



# CONSIGNES DE SECURITE DE L'ACBB

## **PREAMBULE :**

La pratique de l'aviron requiert de la prudence, et particulièrement sur la Garonne, en raison des forts courants de marée et des obstacles que l'on peut y rencontrer.

## **LES RISQUES :**

Les risques en navigation sont de 2 natures :

- La collision avec un obstacle fixe, navigant ou dérivant,
- Le chavirage (soit isolé, soit après collision).

Hors navigation, la pratique expose aux risques de chute de plain pied, sur sol glissant, et chute dans l'eau, aux limites de la cale.

## **Risques de collision :**

### **Le port :**

C'est un lieu à risques, en raison du courant qui s'y établit, de la présence des pontons et du fait que les rameurs ne sont pas encore dans le mouvement. En conséquence, on ne s'y attarde pas.

- ⇒ Les sorties et entrées de port se font en longeant la berge, en redoublant de vigilance (attention à la pile de la passerelle, ainsi qu'à la balise verte).
- ⇒ Veiller à déborder largement les extrémités des pontons par courant de flot.
- ⇒ Les regroupements de flotte en début et en fin de sorties, se font en eau libre, hors du port, à la hauteur du ponton extérieur (repère R, sur le plan de navigation). Il en est de même pour les réglages.

### **Les autres obstacles :**

Tout au long de la navigation des obstacles peuvent se présenter : arbres dérivant, bouées/perches de balisage, pieux battus (parfois éloignés des berges), bateaux navigant, manœuvrant, amarrés ou mouillés..

- ⇒ La précaution est de se retourner fréquemment pour s'assurer que sa route est libre.
- ⇒ Les bateaux de commerce/passagers sont prioritaires.
- ⇒ Une vigilance particulière est recommandée, lors du franchissement du ponton intérieur, qui peut cacher le Bato bus en cours de manœuvre,
- ⇒ A l'approche d'un autre bateau, le barreur s'éloignera de la trajectoire de collision et conservera un cap constant jusqu'au croisement/dépassement.
- ⇒ Le passage des ponts se fera sous les arches proches des rives, qui ne sont pas empruntées par les bateaux de commerce/passagers, tenus de respecter le balisage.
- ⇒ La remontée contre le courant impose généralement de longer les berges, ou de passer près d'obstacles. En revanche par courant portant il conviendra de s'en éloigner.

### **Risques de chavirage :**

Le risque de chavirage est lourd de conséquences en raison de la largeur du plan d'eau (dépassant 500 m en certains endroits), et de la température de l'eau l'hiver.

- ⇒ En cas de chavirage, tout mettre en œuvre pour redresser le bateau et remonter à bord. Ne jamais s'éloigner de l'embarcation.
- ⇒ En cas de forte vague (bateau à moteur ou mascaret) la conduite à tenir est de se mettre en position de sécurité (pelles à plat, jambes tendues) et de tenir l'embarcation parallèle aux vagues s'il s'agit d'un bateau de rivière. Avec une yole de mer il est préférable de prendre les vagues de face.

### **ENCADREMENT DES SORTIES :**

Les sorties sont impérativement encadrées et surveillées par un « Responsable de sortie » (confer en annexe du Règlement Intérieur les noms des responsables de sortie autorisés), à qui il revient de prendre les décisions nécessaires (jusqu'à l'annulation de la sortie), face aux situations qui se présentent.

- ⇒ Lors d'un briefing le responsable de sortie avisera les pratiquants des spécificités de la sortie (coefficient de marée, heure de renverse, conditions de vents, dangers particuliers...) et des précautions à prendre. Après s'être assuré de la condition physique des participants, il constituera les équipages, en désignant le chef de bord. Il informera du programme de navigation prévu et des points de regroupement.
- ⇒ Le responsable de sortie aidera à l'embarquement/débarquement, aux départs et accostages des bateaux et surveillera l'évolution des embarcations dans le port. Il sera le dernier à quitter la cale, et le premier à y revenir.
- ⇒ Les bateaux resteront à vue et à voix les uns des autres, en empruntant notamment le même bras, au passage des îles.
- ⇒ La flottille pourra éventuellement se scinder en 2 groupes, par exemple, de rameurs « en formation » et « confirmés », ces groupes devant chacun respecter la règle ci-dessus.

### **RESPONSABILITE DU BATEAU ET DE SON EQUIPAGE :**

Lors des sorties, chaque embarcation doit être placée sous la responsabilité d'un « chef de bord ».

Le chef de bord prend en charge la sécurité de l'embarcation et de son équipage, sous tous ses aspects.

- ⇒ Il vérifie notamment avant embarquement :
  - l'état du bateau : intégrité de la coque, nables et bouchons fermés...
  - le bon gréement et fonctionnement de l'armement : montage correct des rames, présence de la dérive, état des dames de nage, portants, planches de pieds, coulisses, pelles...
  - la présence en nombre suffisant de gilets de sauvetage,
  - le préréglage de la planche de pied de chaque rameur.

Le bateau et l'équipage doivent être opérationnels dès l'instant qu'ils quittent la cale.

## **CONDITIONS METEO :**

### **Les dangers :**

#### **Le vent et le clapot :**

Le risque météo le plus fréquent est le clapot (résultant de l'opposition vent/courant), d'autant plus marqué que le coefficient de marée est élevé.

Le clapot peut résulter d'un vent thermique, et apparaître de façon soudaine, avec la renverse de marée. Ce phénomène est plus marqué l'été.

⇒ En situation de fort clapot, regagner la rive gauche et naviguer dans la zone de faible courant, à une distance prudente de la berge, en redoublant d'attention.

Le clapot peut résulter du passage d'une dépression, généralement annoncé par les bulletins météo, éventuellement accompagné d'une alerte vent.

⇒ Dans le cas d'une alerte orange, et a fortiori rouge, la sortie sera annulée.

#### **Le brouillard :**

⇒ En condition de fort brouillard (visibilité inférieure à 100 m) la navigation est interdite ou interrompue si le phénomène apparaît durant la navigation. Pour pouvoir sortir, la visibilité doit permettre, a minima, de distinguer nettement, le pieu numéro 5, depuis le haut de la cale.

⇒ Si le brouillard tombe durant la sortie, regagner le port en restant en vue de la berge.

#### **Les fortes chaleurs :**

⇒ Lors des épisodes de forte chaleur, la navigation est interdite entre 12h et 18h.

#### **La foudre :**

⇒ Par temps orageux et menace de foudre, la navigation est interdite. Le RS se reportera au site « radar météo » pour une appréciation précise de ce risque.

#### **Les crues :**

⇒ En période de forte crue (alerte orange, rouge a fortiori), les sorties sont interdites. Pour une appréciation précise du débit du fleuve, le RS se rendra sur le site « Vigicrues », (tronçon « confluence Garonne-Dordogne »).

#### **Grand froid :**

⇒ Les sorties sont interdites par grand froid (température inférieure à 3°). A l'approche de cette limite, il est fortement conseillé de faire un échauffement préalable à terre.

## **MATERIEL DE SECURITE :**

### **Gilets et Équipements de sécurité :**

⇒ Les gilets de sauvetage (munis de sifflets) sont obligatoires à bord des bateaux. Ils devront être portés dans le port, entre la cale et le point de regroupement, au départ comme à l'arrivée.

⇒ Hors zone habituelle de navigation (en particulier en zone maritime), des équipements complémentaires seront imposés par le responsable de sortie.

### **Téléphone portable – Talkies-walkies :**

- ⇒ Lors des sorties au moins un des bateaux (deux si la flottille est scindée) disposera d'un téléphone sous protection étanche (sur lequel seront mémorisés les N° d'appel d'urgence) afin de pouvoir avertir ou alerter, selon la nature de la difficulté rencontrée. Un jeu de talkies-walkies, à disposition, permet également de garder le contact entre bateaux.

#### **En cas de difficultés, appeler selon l'urgence :**

- un responsable du club resté à terre,
- la capitainerie de « Port Garonne », tél 05.56.85.76.04 ou 06.18.60.26.78,
- les pompiers tél 18 ou 112.

### **Trousse à pharmacie :**

- ⇒ Une trousse à pharmacie est disponible dans le container

### **ZONE DE NAVIGATION :**

La zone de sortie habituelle s'étend de « Port Garonne » PK 66 à l'extrémité amont de « l'île de Lalande » PK 58 (panneaux rouges sur les berges). Confer plan en annexe.

- ⇒ Cette zone étant étendue, il est recommandé de connaître toujours sa position par rapport aux panneaux PK (point kilométrique), qui jalonnent le fleuve.

### **HEURES DES SORTIES :**

Les sorties se font habituellement autour de la pleine mer.

Considérer que la cale n'est plus accessible après la mi-marée de jusant,

- ⇒ Gérer sa navigation pour être rentré à « Port Garonne » au plus tard 3h30 avant la BM.

Les sorties de nuit sont interdites.

### **REGISTRE DES SORTIES :**

- ⇒ Le responsable de sortie remplira, avant toute navigation, le « cahier des sorties », en y mentionnant lisiblement :

- la date,
- le nom des personnes embarquées, en soulignant celui du chef de bord,
- le bateau utilisé,
- le circuit prévu (bras emprunté au passage des îles et PK de retour),
- l'heure de départ,
- l'heure prévue de retour.

Au retour le responsable de sortie corrigera, si nécessaire, les informations et mentionnera tout incident ou défaillance matériel dans le cahier.

Validation en réunion RS du 27/10/2025.

Jean-François ROUSSEAU

