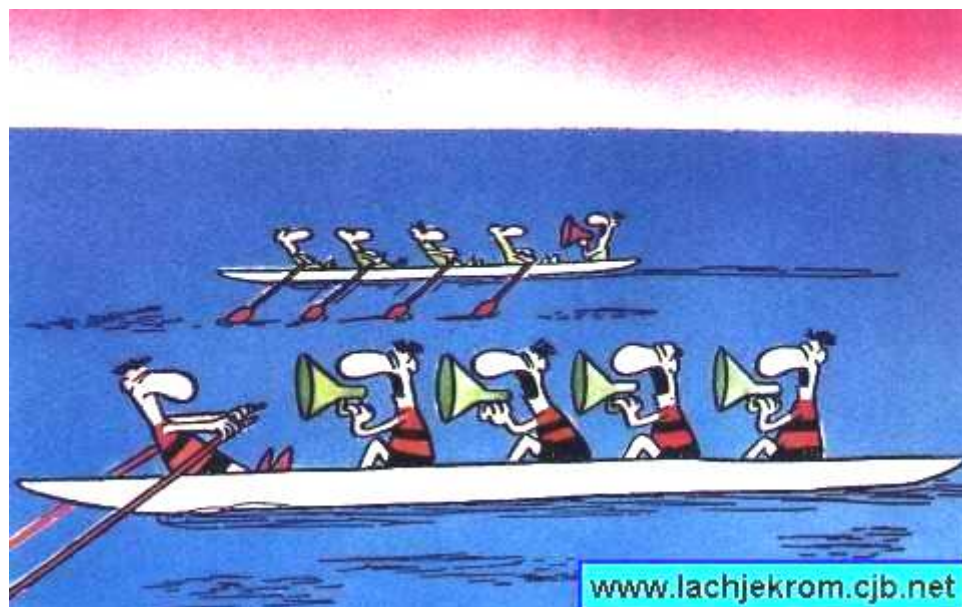


# Memento du rameur manceau



Le Mans Sarthe Aviron

Novembre 2024



## Memento du rameur manceau

0

### Une séance d'entrainement

1. Matériel	1
2. Choix du bateau	2
3. Préparation et sortie du matériel	2
4. Avant d'embarquer	3
5. Embarquement	4
6. Quitter le ponton	5
7. Réglage barre de pieds	6
8. Navigation	6
9. Retour au ponton	8
10. Débarquement	9
11. Après débarquement	9
12. Rangement sécu	10
13. Debriefing technique	10

### Annexes

1. Bâbord-tribord	11
2. Comment porter son bateau	12
3. Priorités, sécurité et chavirage	14
4. Types de bateaux	15
5. Glossaire matériel	16
6. Glossaire technique	20



## Une séance d'entraînement

### 1. Matériel

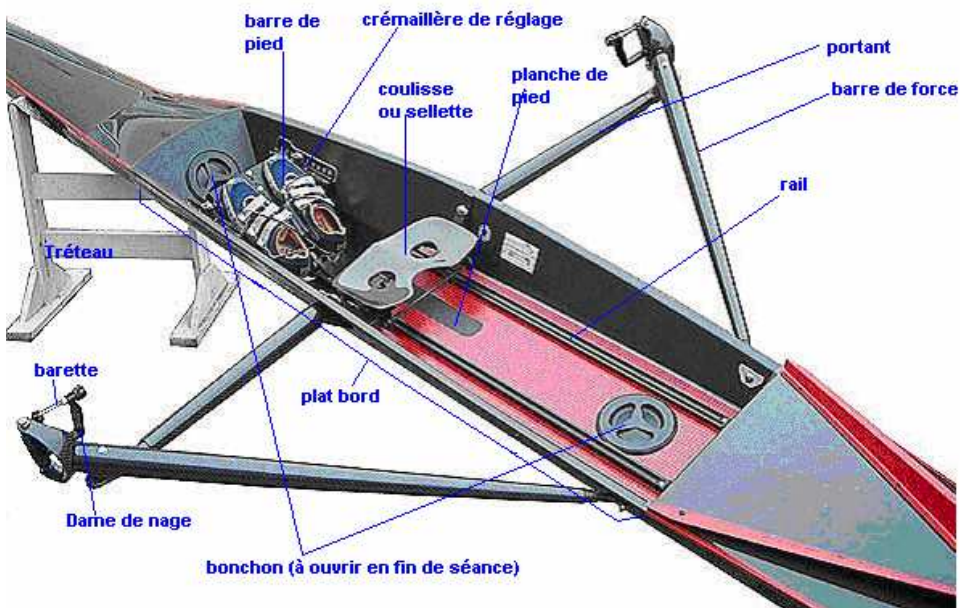
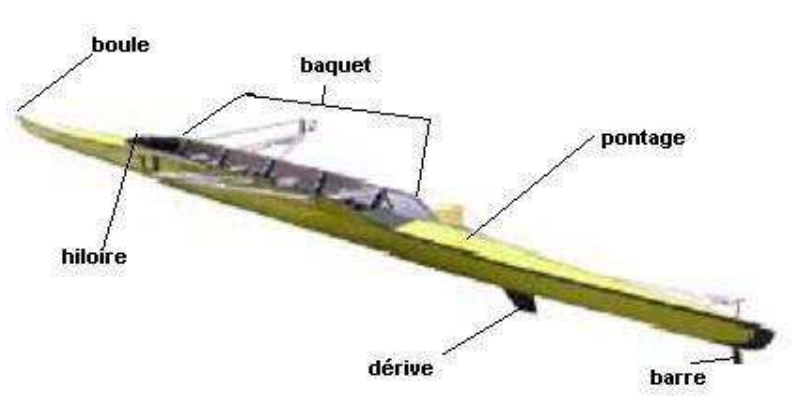
Les avirons = les rames = les pelles



L'aviron de couple est plus court, on utilise une rame dans chaque main.

L'aviron de pointe est plus long, la poignée est plus grosse, on n'utilise qu'une seule rame avec les deux mains

Le bateau :





## 2. Choix du bateau

En fonction de votre progression, le responsable de la séance propose des bateaux adaptés à votre niveau. Pour accéder à certains types de bateaux, vous devrez attester de votre niveau en validant des brevets de rameurs ( bronze, argent, or )

Tous les bateaux ne sont pas accessibles à tous pour des raisons de sécurité et de coût du matériel.

Certains bateaux sont réservés uniquement à la compétition, car ils sont chers et fragiles.

Pour info :           une paire d'aviron loisirs = 350 €, une paire d'aviron compétition = 500 €  
                          un double canoé loisirs = 2500€, un double compétition de 5000 à 7000 €

### **Matériel d'initiation (niveau débutant) :**

Planche à ramer  
RamTonic simple ou double

### **Matériel d'apprentissage ( niveau aviron de bronze ) :**

TurboSkiff  
Double Canoé  
Yolette de couple Caron

### **Matériel de perfectionnement ( niveau aviron d'argent ) :**

Skiffs d'entraînement  
Double Samuel Bouchard, William Leroux  
Sarthon  
Huit

### **Matériel de compétition ( niveau aviron d'argent ou or )**

Skiff SNS et CNUDE

## 3. Préparation et sortie du matériel

J'arrive à l'heure au début de la séance avec une tenue de sport en adéquation avec les conditions météo. En particulier, je pense à prendre des vêtements suffisamment chauds pour passer à la barre. J'ai des vêtements de rechange dans un sac.

J'indique ma présence au responsable de séance.

J'aide à la sortie du matériel de sécurité.

Lorsque les équipages sont constitués, je me note sur le cahier de sortie.

Je sors les bons avirons correspondant au bateau. Je regarde bien l'emplacement afin de les ranger ensuite au bon endroit en fin de séance.

Je porte mes rames correctement, une rame dans chaque main, la palette vers l'avant en veillant à ne rien heurter dans le hangar.



Je pose les rames pour ne pas gêner la circulation sur le ponton entre les 2 passerelles.



Je peux alors sortir mon bateau en demandant de l'aide à d'autres rameurs ( et **pas au responsable** du ponton qui risque de porter 10 à 20 bateaux dans la séance !!!). En attendant mon tour, j'aide les autres à sortir leur bateau.

Je porte correctement mon bateau. ( voir annexe 2) et le pose doucement sur l'eau en veillant à ne pas accrocher la dérive ou la barre.

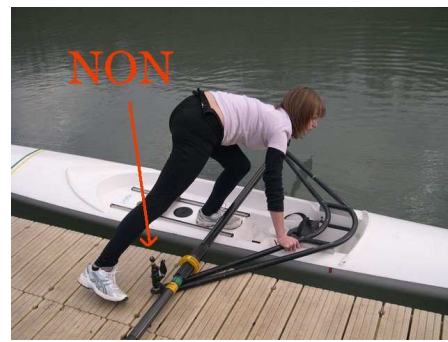
Je place le bateau pour démarrer **contre le courant**. ( ou contre le vent si c'est l'élément dominant : ce qui est exceptionnel au Mans )

#### 4. Avant d'embarquer

J'équipe mon bateau correctement sans me tromper de sens pour les avirons, avirons rouges à bâbord en plaçant d'abord la pelle côté ponton, les dames de nage orientées vers l'arrière du bateau.



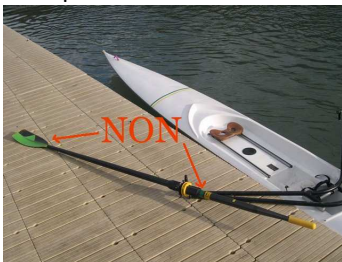
pelle bâbord (rouge) installée en premier



Ne pas installer la pelle côté rivière en premier, le bateau n'ayant pas d'appui sur le ponton

Je vérifie l'état général de mon bateau : bouchons fermés, barrettes des dames de nage bien serrées, **lacets de sécurité des chaussures bien fixés** et d'une longueur maxi de 5 cm.

Quelques erreurs à éviter :



Mauvaise pelle !  
Inversion pelle bâbord et tribord



Dame de nage à l'envers  
(Dame à orienter vers l'arrière)



collier du mauvais côté

Avant d'embarquer, je me renseigne pour connaître la zone de navigation ( variables selon les conditions météo, et le niveau du rameur.)





## 5. Embarquement



Le bateau est prêt, pelle bâbord (rouge) installée et dame de nage bâbord fermée.



J'installe la pelle tribord (verte) et la prend dans ma main gauche  
**Le portant ne doit pas être au-dessus du ponton** pendant toute la manœuvre !!!



Je pose le pied gauche sur la planchette, transfère mon poids dans le bateau et je ferme la dame de nage côté rivière



Je tiens les 2 poignées dans la main gauche en prenant soin de bien border les avirons.  
En particulier, la palette côté rivière est bien à plat sur l'eau.



Je ramène mon pied droit dans le bateau en faisant attention à ne pas le poser sur les rails. Je me tiens avec la main droite au plat-bord du bateau pour ne pas perdre l'équilibre.



Je place mon pied droit dans le cale-pied, puis le pied gauche



Je suis prêt à partir.

En équipage, l'embarquement doit se faire en **simultané** sous les ordres du barreur ou du rameur N°4 : "pied planchette, au large, large" ( on pousse au 2<sup>ème</sup> large )

Pour quitter le ponton :

- les débutants se font aider par le responsable de ponton
- les autres poussent le bateau au large sans aide.


## 6. Quitter le ponton

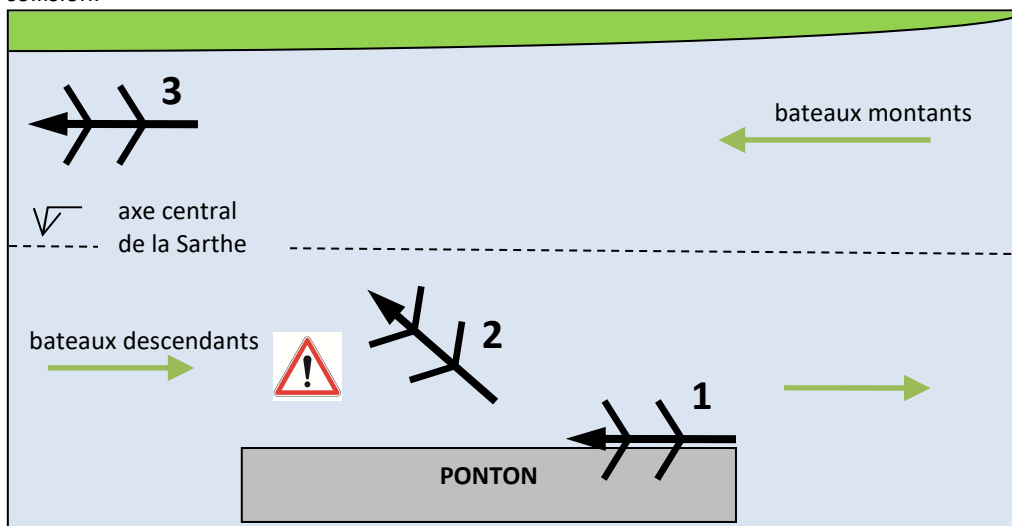
Je quitte le ponton. J'effectuerai le réglage de la barre de pied une fois que j'aurai traversé la rivière pour ne pas gêner les bateaux qui descendent.

**1** – J'embarque

**2** – Je traverse en veillant à ce qu'il n'y ait pas de bateaux descendants

**3** – Je peux alors me régler. Dans cette zone, je vois les bateaux montants et peux donc éviter les collisions.

Dans la zone  l'arrêt est dangereux car les rameurs se tournent le dos, il y a donc risque de collision.





## 7. Réglage barre de pieds

Il faut pouvoir se régler sans jamais lâcher les avirons. Il faut donc coincer les poignées sous les aisselles.

Si l'on ne peut mettre les pieds dans le fond du bateau (ex : yolette ) les placer sur les plats-bords pendant le réglage.



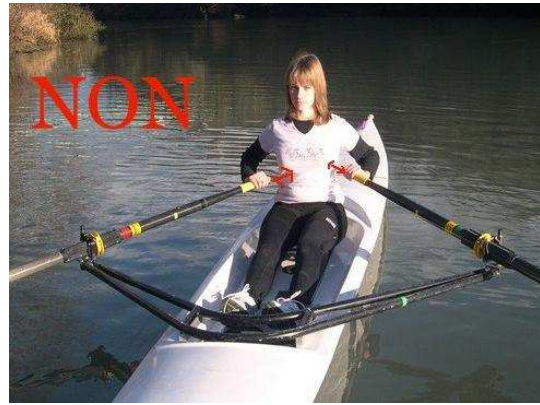
Bien se régler, c'est bien positionner son corps par rapport aux rames. Il faut donc déplacer la barre de pieds en fonction de la longueur des jambes.

### **Réglage en position au dégagé :**

Pieds sur la barre de pieds, jambes tendues, dos légèrement incliné sur l'arrière, les pouces doivent venir frotter les côtes flottantes.



Ici le corps est trop près des rames. Il faut donc rapprocher la barre de pieds



Ici le corps est trop loin des rames. Il faut donc éloigner la barre de pieds

## 8. Navigation

Sur une rivière, on "roule à droite" comme en voiture. Je longe donc la berge côté tribord.

Je me retourne régulièrement pour éviter les bateaux ou les obstacles. Si je suis débutant, je reste en vue du ponton.

Si un bateau plus rapide que moi me rattrape, je me signale en criant fortement " DIRECTION". En effet, il me tourne le dos et c'est donc à moi de l'avertir.





Je connais la zone de navigation :



En temps normal, cette zone s'étend de "chez Fifine " en haut du bassin au nord.

1,7  
km

Entre les deux limites, le bassin fait 1,7 km



Au sud, la zone de navigation va jusqu'à la petite île proche du moulin en bas du bassin. Je ne m'approche JAMAIS du barrage d'Enfer en bas.

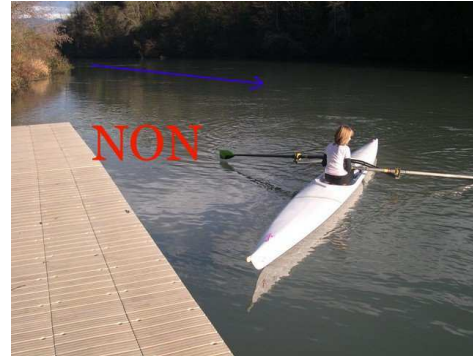
Barrage d'enfer



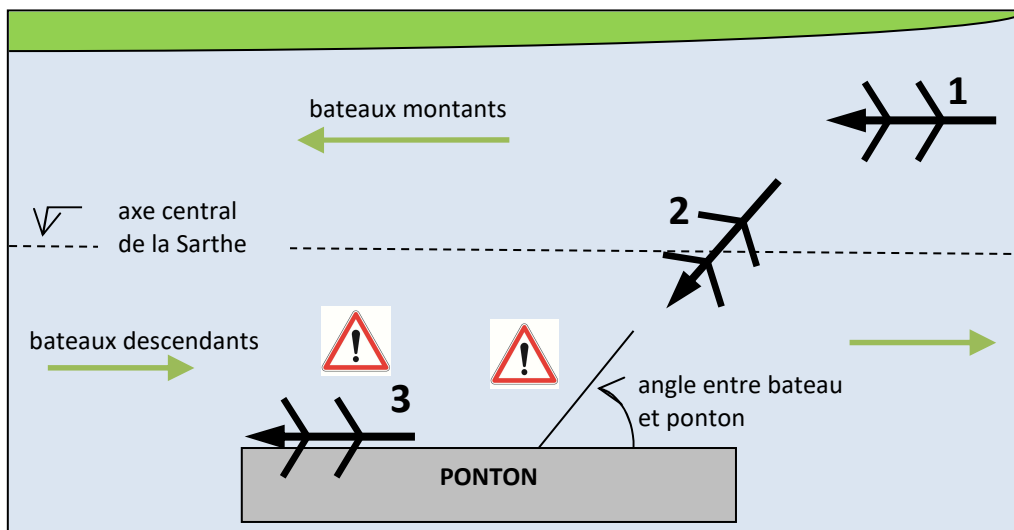


## 9. Retour au ponton

Pour rentrer, je dois traverser la rivière. J'arrive au ponton toujours à **contre-courant**. ( ou contre le vent si c'est l'élément dominant : ce qui est exceptionnel au Mans )



- 1** – Je viens de l'aval. J'attends qu'une place se libère et que la personne responsable du ponton m'autorise à accoster.
- 2** – Je peux alors traverser en veillant aux bateaux descendants qui sont prioritaires.
- 3** – J'accoste et place mon bateau de préférence en haut du ponton ( vers l'amont) pour libérer de la place pour les bateaux suivants.



Je n'accoste pas perpendiculairement au ponton. Moins le bateau est manœuvrant, plus j'accoste parallèlement au ponton.

Exemples d'angles entre le bateau et le ponton :

- yolette : 45 °
- Sarthon 30°
- huit : 20 °



## 10. Débarquement



Le portant ne doit pas être au-dessus du ponton.

Je prends les 2 poignées dans la main gauche, les avirons restant bien bordés et la pelle côté rivière à plat sur l'eau. Je me tiens au plat-bord avec ma main droite et je me lève sur la jambe gauche.



"Pied ponton"

Je mets le pied droit sur le ponton. Le poids reste sur la jambe gauche, dans le bateau.



Tout en tenant le ponton avec mon pied droit, j'ouvre la dame de nage côté rivière.



Je transfère mon poids sur le ponton en ramenant la pelle tribord dans ma main gauche.

## 11. Après débarquement

Je désarme rapidement le bateau, je laisse les pelles sur le support entre les passerelles.

Je sors mon bateau et le pose sur des tréteaux pour son nettoyage:

- lavage à l'éponge
- rinçage au jet
- essuyage au chiffon
- retournement et nettoyage intérieur



- nettoyage des rails avec les chiffons adéquats.
- ouverture des bouchons de ventilation, si ce n'est pas déjà fait.

Je rentre le bateau dans le hangar (toujours la boule vers la rivière ) et je le pose sur les bons supports en respectant les **marques d'emplacements**.



Je peux alors ranger mes pelles à l'endroit où elles étaient en début de séance.  
J'indique sur le cahier de sortie mon heure de rentrée et les éventuelles avaries constatées ( pour qu'elles puissent être réparées au plus vite)

## **12. Rangement sécu**

**Ce n'est pas encore fini !!!**  
Il faut aussi rentrer le bateau de sécurité (lourd !!!)



## **13. Debriefing technique**

Après la douche, un débriefing technique est organisé dans la pièce à côté des ergomètres. ;-))



---

## Annexes

---

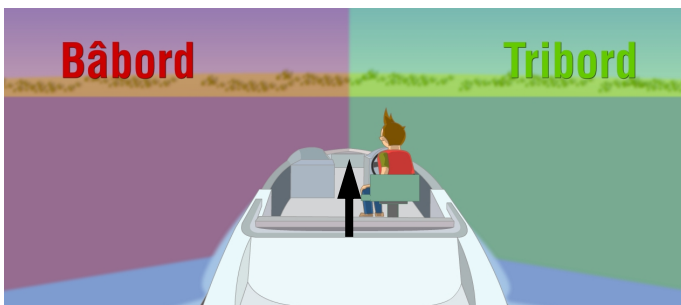
### 1. Bâbord-tribord

En se mettant à la place du barreur, en regardant dans le sens de la marche, **bâbord** est le côté gauche et **tribord** le côté droit du bateau.

**babord** = bord **gauche** du bateau (rouge)

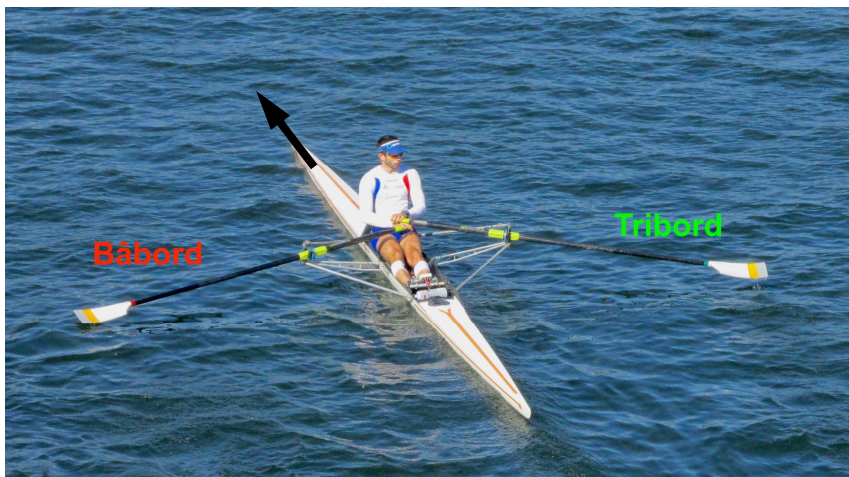
**tribord** = bord **droit** du bateau (vert)

Pour s'en souvenir, toujours à la place du barreur dans le sens de la marche, on peut imaginer le mot BATTERIE écrit sur l'avant du bateau.



**BA<sub>T</sub> T<sub>E</sub>RI<sub>E</sub>**

Evidemment, à l'aviron on tourne le dos à la marche .....







## 2. Comment porter son bateau

On ne porte pas son bateau complètement à la pointe. Cela peut créer des tensions et le déformer.  
Les simples et les doubles en fibre se portent à mi-pointe à l'épaule.  
Les autres bateaux se portent par le plat-bord (la préceinte pour les yolettes)



Attention en descendant les passerelles, elles peuvent être glissantes. Il faut descendre doucement.  
Lors de la descente, il faut souvent mettre le bateau à l'épaule si la pente est forte.



Pour les bateaux lourds et longs, il est préférable de descendre parallèle au ponton.





Pour poser le bateau sur l'eau :



On pose le bateau en même temps bien horizontalement



Attention à la dérive : **Fragile !!!**  
Dérive tordue = bateau qui tourne

Les différentes positions pour porter un bateau à 4 ou plus :



A bras



A l'épaule



En tête

Attention en manipulant le bateau dans le hangar à ne pas heurter les coques en dessous avec les dames de nages (ça fait un trou). De même, attention à ne pas accrocher les portants, chacun surveille son côté.





### **3. Priorités, sécurité et chavirage**

#### **Priorités sur l'eau :**

Principe : « Les **menues embarcations** doivent la priorité sur tous les autres bateaux » ( péniches, bateaux de croisière, bateaux commerciaux.... )

Les bateaux d'aviron sont des menues embarcations.

Les priorités entre les menues embarcations sont les suivantes :

- 1- Bateaux à voile ( le plus prioritaire )
- 2- Bateaux à rames
- 3- Bateaux à moteur ( comme un zodiac ) ( le moins prioritaire )

#### **Règles d'or sur l'eau :**

- Je me retourne régulièrement
- Je ne lâche **jamais** mes avirons ( ils maintiennent l'équilibre du bateau)

#### **En cas de chavirage :**

- ne pas paniquer (l'eau est froide ça surprend)
- Je dois sortir le haut de mon corps de l'eau soit en remontant à cheval sur la coque, soit en me couchant sur la coque.
- Ne surtout pas quitter son embarcation, c'est notre bouée de secours, et ne pas tenter de rentrer à la nage.
- J'attends l'arrivée du canot de sécurité.
- Si je suis seul et que je ne peux pas remonter correctement sur mon bateau, je regagne la berge couché sur la coque en palmant avec mes jambes dans le sens du courant.
- Si le bateau est cassé et coule, je récupère les rames comme flotteurs et je regagne la berge la plus proche en me déplaçant toujours dans le sens du courant.

















## 5. Glossaire matériel

<b>Aviron</b>	Aussi appelé rame ou pelle, l'aviron a donné son nom à la discipline sportive. Il est composé d'un long manche terminé à une extrémité par la poignée et à l'autre par la palette. La pelle porte en général un repère vert à tribord et rouge à bâbord.	
<b>Armement en couple</b>	Chaque rameur dispose de deux avirons, un dans chaque main.	
<b>Armement en pointe</b>	Chaque rameur dispose d'un seul aviron qu'il manipule avec les deux mains.	
<b>Barre</b>	Instrument de direction situé à la poupe d'une yolette ou sous la coque d'un bateau, actionné par le barreur.	
<b>Barrette</b>	Petite tige filetée qui ferme la dame de nage et empêche l'aviron de ressortir. Précaution : ne pas trop desserrer l'écrou (appelé tonnelet) pour ouvrir la barrette au risque de le perdre.	
<b>Boule de protection</b>	Boule de caoutchouc fixée à l'avant du bateau pour le protéger des dommages et ne pas provoquer de blessure en cas de collision. Aucun bateau n'est autorisé à sortir sans boule de protection.	
<b>Cahier de sortie</b>	À remplir avant toute sortie sur l'eau et au retour. Il doit comporter les noms des rameurs, le nom du bateau l'heure de sortie et l'heure de rentrée. Tout problème ou avarie constatés doivent être décrits clairement et précisément dans la colonne OBSERVATIONS.	
<b>Cale-pieds</b>	Emplacement réglable sur lequel les pieds sont fixés et prennent appui. Une fois sur l'eau, l'éloignement du cale-pieds est à régler prioritairement pour l'adapter à la morphologie du rameur (vous entendrez aussi planche de pieds).	



**Carlingue**

Longue pièce de bois au fond de la coque qui sert à renforcer la structure longitudinale d'un bateau. Les genoux viennent s'appuyer sur la carlingue.



**Carreau**

Partie supérieure plane de la coque d'une yolette ceinturant le bordage à hauteur des genoux.



**Collier**

Pièce en plastique fixée sur le manchon de l'aviron pour l'empêcher de glisser dans la dame de nage. Il peut être réglé pour augmenter ou réduire le bras de levier intérieur.



**Coulisse ou Sellette**

Le siège à coulisse, aussi appelé sellette, est muni de roulettes pour coulisser sur des rails (*runners*). Inventé en 1871, il permet d'utiliser toute la force des jambes et d'augmenter l'amplitude du coup d'aviron. Il peut être à roulements à billes (axes fixes sous le siège) ou à débattement (les axes reliés par un chariot roulent d'une dizaine de cm sous le siège).



**Crémaillère**

Pièce en métal ou en nylon permettant de fixer le cale-pieds (deux crémaillères latérales supérieures et une crémaillère centrale inférieure) et de l'avancer ou le reculer pour régler correctement la position du rameur.



**Croisillon**

Latte de bois placée en diagonale en forme de « X » reliant les préceintes opposées du bateau et prenant appui sur les traverses. En aucun cas le rameur ne doit poser son pied sur les croisillons.



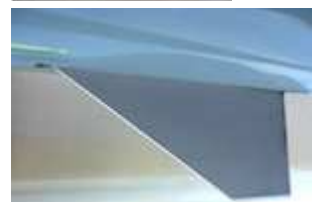
**Dame de nage**

Système en forme de U, fixé à l'extrémité des portants et dans lequel on place l'aviron. La dame de nage est fermée par une barrette et tourne librement autour d'un axe fixe.



**Dérive**

Mince plaque en métal ou plastique, toujours sous la pointe arrière, placée dans l'axe longitudinal du bateau et dont la fonction est de maintenir le bateau dans une trajectoire rectiligne.



**Ergomètre**

Appareil servant à mesurer le travail musculaire. En aviron, il est utilisé comme outil d'entraînement.





**Genou**

Pièce forte en forme de U ou de V, formant l'ossature du bateau et reliant la carlingue à la préceinte, aux carreaux et au liston. Les portants tubulaires sont fixés sur les genoux.



**Gouvernail**

Placé sous la pointe arrière du bateau il sert à modifier la trajectoire. Il est constitué du safran, mince pièce immergée reliée par un axe (le timon) au palonnier. Le gouvernail est actionné par le barreur ou un des rameurs (selon le type du bateau) au moyen de deux câbles appelés tire-veilles.



**Hiloire**

Brise-lame en forme de V placé sur le pont avant du bateau qui sert à repousser l'eau si une vague passe par dessus le pont.



**Liston**

Baguette en bois profilée placée sur le dessus du carreau d'une yolette. C'est sur le liston qu'il faut marcher lors du changement de barreur.



**Manchon**

Protection en plastique sur le manche de l'aviron où est fixé le collier. Il facilite la rotation de l'aviron dans la dame de nage. Il est profilé de façon à donner une inclinaison à la palette pendant la phase propulsive.



**Palette**

Extrémité élargie de l'aviron qui permet de prendre appui sur l'eau. Elle est généralement peinte aux couleurs du club. Deux formes de palettes coexistent, la palette traditionnelle dite « Mâcon » et la palette « hachoir » apparue en 1992.



**Planchette**

Partie renforcée entre les rails de coulisse servant à poser le pied lors de l'embarquement et du débarquement (le fond, la carlingue et les croisillons sont trop fragiles).



**Poignée**

Partie d'un aviron tenue par le rameur.





**Portant**

Système composé de tubes métalliques ou en matériaux composites, fixé à l'extérieur de la coque et sur lequel est installée le dame de nage. Ne jamais porter le bateau par les portants !



**Préceinte**

Renfort horizontal qui court le long de la coque à l'intérieur des yolettes en bois. C'est le seul endroit suffisamment solide pour soulever une yolette lorsqu'elle est à l'endroit.



**Tank à ramer**

Installation d'intérieur composée d'un bassin de type piscine, de plusieurs sièges coulissants et d'un accastillage (couple et/ou pointe) qui permet de reproduire le geste technique, l'instabilité de la coque en moins.



**Traverse**

Pièce en bois transversale reliant les deux côtés de la membrure à hauteur de la préceinte. Les croisillons, la planchette et les rails sont fixés sur les traverses.







## 6. Glossaire technique

<b>Border les avirons</b>	Les pousser à fond pour que les colliers soient en contact avec les dames de nage.
<b>Cadence</b>	Nombre de coups d'aviron par minute. Autour de 20 coups/mn à l'entraînement et 40 en compétition.
<b>Carré</b>	Une palette est dite « au carré » quand elle est tournée en position verticale, hors ou dans l'eau.
<b>Dénager</b>	Ramer en marche arrière. Mouvement inverse de la nage, pour dénager on pousse les avirons, pelles au carré dans l'eau au lieu de les tirer vers soi.
<b>Nager</b>	Ramer, propulser le bateau en marche avant.
<b>Numérotation</b>	Chaque siège correspond à un poste numéroté en partant de l'arrière du bateau. Le numéro 1 est donc celui qui coupe la ligne d'arrivée le dernier. Le premier rameur (numéro 1) est appelé la nage. Il est important de retenir son numéro pour répondre aux ordres du barreur lors des manœuvres.
<b>Partout</b>	Ramer pleine coulisse, tous les rameurs ensemble. C'est la "marche normale" Notamment utilisée lors du passage de péniches, permet au bateau de garder son équilibre et sa stabilité. Le bateau est à l'arrêt, les rameurs gardent les pelles à plat sur l'eau, bras tendus et jambes tendues. Notez que le bateau doit être tenu parallèlement aux vagues pour qu'il ne se remplisse pas d'eau.
<b>Position de sécurité</b>	
<b>Plumer</b>	Effleurer la surface de l'eau avec le plat de la palette pendant la phase de retour.
<b>Pyramide</b>	Exercice souvent utilisé pour l'échauffement. Ramer en bras seuls puis bras/corps puis quart de coulisse, demi, trois-quarts, pleine coulisse, trois-quarts, demi, quart, bras/corps puis bras seuls.
<b>Ramer en bras seuls</b>	Ramer sans coulisser, en se servant uniquement des bras, les jambes restent allongées.
<b>Ramer en bras/corps</b>	Même action que ramer en bras seuls, mais en ajoutant la bascule du dos pour plus d'amplitude.
<b>Ramer en quart/demi/trois-quarts/pleine coulisse</b>	Utilisation plus ou moins grande de la coulisse par flexion correspondante des articulations (voir Pyramide).
<b>Rien dans l'eau</b>	Continuer d'effectuer le mouvement en ramant avec la coulisse, mais sans mettre de force.
<b>Scier</b>	Action qui consiste à arrêter l'embarcation en tournant simultanément toutes les palettes au carré dans l'eau et en les immobilisant. En situation d'urgence, « Scier ! » est l'ordre utilisé par le barreur. Les rameurs doivent obéir sans hésitation. C'est l' <b>arrêt d'urgence</b>
<b>Scier bâbord (ou tribord)</b>	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.
<b>Stop partout</b>	Tous les rameurs arrêtent de ramer, posent les pelles à plat sur l'eau et laissent glisser le bateau. C'est l' <b>arrêt normal</b> .