

PETIT LEXIQUE DU RAMEUR



Aviron : Désigne à la fois le sport correspondant et l'équivalent des rames (pelles)

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.

Cale pieds ou barre de pieds : Emplacement réglable sur lequel on attache ses pieds.

Planchette : Partie renforcée entre les rails de **coulisse** sur laquelle il faut poser le pied pour monter et descendre du bateau (le fond est trop fragile).

Dame de nage : Système rotatif dans lequel on fixe son aviron. La dame de nage, en contact d'un collier monté sur le manchon de l'aviron, détermine deux positions, l'une verticale pour propulser le bateau, l'autre horizontale quand les pelles sont hors de l'eau. On parle de **crans** de la dame de nage.

Barrette : petite tige qui ferme la dame de nage et qui empêche la **pelle** de s'enlever. Précaution : ne pas trop desserrer l'écrou pour ouvrir la barrette, risque de l'abimer et/ou de le perdre.

Portants : Liaisons métalliques fixées sur la coque et sur lesquelles sont installées les **dames de nage**. Les portants se règlent pour que la dame de nage soit bien positionnée. On ne les utilise pas pour porter le bateau et on évite de les cogner sur les bouées de la ligne d'eau ou le ponton à l'arrivée.

Bâbord, tribord : termes de marine pour désigner de façon non ambiguë un côté ou l'autre du bateau (appelés **bords**). Pour tous les bateaux, la terminologie est basée sur le sens d'avancement. **Lorsqu'on est assis sur la coulisse, tribord est à gauche (TGV, tribord, gauche, vert), bâbord est à droite.**

Pelles : Autre dénomination des avirons, on ne parle pas de rames. Dans les bateaux de **couple**, chaque rameur dispose de deux pelles ; dans les bateaux équipés en **pointe**, d'une seule pelle (plus grande). Les pelles montées à tribord se distinguent de celles montées à bâbord. Elles portent en général un repère vert pour les tribord (**TGV, tribord, gauche, vert**) ou rouge pour les bâbord.

Palettes : Extrémité élargie de la pelle aux couleurs du club (vert/bleu)

Collier : pièce montée sur la pelle pour venir dans la dame de nage

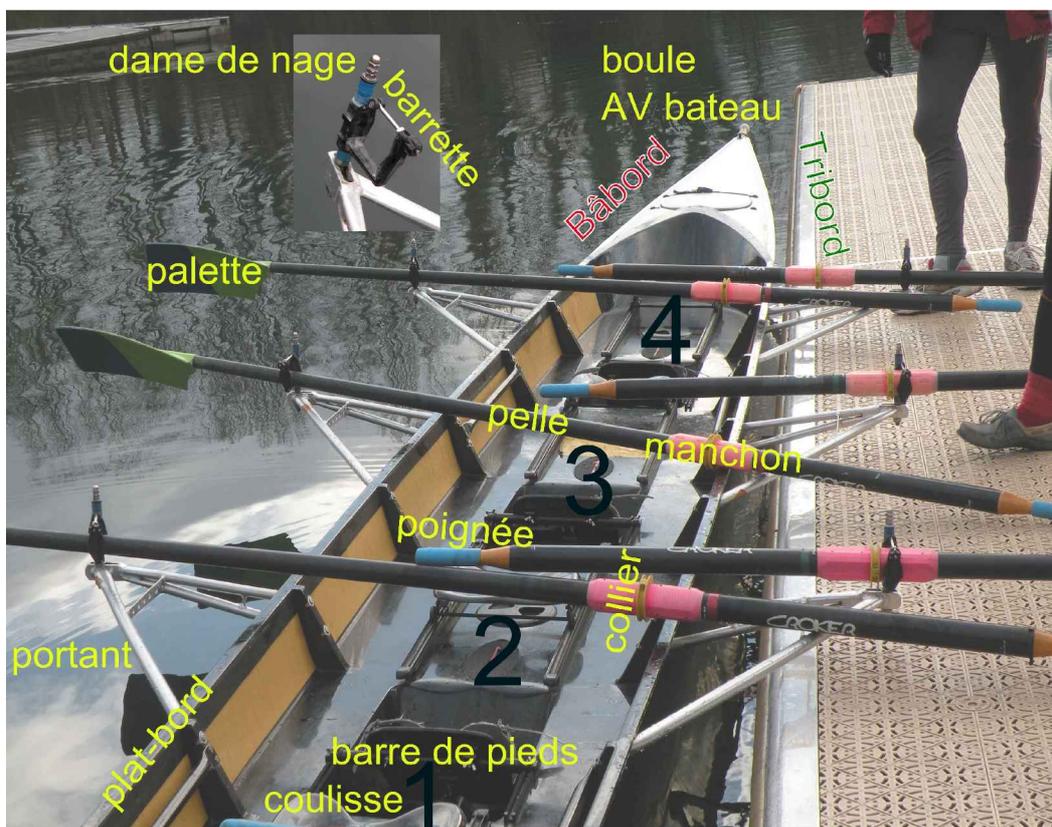
Boule : Boule de plastique à l'avant du bateau destinée à protéger les obstacles que l'on pourrait heurter (coque ou rameur d'un autre bateau). Elle n'est pas faite pour protéger le bateau sur lequel elle est fixée, elle est fragile et on ne doit pas s'en servir pour manipuler le bateau.

Plat-bord :

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

Préceinte :

Renfort horizontal à l'intérieur des yolettes bois. C'est le seul endroit suffisamment solide pour tenir le bateau lorsque la coque est vers le bas.



Border les avirons : les pousser à fond dans les dames de nage, collier de l'aviron au contact de la **dame de nage**.

Pelles à plat sur l'eau : garder les **palettes** à l'horizontale posées sur l'eau, le creux de la palette tourné vers le ciel

Pelles au carré : **Palettes** à la verticale, creux dirigé vers le barreur (AR du bateau).

Pelles au carré dans l'eau : Garder les **palettes** à la verticale dans l'eau (en général pour être prêt à démarrer ensemble ou pour arrêter le bateau).

Nager : ramer, se propulser en marche avant.

Ramer bras/corps : Ramer sans bouger la **coulisse**, en ne se servant que des bras et du buste, les jambes restant allongées. C'est en particulier le cas lors de manœuvres, ou, obligatoirement, dans le port.

Quart/demi/trois-quart/pleine coulisse : Utilisation plus ou moins grande de la **coulisse** (par flexion plus ou moins importante des jambes), citée dans l'ordre d'avancement sur la coulisse. Noter que la position du rameur en avant dépend de l'utilisation faite de la coulisse, mais que la position en arrière est toujours la même.

Cadence : Nombre de répétitions du coup d'aviron par minute (par exemple : 20 coups/minutes à l'entraînement, 35 en compétition).

Dénager : ramer en marche arrière, en **bras/corps** pour faire reculer ou tourner le bateau. Mouvement inverse de la nage, pour dénager on pousse les avirons au lieu de les tirer vers soi.

Engager : 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.

Scier : Manœuvre pour arrêter d'urgence l'embarcation. Interrompre instantanément toute phase de propulsion, tourner progressivement et simultanément toutes les palettes au carré dans l'eau. Immobiliser les pelles.

Laisser glisser : Ne plus propulser le bateau et laisser les **pelles à plat sur l'eau**.

Plumer : Laisser les **pelles à plat sur l'eau**, lors du temps retour (après la propulsion), de façon à équilibrer le bateau (voir paragraphe coup d'aviron)

Tenir l'équilibre : On peut confier à une partie de l'équipage l'équilibre du bateau pendant que les autres rameurs effectuent un exercice particulier. Il faut également tenir l'équilibre lorsqu'on règle sa barre de pieds. Pour tenir l'équilibre on immobilise ses pelles à plat sur l'eau de façon que le bateau soit à

l'horizontale, jambes fléchies, pelles entre cuisses et buste, bras par dessus. Pour tenir l'équilibre en cours d'exercice, se positionner sur la coulisse pour ne pas gêner les pelles des autres rameurs.

Portoir : Élément de structure pour stoker les bateaux, certains sont montés sur glissières pour faciliter les manutentions.



Type de bateaux à l'ASUL

noter que le repère du bateau figure aussi sur les pelles

YQ14, 15, 16	Volette (Quatre rameurs, un barreur) bois	Rangement sur les portoirs au port. Pelles à l'extérieur du hangar nota : également yole de mer sur l'eau
YQ17, 18	Volette fibre	
YQ13	Volette de pointe bois	
YQ20, YQ21	Volette 4 rameurs/un barreur ou 5 rameurs	
FD11 à 13	Fun Double	
FS11 à 14	Fun Skiff	
DC, DP	Doubles Couple ou Pointe	Un double DC21 au port, les autres hangar ASUL
S	Skiffs	S21, S22, S34, S35 au port, les autres hangar ASUL
QC	Quatre de Couple	Hangar ASUL
HC, HP	H=huit. Armement en Couple ou Pointe. L'armement pouvant évoluer et le même numéro 31 étant utilisé pour deux bateaux différents, utiliser les informations complémentaires de la colonne de droite.	HP32 couple (sic) vert (coque blanche !) hangar Pôle rangé au dessus pelles à l'extérieur (double numérotation)
		HP31 pointe blanc Véga (constructeur) hangar Pôle rangé au dessous
		HC31 rouge extérieur hangar ASUL

MANIPULATION DU MATERIEL

Pour le bon fonctionnement, des consignes brèves et explicites sont souhaitables, émises par une seule personne responsable. Ne pas relâcher son attention sous prétexte qu'on n'est pas sur l'eau (éviter de se faire mal et de dégrader le matériel).

S'entraider entre équipages pour le portage.



Cas de la yolette

Avant le portage du bateau



On désigne une personne pour gérer les opérations et donner les consignes. On inscrit dans le cahier de sortie, le repère du bateau, la date, l'heure et le nom-prénom des participants. Porter les pelles au ponton, palettes devant soi (en raison de leur fragilité) les ranger dans le sens de la longueur au centre pour ne pas gêner.

Sortie des portoirs

- Se positionner face à face de part et d'autre des portoirs, en équilibrant les forces des porteurs en diagonale (exemple AV gauche, AR droit).
- Tirer les glissières si il y en a.
- Au moment de sortir faire attention de ne pas toucher d'autres bateaux. Faire pencher le bateau pour éviter de toucher les dames de nage du bateau rangé au dessus.

Portage de la yolette

Les yolettes étant rangées à l'extérieur près du port, la distance à parcourir pour la mise à l'eau est courte et le portage s'effectue sans chariot. Porter dos droit pour ne pas se faire mal.

- Rester placés face à face aux extrémités de l'habitable à l'avant et à l'arrière de la yolette.
- Porter le bateau bras tendu par le plat bord la coque vers le haut.
- Rester attentif tout au long de la manipulation, en surveillant particulièrement les portants et les pointes pour ne rien accrocher.

Mise à l'eau

- Retourner le bateau en le soulevant suffisamment haut pour que les portants ne touchent pas le sol. Saisir le bateau uniquement par la préceinte (yolettes bois), le haut de la coque ou les barres de portage (les autres pièces sont trop fragiles).
- Rentrer le bateau dans l'eau perpendiculairement à la berge, **la pointe avant (boule) en premier**. Poser la pointe avant lorsqu'elle est au dessus de l'eau puis venir porter derrière les autres coéquipiers. Attention, avant de lâcher, mettre le gouvernail perpendiculaire à la coque pour ne pas qu'il racle le sol. S'assurer qu'il y a une personne sur le ponton pour récupérer le bateau.

Vérifications

- Vérifier la coulisse, la présence de la barre de pieds et des sangles. Si nécessaire nettoyer les rails ou les roulettes.
- Fermer les bouchons.

Installation des pelles et embarquement

On décrit ci après le cas idéal, des adaptations sont possibles selon les possibilités de chacun. L'équilibre d'un bateau d'aviron au ponton ou sur l'eau est assuré par les pelles. Si l'on monte sur le bateau sans elles il y a risque de basculer d'un côté ou de l'autre. Pour l'éviter il faut équiper, en priorité, la pelle côté ponton, pour rendre impossible le basculement vers ce ponton. Ceci permet, par la suite, d'installer sans risque la pelle côté eau.

- Disposer les pelles à installer pour que la pelle tribord, marque verte, soit à gauche du rameur (assis sur sa coulisse) : TGV : Tribord, main Gauche, couleur Verte.
- Installer et fixer d'abord correctement la pelle côté ponton. Ouvrir la dame de nage, l'orienter vers la barre de pied, mettre la pelle en plaçant le collier entre la dame de nage et le bateau, ce qui rend la pelle

prisonnière. Refermer la barrette et l'emprisonner en revissant l'écrou.

- Écarter le bateau pour que les portants ne s'appuient pas sur le ponton et que le bateau reste horizontal.
- Si l'équipage souhaite s'assurer mutuellement, tenir une pelle côté ponton et pas le bateau. Noter que cette disposition de sécurité est inutile si on est en mesure de respecter ce qui suit.

- **Poser une main sur le plat-bord côté ponton et mettre tout son poids sur ce point d'appui** (pour empêcher le basculement côté eau).

- Pousser la coulisse pour dégager la planchette, et y poser son pied (éviter le bouchon).

- Transférer le poids du corps au dessus du bateau en gardant un pied au ponton. Maintenir le bateau près du ponton. Ne jamais utiliser le ponton comme appui.

- Une fois le pied sur la planchette, toujours garder la main sur le bord du bateau côté ponton.

- Ouvrir la dame de nage, mettre la pelle, refermer la barrette et l'emprisonner en revissant l'écrou.

- Border ses avirons (les pousser en butée sur la dame de nage) et les tenir ensemble dans une seule main (celle opposée au ponton).

- Incliner le bateau en tenant les avirons puis, sur ordre du barreur, ou du rameur en position quatre qui sont les seuls à pouvoir vérifier visuellement que tout le monde est prêt, pousser le bateau au large.

- S'asseoir en mettant directement le pied venant du

ponton dans le cale pieds, **sans jamais lâcher ses pelles**, s'appuyer sur la main restée sur le plat-bord côté ponton.



Réglage (ou pré-réglage) de la barre de pied au ponton

On peut procéder à un pré-réglage de la barre de pied au ponton, si il n'y a pas urgence à libérer l'emplacement. Le bon réglage est à confirmer sur l'eau (sauf si il est parfaitement connu pour un bateau donné).

Ce réglage permet de définir la bonne position du rameur par rapport aux pelles.

En règle générale, une personne de petite taille rapprochera la barre de pied de la coulisse, une personne de grande taille l'éloignera.

Lire le détail du réglage au paragraphe "réglage de la barre de pied sur l'eau". En résumé : Se positionner jambes allongées, buste légèrement en arrière, tirer la pelle vers la poitrine en la gardant bordée ; Déplacer la barre de pied pour que la poignée de la pelle tombe au niveau des côtes vers le flanc.

Pour déplacer une barre de pieds montée sur crémaillère, dévisser suffisamment les trois vis (ne pas oublier celle vers les talons), soulever les pièces en plastique qui s'appuient au dessus des crémaillères, replacer la barre (pas en biais) et revisser. Fixer les pieds sur la barre sans trop serrer.



Débarquement

On garde à l'esprit le rôle des pelles dans l'équilibre du bateau. On procède dans l'ordre inverse de l'embarquement. En tenant les pelles avec une main (celle opposée au ponton), on se lève sur la planchette, s'appuyer sur le plat-bord avec la main côté ponton.



Ensuite on pose un pied sur le ponton, à l'extérieur des portants. A ce moment là seulement, on déborde la pelle côté eau et on la défait. Prendre soin de revisser l'écrou pour

emprisonner la barrette (pour éviter des dégâts pendant les manutentions).

Ces manœuvres peuvent être effectuées ensemble, sur l'ordre du barreur :

pied planchette (pour annoncer la manœuvre), debout, pied ponton, défait la pelle côté eau ...



Attacher les coulisses. Les pelles côté ponton sont défaites en dernier. Tant qu'on n'est pas prêt à ranger le bateau, laisser une pelle dans sa dame de nage, pour que le bateau ne s'éloigne pas du ponton.

Sortie de l'eau

Opérer dans l'ordre inverse de la mise à l'eau. Quelqu'un sur la berge récupère le bateau. Bien se répartir de part et d'autre pour le sortir et le porter.



Rangement

- Laver le bateau en le posant sur les tréteaux.
- Ouvrir les bouchons.
- S'assurer que les lanières des barres de pied sont bien attachées pour ne pas les perdre.
- Repérer le sens de rangement, boule (AV du bateau) vers le lac.



- Au moment de ranger faire attention de ne pas toucher d'autres bateaux. Éviter surtout que les dames de nage du bateau qui se trouvent au dessus ne touchent la coque du bateau que l'on range (risque de sérieux dégâts).
- Avant de poser le bateau, s'assurer que personne ne se trouve derrière entre les portoirs, tirer les portoirs si ils sont sur glissière.
- S'assurer que tous les portants du bateau sont entre les portoirs (sauf YQ20,21) et ne s'appuient pas dessus ; s'aider des éventuels repères sur la

coque, qui doivent coïncider avec les portoirs.

- Au moment de poser le bateau sur les portoirs, le faire pencher pour éviter de toucher les dames de nage du bateau rangé au dessus.

- Une fois le bateau posé, pousser les glissières et pas le bateau. Enfin passer les sangles pour éviter qu'un coup de vent ne fasse tomber le bateau.



Cas des fun-double ou des fun-skiff

Ils peuvent être portés à deux, rien n'empêche d'être à plusieurs. Moins fins et moins fragiles, il est commode de les porter par les extrémités (contrairement aux autres bateaux). Pour la mise à l'eau, approcher un pied au plus près du ponton, tenir le bateau une main dessus et une dessous, en le repoussant pour éviter que la dérive ne vienne cogner le ponton.

Pour le porter à l'épaule, se placer à l'avant et à l'arrière. Si un porteur se place plus au centre il aura à porter une part plus importante du poids.

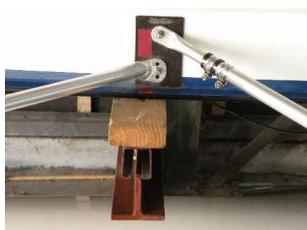
La procédure pour monter dans le bateau est identique à celle de la yolette, avec de bonnes raisons de la respecter pour ne pas chavirer.

Manutention bateaux longs pour débutants

Hormis la distance à parcourir, la manutention des bateaux longs rangés au hangar est plus délicate que celle des yolettes. Lorsque l'équipage n'est pas autonome sur un huit, l'encadrement utilisera une procédure adaptée selon le public, dont nous donnons les éléments essentiels.

Hors de l'eau le huit peut être porté par les extrémités de l'habitacle comme les autres bateaux. Par contre, si l'on décide d'utiliser un chariot, au centre, pour son transport, ce seul point d'appui ne suffirait pas à soutenir la structure et l'équipage devra le soutenir aux extrémités de l'habitacle. Le bateau étant long, il est facile de heurter les pointes en pivotant prématurément.

En résumé :



- ne pas porter par les pointes (mais aux extrémités de l'habitacle),
- ne pas laisser un huit tout seul sur un chariot,
- chaque personne aux extrémités est responsable de la protection de la pointe
- pour ranger, faire coïncider les repères sur la coque avec les portoirs.



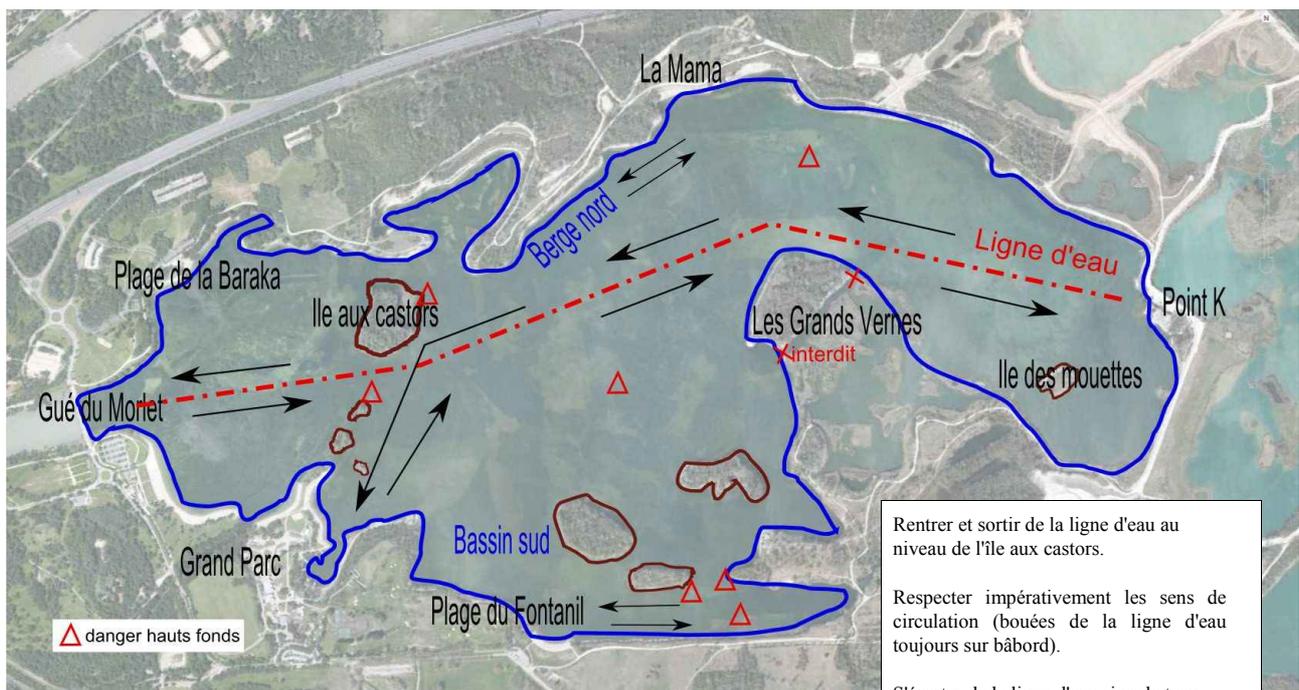
REGLES A RESPECTER

Quelques règles permettent d'éviter les situations à risque aussi bien pour les personnes que pour le matériel. Ces règles permettent également une progression harmonieuse de chacun.

Elles résultent de considérations de bon sens, mais peuvent parfois différer de celles d'autres clubs. Elles ont été adaptées au plan d'eau, au matériel et au public du site.

REGLES DE CIRCULATION

Règles générales : Les croisements entre bateaux s'effectuent toujours sur bâbord. Si l'on suit une berge à tribord, on colle à la berge ; si elle est à bâbord, on laisse la place côté berge pour pouvoir croiser un autre bateau.



Rentrer et sortir de la ligne d'eau au niveau de l'île aux castors.

Respecter impérativement les sens de circulation (bouées de la ligne d'eau toujours sur bâbord).

S'écarter de la ligne d'eau si un bateau nous rattrape, afin de le laisser passer

Ne couper la ligne d'eau (risque de collision) qu'à l'île aux castors et éventuellement aux Grands Vernes. S'assurer que l'on est positionné pour pouvoir voir les bateaux arrivant des deux côtés.

Aux extrémités, la ligne d'eau se coupe en tournant autour de la dernière bouée. On ne s'arrête qu'après avoir franchi la ligne, pour éviter les collisions avec les bateaux arrivant.



CONSIGNES DE SECURITE

- Avant toute sortie vous devez remplir le cahier de sortie, même si votre sortie est encadrée.
- Après chaque sortie vous devez signaler votre retour et les éventuelles avaries.
- Interdictions : les sorties de nuit, par fort brouillard et par temps d'orage.
- Par vent fort, se renseigner auprès des responsables.
- Noter le numéro de l'accueil 04 78 80 56 20, si possible sur votre téléphone portable à emporter dans un sac étanche.
- en cas de chavirage, donner l'alerte, vérifier que tous les membres d'équipage sont présents.
 - Si le bateau coule, rejoindre la berge la plus facile à atteindre (en tenant compte du vent).
 - Si le bateau flotte, essayer de remonter dedans (en le tenant en équilibre). En cas d'échec, rejoindre la berge tout en se tenant au bateau, gage de sécurité en cas de crampes ou de faible niveau de natation.
- Lorsque l'eau est très froide, il faut se protéger en maintenant le haut du corps hors de l'eau.

BREVETS

Tous les adhérents sont incités à passer les brevets d'aviron d'argent et d'or définis par la fédération des clubs d'aviron.

Ces brevets comportent une partie théorique sur la connaissance des règles de base (le présent document) et une partie pratique pour vérifier leur bonne mise en oeuvre.

L'aviron d'argent se passe en fun-skiff et donne accès aux bateaux stables : collectifs (yolette, quatre, huit), fun-skiff, fun-double, ainsi qu'au deux de couple, sous réserve (voir plus bas).

L'aviron d'or se passe en skiff et donne accès à tous types de bateaux, donc également au skiff.

Les habilitations liées au code couleur des bateaux ne sont pas abordées ici.

AUTONOMIE

Il y a sortie en autonomie si la séance n'est pas encadrée, ou hors de la vue de l'encadrant lors d'une séance encadrée.

L'autonomie

- en fun-skiff, fun-double ou bateaux collectifs est acquise avec l'aviron d'argent,
- en deux de couple, est acquise avec l'aviron d'argent, sous réserve que les deux rameurs aient au moins pratiqué 5 séances en skiff,
- en skiff nécessite l'aviron d'or.

L'autonomie en bateaux collectifs (yolette, quatre, huit) suppose que tous les rameurs soient en possession de l'aviron d'argent, sauf si un moniteur est dans le bateau.

Les équipages ne remplissant pas les conditions de l'autonomie, comme indiqué ci dessus, doivent choisir une séance encadrée et rester à vue de l'encadrant.

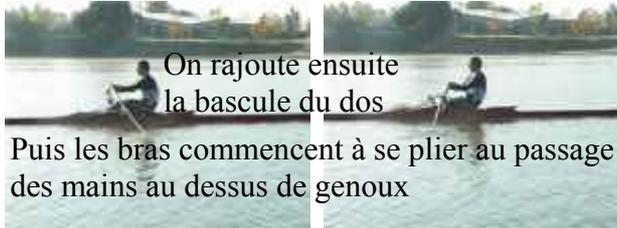
LE COUP D'AVIRON

[texte et photos partiellement empruntés au site de la fédération des clubs d'aviron]

Le rameur effectue un mouvement répétitif comprenant deux phases principales, phase d'appui et phase de remplacement, reliées entre elles par deux éléments de transition, dégagé et prise d'eau.

La phase d'appui (temps moteur, propulsion)

Elle permet l'avancement de l'embarcation et s'effectue palettes immergées. Les poignées des avirons ont une trajectoire horizontale pour que les palettes restent immergées, elles sont tenues au niveau des phalanges. En couple, lors du croisement les mains sont en contact.



Le dégagé (sortie des palettes de l'eau)

Cette action est la transition entre la phase d'appui et la phase de remplacement. Les palettes sont sorties de l'eau par un abaissement des mains. Elles sortent de l'eau verticalement, puis sont mises à plat en tournant le manche jusqu'au cran horizontal tout en limitant la flexion des poignets.



La phase de remplacement (temps retour)

Cette phase commence dès que les palettes sont sorties de l'eau. Successivement, on tend les bras, on bascule le buste en avant rapidement puis on roule lentement, de façon contrôlée, sur la coulisse, en se tirant avec les pointes de pieds. En couple (deux avirons par rameur), le croisement des mains s'effectue main gauche au-dessus et au contact de la main droite (légèrement en arrière).



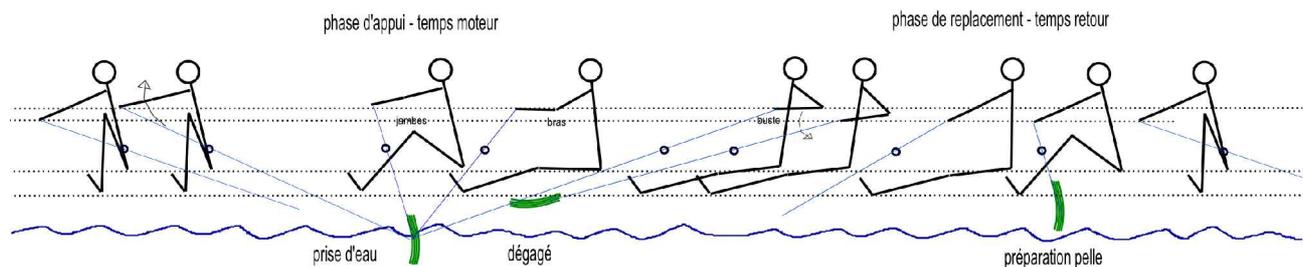
Pour les débutants, cette phase s'effectue en plumant. Le réglage du cran horizontal permet aux pelles de glisser en flottant sur l'eau. Il faut basculer dans le cran et ne pas imposer de force verticale lorsqu'on pousse les pelles au retour (avec légèreté et décontraction).

Avant d'arriver à la flexion prévue des jambes, on prépare les palettes à la verticale (basculement des pelles dans le cran vertical).



La prise d'eau (rentrée des palettes dans l'eau)

C'est la transition entre la phase de remplacement et la phase d'appui. Lorsqu'on arrive sur l'avant, à la flexion prévue des jambes, sans attendre, on laisse tomber les palettes qui se placeront d'elles même au bon niveau dans l'eau (les bras restent tendus, les mains remontent et le buste reste basculé en avant).



COMPLEMENTS et MANOEUVRES SUR L'EAU

Position de sécurité

Elle permet de se libérer les mains tout en conservant la stabilité du bateau. Cette position permet également de tenir l'équilibre du bateau dans le cadre d'exercices.

En couple :

- poser les pelles à plat sur l'eau, sans les enfoncer.
- tenir les pelles coincées entre les cuisses (jambes repliées) et le buste
- passer les bras par-dessus les pelles : les mains sont libres.



En pointe, le principe est de coincer la pelle verticalement grâce au blocage des jambes et des bras, la réalisation peut cependant dépendre de la morphologie du rameur.

Réglage de la barre de pied (sur l'eau) [photos empruntées au fascicule initiateur fédération club aviron]



On a pu faire une première approche au ponton, à confirmer sur l'eau, du moins au début.

Le réglage s'effectue en coinçant les pelles entre les cuisses et le buste pour assurer la stabilité du bateau, mains libres (en couple ou en pointe).

Ce réglage permet de définir la bonne position du rameur par rapport aux pelles. Cette position est obtenue de la façon suivante :

- Se positionner jambes allongées, buste légèrement en arrière, tirer la pelle vers la poitrine en la gardant bordée.
- Déplacer la barre de pied pour que l'embout de la pelle tombe au niveau des côtes vers le flanc (voir photos, en couple ou en pointe).
- Lorsqu'on se penche en arrière, une pelle (de couple) frôle le flanc.



Fixer les pieds sur la barre sans trop serrer.

Lors des pauses, ou en cas de bruit suspect, vérifier le serrage de la barre de pieds.

Autre possibilité pour le réglage (ou le pré-réglage) en couple :

- joindre les poignées des avirons, la barre de pieds doit être positionnée pour que le torse soit à une main ou une main et demi de l'extrémité des poignées.

Tenue des avirons

Un bon réglage et une bonne tenue des avirons sont un préalable indispensable pour effectuer le bon geste. Un mauvais réglage ou une mauvaise tenue des avirons sont souvent à l'origine de fautes.

En couple, les deux mains sont accrochées au bout de la poignée, les pouces en bout des pelles, main gauche dessus. Les mains se touchent lors des croisements, aussi bien temps moteur que remplacement.

En pointe, la main extérieure dirige la trajectoire de la poignée, le pouce est en dessous des quatre doigts. La main extérieure est placée juste à l'extrémité de la poignée, l'écart entre les deux mains est environ équivalent à une main et demi à deux mains.

En pointe comme en couple, les deux poignets sont dans le prolongement des avant-bras, les doigts en crochet sur les avirons (pas de contact avec la paume de la main). Les mains doivent diriger l'aviron sans le serrer. et les épaules demeurent "basses".

Démarrer

Il existe différentes façons de démarrer le bateau selon que l'on recherche la rapidité, la sécurité, ou simplement un moyen de se synchroniser au démarrage.

On met de côté le départ course qui vise à optimiser le lancement du bateau.

Départ sur l'avant : C'est un moyen pédagogique de démarrer ensemble et de partir positionné en avant pleine coulisse, pelles au carré dans l'eau. On démarre alors sur un temps moteur. Cette position est instable. Elle permet de s'entraîner à tenir correctement les mains, avirons crochetés par les phalanges.



Départ sur l'arrière (mains à la poitrine) : Lorsque l'eau est froide, il est préférable de démarrer dans une position plus stable avec les pelles à plat sur l'eau et plus écartées du bateau. On préconise alors le départ "ASUL" : jambes allongées, mains à la poitrine. On plume, on enchaîne trois coups en demi-coulisse, pour lancer le bateau avant de prendre la pleine coulisse. Ce départ est à utiliser systématiquement

(sécurité) lorsque le bateau a encore de la vitesse.

Le terme utilisé par le barreur pour ces démarrages est "sur l'avant nage" ou "mains à la poitrine nage".

Utilisation de la coulisse

Quel que soit le déplacement de coulisse choisi, le dégagé, le remplacement des bras et du torse sont identiques et s'effectuent à la vitesse qu'on aurait en pleine coulisse. Il en résulte que moins on utilise la coulisse plus les coups d'aviron sont rapprochés (cadence plus élevée).

Pas d'utilisation de la coulisse dans le port.

Une bonne pratique pour l'échauffement est de passer quart de coulisse dès que l'on sort du port, demi-coulisse jusqu'à atteindre la ligne d'eau, trois quart de coulisse jusqu'aux Grands Vernes.

Engager

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. Il faut résister pour que la pelle reste perpendiculaire à la coque et surveiller les hauteurs de main pour que le bateau reste à plat.

Rectifier la direction

Sur ordre du barreur, lorsque la barre n'est pas assez efficace, ramer avec plus de puissance d'un côté que de l'autre pour aider à faire tourner le bateau : forcer bâbord, forcer tribord. Egalement moyen de rectifier la direction sur bateaux non barrés.

Faire tourner le bateau à l'arrêt

La barre n'est pas efficace sans vitesse ; on fait alors tourner le bateau en agissant différemment sur les pelles à bâbord et tribord.

Il est primordial d'effectuer les manœuvres ensemble et de garder le bateau à l'horizontale.

Une première solution est de nager d'un bord et d'engager sur l'autre bord, cela fait décrire un cercle au bateau, attention à la hauteur des mains (bateau à l'horizontale).

Si l'on veut tourner sur place, on nage d'un bord, tout en dénageant de l'autre. On peut effectuer cette manœuvre en plumant pour être sûr que le bateau reste stable et horizontal.

Une solution rapidement accessible aux débutants est de faire nager le quatre d'un bord et dénager le un du bord opposé, deux et trois tenant l'équilibre.

En cas de vent, pour faire un demi-tour, tenir compte de la dérive pendant la manœuvre.

Commencer à tourner la pointe AV vers le vent, pour être plus stable et moins dériver.

Rôle du barreur

Le barreur, seul à regarder dans le sens de la marche a pour premier rôle d'actionner le gouvernail, d'où son nom. C'est également lui et lui seul qui donne les consignes. Cette fonction fait partie de la pratique de l'aviron, au même titre que ramer et doit être tenue par tous à tour de rôle (débutant ou non).

Il arrive que le barreur soit plus expérimenté et joue un rôle pédagogique dans le bon fonctionnement du bateau ou dans la réalisation d'exercices. Sur une yolette, il est possible de changer de barreur en cours de séance. C'est le cas lors de séances au club, pour partager le rôle, ou en randonnée pour ménager des temps de repos pour tous.



Changement de barreur

(photo prélevée sur Internet)

Le bateau est à l'arrêt dans un emplacement sûr vis à vis d'une dérive éventuelle (vent, courant). Tous les rameurs tiennent les pelles à plat pour bien stabiliser le bateau. Le barreur, sans poser les pieds sur les structures fragiles (fond du bateau, croisillons) et en marchant à quatre pattes sur les plats bords (impératif pour les yolettes bois) va se placer au delà du rameur remplaçant, les rameurs concernés se baissent pour le laisser passer au dessus d'eux. Arrivé à destination, il se retourne en maintenant l'équilibre, s'empare des pelles du rameur remplaçant, qui fait le chemin inverse jusqu'à la position du barreur.



Utilisation de la barre

Quand le bateau a de la vitesse, la barre est efficace, le barreur tire la corde du côté où il veut diriger le bateau (sous réserve que les deux bouts de corde accrochés à la barre ne se croisent pas). Diriger le bateau est le point essentiel, on indique néanmoins qu'un barreur expérimenté agit sur la barre pendant le temps de retour, par une légère traction sur la corde pour ne pas perturber l'équilibre et il la relâche pendant le temps moteur. En effet, pendant le temps moteur elle est peu efficace et freine le bateau.

Evitement d'obstacle

La manœuvre vise à lever les pelles du côté de l'obstacle. Pour se faire on commence par se pencher et baisser la main du bord opposé. Une fois le bateau penché, lever les pelles du côté de l'obstacle. Arrivée au ponton Arriver à vitesse modérée en direction du ponton avec un angle de 20° environ. Viser le centre plutôt que l'angle du ponton, pour s'assurer que les portants ne viendront pas buter sur ce dernier. Lorsque la pointe arrive au niveau du ponton, faire pencher le bateau et relever les pelles au dessus du ponton. Le bateau incliné va redresser sa trajectoire pour se mettre parallèle au ponton. Si le résultat n'est pas entièrement satisfaisant, le **quatre** attrape le ponton et maintient le bateau pendant que le **un** dénage pour rapprocher le bateau.



REMERCIEMENTS

Merci aux différents contributeurs pour leurs remarques et propositions positives, elles ont été prises en compte dans la mesure du possible.

L'équipe bénévole de réparation vous sera reconnaissante de bien respecter toutes les consignes de portage, d'installation dans le bateau et de navigation, pour limiter des dégâts évitables (trous dans les coques, déformation portants, perte sangles et écrous, etc.)