

CERCLE NAUTIQUE DE FRANCE

Fondé en 1875



GUIDE DU RAMEUR DEBUTANT



Bonjour et bienvenue au club.

Vous avez en main un guide qui vous indique les conseils et consignes nécessaires à vos prochaines sorties.

Si vous suivez toutes les indications, vous pourrez progresser plus rapidement et avoir le plaisir de ramer, tous ensemble sur un bateau équilibré et stable.

Conservez-le et consultez-le, souvent.

Tous les mots indiqués, *en italique* font partie du vocabulaire utilisé par tous les rameurs.

Pour progresser, vous devez pratiquer régulièrement et si possible avec la même équipe.

Vous trouverez dans ce guide le rappel des conseils entendus. Lisez-le et relisez-le, vous progresserez plus vite et mieux.



1. Le Club	3
1.1. Brève histoire du C.N.F.	3
2. Description du bateau	4
3. Règles de navigation	6
4. Avant de sortir en bateau	7
5. Former son équipage	8
6. Préliminaires	8
7. Le portage	9
8. Mise à l'eau	10
8.1. Différentes façons de mettre à l'eau	10
8.1.1. Par l'extrémité du bateau côté gouvernail	10
8.1.2. Sur le côté	11
8.2. Les pelles	12
8.3. Monter dans le bateau	13
9. Sur l'eau	14
9.1. Réglage de la barre de pieds	14
9.2. Enfin ramer	14
SYNCHRONISATION DES MOUVEMENTS :	14
LE RYTHME :	15
9.3. Retour au ponton	16
10. Défauts des débutants	16
10.1. L'équilibre	16
10.1.1. Pelles hors de l'eau	17
10.1.2. Palettes dans l'eau	18
10.2. Le rythme	18
11. Les ampoules, le mal au bras	18
11.1. Les ampoules	18
11.2. Mal au bras	18
12. Les risques liés à la pratique	19
12.1. Le chavirage	19
Les principales causes de chavirage	19
12.2. Les consignes à propos des chavirages	22
13. Principes de formation au CNF	24
14. Le mot final	26

1. Le Club

Brève histoire du **C.N.F.**

La Société Havraise de l'Aviron, fondée en 1838, est le doyen des clubs français. Elle est suivie du Cercle Nautique et Athlétique de Rouen (Société des Régates Rouennaises créée en 1847).

1853, naissance de la Société des Régates Parisiennes Rowing Club, et deux ans après à Bercy, de Sport Nautique de la Seine.

Après 1870, l'aviron se développe plus en aval sur la basse Seine. Suite à différents événements dans la vie des clubs existants quelques rameurs de haut niveau vont participer à la **création du Cercle Nautique de France en 1875** à Courbevoie.

En 1906, le Cercle inaugure le «**Cercle Garage**» toujours à Courbevoie mais en amont du Pont de Levallois.

Le Cercle Nautique de France va rapidement connaître une période faste. En l'espace de quatre ans, de **1908 à 1912**, le CNF enlève **dix titres de champion de France**, avec en particulier deux rameur hors paire, **Delaplane**, multiple vainqueur en skiff et en double scull avec **Rocchesani**, et de **champion d'Europe en 1910**.

La guerre de 14-18 marqua un arrêt brutal pour tous les clubs.

Après la guerre CNF reprend son activité sous la présidence de Paul Flouest, puis de Marius Combes. Sans toutefois retrouver ses résultats d'antan. La flamme rouge (des *pelles*) demeurait et le CNF conservait son dynamisme, s'attachant notamment au développement de l'aviron féminin avec le patronage du club de rameuses Academia sur la Marne.

En 1943, le président Marc Saurel lance un bulletin intérieur «La voix du Cercle». Le premier match à huit est organisé avec la toute jeune section aviron de l'ACBB.

Le 31 décembre 1943, le pavillon nautique est détruit par un bombardement aérien.

La « vocation universitaire » du CNF conduit en 1955 à une association avec le PUC ; la société modifie son identité, en prenant le nom de Cercle Nautique de France Universitaire.

En **1959**, l'emménagement dans les **nouvelles installations de l'Ile du Pont de Neuilly** permet d'offrir un cadre bien plus adapté à l'activité des rameurs.

A partir de 1969, des titres de champion de France vont revenir sous les *pelles* écarlates.

En 1978, prend fin l'association avec le PUC ; la société reprend son appellation d'origine. Elle n'en perd pas pour autant sa vocation universitaire, en établissant des partenariats avec tout d'abord l'ENA et Sciences-Po., puis les ENS des Mines de Paris, des Télécom., des Techniques Avancées, l'Ecole Nationale des Douanes, l'Université de Paris-Dauphine et l'Ecole Centrale de Paris.

NOTA : Si vous souhaitez en savoir plus sur le CNF, vous pouvez vous procurer auprès du secrétariat la brochure LE CERCLE NAUTIQUE DE FRANCE d'où sont tirées ces quelques lignes.

2. Les bateaux et les avirons

Les deux pratiques d'aviron ou rameries.

✚ L'aviron de couple : le rameur dispose de deux avirons de 3m. à

✚ L'aviron de pointe : le rameur dispose d'un seul aviron 3m30 à 3m37.

Les divers types de bateaux :

Les bateaux d'aviron sportif et de loisir sont dits outriggers quand ils disposent de portants qui écartent les dames de nage à l'extérieur du bateau.

Ils sont aussi adaptés au du poids des rameurs ; et classés en « porteurs -65kg, 75 kg, 85 kg ».

✚ Bateaux de loisir.

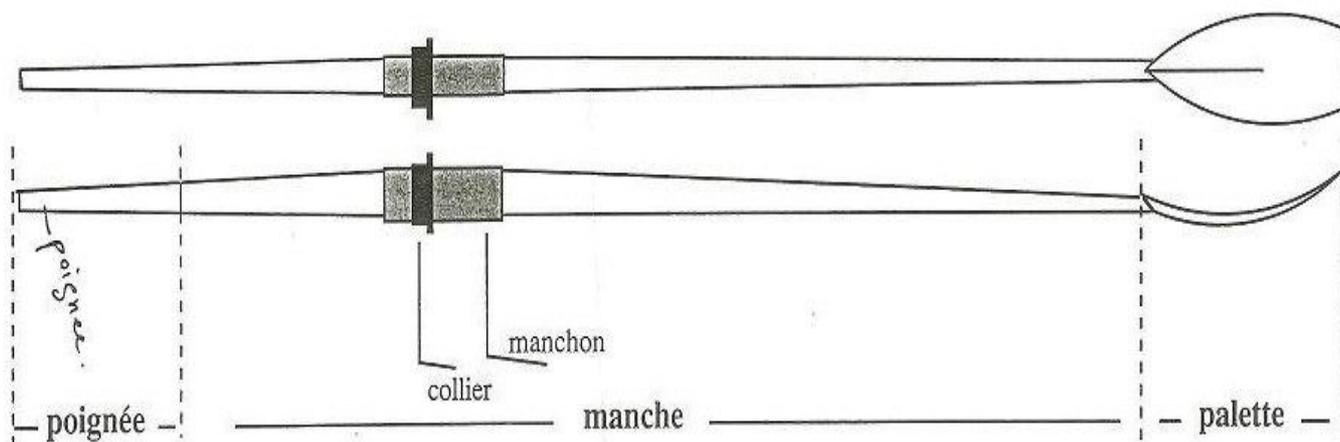
Ce sont les bateaux les plus stables qui permettent initiation et une pratique loisir de l'aviron

- Canoe simple.
- Canoe double ;
- Yolettes armées en couple ou pointe.

✚ Bateaux de sport

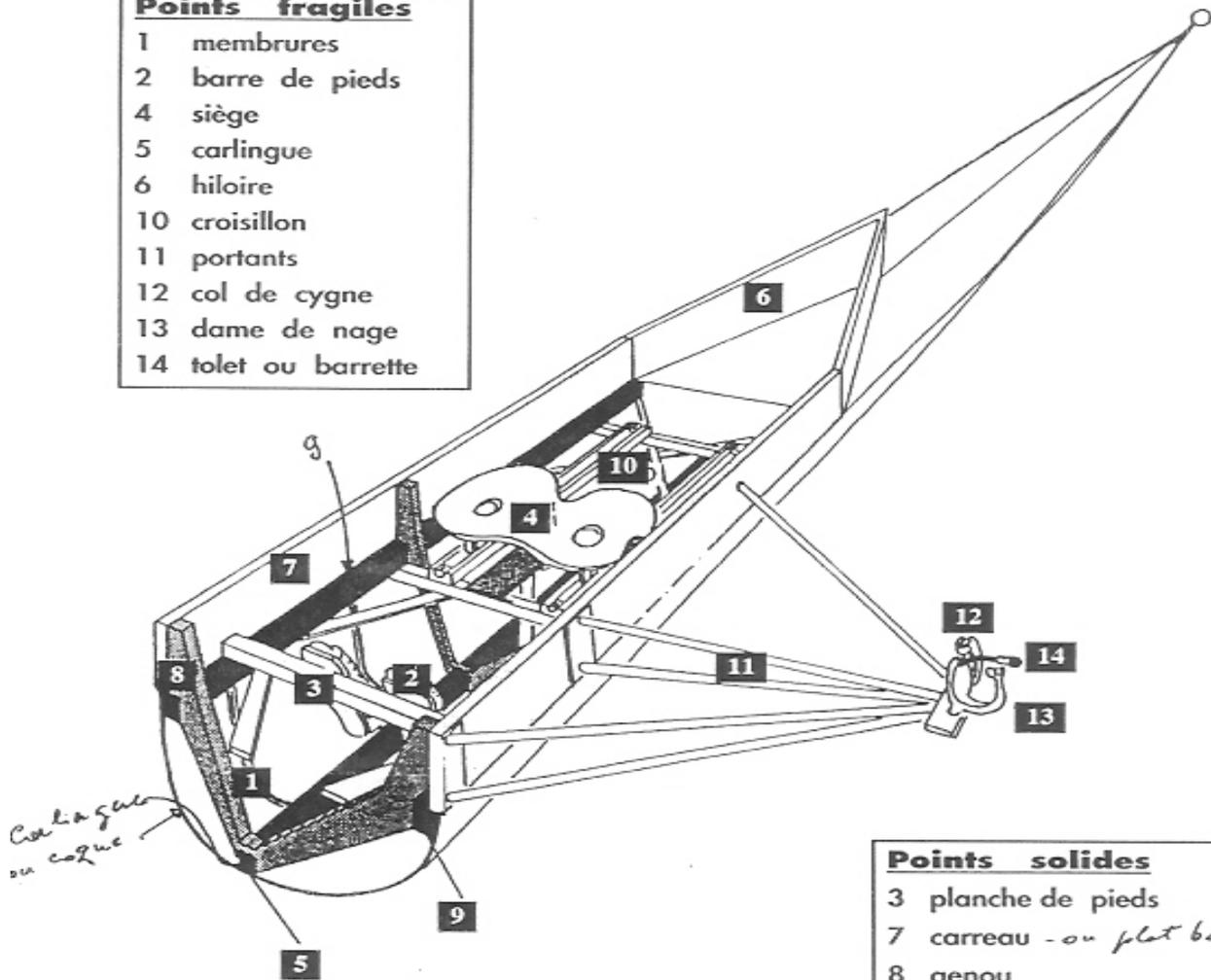
- Skiff
- Double armé en couple ou en pointe (pair'oar)
- Quatre sans barreur en couple ou en pointe.
- Quatre barré en couple pou pointe.
- Huit en couple ou en pointe

Description des avirons & des coques.



Points fragiles

- 1 membrures
- 2 barre de pieds
- 4 siège
- 5 carlingue
- 6 hiloire
- 10 croisillon
- 11 portants
- 12 col de cygne
- 13 dame de nage
- 14 tolet ou barrette



Points solides

- 3 planche de pieds
- 7 carreau - ou plat bord
- 8 genou
- 9 préceinte

3. Règles de navigation

(Grand bras de l'île de Puteaux : **Interdit à la navigation**- règle à respecter)

□ PETIT BRAS du CNF

- Remontée côté île, descente coté Neuilly
- En aval du barrage ne pas dépasser le panneau double bande rouge.

Navigation au milieu = risque de collision

- Le bateau rattrapé serre sa berge

Un bateau à l'arrêt n'étant pas signalé par ses bouillons doit alerter de sa présence le bateau qui le rejoint.

ZONE TRES DANGEREUSE : Petit bras de L'île du Pont de Neuilly entre le Club et l'île de la Jatte

- ✚ Rameurs venant du grand bras longent dès le début le côté de l'île du Pont de Neuilly
- ✚ Rameurs venant du tour d'île remontent dans un premier temps coté Neuilly jusqu'à la péniche « La Luna », et après avoir vérifié qu'ils peuvent le faire, traversent au plus vite pour rejoindre le côté île du Pont avant la dernière péniche « Fania »
- ✚ Rameurs descendant : dès le pont prennent le milieu [en faisant bien attention (surtout en hiver) qu'aucun bateau ne soit sur leur route] en laissant un passage pour les bateaux remontant sur les deux berges.

□ TOUR DE L'ILE DE LA JATTE.

Descendre par le grand bras, remontée par le petit toujours en serrant coté île

Les arches centrales à la descente dans le grand bras sont réservées à la navigation fluviale.

Les bateaux rejoints serrent la berge côté de leur navigation ; les bateaux rattrapants doublent par l'extérieur

Attention à ne pas trop gêner les pêcheurs.

Un bateau à l'arrêt n'étant pas signalé par ses bouillons doit alerter de sa présence le bateau qui le rejoint

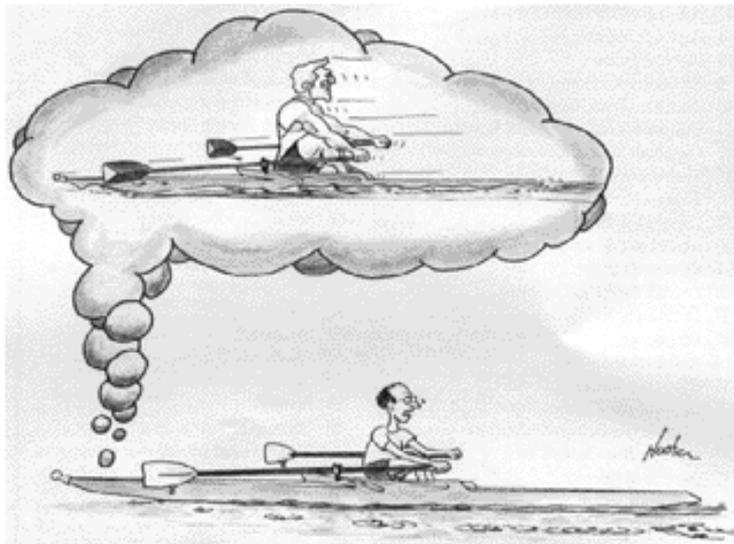
Entrée du petit bras de l'île de la Jatte : les bateaux s'arrêtant pour se reposer ou boire le font à la hauteur du pont et non dans le virage.

Toute sortie hors de ces bassins sans l'accord de l'encadrement et sans suivi en bateau moteur est formellement interdite.

Respect des pêcheurs : courtoisie si on accroche une ligne, ils sont aussi utilisateurs du plan d'eau.

NOUS SOMMES TOLERES SUR LA SEINE ET LES PENICHES SONT PRIORITAIRES

(Nous n'avons que les bords de berge et encore pas toutes...)



4. Avant de sortir en bateau

UTILISER LE MATERIEL ADEQUAT

S'assurer auprès de votre encadrant que le bateau envisagé convient :

- ✚ à votre niveau et à votre gabarit (un rameur minime de 40kg n'utilise pas le même bateau qu'un rameur de 95kg !)
- ✚ et aux conditions de navigation : vent, courant, température ...

PRENDRE CONNAISSANCE DU BASSIN NAVIGABLE POUR CE JOUR POUR VOTRE CATEGORIE.

INSCRIRE VOTRE SORTIE SUR LE CAHIER : Bateau, Equipage, heure de sortie...

PRENDRE LES AVIRONS ATTRIBUES AU BATEAU.

Ils ne sont pas tous identiques : attaque, longueur, levier différent et peuvent entraîner des positions peu confortables ou des efforts anormaux pour ramer correctement. De plus l'équipage du bateau qui devrait les utiliser va passer un certain temps à les rechercher.

- ✚ **Aucun bateau dont l'étrave n'est pas équipée de sa boule de protection ne doit sortir.** (souhaitez vous avoir le dos percuté même à faible vitesse par la pointe non protégée)
- ✚ Les trappes doivent être obturées par des bouchons,
- ✚ Les chaussures avoir des lacets de sécurité (5cm) attachés

POSER LE BATEAU SUR TRETEAUX

Pour vérifier son état, resserrer vis et boulons si nécessaire, effectuer les réglages des planches de pieds (prenez l'habitude de connaître votre position par rapport aux axes des dames de nage.) avant de descendre au ponton.

C'est tellement plus facile que de monopoliser le ponton pour le faire, en se faisant en plus mal au dos !

DESCENDRE AU PONTON ET SE POSITIONNER PONTON LA POINTE VERS L'AMONT.

Les dames de nages sont orientées vers l'arrière du bateau.

Mettre en place d'abord les avirons tribord (vert) puis bâbord (rouge).

Le barreur monte quand les rameurs ont bordé les avirons bâbord (rouge) et sont prêts à embarquer.

Ne jamais mettre les pieds entre les *portants* = risque de blessures ou de tomber à l'eau.

Le bateau sort rapidement de la zone du ponton en ramant vers l'amont, un demi-tour n'est effectué que largement en amont du ponton (sinon risque de percuter les bateaux qui attendent pour aborder ou qui remontent au large)

5. Former son équipage

Lors des premières sorties, l'équipage est souvent défini par un des membres du club s'occupant de la formation des nouveaux arrivants.

Après quelques semaines, vous formerez vos équipages seuls, en fonction des affinités et disponibilités de chacun.

Pour le bateau sur lequel vous naviguerez au début, votre équipage se compose de 5 personnes (4 rameurs et un barreur)

6. Préliminaires

Vous débuterez sur yolette. Elle est composée de 4 rameurs et un barreur. C'est un bateau très stable et idéal pour apprendre à ramer. Il sera votre compagnon pendant quelques mois avant de monter sur des bateaux plus légers, plus rapides mais aussi plus instables.

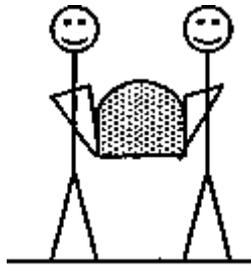
Avant de mettre un bateau sur l'eau vous devez :

-  Choisir une *yolette* disponible
-  Relever le numéro ou le nom situé à l'avant (du côté de la boue)
-  Remplir le registre des sorties situé dans le hangar à bateaux (voir plan ci-dessus)
-  Indiquer le nom du bateau, le nom des rameurs, l'heure de sortie et la direction.
-  Rechercher les *pelles* correspondant à votre bateau sur le panneau situé à l'entrée du club. Les *pelles* sont numérotées par paire ;
-  Descendre les *pelles* sur le ponton
-  Vérifier que le bateau à moteur chargé de la sécurité est déjà mis à l'eau. Si cela n'a pas encore été fait.

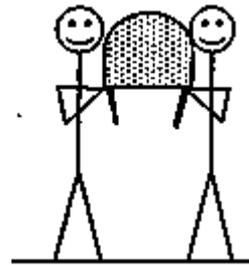
7. Le portage

Le portage des bateaux s'effectue de deux façons :

-« *A bras*» ou «*à l'épaule*» (voilà les premiers termes techniques que vous utiliserez à chaque sortie, ce ne sont pas les seuls ; n'oubliez pas, ils sont *en italique* !)



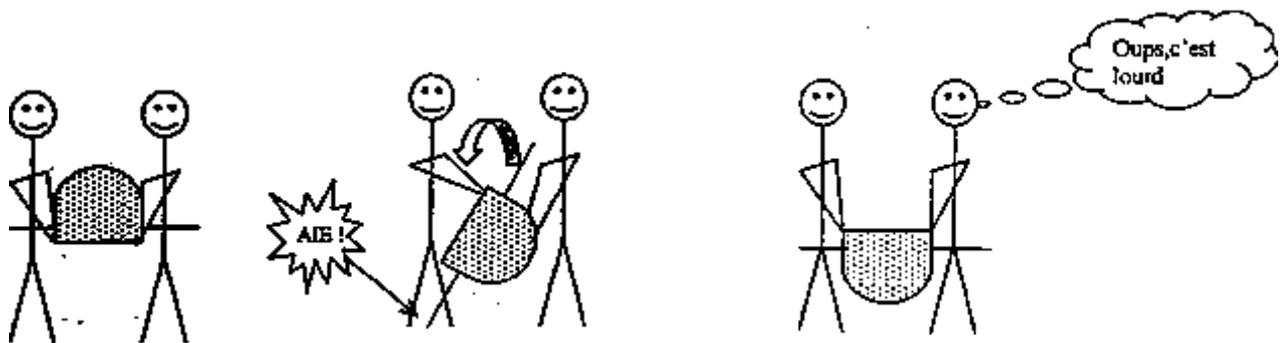
A bras



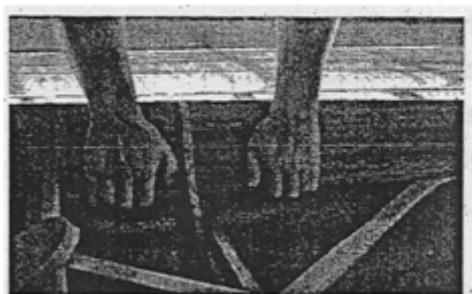
A l'épaule

Tous les rameurs doivent effectuer les manœuvres en même temps, en laissant le bateau aussi horizontal que possible, de telle façon que chaque personne porte le même poids.

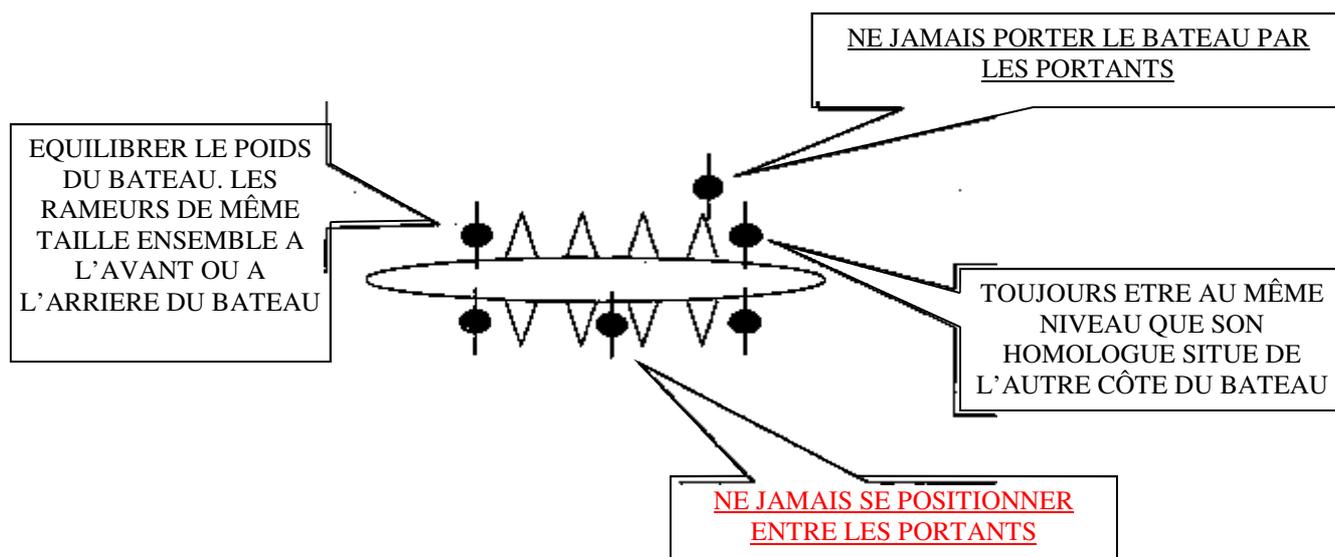
Pour retourner un bateau : la position de départ est « à bras», puis on le retourne en tenant les montants intérieurs du bateau. Attention à ne pas cogner les *portants* par terre lors de cette manœuvre.



Le bateau doit être porté exclusivement par le montant intérieur (appelé préceinte) mais surtout pas par un croisillon ou par un rail, car trop fragiles.



Le portage se fait toujours à l'extérieur des derniers *portants*.



IMPORTANT

Un bateau d'aviron coûte très cher. Une *yolette* vaut environ 7 600 euros (50.000 Frs pour les réticents aux euros), un huit de compétition 31 000 euros (200.000 Frs).

Pensez-y lorsque vous manipulez les bateaux.

Faites bien attention de ne pas les heurter lors de leur transport, un trou dans une coque ou une pièce tordue est très vite arrivé et le prix des réparations est proportionnel au prix du bateau.

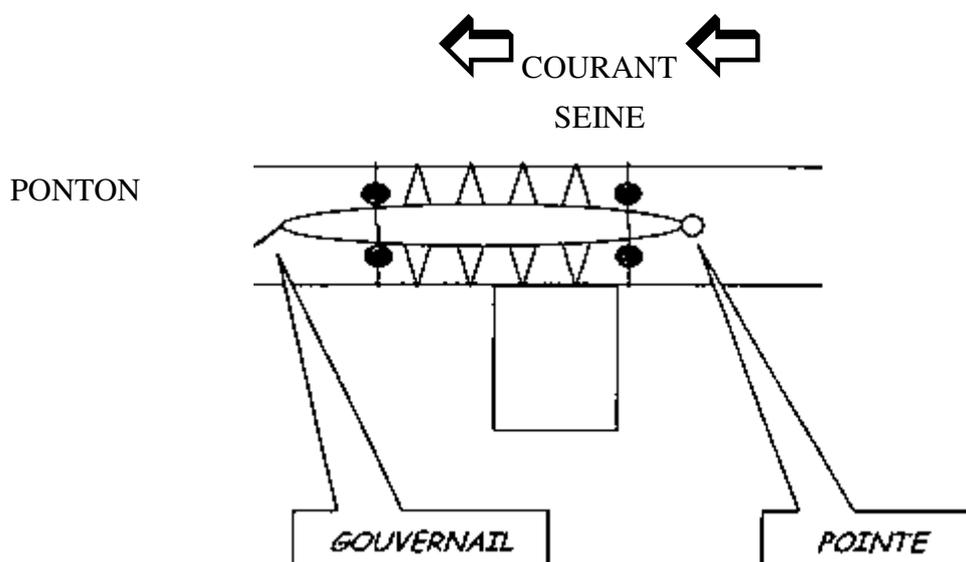
8. Mise à l'eau

□ *Différentes façons de mettre à l'eau*

↳ **Par l'extrémité du bateau côté gouvernail (yolettes)**

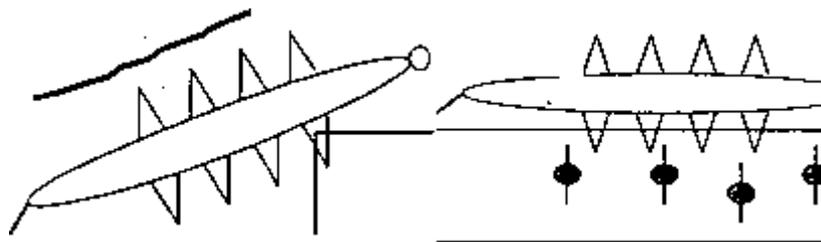
Cette manœuvre est utilisée **UNIQUEMENT** avec les yolettes étant donné leur poids important.

Le bateau est porté à l'épaule lors de la descente sur le ponton, puis mis à bras et ensuite retourné (selon méthode expliquée en page 4/21) avant d'être mis à l'eau.



La mise à l'eau s'effectue à l'extrémité du ponton côté aval en posant sur l'eau l'arrière du bateau pour le

faire glisser sur l'eau jusqu'à pouvoir poser la pointe avant sur l'eau. Le bateau est alors ramené en face du ponton.

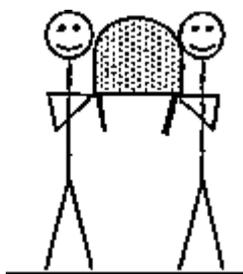


De cette façon, votre bateau se trouve dans la bonne position pour partir, c'est à dire face au courant. On part toujours contre le courant, jamais avec lui

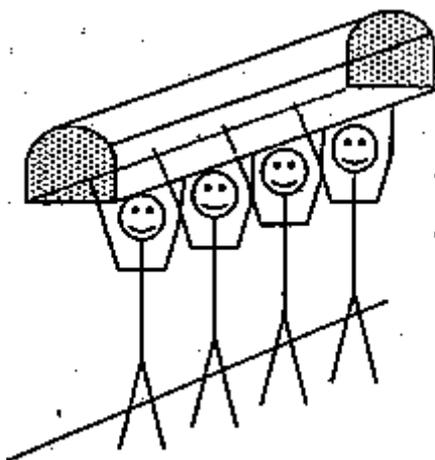
↳ **Sur le côté (tous autres bateaux).**

C'est la méthode de mise à l'eau de tous les bateaux ; à l'exception des yolettes, trop lourdes.

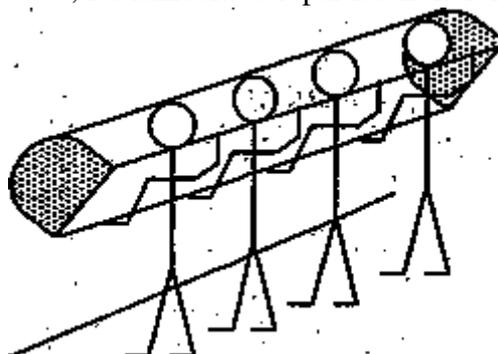
Elle se déroule en quatre étapes



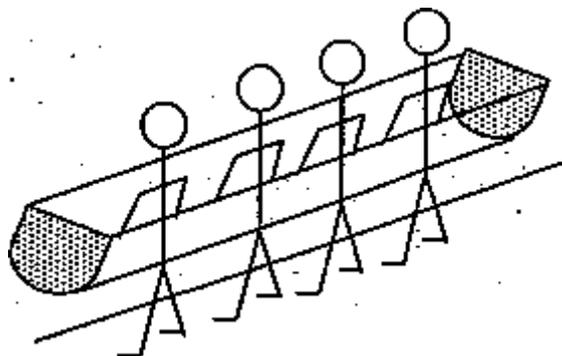
1) Point de départ « A l'épaule »



2) «En tête», les rameurs se répartissent le long du bateau.



3) On retourne le bateau



4) Reprise sur un côté, on s'avance tout au bord du ponton, puis on pose doucement sur l'eau en évitant de mettre les *portants* dans l'eau

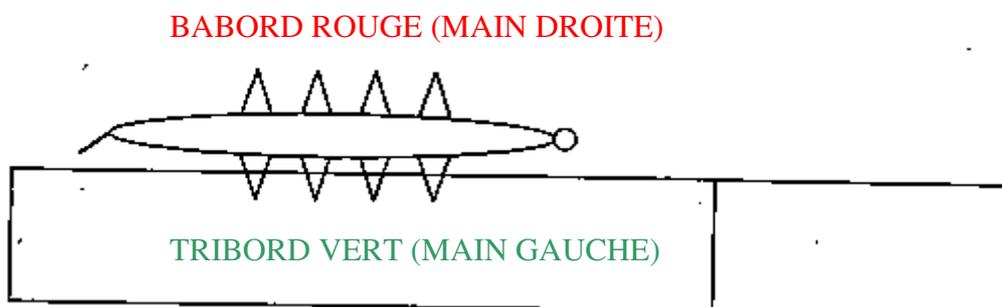
□ **Les pelles**

Première chose : installer les *pelles*. Il existe deux types d'aviron : les bâbords et les tribords. Les tribords ont un anneau vert, les bâbords un anneau rouge.

Ce sont les mêmes *pelles*, mais réglées différemment suivant le côté où elles se montent. Elles sont toujours numérotées par paire.

Un moyen mnémotechnique pour se rappeler la position Tribord : « T.G.V. », pour **Tribord Gauche Vert**.

Lorsque vous êtes sur le ponton et que vous avez mis le bateau à l'eau tel que décrit plus haut, le côté tribord se trouve du côté du ponton.



On doit toujours monter la *pelle* côté ponton en premier, (*pelle verte tribord*) ; ceci pour maintenir le bateau au bord du ponton et éviter de tomber à l'eau lorsque l'on met ensuite en place la *pelle* bâbord

La *pelle* se fixe sur la *dame de nage* située à l'extrémité du portant.



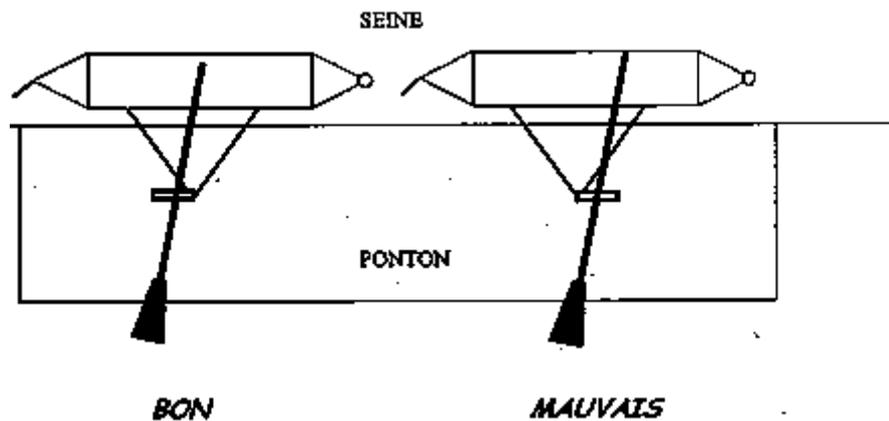
Dame de nage



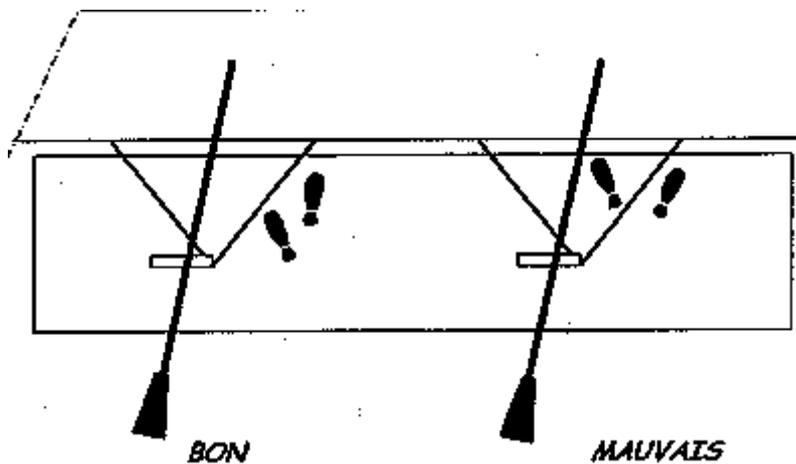
Portant

Attention : erreurs fréquentes :

- ✚ Les dames de *nage* tournent sur 360°
- ✚ Lorsque vous êtes sur le ponton, les *pelles* tribord (vertes) doivent être dans cette position



- ✚ Les pieds se tiennent toujours à l'extérieur des *portants*



□ **Monter dans le bateau**

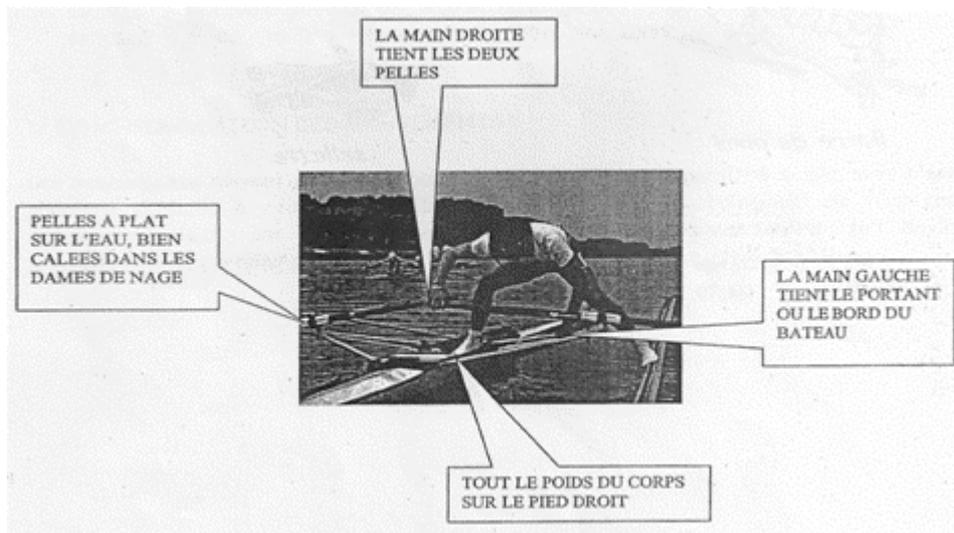
Important : le seul endroit où vous pouvez poser les pieds est la **planchette** située sous le siège pour les rameurs et pour le barreur, aux endroits renforcés (généralement de couleur différente du fond). Ne jamais mettre les pieds au fond du bateau au risque de passer au travers.

Sur un bateau barré, le barreur monte en premier ; les rameurs demeurant au ponton, pelles bordées et tenues.

Le barreur à poste donne alors les ordres suivants :

1. «Pied planchette» : les rameurs posent le pied droit sur la planchette, la main droite tient les *pelles* bien calées dans les dames de *nage* et à plat, la jambe gauche sur le bord du ponton comme sur la photo ci-dessous
2. «Dans le bateau» : tout le poids des rameurs est supporté par la jambe droite
3. «On pousse» : Tous les rameurs poussent avec la jambe gauche pour éloigner le bateau du bord

Les rameurs s'assoient immédiatement sur leur siège.



9. Sur l'eau

□ **Réglage de la barre de pieds**

Un fois sur l'eau, on doit immédiatement s'éloigner du ponton pour laisser la place aux autres bateaux et ce avant de faire les derniers réglages.

La planche de pied est réglable et permet de positionner son corps par rapport aux *pelles*.

IMPORTANT : le bon réglage consiste, en couple, à pouvoir passer les poignées des *pelles* sous les côtes quand on est légèrement penché en arrière et à ne pas pouvoir passer lorsque le buste est vertical.

Le barreur demande si tout le monde est prêt. Les rameurs répondent par «1 prêt» «2 prêt» «3 prêt» «4 prêt»... suivant la place occupée.

Le «1» est à l'avant du bateau.

□ **Enfin ramer**

SYNCHRONISATION DES MOUVEMENTS :

Les mouvements doivent s'enchaîner comme suit. Ceci va vous paraître simple, mais c'est pourtant merveilleusement complexe. Souvent lorsque l'enchaînement de tous ces mouvements n'est pas encore un automatisme, des défauts naissent du fait de la précipitation de certains gestes de recherche d'un équilibre encore précaire.

Position de départ de la propulsion, jambes pliées (les fesses proches des talons), corps penché en avant, bras allongés.

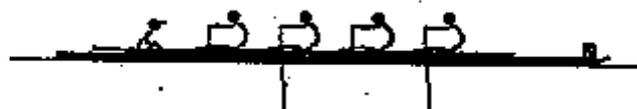
Tourner les *pelles* au carré (*palettes* verticales)



Immerger les *palettes* dans l'eau (sans les enfoncer)



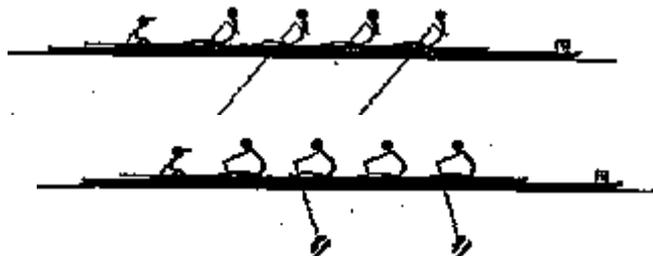
Pousser avec les jambes (bras toujours allongés)



Incliner le corps en arrière puis fléchir les bras

Quand les poignées sont au contact du corps, sortir la *palette* de l'eau et la tourner à *plat* sans casser les poignets

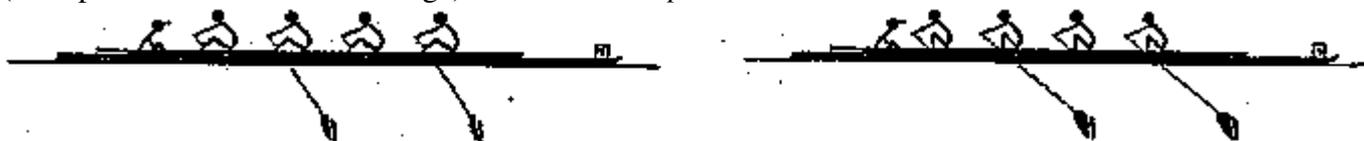
Allonger les bras rapidement



Basculer le buste en avant, dos droit et jambes toujours tendues



Une fois que les mains ont dépassé les genoux, plier les jambes lentement pour avancer sur son siège (faire passer le bateau sous le siège) en tournant les *palettes* au carré.



Lors des premiers coups de rame, on procède de préférence en décomposant le mouvement en plusieurs étapes :

✚ Pour s'échauffer

✚ Pour que l'équipage trouve son équilibre et monte en puissance.

ETAPES :

«Bras seuls» : mouvements exécutés uniquement avec les bras (le buste ne bouge pas et les jambes restent tendues)

«Bras tronc» : mouvement exécutés avec les bras et le buste (les jambes restent tendues)

«Quart *coulisse* » : on ajoute un quart de la flexion complète des jambes

«Demi *coulisse* » : on augmente la flexion des jambes jusqu'à demi flexion

«3/4 *coulisse* » : on utilise les trois quarts de la flexion des jambes

«Pleine *coulisse* » : le mouvement est complet, les jambes se pliant jusqu'à la verticalité des tibias.

POSITION DES *PALETTES* :



AU CARRE



A PLAT

LE RYTHME :

Le rythme d'un bateau conditionne d'une part sa vitesse et d'autre part le plaisir de ramer sur un bateau qui n'est pas «lourd». La *nage* (le premier rameur) donne le rythme. Par principe, « La nage a toujours raison ». Vous devez donc impérativement la suivre !

Le bateau doit avancer suivant ce principe :

1/3 du temps *palettes dans l'eau* (temps moteur) ; 2/3 du temps *palettes hors de l'eau* (temps glisseur).

Après la poussé dans l'eau, le retour sur la *coulisse* doit être très lent :

- 1 pour faire glisser le bateau et profiter de cette glisse, gratuite en énergie, pour se reposer avant le coup suivant.
- 2 pour éviter qu'un retour trop rapide annule complètement l'énergie accumulée par le bateau durant la phase motrice.

Observez les bateaux des rameurs confirmés. Lorsqu'ils donnent l'impression de filer sur l'eau, les rameurs poussent très fort avec leurs jambes et respectent toujours ce temps de retour très lent (phase de récupération et de glisse)

Retour au ponton

A l'arrivée au ponton, le barreur descend du bateau, pelles tenues et bordées par tous les rameurs.

Le n° 1 (celui qui se trouve à l'avant du bateau) donne les ordres suivants :

1. «Pied planchette» : les rameurs posent le pied droit sur la planchette, la main droite tient les *pelles* bien calées dans les dames de *nage* et à plat.
2. «Debout» : tous les rameurs se mettent debout sur la jambe droite, tout le poids du corps sur cette jambe.
3. «Pied ponton» : les rameurs posent le pied gauche sur le ponton, puis le pied droit en ramenant la *pelle* bâbord.

Enlever la *pelle* bâbord en premier. Bien revisser l'écrou de la *dame de nage*.

Enlever la *pelle* tribord puis revisser l'écrou de la *dame de nage*.

Poser les avirons sur le bord opposé du ponton en prenant soin de laisser le passage libre.

Sortir le bateau à l'inverse de la mise à l'eau.

Remonter le bateau sur la berge et le poser sur les tréteaux.

Remonter et ranger les *pelles* à leur place respectives.

Laver le bateau et réparer s'il y a lieu les «bricoles» de sorte que le prochain utilisateur puisse sortir sans soucis.

Ranger le bateau à sa place et les tréteaux (il ne doit rester devant le club qu'une seule paire de tréteaux libre).

Inscrire son retour sur le registre de sorties en indiquant les problèmes de matériel rencontrés.

10. Défauts des débutants

La pratique de l'aviron présente diverses difficultés à résoudre au début, dont essentiellement :

 L'équilibre

 Le rythme

L'équilibre

L'EQUILIBRE EST LE POINT LE PLUS IMPORTANT

La différence entre un bon et un mauvais rameur se fait principalement sur ce point.

Une sortie avec un bateau équilibré, qui ne tangue pas de gauche à droite tout le temps sera considéré par tous les rameurs comme une bonne sortie.

Vous ne pourrez accéder à des bateaux plus fins et ramer avec des rameurs plus expérimentés que lorsque vous aurez acquis un équilibre PARFAIT.

Plusieurs problèmes d'équilibre :

Lorsque les *palettes* sont hors de l'eau

Lorsqu'elles sont dans l'eau

↳ **Pelles hors de l'eau**

🚣 **La symétrie**

Imaginez un équilibriste sur son fil ; il doit maintenir sa perche la plus horizontale possible pour garder son équilibre

Ici, l'équilibriste c'est vous. Le bateau est instable, très instable, à tel point qu'il ne tient pas droit sur l'eau sans le rameur dessus. Vos mouvements doivent être totalement symétriques et vos *palettes* doivent être à la même hauteur au même moment ; le moindre écart entre les *pelles* vous fera perdre l'équilibre.

🚣 **Pelles au carré :**

- Symptômes : la *palette* est perpendiculaire à l'eau et éclabousse (généralement votre copain de derrière). Si une *pelle* accroche l'eau cela provoque accentue le déséquilibre du bateau.
- Solution : tourner ses *pelles* suffisamment tôt, les remonter les monter bien au dessus de l'eau et ne les plonger dans l'eau que lorsqu'elles sont au carré.

• **Plumer :**

- Symptômes : *plumer* c'est se servir des *palettes* comme point d'appui vertical sur l'eau lors de la phase de remplacement. *Plumer* est nécessaire par sécurité dans le cas de vagues ou de fort vent ou au début pour essayer de maintenir un équilibre précaire. Le faire continuellement n'est pas normal, ça freine le bateau et de plus ça fait peur aux poissons.
- Solution : bien s'appliquer à garder ses *pelles* symétriques et à la même hauteur, légèrement au dessus de l'eau.

• **Hauteur des pelles :**

- Symptômes : le bateau penche sur la gauche ou sur droite
- Solution : les *pelles* doivent être toujours à la même hauteur. Un écart trop *important* fait pencher irrémédiablement le bateau. Les mains doivent pratiquement se toucher au retour, la main gauche passe au-dessus et est plus éloignée du corps que la main droite et non le contraire. Les *portants* sont en effet réglés en conséquence.

ENCORE UNE CHOSE IMPORTANTE !

Lors d'une sortie, au lieu de passer votre temps à signaler les défauts des autres, attardez-vous à la correction de votre propre mouvement. Si l'ensemble ne va pas, il faut toujours se dire que l'on a une part de responsabilité.

↳ **Palettes dans l'eau**

- **Le dégagé :**

- Symptôme : le bateau penche de droite à gauche. On n'ose pas sortir franchement sa *pelle* de l'eau avant de la tourner. On laisse la force de l'eau la tourner afin de *plumer* aussitôt ; or on freine le bateau, on fait un vilain bouillon et bien sûr on déséquilibre le bateau, d'où la tentation de *plumer* encore plus pour éviter ce phénomène.
- Solution : sortir rapidement et au *carré* ses *palettes* au dégagé.

- **Hauteur des pelles**

- Symptôme : une erreur courante est de trop enfoncer les *palettes* dans l'eau, le bateau penche à gauche ou à droite et n'avance pas. Formation d'ampoules à brève échéance.
- Solution : lorsque vous lâchez vos *pelles* au *carré* sur l'eau, elles flottent naturellement à la bonne hauteur, juste immergées. Il faut alors les tirer en les crochétant avec les doigts (pas en tenant fermement les poignées).

□ **Le rythme**

- Symptôme : votre bateau n'avance pas et paraît «collé» malgré une cadence importante de la nage.
- Solution : votre *nage* ne respecte pas la règle des 1/3 dans l'eau 2/3 hors de l'eau. Le retour sur la *coulisse* doit être lent pour laisser glisser le bateau sur l'eau. Un retour rapide sur la *coulisse* annule tous les efforts que vous avez pu faire pendant la propulsion.

11. Les ampoules, le mal au bras

□ **Les ampoules**

Des ampoules sur les phalanges sont normales au début, après 3 ou 4 sorties, la corne commencera à venir et vous n'aurez plus de problème.

Avoir des ampoules dans le creux de la main est le signe d'une mauvaise tenue des *pelles*. Au début, on s'accroche à pleines mains sur ses poignées, le bateau tangue de gauche à droite, les *pelles* accrochent l'eau et risquent à tout moment de vous échapper des mains. On ne veut pas perdre le seul accessoire qui évite de tester la température de l'eau. Pendant ce temps, vos petites mains tournent les *pelles* et s'abiment à chaque coup d'aviron.

Remède :

Une *pelle* ne se tient jamais à pleine main. Les doigts doivent être en crochet sur la poignée lors de la poussée dans l'eau.

Au retour, il n'est pas nécessaire de tenir fermement les poignées. Faire revenir les *pelles* ne demande aucun effort et, il est possible de le faire même avec les mains à plat.

□ **Le mal au bras**

Avoir mal aux bras après une sortie est souvent dû à une mauvaise position des bras ou des poignets lors de la phase de poussée dans l'eau. Vos bras doivent être allongés et vos poignets droits pendant toute cette phase. Je vous *rappelle* que vous n'êtes pas dans une barque ! C'est surtout la poussée des jambes qui permet de faire avancer le bateau, les bras ne se plient qu'au dernier moment pour finir le mouvement et donner une impulsion au bateau.

Dans ce cas, vos muscles ne font pas d'effort. Si vos bras sont constamment pliés, vous aurez mal après chaque sortie.

12. Les risques liés à la pratique

□ **Le chavirage**

C'est la chute involontaire dans l'eau qui peut être provoquée par des causes multiples.

Les chavirages sont la plupart du temps sans gravité :

- ✚ Quand l'eau est tempérée
- ✚ Quand les rameurs sont des nageurs expérimentés
- ✚ Quand les rameurs sont en bonne condition physique
- ✚ Quand il n'y a pas eu une forte collision
- ✚ quand l'encadrement peut intervenir rapidement



Les principales causes de chavirage

↳ **Le niveau de pratique du rameur**

- ✚ Le chavirage intervient le plus souvent pendant les périodes d'apprentissage notamment en bateau court.
- ✚ Le niveau du rameur et les conditions extérieures (température de l'eau, de l'air, courant, vent, etc.) induisent le choix du matériel, surtout en phase d'initiation.

Consignes de sécurité :

- ne jamais lâcher ses *pelles*
- en couple, éviter de laisser la poignée de l'aviron aller plus loin que le corps sur l'arrière
- ne pas chercher à employer trop de force

↳ **Les fautes techniques**

Une fausse pelle, même dans un bateau relativement stable comme un canoë, peut très vite se terminer en chavirage. Cet incident peut arriver quel que soit le niveau du rameur.

Comment éviter ce type d'incident ?

- ✚ en restant vigilant pendant toute la sortie
- ✚ en restant rigoureux dans l'exécution technique

↳ **Les vagues**

Les vagues perturbent énormément la pratique de notre activité: elles peuvent faire chavirer voire couler nos embarcations. Elles ont deux origines différentes :

- ✚ les vagues provoquées par le vent peuvent rendre impossible toute sortie. Elles sont particulièrement dangereuses en cas de coups de vent soudains et violents (phénomènes fréquents sur les lacs). Si le vent se lève pendant une sortie en bateau, il faut se mettre rapidement à l'abri

- ✚ les vagues provoquées par d'autres embarcations, tels les bateaux à moteur, sont incompatibles avec la pratique de l'aviron. Si les rameurs ne s'arrêtent pas, ils peuvent embarquer de l'eau et couler. Certaines embarcations peuvent même se briser en deux sur des grosses vagues. Les anciens bateaux longs sont les plus vulnérables car manquant souvent de rigidité

Quelle attitude adopter face aux vagues ?

Dans certains cas, ne sont autorisées que les sorties de rameurs expérimentés, sinon de bateaux longs, voire de *yolettes* (considérés comme plus stables et passant mieux la vague).

Il faut naviguer en toutes circonstances à proximité des berges et anticiper toute dégradation des conditions atmosphériques.

Sur les plans d'eau intérieurs, lorsque que l'on rencontre des vagues provoquées par les bateaux à moteur, il est souvent préférable de s'arrêter en respectant quelques consignes :

- ✚ Orienter le bateau parallèlement aux vagues.
- ✚ Garder les jambes et les bras allongés.
- ✚ Mettre les *palettes* à *plat* sur l'eau.
- ✚ Faire gîter le bateau en suivant le rythme des vagues pour que la bordée qui les reçoit soit plus haute que l'autre.



Le rameur est alors en position de sécurité.

↳ Le matériel

Le matériel peut également être à l'origine d'un chavirage

- ✚ Par une mauvaise utilisation :
 - Barrette mal fermée ou mal vissée
 - Cale-pieds mal fixé
- ✚ Par un mauvais entretien ou une défectuosité :
 - Desserrage du collier
 - Bris ou déboîtement de la poignée
 - Casse du manche
 - Desserrage de l'axe de la *dame de nage*
 - Déboîtement de l'axe de la barrette
 - Crémaillères de barre de pieds dévissées
 - Bris de la coque
 - Gerce
 - Casse du portant



D'autres problèmes matériels peuvent ne pas être responsables du chavirage mais en aggraver les conséquences :

- ✚ Bouchons de sabord et de nable non fermés
- ✚ Lacets de sécurité endommagés ou absents

✚ tire-veilles passés autour du corps du barreur

Comment préserver son matériel ?

L'entretien du matériel est l'affaire de tous.

□ **Les collisions**

Des collisions peuvent se produire régulièrement. Cela peut aller du simple accrochage sans conséquence matérielle jusqu'à des accidents graves avec des dommages corporels.

↳ **Les collisions entre bateaux (abordages)**

Ce sont plusieurs embarcations (d'aviron ou autre) qui se percutent.

Les raisons essentielles qui peuvent les provoquer sont :

- Le non respect des règles de circulation.
- Le manque de vigilance du barreur ou du rameur de proue.
- L'incapacité à ordonner (barreur) ou à exécuter (rameurs) les manœuvres d'évitement (demi-tour) adéquates.



Berlin 1936 : drame aux Jeux Olympiques. Depuis la boule blanche placée à la pointe avant du bateau est devenue obligatoire (© Archives Fioroni)

↳ **Les collisions diverses**

Le bateau peut percuter un obstacle :

- ✚ Fixe : pile de pont, ponton, haut-fond, bateaux au mouillage...
- ✚ Imprévisible : objet flottant ou parfois envasé. Les périodes de crues sont très propices à la présence de déchets (branches, souches d'arbres, paquets d'herbes et autres objets divers...)

Tous ces objets flottants sont dangereux car ils peuvent détériorer fortement la coque, endommager barre et dérive, voire provoquer des chavirages.

↳ **Comment éviter ces accidents ?**

Le rameur doit :

- ✚ Se retourner fréquemment
- ✚ Respecter les règles générales de navigation (circuler à droite, sauf exceptions signalées par des panneaux de navigation – voir code de navigation)
- ✚ Respecter le plan de circulation du bassin (celui-ci doit être affiché sur tous les lieux de pratiques). Chaque rameur arrivant pour la première fois sur un plan d'eau doit s'enquérir des règles de circulation
- ✚ Participer avec le barreur au contrôle de l'évolution de l'embarcation, surtout pour les bateaux longs (action particulière du chef de nage et du rameur de proue)

En cas de collision, un constat sera établi (comme pour un accident de la circulation routière) et le partage des responsabilités tiendra compte de ces différents éléments.

□ **Les conditions atmosphériques**

De mauvaises conditions atmosphériques rendent très dangereuse toute sortie en bateau, quel que soit le

niveau des rameurs.

Seul le responsable décide si la sortie peut avoir lieu ou non. La sécurité des rameurs dont il a la charge doit guider son choix.

Cette suspension peut être totale ou partielle. Certaines sorties peuvent être interdites pour les débutants alors que des rameurs plus expérimentés sont autorisés à sortir. Dans certains cas, seules les sorties en yolettes (considérées comme plus stables et passant mieux la vague) sont possibles.

Il faut également savoir anticiper les conditions météorologiques. Le temps peut changer rapidement, le vent et les vagues se lever en quelques minutes et un orage éclater. Il faut donc en permanence naviguer à proximité des berges, surtout sur les lacs et en mer, et interrompre éventuellement la sortie. Si le temps se dégrade trop rapidement et s'il n'est pas possible de regagner le garage à bateau, il faut trouver un abri (espace abrité, pont, berge permettant l'accostage, etc.) et attendre en toute sécurité des conditions plus clémentes ou les secours.

Les conditions atmosphériques à prendre en compte sont les suivantes :

- ✚ Le vent : il génère des vagues et rend la navigation difficile. Son déclenchement est souvent subit et imprévisible
- ✚ Les orages : ils entraînent souvent des coups de vent violents. Les risques dus à la foudre sont accrus sur l'eau ; l'utilisation de matériaux composites accentue le danger
- ✚ Le brouillard : il rend difficile l'orientation. Les obstacles deviennent invisibles. En cas d'accident, les secours sont ralentis
- ✚ La nuit : le règlement de sécurité de la FFSA interdit toute sortie de nuit (sauf autorisation spéciale des autorités compétentes : préfecture, service de navigation...)
- ✚ Le froid : il réduit sensiblement le temps de survie en cas d'immersion dans une eau à basse température suite à un chavirage
- ✚ Les crues : l'augmentation du courant et des remous rend la navigation dangereuse. Les objets flottants qui sont charriés accroissent les risques de chavirage et de collision

Dans certains cas, un arrêté de la préfecture ou un avis du service de la navigation signifie officiellement l'interdiction de navigation.

□ ***Les consignes à propos des chavirages***

La plupart du temps, les chavirages sont sans conséquence. Mais, dans certaines circonstances, ils peuvent rapidement tourner à la catastrophe. Puisqu'il n'est jamais possible d'éviter totalement qu'ils se produisent, il faut adopter une attitude de prévention : prendre des précautions et donner des consignes précises.

Les règles de sécurité de la FFSA obligent les rameurs et les barreurs à être capables de nager 25 mètres et de s'immerger. Une attestation d'aptitude est demandée aux pratiquants majeurs ou au représentant légal pour les mineurs. Ce sont les règles minimums imposées par notre règlement de sécurité. Il est **INTERDIT** de ramer torse nu.

En plus de cette disposition légale, il serait bon de s'assurer qu'on sait nager avec des habits d'entraînement.

Être conscient de sa condition physique.

En cas de chavirage, la condition physique joue un rôle important. Il vous faut donc respecter quelques règles essentielles :

- ✚ Utiliser un bateau en fonction de son niveau physique et de pratique
- ✚ Faites systématiquement, avant chaque sortie, un échauffement à terre, même de quelques minutes
- ✚ Eviter de ramer à jeun ou après un repas copieux
- ✚ Porter une casquette par temps ensoleillé.

Quelle démarche devez-vous suivre ?

En toute circonstance :

- ✚ S'assurer de la présence de l'encadrement sur l'eau avant toute mise à l'eau des bateaux d'aviron.
- ✚ Naviguer à proximité de la berge
- ✚ Ne jamais chercher à la rejoindre à la *nage* en cas de chavirage, même si elle paraît relativement proche. Sur l'eau, il est très difficile d'estimer les distances. De plus, il n'est pas facile de nager tout habillé dans une eau plus ou moins froide en ayant déjà produit un effort physique. Les circonstances sont donc inhabituelles et n'ont rien à voir avec une séance en piscine. Nul n'est à l'abri d'une défaillance, même le meilleur nageur
- ✚ Ne jamais quitter votre embarcation mais hissez-vous sur la coque retournée. Il faut se servir de celle-ci comme d'un flotteur en maintenant la poitrine hors de l'eau pour lutter contre le froid. Ces simples recommandations permettent d'attendre les secours en toute sécurité, même dans de mauvaises conditions climatiques
- ✚ Ne chercher à regagner la berge que si personne ne peut vous porter secours. Dans ce cas servez-vous de l'embarcation ou des avirons comme flotteurs. Déplacez-vous avec des battements de pieds ou en «ramant» avec les mains. Les seules raisons qui justifient de partir à la *nage* pour rejoindre la berge sont un bateau qui dérive et qui se rapproche d'un danger immédiat et *important* : barrage, pile de pont, bateau commercial...



Aux barreurs

Pour ne pas rester bloqué dans l'embarcation retournée :

- ✚ Ne jamais passez les *tire-veilles* autour de votre corps au risque de ne pas pouvoir vous dégager
- ✚ Ne jamais portez de gilet de sécurité, lorsque vous êtes placé à l'avant, car la réserve de flottabilité vous plaque au bateau et vous empêche de vous dégager
- ✚ Parce que le barreur est souvent handicapé par une surcharge vestimentaire le protégeant du froid et de la pluie, les rameurs doivent vérifier après un chavirage :
 - Qu'il s'est bien dégagé
 - Qu'il peut se hisser comme eux sur la coque
 - Qu'il peut se séparer, en cas de nécessité, d'une partie de sa tenue (bottes, ciré, gants, anorak...) pouvant l'entraîner vers le fond



L'équipement des bateaux

S'assurer de l'état du matériel, et respecter quelques règles pour éviter d'aggraver les risques en cas de chavirage :

- ✚ Ne pas trop serrer les lacets des chaussures ou les velcros pour que les pieds ne soient pas bloqués. Les chaussures retiennent le rameur à son embarcation, mais il doit pouvoir s'en dégager rapidement, en toutes circonstances. La cordelette fixant le talon à la planche de pieds, rendue obligatoire par le code des courses, est là pour faciliter cette manœuvre sans l'aide des mains. Ne pas utiliser un bateau qui n'en est pas pourvu.



- ✚ Vérifier la fermeture des trappes et des bouchons. Des trappes, placées dans chaque pointe, permettent d'aérer les embarcations entre chaque sortie. Elles doivent être fermées correctement avant d'embarquer, pour que le bateau ne coule pas en cas de chavirage et qu'il joue pleinement son rôle de flotteur permettant aux rameurs d'attendre les secours en toute sécurité

IMPORTANT !

Lors d'un chavirage, ces consignes sont à respecter impérativement :

- Ne pas paniquer
- Vérifier que tout le monde a refait surface, en particulier le barreur
- Rester accroché au bateau ou aux avirons
- Garder la poitrine hors de l'eau
- Ne pas tenter de partir à la *nage* même si on est bon nageur
- Ne quitter son embarcation qu'en cas de danger pressant (dérive vers un barrage, un pont, une péniche...).

13. Principes de formation au CNF

La mise en place de niveaux de pratique a pour objet de proposer aux rameurs adultes une démarche pédagogique motivante et formatrice.

Il s'agit de dynamiser la pratique loisir en mettant en place des étapes de formation et des logiques de pratique adaptées.

Les niveaux de pratique doivent également permettre d'améliorer l'organisation du club et la gestion du matériel les samedis et dimanches matin en garantissant de meilleures conditions de sortie sur l'eau et une plus grande sécurité à tous.

□ **Les niveaux de rameurs.**

Il est proposé 3 tests permettant de distinguer 4 niveaux de rameur adulte :

- ✚ Les **rameurs débutants** : rameurs n'ayant pas atteint le niveau de bronze
- ✚ Les **rameurs initiés** : rameurs n'ayant pas atteint le niveau d'argent (1 *pelles*)
- ✚ Les **rameurs expérimentés** : rameurs n'ayant pas atteint le niveau d'or (2 *pelles*)
- ✚ Les **rameurs autonomes** : rameurs ayant atteint le niveau d'or (3 *pelles*)

Pour chaque niveau le club propose des objectifs de pratique et des bateaux adaptés:

	Objec tifs de pratique	Bateaux autorisés (*)	
Rameurs débutants <i>samedi matin à 9h ou 11h</i>	Découverte de l'aviron, Formation aux bases de l'aviron : connaissance du matériel, manipulation du bateau, organisation de la sortie, maîtrise des gestes élémentaires (nager, dénager, scier, faire demi tour, armer le bateau...)	<i>Yolette,</i>	
Niveau bronze	Passage en fin d'année en bateau évolution	Minimum 1 an de club	
Rameurs initiés <i>samedi matin à 9h ou 11h</i>	Sorties libres en yolette, Formation aux fondamentaux de l'aviron : perfectionnement du geste de couple en canoë et huit de couple - découverte de la pointe en <i>yolette</i> et huit de pointe. Constitution de yolettes pour les randonnées et régates.	<i>Yolette, canoë (skiff et double), huit (pointe et couple)</i>	1 rame
Niveau argent	Passage en fin d'année en skiff canoë	Minimum 2 ans de club	
Rameurs expérimentés <i>samedi matin libre</i>	Sorties libres en yolette, huit (pointe et couple) et si les conditions le permettent : canoë (skiff et double), Perfectionnement technique en bateau long (4 et double scull) Constitution de yolettes pour les randonnées et régates. Constitution d'équipage en bateau long pour des régates. Formation au maniement du skiff (stages en été)	<i>Yolette, canoë (skiff et double), huit (pointe et couple), double (couple), quatre (couple et pointe) 1x (en stage de formation)</i>	2 pelles
Niveau or	Passage à l'automne en skiff	Minimum 3 ans de club	
Rameurs autonomes <i>samedi et dimanche matin</i>	Sorties libres dans tous les types de bateau (sauf pair oar) selon les conditions de sorties, Perfectionnement technique (sur demande aux entraîneurs) Constitution de yolettes pour les randonnées et régates. Constitution d'équipage pour des régates. Formation au pair oar (stages en été)	<i>Yolette, canoë (skiff et double), huit (pointe et couple), double (couple), quatre (couple et pointe) skiff (selon conditions) Pair oar (encadré)</i>	3 pelles

(* en normal les bateaux en utilisation libre - en italique les bateaux utilisés dans les étapes de formation avec encadrement)

Sécurité des rameurs le samedi et dimanche

 **Flammes de sécurité**

Tableau d'explication des flammes :

FLAMME ROUGE	Aucune sortie en bateau autorisée (<i>sauf équipage de compétition suivi spécifiquement par un entraîneur en canot à moteur</i>).
FLAMME ORANGE	Aucune sortie en bateau court (skiff, double, canoë) autorisée (<i>sauf équipage de compétition suivi spécifiquement par un entraîneur en canot à moteur</i>). Selon l'avis des entraîneurs les sorties peuvent être autorisées en yolette, huit ou quatre.
FLAMME VERTE	Sorties autorisées selon l'avis des entraîneurs. En l'absence d'entraîneur aucune sortie autorisée.

 **Sanction des contrevenants aux consignes des entraîneurs**

Les personnes refusant de se soumettre aux injonctions des entraîneurs concernant les règles de sortie seront sanctionnées de 2 semaines d'interdiction.

La sanction sera prise par le président après rapport de l'entraîneur concerné. Les cas de récidives pourront entraîner des sanctions allant jusqu'à la radiation du club.

14. Le mot final

L'aviron est un sport qui nécessite un investissement financier *important* car les bateaux et les avirons coûtent cher. ***Prenez donc habitude de respecter le matériel et les lieux.***

Des stages de formation seront organisés durant la saison pour vous permettre d'approfondir vos connaissances. N'hésitez pas à vous inscrire.

Nous vous conseillons vivement de participer à la vie active du club:

-  A.G.
-  Régates internes
-  Atelier « entretien matériel »
-  Venir encourager nos compétiteurs sur les lieux de compétitions
-  Participer aux randonnés et aux compétitions ouvertes
-  Stages
-  Buffets



***Le CERLE NAUTIQUE DE FRANCE vous souhaite une bonne saison
et un bassin calme !***

Document réalisé par Calin STANON et Constantza SEDAROS

Réf. : Fédération Française des Sociétés d'Aviron <http://www.avironfrance.asso.fr/index.php3>

Remerciements au RCPM