

BASE  
D'AVIRON



LIVRET  
DU  
RAMEUR

# Sommaire

01

## Introduction

03

02

## Présentation

04

- FFA & Ligue Occitanie
- VNF & Mairie Mauguio-Carnon
- Plan d'eau
- Glossaire du rameur
- Manœuvres et termes techniques
- Types de bateaux (rivière & mer)
- Matériel

05

06

07 & 08

09 à 11

12 & 13

14 & 15

16 à 19

03

## Sécurité

20

### Au club

- Organiser sa sortie
- Sortir son bateau

21 à 23

24 à 27

### Sur l'eau

- Monter dans son bateau
- Régler sa planche de pied
- Sortir du bateau
- Règles de circulation
- La sécurité sur l'eau
- Gérer un chavirage

28

29

30

31 à 32

33 à 34

35

### Manœuvres

- Apponter

36

# Sommaire

04

## Perfectionnement technique

37

- Echauffement sur l'eau
- Remplacement
- Prise d'eau
- Propulsion
- Dégagé

38 & 39

40 & 41

42 & 43

44 & 45

46 & 47

05

## Annexes

48

### Brevets de rivière

- Brevet niveau 1
- Brevet niveau 2
- Brevet niveau 3

49

50

51

### Brevets de mer

- Brevet niveau 1
- Brevet niveau 2
- Brevet niveau 3
- Capsules Techniques FFA

52

53

54

55

06

## Sources & crédits

56

# Introduction

---

L'idée du livret du rameur est née lors de notre dernière Assemblée Générale après un échange avec plusieurs d'entre vous. Ce livret s'adresse à tous ; débutants et expérimentés, loisirs et compétiteurs.

Ce livret aborde de nombreux sujets : la technique de l'aviron, le matériel, le jargon et les règles de sécurité pour vous aider à vous familiariser avec le monde de l'aviron et de trouver plus de plaisir sur l'eau. Des informations utiles à lire, à relire et apprendre d'avantage sur ce sport si passionnant. Des photos et vidéos illustrent les textes.

Pour aller plus loin dans la technique vous trouverez en annexe les capsules techniques conçues par la FAA.

Un grand merci à Marie et Guillaume pour leurs avis de coach, la relecture et les corrections, à celles et ceux qui se sont prêté(e)s au jeu pour la réalisation des photos et vidéos, à Guillaume pour la voix off des vidéos.

Bonne lecture !

*Sportivement,*

**Zoubida DALI,  
Présidente**



# Présentation



**Initiations rentrée 23-24**



**Championnats de l'Hérault BRS 2022**



**Forum des Associations 2022**



**Pelles Ligue Occitanie**

# FFA

## Fédération française d'aviron

---

Le CAMC est affilié à la FFA qui est l'instance gérant l'aviron en France. Fondée en 1890 sous le nom de "Fédération française des sociétés d'aviron" (FFSA), elle devient la "Fédération française d'aviron". En décembre 2020 Christian Vandenberghe a été élu président. En 2021 la FFA comptait 2140 694 licenciés et 275 clubs en France.

La FFA encourage toutes les formes de pratique d'aviron : de rivière, de mer et Beach Rowing, indoor, compétition, para-aviron, randonnée, loisir, scolaire, universitaire, santé, sport adapté et en entreprise.

Les années 90 sont ainsi marquées par l'aboutissement de nombreux projets structurants :

- la construction et diffusion du «Bateau Découverte»,
- la mise en place des brevets de rameur,
- la professionnalisation des entraîneurs de club,
- la mise en place d'une formation fédérale homogène à 3 niveaux,
- l'utilisation de programmes sportifs identiques pour tous les rameurs de compétition,
- la création des Écoles Françaises d'Aviron.



[ffaviron.fr](http://ffaviron.fr)

## LIGUE OCCITANIE

---

Les ligues régionales sont des associations constituées et reconnues par la FFA en tant qu'organismes déconcentrés de celle-ci. Elles regroupent et représentent les associations affiliées (membres affiliés et membres affiliés sous convention) situées sur leur ressort territorial. Elles représentent territorialement la FFA. Elles exercent les compétences qui leur sont déléguées par celle-ci, dans le cadre et les limites fixés par les statuts et règlements fédéraux. Elles sont les interlocuteurs privilégiés des différentes instances régionales. Objectif de la Ligue Occitanie : attirer, fidéliser et augmenter le nombre de pratiquants dans les 56 clubs d'Occitanie.



[avironoccitanie.fr](http://avironoccitanie.fr)



CAMC  
livret du rameur 2023

# VNF

## Voies navigables de France

---

Nous ramons sur le canal du Rhône à Sète dont la gestion au quotidien est géré par VNF.

Au cœur de l'écosystème du fluvial VNF est un acteur central dans la promotion et le fonctionnement de la voie d'eau.

3 grandes missions au service du public :

- promouvoir la logistique fluviale,
- concourir à l'aménagement du territoire,
- assurer la gestion globale de l'eau.



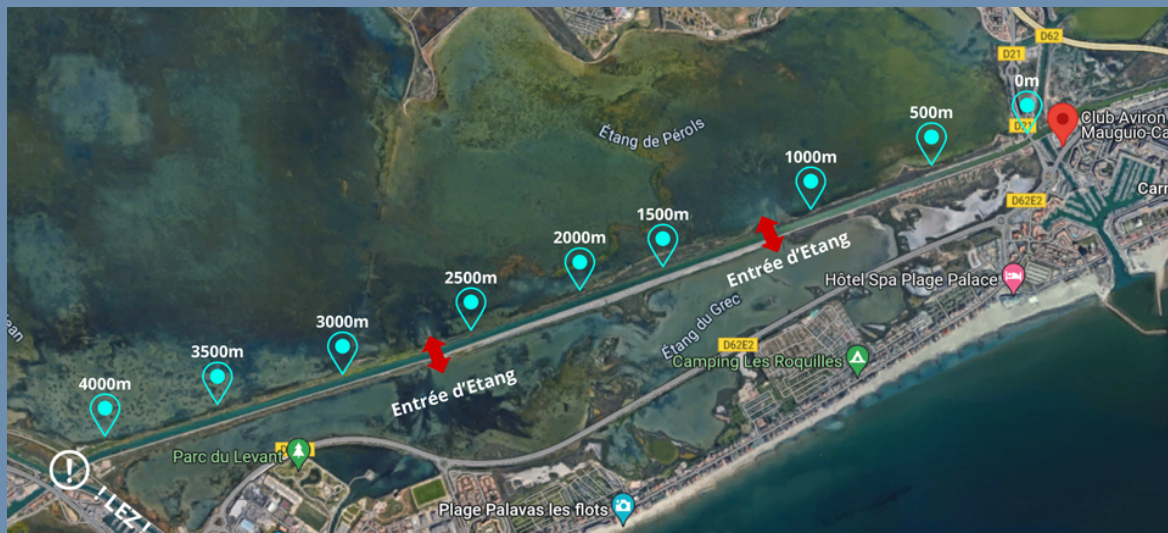
## Mairie Mauguio-Carnon

---

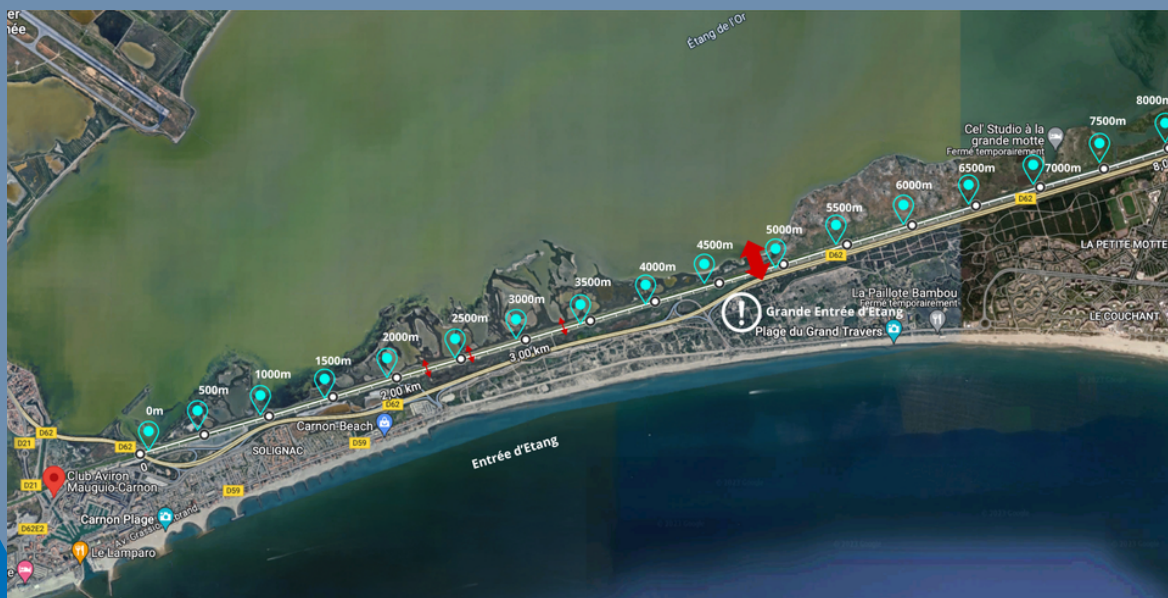
Les locaux du CAMC sont mis à disposition par la mairie, propriétaire des murs. C'est elle qui prend en charge l'entretien du bâtiment. Elle nous met à disposition la salle du Lido pour nos séances d'Avifit et nous accorde le prêt d'un minibus de façon ponctuelle suivant les disponibilités. Nous bénéficions d'une subvention annuelle non négligeable pour le fonctionnement du club et l'achat de nouveau matériel.

# Plan d'eau - Canal

## CÔTE PALAVAS :



## CÔTE GRANDE MOTTE :







# Glossaire du rameur

## Aviron



Aussi appelé rame ou pelle, l'aviron a donné son nom à la discipline sportive. La pelle porte en général un repère vert à tribord et rouge à bâbord.

## Armement en couple



Chaque rameur dispose de deux avirons, un dans chaque main.

## Armement en pointe



Chaque rameur dispose d'un seul aviron qu'il manipule avec les deux mains.

## Bâbord et Tribord

Termes de marine pour désigner sans ambiguïté le côté gauche et le côté droit du bateau quand on se place dans le sens de la marche. Moyen mnémotechnique pour le rameur qui tourne le dos au sens de la marche « TGV = **T**ribord **G**auche **V**ert ». **Bâbord** est donc à droite du rameur et de couleur **rouge**.

## Barre



Instrument de direction situé à la poupe d'une yolette ou sous la coque d'un bateau, actionné par le barreur.

## Barrette



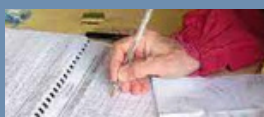
Petite tige filetée qui ferme la dame de nage et empêche l'aviron de ressortir. Précaution : ne pas trop desserrer l'écrou (appelé tonnelet) pour ouvrir la barrette au risque de le perdre.

## Boule de protection



Boule de caoutchouc fixée à l'avant du bateau pour le protéger des dommages et ne pas provoquer de blessure en cas de collision. Aucun bateau n'est autorisé à sortir sans boule de protection.

## Cahier de sortie



À remplir avant toute sortie sur l'eau et au retour. Il doit comporter les noms des rameurs en lettres majuscules, le nom du bateau, l'heure de sortie et l'heure de rentrée. **Tout problème ou avarie constatés doivent être notés clairement et précisément dans la colonne OBSERVATIONS.**

## Cale-pieds



Emplacement réglable sur lequel les pieds sont fixés et prennent appui. Une fois sur l'eau, l'éloignement du cale-pieds ou planche de pieds est à régler prioritairement pour l'adapter à la morphologie du rameur.

# Glossaire du rameur (2)

## Collier



Pièce en plastique fixée sur le manchon de l'aviron pour l'empêcher de glisser dans la dame de nage. Il peut être réglé pour augmenter ou réduire le bras de levier intérieur.

## Coulisse



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. Permet d'utiliser toute la force des jambes et d'augmenter l'amplitude du coup d'aviron.

## Cox Box



Dispositif électronique utilisé par le barreur pour amplifier sa voix et la diffuser via des haut-parleurs disposés dans l'embarcation. Certains modèles donnent aussi la cadence (nombre de coups par minute).

## Crémaillère



Pièce en métal ou en nylon permettant de fixer le cale-pieds (deux crémaillères latérales supérieures et une crémaillère centrale inférieure) et de l'avancer ou le reculer pour régler correctement la position du rameur.

## Dame de nage



Système en forme de U, fixé à l'extrémité des portants et dans lequel on place l'aviron. La dame de nage est fermée par une barrette et tourne librement autour d'un axe fixe.

## Dérive



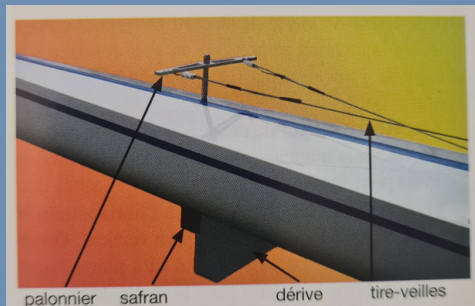
Mince plaque en alu, carbone ou plastique, toujours sous la pointe arrière, placée dans l'axe longitudinal du bateau et dont la fonction est de maintenir le bateau dans une trajectoire rectiligne.

## Ergomètre



Appareil servant à mesurer le travail musculaire. En aviron, il est utilisé comme outil d'entraînement et pour des séances d'Avifit.

## Gouvernail



Placé sous la pointe arrière du bateau il sert à modifier la trajectoire. Il est constitué du safran, mince pièce immergée reliée par un axe (le timon) au palonnier. Le gouvernail est actionné par le barreur ou un des rameurs (selon le type du bateau) au moyen de deux câbles appelés tire-veilles.

## Hiloire



Brise-lame en forme de V placé sur le pont avant du bateau qui sert à repousser l'eau si une vague passe par dessus le pont. **Pièce fragile du bateau et qu'il faut éviter de manipuler. Ne jamais poser le bateau sur l'hiloire !**

# Glossaire du rameur (3)

## Manchon



Protection en plastique sur le manche de l'aviron où est fixé le collier. Il facilite la rotation de l'aviron dans la dame de nage. Il est profilé de façon à donner une inclinaison à la palette pendant la phase propulsive.

## Palette



Extrémité élargie de l'aviron qui permet de prendre appui sur l'eau. Elle est généralement peinte aux couleurs du club. Deux formes de palettes existent, la palette traditionnelle dite « Mâcon » et la palette « hachoir » apparue en 1992.

## Planchette



Partie renforcée entre les rails de coulisse servant à poser le pied lors de l'embarquement et du débarquement.

## Poignée



Partie d'un aviron tenue par le rameur.

## Portant



Système composé de tubes en alu ou en carbone, fixé à l'extérieur ou au-dessus de la coque et sur lequel est installée la dame de nage. Ne jamais porter le bateau par les portants !

## Plat-bord

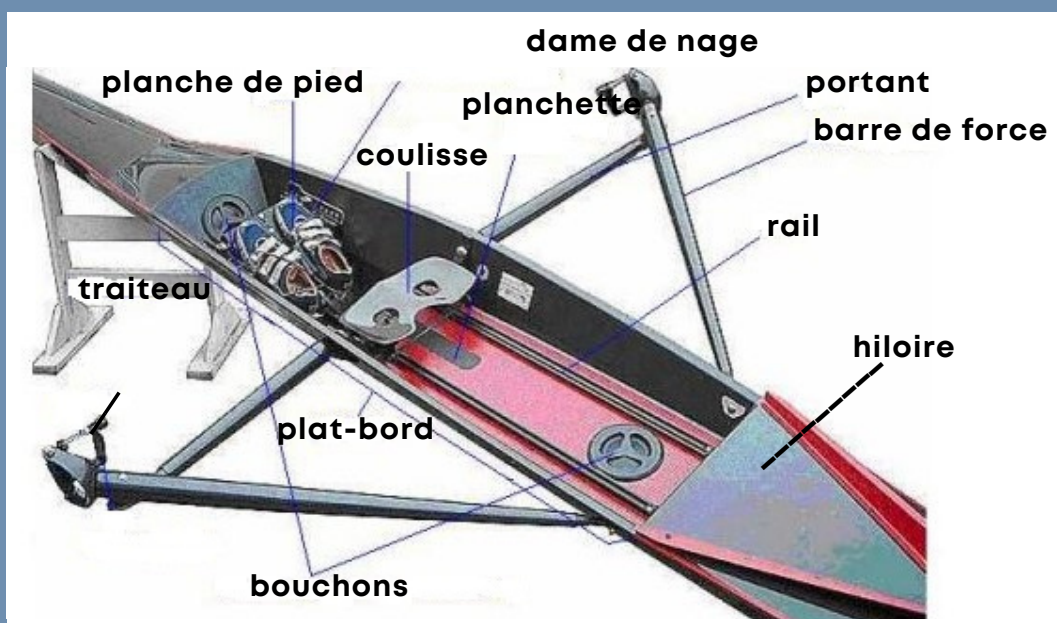


Partie haute renforcée de la coque par laquelle on peut porter le bateau coque vers le haut.

## Stroke



Compte-coups avec capteur de mouvement.



# Manœuvres & Termes Techniques

---

<b>Border les avirons</b>	Les pousser à fond pour que les colliers soient en contact avec les dames de nage.
<b>Cadence</b>	Nombre de coups d'aviron par minute. Autour de 18/mn à l'entraînement et de plus de 30 en compétition.
<b>Carré</b>	Une palette est dite « au carré » quand elle est tournée en position verticale, hors ou dans l'eau.
<b>Dénager</b>	Ramer en marche arrière. Mouvement inverse de la nage. Pour dénager, on pousse les avirons, pelles au carré dans l'eau au lieu de les tirer vers soi.
<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>Nager</b>	Ramer, propulser le bateau en marche avant.
<b>Numérotation</b>	Chaque siège correspond à un poste numéroté en partant de l'avant du bateau. Le numéro 1 est donc celui qui coupe la ligne d'arrivée le premier. Le dernier rameur est appelé la nage. Il est important de retenir son numéro pour répondre aux ordres du barreur lors des manœuvres.
<b>Position de sécurité</b>	Permet au bateau de garder son équilibre et sa stabilité. Le bateau est à l'arrêt, les rameurs gardent les pelles à plat sur l'eau, bras tendus et jambes tendues. Notez que le bateau doit être tenu parallèlement aux vagues pour qu'il ne se remplisse pas d'eau.
<b>Plumer</b>	Effleurer la surface de l'eau avec le plat de la palette pendant la phase de retour. Les débutants plument pour maintenir l'équilibre du bateau. Par la suite il faut éviter de plumer pour ne pas ralentir le bateau et favoriser la glisse.
<b>Gammes</b>	Exercice souvent utilisé pour l'échauffement. Ramer en bras seuls puis bras/corps puis quart de coulisse, demi, trois-quarts, pleine coulisse, trois-quarts, demi, quart, bras/corps puis bras seuls.

# Manœuvres & Termes Techniques (2)

---

## Ramer en bras seuls

Exercice souvent utilisé pour l'échauffement. Ramer sans coulisser, le dos fixé sur l'arrière, les épaules derrière le bassin, les jambes restent allongées, en se servant uniquement des bras,

## Ramer en bras/corps

Même action que ramer en bras seuls, mais en ajoutant la bascule du dos pour plus d'amplitude.



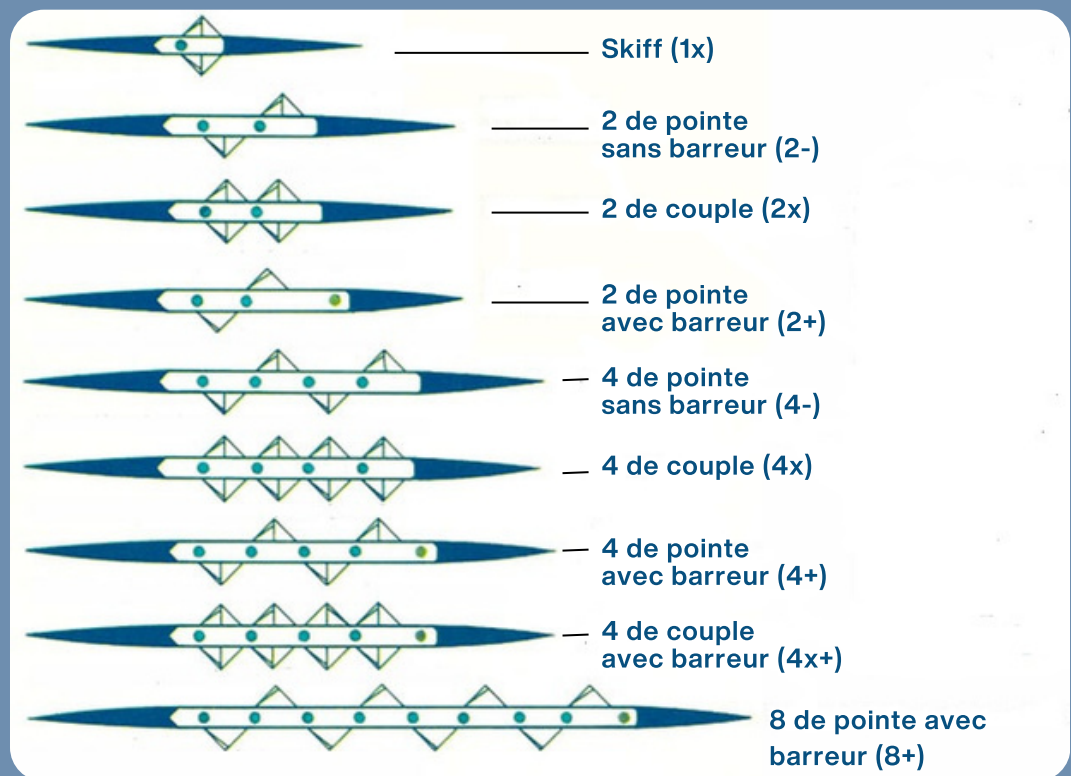
## Ramer en quart/demi/trois-quarts/pleine coulisse

Utilisation plus ou moins longue de la coulisse, en fonction de la flexion de jambes. (voir capsules technique FFA : lien)

## Scier

Action qui consiste à arrêter l'embarcation en tournant simultanément toutes les palettes au carré dans l'eau et en les immobilisant. En situation d'urgence, « Scier ! » est l'ordre utilisé par le barreur. Les rameurs doivent obéir sans hésitation.

# Types de bateaux de rivière



Il existe des **bateaux découverte** pour ouvrir la pratique de l'aviron au plus grand nombre, des bateaux d'initiation (planche à ramer, Liteboat etc.) et des canoës français très solides et très stables qui permettent de pratiquer seul ou à deux.



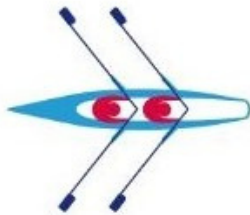
# Types de bateaux de mer

Les bateaux d'aviron de mer sont auto videur et plus robustes que les bateaux de rivière afin de résister aux vagues. Ils sont donc plus larges, plus massifs et plus lourds que les bateaux de rivière.

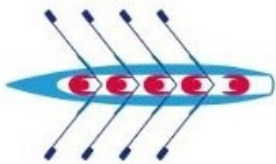
## Bateaux de couple :



Solo mer :  
1 rameur en couple (1x mer)

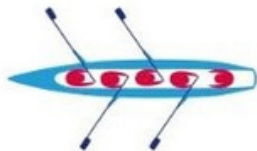


Double mer :  
2 rameurs en couple (2x mer)



Quatre mer :  
4 rameurs en couple avec barreur (4x+ mer)

## Bateaux de pointe :



Quatre mer :  
4 rameurs en pointe avec barreur (4+ mer)





# Matériel

## Les avirons

L'aviron est un long tube en bois, carbone ou en fibre de verre : "le manche".

Il est terminé par une extrémité, la partie que le rameur tient dans sa main : "la poignée". A l'autre extrémité une partie élargie qui prendra appui dans l'eau : "la palette". Un "manchon" en plastique est disposé sur le manche à l'emplacement du contact de l'aviron et "la dame de nage". Un "collier" plastique fixé sur le manchon sert à caler l'aviron dans la dame de nage lorsque l'aviron est en position de travail.

## Pelle Mâcon



## Pelle Hachoir

Collier



Manchon



Palette



Poignée



Manche

# Matériel <sup>(2)</sup>

## Avirons en couple

- Les mains sont placées à l'extrémité des poignées, les pouces en bout, afin d'utiliser la totalité du levier.
- La pratique en couple présente un aspect particulier : le croisement :
  - Celui-ci se réalise pendant une partie de la phase d'appui et de remplacement. Le dessus de la main droite vient alors se loger dans le creux du poignet gauche.
  - Ce contact entre les deux mains tend à minimiser les déséquilibres.

**Voir page 55 : vidéo capsule technique "le croisement"**



# Matériel <sup>(3)</sup>

## Avirons en pointe

La main extérieure est placée à l'extrémité de la poignée, le pouce en dessous. Les mains sont écartées d'environ 20 à 25 cm.

- Les mains maintiennent l'aviron avec souplesse.
- La main extérieure est constamment tendue, le dos dans le prolongement de l'avant bras.
- La main extérieure presse légèrement l'aviron dans la dame de nage.
- La main intérieure tourne l'aviron.
- Il faut d'abord dégager la palette de l'eau, ensuite on la tourne.
- L'écartement entre les mains sur l'aviron correspond à l'écartement des épaules.



# Manipulation du matériel

Le matériel (bateaux et aviron) doit être manipulé avec soin et entretenu régulièrement. Les coques et les palettes sont fines et donc fragiles, les matériaux (bois, plastique, composites, aluminium) sont sensibles aux rayures, aux fissures, aux chocs. Un matériel en mauvais état pose des problèmes de sécurité. Il est beaucoup moins agréable à utiliser et... il coûte cher ! Il faut donc acquérir les bons réflexes dès le départ.



## PRENEZ SOIN DE VOTRE MATERIEL

- Un skiff coûte **plus de 7 000€**
- Un double, **plus de 10 000€**
- Un quatre barré, **plus de 15 000€**
- Un huit, **plus de 40 000€**
- Une paire d'avirons coûte **plus de 500€**

Ne sortez pas seul votre bateau du hangar, observez les obstacles aux alentours.

Faites-vous aider pour ranger votre bateau dans le hangar.

Les bateaux et les avirons sont réparés par le salarié du club et des bénévoles (adhérents). Ils apprécient que leur travail soit respecté.

## Comment porter ses avirons :

- Les avirons sont fragiles et longs, il faut toujours les porter **les palettes devant.**
- Il ne faut pas les porter à l'épaule pour éviter d'éborgner quelqu'un.
- Il faut éviter de heurter les palettes en les décrochant des racks ou en les y mettant.



# Sécurité



# Organiser sa sortie

## AVANT DE SORTIR SUR L'EAU :

- Je prends connaissance de la météo (direction du vent, courants etc).
- Je m'informe de la zone de navigation décidée par le responsable de l'ouverture du club.
- J'utilise le matériel qui m'a été attribué en fonction de mon niveau, par le responsable de l'ouverture du club.
- La moitié de l'équipage doit avoir le brevet niveau 2 ou 3 (voir pages brevets).
- Je remplis le carnet de sortie pour garantir ma sécurité.
- Je vérifie mon matériel: les bouchons, présence de la boule et les lacets aux talons ! Pour les sorties en mer, je vérifie les gilets de sauvetage et autre matériel de sécurité.
- Je respecte les horaires des sorties en démarrant et revenant suffisamment à l'heure (30 min. avant la fermeture du club) pour pouvoir nettoyer et ranger mon matériel.



**Les rameurs autonomes sont responsables de l'organisation de leur sortie.**

## PENDANT MA SORTIE SUR L'EAU (CANAL) :

- Je pars contre le vent ou le courant pour qu'il m'aide au retour
- Je respecte la zone de navigation en fonction de mon brevet (brevet niveau 1 & 2 : limite : 2.000m).
- Je garde ma berge, soit le coté tribord.
- Je me retourne régulièrement pour éviter d'éventuels obstacles.
- Je rentre au club si la météo se dégrade.
- De retour au ponton, je ne m'attarde pas et libère la place au plus vite.

## PENDANT MA SORTIE EN MER :

- Je respecte la zone de navigation à l'entrée/sortie du port.
- Je stationne dans la zone hors chenal coté club de voile pour attendre l'ensemble des équipages.
- Je reste à plus de 300 mètres de la côte. (soit au-delà des bouées jaunes en été).
- Je me tiens à 150 mètres de bateaux de plongée.
- Je fais attention aux nageurs hors zone de baignade.
- Je rentre au club si la météo ou la houle se dégradent.

# Organiser sa sortie (2)

## APRES MA SORTIE SUR L'EAU (CANAL) :

- Je pose mon bateau à l'envers sur les tréteaux avec la boule vers le parking. Je fais attention de ne pas le poser sur l'hiloire.
- Après avoir nettoyé la coque je fais attention, en retournant le bateau, de ne pas le poser sur la dérive .



- Je nettoie mon bateau (en insistant sur les portants et les dames de nage) et mes avirons avec un micro fibre mouillé pour économiser de l'eau.
- Je nettoie les rails avec un chiffon prévu à cet effet.
- On nettoie les bateaux en profondeur avec savon et jet d'eau tous les derniers dimanches de chaque mois.



# Organiser sa sortie <sup>(3)</sup>

## APRES MA SORTIE SUR L'EAU (CANAL) :

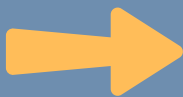
- Je resserre les dames de nage.
- Je ferme les scratch des chaussures.



- Je range mon bateau à son emplacement avec de l'aide et mes avirons à leur emplacement.
- Je consigne mon retour dans le carnet de sortie et note d'éventuels incidents de matériel.
- Je rentre seaux, micro fibres, tréteaux et chariots.

## APRES MA SORTIE EN MER :

- Je nettoie, puis rince bateau et avirons à l'eau douce au jet d'eau.
- Je lave et range mon gilet de sauvetage et le sac de secours.
- Je couvre le bateau avec la bâche.



**Je signale directement tout incident matériel au responsable d'ouverture du club.**



# Sortir son bateau

---

- La manipulation des bateaux dans le hangar est délicate.
- Il faut faire attention aux chocs sur la coque ou les portants en sortant les bateaux des racks ou en les remettant.
- On ne peut sortir qu'un bateau à la fois et il ne faut pas gêner le passage des porteurs dans la travée.
- Lors du déplacement dans la travée, il faut éviter les chocs avec les portants des autres bateaux.
- Il faut toujours vérifier que le bateau est entièrement sorti du hangar avant de le positionner sur les tréteaux.
- Il faut vérifier que le bateau repose sur la sangle des tréteaux et non sur le pied métallique.
- Le bateau doit toujours être porté par la partie solide de la coque (dite plat bord), **jamais par les pointes, par l'hiloire ou les portants.**
- Lorsque l'on retourne le bateau, il faut toujours le tenir par le plat bord. Faire attention de ne pas poser le bateau sur la dérive et l'hiloire.
- Il est porté par l'équipage qui est réparti le long du bateau et doit suivre les ordres donnés par le barreur ou par un des rameurs (il vaut mieux être d'accord).
- Au ponton, il faut veiller à ne pas heurter la coque lors de la mise à l'eau ni lors de l'appontage et à ne pas fausser les portants en les choquant contre le ponton ou en les accrochant sur le bord. La dérive et le safran sont aussi des pièces fragiles à ne pas heurter.

# Sortir son bateau (2)

Le bateau est sorti du hangar (avec les précautions nécessaires) et placé sur les tréteaux, coque vers le bas pour vérifier si tout est en place.

Toute l'équipe doit participer au portage du bateau. Certains bateaux sont lourds, notamment les yolettes, il ne faut pas hésiter à demander de l'aide !

Il y a plusieurs façons de porter les bateaux :

- à bras
- à l'épaule
- en tête

## à bras :

Les porteurs sont au même niveau, de part et d'autre de la coque. Il tiennent le bateau par le plat bord, bras tendu le long du corps.

**La yolette** est un bateau lourd, il est toujours porté à bras. Les porteurs se placent au niveau des barres de renfort placés à l'intérieur de la coque.

Le bateau est sorti coque vers le haut, il faut le retourner coque vers le bas pour le poser sur les tréteaux. Tous les porteurs effectuent le retournement en même temps, à l'annonce des consignes. Ils veillent à ne pas agripper le bateau par les portants, qui sont des pièces fragiles.



## Sortir son bateau (3)

### à l'épaule :

En fonction du type de bateau on le porte différemment.

- Skiff et Double : Les bateaux sont portés sur l'épaule à mi-pointe.
- Quatre et Huit : Les bateaux sont portés au plat bord sur l'épaule.



### en tête:

Les porteurs tendent les bras au-dessus de la tête.



**Pour les yolettes**, la manœuvre est différente. A cause du poids, on ne met pas le bateau en tête !

Les porteurs retournent le bateau au-dessus des tréteaux en se répartissant le long de la coque. Pendant que les uns font le tour, les autres tiennent le bateau en cas de vent fort.

## Sortir son bateau (4)

### La mise à l'eau :

Arrivé sur le ponton, l'équipage se répartit sur la longueur du bateau et positionne le bateau parallèlement au ponton.

Aux ordres, l'équipage met le bateau en tête puis le bascule et le dépose délicatement sur l'eau en pliant les jambes et en écartant bien le bateau du ponton.

**Pour les yolettes**, la manœuvre est différente. A cause du poids, on ne met pas le bateau en tête !

Les porteurs présentent le bateau perpendiculaire au ponton et immergent la pointe avant et font glisser le bateau dans l'eau progressivement. Par la suite, ils ramènent le bateau parallèle au ponton.



1



2



3

# Monter dans son bateau

- Je mets mes avirons en commençant par la pelle côté ponton, en faisant attention à diriger ma dame de nage vers la planche de pieds. Pour finir, je vérifie que ma dame de nage est bien fermée.
- Je tiens les poignées de mes 2 avirons avec la main côté eau.
- Je mets le pied côté eau sur la planchette (entre les rails). Je mets la main côté ponton sur le plat-bord (bord du bateau).
- Je mets le pied côté ponton dans le cale-pied. Je m'assois délicatement sur la coulisse. Je mets le pied côté eau dans le cale-pied.
- Je me mets en position de sécurité (les avirons entre le buste et les cuisses, les bras par-dessus). J'attache mes pieds.



# Régler sa planche de pieds

Il est très important de bien régler sa planche de pieds pour augmenter le confort et l'efficacité de votre coup d'aviron.

C'est souvent une des causes de certaines douleurs ainsi que des problèmes voire de "défauts" techniques.

Il existe 3 types de planches de pieds :

- les planches de pieds classiques avec des chaussures,
- les planches de pieds dites "Type Ergomètre",
- les planches de pieds Sabot plus généralement équipées sur les Yolettes ou les bateaux loisirs/débutants.

Trois données sont importantes :

## La profondeur :

- A l'arrêt, mettez vous sur "l'arrière" (jambes tendues, épaules derrière le bassin et bras pliés, les pouces contre les côtes)
- Une fois que vous êtes dans cette position, réglez la planche de pieds jusqu'à obtenir l'espace d'un poing entre vos deux mains (photo 3).

Si vous êtes mal réglés soit :

- Vous ne touchez même pas vos flancs. La planche de pieds est trop proche de vous. Eloignez là de quelques crans afin d'obtenir la bonne position (photo 2).
- Vous n'arrivez pas à passer vos mains sur les côtés, elles sont coincées dans votre ventre. La planche de pieds est trop éloignée de vous. Il suffit de la rapprocher (photo 1).



**trop serré**



**bonne position**



**pas assez serré**

# Sortir du bateau

- Je tiens les poignées de mes 2 avirons avec la main côté eau.
- Je maintiens mes avirons bordés et les palettes à plats sur l'eau.
- Je mets le pied côté eau sur la planchette et non sur le bouchon (entre les rails).
- Je tiens le plat-bord côté ponton avec la main côté ponton.
- Je me mets debout dans le bateau.
- Je sors le pied côté ponton du bateau et je le pose sur le ponton.
- Je sors le pied côté eau du bateau et le pose sur le ponton tout en ramenant l'aviron côté eau.

## Ordres pour sortir du bateau :

En bateau collectif barré, c'est le barreur qui descend du bateau en premier. C'est lui qui, une fois sur le ponton, donne les ordres à l'équipage pour que tous sortent du bateau en même temps.

En bateau collectif non barré, c'est le rameur en dernière position qui donne l'ordre de sortir :

- "Pied planchette
- Debout
- Ramène"



# Règles de circulation - canal

- Pour les rameurs non autonomes (brevet niveau 1 & 2), ne pas dépasser les 2.000 m.
- Navigation à tribord.
- Navigation au milieu = risque de collision !
- Ne JAMAIS lâcher ses avirons (ce sont eux qui maintiennent l'équilibre du bateau).
- Se retourner régulièrement pour éviter les autres bateaux, les obstacles flottants (bois) et la collision sur la berge.
- Si un bateau me dépasse, je reste à ma place.
- Si je dépasse un bateau, je me décale pour le doubler, tout en surveillant si aucun bateau n'arrive en sens inverse.
- Si mon bateau est à l'arrêt, j'alerte de ma présence le bateau qui me rejoint.
- Hormis des petits bateaux à moteur, laisser la priorité aux autres types d'embarcation (voiliers, pêcheurs).
- Si on croise un bateau créant des vagues, positionner son bateau parallèle aux vagues pour éviter que de l'eau rentre dans le bateau ou risque de chavirer.
- Quand je croise une péniche de commerce je continue à ramer (bras/corps). Je fais attention de ne pas m'approcher de trop près de la berge.
- En cas de chavirage : (voir page 35 "gérer un chavirage")
  1. On remonte sur son bateau, si possible.
  2. Sinon, on émerge son tronc sur son bateau pour attendre les secours en se servant de la coque comme bouée de sauvetage.
- En cas de chavirage en situation de danger (à l'approche d'une péniche ou autre bateau ou par temps froid) abandonner le bateau et nager jusqu'à la berge.
- Ne pas naviguer par vents forts (vagues et houle).
- Il est interdit de :
  - naviguer de nuit.
  - naviguer en cas d'orage.
  - naviguer si le brouillard est trop important (manque de visibilité).



# Règles de circulation - mer

Matériel de sécurité obligatoirement embarqué :

- Un gilet de sauvetage par personne embarqué.
- Un sac avec : lumière, corne de brume, fusée de détresse.
- Un dispositif de remorquage (bout) de la longueur du bateau.
- Navigation au delà des 300 mètres de la côte, jusqu'à 2 milles.



La sortie en mer en autonome est autorisée pour les brevets mer niveau 2 et 3.

La sortie en mer pour les non-autonomes est autorisée avec un rameur niveau 2 ou 3. Même règle qu'en rivière la moitié de l'équipage doit être brevetée niveau 2 ou 3.

En cas de routes opposées entre embarcations avec risque de collision, chaque embarcation doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre ;

Entre bateaux, le bateau rattrapant doit s'écarter du bateau rattrapé.

# Sécurité sur l'eau

## Responsabilités sur le bateau

### Responsable principal :

- En rivière : si un bateau est barré il faut écouter le barreur car ce sont les yeux du bateau. Si non barré, il faut écouter le rameur le plus proche de la boue.
- En mer : un membre de l'équipage est désigné pour être chef de bord.

Le responsable du bateau doit prendre des décisions urgentes en cas de danger pour en faire part à l'équipage rapidement.

En mer, le chef de bord doit laisser son numéro de téléphone sur le cahier de sortie et amener son téléphone sur le bateau.



## Sécurité sur l'eau (2)

---

### Position de sécurité :

Bras et jambes tendus, palettes à plat sur l'eau, les 2 mains l'une sur l'autre.

Si on rencontre des vagues, on se met en position de sécurité et on oriente la coque parallèle aux vagues.

### Hiérarchie des priorités :

Les bateaux d'aviron doivent laisser la priorité aux bateaux suivants:

- Bateau transportant des marchandises.
- Bateaux de commerces, pour autant qu'ils soient signalés comme tels.
- Bateaux à voiles.

### Distance de sécurité :

Il faut garder une distance d'au moins 50 m avec les bateaux prioritaires.

### Priorité entre bateaux d'aviron :

Entre bateaux de même catégorie, la règle est la priorité à droite.

**Avant de faire demi-tour, il faut s'assurer que le canal est dégagé en amont et en aval sur une distance suffisante et que l'on est éloigné d'un pont ou d'un obstacle pour éviter de se faire déporter.**

# Gérer un chavirage

---

## RIVIERE

En cas de chavirage le rameur doit essayer de remonter sur son bateau, si ce n'est pas possible il doit sortir son buste de l'eau en s'allongeant sur la coque.

L'hiver, il est impératif et même vital de rester accroché à son bateau avec le buste hors de l'eau et de bouger le moins possible, en attendant le bateau de sécurité du club qui sortira le(s) rameur(s) de l'eau.



Afin de permettre au corps de récupérer et de ne pas perdre d'énergie, une fois rentré, pensez à prendre une douche chaude et boire une boisson chaude rapidement.

## MER

En cas de chavirage, ne jamais quitter le bateau. S'asseoir à califourchon sur la coque retournée reste la meilleure réserve de flottabilité et abri contre le froid. Mettre les gilets de sauvetage et donner l'alerte rapidement.

## Le chavirage en vidéo



# Apponter

- On apponte toujours contre le vent, contre le courant.
- On se rapproche de la berge puis on se met parallèle au ponton lorsqu'on arrive à son niveau.
- On rame jambes tendues, bras seuls pour contrôler sa vitesse.
- On se retourne pour surveiller sa direction.
- On lève la palette coté ponton pour qu'elle passe au-dessus.



L'Appontage en vidéo



# Perfectionnement technique



# S'échauffer sur l'eau

---

Il est important de s'échauffer avant de commencer votre séance.

Plusieurs exemples d'exercices d'échauffement :

- Ramer en bras seuls
- Ramer en jambes seules
- Ramer en bras-corps
- Ramer en 1/4 de coulisse
- Ramer en 1/2 de coulisse
- Ramer en 3/4 de coulisse

L'échauffement sur l'eau en vidéo :



## S'échauffer sur l'eau (2)

---

### Ramer en bras seuls

Les jambes restent tendues et les épaules placées en arrière du bassin tout en gardant le dos droit. Seul les bras bougent.

### Ramer en bras-corps

Même action que ramer en bras seuls, mais en ajoutant la bascule du dos pour plus d'amplitude.

### Ramer en jambes seules

En gardant le dos fixe en position bras corps, les bras sont tendus. Le rameur vient effectuer une montée et une propulsion avec ses jambes. Le buste et les bras restent gainés. La sortie de palette se fait quand les mains sont devant les genoux.

### Ramer en 1/4 de coulisse

Les bras sont tendus, les épaules placées en avant du bassin. Le dos est droit. La flexion des jambes représente environ un quart de leur flexion maximale. Les talons sont en contact avec la barre de pieds.

### Ramer en 1/2 de coulisse

Les bras sont tendus, les épaules placées en avant du bassin. Le dos est droit. La flexion des jambes représente environ la moitié de leur flexion maximale. Les talons sont en contact avec la barre de pieds.

### Ramer en 3/4 de coulisse

Les bras sont tendus, les épaules placées en avant du bassin. Le dos est droit. La flexion des jambes représente environ 3/4 de leur flexion maximale. Les talons sont en contact avec la barre de pieds.

Comment ramer en vidéo :



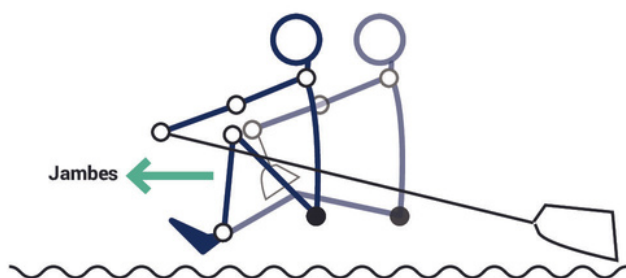
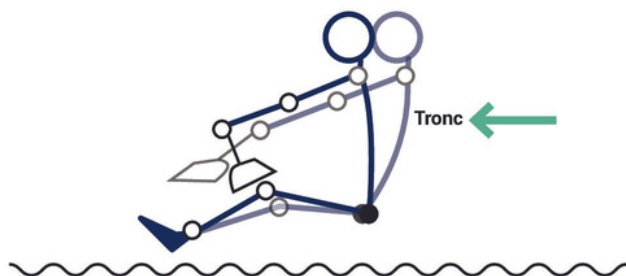
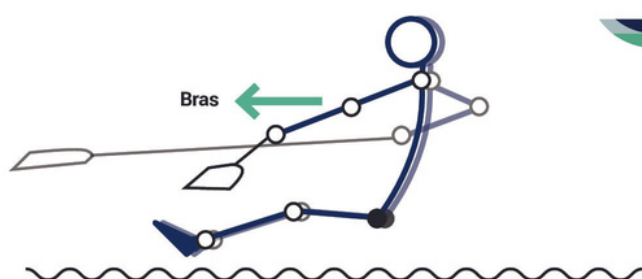


# 1

FICHE DE PERFECTIONNEMENT N°1

# LE REPLACEMENT

**DÉFINITION :** Le remplacement consiste à se replacer vers la position avant, pelles hors de l'eau, en limitant au maximum la perte de vitesse. C'est aussi une phase de récupération. Le remplacement conditionne la qualité de la prise d'eau et de la propulsion qui vont suivre. Les avirons servent à équilibrer le bateau.



## RAPPELS

- Les pelles sont à plat, à hauteur constante. Elles partent vers la pointe avant, sans marquer d'arrêt.
- L'enchaînement est : renvoi des bras, remplacement du tronc, flexion des jambes.
- La flexion des jambes commence par une légère traction dans les chaussures.
- Le renvoi de main est immédiat et rapide. A la fin du renvoi les bras et les jambes sont allongées.
- La trajectoire des pelles est horizontale. Les pelles restent proches de l'eau.
- C'est au cours du renvoi que la vitesse du bateau est la plus élevée.
- Le haut du corps est relâché, le tronc est gainé. Le regard se porte devant.
- Les pelles sont au carré quand les poignées passent au-dessus des chevilles.
- A la fin du retour les mains s'écartent et se lèvent pour entrer les palettes dans l'eau.
- Les palettes rentrent verticalement dans l'eau.
- Le mouvement est réalisé en synchronisation avec la vitesse du bateau. A cadence 20 cp/mn il y a un temps dans l'eau (temps moteur) pour deux temps hors de l'eau (temps de glisse).
- Le rameur récupère et expire.

# 1

EXERCICES PRATIQUES

# LE REPLACEMENT

## I. Arrêt bras allongés puis arrêt bras-corps : le rameur s'arrête bras replacés (puis bras-corps replacés), marque une pause et redémarre au signal.

**Objectifs** : Vérifier les positions des rameurs et se préparer à l'inversion avant .

**Critères** : Les bras sont allongés avant que le bassin ne bascule vers l'avant. Les jambes restent plaquées contre les rails jusqu'à l'arrêt. Au signal le rameur termine son remplacement en contrôlant la flexion des jambes.

## II. Ramer sans les chaussures.

**Objectifs** : Ne pas précipiter le retour. Effectuer le renvoi des mains avant la flexion des jambes.

**Critères** : La mise en avant du centre de gravité favorise le retour (plutôt que de l'obtenir par une traction permanente et excessive sur les chaussures).

## III. Piano : Au cours du retour les doigts pianotent sur les poignées. Peut se faire par demi-équipage.

**Objectifs** : Tenir la poignée avec les doigts seuls, ne pas tenir ses pelles à pleines mains. Décontracter les mains et les doigts. Tourner ses pelles avec les pouces sans casser les poignets (source de changement de hauteur et donc de déséquilibre).

**Critères** : Le bateau reste équilibré. Les hauteurs de pelles sont contrôlées par la position des mains et ne varient pas au cours du remplacement.

## IV. Rock'n Roll (plus difficile) : Au cours du retour la pelle fait un tour complet avant de rentrer dans l'eau. Commencer par demi-équipage, l'autre demi-équipage plume pour maintenir le bateau.

**Objectifs** : Apprendre à tourner ses avirons avec les doigts et non pas en cassant les poignets Contrôler la trajectoire horizontale.

**Critères** : La palette fait un tour complet. La palette doit être revenue au carré avant l'immersion.

## V. Faire des gammes montantes à partir de bras seul jusqu'à 3/4 de coulisse.

**Objectifs** : Décomposer le mouvement pour bien respecter l'ordre **renvoi** des bras, **replacement** du tronc, **flexion** des jambes.

**Critères** : A chaque transition on intègre les éléments de la séquence précédente en terme de replacement. Le replacement des bras et du tronc sont rapides (en fait en correspondance avec la vitesse sur l'eau). La flexion des jambes est contrôlée (pas de précipitation). Le regard se porte vers l'avant. Le haut du corps est décontracté mais non avachi. Le tronc est gainé.

## TRAVAIL DE L'ÉQUILIBRE (EXERCICE ASSOCIÉ)

### VI. Ramer pelles au carré (30 coups) puis un coup au carré un coup à plat. Peut se faire par demi-équipage.

**Objectifs** : Trouver la bonne hauteur des mains. Prendre des repères au carré pour reproduire le mouvement à plat.

**Critères** : Les rameurs n'accrochent pas l'eau dans un bateau stable. La traction sur les avirons est horizontale. La hauteur ne varie pas entre coup au carré et coup à plat.

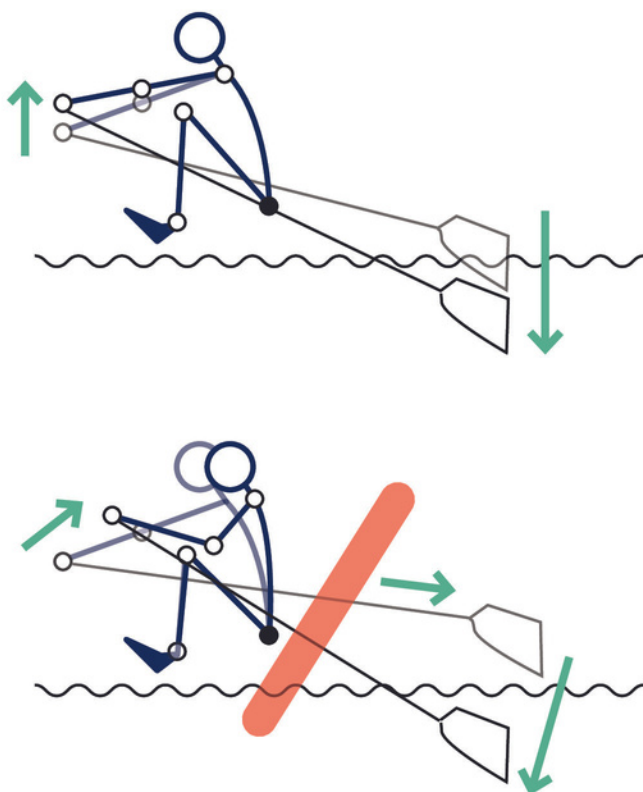
# 2

FICHE DE PERFECTIONNEMENT N°2

## LA PRISE D'EAU

**DÉFINITION :** La prise d'eau consiste à immerger les palettes dans l'eau. C'est la fin de la phase de remplacement. L'action ne dépend pas du seul poids de l'aviron mais est dirigée et contrôlée par le rameur. Elle exige de lui précision et vitesse d'exécution. Le bateau continue sa glisse sur l'élan de l'appui précédent.

### RAPPELS



- La combinaison de trois mouvements fait la difficulté de la prise d'eau
  - Les mains terminent de s'écarter, en restant à la même hauteur
  - Les poignées s'élèvent en ouvrant l'angle bras-tronc
  - La fin de flexion des jambes, suivie immédiatement après de l'extension des jambes
- La palette est préalablement mise à la verticale. Elle est très proche de l'eau (voir phase de remplacement).
- La ligne des épaules est devant celle du bassin. Le tronc est penché en avant du bassin, droit et touche les cuisses.
- Le tronc est gainé pour se préparer à transmettre la force des jambes. Les fesses sont proches des talons.
- Les bras sont allongés et en extension, proches de l'horizontale. Le dessus de la main est aligné avec l'avant-bras.
- Le rameur regarde droit devant lui. Il n'est pas en train de « relacer ses chaussures ».
- Les genoux terminent leur flexion en même temps que les bras terminent leur élévation.
- L'immersion est très rapide. La palette est immergée par une légère élévation des mains. Le mouvement est initié par une contraction des fessiers et s'effectue simultanément avec une légère poussée des jambes.
- Après l'immersion le bord supérieur de la palette se trouve juste sous la surface de l'eau sans noyer le tube.

**On ne tente pas de rattraper un déséquilibre du bateau en plongeant les pelles, de façon anticipée, brutalement et profondément dans l'eau. Ne pas plier les bras juste après la prise d'eau (voir ci-contre)**



# 2

EXERCICES PRATIQUES

## LA PRISE D'EAU

### I. Position sur l'avant : juste immerger et émerger les palettes (l'exercice se fait sur place).

**On fait l'exercice doucement d'abord puis plus vite lorsque l'exercice est bien maîtrisé.**

**Objectifs :** Immerger les palettes par une élévation des mains sans autre mouvement du corps.

**Critères :** L'entrée/sortie dans l'eau se fait seulement par élévation/abaissement des poignées. Les épaules restent basses et relâchées, le tronc et le siège ne bougent pas. Les coudes restent tendus. Les rameurs ne tentent pas de compenser un éventuel déséquilibre du bateau. Absence d'éclaboussures. L'entrée dans l'eau doit être franche, les pelles bien verticales.

### II. 1/4 avant : On ne parcourt que les premiers centimètres de la poussée. Dès que l'on maîtrise l'exercice on peut le réaliser 3 à 5 coups puis un coup normal, de préférence au carré.

**Objectifs :** Travailler le synchronisme : élévation des poignées, fin de la flexion des jambes, immersion des palettes. Puis poussée (limitée pour l'exercice) sur la planche de pieds.

**Critères :** Le bateau avance à chaque coup, c'est à dire qu'il y a réellement une poussée (on ne fait pas trempette). On va chercher à « trouver » la résistance de l'eau. La propulsion provient du 1/4 de la poussée de jambes uniquement (il n'y a pas d'ouverture du tronc qui reste gainé ni de mouvement du haut du corps, ni de coudes pliés après l'immersion. Le bassin reste en antéversion le corps proche des cuisses et les bras tendus). Les épaules sont basses et relâchées. La palette rentre dans l'eau à la fin du retour, lorsque l'amplitude est maximale. Il n'y a pas d'éclaboussures.

### III. Arrêt en 3/4 à chaque coup : à faire pelles au carré de préférence.

**Objectifs :** Sur un mouvement complet, cibler sur la phase finale d'élévation des mains tout en terminant la flexion des jambes.

**Critères :** Pas de mouvement du tronc après l'arrêt (il est déjà en position, gainé, bassin en antéversion). Élévation des mains coordonnée avec la fin de flexion des jambes.

### IV. Ramer jambes seules : c'est à dire sans mouvement du dos et des bras.

**Objectifs :** Exploiter totalement la poussée des jambes (avant de mettre en action le tronc puis les bras).

**Critères :** La palette est immergée par élévation des poignées. La palette est recouverte (juste sous la surface). Les jambes poussent de façon continue sur la planche de pieds et se plaquent simultanément contre les rails. Les muscles du tronc sont contractés, les épaules sont basses et relâchées. Le tronc ne s'ouvre pas sous la poussée des jambes. Il reste dans la même position que lors de la prise d'eau. Les bras sont tendus.

### V. Rien dans l'eau : Donner une série de coups sans appui ni force. On va seulement jusqu'à « trouver » l'appui sans forcer. Ensuite, à faire un coup sur 2 puis sur 3 puis sur 4.

**Objectifs :** Mettre en pratique les standards de la prise d'eau sans être pollué par la tentation de pousser.

**Critères :** Mêmes critères que pour les autres exercices « sur l'avant ». Les palettes n'éclaboussent pas. Le bateau est équilibré (l'absence de précipitation et une bonne concentration sont nécessaires pour améliorer ce point).

### TRAVAIL DE L'ÉQUILIBRE (EXERCICE ASSOCIÉ)

#### VI. Ramer en plumant. Cet exercice n'est qu'une aide temporaire pour faciliter l'équilibre lors de la prise d'eau. Il ne doit pas être pratiqué trop régulièrement.

**Objectifs :** Travailler avec des trajectoires bien horizontales sans avoir de problèmes d'équilibre. Favoriser le relâchement des épaules. Être moins stressé par le déséquilibre que l'on ressent parfois au moment de la prise d'eau, prendre des repères sur les hauteurs de traction.

**Critères :** Ne pas décoller les palettes avant la préparation au carré. Laisser les mains guider les poignées sans y être accroché. Lors de la mise au carré les pelles restent proches de l'eau. Provoquer la prise d'eau par élévation des mains après mise au carré des pelles.

# 3

FICHE DE PERFECTIONNEMENT N°3

# LA PROPULSION

**DÉFINITION :** La propulsion consiste à exploiter l'appui créé lors de la prise d'eau (voir fiche N°2) pour amener le bateau à sa vitesse maximale. Il s'agit de créer une réaction au niveau de la palette qui va permettre l'accélération de l'ensemble bateau+rameur(s). Cette accélération nécessite l'application d'une force adaptée. Elle est le fruit d'un ajustement permanent de l'action du rameur en fonction la perception qu'il a de la vitesse et de l'accélération du bateau.

**RAPPEL :** L'efficacité de la propulsion dépend de 3 facteurs, la force générée par le rameur, la façon d'appliquer cette force et l'amplitude développée.

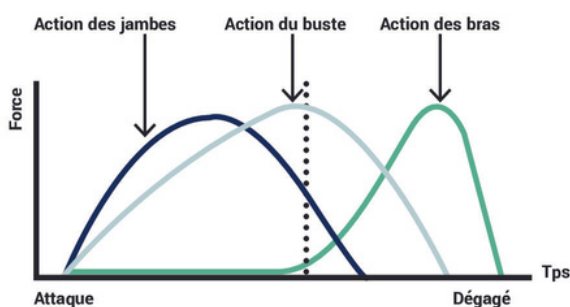
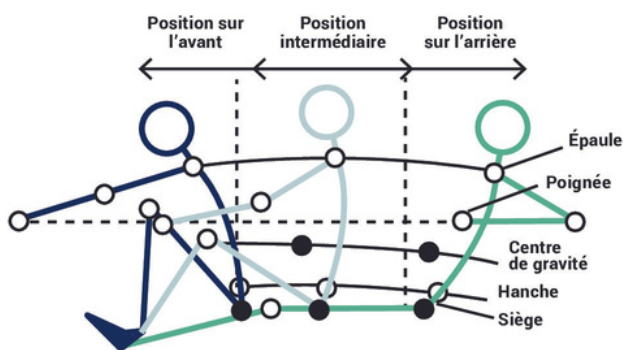


Schéma NOLTE 1982

- La propulsion commence après l'appui trouvé lors de la prise d'eau. Cet appui initial est obtenu « sans forcer », « à la vitesse du bateau » (voir fiche N°2 – exercices II et V).
- La palette doit être totalement immergée, à profondeur constante juste sous la surface (le manche reste hors de l'eau), d'un bout à l'autre de sa course. La palette reste carrée. Le buste est dans l'axe du bateau. **Le dos est gainé.**
- Le mouvement est horizontal. Les avant-bras restent parallèles à l'eau. Les poignets restent à plat, dans le prolongement des avant-bras.
- Le regard du rameur de porte à l'horizon.
- Les pieds se « déroulent » progressivement sur la planche de pieds de la pointe vers le talon. Il est important de garder le contact avec la planche de pieds tout au long de la phase de propulsion.
- On utilise d'abord les muscles les plus puissants (jambes) puis les plus lents (torse) pour terminer par les plus rapides (bras). **La séquence est donc POUSSER (jambes) - OUVRIR (tronc) - TIRER (bras)**, même si, dans la pratique ces 3 phases se superposent (voir diagrammes ci-contre).
- Les bras apportent **l'accélération ultime** au bateau. Ils agissent seulement en fin de la phase de propulsion, lorsque les mains passent au dessus des genoux. Auparavant ils sont restés **tendus**.
- En fin de coup les jambes sont allongées et en pression sur la planche de pieds, les épaules sont en arrière du bassin (angle bras-tronc de 115° environ), les mains sont au niveau des côtes flottantes, les épaules sont ouvertes et relâchées les avant-bras sont horizontaux, les coudes sont pliés sur l'arrière (position « ailes de poulet »).

# 3 EXERCICES PRATIQUES

## LA PROPULSION

### I. Faire des gammes bras seuls puis bras-corps, 1/4 de coulisse, 1/2 coulisse, 3/4 coulisse, pleine coulisse. Redescendre la gamme ou recommencer.

**Objectifs** : Créer et entretenir l'appui sur différentes amplitudes. Se concentrer sur le déplacement du bateau grâce à l'action de chaque groupe musculaire (jambes, tronc, bras).

**Critères** : Soigner la prise d'eau (anticiper la rotation des pelles et l'élévation des poignées pour une immersion contrôlée). La palette doit rester couverte jusqu'à ce que les mains soient près des côtes. Le bateau doit clairement prendre de la vitesse sous l'action des différents groupes musculaires sans relâcher la pression sur la planche de pieds.

**Erreurs courantes à surveiller** : **plier les bras trop tôt, ne pas tendre les jambes à fond, interrompre ou diminuer la pression sur la planche de pieds, pousser sur les jambes sans tenir son dos (filer du cul), changer la hauteur des mains, pousser avant l'appui, dissocier de trop la traction des bras des deux autres phases.**

### II. Jambes seules, par la suite on peut ramer jambes-dos, puis jambes-dos-bras.

**Objectifs** : Privilégier la poussée des jambes en début de propulsion. Garder les épaules décontractées et contracter les muscles du bas du tronc.

**Critères (pour jambes seules)** : Parvenir à déplacer le bateau dès les premiers cm de poussée de jambes. Les bras restent tendus et le corps reste en avant du bassin. Abdos et lombaires sont contractés pour transmettre la force des jambes. Dans cette phase le tronc ne bascule pas. Les mains parcourent la même distance que la sellette vers l'avant du bateau.

**Quand on ajoute le mouvement du dos, il faut rester concentré sur l'action des jambes avant de basculer le dos bras tendus (repère : le basculement se déclenche au croisement des mains). Quand on ajoute les bras, les coudes viennent chercher loin derrière (image mentale des « ailes de poulet » pour gagner en amplitude et continuer à accélérer le bateau. Les épaules s'ouvrent.**

### III. Ramer 5 coups bras seuls suivis d'un coup normal, le tout au carré.

**Objectifs** : Améliorer la phase finale (traction des bras).

**Critères** : Les coudes viennent se placer loin derrière (image mentale des « ailes de poulet ») lors du coup normal, les bras restent tendus jusqu'au croisement de main (faire la chasse aux coudes pliés prématurément). La bascule du dos est effective et provoquée par le bas du tronc (abdominaux et lombaires). Pas de cul qui chasse ! En fin de coup, le haut du corps est relâché et les épaules sont tirées vers l'arrière pour gagner les derniers précieux cm.

**Les jambes sont rapidement plaquées au fond du bateau. Les pieds continuent à pousser sur la barre de pied jusqu'à la fin du mouvement.**

### IV. Ramer à cadence réduite 15-16 coups/minute.

**Objectifs** : Laisser le bateau glisser le plus longtemps possible. Il va perdre davantage de vitesse il faudra donc pousser plus fort pour le relancer (attention cependant, pas de poussée avant de sentir l'appui). Il faut aussi maîtriser l'équilibre.

**Critères** : Le rameur contrôle davantage la phase de remplacement (montée des genoux contrôlée) tandis que la phase de propulsion est aussi rapide et intense qu'à 18/20 coups/minute. Le rameur reste équilibré sur un bateau plus instable (pas de genoux qui bougent de droite à gauche ni de palette qui touche l'eau).

### TRAVAIL DE L'ÉQUILIBRE (EXERCICE ASSOCIÉ)

#### V. Mains au cuir (tenir les mains à environ 30 cm de la poignée).

**Objectifs** : Accentuer les défauts provoqués par des différences de hauteur de mains.

**Critères** : Parvenir à ramer dans un bateau stable et équilibré.

# 4 EXERCICES PRATIQUES

## LE DÉGAGÉ

### I. En position sur l'arrière, juste émerger et immerger les palettes plusieurs fois (sur place, vitesse nulle).

**Objectifs :** Comprendre le mouvement du dégagé, prendre des repères sensoriels sur le mouvement des poignées.

**Critères :** Le tronc reste gainé, les épaules sont légèrement en arrière du bassin, les mains appuient sur les poignées pour faire sortir les palettes de l'eau, les épaules sont relâchées, les coudes ne bougent pas, les poignets ne sont pas cassés, les palettes sortent de l'eau sans accrocher, le bateau reste équilibré.

### II. Bras seuls puis bras tronc.

**Objectifs :** Travailler sur les trajectoires des avirons au cours de l'inversion arrière à vitesse limitée.

**Critères :** Le bateau et les rameurs prennent de la vitesse et font accélérer les mains. Elles doivent appuyer verticalement sur les poignées avant de les tourner pour la mise à plat des palettes et de repartir vers la pointe arrière avec une trajectoire horizontale.

### III. Un coup bras seuls, un coup longueur.

**Objectifs :** Parvenir à sortir la palette aussi proprement quand le bateau a de la vitesse.

**Critères :** Accélérer la fin de coup grâce à la vitesse du bateau donné par le coup longueur. Garder l'appui jusqu'aux côtes, sortir proprement et équilibré, retrouver les mêmes sensations sur le coup longueur que sur le coup bras seuls.

### IV. Sortir au carré et commencer à replacer les bras au carré avant de remettre ensuite les pelles à plat.

**Objectifs :** Sortir proprement en séparant l'abaissement des mains vers le bas de la rotation qui suit au cours du remplacement.

**Critères :** Garder le contact avec la planche de pieds, ne pas se pencher démesurément en arrière (115°), sortir propre.

### V. Ramer sans les chaussures.

**Objectifs :** Rester en position de force sur l'arrière pour ne pas réduire l'effet de la poussée.

**Critères :** Appuyer suffisamment sur les mains pour ne pas toucher l'eau au dégagé, garder la même hauteur de palettes sur toute la phase de remplacement. Rester gainé avec le tronc.

### VI. Garder les mains ouvertes sur les poignées de pelles pour appliquer le mouvement vertical qui provoque la sortie de l'eau.

**Objectifs :** Éviter de casser les poignets pour tourner l'aviron.

**Critères :** Sortir la palette de l'eau par un abaissement des poignées, le dessus de la main reste aligné avec l'avant-bras.

### TRAVAIL DE L'ÉQUILIBRE (EXERCICE ASSOCIÉ)

#### VII. Effectuer des arrêts sur l'arrière, pelles au carré au dessus de l'eau puis recommencer après cinq coups.

**Objectifs :** Sentir l'amélioration apportée à l'équilibre par une sortie de l'eau franche et souple.

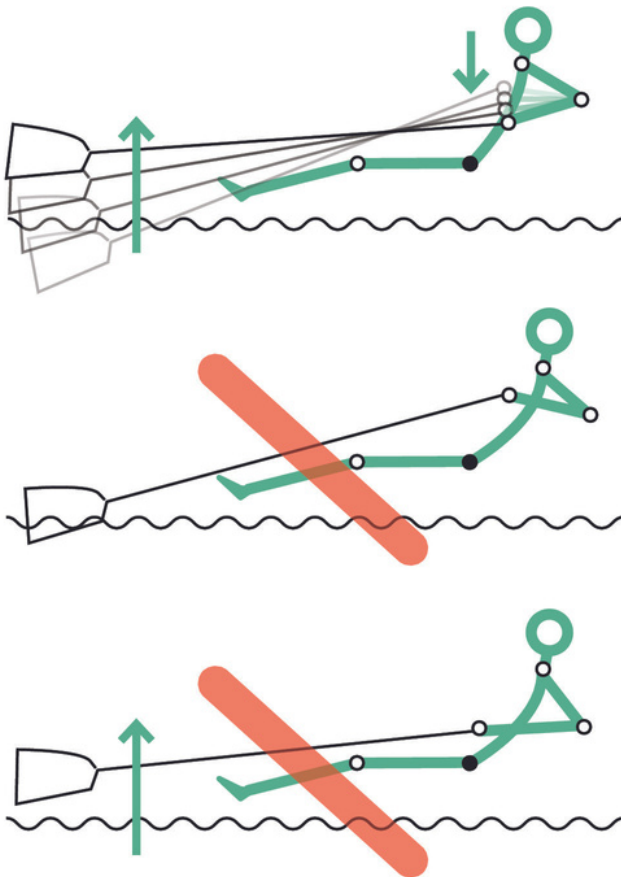
**Critères :** Le bateau reste plat (compter jusqu'à trois) avant de commencer le remplacement.

# 4

FICHE DE PERFECTIONNEMENT N°3

## LE DÉGAGÉ

**DÉFINITION :** Le dégagé est l'action qui consiste à émerger la palette de l'eau. Ce mouvement doit être réalisé très rapidement et avec le plus de souplesse possible pour ne pas perturber l'équilibre du bateau. Lien entre la phase de propulsion (fiche N°3) et le remplacement (fiche N°1), c'est un point technique très exigeant qui requiert des qualités de coordination et de relâchement.



**DESCRIPTION :** Sur l'arrière le rameur cesse son action propulsive en abaissant immédiatement la poignée pour provoquer une sortie rapide de la palette. La réalisation du dégagé est facilité par l'accélération de l'eau qui crée une dépression derrière la palette. Une fois le tube de l'aviron décentré, la palette quitte l'eau verticalement et au carré. Le rameur aperçoit l'eau d'appui compactée qui s'échappe en profonds tourbillons sans provoquer de gerbes.

### Au niveau de la pelle :

- La sortie de l'eau est franche, vive et ne projette pas d'eau. (la pelle ne tourne pas dans l'eau mais en dehors).
- La pelle est remise à plat dès qu'elle est hors de l'eau.
- Le bouillon est compact.

### Au niveau du rameur :

- Le buste est gainé et droit, penché en arrière (angle cuisses-tronc d'environ 115°).
- Les jambes sont allongées. Les talons sont au contact et appuient sur la planche de pied.
- Les avant-bras sont horizontaux et proches de la perpendiculaire à la poignée (coudes rentrés).
- La poignée est proche du tronc.
- La hauteur des épaules (qui restent relâchées) et des coudes ne varie pas (pas d'avachissement).
- L'abaissement des deux mains de quelques cm entraîne l'élévation verticale des palettes. Les poignets restent dans le prolongement des avant-bras.
- En couple, la sortie des palettes de l'eau est amorcée alors que les pouces frôlent le thorax et que les bras sont pliés sur l'arrière (position « ailes de poulet »).



- Une sortie rapide et propre de l'eau facilite le coup suivant. A l'inverse, une sortie molle qui manque de netteté compromet la suite du mouvement (par exemple : déséquilibre du bateau, accélération finale escamotée, difficulté pour trouver la bonne hauteur de pelles sur le retour, etc). Beaucoup de fautes d'équilibre trouvent leur origine dans un mauvais dégagé.
- Il ne s'agit pas de faire un maximum de bruit dans les dames de nage. Tout au contraire la fluidité s'apprécie par un bruit très modéré.



# Annexes



## BREVET NIVEAU 1



Valide les fondamentaux de l'aviron  
sur un bateau découverte

### L'OBJECTIF

- Sur planche à ramer, aucune autonomie
- Transition vers canoë

### L'ÉPREUVE

Pour obtenir ce brevet, vous devez :

- Valider au moins 12 épreuves du parcours dont obligatoirement les 3 épreuves éliminatoires (5, 6 et 11).

### LE PARCOURS

1.  Porter les avirons
2.  Porter le bateau avec aide
3.  Mettre le bateau à l'eau avec aide
4.  Installer les avirons
5.  Monter sur le bateau sans aide
6.  Se mettre en position de sécurité
7.  Faire gîter le bateau
8.  Stabiliser le bateau
9.  Avancer en ligne droite
10.  Reculer en ligne droite
11.  Virer autour d'une bouée
12.  Revenir au ponton
13.  Descendre du bateau sans aide
14.  Rentrer et ranger le matériel avec aide

## BREVET NIVEAU 2



Pour passer cette épreuve, vous devez être en possession de votre brevet niveau 1

### L'OBJECTIF

- En canoë, autonomie 2.000m
- Transition du canoë vers skiff

### L'ÉPREUVE

Pour obtenir ce brevet, vous devez :

- Valider au moins 10 épreuves du parcours dont obligatoirement les 4 épreuves éliminatoires (4, 7, 9, 12 et 13).
- Obtenir 12 points au questionnaire.

### LE PARCOURS

1.  Renseigner le cahier de sortie (avant & après la sortie)
2.  Monter dans le bateau
3.  Régler la barre de pieds
4.  Descendre du bateau sans aide
5.  Ramasser et renvoyer un ballon
6.  Avancer en ligne droite sans plumer
7.  Toucher une bouée avec la pointe avant
8.  Passer entre 2 bouées, sans les toucher
9.  Scier
10.  Faire demi-tour sur bâbord
11.  Faire demi-tour sur tribord
12.  Toucher une bouée avec la pointe arrière
13.  Apponter sans aide

## BREVET NIVEAU 3



Pour passer cette épreuve, vous devez être en possession de votre brevet niveau 2

### L'OBJECTIF

- En skiff, autonomie
- Participation aux compétitions

### L'ÉPREUVE

Pour obtenir ce brevet, vous devez :

- Valider au moins 10 épreuves du parcours dont obligatoirement les 6 épreuve éliminatoire (1, 2, 7, 10, 11 et 12).
- Obtenir à une épreuve d'évaluation technique une note supérieure ou égale à 22.

### LE PARCOURS

- Embarquer sans aide
- Régler la barre de pieds
- Effectuer un slalom
- Scier
- Faire demi-tour sur bâbord, sur place
- Faire demi-tour sur tribord, sur place
- Reculer en ligne droite
- Toucher la bouée avec la pointe arrière
- Avancer en ligne droite sans plumer
- Ramer 200 m à cadence 16 en effectuant au moins 10 coups consécutifs sans plumer
- Ramer 200 m à cadence 24 en effectuant au moins 10 coups consécutifs sans plumer
- Apponter sans aide
- Descendre de votre bateau sans aide

## BREVET AVIRON DE MER NIVEAU 1



Valide la période de découverte en aviron de mer

### L'OBJECTIF

- Aucune autonomie
- Transition vers le brevet aviron de mer niveau 2

### L'ÉPREUVE

Pour obtenir ce brevet, vous devez :

- Valider au moins 11 épreuves du parcours dont obligatoirement les **3 épreuves éliminatoires (4, 5 et 10)**.

### LE PARCOURS

- Préparer le matériel (avirons & coque)
- Mettre le bateau à l'eau avec aide
- Installer les avirons
- Embarquer dans le bateau avec aide**
- Se mettre en position de sécurité**
- Faire gîter le bateau
- Stabiliser le bateau
- Avancer en ligne droite
- Reculer en ligne droite
- Virer autour d'une bouée**
- Revenir au ponton
- Descendre du bateau sans aide
- Rentrer et ranger le matériel avec aide

## BREVET AVIRON DE MER NIVEAU 2



Valide la fin de la période d'initiation en aviron de mer

### L'OBJECTIF

- Sortie en mer autorisée accompagné d'au moins 2 autres bateaux
- Transition vers le brevet aviron de mer niveau 3

### L'ÉPREUVE

Pour obtenir ce brevet, vous devez :

- Valider au moins 15 épreuves du parcours dont obligatoirement les 7 épreuves éliminatoires (3, 4, 5, 8, 14, 15 et 18).
- QCM : obtenir au moins 12 points au questionnaire (note sur 20)

### LE PARCOURS

- Renseigner le cahier de sortie (avant & après la sortie)
- Préparer le matériel
- Installer à bord et vérifier le matériel de sécurité (gilet, dispositif de remorquage, dispositif de signalement lumineux)
- Réaliser un nœud de chais
- Embarquer sans aide
- Régler sa barre de pieds
- Naviguer en direction d'un amer (tenir un cap sur au moins 200m)
- Scier et arrêter son bateau
- Dénager sans les jambes (sur une dizaine de coups d'aviron)
- Contourner une marque sur bâbord
- S'arrêter et s'équiper du gilet de sauvetage
- Réaliser le signal de détresse
- Recevoir un bout pour se faire remorquer
- Réaliser un nœud d'amarrage avec un tour morte et deux demi-clés
- Se mettre en position de sécurité (sur le remorquage)
- Contourner une marque sur tribord
- Apponter sans aide
- Descendre de son bateau sans aide

## BREVET AVIRON DE MER NIVEAU 3



Fait le lien avec la pratique compétitive en aviron de mer

### L'OBJECTIF

- Autonomie en mer
- La pratique compétitive de l'aviron de mer

### L'ÉPREUVE

Pour obtenir ce brevet, vous devez :

- Valider au moins 12 épreuves du parcours dont obligatoirement les 4 épreuves éliminatoires (2, 5, 6 et 7).
- QCM : obtenir au moins 12 points au questionnaire (note sur 20)
- Évaluation technique : obtenir 22 points de la grille technique

### LE PARCOURS

- Renseigner le cahier de sortie (avant & après la sortie)
- S'installer à bord et vérifier le matériel de sécurité
- Embarquer et partir sans aide
- Régler sa barre de pieds
- Avancer et ligne droite en utilisant un alignement par l'arrière
- Ramer 30 coups à cadence 16
- Ramer 30 coups à cadence 24
- Réaliser un départ selon procédure "mer"
- Ramer 30 coups à cadence de course (supérieure à 26) avec un virement de marque (sans arrêt de la coque)
- Toucher une bouée avec la pointe avant
- Ramasser et renvoyer un objet flottant
- Réaliser un slalom entre 4 bouées sans les toucher (ni avec la coque, ni avec les avirons)
- Dénager pour toucher une bouée avec la pointe arrière
- Apponter et débarquer sans aide

# ANNEXE 7

## Capsules technique de la FFA :



1 Le croisement

2 Préparation des avirons

3 L'amplitude et les postures de référence

4 Une propulsion sans gaspillage

5 Réussir son remplacement

6 La vitesse de remplacement

7 Réussir son dégagé

8 La prise d'eau

9 Partir du dos !

10 Prendre des bras !



# SOURCES & CREDITS

---

## Textes :

- FFA
- VNF
- Wintech Racing
- World Rowing
- Emulation Nautique de Bordeaux - livret d'accueil
- Aviron Hennebontais - "Vocabulaire à bord"

## Vidéos :

- Denis Lathuille (échauffement sur l'eau)
- Bruno Sapy (comment apponter)
- Guillaume Gilles (comment ramer, gérer un chavirage)

## Relecture & corrections :

- Marie Hatterer, Guillaume Gilles

## Voix off :

- Guillaume Gilles

## Bande son :

- The XX intro - remix - Makrill

## Réalisation du livret :

- Lydia Monster

