

# FORMATION DES CHEFS DE BORDS ET DES EQUIPIERS

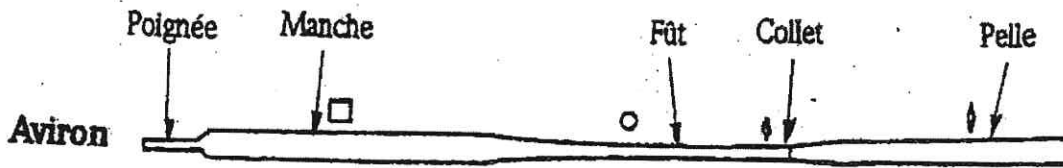
## MODULE 5

### Etude de la mer - L'aviron

Auteur : Gatien CAIVAU

## 1. Composition de l'aviron :

Pour commencer un aviron se décompose de la manière suivante :



Suivant les types d'embarcations ils peuvent prendre des formes et tailles différentes. L'aviron se loge dans la dame de nage, portière ou tolet de l'embarcation. Les équipiers qui utilisent les avirons sont nommés soit, « rameurs », soit « nageurs ».

## 2. Mise en place et rangement: « aviron paré à armer »

### **Mise en place :**

Les avirons sont idéalement disposés au centre ou de chaque bord de l'embarcation (sur les bancs) par ordre de numérotation. Les équipiers se saisissent des avirons et les font passer au-dessus de leur tête (attention à tout le monde) s'ils ont rangés au milieu de l'embarcation. Ils les disposent sur le bord du bateau. La pelle doit sortir de l'embarcation et dirigée vers l'arrière (ou l'avant suivant le type de VA) et la poignée à l'intérieur vers l'avant (ou l'arrière suivant le type de VA) et facile d'accès au rameur attribué. Sur certains bateaux les avirons s'arment directement.

Une fois les avirons prêts à être armer les équipiers se tiennent chacun sur leur sellette le premier rameur étant le plus à l'arrière et le dernier le plus à l'avant. Suivant l'ordre ci-dessous.

### **Rangement :**

Lors de la fin d'une navigation les avirons doivent être placés sur les bancs, au centre du bateau (de chaque côté des mâts), les pelles vers l'arrière (ou l'avant suivant le type VA) et par ordre de mise en place (les plus grands numéros en dessus). Il est préférable d'amarrer en toute circonstance les avirons rangés.

En cas de session à la voile ceux-ci doivent être placés sur les côtés et amarrés aux bancs. Sauf deux avirons (généralement le numéro 1 et 2) qui peuvent servir pour pivoter lors des virements. S'ils ne sont pas amarrés ceux-ci peuvent glisser en cas de gîte importante ou même de s'éparpiller dans l'eau en cas de dessalage.

### 3. Les commandements

Le patron d'embarcation pour diriger le bateau « parle » aux avirons (ceux de bâbord ou ceux de tribord ou tous ensemble). Le chef de bord s'adresse aux avirons car ils sont plus facilement situables, contrairement aux équipiers qui, suivant le type d'embarcation, se trouvent soit à l'opposé soit du côté de l'aviron... Au moment où l'ordre est donné si celui-ci est suivi de « partout », par exemple : « avant partout » c'est tout l'équipage qui est concerné. Ensuite, le chef de bord peut donner l'ordre d'un seul côté du bateau par exemple : « Bâbord avant », il cite alors en premier le côté concerné. Parfois seuls quelques avirons sont concernés, à ce moment il cite donc leur numéro.

Les ordres doivent être clairs et, en cours d'évolution, donnés au moment où les pelles sont dans l'eau à fin qu'ils soient exécutés au coup d'aviron suivant.

**Paré à... ou Attention pour** : C'est un ordre préparatoire donné par le patron de l'embarcation. Il permet à chacun de se préparer à un ordre à venir. L'attention de chacun est ainsi aiguisée et personne n'est surpris par la manoeuvre qui suit et qui devra être accomplie avec le maximum de promptitude et de coordination.

**Les avirons sur le bord ou à plat bord** : A ce commandement, les nageurs saisissent l'aviron qu'ils ont pris soin de préalablement repérer.

En commençant depuis l'arrière de l'embarcation, les nageurs les disposent sur les plats-bords, les pelles en éventail à l'extérieur, et la poignée posée sur le banc.

Cette manoeuvre doit être réalisée dans un ordre parfait en saisissant l'aviron prévu par la poignée, puis en le faisant passer au-dessus de leur tête vers l'extérieur ou en les faisant glisser le long du bord, suivant le type de rangement adopté. Sur certains V-A, où la nage se fait en pointe, chaque bord réalise cette manipulation pour le bord opposé.

**Parer à armer** : A ce moment chaque équipier concerné par cet ordre doit se saisir de sa poignée d'aviron et se tenir prêt à l'armer.

**Armer** : L'équipier tire la poignée vers lui (sur les grandes yoles en s'aidant du dos de son voisin) afin de loger l'aviron dans sa dame de nage. (Sur certains bateaux équipés de dame de nage, une manoeuvre spécifique est nécessaire pour soulever l'aviron avant de le placer, dans sa dame de nage) Une manoeuvre parfaite s'exécute sans que la pelle ne touche l'eau. A l'issue de cette manoeuvre le nageur et son aviron se trouvent en position de « lève rame » qui est la position d'attente, aviron bien à l'horizontal.

**Lève rame** : L'ordre le plus simple, il suffit de sortir son aviron de l'eau et attendre l'ordre suivant. C'est l'ordre qui doit être utilisé pour passer d'une action à une autre. Il permet à l'ensemble des équipiers de se « recalcr » et ainsi d'exécuter à l'unisson l'ordre suivant. (une sorte de point mort nécessaire avant toute action de nage différente, ou contradictoire)

**Avant partout, Bâbord ou tribord Avant** : Ce commandement prépare le nageur et son aviron ; puis il y aura, un second temps pour exécuter le mouvement proprement dit.

Lorsque le patron annonce "avant partout" : A ce moment l'équipier doit étirer son dos et ses bras vers l'avant et se tenir prêt à plonger sa pelle dans l'eau; cela a pour conséquence de

## Module 5 – L'aviron en mer

faire venir leur pelle sur l'avant de l'embarcation, bien à la verticale et à environ 10 cm de l'eau. Puis, le second temps ce mouvement s'enchaînera sous les "deux" du patron.

**Deux :** A cet ordre les équipiers en cadence plongent la pelle dans l'eau à une profondeur raisonnable, une fois la pelle dans l'eau les équipiers ramènent leur dos en arrière (pas trop, attention à la « fausse-pelle!\*) et ensuite ramènent leur bras vers eux en s'arrêtant au niveau du buste et d'une pression sur la poignée sortir l'aviron de l'eau. Les nageurs se retrouvent ainsi au « Lève rame ». Recommencer ce geste autant de fois que le Patron d'embarcation répétera cet ordre et suivre le chef de nage quand il en donne l'ordre. (\*voir chap. 4)

**Cadence chef de nage :** Une fois que les équipiers rament le chef de bord peut donner cet ordre afin que tous suivent la cadence du premier aviron (le plus à l'arrière) cela permet d'être synchronisé et ainsi de fournir un effort collectif économisant ainsi les forces de chacun.

**Pelles dans l'eau ou les avirons dans l'eau :** Pour freiner ou faire pivoter l'embarcation les pelles peuvent être plongées dans l'eau. Il suffit donc à l'équipier à ce moment de plonger progressivement l'aviron en commençant par la pointe de la pelle et en tenant fermement sa poignée les bras raidi légèrement fléchis vers l'avant. Attention a ne pas se laisser renverser par l'aviron.

**Sciez :** Cela signifie qu'il faut ramer à l'envers. C'est-à-dire la poignée de l'aviron près de son ventre, lever la poignée pour plonger la pelle et pousser sur les bras puis sortir l'aviron de l'eau et revenir à la position initiale. Cette manœuvre d'un côté peut aider à faire pivoter l'embarcation sur place ou lorsque tous les rameurs scient c'est pour la faire reculer.

**Rentrez les avirons :** Dans le cas d'un passage étroit il peut être nécessaire de rentrer les avirons pour pouvoir passer, à cet ordre il suffit donc de tirer la poignée de l'aviron vers le bord opposé de l'embarcation. Attention : En cas de doute, il est préférable de sortir l'aviron de sa dame de nage, vers l'arrière, et ce à fin d'éviter la casse en cas « d'accrochage » involontaire!

**Souquez :** A ce moment les rameurs doivent tirer fort sur l'aviron pour faire avancer le bateau plus vite ou contre le courant ou le vent.

**Endurez :** A cet ordre les rameurs doivent conserver leur cadence mais réduire leur effort au moment de tirer l'aviron cela permet de ralentir le bateau et/ou d'économiser les forces de l'équipage.

**Parer à laisser courir :** A cet instant l'équipier doit se tenir prêt à laisser courir son aviron dans l'eau. Sur certains VA, à cet ordre, les pelles des avirons sont positionnées à l'horizontal.

**Laisser courir :** Cette manœuvre sert à rentrer les avirons dans le bateau (pour les ranger, pour passer un passage étroit ou pour passer à la voile). A cet ordre les équipiers doivent lever leur poignée très haut afin de dégager l'aviron de sa dame de nage ensuite le laisser aller vers l'arrière le long de l'embarcation et passer sa poignée à son voisin de derrière et récupérer celle de son coéquipier de devant. Une fois l'aviron récupéré il faut faire levier en appuyant sur la poignée pour remonter l'aviron à bord du bateau et le remettre en position initiale prêt à armer.

Attention cette manœuvre est très délicate :

## Module 5 – L'aviron en mer

- Lorsque les mâts sont en place il faut faire attention à ce que les avirons ne viennent pas buter dans celui-ci sinon l'aviron retourne dans sa dame de nage et on risque de casser soit la dame de nage soit l'aviron. Il faut donc aux pieds de mât, pousser son aviron loin afin d'éviter le mât. Il est d'ailleurs préférable de ne pas réaliser cette manœuvre à ce poste lorsqu'on débute la pratique de l'aviron.

- De la même manière il faut toujours s'assurer de bien sortir son aviron de sa dame de nage pour éviter le même type de casse.

- Toujours s'assurer que le voisin est prêt à recevoir votre aviron et ne pas le lâcher avant sinon il tombe à l'eau ou retourne dans sa dame de nage.

Nota : Sur certains VA ( ex : canot de 10.5 m avec nage à couple) le laisser courir est une manœuvre qui n'est pas utilisée pour rentrer les avirons. Elle sert à diminuer la largeur de l'ensemble embarcation/avirons pour franchir un passage étroit ou croiser une autre embarcation, par exemple. L'aviron, à cet ordre, est « laissé libre » dans sa dame de nage (ou tolet) et vient se plaquer naturellement le long de l'embarcation.

A contrario, sur ce type de bateaux, le commandement « rentrez les avirons » est utilisé pour désarmer les avirons. L'aviron est alors soulevé de sa dame de nage, et la pelle est amenée sur le plat bord, mais, sur l'avant de l'embarcation. Chaque nageur ne s'occupant alors que de son propre aviron.

### 4. La nage

**La cadence :** La cadence est donnée dans un premier temps par le chef de bord et ensuite par le chef de nage. Il est important que tous les rameurs soient synchronisés cela donne plus de puissance à chaque coup de rame et permet à chacun d'économiser ses forces. Souvent le rythme de la cadence accélère car les équipiers ont tendance à plonger leur pelle avant le chef de nage, il est donc important que chacun suive le chef de nage. Avec l'expérience la cadence peut se suivre au simple bruit des avirons.

**La fausse pelle ou engager l'aviron :** cela se produit lorsque la pelle reste trop longtemps dans l'eau et se fait donc emporter par l'inertie du bateau le rameur risque donc d'être projeté en arrière par le manche de l'aviron à ce moment le rameur doit appuyer d'un coup sec sur sa poignée pour sortir sa pelle de l'eau si il n'a pu le faire son voisin doit réagir vite et le faire à sa place. Le chef de bord doit également ordonner un « pelle dans l'eau » ou « lève rame » suivant l'allure afin de réduire la vitesse du bateau et éviter tout problème physique du côté du rameur ou toute casse matériel.

**Les longues distances :** pour les longues distances à l'aviron (à cause du courant, pas de vent, régates...) il est préférable d'avoir une cadence lente. Une cadence lente permet à chaque équipier de respirer entre chaque coup de rame et ainsi chacun se fatigue moins vite.

**Ramer dans les vagues :** Dans les vagues il est souvent difficile de ramer car on donne souvent un coup d'aviron dans la vague puis un coup dans le vide... Il est donc du rôle du chef de bord de donner une cadence adaptée et d'orienter son bateau de manière à favoriser le travail des rameurs (prendre les vagues légèrement en biais). Les rameurs doivent eux plus souvent surveiller leur aviron afin d'éviter de se faire emporter par l'aviron dans une vague ou un coup trop rapide dans l'air. Souvent la cadence est un peu plus rapide que sur une eau calme.

### 5. Le chef de nage

Le chef de nage a un rôle très important il est responsable de la cadence sur le bateau il doit être capable de seconder le chef de bord à l'aviron en cas de nécessité et doit avoir une bonne maîtrise de l'aviron en général.

**Sa cadence :** Il doit dans un premier temps suivre le chef de bord une fois que la cadence est donnée il doit avoir une nage régulière et facile à suivre. Il doit également avoir « l'oreille » en écoutant les avirons derrière lui il peut déduire si le reste de l'équipage le suit ou non et dans ce cas en faire part au chef de bord.

### 6. Les rythmes de nage

**La cadence de parade, nage cadencée ou « Norvégienne » :** Au départ les rameurs tiennent leur poignée d'aviron au niveau du bas ventre au moment du « deux » prononcé par le chef de bord ils étirent leur dos et leur bras vers l'avant puis plongent leur pelle dans l'eau ensuite ils ramènent la poignée vers eux et enfin ressorte la pelle et ramène leur poignée à la position de départ. Une fois la cadence lancée on marque un temps d'arrêt à la position de départ, qui se trouve être celle du lève rame, entre chaque coup d'aviron tout en essayant de maintenir les pelles à la même hauteur (question esthétique). Cette cadence est utilisée pour faire de belle manœuvre dans les ports ou pour des concours ou tout simplement pour économiser les forces de l'équipage.

**Le départ de régates :** Dans les rencontres les différentes embarcations peuvent concourir à des épreuves de vitesse. Au départ de ces épreuves les bateaux étant arrêtés au départ, il est nécessaire de les faire décoller rapidement. Pour décoller rapidement une embarcation il faut donc donner quelques coups rapides et secs à l'aviron entre 3 et 5 en général. Une fois ces coups rapides donnés il faut reprendre une cadence lente et allongée pour pouvoir donner toute sa vitesse à l'embarcation.

### 7. Les manœuvres

**Introduction :** En navigant à l'aviron les VA sont plus manœuvrables c'est pourquoi il ne sont pas prioritaires face à un bateau sous voile. Les différentes manœuvres s'effectuent en prenant compte du vent, du courant, de l'allure... chaque paramètre est à prendre en compte c'est ensuite le bon sens marin qui conduit un chef de bord et son équipage à la réussite de bonnes manœuvres. Chaque équipier doit être attentif car il s'agit d'efforts collectifs et la réussite dépend de chacun.

**Accostages :** Pour réaliser un bon accostage à l'aviron le chef de bord doit prendre compte du courant et du vent, ceux-ci peuvent le rabattre ou l'éloigner du quai en fonction de leur orientation. Il faut arriver à une allure suffisante pour arriver jusqu'au quai, demander aux équipiers de mettre les défenses en place pour protéger la coque et réaliser un laisser courir. Les brigadiers doivent avoir une amarre claire en main et une gaffe pour pouvoir agripper le quai avant l'amarrage.

Il est important, dans le cas d'une arrivée (ou sortie) dans un port étroit, que chaque rameur surveille son aviron à fin d'éviter de la casse matériel.

**Prises de coffre :** Pour réaliser une bonne prise de mouillage le chef de bord doit placer son embarcation face au vent et faire ramer ses équipiers quasiment jusqu'à la bouée il faut bien prendre en compte l'inertie du bateau et la force du vent. Le brigadier avant doit avoir un

## Module 5 – L'aviron en mer

bout clair en main et une gaffe pour attraper la bouée. Mettre les avirons dans l'eau pour stopper l'embarcation et réaliser un laisser courir si nécessaire.

**L'homme à la mer :** Cette manœuvre consiste à récupérer un naufragé à l'aviron. Cette manœuvre peut devenir très délicate dans une mer agitée. Il faut ramer jusqu'au naufragé et orienter l'arrière du bateau vers lui. Ne pas passer près de lui en arrivant par l'avant car on risquerait ainsi de le blesser avec les avirons. Une fois près de lui il faut scier (marche arrière) jusqu'au naufragé et donc le brigadier arrière aidé si il le faut d'un équipier ou du chef de bord le récupère et l'installe dans la chambre arrière.

Il est important que la personne qui repère et signal le naufragé en premier ne le quitte pas des yeux afin de ne pas le perdre de vue et pouvoir indiquer sa position. Attention : L'embarcation doit toujours se trouver entre la direction du vent et le naufragé (à la perpendiculaire c'est l'idéal)... Sous peine de ne jamais atteindre le malheureux qui, immergé, dérive bien moins vite que votre embarcation !

**Départ d'un quai ou d'un ponton...** : Lors du départ différentes manœuvres sont possibles le chef de bord doit toujours prendre en compte le vent, le courant... Au moment de partir, les brigadiers doivent larguer les amarres sous l'ordre du patron d'embarcation, dans un premier temps, en général, à l'avant puis à l'arrière de manière à écarter l'avant du bateau en premier. Ensuite les brigadiers doivent pousser sur leur gaffe (côté manche) pour écarter l'embarcation. A ce moment, les avirons doivent être prêts à être armer. Une autre manœuvre consiste à déborder à l'aide d' avirons. Cette manœuvre s'exécute lorsque le quai est au dessus de la coque et que un côté des avirons est armé (côté de l'eau). Ainsi on peut pousser avec les poignées d'avirons sur le quai afin de s'en éloigner.

Lorsque deux bateaux sont amarrés à couple, on peut également donner l'ordre de **déhâler** en tirant sur la coque voisine (à l'aide des mains mais attention aux doigts) pour faire partir le bateau vers l'avant ou vers l'arrière.

\*\*\*\*\*