

Guide du bon rameur

LFA

Vers l'autonomie...



Ligue
Francophone
d'Aviron

Table des matières

Chapitre	Page
Info sur l'aviron	2
La Ligue et objectifs du carnet	2
Tenue et équipements	3
Les différents évènements à l'aviron	3
Les catégories à l'aviron	4
Le matériel - les bateaux	5
Le matériel - terminologie	6
Le Para-rowing	7
Se repérer sur le bassin	8
Le carnet de PROgression	9
Analyse du coup d'aviron	10
La prise d'eau	11
La propulsion	13
Le dégagé	15
Le remplacement	17
Lexique	19

Infos sur l'aviron

La Ligue

L'association a pour but l'organisation, le développement et le rayonnement de l'aviron au sein de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

La LFA est composée de 12 clubs, situés dans 4 provinces en Wallonie et à Bruxelles.

Bruxelles

- Union Nautique de Bruxelles
- Royal Sport Nautique de Bruxelles
- Cercle des régates de Bruxelles
- Société Nautique Universitaire de Bruxelles

Liège

- Union Nautique de Liège
- ULiège Aviron
- Royal Sport Nautique de la Meuse
- Royal Centre Nautique de Visé

Namur

- Royal Club Nautique Sambre & Meuse
- Royal Cercle Nautique Dinantais

Hainaut

- Royal Club Nautique de Tournai
- Club d'aviron les 3Y à Seneffe

Objectif du guide et du carnet de PROgression

Ce guide a pour objectif de regrouper et d'uniformiser toutes les informations utiles à la bonne compréhension de notre sport. Vous y retrouverez également toutes les bonnes pratiques à adopter au sein de votre club pour la préservation du matériel ainsi que la bonne technique à avoir dans le bateau.

Infos sur l'aviron

Tenue et équipements nécessaires

Lors de votre initiation :

- Un short et un t-shirt (de préférence proche du corps).
- Si les conditions sont moins clémentes, une veste proche du corps ainsi qu'un collant long peuvent s'avérer nécessaires.
- Une gourde.
- Un essuie et une tenue de rechange en cas de chute dans l'eau .
- En cas de forte chaleur ou de soleil, le port de la casquette est vivement conseillé afin d'éviter une insolation.

Une fois l'initiation terminée :

- La combinaison du club où je suis affilié est obligatoire afin de pouvoir participer aux différentes courses et évènements de la LFA
- Un compte-cadence afin de pouvoir ramer au même rythme.

Les différents évènements à l'aviron

Loisirs :

- Des randonnées d'une ou plusieurs journées sont organisées au sein de la LFA.

Compétitions :

- **Les handicaps.** Ces courses longues distances conviennent à tous les types de rameurs ayant envie de donner le meilleur d'eux-mêmes dans une compétition familiale. La distance se situe entre 4500 et 6000m.
- **Les courses en lignes.** Ces courses ont lieu en eaux mortes. En fonction de votre catégorie d'âge, elles se rament entre 500 et 2000m.
- **L'ergomètre.** Ces courses se déroulent sur machine à ramer, elles se rament entre 500 et 2000m.
- **Longue distance.** Ces courses ont lieu durant la période hivernale. Elle se rament sur 6000m. (Para et U17 : 4000m). Il existe aussi des courses aux distances spéciales appelées marathon. Elles se disputent sur des distances XXL (42kms, voir plus).

Les catégories

Catégorie	Course en ligne	Ergomètre	Longue distance	Handicap
U13	500m	500m	X	X
U15	1000m	1000m	4000m	X
U17	1500m 2000m	1500m 2000m	6000m	Oui
U19	2000m	2000m	6000m	Oui
U23	2000m	2000m	6000m	Oui
Seniors	2000m	2000m	6000m	Oui
Masters (min 27 ans)	1000m	1000m 2000m	6000m	Oui

- A noter que pour les U11, il n'y a pas de régates en ligne mais des épreuves spéciales (appelées triathlon) qui consistent en un cross, un slalom en bateau et une course sur 250 mètres.


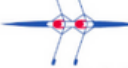

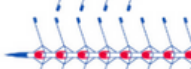

Le matériel

Les bateaux d'aviron se distinguent en deux grandes catégories : Le couple et la pointe.

- Dans l'aviron de pointe, chaque rameur manœuvre un seul aviron (+/- 3m76 de long), alternativement Bâbord et Tribord.
- Dans l'aviron de couple, chaque rameur manœuvre deux avirons (+/-2m88 de long), un dans chaque main.

Chaque rameur tourne le dos à la direction de mouvement du bateau. Le rameur s'installe sur un siège à roulettes se mouvant sur des rails appelés coulisses.

Les bateaux de couple

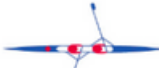




	Skiff	(1x)
	Double de couple	(2x)
	Quatre de couple barré	(4x+)
	Quatre de couple	(4x)
	Huit de couple	(8x+)

Couple

En de rares occasions, ces bateaux sont équipés d'un barreur.

Pour les initiations, il existe des bateaux 1x et 2x plus larges et plus stables, appelés "Canoë"

Les bateaux de pointe

	Deux avec barreur	(2+)
	Deux sans barreur	(2-)
	Quatre avec barreur	(4+)
	Quatre sans barreur	(4-)
	Huit de pointe barré	(8+)

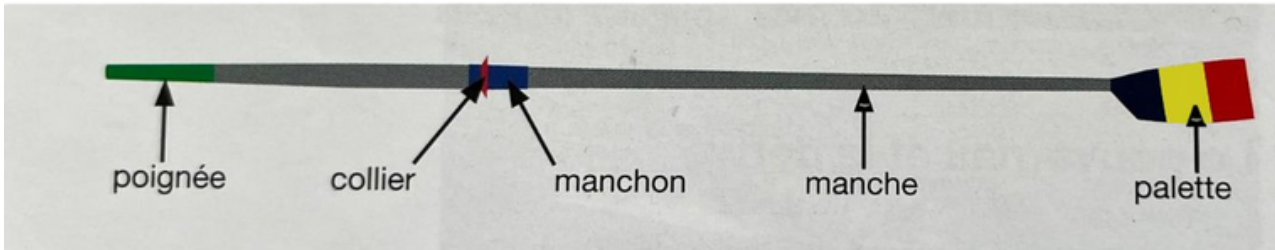
Pointe

Ces bateaux peuvent être équipés d'un barreur – une personne qui dirige le bateau en utilisant un gouvernail.

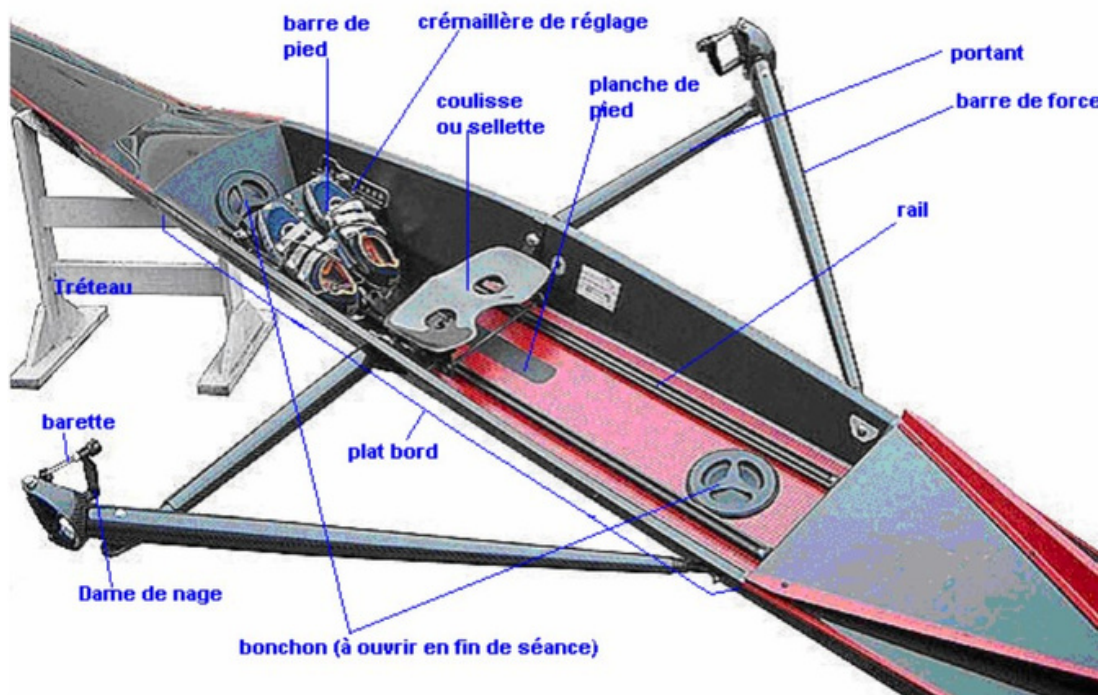
** Merci au RCND pour la réalisation des schémas de bateaux sur cette page

Le matériel

L'aviron (la pelle) :



Terminologie du matériel :



- photos prises par le RCND

Le para-rowing

Le para-rowing ou handi-aviron est la déclinaison de l'aviron pour les personnes à mobilité réduite.

En dehors des compétitions officielles, l'aviron est un sport où il est assez aisé d'intégrer des personnes dans des bateaux loisirs, principalement dans des bateaux longs.

En compétition, il existe plusieurs catégories afin d'essayer de garantir une équité sportive :

PR1 : para-aviron (para-rowing) bras et épaules. Les courses officielles se rament uniquement en skiff.

PR2 : para-aviron (para-rowing) tronc et bras. Les courses officielles se rament en double mixte.

PR3 : para-aviron (para-rowing) jambes, tronc et bras. Les courses officielles se rament en 4 barrés.

Deux nouvelles catégories ont été créées. Le skiff PR2 ainsi que le 2- PR3. Ces courses se rament dans le calendrier international. Cependant, elles ne sont pas au programme des Jeux Paralympiques.

Les équipements réglementaires

Afin d'optimiser la sécurité, plusieurs équipements sont réglementaires et obligatoires en compétition.

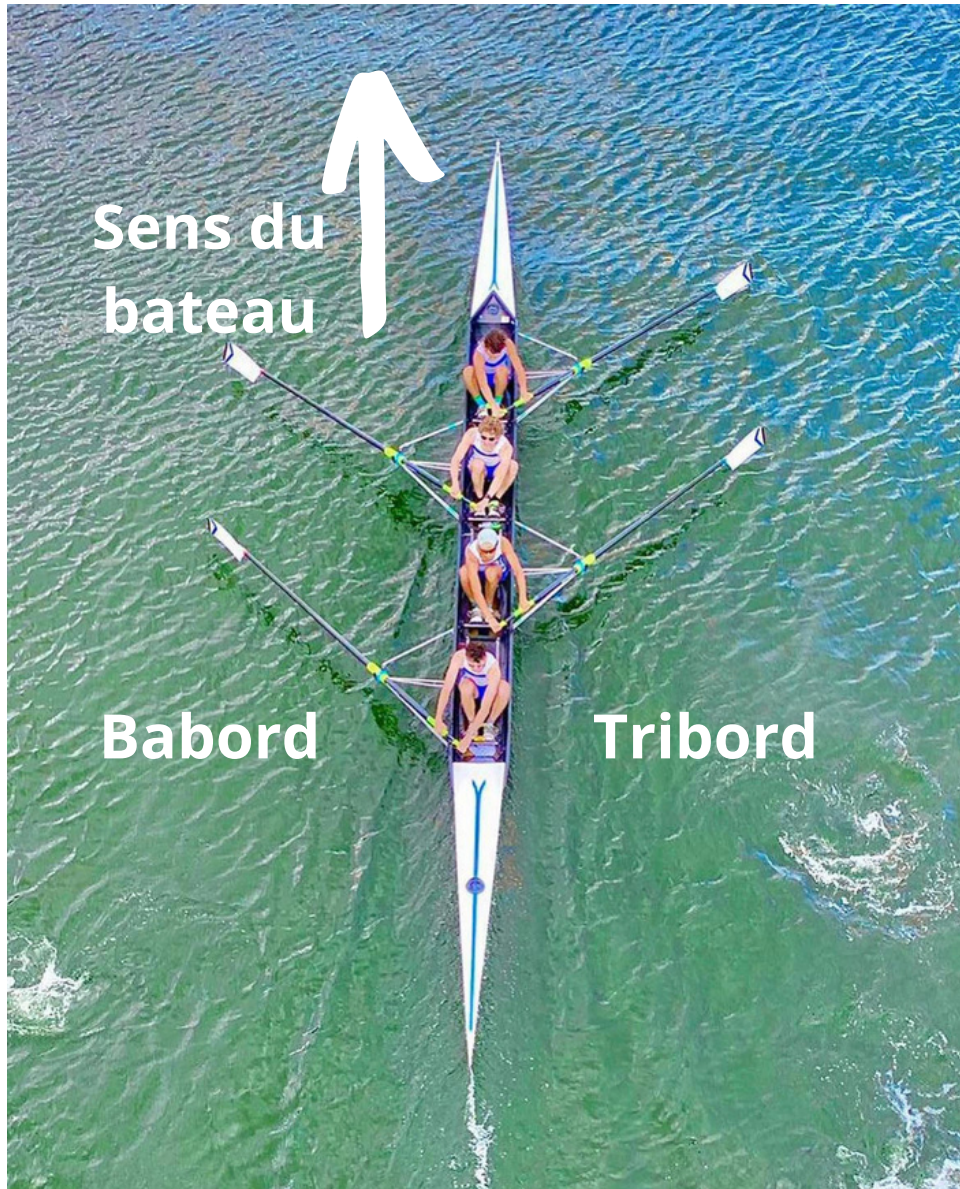
- Les flotteurs sont obligatoires pour les rameurs PR1.
- Les sièges/assises sont fixes pour les rameurs PR1 et PR2.
- Une sangle au niveau du tronc est obligatoire pour la sécurité des rameurs PR1. Cette sangle doit être fixée des deux cotés du dossier. S'il y a deux sangles, elles doivent être positionnées dans le même sens pour une ouverture plus rapide.
- Les coques utilisées par les rameurs PR1 et PR2 sont des bateaux para-aviron, type canoë, homologués par World Rowing. Celles utilisées par les rameurs PR3 sont des coques standard.

Les distances de courses

- Course en ligne : 2000m
- Tête de rivière PR1 et PR2 : 4000m
- Tête de rivière PR3 : 6000m

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter la Ligue Francophone d'Aviron à info@aviron.be.

Se repérer



Comment trouver la bonne pelle ?

Pour installer correctement les pelles, celles-ci sont munies (au bord de la palette) d'un autocollant rouge ou vert. Pour mettre la pelle du bon côté, pensez TGV (Tribord - Gauche - Vert)

Comment me repérer sur mon bassin ?

Sur tous les bassins, il vous est demandé de serrer la berge côté tribord (côté "main gauche").

Le carnet de PROgression

Ce guide des bonnes pratiques est directement lié au carnet de PROgression.

Ce carnet vous est fourni par votre club par l'intermédiaire de la LFA. Vous y retrouverez les différents niveaux d'exigences fixés par la Ligue Francophone d'Aviron afin d'avoir une progression optimale.

Dans ce carnet, vous retrouverez :

- **Niveau Bronze**

Il s'agit du niveau 1 pour tous les usagers. Ce niveau contient l'ensemble des compétences à savoir réaliser à la fin de son initiation. Ce niveau est commun pour tous les initiés.

Ce niveau bronze est suivi par deux filières distinctes :

- **Niveau loisirs - Argent**

Ce niveau a pour vocation d'amener les rameurs loisirs à une autonomie totale tant des bateaux stables que les bateaux de compétitions type handicap (Yolette, Canoë). Ce niveau permet aux rameurs de sortir sur l'eau uniquement avec son équipage ainsi que de participer de manière sûre à des randonnées et à des handicaps.

- **Niveaux skiffs - Argent/Or/Or+**

Bien qu'il existe de nombreux types d'embarcations de compétitions (voir page 5), les brevets compétitions se passent uniquement en skiff. Ces niveaux vous permettront d'atteindre une autonomie complète en skiff et en diverses embarcations de compétitions. Ils vous permettront de vous inscrire à tous les styles de compétitions de manière sécuritaire et de braver de très nombreuses conditions en bateaux de courses.

1. Argent
2. Or
3. Or +

Réalisation du coup d'aviron



DOCUMENT TECHNIQUE DE LA FEDERATION ROYALE BELGE D'AVIRON



Photos : Hannes OBRENO – 4^{ème} JO 2016

Réalisation du coup d'aviron

La prise d'eau

C'est un acte volontaire, intentionné, rapide et véloce afin d'éviter de freiner le bateau au moment de l'inversion du geste, réalisé avec des palettes immergées sur une amplitude maximale. Lors d'une analyse vidéo en mode image par image, il faut « compter » un maximum de 4 images pour immerger la palette dans l'eau.



Il faut prendre l'eau sur des angles fermés, une flexion de jambes complète, l'angle tronc cuisse fermé, les tibias verticaux, les bras sont allongés et étirés. On joue sur l'extension des deux épaules qui se fait par le jeu articulaire et musculaire et l'ouverture maximale mains et manches vers le haut et l'extérieur du bateau. Les palettes se trouvent ainsi dans la position maximale sur l'avant prêtes à être immergées.



L'entrée des pelles dans l'eau commence par l'ouverture de l'angle bras tronc, c'est un acte volontaire et intentionné. Les angles tibias--cuisses/tronc--cuisses restent fermés afin de conserver la longueur de propulsion. L'écart entre l'amplitude visuelle (là où je me positionne sur l'avant) et l'amplitude efficace (là où j'immerge mes pelles et je crée l'appui) est le plus réduit possible.



L'angle bras tronc continue de s'ouvrir, les palettes sont immergées sans mouvement de la part du rameur.



La prise d'eau s'achève, c'est le début de la propulsion. Elle se fait sur des angles fermés (tronc--cuisses) afin d'appliquer le plus précisément et le plus efficacement la force sur la plus grande amplitude possible.



Les palettes sont complètement immergées.

Le tronc est maintenu dans sa position, les bras sont tendus, les épaules fixées, le tout en soutien très actif pour permettre une poussée de jambes efficace.

Ce qu'il faut retenir :

- Une action volontaire, intentionnée pour immerger les palettes rapidement.
- Les palettes se rapprochent de l'eau.
- Les angles sont fermés pour obtenir une amplitude maximale.
- Apprendre à ouvrir l'angle bras-tronc pour immerger les palettes dans l'eau sans mettre en mouvement les jambes et le dos.
- Le geste ne s'arrête pas.
- La position de force est juste et confortable, le dos est tenu, gainé, les épaules relâchées avant l'impact des palettes dans l'eau

La propulsion

C'est la phase la plus importante du coup d'aviron. Dès le contact de la palette avec l'eau, le rameur doit transmettre avec anticipation et volonté le maximum de vitesse à son bateau pour le déplacer. C'est une phase dynamique, explosive, rapide, compacte.



Les palettes sont immergées sous la surface de l'eau, la traction des leviers est horizontale. L'action débute par la poussée des jambes (ce sont elles qui dirigent) qui est transmise au dos et au bras, qui soutiennent cette action.



Pendant la poussée des jambes sur la barre de pieds (action réactive, impulsion) les bras et le dos sont en soutien actif afin de transmettre efficacement la force (poussée dynamique) exercée par les jambes. Les épaules sont positionnées en avant du bassin.



Lorsque les mains arrivent au niveau des tibias, **le tronc** commence son action dynamique et s'additionne à la vitesse déjà obtenue par la poussée des jambes. Les bras sont toujours en soutien actif. L'ensemble bateau--aviron est accéléré par le rameur et son poids de corps.



L'accélération est prolongée par **l'action des bras** qui s'additionnent (au niveau des genoux) de façon coordonnée à la vitesse donnée par les jambes et le tronc. Le rameur conserve une traction horizontale, les coudes, les poignets et les avirons sont pratiquement alignés horizontalement afin de conserver le maximum d'efficacité sur le plan mécanique.



L'enchaînement jambes--tronc--bras doit être coordonné, car il permet au rameur de propulser son bateau. Le rameur doit apprendre à bien organiser son geste et sentir cette accélération.

Ce qu'il faut retenir :

- Les jambes dirigent cette action, l'extension est symétrique, dynamique, explosive tout au long de la phase de propulsion.
- La traction des manches est horizontale, alignée avec les poignets et les coudes.
- Le dos et les bras sont en soutien actif, puis dynamique (repère tibias, genoux).
- L'action des jambes, du dos et des bras s'enchaînent de façon très coordonnée.
- Les palettes sont en immersion et restent le plus longtemps possible dans l'eau.
- Le bateau est déplacé à chaque coup. • La force maximale est appliquée sur un angle compris entre 70 et 90°

Le dégagé

C'est l'action volontaire de sortir les palettes de l'eau sans freiner le bateau, par une pression des avants bras vers le bas, suivant un geste continu et sans marquer d'arrêt.



Une traction continue et horizontale des avirons jusqu'au corps permet de conserver l'appui et l'amplitude du geste



L'alignement segmentaire « coude--poignet--aviron(manches) permet de garantir une efficacité optimale en fin d'accélération. L'axe des épaules est devant celui du bassin.



Une pression des avants bras vers le bas permet d'abaisser les manches et de sortir les palettes perpendiculaires de l'eau. Le tronc est gainé, les jambes sont plaquées dans le fond du bateau



C'est lors de l'abaissement des manches que le rameur tourne les avirons pour mettre les palettes à plat. Le tronc est toujours gainé (comme sur l'image précédente) les jambes restent en pression dans le bateau. L'alignement segmentaire coudes--poignets-- manches est conservé.



Le rameur allonge ses bras complètement (il se replace), le corps commence à se replacer, (fermeture de l'angle tronc--cuisse) le siège commence à rouler. Les manches sont guidés vers la pointe arrière, sans les repousser.

Ce qu'il faut retenir :

- Une traction horizontale des avirons avec un alignement segmentaire coudes-poignets-manches.
- Les jambes plaquées au fond du bateau, le tronc est gainé.
- Les coudes sont positionnés vers l'arrière, légèrement écartés, horizontaux.
- Une pression des avant-bras et des mains est exercée sur les manches (pas de poignets cassés) pour sortir perpendiculairement et proprement les palettes de l'eau, sans freiner le bateau.
- Le geste ne s'arrête pas sur l'arrière, l'exécution est continue et fluide.

Le remplacement

C'est la phase où le rameur passe de la position de force sur l'arrière (sur l'avant du bateau) en position de force sur l'avant (sur l'arrière du bateau)

Mécaniquement le rameur fait passer le bateau sous lui, en coordonnant et en organisant parfaitement sa gestuelle. Lors de la flexion des jambes, la barre de pied se rapproche du siège et non l'inverse.



Après le dégagé, le rameur continue à pousser avec fluidité et continuité les avirons vers la pointe arrière



Jambes plaquées, les bras se replacent avant le remplacement du tronc. En couple la main gauche est devant la main droite et la main droite dans le creux du poignet gauche.



Les bras sont allongés, les mains au-dessus des genoux, le tronc passe à la verticale. Les jambes sont toujours allongées.



La flexion des jambes commence quand l'axe des épaules est devant celui du bassin (hanches) Les bras sont complètement allongés et les épaules déjà en extension. Dès le début de la flexion de jambes, le rameur tire le bateau vers lui en exerçant une légère traction sur la barre de pieds.



Le rameur continue à amener le bateau vers lui en tirant sur la barre de pied vers le siège. La vitesse du bateau doit être constante jusqu'à la prise d'eau. La rotation des palettes est amorcée (au niveau cheville) pour une entrée rapide dans l'eau (pas d'arrêt, de suspension dans l'air).

La pointe arrière ne doit pas s'enfoncer.

Ce qu'il faut retenir :

- Les bras se replacent complètement et ensuite le tronc (geste ordonné).
- Une recherche d'économie gestuelle (relâchement), physiologique (respiration) et psychologique (concentration, intention)
- Une position symétrique des jambes et du corps (longitudinale et transversale)
- Une maîtrise parfaite de la vitesse de flexion des jambes.
- Un déplacement régulier, continu, sans à-coup, fluide.
- Des palettes préparées qui se rapprochent et qui vont vite dans l'eau.

Lexique

A **Angle du corps** : L'angle du buste du rameur penché vers l'avant à partir des hanches à l'attaque.

Attaque : Le moment dans le coup d'aviron où la pelle entre dans l'eau et le point d'appui est créé. (catch)

Aviron : Outils: Synonyme de rame, pelle. (oar, scull).

B **Bâbord** : Le côté gauche du bateau, faisant face à l'avant. Pour les rameurs, bâbord est à leur droite car ils font face à l'arrière. Des marques rouges indiquent les avirons de bâbord.

Barre de force : Barre rigide reliant le carreau à l'extrémité supérieure de l'axe de la dame de nage (cinquième barre).

Barre : Appareil orientable, fixé à côté de la dérive, permettant à un rameur de diriger le bateau avec son pied.

Barrette : Pièce métallique qui sert à fermer la dame de nage.

Barreur : Un membre de l'équipage qui s'assoit sans bouger à la poupe du bateau faisant face à l'avant. Le principal travail du barreur est de diriger le bateau. Il peut aussi lancer des appels stratégiques pour la course, aider l'entraîneur et motiver l'équipage.

Bouchon : Ouverture munie d'un dispositif de fermeture étanche servant à l'inspection (trappe de visite) et à l'aération des caissons, des points avant et arrière.

Bouillon : Mouvement agité de l'eau dû à l'action de la palette. Ils sont créés lorsque le rameur tire l'aviron dans l'eau.

Boule : Sphère blanche en caoutchouc servant à protéger la pointe avant et minimiser les risques en cas de collision. Elle sert à aligner les bateaux au départ et à déterminer l'ordre d'arrivée lors des compétitions. D'un diamètre minimal de 4cm.

Lexique

- C**
- Cadence** : Nombre de coups réalisés en une minute. (stroke rate)
- Caisson** : Compartiment faisant partie de la coque et assurant sa flottabilité.
- Cale-pieds** : Ensemble de pièces permettant de maintenir les pieds solidaires au bateau.
- Casser** : Placer les pelles à la verticale dans l'eau pour stopper le bateau.
- Chef de nage** : Le rameur qui est assis le plus près de la poupe. Dans un huit, il fait face au barreur. Le chef de nage établit le rythme à suivre par le reste de l'équipage.
- Coiffer** : Une palette coiffe si elle a tendance à sortir de l'eau pendant l'appui.
- Coulisse** : Siège sur lequel le rameur s'assoit. Il y a des roulettes sous le siège qui sont placées sur deux rails. (slide)
- Couple** : Se dit de l'armement à deux avirons par rameur.
- D**
- Dame de nage** : Accessoire articulé autour d'un axe servant d'appui à l'aviron. (oarlock)
- (se) déborder** : Ne pas maintenir son corps dans l'axe du bateau. Se décaler pour porter le bateau à l'épaule
- Dégagé** : Action qui consiste à sortir les palettes de l'eau. Transition entre la phase de propulsion et la phase de remplacement.
- Dénager** : Faire reculer son bateau en poussant sur les poignées des avirons.
- Dérive** : Pièce mince et immergée fixée à la coque du bateau qui sert à maintenir une direction rectiligne.
- Deux de couple** : Un bateau avec deux rameurs utilisant deux avirons, un dans chaque main pour un total de quatre avirons au total. Ce bateau est également appelé : "double scull".
- Deux de pointe** : Un bateau d'aviron avec deux rameurs utilisant chacun un aviron de pointe. Ce bateau est également appelé : "Pair oar" ou "deux sans".

Lexique

E **Ergomètre** : Il s'agit d'une machine à ramer qui simule les mouvements du rameur. Les rameurs choisissent habituellement le Concept 2. Un test à l'ergomètre est généralement utilisé comme critère de sélection pour les équipes nationales.

F **Fausse pelle** : Immersion violente, inattendue et involontaire de la palette. Amène très souvent à une chute.

G **Gîter** : Pencher du côté bâbord ou tribord en parlant d'un bateau.

H **Hachoir** : Palette asymétrique en forme de hachoir.

M **Manche** : Partie de l'aviron allant de l'extrémité de la poignée à la naissance de la palette.

Manchon : Fourreau fixé sur le manche servant à fixer le collier.

P **Pelle** : L'extrémité de l'aviron qui est peinte aux couleurs du pays ou du club. Cette partie de l'aviron devrait être juste recouverte par l'eau quand le rameur passe l'aviron dans l'eau. Les bons équipages garderont leur pelle " enfoncée " dans l'eau de l'attaque au dégagé du coup d'aviron.

Planche de pieds : Pièce en bois ou composite sur laquelle sont fixées les chaussures ou les talonnettes.

Plumer : Ramer en effleurant l'eau. Plumer se fait quand le rameur manque d'équilibre ou durant un exercice.

Poignée : Extrémité du manche, partie de l'aviron sur laquelle le rameur pose les mains.

Pointe : Extrémité des bateaux, souvent fine et aigüe pour les bateaux d'aviron. Se dit de l'armement à un seul aviron par rameur.

Pontage : Partie rigide ou toilée recouvrant les pointes d'une embarcation.

Lexique

Portant ou porte-nage : Ensemble de tubes métalliques ou composites qui supporte le système de nage à l'extérieur du bateau. Dans les bateaux de nouvelle génération, ce système peut également être en carbone et se trouve devant ou derrière le rameur.

Poupe : Partie arrière du bateau.

Proue : Partie avant du bateau.

Q

Quatre : Un bateau qui est composé de quatre rameurs. Il peut être "barré" si un barreur est installé en face de la nage, de "couple" si chaque rameur utilise deux avirons ou de pointe si les rameurs n'ont qu'un aviron chacun (seulement quatre aviron pour le bateau).

T

Tête de rivière : Compétition, généralement sur 5 ou 6kms, lors de laquelle chaque équipage effectue individuellement le parcours, tentant d'établir le meilleur temps, similaire en cela à la course contre la montre en cyclisme.

Tréteau : Support mobile le plus souvent pliable communément utilisé pour poser l'embarcation.

Tribord : Côté droit d'un bateau dans son sens d'avancement.

Y

Yolette : Embarcation dont la construction est codifiée. La longueur hors tout est inférieure ou au plus égale à 15,5 fois sa plus grande largeur mesurée à l'extérieur à 20cm au dessus du fond. Le poids minimum FISA sans avirons est de 65kg.



Ligue
Francophone
d'Aviron

