Livret d'accueil

et de sécurité



ARGENTEUIL C.O.M.A.

Le Club



CLUB OLYMPIQUE MULTISPORTS D'ARGENTEUIL

1, Boulevard Héloïse – 95100 ARGENTEUIL
TEL : 01 39 47 31 31 – FAX : 01 30 76 51 11
BASE AVIRON, Boulevard Héloïse : 01 30 76 91 96
(entrée par la RD311 après le pont d'Argenteuil)

Que vous soyez nouveau ou ancien au club, nous sommes heureux de vous accueillir parmi ses membres.

Ce petit livret vous est tous destiné pour apprendre ou réviser des consignes de bases et quelques notions de sécurité pour vous permettre de naviguer sur le plan d'eau du club ou ailleurs.

Notre volonté est que vous puissiez y évoluer avec aisance et satisfaction et ceci en toute sécurité.
Il a pour objectif de vous familiariser avec les spécificités de ce sport.
Il faut naviguer avec prudence en respectant quelques règles que les anciens vous rappelleront.

L'important est de rester attentif à l'environnement.
« Plaisance ne rime pas avec insouciance »

Bonne lecture et à bientôt sur l'eau……

Numéros d'urgence & Ressources

Numéros d'urgence :

112 N° d'urgence à partir d'un portable ou poste fixe

18 Sapeurs Pompiers (pour les premiers secours à partir d'un poste fixe)

Pour vérifier les conditions de navigation :

Météo : https://meteofrance.com/

Hauteur & débit de la Seine (station Paris Austerliz):
https://www.vigicrues.gouv.fr/station/F700000103

Vent : https://www.windguru.cz/89851

Voies navigables de France :
https://www.vnf.fr/vnf/regions/vnf-bassin-de-la-seine/

Autres ressources utiles :

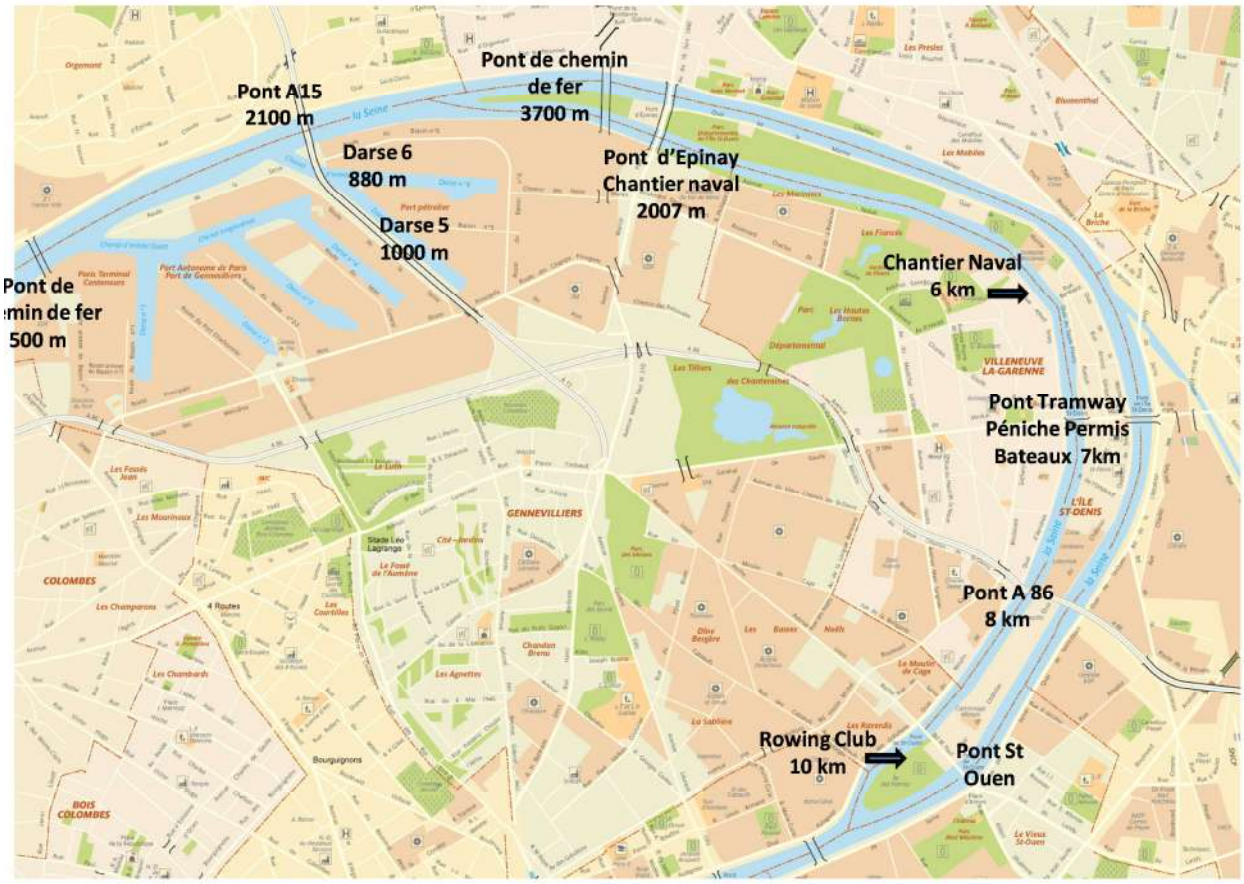
Fédération d'aviron : https://www.ffaviron.fr/
Capsules techniques de la FFA :
https://www.ffaviron.fr/pratiquer-laviron/venez-pratiquer-laviron/aviron-de-riviere/

Ligue Ile de France Aviron : https://aviron-iledefrance.org/

Le site du COMA : https://comargenteuil-aviron.fr/
Facebook : https://www.facebook.com/AvironArgenteuil
Instagram : @aviron_argenteuil

Le plan d'eau

Le Club Olympique Municipal d'Argenteuil a une convention signée avec Voies Navigables de France, pour l'utilisation du plan d'eau de la Seine.





Règles de sécurité

La pratique de l'aviron est réglementée et est définie dans le règlement intérieur de la Fédération française des sociétés d'aviron

Annexe 5.1
Règlement relatif à la sécurité – pratique en eaux intérieures Ports et chenaux maritimes

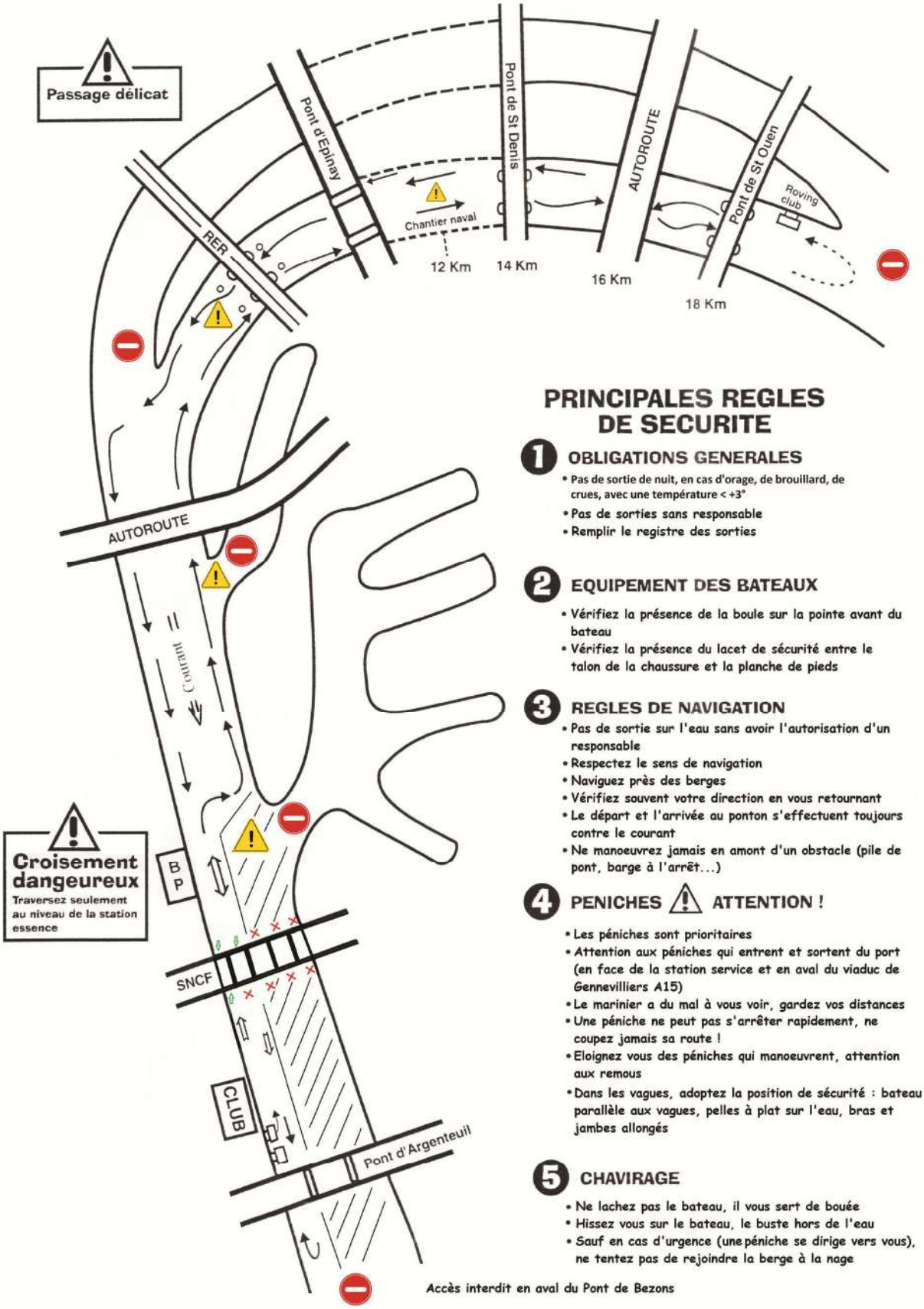
(texte consultable dans le club d'aviron)

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 : le circuit commence du ponton pour remonter le courant de la Seine.
Si l'on suit une berge à tribord, on colle à la berge ; si l'on se fait doubler par un bateau, on reste collé à la berge.
Si on double un bateau, on s'écarte de la berge pour aller vers le milieu du plan d'eau puis on se remet à la berge dès que possible.
Si on s'arrête : attention à ne pas gêner les autres usagers du plan d'eau et rester proche et parallèle à la berge.
Les bateaux d'aviron ne sont pas prioritaires sur l'eau.

PLAN DE CIRCULATION



PRINCIPALES REGLES DE SECURITE

1 OBLIGATIONS GENERALES

- Pas de sortie de nuit, en cas d'orage, de brouillard, de crues, avec une température < +3°
- Pas de sorties sans responsable
- Remplir le registre des sorties

2 EQUIPEMENT DES BATEAUX

- Vérifiez la présence de la boule sur la pointe avant du bateau
- Vérifiez la présence du lacet de sécurité entre le talon de la chaussure et la planche de pieds

3 REGLES DE NAVIGATION

- Pas de sortie sur l'eau sans avoir l'autorisation d'un responsable
- Respectez le sens de navigation
- Naviguez près des berges
- Vérifiez souvent votre direction en vous retournant
- Le départ et l'arrivée au ponton s'effectuent toujours contre le courant
- Ne manoeuvrez jamais en amont d'un obstacle (pile de pont, barge à l'arrêt...)

4 PENICHES ⚠ ATTENTION !

- Les péniches sont prioritaires
- Attention aux péniches qui entrent et sortent du port (en face de la station service et en aval du viaduc de Gennevilliers A15)
- Le marinier a du mal à vous voir, gardez vos distances
- Une péniche ne peut pas s'arrêter rapidement, ne coupez jamais sa route !
- Eloignez vous des péniches qui manoeuvrent, attention aux remous
- Dans les vagues, adoptez la position de sécurité : bateau parallèle aux vagues, pelles à plat sur l'eau, bras et jambes allongés

5 CHAVIRAGE

- Ne lachez pas le bateau, il vous sert de bouée
- Hissez vous sur le bateau, le buste hors de l'eau
- Sauf en cas d'urgence (une péniche se dirige vers vous), ne tentez pas de rejoindre la berge à la nage

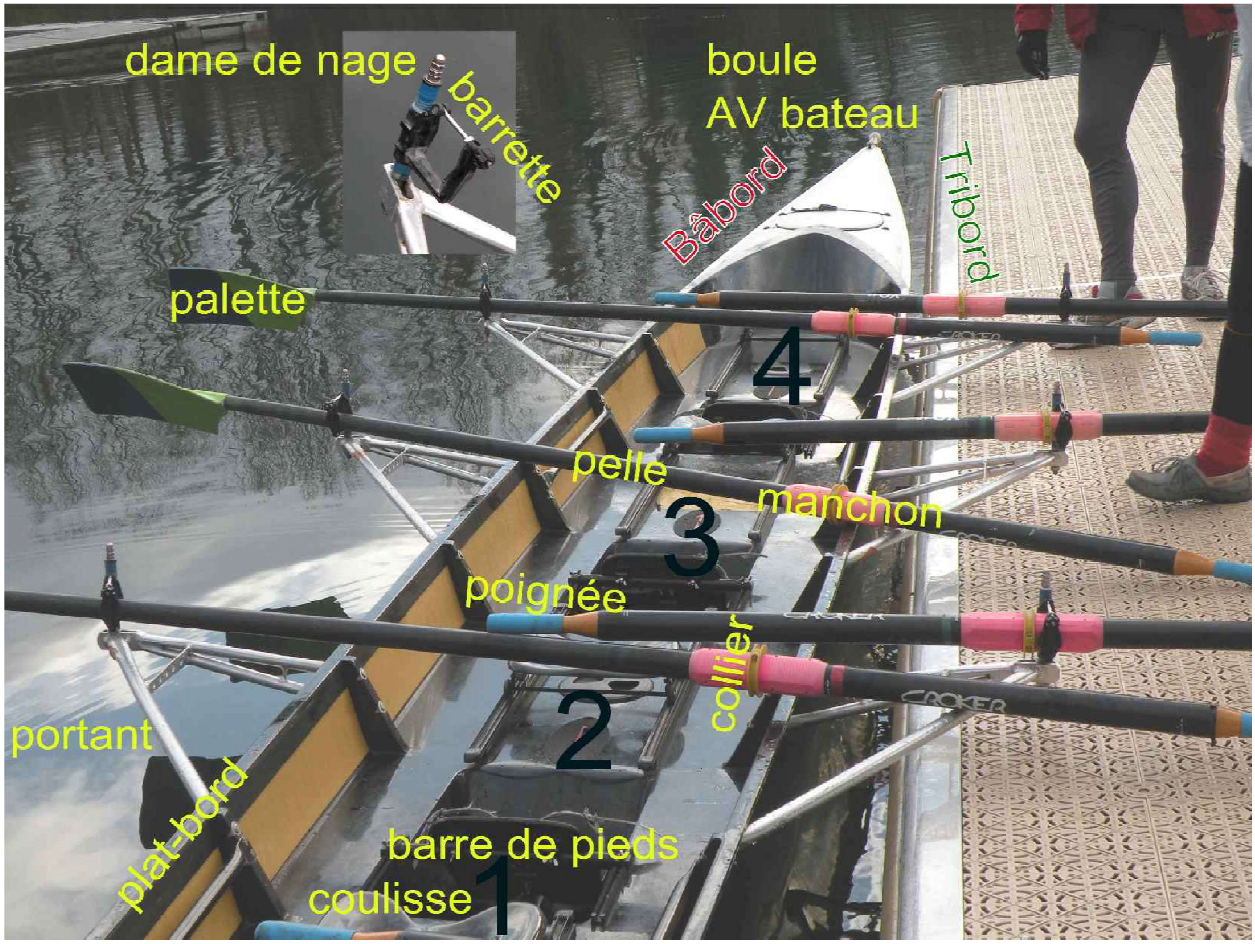
CONSIGNES DE SECURITE

- 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 d'un encadrant, si possible sur votre téléphone portable à emporter dans un sac étanche.
- En cas de vagues fortes : arrêter le bateau, le positionner parallèle aux vagues et prendre la position de sécurité (bras tendus, jambes tendues).
- 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.

Informations techniques de base

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). Ne jamais mettre un pied au fond du bateau

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 : (guignol) 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 ambigüe un coté 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 (blanc/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-quarts/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 stocker les bateaux, certains sont montés sur glissières pour faciliter les manutentions.

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 prénom des participants. Porter les pelles au ponton, palettes sur le câble (en raison de leur fragilité).

- *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 s'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'intérieur, 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'habitacle 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.
- Déposer la yolette sur les tréteaux avant sa mise à l'eau.

- *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
- Nommer les coéquipiers à leur place

- *Mise à l'eau depuis le ponton*

- 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).
- Répartir les rameurs, le long de la coque afin de poser la celle-ci délicatement.

- *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, s'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 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 quatre : pied planchette (pour annoncer la manœuvre), debout, pied ponton, défaire la pelle côté eau

Les pelles côté ponton sont défaites en dernier. Tant qu'on n'est pas prêt à sortir le bateau de l'eau, 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 (s'il y a du vent, poser le bateau retourné sur les portants et rester à côté).
- 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 l'intérieur.
- 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 s'ils sont sur glissière.
- S'assurer que tous les portants du bateau sont entre les portoirs 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.

LE COUP D'AVIRON

Le rameur effectue un mouvement répétitif comprenant deux phases principales, phase d'appui et
phase de replacement, 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.



On démarre bras tendus, on pousse sur les jambes



On rajoute ensuite la bascule du dos Puis les bras commencent à se plier au passage





Les bras finissent leur traction, mains sur le buste incliné en arrière

Le dégagé (sortie des palettes de l'eau)

Cette action est la transition entre la phase d'appui et la phase de replacement. 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 replacement (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).









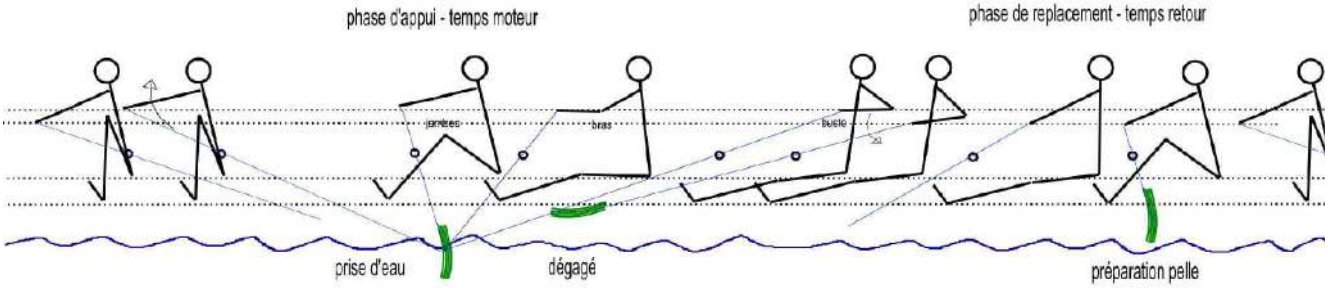
Pour les débutants, cette phase peut s'effectuer en plumant, pour aider à la stabilité. On évitera très vite de le refaire par la suite.

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 l 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 replacement 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 (mains libres)

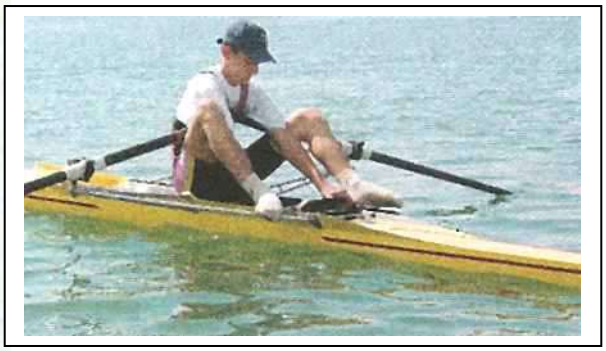
Elle permet de se libérer les mains tout en conservant la stabilité du bateau. Cette position permet également de tenir l'équilibre du bateau dans le cadre d'exercices.

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)



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 replacement.

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'entrainer 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 : jambes allongées, mains à la poitrine. On enchaîne deux 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 partout" ou "Sur l'arrière, partout".



Utilisation de la coulisse

Quel que soit le déplacement de coulisse choisi, le dégagé, le replacement 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).

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 sur 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 manoeuvre.
Pour des questions de sécurité, on tourne vers la berge.
A proximité d'un pont : ne jamais naviguer dans l'axe d'une pile de pont.
Attention à ne pas tourner trop près d'un pont (éviter les risques de collision) : s'éloigner du pont ou tourner en aval du pont.

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

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 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 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.

Sur un bateau non barré (double ou quatre), la rameur à la direction se retourne régulièrement (tous les 10 coups au minimum).

Apponter & Eviter un obstacle

Arrivée au ponton : à vitesse modérée, en 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.



Eviter un 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.

LES BREVETS

Tous les adhérents sont invités à passer les brevets d'aviron Eaux Intérieures, niveau 1, 2 et 3 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 œuvre.

Grilles d'évaluation :
Niveau 1 : se passe en « Bateau découverte avec ou sans croisement des avirons »,



BREVET EAUX INTÉRIEURES - NIVEAU 1

CONDITIONS DE RÉUSSITE :
Le rameur doit valider au moins 12 ateliers du parcours dont obligatoirement les 3 ateliers éliminatoires (en rouge).

VALIDER LES FONDAMENTAUX DE L'AVIRON EN EAUX INTÉRIEURES SUR UN BATEAU DÉCOUVERTE

NOM : ..... / PRÉNOM : ..... / N° LICENCE : .....

MATÉRIEL ET ENVIRONNEMENT DE PRATIQUE

- PORTER LES AVIRONS
- PORTER LE BATEAU AVEC AIDE
- METTRE LE BATEAU À L'EAU AVEC AIDE
- INSTALLER LES AVIRONS
- RENTRER ET RANGER LE MATÉRIEL AVEC AIDE

MAÎTRISE DE LA PROPULSION

- AVANCER EN LIGNE DROITE
- RECULER EN LIGNE DROITE

MAÎTRISE DES MANOEUVRES

- VIRER AUTOUR D'UNE BOUÉE
- REVENIR AU PONTON

MAÎTRISE DE L'ÉQUILIBRE

- MONTER SUR LE BATEAU SANS AIDE
- SE METTRE EN POSITION DE SÉCURITÉ
- FAIRE GÎTER LE BATEAU
- STABILISER LE BATEAU
- DESCENDRE DU BATEAU SANS AIDE

TOTAL DES POINTS	
PARCOURS	...../ 14
DATE	...../...../.....
ÉVALUATEUR	

Niveau 2 : (+ un QCM accessible sur l'intranet fédéral)
Se passe en embarcation individuelle d'initiation avec siège coulissant et croisement des avirons (type : canoë français, Fun Skiff, Bateau découverte évolution, solo de mer…)

BREVET EAUX INTÉRIEURES - NIVEAU 2

CONDITIONS DE RÉUSSITE :
Le rameur doit valider au moins 10 ateliers du parcours dont obligatoirement les 4 ateliers éliminatoires (en rouge) et obtenir au moins 12 points au questionnaire.

VALIDER LA PÉRIODE D'INITIATION EN BATEAU D'AVIRON

NOM : ..... / PRÉNOM : ..... / N° LICENCE : .....

MATÉRIEL ET ENVIRONNEMENT DE PRATIQUE

- ☐ RENSEIGNER LE CAHIER DE SORTIE (AVANT ET APRÈS LA SORTIE)
- ☐ MONTER DANS VOTRE BATEAU
- ☐ RÉGLER VOTRE BARRE DE PIEDS

MAÎTRISE DE L'ÉQUILIBRE

- ☐ DESCENDRE DE VOTRE BATEAU SANS AIDE
- ☐ RAMASSER ET RENVOYER UN BALLON

MAÎTRISE DE LA PROPULSION

- ☐ AVANCER EN LIGNE DROITE

MAÎTRISE DES MANOEUVRES

- ☐ TOUCHER UNE BOUÉE AVEC LA POINTE AVANT
- ☐ PASSER ENTRE DEUX BOUÉES SANS LES TOUCHER
- ☐ SCIER
- ☐ FAIRE DEMI-TOUR SUR BÂBORD
- ☐ FAIRE DEMI-TOUR SUR TRIBORD
- ☐ TOUCHER UNE BOUÉE AVEC LA POINTE ARRIÈRE
- ☐ APPONTER SANS AIDE

TOTAL DES POINTS	
PARCOURS	...../ 13
QCM	...../ 20
DATE	...../...../.....
ÉVALUATEUR	

Niveau 3 : Se passe en Skiff.

BREVET EAUX INTÉRIEURES - NIVEAU 3

CONDITIONS DE RÉUSSITE :
Le rameur doit valider au moins 10 ateliers du parcours dont obligatoirement les 6 ateliers éliminatoires (en rouge) et obtenir au moins 22 points sur l'évaluation technique.

VALIDER L'ENTRÉE EN PHASE DE PERFECTIONNEMENT TECHNIQUE EN SKIFF

NOM : ..... / PRÉNOM : ..... / N° LICENCE : .....

MATÉRIEL ET ENVIRONNEMENT DE PRATIQUE

- ☐ RÉGLER VOTRE BARRE DE PIEDS

MAÎTRISE DE L'ÉQUILIBRE

- ☐ EMBARQUER SANS AIDE
- ☐ DESCENDRE DE VOTRE BATEAU SANS AIDE

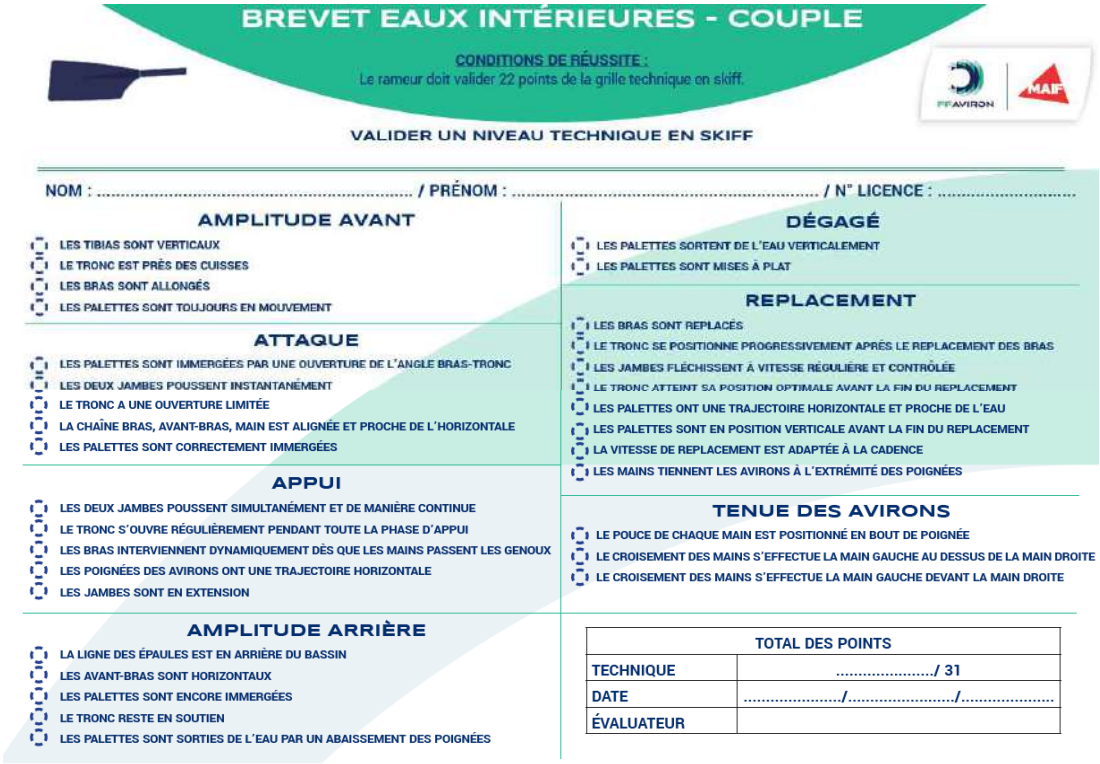
MAÎTRISE DE LA PROPULSION

- ☐ AVANCER EN LIGNE DROITE
- ☐ RAMER 200 M À CADENCE 16 EN EFFECTUANT AU MOINS 10 COUPS CONSCUTIFS SANS PLUMER
- ☐ RAMER 200 M À CADENCE 24 EN EFFECTUANT AU MOINS 10 COUPS CONSCUTIFS SANS PLUMER

MAÎTRISE DES MANOEUVRES

- ☐ EFFECTUER UN SLALOM
- ☐ SCIER
- ☐ FAIRE UN DEMI-TOUR SUR BÂBORD, SUR PLACE
- ☐ FAIRE UN DEMI-TOUR SUR TRIBORD, SUR PLACE
- ☐ RECULER EN LIGNE DROITE
- ☐ TOUCHER UNE BOUÉE AVEC LA POINTE ARRIÈRE
- ☐ ACCOSTER SANS AIDE

TOTAL DES POINTS	
PARCOURS	...../ 13
ÉVALUATION TECHNIQUE	...../ 32
DATE	...../...../.....
ÉVALUATEUR	



BREVET EAUX INTÉRIEURES - COUPLE

CONDITIONS DE RÉUSSITE :
Le rameur doit valider 22 points de la grille technique en skiff.

VALIDER UN NIVEAU TECHNIQUE EN SKIFF

NOM : ..... / PRÉNOM : ..... / N° LICENCE : .....

AMPLITUDE AVANT
- LES TIBIAS SONT VERTICAUX
- LE TRONC EST PRÈS DES CUISSES
- LES BRAS SONT ALLONGÉS
- LES PALETTES SONT TOUJOURS EN MOUVEMENT

ATTAQUE
- LES PALETTES SONT IMMERGÉES PAR UNE OUVERTURE DE L'ANGLE BRAS-TRONC
- LES DEUX JAMBES POUSSENT INSTANTANÉMENT
- LE TRONC A UNE OUVERTURE LIMITÉE
- LA CHAÎNE BRAS, AVANT-BRAS, MAIN EST ALIGNÉE ET PROCHE DE L'HORIZONTALE
- LES PALETTES SONT CORRECTEMENT IMMERGÉES

APPUI
- LES DEUX JAMBES POUSSENT SIMULTANÉMENT ET DE MANIÈRE CONTINUE
- LE TRONC S'OUVRE RÉGULIÈREMENT PENDANT TOUTE LA PHASE D'APPUI
- LES BRAS INTERVIENNENT DYNAMIQUEMENT DÈS QUE LES MAINS PASSENT LES GENOUX
- LES POIGNÉES DES AVIRONS ONT UNE TRAJECTOIRE HORIZONTALE
- LES JAMBES SONT EN EXTENSION

AMPLITUDE ARRIÈRE
- LA LIGNE DES ÉPAULES EST EN ARRIÈRE DU BASSIN
- LES AVANT-BRAS SONT HORIZONTAUX
- LES PALETTES SONT ENCORE IMMERGÉES
- LE TRONC RESTE EN SOUTIEN
- LES PALETTES SONT SORTIES DE L'EAU PAR UN ABAISSEMENT DES POIGNÉES

DÉGAGÉ
- LES PALETTES SORTENT DE L'EAU VERTICALEMENT
- LES PALETTES SONT MISES À PLAT

REPLACEMENT
- LES BRAS SONT REPLACÉS
- LE TRONC SE POSITIONNE PROGRESSIVEMENT APRÈS LE REPLACEMENT DES BRAS
- LES JAMBES FLÉCHISSENT À VITESSE RÉGULIÈRE ET CONTRÔLÉE
- LE TRONC ATTEINT SA POSITION OPTIMALE AVANT LA FIN DU REPLACEMENT
- LES PALETTES ONT UNE TRAJECTOIRE HORIZONTALE ET PROCHE DE L'EAU
- LES PALETTES SONT EN POSITION VERTICALE AVANT LA FIN DU REPLACEMENT
- LA VITESSE DE REPLACEMENT EST ADAPTÉE À LA CADENCE
- LES MAINS TIENNENT LES AVIRONS À L'EXTRÉMITÉ DES POIGNÉES

TENUE DES AVIRONS
- LE POUCE DE CHAQUE MAIN EST POSITIONNÉ EN BOUT DE POIGNÉE
- LE CROISEMENT DES MAINS S'EFFECTUE LA MAIN GAUCHE AU DESSUS DE LA MAIN DROITE
- LE CROISEMENT DES MAINS S'EFFECTUE LA MAIN GAUCHE DEVANT LA MAIN DROITE

TOTAL DES POINTS	
TECHNIQUE	...../ 31
DATE	...../...../.....
ÉVALUATEUR	

Plus d'informations ici :
https://www.ffaviron.fr/pratiquer-laviron/les-programmes-federaux/brevets-de-rameurs/brevets-aviron-eaux-interieures/

Brevet d'initiateur fédéral :

Le club propose régulièrement de passer ce brevet afin d'aider à l'encadrement des rameurs débutants :
« L'Initiateur fédéral doit être capable d'accueillir et de prendre en charge un groupe restreint dans le cadre de consignes précises sous la responsabilité d'un cadre qualifié de la structure (au minimum Éducateur fédéral). La mise en place de la sécurité et la maîtrise de l'environnement résultent d'une organisation extérieure. « .

Plus d'informations ici :
https://www.ffaviron.fr/formation/formation-federale/initiateur-federal/

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.)

(texte et photos, partiellement empruntés au site de la fédération des clubs d'aviron. Internet est une mine d'information, et je n'ai fait que reprendre ce qui existe déjà. J'ai voulu que chaque rameuse ou rameur, lorsqu'elle ou il, s'inscrit au club, ait quelques notions élémentaires pour pratiquer ce beau sport, qu'est l'Aviron.)

Gérard LANDARET

Mis à jour le 15 octobre 2025 par Camille & Céline