

Notions fondamentales pour la pratique de l'aviron loisir

1 – Préparation d'une sortie bateau et départ des pontons

Je vérifie que les conditions météo sont réunies pour ne pas avoir de problèmes (brouillard, orages, vent fort, vagues, plaques de glaces, ...). Je n'hésite pas à demander conseil auprès des éducateurs. Avant de partir, je remplis le cahier de sortie qui permet aux responsables du club de savoir s'il y a quelqu'un sur l'eau.

Je commence par sortir les rames et je les place au plus prêt du ponton, en les portant horizontalement, palettes en avant. Je n'ai pas le droit de prendre des rames hachoirs si j'ai moins de 14 ans.

Je sors ensuite le bateau ; pour ce faire, je me fais aider car il faut être au moins deux. Le bateau se porte par la coque (ou carreau) et jamais par les portants. Je fais attention à ne pas heurter d'autres objets car les bateaux sont très fragiles, surtout les coques qu'il ne faut pas rayer. Je ne pose jamais un bateau profilé (fun, skiff, double) sur les pontons ou sur le sol car je risque de rayer la coque et je vais abimer la dérive.

Dès que le bateau est posé sur l'eau, je l'équipe avec ses rames. Je commence toujours par mettre la rame côté ponton pour stabiliser le bateau contre le ponton. Pour mettre l'autre rame, il est préférable de se faire aider par une autre personne qui tient le bateau. Je ne borde pas la rame opposée au ponton tant que je ne pars pas, elle aide à stabiliser le bateau contre le ponton.

Je place la rame rouge à bâbord (droite du rameur) et la rame verte à tribord (gauche du rameur). Un moyen pour s'en rappeler : TGV : Tribord-Gauche-Vert. Je vérifie que les dames de nages sont orientées vers l'arrière du bateau (côté planche de pieds) avant d'y placer les rames. Je pense à bien refermer et visser la barrette, sinon risque de chavirage !

Je profite d'être sur le ponton pour régler la position approximative de la planche de pieds en fonction de ma taille (près des rames pour les petits, et loin des rames pour les grands).

Je commence par border la rame extérieure au ponton (l'autre étant déjà bordée lors de son installation). Je pense à poser les rames à plats sur le ponton et sur l'eau. Je mets un pied entre les rails (jamais au fond du bateau sauf pour les funs), puis me tiens debout en équilibre, puis m'assois sur la coulisse. Pour m'attacher les pieds sur la planche, je place les poignées des rames sous les aisselles (position mains libres) car **il ne faut jamais lâcher ses rames sur un bateau.** Je vérifie sur l'eau que je suis bien réglé : en position arrière (jambes tendues), l'extrémité des poignées des rames doivent m'arriver au niveau des côtes.

Je pars des pontons en regardant souvent derrière moi pour éviter d'heurter un autre bateau ou d'aller gêner d'éventuels pêcheurs. La rame gauche (verte) passe toujours au dessus de la droite (rouge).

Après quelques mouvements, si j'estime être mal réglé, je me règle sur l'eau en gardant les rames sous les aisselles (position mains libres). Si je constate un problème mécanique (coulisse ou planche de pied qui se bloque, portant dévissé, dame de nage abimée, ...) je reviens au ponton pour faire réparer ou prendre un autre bateau.

2 – Evolution sur l'eau

Même sur un plan d'eau dégagé comme le notre, il ne faut pas faire n'importe quoi. Il existe un sens de circulation qu'il convient de respecter (on tourne dans le sens opposé des aiguilles d'une montre si on regarde le plan d'eau en vue de dessus, autrement dit la rame verte reste côté berge). Certaines zones sont interdites : zone de pêche, zone de baignade et proximité du déversoir (danger).

Je pense à me retourner régulièrement pour éviter les berges, d'autres bateaux ou embarcations, des nageurs, ...

Je ne rase pas trop les berges pour éviter de gêner les pêcheurs (il y a bien assez de place sur le lac) et risquer d'heurter un caillou ou une souche.

Sur un plan d'eau, la priorité à droite (attention, droite du bateau donc gauche du rameur) s'applique mais les voiliers ou planches à voile sont prioritaires du fait qu'ils sont tributaires du vent. D'autre part, les touristes évoluant sur les pédalos ou canoës ne connaissent pas les règles, donc il vaut mieux les considérer comme prioritaires et anticiper leurs manœuvres. Le bateau moteur de sécurité n'est prioritaire qu'en cas d'intervention d'urgence.

S'il y a du vent, je sais qu'il aura tendance à me pousser. Si je me laisse dériver et pousser par le vent, mon retour sera difficile, d'autant plus que je me dirige alors vers la zone où les vagues sont les plus hautes. Pour ces deux raisons, il est recommandé de partir face au vent (vent dans le dos) et se diriger ainsi vers la zone où les vagues sont naissantes, donc petites.

Lorsque je rame, je m'applique afin que mon coup d'aviron soit efficace. Le bateau n'avancera pas plus vite si je rame vite et « brouillon » ; en plus, je vais me fatiguer et je risque de faire une fausse pelle pouvant entraîner un chavirage. J'essaie de bien rentrer et sortir les rames verticalement, et je m'efforce à ramer avec une grande amplitude en poussant fort sur les jambes. Je récupère de cet effort en faisant un retour lent qui permet au bateau de glisser. Il n'y a que lors d'une course que j'essaie d'augmenter la cadence en accélérant le retour.

Cas d'une embarcation collective :

Si je rame dans un bateau collectif (double, yolette, huit), je suis obligé de respecter la cadence du rameur N°1 (situé à « la nage »), on appelle cela « suivre la nage ». Pour cela, je dois m'adapter. Si j'éprouve de grosses difficultés, je le signale pour qu'une solution soit trouvée, mais, en aucun cas, j'essaie de ramer « à ma façon ».

Si je suis le rameur N°1, je me dois d'appliquer les consignes citées précédemment (grande amplitude et retour lent permettant la glisse du bateau). Je reste cependant à l'écoute des remarques des autres rameurs.

Si l'embarcation est barrée, tous les rameurs sont à l'écoute du barreur qui est le seul habilité à pouvoir donner des consignes. C'est aussi lui qui donne la direction et fournit les indications lors des manœuvres. Il faut impérativement que tous les rameurs appliquent les consignes du barreur, en suivant la cadence du rameur N°1.

3 – Retour sur les pontons

Pour rentrer aux pontons, je m'assure qu'il y a la place de garer mon bateau, et je m'approche doucement pour ne pas risquer de cogner le bateau sur le ponton ou d'y faire frotter la coque.

Pour approcher doucement, il est conseillé de ramer « bras-corps » (jambes tendues) en regardant derrière soi très fréquemment. Le vent et les vagues perturbent beaucoup la trajectoire d'approche.

Une fois immobilisé près du ponton, je me lève en mettant le(s) pied(s) entre les rails (jamais au fond du bateau). Pour m'aider à me mettre debout, je peux me tenir d'une main au bateau mais il est fortement déconseillé de se tenir au ponton sous peine de chavirer (skiff). En sortant du bateau, je pense à ramener la rame extérieure sur le ponton.

Si personne ne reprend le bateau, je n'abandonne pas le bateau en pensant qu'il y aura bien quelqu'un pour le ranger. Je m'assure que quelqu'un puisse m'aider à le rentrer avant de sortir les rames et je commence par enlever la rame opposée au ponton. Une fois les deux rames enlevées, je commence par rentrer le bateau sinon il risque de se retourner ou d'être poussé par le vent. Ensuite, je reviens chercher les rames. Je n'oublie pas de marquer mon arrivée sur le cahier de sortie.

4 – Consignes de sécurité

Rappelons d'abord qu'**il est interdit de pratiquer l'aviron la nuit, par temps de brouillard ou en cas d'orage.**

L'aviron n'est pas un sport à risque mais des manœuvres farfelues ou mal exécutées peuvent conduire à un chavirage, même sur un bateau stable (fun, turbo). Le chavirage peut s'avérer dangereux si l'eau est glaciale ou si le rameur essaie de regagner la berge à la nage.

Le risque de chavirage sera d'autant plus faible que le rameur respecte les consignes de sécurité. En voici les principales :

- s'assurer qu'on peut sortir (météo) et que les éducateurs sont prévenus
- ne pas porter de vêtements amples ou inadaptés (jean qui serre, ...)
- vérifier que les rames sont bien placées et la barrette refermée en partant du ponton
- sortir les rames de l'eau et les rentrer verticalement, en début et en fin du coup d'aviron
- ne jamais lâcher les rames (même pour un court instant) mais les placer sous les aisselles
- ne pas forcer en cas de début de « fausse pelle » sinon chavirage assuré en skiff
- mettre les pelles à plat si ça bouge beaucoup (vague) ou dès qu'on ressent un début de chavirage
- se retourner souvent pour anticiper les obstacles et autres usagers du plan d'eau
- ne pas raser les berges (présence de souches ou de cailloux)

Toutefois, en cas de chavirage, il faut rester avec le bateau car celui-ci, même à l'envers, sert de bouée en attendant les secours. Avec de l'expérience, il est même possible de remonter dessus après l'avoir retourné dans l'eau. Si on ne peut pas remonter ou le retourner, il faut rester sur la coque en essayant de sortir un maximum de son corps hors de l'eau pour éviter de se refroidir trop vite.

En cas de plan d'eau subitement agité (vagues dues au vent ou au passage d'un bateau moteur), il faut penser à se mettre en position de sécurité. Pour ce faire, je me place jambes et bras tendus, avec les pelles bien à plat sur l'eau. Une fois le danger passé, je peux ramer de nouveau.

5 – Respect du matériel et des installations

L'aviron est un sport qui nécessite beaucoup de matériel, dont le coût est relativement élevé (exemples : paire de rame 300 à 500 euros, fun simple : 1700 euros, fun double : 2600 euros, yolette : 8 000 à 11 000 euros).

Les rameurs ne participent pas à l'achat mais peuvent l'utiliser lors des séances. Chacun se doit donc de le respecter et de le rendre dans le même état où il l'a emprunté.

Il faut donc écouter et appliquer les consignes des éducateurs relatives au transport et à l'utilisation des bateaux.

Voici les principales consignes :

- Porter les bateaux profilés par la coque (éviter de les tenir par les extrémités pour les bateaux fragiles)
- Ne pas attraper ou soulever un bateau par les portants (les portants ne font que porter les rames)
- Veiller à ne pas cogner le bateau contre un obstacle lors du transport (risque de rayer la coque)
- Ne pas poser un bateau profilé sur une surface dure (pontons, sol, ...)
- Ne pas faire frotter les bateaux profilés contre les pontons (en le posant, en embarquant, en le sortant)
- Ne pas mettre les pieds au fond des bateaux profilés (sauf dans les funs)
- Ne pas « abandonner » un bateau près des pontons
- Ne pas accoster trop vite contre le ponton (risque de collision ou de frottage)
- Signaler tout problème mécanique dès que possible (coulisse qui frotte, portant dévissé, ...)
- Ramer ensemble (en cadence) sur un bateau collectif pour ne pas cogner les rames entre elles
- Porter les rames horizontalement et palettes en avant
- Ne pas marcher sur les rames posées sur le sol ou les pontons
- Ranger ses rames une fois le bateau rangé
- Enlever ses chaussures pour les bateaux équipés de chaussures, même si celles-ci sont trop grandes
- Ne pas mettre les pieds sur le rail central de l'ergomètre (salissures et risque de rayures)
- Ne pas lâcher la poignée de l'ergomètre une fois la séance finie, mais la replacer dans son logement

En cas de doute, il faut demander conseil auprès des éducateurs. Il vaut mieux ne rien faire en attendant leurs conseils que d'exécuter une manœuvre irréversible et préjudiciable pour le matériel (exemple : placer un skiff sur le ponton en pensant le mettre en sécurité. Résultat : la coque risque d'être rayée et la dérive sera tordue).