on nage du côté indiqué par le barreur, on tient l'autre pelle à plat sur l'eau.
- Forcer vert/tribord, forcer rouge/bâbord : on nage avec les deux avirons mais en mettant plus de force du côté indiqué par le barreur.
- Partout : nager normalement, des deux avirons
- Rabattre : nager d'un côté, en dénageant de l'autre : permet au bateau de faire un demi-tour sur place.
- La coulisse : c'est le parcours du siège sur les rails. A partir du dégagé, si l'on utilise toute sa longueur de jambe sur le retour, on rame en « Pleine coulisse ». En diminuant le fléchissement des jambes, on peut ramer en « Quart de coulisse », « Demi coulisse » ou « Trois-quart de coulisse ». Si l'on ne coulisse pas du tout, on rame alors en « Bras corps ». Enfin, si l'on supprime le basculement du tronc, on rame en « Bras Seuls ».

## Pour se déplacer dans le bateau :

- S'arrêter bout au vent
- Les rameurs mettent les pelles à plat sur l'eau pour maintenir l'équilibre du bateau
- Ne pas marcher sur les côtés du bateau mais **rester au milieu**
- Passer **par-dessus** les rameurs

## **Le retour vers la passe**

S'assurer que le barreur se dirige vers la passe et l'emprunte correctement en partant de suffisamment loin. Pour respecter les indications notées sur le registre des sorties, commencer le retour vers la passe environ 10 min avant l'horaire de retour prévu.

## **De la passe vers la plage**

- Attention aux nageurs et autres embarcations
- Respecter la zone de baignade et le couloir des embarcations
- Ralentir la vitesse du bateau, éventuellement s'arrêter et maintenir l'équilibre (pelles à plat sur l'eau) pour permettre au barreur de passer derrière le siège.
- Aux ordres du barreur, les rameurs 3 et 4 doivent arrêter de ramer et mettre les avirons au plateau, c'est-à-dire : le 4 croise ses avirons devant lui, jusqu'à poser le collier vert sur le portant côté rouge et inversement. Le 3 rentre ses palettes à l'intérieur du bateau de préférence ou alors tire ses avirons le long du bateau, derrière lui. Attention à ne pas laisser filer brutalement ses pelles le long du bateau pour éviter les chocs. Ces manipulations doivent être effectuées rapidement mais sans précipitation afin de prendre soin du matériel. Le barreur doit donc donner l'ordre de mettre les pelles au plateau suffisamment tôt dans son approche de la plage. En double (S25), c'est la nage qui arrête de ramer en premier.
- Le 4 se retourne, indique au barreur les rochers éventuels et se prépare à sauter pour stopper le bateau à l'arrivée de plage.
- Idéalement, les rameurs 1 & 2 rament bras corps pour permettre une arrivée tranquille vers la plage. Ils surveillent les rouleaux et informent le barreur qui tourne le dos aux vagues. Ils se tiennent prêts à scier si nécessaire pour ne pas être entraînés par une vague et arriver trop rapidement sur la plage.
- S'il y a des rouleaux, se diriger vers la zone la plus calme.
- Présenter le bateau perpendiculairement à la plage.
- Relever le safran ou la dérive.

## **L'échouement sans vague**

Arriver avec une faible vitesse. Le 4 doit sauter (sur ordre du barreur) pour stopper le bateau et éviter que la quille ne frotte sur le sable. Le barreur descend ensuite et maintient le bateau perpendiculairement à la plage avec le 4.

## **L'échouement avec vagues**

- Observer les vagues d'assez loin avant d'accoster. Laisser passer la série des vagues les plus fortes.
- Arriver avec une vitesse suffisante pour que le bateau reste manœuvrant en suivant de près une vague. Surtout ne pas la précéder au risque de perdre le contrôle du bateau. Si besoin, faire stopper le bateau (1 & 2, scier) et repartir dès qu'une vague est passée sous le milieu du bateau. Le barreur ou le rameur 1 des S25 peut se mettre à l'arrière du bateau en laissant traîner ses jambes dans l'eau. Ceci a pour effet de créer une sorte de dérive flottante qui empêche l'arrière du bateau de passer à l'avant.
- Laisser les pelles à plat sur l'eau, scier si nécessaire, pour permettre au 4 de sauter et arrêter le bateau.

## **Le débarquement des rameurs**

- N'autoriser le débarquement qu'après l'arrêt complet du bateau, sinon risque de perte d'équilibre et de chute à l'eau.
- Descendre par l'arrière (1, 2 et 3) ou par le côté opposé à sa dame de nage en B24.
- Les 2 premiers équipiers libres vont chercher le ber.
- Les autres maintiennent le bateau perpendiculaire à la plage et enlèvent les avirons en veillant bien à la fermeture des dames de nage. Poser les avirons sur les portants.

## **Chargement du bateau sur son ber**

- Reculer suffisamment le bateau, toujours perpendiculairement à la plage jusqu'à ce que les berceaux du ber soient immergés.
- Présenter le bateau sur son ber.
- Attention à l'étrave !!!
- Sortir l'ensemble de l'eau.
- Ouvrir les bouchons de vidange.
- Attacher le bateau sur son ber avec le bout de remorquage.
- Remonter le bateau au centre nautique.

## **Au centre nautique**

- S'assurer du rinçage du bateau et de son armement
- Attacher le bateau à un corps mort
- S'assurer du rangement des avirons et des gilets.
- S'assurer du démontage des sièges, dérives, safrans, écope, corne de brume, pompe, etc.
- Ranger le bateau (le vider de tout objet éventuel, bouteille d'eau, coussin de siège, etc).
- Refermer le hangar.

## **Au bureau**

- Vérifier le rangement de la caisse du bateau.
- Compléter le cahier de sorties : heure d'arrivée, noter en observation toute information utile, en particulier les problèmes matériels (pour l'information des équipages suivants et de la commission entretien)
- Prévenir sans tarder le contact sécurité. C'est impératif !!!

