



LEARN TO ROW

PARCOURS

1

SKILLS PROGRAM



table des matières

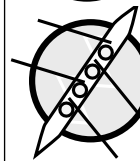
La sécurité 1



L'équipement 3



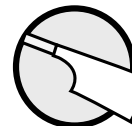
Les genre d'embarcations d'aviron..... 4



Les parties d'une embarcation..... 5



Les parties d'un/une rame..... 5



La terminologie..... 6



La poignée..... 8



La technique..... 11



Bienvenue

UN MOT DU PRÉSIDENT DE ROWING CANADA AVIRON

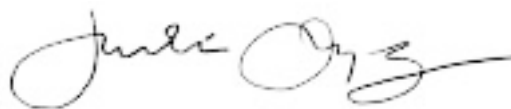
Félicitations pour avoir entrepris ce programme "Parcours" conçu par Rowing Canada Aviron dans le but de développer ou d'améliorer vos habiletés au sport de l'aviron. Que vous soyez un novice ou que vous ayez ramé antérieurement, je suis persuadé que vous trouverez cette aventure défiante et satisfaisante.

Le défi est que ramer semble facile, et à un certain niveau cela est vrai, cependant de pouvoir bien ramer demande de la formation, de la concentration et de la pratique. La récompense est cette merveilleuse sensation de faire avancer un bateau sur l'eau à grande vitesse, avec confiance et plaisir.

Comme dans la plupart des activités, il existe une bonne et une mauvaise façon de procéder. Nous voulons vous enseigner la bonne démarche et vous fournir les habiletés nécessaires pour pratiquer le sport de l'aviron pour votre vie entière. La sécurité est primordiale, donc s'il vous plaît, portez une attention particulière aux articles de sécurité du programme.

L'aviron vous permet d'éprouver la paisible expérience d'être sur l'eau, une satisfaction de pouvoir déplacer l'embarcation, de bénéficier d'une bonne santé physique, de bien-être et du travail d'équipe. C'est un sport qui accroît la force physique et la capacité aérobique sans les risques de blessures associées avec les sports de contact ou les sports d'impact comme le jogging. En bref, c'est un sport pour toujours!

Amusez-vous et réjouissez-vous des connaissances que vous acquérez dans votre parcours dans le sport de l'aviron.



Justin Fryer, président
Rowing Canada Aviron

La Sécurité

Rien n'est plus important dans le sport de l'aviron que votre sécurité. À l'introduction au sport, des instructions vous seront données sur les procédures de sécurité de votre club. Cette séance d'instruction vous enseignera les parcours de la circulation sur l'eau de votre club. Il est important de toujours obéir aux règles de la circulation. De sérieux accidents se produisent lorsque l'on rame sur le mauvais côté du parcours.

Voici quelques règles de base sur la sécurité:

- Ayez toujours un VFI approuvé (Vêtement de Flottaison Individuel)
- Demeurez avec l'embarcation
- Lors d'une urgence, utilisez la rame ou l'embarcation comme objet de flottaison
- NE JAMAIS RAMER seul ou dans l'obscurité.

LA SÉCURITÉ DANS VOTRE ÉQUIPEMENT

Les balles de proue: Une balle de caoutchouc blanche devrait être fixée à la proue de chaque embarcation. La balle de proue offre une protection contre la partie pointue de la proue lors d'une collision. Les fabricants d'embarcation incluent la balle de proue avec l'embarcation lors de l'achat, mais parfois elle peut se déloger. La balle de proue doit être remplacée immédiatement. Ramer sans une balle de proue est une infraction aux règles de sécurité de l'aviron.

Les lanières de sécurité pour les chaussures: Les embarcations équipées de chaussures au lieu de sabots doivent avoir en place une très importante mesure de sécurité. Une corde ou un lacet doit être attaché au talon de chaque chaussure et relié à la planche de pieds. Ce lien doit être suffisamment détendu pour permettre au talon de se soulever au début du coup mais suffisamment tendu pour retenir la chaussure vers le bas si le rameur doit retirer ses pieds dans la situation où une embarcation chavirerait.

Les gilets de sauvetage: Porter un gilet de sauvetage normal et volumineux ne vous permet pas de bien ramer. Un gilet de sauvetage peut gêner les mouvements essentiels des mains et des bras ainsi qu'empêcher une bonne élimination de la chaleur du corps. Ceci peut devenir inquiétant pendant les mois estivaux. En vigueur depuis 1999, les règlements de la Garde côtière canadienne exigent que les embarcations d'aviron aient des gilets de sauvetage à bord, sauf:

- si elles sont assistées par une embarcation de sécurité transportant des VFI approuvés ou des gilets de sauvetage de taille appropriée pour chaque membre du plus grand équipage assisté; ou
- lors de compétition ou d'entraînement à une régate sanctionnée de niveau provincial, national ou international.

En général, vous devriez avoir un gilet de sauvetage dans l'embarcation avec vous (un



PORTEZ ATTENTION OÙ VOUS RAMEZ!

Un rameur canadien a été blessé lorsque deux équipages sont entrés en collision sur la rivière Thames en Angleterre. Erik Oinonen de Thunder Bay, Ontario, un membre de l'équipe canadienne huit rameurs, poids-léger a eu une blessure au dos lorsqu'une embarcation de deux rameurs des États-Unis entrain en collision avec l'embarcation canadienne à Henley-sur-Thames.

"On a dû retirer Erik du bateau immédiatement et le transporter à l'aire couverte. Son dos a commencé à enfler immédiatement ou il avait été fracturé lors de l'impact. La collision s'est produite à un endroit hors du parcours où aucune bouée ou marqueur était en place et où l'absence de bateaux de plaisir faisait de cet endroit une place idéale pour le réchauffement," disait Dave Boyes, membre de l'équipage.

"La proue de l'embarcation canadienne a coupé le bateau américain lors de la collision laquelle était presque frontale" disait Jackie Skender, porte-parole de Rowing Canada Aviron. "Ça aurait pu être beaucoup plus pire parce qu'ils se déplaçaient à une très grande vitesse" disait Skender.

The London Free Press



GARDER LES POUCES AU-
DESSUS DES POIGNÉES

gilet par personne) ou le bateau à moteur vous accompagnant doit les transporter.
Garde côtière canadienne www.ccg-ggc.ca
Garde côtière américaine www.uscgboating.org

LA POSITION DE SÉCURITÉ

La position de sécurité est une position très stable pour un rameur ou un équipage; une position où il n'y a aucune possibilité de chavirer. Les rames sont placées à environ 90 degrés de l'embarcation et le rameur s'assoie avec ses jambes en extension et les pelles à plat sur la surface de l'eau.

La position de sécurité est adoptée s'il y a un problème qui inquiète l'équipage ou si l'embarcation devient instable (par exemple, à cause des vagues d'un bateau à moteur). La position de sécurité est très fiable. Pratiquez cette position quelques fois et vous verrez avec quelle rapidité votre embarcation se stabilise.

LES VÊTEMENTS

Vêtements appropriés pour l'aviron

Aucun uniforme spécial n'est requis pour l'entraînement. Les critères principaux d'un vêtement porté pour l'aviron sont qu'il 1) ne limite pas les mouvements, 2) permet l'élimination de la chaleur pendant l'entraînement et la course et 3) ne peut pas s'accrocher dans l'équipement ou permettre aux doigts de s'y accrocher pendant le mouvement d'aviron.

Malgré les températures froides au Canada, l'aviron peut être pratiqué jusqu'à ce que les glaces arrivent et débuté lorsque les glaces partent. Cependant, il est très important de s'habiller proprement pour le temps froid ou le temps chaud.

LE TEMPS FROID

Plusieurs couches de vêtement sont meilleures qu'un seul vêtement épais. Portez deux paires de chaussettes, la première plus légère que la deuxième. Un sous-vêtement long en polypropylène est excellent parce qu'il éloigne la transpiration de la peau. Des vêtements de corps fait en Lycra sont idéals. Les pantalons de jogging et les coupe-vent sont aussi très efficaces. Rappelez-vous, votre chapeau! Près d'un tiers de la perte de chaleur du corps s'échappe du dessus de la tête.

LE TEMPS ESTIVAL

En été, la température peut être extrêmement chaude et humide. Un rameur devrait toujours porter un chapeau qui couvre les oreilles et le cou. Un écran solaire, avec un FPS 15 ou plus, est essentiel pour se protéger des rayons ultraviolets du soleil. Vous voulez aussi protéger votre peau avec des vêtements légers et de couleur claire.

Ayez toujours des vêtements secs au hangar, en hiver comme en été.

Équipement

LES AJUSTEMENTS DU CALE-PIEDS

Dans le Parcours 1, un participant devrait être capable de bouger le cale-pieds. Ceci vous demande de desserrer deux écrous à oreille et une vis à serrage à main situés sur le cale-pieds. Après avoir desserré ceux-ci, le participant peut déplacer la planche de pieds vers la proue ou la poupe.

DANS QUELLE DIRECTION ON LE DÉPLACE ET POURQUOI?

Un ajustement de base que les membres de l'équipage peuvent faire au quai est de déplacer leurs cale-pieds. En ajustant les pieds vers la proue ou la poupe de l'embarcation, on permet à l'équipage de se placer individuellement pour que les arcs de leur coup soient approximativement dans la même position.

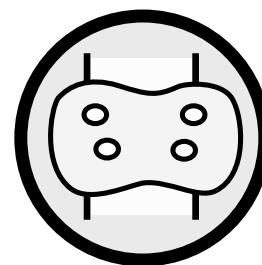
Si une personne s'assoie trop loin dans la proue, la poignée de la rame se déplace trop à travers l'embarcation au dégagé affaiblissant ainsi la fin du coup.

Si une personne s'assoie trop loin dans la poupe, la poignée de la rame ne revient pas assez près pour faire avancer l'embarcation efficacement.

En pointe, les rameurs devraient débiter en ajustant les cale-pieds d'une telle façon que le bout de la poignée revient juste à l'extérieur de leur poitrine à la position du dégagé. C'est un bon ajustement initial.

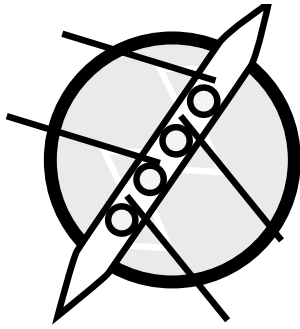
En couple, l'ajustement initial devrait être fait de façon à ce que les poignées des avirons soient séparées de 15 cm.

Votre entraîneur vous aidera à déterminer la position idéale pour votre cale-pieds.



VÉRIFICATION DE L'ÉQUIPEMENT:

- Vérifiez toujours votre équipement avant d'embarquer sur l'eau.
- Assurez-vous que les portants et tous les écrous à oreille sont serrés.
- Vérifiez pour vous assurer qu'il n'y a aucun dommage sur la coque.
- Vérifiez pour vous assurer que toutes les pièces sont à bord et au bon endroit - les sièges, les cale-pieds, la balle de proue.
- Lorsque vous êtes prêts pour le départ, assurez-vous que votre tolet est fermé correctement et que l'écrou supérieur est serré.
- Ajustez les cale-pieds à la bonne position (avec l'aide d'un entraîneur).



LES MATÉRIAUX UTILISÉS POUR CONSTRUIRE UNE EMBARCATIION:

Le bois était le matériel de choix dans la construction des embarcations d'aviron entre les années 1880 et 1940. Des morceaux de contre-plaqué ou de planches faites de longues et étroites lattes étaient clouées sur une carcasse de bois.

Durant les années 1880, on a tenté la construction d'embarcations de compétition faites de carton compressé avec une finition de vernis. Ces embarcations "en papier" n'étaient pas pratiques - lorsque l'embarcation était égratignée ou entaillée l'eau pénétrait dans le carton et le papier gonflait.

Au début des années 1900, des embarcations en cuivre et en aluminium ont été construites. On les a trouvées trop lourdes et difficile à réparer lorsqu'elles étaient endommagées.

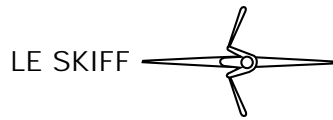
Au milieu des années 1970, un constructeur canadien d'embarcation d'aviron a fabriqué la première embarcation en bois avec une extérieure lisse. Une "peau" en contre-plaqué a été profilée et ensuite collée à une carcasse de bois d'acajou en utilisant des époxydes - éliminant ainsi la membrure et les clous extérieurs communs aux autres embarcations.

Du milieu à la fin des années 1970, la première embarcation en fibre de verre était perfectionnée. Le succès de l'embarcation en fibre de verre s'est accru jusqu'à la fin des années 1990 lorsque les fabricants majeurs de bateaux d'aviron relâchaient le façonnage à la main d'embarcation en bois.

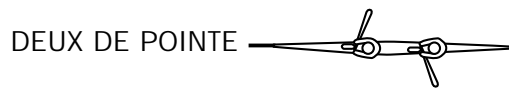
Les embarcations des dernières années 1990 sont formées dans des moules et cuits dans des grands fours à hautes températures pour polymériser les résines époxydes - fabriquant une embarcation plus rigide et solide.

Les matériaux utilisés dans la construction des embarcations modernes sont la fibre de carbone, le Kevlar et la fibre de verre. Il y a très peu ou aucun morceau de bois dans une embarcation moderne.

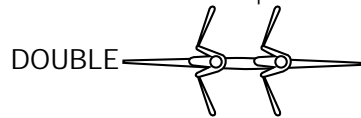
Les embarcations d'aviron



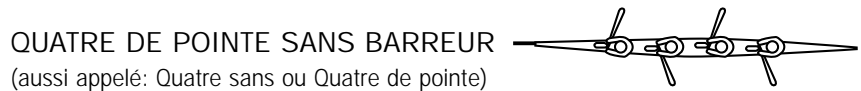
La plus petite embarcation utilisée en aviron, le skiff est ramé par un seul athlète utilisant un aviron de couple dans chaque main. L'entraînement dans un skiff est peut-être la meilleure façon d'apprendre le sport parce que la rétroaction sur la performance est immédiate. La vitesse d'apprentissage est plus élevée en skiff que dans toutes autres embarcations. Un autre avantage est que les horaires d'entraînement peuvent être individuellement déterminés.



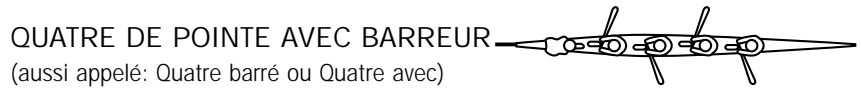
Une embarcation ramée par deux athlètes, chacun utilisant un aviron de pointe.



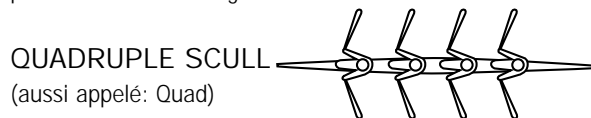
Une embarcation ramée par deux athlètes, chacun utilisant deux avirons de couple.



Une embarcation dans laquelle quatre athlètes rament, chacun utilisant un aviron de pointe. Le rameur à l'avant dirige le bateau avec un gouvernail qui est attaché à une de ses chaussures par un fil.



Une embarcation dans laquelle quatre athlètes rament, chacun utilisant un aviron de pointe. Un barreur dirige le bateau et donne les commandements aux rameurs.

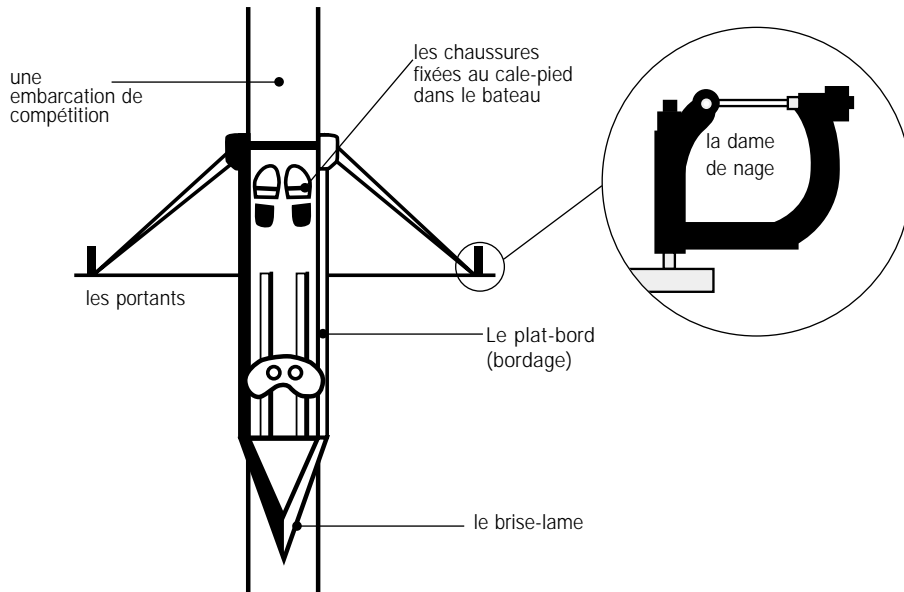


Une embarcation ramée par quatre rameurs en couple, chacun utilisant deux avirons de couple.

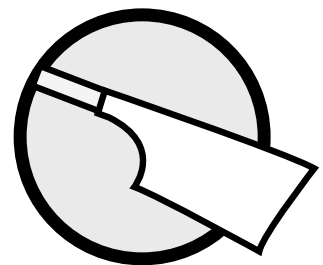
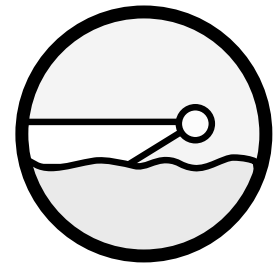
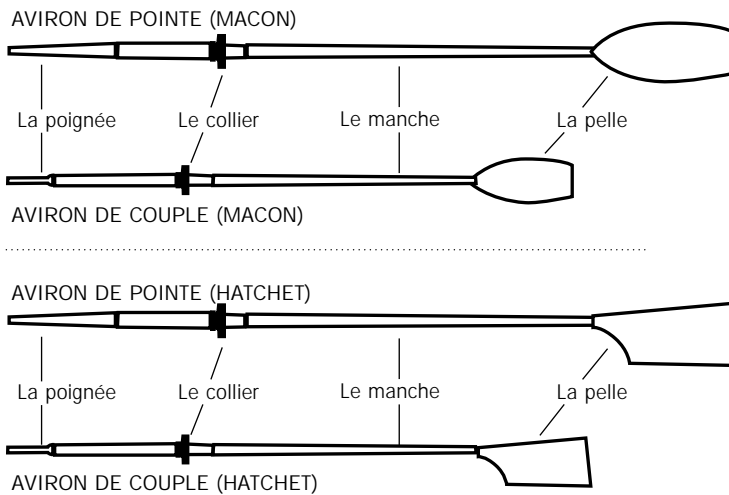


La plus grande des embarcations d'aviron, le huit est ramé par huit athlètes, chacun utilisant un aviron de pointe. Un barreur dirige l'embarcation.

LES PARTIES DE L'EMBARCATION



Les parties de l'aviron/rame

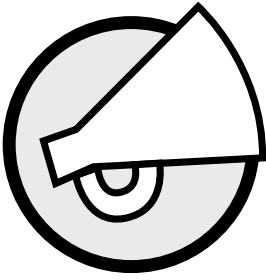


L'ÉVOLUTION DE LA PELLE:

Le "cure-dent" est l'ancien style d'aviron qui était utilisé du 17^{ème} siècle jusqu'aux dernières années de 1960. Le cure-dent s'amincit de son point le plus large au bout de la pelle jusqu'au manche, ressemblant fortement à un cure-dent.

Les avirons 'cuillère' ou 'Macon' qui ressemblent à des cuillères à thé allongées étaient utilisées dès les années 1930. Par les années 1970, le Macon devenait la pelle de préférence.

La 'grosse pelle' ou 'Hatchet' était introduite à l'aviron en 1991. En quelques années, elle est devenue la pelle préférée.



La terminologie

LES TERMES COMMUNS

Rame ou pelle: Autres mots pour l'aviron

Proue (l'avant de l'embarcation): Il doit y avoir une balle de proue sur la proue (de couleur blanche)

Collier: L'anneau en plastique sur la manche de l'aviron qui, aidé de la dame de nage, permet un pivot.

Barreur: La personne qui dirige l'embarcation et commande les activités de l'équipage.

Pontage: Le matériel en plastique qui couvre la proue et la poupe de l'embarcation à l'avant et à l'arrière des rameurs.

Dérive: Une pièce courte de métal vers la poupe de l'embarcation sous le dessous de la coque. Celle-ci aide à diriger le bateau en ligne droite.

Cale-pieds: C'est l'endroit où le rameur place ses pieds dans le bateau. Les planches de pieds sont ajustables, permettant aux rameurs de tailles différentes de se déplacer aisément sur la coulisse et de s'asseoir dans la même position relative à l'arc désiré de la rame. Certains bateaux sont équipés de sabots alors que d'autres ont des chaussures.

Tollet: La partie supérieure de la dame de nage qui retient la rame dans la dame de nage.

Plat-bords: Situé au-dessus de la coque du bateau, les rameurs s'assoient entre les plats-bords sur lesquels les portants sont fixés. Ils fournissent de la rigidité, mais ne sont pas aussi solides qu'ils semblent apparaître. Une des principales fonctions des plat-bords est de garder l'eau hors du bateau lors de mauvaises conditions.

Dame de nage: Supporte l'aviron et fournit un pivot à l'aviron tout au long du mouvement: à l'attaque, à la passée dans l'eau (coup d'aviron), au dégagé et au retour.

Bâbord: Le côté droit du bateau pour les rameurs (côté gauche pour les barreurs). Dans certains clubs, les avirons bâbords sont indiqués avec du ruban rouge.

Portant: Le support en métal qui soutient l'aviron. Il permet des ajustements pour mieux accommoder les différents rameurs et selon les diverses conditions climatiques (par exemple lorsqu'il y a des vagues).

Gouvernail: Situé dans la poupe du bateau ou attaché à la dérive. Il est utilisé pour diriger le bateau.

L'aviron en couple: Le rameur est muni d'un aviron de couple dans chaque main.

Manche: La longue partie de l'aviron; comme un bâton.

Coulisse: Les rails en métal sur lesquels roule le siège.

Pelle: La partie plate de la rame qui est placée dans l'eau pendant le coup d'aviron.

Tribord: Le côté gauche du bateau pour les rameurs (côté droit pour les barreurs). Dans certains clubs, les avirons tribords sont indiqués avec du ruban vert.

Poupe (l'arrière du bateau): C'est normalement où le barreur s'assoie et aussi où l'on trouve le gouvernail.

Chevalets: Les supports sur pieds dans lesquels une embarcation est placée avant de sortir sur l'eau (pour faire des ajustements si nécessaires) et à la sortie de l'eau (pour le nettoyage du bateau).

Chef de nage: Le rameur qui s'assoie vers la poupe et qui donne le rythme et la cadence pour l'équipage.

L'aviron de pointe: Le rameur est muni d'une rame et y positionne ses deux mains.

LE JARGON DE L'AVIRON

Êtes-vous prêts? PARTEZ!: Le commandement pour commencer à ramer.

Faire une fausse pelle: La pelle est prise sous l'eau résultat de l'enfoncer trop profondément ou lorsqu'elle n'est pas retirée assez rapidement au dégagé.

Pelle à plat: Pendant la phase de récupération, la rame est tournée pour que la pelle soit portée en parallèle avec la surface de l'eau.

Arrêter!: Le commandement utilisé pour arrêter l'embarcation. Les pelles sont tenues dans l'eau en position partiellement carrée.

Main intérieure: En pointe, c'est la main la plus près de la dame de nage.

Laissez glisser: Ceci est le commandement qui signifie d'arrêter de ramer.

Main extérieure: En pointe, c'est la main qui est la plus éloignée de la dame de nage.

Pelle au carré: La pelle est dans la position de traction. Elle reste perpendiculaire à la surface de l'eau et submergée dans l'eau durant le coup.

PLACER L'EMBARCATION À L'EAU:

Les mains sur le bateau: L'équipage se positionne le long de l'embarcation près de leur siège et place leurs mains sur les plat-bords, étant prêt à soulever l'embarcation.

Supportez-la. Prêt. Soulevez!: L'équipage soulève l'embarcation des étagères sur le commandement.

Hauteur des épaules. Prêt! Soulevez!: L'équipage soulève l'embarcation à la hauteur des épaules pour la transporter. Ce commandement n'est peut être pas utilisé, dépendent du hangar du club, l'endroit où l'embarcation est située sur les étagères et la hauteur des portants sur les embarcations dans le hangar.

Sortez-la! Et faites attention aux portants!: L'équipage sort l'embarcation soigneusement du hangar, en prêtant une attention particulière à ce que les portants ne frappent rien. Tous devraient éviter de bavarder à moins que l'on crie pour avertir d'un problème possible.

Au-dessus de la tête. Prêt! En haut!: L'embarcation est poussée de la hauteur des épaules au-dessus de la tête des rameurs avec les bras allongés et droits avec une main sur chaque plat-bord.

À l'intérieur agripper...en la roulant vers...: Les rameurs grippent les pièces transversales à l'intérieur de l'embarcation et la roule ensemble vers la direction demandée. Si on a demandé à l'équipage de placer l'embarcation sur les chevalets, il est important que le bateau soit roulé en s'éloignant des chevalets pour éviter de le percer.

Au bord du quai!: Les membres de l'équipage placent leurs pieds au bord du quai pour s'assurer qu'ils ne déposent pas l'embarcation sur le quai et l'endommagent.

Roulez-la dans l'eau!: Lentement, l'équipage roule l'embarcation et la met à l'eau ensemble.

Glissez les avirons du côté de l'eau: Les rames du côté de l'eau sont poussées vers l'extérieur pour que le collier soit contre la dame de nage et que la pelle soit à plat sur l'eau. Ceci équilibre l'embarcation pendant que les participants embarquent.

Un pied à l'intérieur et asseyez-vous!: Les participants embarquent (l'instructeur fera une démonstration et donnera de l'aide) et s'assoient sur le siège en retenant en tout temps leurs avirons.

Une main sur le quai. Prêt! Poussez!: Tous les membres de l'équipage poussent l'embarcation du quai.

QUE FAIT UN BARREUR?

- dirige l'embarcation
- donne les commandements
- entraîne l'équipage
- appelle les stratégies pendant les courses
- motive les rameurs pendant l'entraînement et les courses

Pour les courses, le barreur est habituellement de petite taille. Le poids minimum alloué pour le barreur est de 50 kg pour les femmes et 55 kg pour les hommes. Au Canada, une barreuse peut être barreur pour un équipage masculin et un barreur peut être barreur pour un équipage féminin. Si le barreur pèse moins que le minimum requis, il / elle devra transporter des poids supplémentaires dans l'embarcation. C'est une tradition pour un équipage qui gagne une course de lancer leur barreur à l'eau.



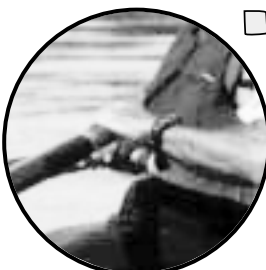
Garder les pouces sur le bout des poignées



Pendant la traction et la récupération, les poignets restent plats



Ne baisser pas les poignets lorsque la poignée est tirée vers vous



Ne baisser pas les poignets après le dégage

La prise

Comme dans plusieurs sports, la prise peut permettre ou empêcher votre succès et votre plaisir dans la pratique de ce sport. Comme exemple, le guru du golf Ben Hogan explique, "Bien jouer au golf débute par une bonne prise... la raison étant qu'une bonne prise amène au swing les bons muscles de vos bras et de votre corps." (Extrait de Ben Hogan, Five Lessons: The Modern Fundamentals of Golf, A.S. Barnes and Company, NY, NY.) Qu'importe le sport dans lequel un instrument est utilisé et où il existe un transfert d'énergie, une prise appropriée est critique.

Apprendre comment tenir correctement un aviron dès le début est peut-être une des plus importantes leçons du sport. Le rameur devrait être capable de ramener l'aviron à plat et au carré facilement et sans aucun effort excessif des mains, des poignets et des bras. La prise devrait toujours être détendue et relâchée.

LA PRISE EN COUPLE

- Les pouces devraient être sur le bout des manches en tout temps. ☆
- Les poignets et les premières jointures des doigts devraient être plats pendant la traction et la phase de récupération.
- Sans perdre le contrôle de l'aviron, il ne devrait y avoir aucune tension dans les doigts. ○
- La main fait un contrepoids à l'aviron et garde la pelle à la bonne hauteur au-dessus de l'eau pendant la phase de récupération.
- Il est plus facile de ramener la pelle à plat en tournant la poignée avec les doigts au lieu de fléchir les poignets.
- Les poignets ne devraient pas être courbés lorsque la poignée est ramenée vers le corps. ☾
- Les poignets ne devraient pas être surbaissés lorsque les poignées sont au corps après le dégage. □
- Pendant les actions de tourner au carré et à plat, les poignées devraient être roulées avec les doigts plutôt qu'être tournées par un mouvement excessif du poignet.
- Si le rameur est entraîné à tourner au carré et à plat seulement lorsque la poignée se déplace vers la poupe, le mouvement du poignet sera minimum.
- Tentez de tourner l'aviron au carré durant le déplacement de la poignée vers la poupe.
- Tentez de tourner la pelle à plat lorsque la poignée se déplace vers la poupe.



Éviter la courbure excessive



Éviter un abaissement excessif

Éviter les suivantes:

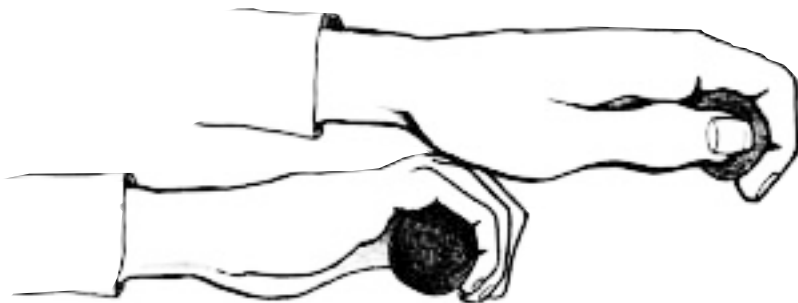
- Courbure excessive des poignets pendant la traction.
- Abaissement excessif des poignets pendant la phase de récupération

LE CROISEMENT

La main droite mène pendant la traction, la main gauche mène pendant la récupération.

- À cause de la longueur intérieure des avirons de couple, les poignées se chevauchent pendant la phase intermédiaire de la traction et de la récupération. Ce chevauchement en couple est appelé le croisement. Il est facile de s'y habituer dans les deux directions si deux étapes simples sont suivies:
- Lors de la traction, la main droite devrait se déplacer dans le croisement à l'avant de la main gauche et légèrement au-dessus de celle-ci. ☆
- Lors de la récupération, la main gauche est légèrement au-dessus et à l'avant de la main droite.
- Le dessus de la main droite se place au dessous du poignet gauche dans les deux directions.
- Les deux poignets sont plats comme mentionné auparavant.
- Une erreur fréquente survient lorsque le rameur fléchit le bras gauche trop tôt et tire la main gauche au-dessus de la main droite. D'autre la tire même en avant de la main droite.
- Les bras et les poignets doivent être droits et étendus pendant la traction initiale; la traction des bras devrait débuter au moment où les mains arrivent au croisement. ☾

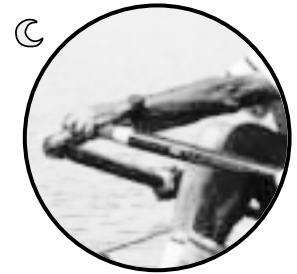
Toutes ces habiletés peuvent être apprises correctement dès le début.



LA POIGNE ET LE CROISÉE



☆
La main gauche vers la poupe et au-dessus de la main droite



☾
Les bras et les poignets droits avant de tirer avec les bras

CONSEIL SUR LA PRISE

"Ce n'est pas réellement une prise. Les doigts imitent un crochet. Les pouces aident seulement pendant l'action de tourner à plat. La détente est le point clé... des doigts détendus et libres."

DOUG WHITE
Entraîneur en chef
Centre d'aviron Gorge
Entraîneur niveau 4



Les mains séparées de 10 - 15 cm



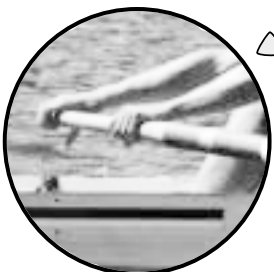
Garder les poignets plats



Remarquer la main intérieure pendant la traction



Les mains se déplacent continuellement vers la poupe



Remarquer la main intérieure pendant la récupération

EN POINTE

- La main extérieure devrait se placer sur le bout de la poignée de l'aviron.
- Les mains devraient être séparées de 10 à 15 cm. ☆
- Placez vos mains sur l'aviron et étendez vos deux pouces parallèles à la poignée. Vos pouces devraient se toucher légèrement.
- Un poignet plat avec les deuxièmes jointures de doigt correctement positionnées. ○
Vos mains devraient ressembler à ceci lorsqu'elles tiennent l'aviron.

Pendant la traction:

- Les poignets plats et les deux bras étendus au début de la traction. □
- Les doigts encerclent la poignée tout en restant détendus.

Après le dégagé:

- Les mains se déplacent vers la poupe. ☾
- La main intérieure tourne la rame au carré et à plat.
- Notez comment les doigts sont positionnés en angle droit avec le poignet.
- Les doigts entourent la poignée.
- La main intérieure ressemble à ceci pendant la récupération. △

La technique

Le but de cette section est de vous fournir de l'information élémentaire sur la technique de l'aviron qui facilitera votre apprentissage pour les habiletés que vous tentez de maîtriser. Une bonne posture améliorera votre confort pendant ces leçons.

LE DÉGAGÉ

Le dégagé est la phase du coup où les jambes, le dos et les bras ont terminé leur travail et la pelle est sortie de l'eau au carré en poussant vers le bas sur la poignée.

Au dégagé:

- Penchez vers l'arrière tout en gardant le bas du dos en position ferme.
- Gardez le menton à l'horizontal.
- Les épaules devraient être détendues.
- Les mains devraient être desserrées et détendues à ce point-ci.
- Les jambes devraient être barrées.
- Les pelles sont tournées à plat sur l'eau.

LA RÉCUPÉRATION

La récupération est la phase du coup entre le dégagé et l'attaque. Pendant la récupération, l'embarcation doit se déplacer aussi loin que possible, alors il faut éviter des mouvements qui interrompent son glissement.

Il y a une séquence particulière à la récupération qui peut aider à maximiser ce glissement (déplacement).

LES DÉBUTS DE LA RÉCUPÉRATION

La pelle étant tournée à plat lorsque la poignée de l'aviron sort du dégagé, la séquence devrait être: les mains en premier, les bras s'allongent en un mouvement régulier, et ensuite la partie supérieure du corps.

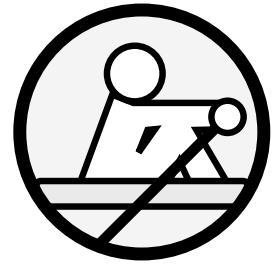
Autres points clés:

- Les jambes sont détendues et vers le bas jusqu'au moment où les mains esquivalent les genoux et que le torse se penche au-dessus des hanches.
- Le poids du rameur est au milieu de l'embarcation.
- Maintenir une prise décontractée et détendue.

VERS LA FIN DE LA RÉCUPÉRATION

Le rameur se prépare pour le prochain coup. Voici les points clés à cette étape du cycle:

- Les épaules et le haut du corps sont à l'avant des hanches.
- Le corps est détendu.
- Les genoux commencent à plier et le siège se déplace vers la poupe.
- Les bras sont complètement étendus mais sont décontractés.



LE DÉGAGÉ



LES DÉBUTS DE LA RÉCUPÉRATION



VERS LA FIN DE LA RÉCUPÉRATION



L'APPROCHE À L'ATTAQUE



L'ATTAQUE



LA PHASE INTERMÉDIAIRE DE LA TRACTION

L'APPROCHE À L'ATTAQUE

Le rameur se déplace toujours vers la poupe. Le penchement du haut du corps vers la poupe est accompli. La pelle commence à tourner au carré lorsque la poignée de l'aviron passe au-dessus des pieds. La pelle devrait être complètement au carré juste avant de prendre la position d'attaque.

L'ATTAQUE

L'attaque est le moment dans le coup où la pelle est placée dans l'eau. C'est une phase transitoire dans le cycle du coup d'aviron.

- Les bras devraient être droits.
- Le corps devrait être dans une position solide (bonne posture).
- Exécutez un mouvement rapide des mains pour mettre les avirons dans l'eau.
- Les tibias devraient être aussi près de la verticale que possible.
- Le menton/la tête devrait être à l'horizontale.

LA TRACTION

La traction est la phase de propulsion lorsque la pelle est dans l'eau et l'aviron pousse l'embarcation vers l'avant.

- La traction est produite par les jambes dès que la pelle est enfoncée.
- Le dos commence à tirer aussitôt que les mains sont au-dessus des genoux.
- Les bras commencent à fléchir lorsque l'aviron est près de former un angle droit avec l'embarcation et à ce moment les jambes sont presque droites et le dos est presque à la position verticale.

EXERCICES D'HABILITÉS

Votre instructeur vous enseignera quelques exercices qui vous aideront à améliorer votre technique d'aviron. Il est important de comprendre l'exercice et la raison pour laquelle l'exercice est pratiqué.

1. PELLE AU CARRÉ

Dans cet exercice, tenez la rame avec la pelle au carré. L'exercice peut être utilisé pour enseigner et/ou renforcer un nombre d'habiletés, incluant: descendre la poignée au dégagé (avant de tourner la pelle à la position à plat sur l'eau), garder la pelle au-dessus de l'eau pendant la récupération (la distance doit être d'environ la largeur d'une pelle), ou placer la pelle au carré complètement dans l'eau.

2. L'EXERCICE DE PAUSE

Cet exercice est utilisé pour vous aider à comprendre la séquence pendant la récupération. Une pause est incluse pendant la récupération, habituellement lorsque les mains sont au-dessus des genoux, l'angle du tronc est en position, et les jambes sont en extension. Après ce point, le rameur glisse sur la coulisse tout en gardant le tronc immobile et prêt pour l'attaque.

Cet exercice peut aussi être pratiqué pour aider l'équipage avec la synchronisation.

3. EXERCICE D'ORIENTATION

L'exercice d'orientation est utilisé pour renforcer la bonne posture à l'attaque et au dégagé. Votre instructeur vous demandera de vous asseoir en position pour l'attaque et ajustera la position de votre corps et de la pelle. Vous ferez un coup de rame léger et votre posture sera encore une fois ajustée lors du dégagé. L'objectif est de passer de la position de l'attaque au dégagé tout en gardant la bonne posture et le bon mouvement de pelle.

4. RAMER AVEC UN BRAS

C'est un autre exercice qui peut être utilisé pour une variété d'objectifs. En aviron de couple, votre instructeur vous demandera de ramer avec un bras pour améliorer la tenue de l'aviron (tournant la rame entre la position au carré et à plat).

En aviron de pointe, cet exercice peut vous aider à correctement utiliser le bras intérieur pour tourner la pelle de la position au carré à la position à plat. Le bras extérieur peut être uniquement utilisé pour pratiquer à sortir la rame de l'eau en poussant la poignée vers le bas et vers la poupe. Cet exercice peut aussi être utilisé pour renforcer la pression vers le bas appliquée par le bras extérieur pour garder la pelle au-dessus de l'eau.

VOTRE PARCOURS 1 EST COMPLÉTÉ.

REMERCIEMENTS

Rowing Canada Aviron a développé les programmes d'habiletés Parcours 1,2,3 afin d'introduire le plus grand nombre de canadiens possible au sport de l'aviron. Pour cette raison, le RCA aimerait remercier les contributions de plusieurs personnes qui ont présenté des idées, des aperçus, de la rétroaction technique et de l'encouragement.

PREMIÈRES ÉTAPES

Justin Fryer
Dominique Preney
Doug White
Alan Roaf
Herb Challier

ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT

Dave Dickison
Club d'aviron de Winnipeg
Jamie Stephenson
Club d'aviron de Kenora
Drew Harrison
Ernst Peters
John Wintrup

ÉTAPE FINALE

Jackie Skender
Alan Roaf
Dave Dickison

MISE EN PAGE & ESTHÉTIQUE

Idea Monsters

La majorité de l'information présentée dans le livret Parcours 1 a été développée par Alan Roaf alors qu'il occupait le rôle de directeur au développement d'entraîneurs et d'athlètes de RCA. Chuck McDiarmid et Carolyn Trono ont développé le programme et le contenu pour les divers niveaux, le passeport et le guide de l'instructeur.

N'OUBLIEZ PAS:

Félicitations! Vous avez complété votre livret pour le Parcours 1. N'oubliez pas de pratiquer les habiletés que vous avez apprises et demandez à votre entraîneur de marquer les composantes que vous avez maîtrisées. Continuez votre bon travail!



Une production de:
Rowing Canada Aviron
www.rowingcanada.org



LEARN TO ROW

The Journey123 Skills Program is published by

Rowing Canada Aviron

NOTC Venture,
P.O. Box 17,000, Station Forces
Victoria, B.C. V9A 7N2
Phone: 250-361-4222
Fax: 250-361-4211

www.rowingcanada.org

1-877-RCA-GROW

Printed in Canada

RCA MEMBERS: \$6 CAN
INTERNATIONAL: \$10 CAN

© 2002 Rowing Canada Aviron