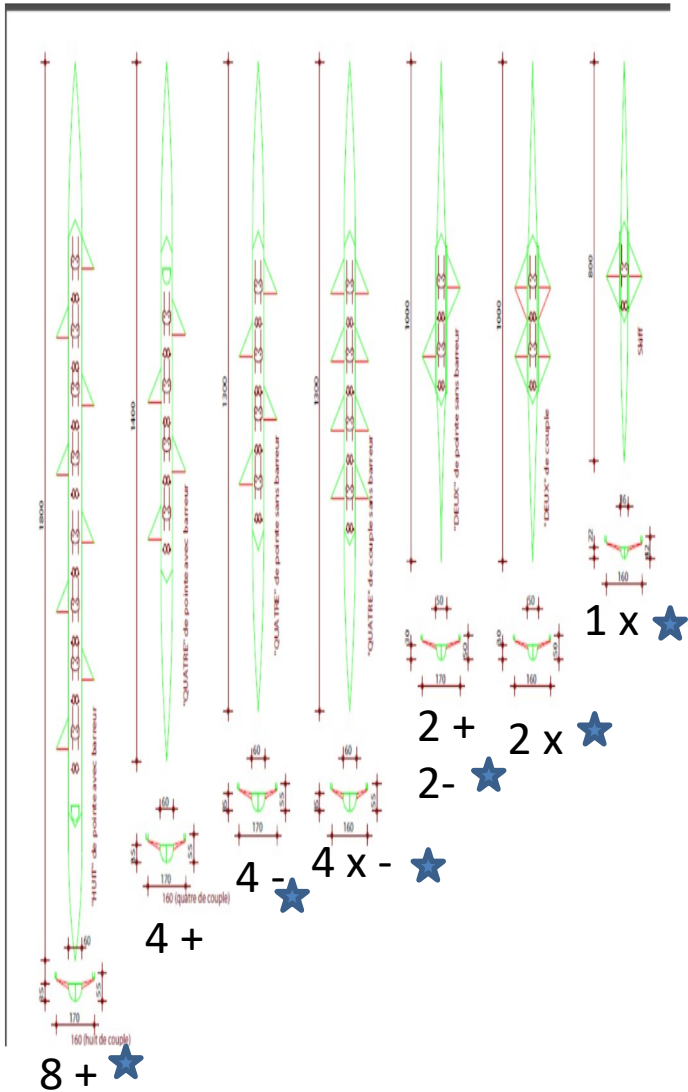


L'aviron

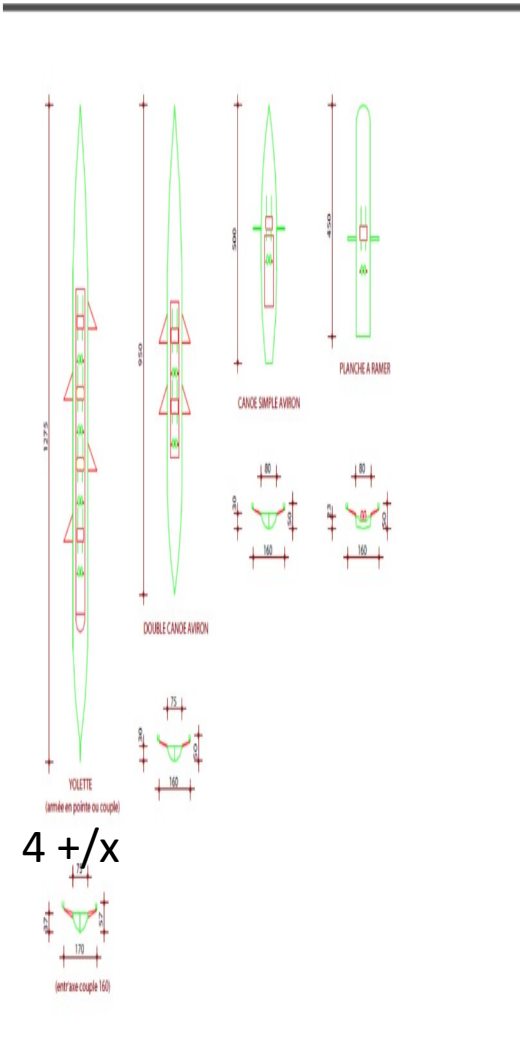


Bateaux de compétition



+ = bateau barré - = sans barreur x = bateau de couple

Bateaux de loisirs



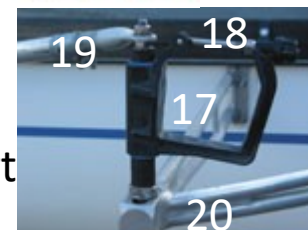
★ bateaux olympiques

Les équipements

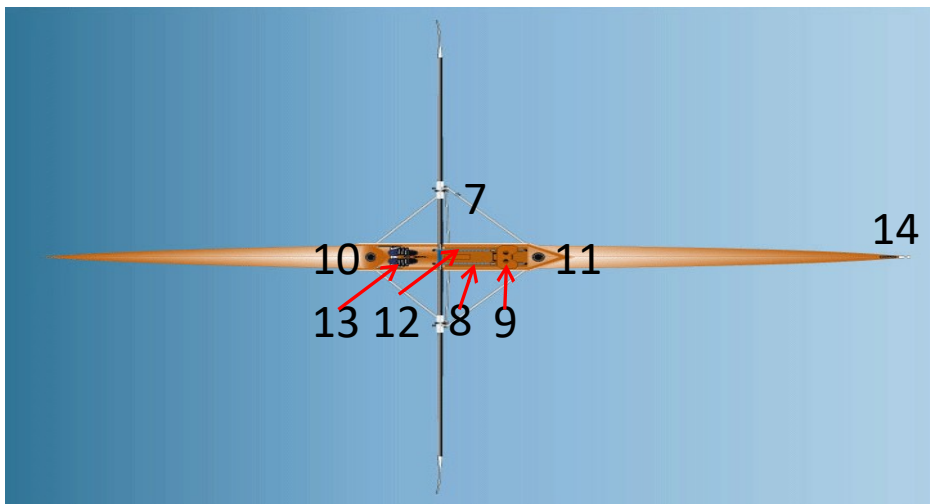
- 1. Poignée
- 2. Collier
- 3. Manchon
- 4. Palette
- 4. Pelle type Macon
- 5. Pelle type H > 1992



- 17. Dame de nage
- 18. barrette
- 19. Barre de renfort
- 20. portant



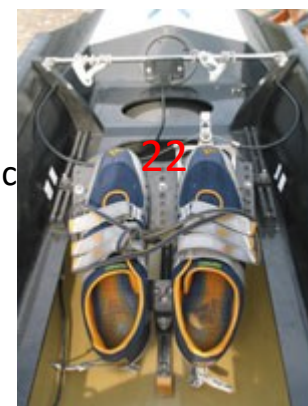
- 7. Portant
- 8. Rails
- 9. Siège
- 10. Bouchon
- 11. Hiloire
- 12. Planche de pieds
- 13. Barre de pieds
- 14. Boule



- 21. Portant classique et en aile



- 22. Barre de pied (avec mécanisme sans barreur)



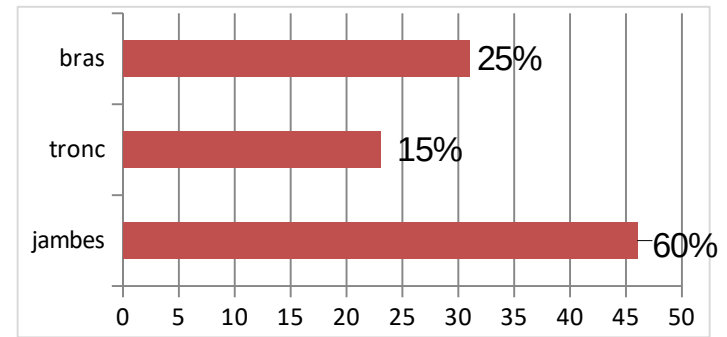
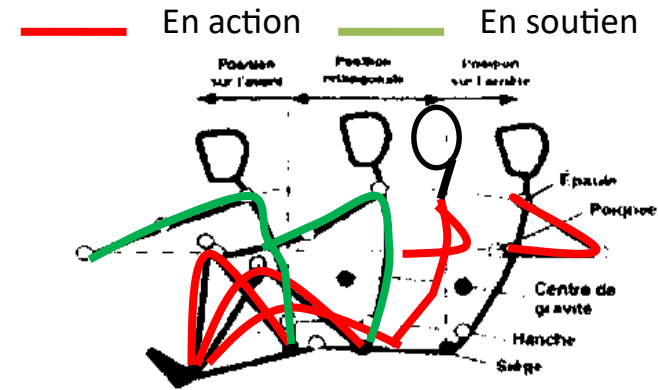
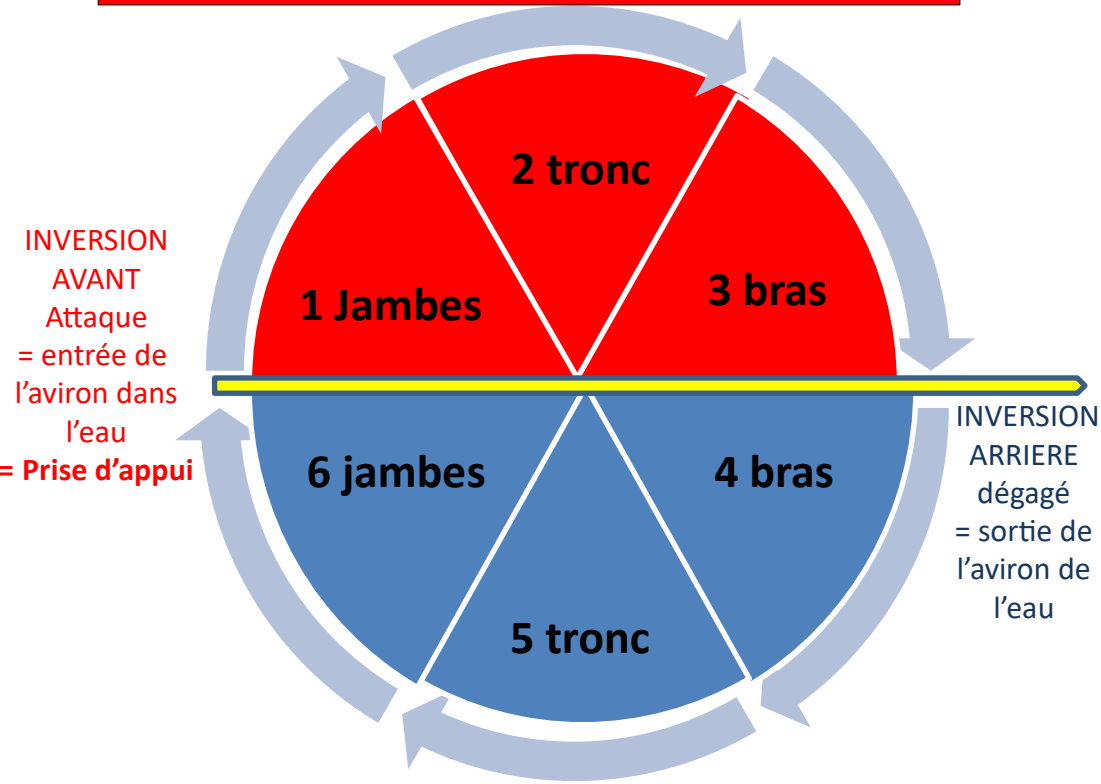
- 15. Gouvernail
- 16. dérive



- 23. siège

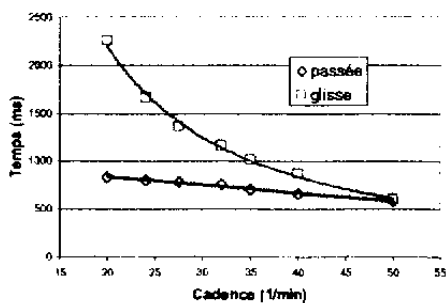


Phase d'appui de l'aviron dans l'eau = Temps moteur

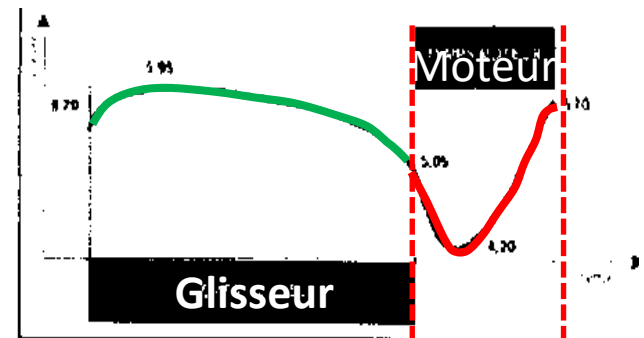


Répartition des forces

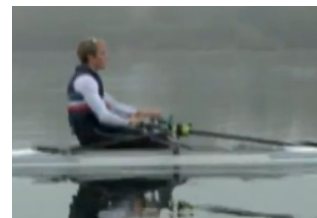
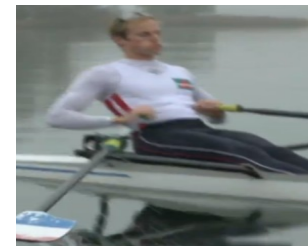
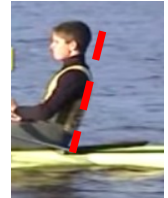
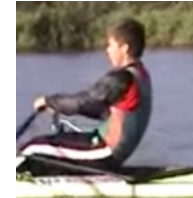
Phase de retour de l'aviron hors de l'eau = Temps glisseur



Le temps glisseur est toujours supérieur au temps moteur,
A cadence lente (15/18 coups/minute), le temps glisseur est pratiquement 3 fois supérieur au temps moteur.
A cadence élevée (+ de 45 coups/minute) il s'approche de 50/50.



Courbe de vitesse du bateau



• Les palettes sont remises à la verticale quand les mains passent à la verticale des chaussures. Les bras s'ouvrent en « V » et ils remontent légèrement pour que les palettes descendent vers l'eau.

Entrée de l'aviron dans l'eau : La prise d'appui



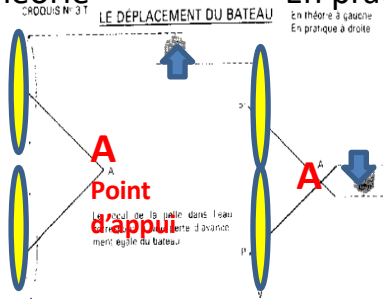
- Former un large **V** avec les bras, rechercher l'amplitude maximale, 22 à 35° par rapport la ligne d'axe de navigation. **La tête est droite** et on regarde au loin, à l'identique de la conduite d'une voiture.



- Jambes à 90° par rapport à la ligne du bateau, épaules à la hauteur des genoux.
- Les bras sont **verrouillés et le dos est maintenu** pour permettre la transmission à venir de la poussée des jambes aux avirons.
- Les palettes sont préparées, mises **à la verticale de l'eau**, prêtes pour l'immersion. (préparation au niveau du passage de la barre de pied)

Entrée de l'aviron dans l'eau >> la prise d'appui

En théorie



En pratique

En théorie à gauche
En pratique à droite

Le recul de la palette dans l'eau entraîne une perte d'avance égale du bateau >> entrée nette et prise d'appui rapide (4 à 10 /100 seconde)pour minimiser la perte



La palette est au carré prête à entrée dans l'eau, ne pas lever la palette trop haute avant l'entrée dans l'eau, >>> Pas de plongée de mains à l'attaque.



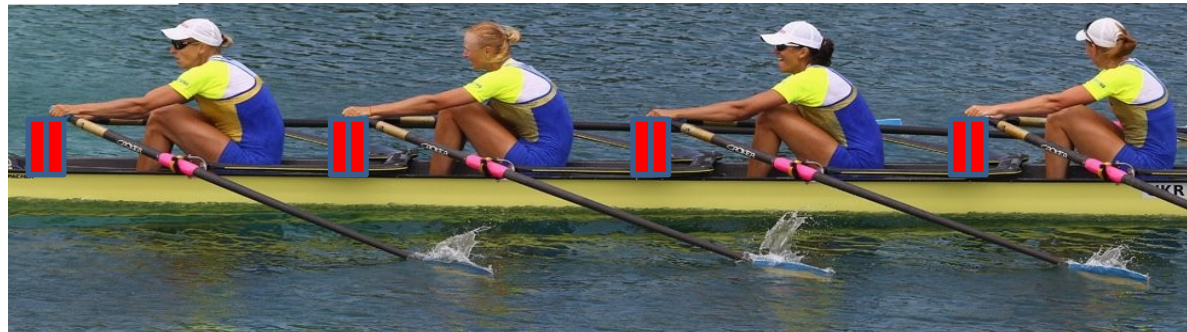
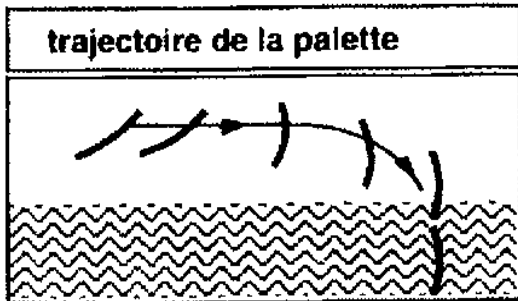
Alléger les mains vers le haut (env.1cm) et à basse cadence laisser la palette tomber par gravité. Au delà de 30 coups/min il est nécessaire d'accélérer la tombée en exerçant une force vers le haut.



Bien garder bras et tronc en soutien, Tibia verticaux +la palette est immergée et calée >> **immédiatement** abaissez les jambes etpoussez sur la barre de pieds



Immerger **uniquement** la largeur de la palette (les couleurs) et **maintenir** cette profondeur jusqu'au dégage.



La hauteur de mains est **la même à toutes les places**, la hauteur trouvée à la prise d'appui **est maintenue** jusqu'au dégage.

Le temps moteur – conserver et amplifier l'appui



1
 Poussée des jambes sur la barre de pieds, bras et corps en soutien.
 Ouverture de l'angle jambes/mollets, l'angle corps/jambes reste fermé



2
 La poussée des jambes est continue et les bras et le corps sont toujours en soutien



3
 La poussée des jambes se termine, la bascule du corps (1) puis la traction des bras s'ajoutent dynamiquement



La palette rentre dans l'eau à la vitesse du bateau, si elle rentre trop lentement (éclaboussure vers l'avant) le bateau est freiné. Rentrée à la même vitesse > action d'appui neutre. Rentrée plus rapide (éclaboussure vers l'arrière)

prise d'appui efficace >> + la résistance est forte et + la force de propulsion du bateau est importante.



L'appui trouvé (résistance) est maintenu et accéléré jusqu'au la fin du temps moteur. La hauteur de main ne varie pas pour maintenir la palette immergée.



Espace d'air si l'appui est tenu, dans cet espace la palette sort facilement, sans freiner le bateau.



L'appui est lâché, la palette sort verticalement, action des mains du haut vers le bas avant de retendre les bras.

Le temps glisseur : le dégagé et le retour sur l'avant



1
Inversion arrière, la palette sort verticale et très rapidement grâce à l'appui des mains.



3
Les mains chassent les avirons vers l'avant et vont entrainer les bras.



5
Dès que les mains passent au-dessus des genoux, on effectue la remontée des jambes en tirant sur ses chevilles



2
la palette est remise à plat.



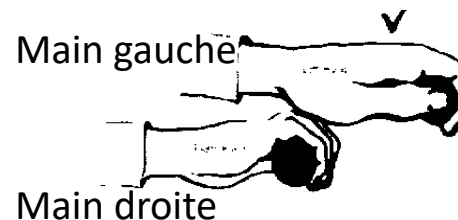
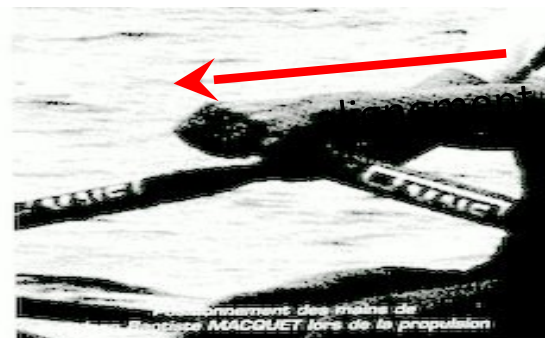
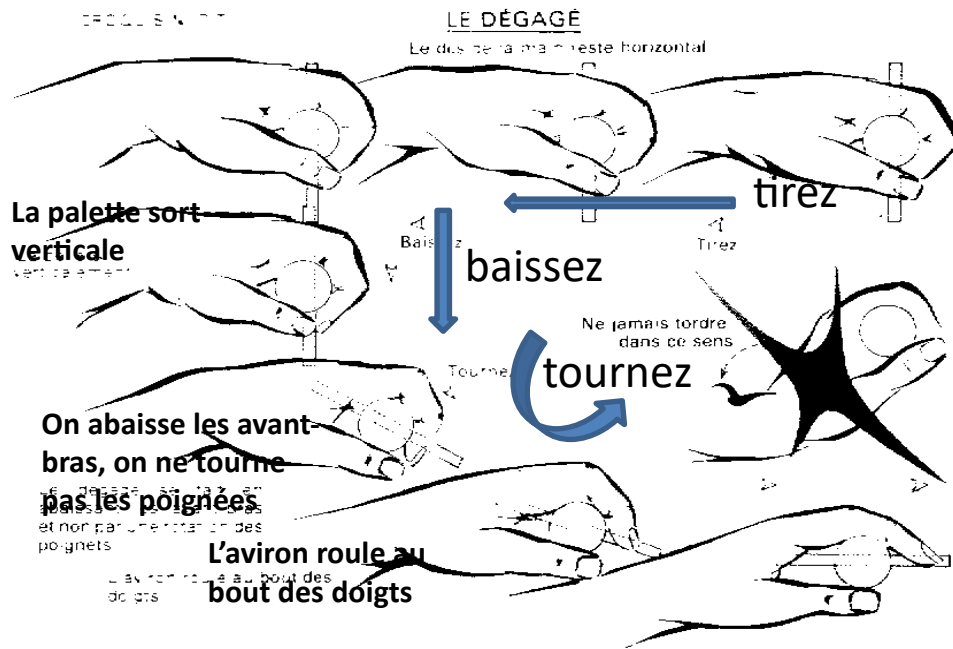
4
Les bras sont tendus , les épaules suivent et l'ensemble bras/corps à sa position d'attaque (on n'y touche plus)

---> Les alignements sont rigoureusement identiques.

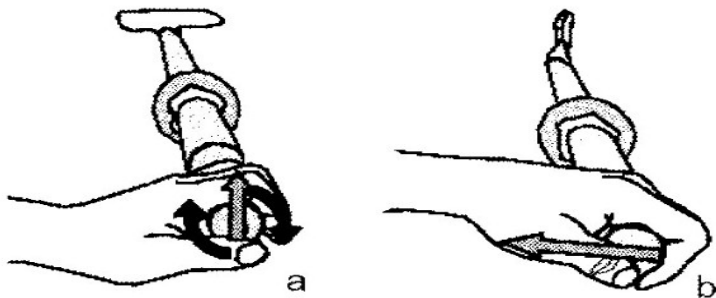


6
Dès que les mains passent au-dessus des chaussures on remet la palette verticale et on continue la progression et l'ouverture vers l'avant.

Le rôle des mains : le passage des mains / tenue de l'aviron / le dégagé



Dans la phase d'appui et dans celle de retour les mains se croisent, **la main gauche se place très légèrement en avant et au-dessus de la main droite**. Pour faciliter ce croisement la dame de nage de gauche est plus haute d'environ 1 cm par rapport à la platine du portant, on met des rondelles en plus. Dans le retour un déclenchement un peu plus rapide du remplacement du bras gauche facilite le geste. La tenue de pelle est conditionnée par le **respect strict de l'alignement** des coudes, poignets et manches de l'aviron.



La main **crochette** la poignée, **sans la serrer**, le pouce se place au bout à l'extérieur et **est au contact de l'index**. Le poignet est plat.

1- Il exerce une pression latérale qui permet de garder le collier au contact de la dame de nage > **maintien de l'angle d'attaque (-3°)**

2- par une poussée verticale il accélère l'aviron à l'entrée dans l'eau



1

•3 types de portage

- À bras (on se répartit dans les pointes)
- À épaule (bateau à 90°) une main entoure la coque
- À tête (photo)



2

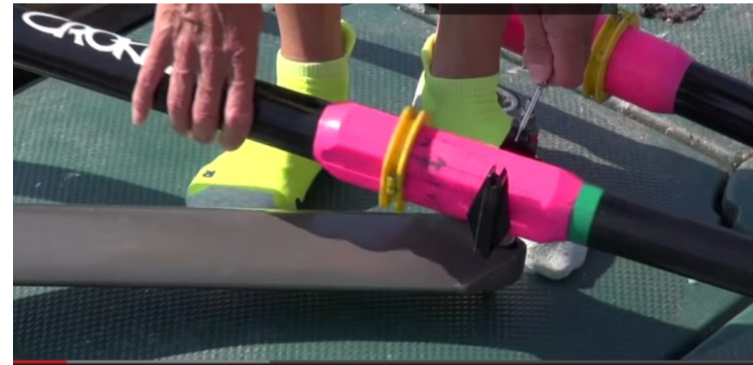
mise à l'eau:

- une main sur le bordage, l'autre main en berceau de la coque.
- Une main sur le bordage opposé et l'autre main sur le bordage côté ponton.
- Dans tous les cas on s'abaisse et on pose délicatement le bateau sur l'eau.



3

- On pose en 1^{er} l'aviron côté ponton < le bateau est maintenu



4

- on passe l'aviron dans la dame de nage en commençant par la partie la plus fine du tube. Dame de nage tournée vers l'arrière du bateau
- On serre la barrette
- On amène le collier au contact de la dame de nage
- Pour les avirons type Macon on fait attention au côté bâbord ou tribord (marque rouge ou verte)
- Pour les avirons type H, le haut de la palette dans l'alignement du tube sert de repère.

Le portage et la mise à l'eau

5 : placer le pied côté bateau sur la planche de pied et maintenir le bateau sur le ponton en appuyant sur le portant



6 : ouvrir la barrette de la dame de nage



7 : placer l'aviron extérieur



8 :

- pied extérieur sur la planchette
- La main extérieure tient les 2 poignées,
- l'autre main appuie sur le portant
- Le pied intérieur se place directement dans la barre de pied
- On s'assoie sur le siège



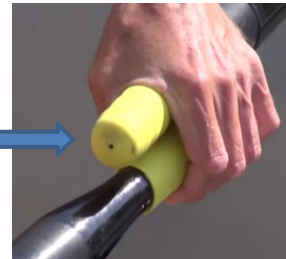
9 : la main extérieure tient les 2 poignées, l'autre main éloigne le bateau du ponton



10 : la bonne méthode: on pousse avec le pied intérieur qui vient se placer dans la chaussure de la barre de pied et en même en s'assoie sur le siège pré-positionné



11 : on sort du bateau en faisant les gestes dans l'ordre inverse des phases 9 et 8



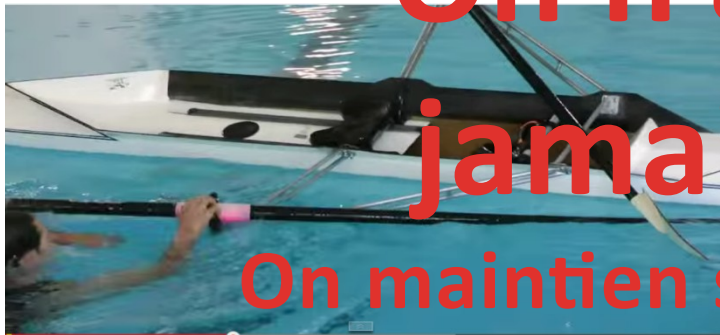
Le dessalage et comment remonter sur le bateau



Le bateau se retourne, un bateau flotte ou il restera entre 2 eaux, **il ne coule pas**



On se hisse sur le bateau, une main tient les avirons l'autre sur le bord opposé



On s'accroche au bateau, on le retourne et on replace les avirons



Si un bateau est à proximité, il vient se mettre côte à côte et son rameur tient le portant



On prend appui sur le bordage et on tient les avirons



à plusieurs on se hisse à tour de rôle de chaque côté le rameur dans l'eau contrôle l'équilibre

On n'abandonne jamais le bateau
On maintien son corps hors de l'eau

un bateau qui avance glisse sans à coup, il faut donc corriger tous les mouvements ou positions qui vont gênés sa glisse, en compétition pour aller plus vite et en loisirs pour se faire plaisir et éviter des blessures.

Le bateau s'enfonce sur l'avant et sur l'arrière, avance par à coups, son sillage est irrégulier

– Il s'agit de gestes exécutés sans synchronisation avec la vitesse du bateau , soit trop lentement ou soit trop rapidement, le bateau ne passe pas sous les rameurs.

- Les rameurs sont pas ensembles ,entrées en décalées
- On marque un temps d'arrêt à l'attaque
- Le relâchement des épaules au dégagé s'accompagne d'un affaissement général du corps
- La vitesse de remplacement est irrégulière.
- Le bras et le corps se placent trop tardivement causant du retard sur la phase de retour et le poids des rameurs restent trop longtemps sur la pointe avant.
- Le corps s'affaisse sur les cuisses à l'attaque
- Les épaules ne passent pas assez au dessus du bassin avant que le siège roule

Perte de vitesse

- Les pelles traînent au dégagé ou/et sortent trop au ras de l'eau, le dégagé ne s'effectue pas assez vite et on reste sur l'arrière. On doit dégager à la vitesse de son bateau, on accélère sa cadence en augmentant sa vitesse du dégagé.
- Les pelles touchent l'eau au retour (plumer) et /ou sont trop près de l'eau pour être tournées et misent au carré, ce qui entraine une non attaque, la pelle n'est pas placée et on ne trouve pas l'appui ou beaucoup trop tardivement (cf croquis page 7)
- Pas de rythme, on revient trop vite sur la coulisse par rapport à la vitesse du bateau. On ne respecte pas les différences entre la temps moteur et le temps glisseur.
- Une traction non horizontale, vers le bas , entraine un affaissement sur l'arrière et une sortie de l'eau prématurée il n'y a pas de fin de coup , donc pas d'accélération et de fait une importante de vitesse.
- La poussée des jambes n'est pas continue et progressive.
- On manque d'amplitude
- On rame pas en souplesse.

Equilibre

- Le bateau tombe sur une bordée car les hauteurs de main ne sont identiques.
- Les pelles montent à l'attaque
- Les pelles sont tournées trop tard et de façon incomplète, entrée dans l'eau avec un angle de pelle fermé> la pelle refuse de rentrer dans l'eau.
- Une entrée avec un angle trop ouvert provoque une fuite de l'aviron en profondeur dans l'eau, c'est la fausse pelle, le bateau est stoppé et déséquilibré.



Quelques exercices correctifs

Travail du placement du corps

- Les arrêts placés
 - Travail uniquement avec les bras sur l'arrière : améliore la sortie de pelle et la rapidité du dégagé
 - Travail bras corps en $\frac{1}{4}$ de coulisse, accélération du dégagé et donc capacité à augmenter la cadence.
 - Bras –corps –bras allongés: conscience de la position des épaules par rapport au bassin avant la flexion des jambes, on s'arrête dans le retour après avoir replacé ses bras et son corps, les bras sont passés au dessus des genoux.
 - Arrêt en cours de flexion des jambes pour contrôler les hauteurs de main , donc l'équilibre, et le contrôle de la montée des jambes.
 - Au-dessus des chaussures : préparation de la pelle, remise au carré.
 - Travail en $\frac{1}{4}$ avant, bras tendu, corps placé et jambes fléchis, pour une prise d'eau efficace >> une prise d'appui rapide et abaissement /poussée des jambes immédiate.

Travail pelles au carré :

- Ramer en gardant les pelles au carré, permet des entrées et des sorties de l'eau propres
- De trouver une bonne trajectoire des avirons, horizontalité des avirons.
- D' avoir une bonne qualité d'impulsion

Travail en boucle pour homogénéiser le coup d'aviron

- Travail en sans coulisse, en $\frac{1}{4}$ de coulisse , en $\frac{1}{2}$ coulisse , en $\frac{3}{4}$ de coulisse
 - Permet d'être ensemble et de faire varier la cadence à une amplitude donnée.
 - Prépare les coups de départ d'une course.

Pour faire avancer un bateau vite et équilibré il est aussi important :

- **De travailler la technique**
- **Que de réduire au maximum les freins** : ne pas faire talonner la pointe avant (coulisse stoppée sur l'arrière et renvoi tardif des bras) et pour la pointe arrière ne pas se jeter à l'attaque, prendre un bateau à son poids porteur (si je pèse 80kg je ne rame pas dans une coque prévue pour maxi 70kg) , ramer en longueur si le vent est contre, préparer sa palette + ou – tôt si vent est contre, j'ai bien réglé ma barre de pieds et la hauteur de ma dame de nage, mon aviron est réglé en fonction de mon niveau physique, ect...