

SNL LE LIVRET DU RAMEUR

COMMISSION TECHNIQUE SNL 2025



SOMMAIRE

01	INTRODUCTION
02	LE MATERIEL
03	TERMES TECHNIQUES ET MANOEUVRES
04	LE BARREUR
05	ORGANISER SA SORTIE
	AVANT LA SORTIE
	SORTIR SES PELLER
	SORTIR SON BATEAU
	LA MISE À L'EAU
	EMBARQUER DANS SON BATEAU
	REGLER SA PLANCHE DE PIED
	S'ECHAUFFER
	REGLES DE NAVIGATION
	EN CAS DE CHAVIRAGE
	ACCOSTER
	DEBARQUER DE SON BATEAU
	SORTIR SON BATEAU DE L'EAU
	RANGER SON BATEAU

06

GLOSSAIRE AVIRON

07

TECHNIQUE ET PERFECTIONNEMENT

LE COUP D'AVIRON

LE REPLACEMENT

LA PRISE D'EAU

LA PROPULSION

LE DÉGAGÉ

08

EXTRAIT DU CODE RIVIERE



INTRODUCTION

Lors de notre dernière Commission Technique, il a été décidé de faire comme beaucoup de clubs, rédiger « le livret rameur de la SNL ». Il s'adresse à tous, débutants et expérimentés, loisirs et compétiteurs. Inspiré de ce qui a déjà été réalisé par de nombreux clubs, ce livret aborde de nombreux sujets : la technique de l'aviron, le matériel, le jargon, les règles de sécurité ainsi que des exercices pour vous aider à progresser et à trouver plus de plaisir sur l'eau. Des informations utiles à lire, à relire.

Pour aller plus loin dans la technique vous trouverez sur le site du club des liens vers les capsules techniques conçues par la FFA.

Le mot du président :

Chères rameuses, chers rameurs,

Bienvenue dans le monde passionnant de l'aviron !

Que vous découvriez tout juste ce sport ou que vous comptiez déjà de nombreuses sorties à votre actif, ce livret du rameur a été conçu pour vous accompagner tout au long de votre pratique.

Vous y trouverez l'essentiel, et même un peu plus, de ce qu'il faut savoir pour évoluer en toute sécurité et avec plaisir sur l'eau : le matériel et ses réglages, les manœuvres et la terminologie spécifique, les rôles à bord, les règles de mise à l'eau et de navigation, sans oublier la technique, les exercices de perfectionnement et un glossaire pour ne rien laisser au hasard.

Ce livret se veut à la fois un guide pratique et un compagnon de route. Il a pour ambition de rassembler les connaissances et les bons réflexes qui font de chaque sortie un moment de plaisir partagé, de progression et de respect du milieu dans lequel nous ramons.

Prenez le temps de le parcourir, d'y revenir, d'y ajouter vos notes et vos expériences. L'aviron est une école d'équilibre, d'humilité et de solidarité : chacun y apprend, se perfectionne et contribue à la vie du club.

Bonne lecture,

et surtout... bonne rame !

Gérard HILAIRE



Sources, crédits et vérificateurs :

Livrets des clubs, Site FFA, documents Serge FORNARA, la Commission Technique 2025.

Photos : Laurent PIERRE.

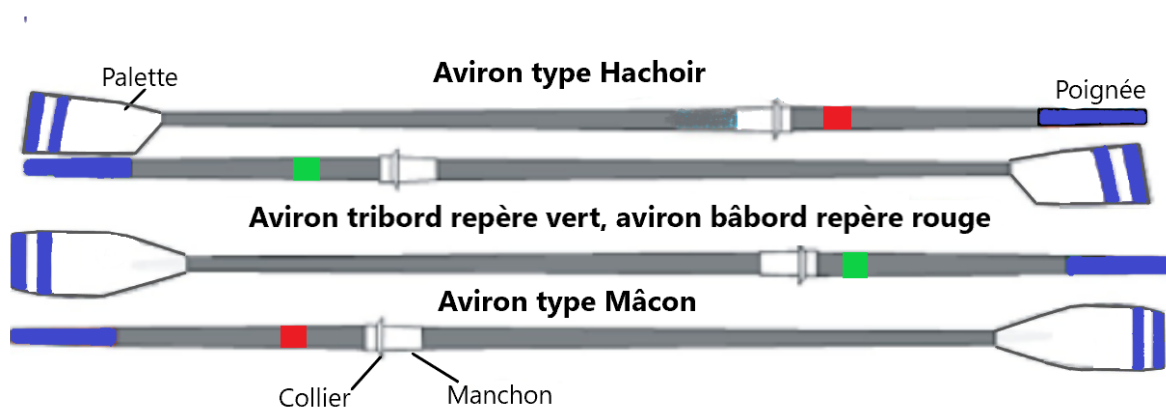
LE MATERIEL

L'AVIRON

Aussi appelé rame ou pelle, l'aviron a donné son nom à la discipline sportive.

Il y a des avirons BÂBORD qui portent un repère rouge et TRIBORD avec un repère vert.

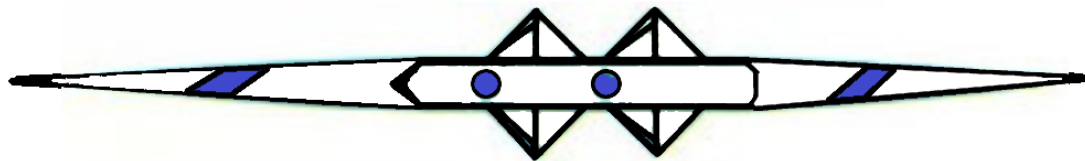
Il existe 2 types de palettes « hache » et « Mâcon ». La forme en hachoir a donné le nom de la pelle hache. Le nom de la ville « Mâcon » a été donné à la forme de la pelle lors de son apparition aux championnats d'Europe de Mâcon en 1956.



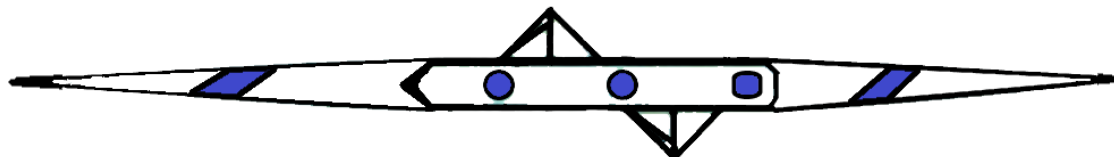
L'ARMEMENT

Il y a deux grandes catégories d'armement (équipement d'un bateau pour son fonctionnement sur l'eau).

- Armement en couple : chaque rameur ou rameuse a deux avirons en mains pour propulser son bateau. La longueur d'un aviron de couple est autour de 2m80 plus ou moins 20 cm.



- Armement en pointe : chaque rameur ou rameuse utilise un seul aviron. La longueur d'un aviron de pointe est autour de 3m80 plus ou moins 20 cm

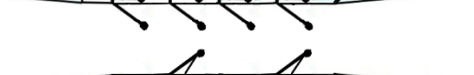
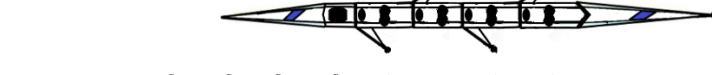


TYPES DE BATEAUX ET SIGLES

Les types de bateaux sont représentés en écriture abrégée par une suite logique. Elle commence par le chiffre correspondant au nombre de rameurs : 1, 2, 4 ou 8. Lorsque que ce chiffre est suivi par un "X", il s'agit d'un bateau de couple (deux avirons par rameur). Sans cette lettre, c'est un bateau de pointe (un seul aviron par rameur). En couple ou en pointe, le "+" c'est pour indiquer la présence d'un barreur. Seulement en pointe, un "-" indique qu'il n'y en a pas.

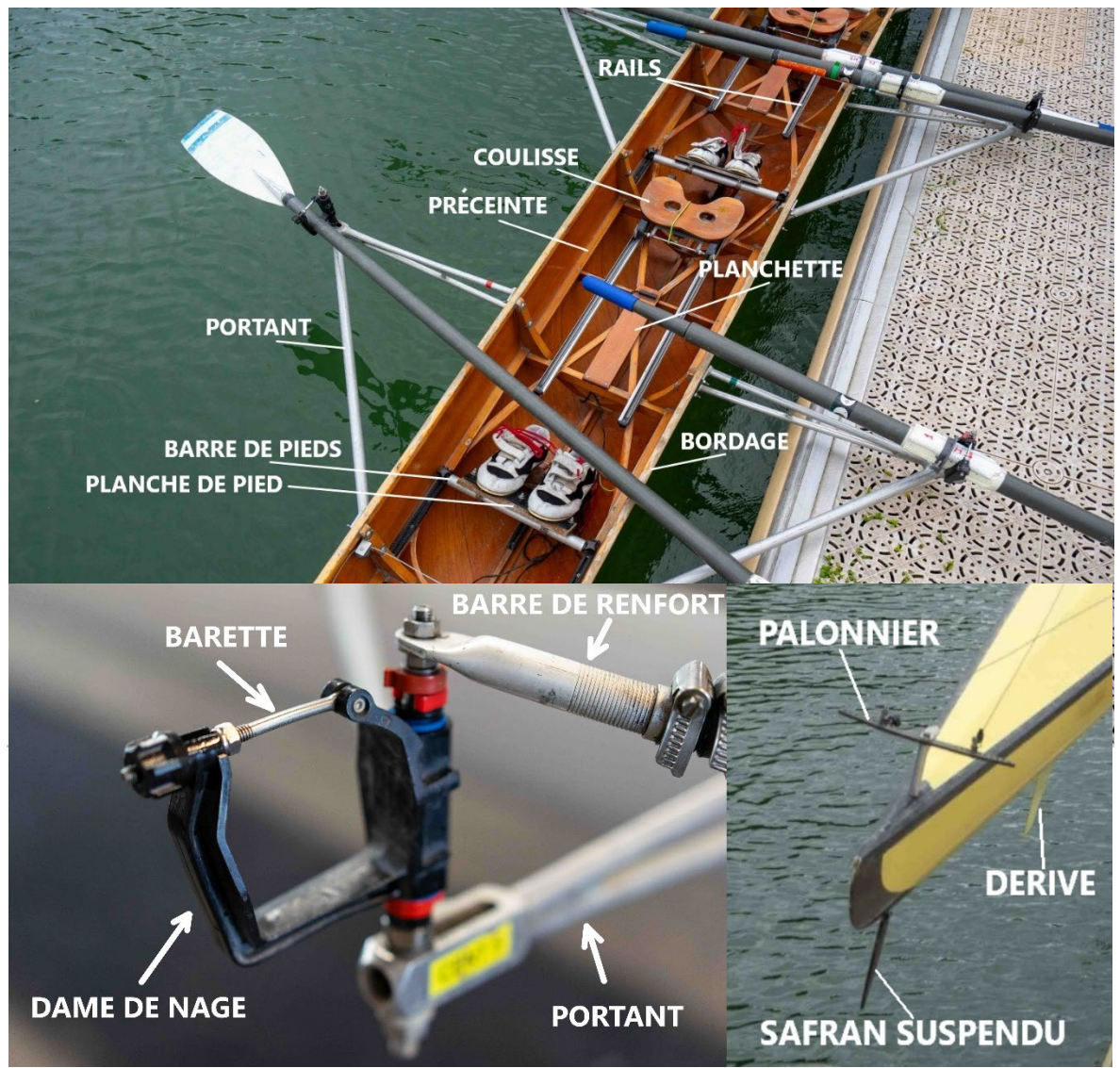
Lorsqu'il s'agit d'une Yolette nous ajoutons un "Y" juste après le nombre de rameurs. Ainsi, 4Yx+ est une Yolette de couple à quatre rameurs avec barreur, alors que 4Y+ est une Yolette de pointe avec barreur.

Certaines coques peuvent être armées en pointe ou en couples d'autres non. Elles portent donc un sigle suivi d'un numéro pour les distinguer dans le hangar. QB7, pour Quatre Barré numéro 7. QS2 pour quatre sans barreur numéro 2. H2 pour huit numéro 2, il est forcément barré. DS6 pour double scull numéro 6. S40 pour skiff numéro 40. Les Yolettes ne portent pas de sigles, elles sont baptisées et ou portent une couleur.

	Skiff 1X	S40
	2 de pointe sans barreur (Pair-Oar) 2-	PO1
	2 de couple sans barreur (Double scull) 2X	DS6
	2 de pointe avec barreur 2+	2B5
	4 de couple sans barreur 4X	QS8
	4 de couple avec barreur 4X+	QB4
	4 de pointe sans barreur 4-	QS7
	4 de pointe avec barreur 4+	QB3
	8 de couple avec barreur 8X+	H2
	8 de pointe avec barreur 8+	H1
	Volette de couple avec barreur 4YX+	VEGA
	Volette de pointe avec barreur 4Y+	BLEUE

L'ACCASTILLAGE

Accessoires et parties non structurales d'un bateau servant à la manœuvre.



TERMES TECHNIQUES ET MANOEUVRES

Comme certains aiment à le dire Appelons un chat un chat

Border les avirons	Pousser les avirons, colliers contre les dames de nages.
Cadence	Nombre de coups d'aviron par minute. Autour de 18 coups par minute à l'entraînement et plus de 30 coups par minute en compétition.
Carré	Une palette est dite « au carré » quand elle est tournée en position verticale, hors ou dans l'eau.
Dénager	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.
Engager	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.
Main au cuir	C'est tenir les mains à environ 30 cm de la poignée. Cette expression vient de ce que, dans le passé, les manchons étaient réalisés en cuir. Dans cette position les mains se rapprochent du cuir des manchons.
Nager	Ramer, propulser le bateau en marche avant.
Partout	Signal de départ pour ramer ensemble
Position de sécurité	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 allongés et jambes tendues. Notez que le bateau doit être tenu parallèlement aux vagues pour qu'il ne se remplisse pas d'eau.
Plumer	Effleurer la surface de l'eau avec le plat de la palette pendant la phase de retour. Les débutants plument pour maintenir l'équilibre du bateau. Par la suite, il faut éviter de plumer pour ne pas ralentir le bateau et favoriser la glisse.

Gammes	Exercice souvent utilisé pour l'échauffement. Ramer en bras seuls puis bras/corps puis quart de coulisser, demi, trois-quarts, pleine coulisser, trois-quarts, demi, quart, bras/corps puis bras seuls.
Ramer Bras seuls	Ramer sans coulisser, le dos fixé sur l'arrière, les épaules derrière le bassin, les jambes restent allongées, en se servant uniquement des bras.
Ramer Bras Corps	Même action que ramer en bras seuls, mais en ajoutant la bascule du dos pour plus d'amplitude.
Ramer en quart/demi/trois-quarts/Pleine coulisser	Utilisation plus ou moins longue de la coulisser, en fonction de la flexion de jambes.
Scier	C'est l'action de frotter l'eau avec l'arrière de la palette légèrement relevée. Cette action permet de freiner le bateau au moment de l'appontage, de s'arrêter plus ou moins vite en fonction de l'inclinaison de la palette sur, puis dans l'eau et de la vitesse à laquelle on exécute cette manœuvre. Plus le bateau va vite, plus il faut l'exécuter progressivement au risque de voir les avirons s'échapper des mains, voire le rameur - la rameuse - éjecté du bateau, si, par faute technique, ce dernier engageait sa palette au carré dans l'eau au moment du retour. Pour prendre une analogie avec la voiture pour freiner il ne faut pas sauter sur la pédale de frein, vous vous retrouveriez dans le pare-brise, il faut appuyer progressivement et plus ou moins énergiquement sur la pédale en fonction de l'urgence de l'arrêt. L'idéal est tout de même de ne jamais devoir se confronter à l'urgence. C'est aussi un exercice pour travailler l'équilibre du bateau. Le contact avec l'eau donne un repère de hauteur et tout en gardant le contact avec l'eau le ou les rameurs - rameuses- ajustent les hauteurs de leurs mains pour que le bateau ne penche ni sur bâbord ni sur tribord.

LE BARREUR

Le Barreur fait partie de l'équipage. Il est chargé de diriger le bateau mais pas que. Il forme avec le chef de nage un binôme où compréhension, encouragement et communication sont les clés de l'unité du bateau.

Il est aussi celui qui relaie les consignes de l'entraîneur. Il donne le rythme au bateau. Avant la sortie, il prend en compte le nombre de bateaux et le type de sorties sur le bassin afin d'anticiper les difficultés.

Sur le ponton, il est attentif aux manœuvres de son embarcation et de celles des autres. Il facilite les mises à l'eau et les sorties. Il veille sur son équipage hors et sur l'eau.



ORGANISER SA SORTIE

AVANT LA SORTIE

Je prends connaissance de la météo (Pas de sortie par brouillard, crue - voir site vigicrues).

Je suis habillé en conséquence mais toujours avec des vêtements près du corps et des vêtements de rechange au vestiaire.

Je m'informe de la zone de navigation décidée par le responsable de l'ouverture du club.

Je participe à la mise en place de la sécurité.

Je m'assure des consignes de sécurité : téléphone mobile, numéro d'urgence affichés, trousse de secours, le gilet de sauvetage pour le barreur.

Je suis barreur, je m'informe et j'informe des nouvelles difficultés de parcours (Trafic, obstacles, courant..).

Je remplis le carnet de sortie pour garantir ma sécurité



Il fait Chaud

Je pense aux lunettes de soleil, à une casquette, à une crème solaire et à une bouteille d'eau.

Il fait froid

Je pense au bonnet et à des chaussettes chaudes. Les chaussons de plongée sont une bonne option.

SORTIR LES AVIRONS

Les avirons sont fragiles et longs, il faut toujours les porter **les palettes devant tournées vers le haut à l'horizontale**.

Il ne faut pas les porter à l'épaule pour éviter de blesser quelqu'un.

Il faut éviter de heurter les palettes en les décrochant des racks ou en les y mettant.



SORTIR LE BATEAU

Le matériel doit être manipulé avec soin et entretenu régulièrement. Les coques et les palettes sont fines et donc fragiles, les matériaux (bois, plastique, composites, aluminium) sont sensibles aux rayures, aux fissures, aux chocs. Un matériel en mauvais état pose des problèmes de sécurité. Il est beaucoup moins agréable à utiliser et... il coûte cher ! Il faut donc acquérir les bons réflexes dès le départ. Par exemple ne pas porter les bateaux par les pointes.

Ne sortez pas seul votre bateau du hangar, observez les obstacles aux alentours. Faites-vous aider pour ranger votre bateau dans le hangar.
Les bateaux et les avirons sont réparés par des bénévoles. Ils apprécient que leur travail soit respecté.

Je vérifie mon matériel : La présence, des bouchons, des lacets aux talons et de la boule à l'avant du bateau ! Je débloque les barrettes sans les retirer. Je mémorise la place et le sens dans lequel le bateau est rangé.

Les gestes pour porter un bateau

En Tête

Les porteurs tendent les bras au-dessus de la tête.



A bras

Les porteurs sont au même niveau, de part et d'autre de la coque. Ils tiennent le bateau par le bordage, bras tendu le long du corps. **La yolette** est un bateau lourd, il est toujours porté à bras. Les porteurs se placent au niveau des poignées de renfort placées à l'intérieur de la coque. Le bateau est sorti coque vers le haut, il faut le retourner coque vers le bas pour le poser sur les tréteaux. Tous les porteurs effectuent le retournement en même temps, à l'annonce des consignes. Ils veillent à ne pas agripper le bateau par les portants, qui sont des pièces fragiles.



A l'épaule

En fonction du type de bateau on le porte différemment. Skiff et Double si l'appontement est rigide, les bateaux sont portés sur l'épaule à mi pointe. Sinon au niveau de l'endroit où le portant est fixé le « genou ». Quatre et huit, les bateaux sont portés au plat bord sur l'épaule à la suite de l'action de débordement.

**Débordement**

Partant d'une position en tête vers une position épaule, les porteurs se répartissent à droite et à gauche en quinconce.



Le rouler, le retourner

Partant de la position épaule, le bras de l'épaule où repose le bateau, enroule la coque. L'autre tient la préceinte du bordage proche de l'épaule. Le bateau est alors roulé vers les genoux. Partant de la position sur tréteaux coque vers le haut. Le bateau est pris par le bordage, il est roulé sur le bras près du corps afin de le retourner. L'autre bras quitte le bordage pour attraper la préceinte. Cette position peut être une position de repos. Ensuite repris au bordage par les mains il est prêt à partir en tête ou épaule. Sur les bateaux carbonés, des renforts remplacent la préceinte.



LA MISE À L'EAU

Arrivé sur le ponton, l'équipage se répartit sur la longueur du bateau et positionne le bateau parallèlement au ponton, la boue vers l'amont. Aux ordres, l'équipage met le bateau en tête puis le roule et le dépose délicatement sur l'eau en pliant les jambes et en écartant bien le bateau du ponton.



Pour les voilettes, la manœuvre est différente. A cause du poids, on ne met pas le bateau en tête ! Les porteurs présentent le bateau perpendiculaire au ponton, immergent la poupe (côté de la barre) et font glisser le bateau dans l'eau progressivement sans frotter la coque sur le ponton. Par la suite, ils ramènent le bateau parallèle au ponton.

Il est important d'être vigilant aux portants, ils peuvent blesser les porteurs.



L'EMBARQUEMENT

Bateau sans barreur

*****Préparation*****

- Je mets mes avirons en commençant par la pelle côté ponton càd tribord (couleur vert), en faisant attention à diriger la dame de nage vers la planche de pieds. Pour finir, je vérifie que la dame de nage est bien fermée.
- Je pose le deuxième aviron près de la dame de nage.
- Je borde le premier aviron. Je le pose sur le bordage et je maintiens de la main côté ponton l'ensemble aviron et bordage. Je mets le pied côté eau sur la planchette.
- Je transfère mon poids sur la jambe pied planchette, j'équilibre avec la jambe au ponton comme un balancier.
- Je mets dans la dame de nage le deuxième aviron. Je vérifie le sens de la dame de nage (orientée vers l'arrière du bateau) et le serrage de la barrette.
- Je sors du bateau en transférant mon poids sur la jambe au ponton.

*****Embarquement*****

- Je tiens les poignées de mes 2 avirons bordés avec la main côté eau.
- Je mets le pied côté eau sur la planchette (entre les rails). Je mets la main côté ponton sur le bordage (bord du bateau).
- J'écarte pour dégager le portant du ponton.
- Je pousse pour éloigner le bateau du ponton.
- Je mets le pied côté ponton dans le cale-pied. Je m'assois délicatement sur la coulisse. Je mets le pied côté eau dans le cale-pied.
- Je me mets en position de sécurité (les avirons entre le buste et les cuisses, les bras par-dessus). J'attache mes pieds.

Bateau barré

*****Préparation*****

- Je mets mes avirons en commençant par la pelle coté ponton, en faisant attention à diriger la dame de nage vers la planche de pieds. Pour finir, je vérifie que la dame de nage est bien fermée.
- Je pose le deuxième aviron près de la dame de nage.
- Je borde le premier aviron. Je le pose sur le bordage et je maintiens de la main côté ponton l'ensemble aviron et bordage. Je mets un pied côté eau sur la planchette. Je transfère le poids et je mets dans la dame de nage le deuxième aviron. Je vérifie le sens de la dame de nage et le serrage de la barrette.
- Je sors du bateau.

*****Embarquement*****

- A l'ordre du barreur je tiens les poignées de mes 2 avirons bordés avec la main côté eau.
- Le barreur annonce son embarquement.
- Il monte et prend soin de passer le **cordage du tire-veille sous ses jambes**.
- Le barreur transfère les ordres au dernier rameur.
- A l'ordre « pied planchette », je mets le pied côté eau sur la planchette (entre les rails).
- A l'ordre « Main au bordage » je mets la main côté ponton sur le bordage (bord du bateau).
- A l'ordre « On écarte », j'écarte délicatement ma jambe côté ponton pour échapper le portant du ponton.
- A l'ordre « On pousse », je pousse plus fort pour éloigner le bateau du ponton.
- Je mets le pied côté ponton dans le cale-pied. Je m'assois délicatement sur la coulisse. Je mets le pied côté eau dans le cale-pied.
- Je me mets les avirons entre le buste et les cuisses, les bras par-dessus. J'attache mes pieds.

REGLER SA PLANCHE DE PIED

Il est important de bien régler sa planche de pied.

En profondeur : jambes tendues sur l'arrière les épaules derrière la ligne du bassin les bras pliés, les pouces au bout des avirons doivent frotter sur les côtes.

En hauteur : à la convenance de chacun.

Sécurité : Vérifier la présence des lacets sur les talons et la longueur maximum de 7cm



S'ÉCHAUFFER

L'échauffement est souvent négligé. Pourtant il est indispensable pour éviter les blessures à l'entraînement et afin de performer en compétition.

Il peut précéder la mise à l'eau du bateau par un petit footing de 10 minutes, des mouvements des membres supérieurs et des poignets.

Sur l'eau on démarre en faisant des gammes.

LES REGLES DE NAVIGATION ET SECURITE

Sur la Marne c'est comme sur toutes les voies navigables, on tient sa berge à **TRIBORD**.

La priorité est donnée au moins manœuvrable.

La priorité à droite pour les bateaux de même catégorie.

Les péniches sont prioritaires car moins manœuvrables.

Les bateaux à rames sont prioritaires sur les bateaux à moteur.

Les bateaux à voile n'utilisant pas de moteur sont prioritaires sur les bateaux à rames.

Entre-nous, faisons preuve de bon sens et de sportivité. Facilitons le dépassement et privilégions la sécurité.

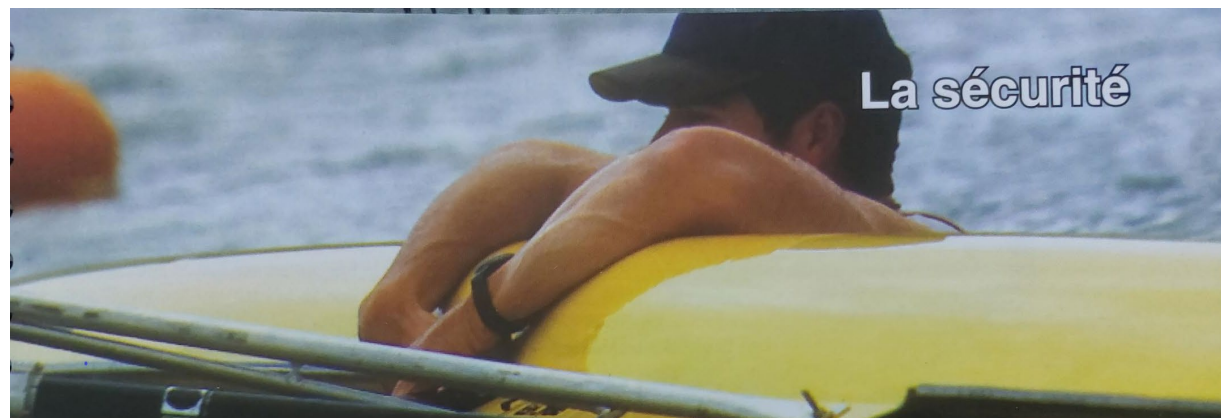
Le barreur, le chef de nage ainsi que le rameur occupant la dernière position d'un bateau doivent être attentifs à la conduite du bateau, aux autres embarcations ou objets dérivants. Je n'hésite pas à alerter les autres bateaux de ma présence en criant même si ce sont des Dieux.

Si je croise une péniche, je passe en bras-corps et je positionne mon bateau parallèle aux vagues. Je me mets en position de sécurité (jambes tendues, bras allongés et pelles à plat). Si les vagues sont importantes, en position de sécurité, je relève le bord du côté des vagues afin de limiter l'entrée de l'eau dans le bateau.

Ne pas hésiter à se retourner souvent vers bâbord et vers tribord.

EN CAS DE CHAVIRAGE

(Rien à voir avec le virage du chat !)



En cas de chavirage le rameur doit essayer de remonter sur son bateau. Si ce n'est pas possible il doit sortir son buste de l'eau en s'allongeant sur la coque. Battre des pieds pour s'approcher de la berge.

L'hiver, il est impératif et même vital de rester accroché à son bateau avec le buste hors de l'eau en attendant le bateau de sécurité du club qui sortira le(s) rameur(s) de l'eau.

En cas de chavirage en situation de danger (à l'approche d'une péniche ou autre bateau ou par temps froid) abandonner le bateau et nager jusqu'à la berge.

Dans un bateau collectif **vérifier que tout l'équipage est présent.**

Afin de permettre au corps de récupérer et de ne pas perdre d'énergie, une fois rentré, pensez à prendre une douche chaude et boire une boisson chaude rapidement.

ACCOSTER

On accoste toujours contre le vent, contre le courant (le plus fort des deux).

On se rapproche de la berge puis de biais par rapport au ponton (environ 15° 20°)

On rame jambes tendues, bras seuls pour contrôler sa vitesse.

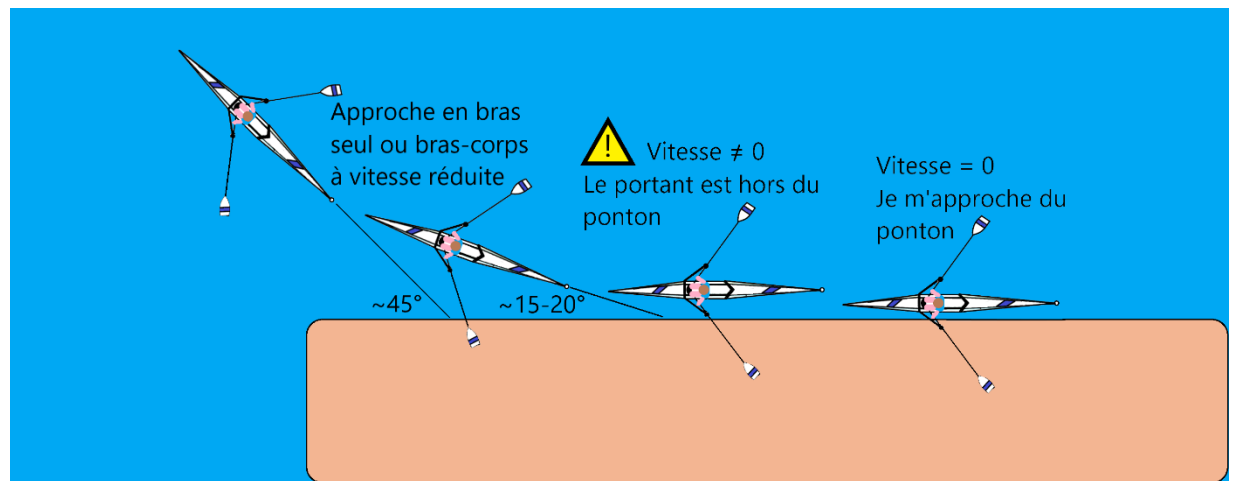
On se retourne pour surveiller sa direction.

On lève la palette coté ponton pour qu'elle passe au-dessus (palette vers le bas).

Ensuite on se met parallèle au ponton pour ne pas toucher le ponton.

On accoste les portants hors ponton.

Une fois arrêté, les avirons dans la main côté eau, on tient le ponton avec la main côté ponton et on approche le bordage du ponton.



DEBARQUER DE SON BATEAU

- Je tiens les poignées de mes 2 avirons avec la main côté eau.
- Je maintiens mes avirons bordés et la palette côté eau à plat sur l'eau.
- Je mets le pied côté eau sur la planchette (entre les rails).
- Je tiens le bordage côté ponton avec la main côté ponton.
- Je me mets debout dans le bateau.
- Je sors le pied côté ponton du bateau et je le pose sur le ponton.
- Je transfère mon poids sur la jambe au ponton tout en ramenant l'aviron côté eau.

Bateau collectif barré	Le barreur sort en premier et aide au maintien du bateau en se positionnant au 2 ou 3 pour un 4 et du 4 au 6 pour un huit (cela dépend du courant). Il transfère les ordres au rameur qui occupe la dernière position dans le bateau.
Bateau collectif non barré	C'est le rameur qui occupe la dernière position dans le bateau qui donne les ordres de sortie du bateau.
Les ordres	Une fois les barrettes côté eau retirées si le maintien du bateau est assuré par le barreur ou que l'expérience de l'équipage suffit. • <i>Pied planchette</i> • <i>Main au bordage</i> • <i>On se lève</i> • <i>Pied ponton</i> • <i>On ramène</i>



SORTIR SON BATEAU DE L'EAU

Une fois les avirons retirés, vérifier que les barrettes sont resserrées.

Se faire aider.

- Prendre le bateau avec une main par la préceinte ou sur les éléments de renfort notamment pour les bateaux en fibre de carbone.
- Avec l'autre main sur la coque, on écarte le bateau du ponton en le levant.
- Une fois le bateau sorti de l'eau, la main initialement sur la coque prend la position opposée à l'autre.
- Ensuite on utilise les gestes de portage des bateaux jusqu'à la zone des tréteaux.
- Je pose mon bateau sur des tréteaux adaptés au poids et à la taille.
- Je veille à ce qu'il ne pose pas sur la dérive, le safran, l'hiloire.
- Je nettoie les rails et les roulettes des coulisses avec un chiffon.
- Je nettoie et j'essuie la coque.
- Je veille à ouvrir les bouchons et les écoutilles.



RANGER SON BATEAU

- Je range les avirons sur les râteliers à leur emplacement initial.
- Je replace le bateau là où il était.
- Je mets les balles de tennis sur les dames de nages côté passage.
- **Je confirme mon retour sur le cahier de sortie.**
- S'il y a lieu, je remplis le cahier des avaries et j'en parle à un responsable.

GLOSSAIRE

A	
Abordage	Collision entre les bateaux. Souvent liée au non-respect des règles de circulation.
Accastillage	Accessoires et parties non structurelles d'un bateau servant à la manœuvre d'un bateau.
Albano	Nom de la ville où fut utilisé pour la première fois lors des JO de Rome 1960 le balisage de ce nom composé de bouées délimitant les couloirs et le champ de course d'un bassin d'aviron.
Aligneur	Arbitre et personnes allongées à plat-ventre, qui effectuent l'alignement des bateaux par la boule d'étrave sur la ligne de départ.
Armement	Placement des portants sur les bordages de l'embarcation.
Avarie	Domage ou problème technique d'une embarcation.
Aviron	Élément de propulsion appelé aussi rame. Discipline sportive où l'élément est utilisé.
Axe	Tige métallique maintenant la dame de nage sur le portant Tige métallique fixant le safran (la barre) à l'embarcation. Appelé aussi « mèche ».
B	
Babord	Côté gauche d'une embarcation en regardant vers l'avant
Balisage	Ensemble des bouées délimitant le champ de courses, les couloirs et autres repères spécifiques.
Barre	Pièce placée à l'arrière ou sous la pointe arrière d'une embarcation permettant de modifier sa trajectoire. Elle est constituée d'un safran (partie verticale immergée), d'un axe et d'un timon (partie horizontale) permettant de modifier l'action du safran.
Barre de pieds	Partie du cale-pied recevant les planches de pieds prenant appui sur chaque côté de la charpente du bateau (préceinte).
Barre de renfort	Tube renforçant le portant appelé également « 5 -ème barre ».
Barrette de fermeture	Tige généralement filetée permettant de tenir la dame de nage. Elle est appelée communément « aiguille ou aiguillette ».
Barreur, barreuse	Le barreur ou la barreuse est le membre d'un équipage chargé de diriger le bateau. Il est soumis à un poids minimum suivant la catégorie de l'équipage. Il est admis sans distinction de catégorie et de sexe.
Bassin	Partie d'un plan d'eau ou d'un cours d'eau où se pratique l'aviron.
Bordage	Partie de la coque d'un bateau constituée d'une mince feuille de bois ou de matériaux composites fixe sur la charpente. Il est à « franc-bord » lorsqu'il est constitué d'une seule feuille et à « clins » lorsqu'il est constitué de plusieurs lames de bois se chevauchant.
Bordée	Partie d'un équipage « ramant en pointe » d'un côté ou de l'autre d'un bateau.
Bouée	Balise sphérique accrochée à un câble immergé dans le cas d'un balisage d'aviron ou à un lest dans les autres cas.
Boule d'étrave	Boule de protection de 4 cm de diamètre minimum fixée à l'avant du bateau.
Bout	Cordage en terme maritime (se prononce « boute »).
C	
Cale-pieds	Pièce réglable située devant le rameur lui permettant de prendre appui avec ses pieds. Il est constitué de la barre de pieds et de la planche de pieds qui

	reçoit elle-même les chaussures ou les sangles. La planche de pieds prend appui sur la carlingue.
Carlingue	Pièce longitudinale de renforcement placée au fond du bateau.
Carreau	Planche plane plus épaisse ceinturant le bordage à hauteur des genoux.
Champ de course	Partie d'un bassin, délimitée par un balisage, réservée aux courses.
Chavirage	Inclinaison ou retournement d'un bateau entraînant la chute involontaire du rameur dans l'eau.
Chef de nage	Sur une embarcation, rameur placé à l'arrière, sur lequel les autres rameurs synchronisent leur « nage ».
Circulation	Les règles de circulation sur un plan d'eau, à l'entraînement et en compétition sont indiquées sur des plans de circulation affichés près des pontons d'embarquement. Tout manquement à ces règles est sanctionné.
Clin	Voir Bordage.
Cloche	Instrument utilisé par le starter ou le juge de parcours comme signal sonore pour ordonner l'arrêt d'une course.
Code	Ensemble des règles relatives au déroulement des compétitions : - Codes des Régates s'appliquant aux régates en eaux intérieures (lacs, rivières). - Code des Régates en Mer s'appliquant aux régates en mer.
Collier	Cercle en métal ou en plastique fixé sur le manchon de l'aviron permettant de le caler dans la dame de nage.
Coulisse	Voir Siège.
Couloir	Espace dans un champ de course réservé à un équipage. Il peut être ou non délimité par des bouées.
Couple (f)	Armement d'un bateau permettant de ramer avec un aviron dans chaque main.
Couple (m)	Autre nom de la membrure ou de la varangue.
Course	Compétition de vitesse : - course en ligne : compétition entre plusieurs équipages alignés au départ, - course contre la montre (appelée tête de rivière) : compétition entre plusieurs équipages avec un départ individuel différé.
Croisillons	Lattes de bois en forme de « X » reliant les préceintes opposées du bateau et prenant appui sur les traverses.
D	
Dame de nage	Pièce pivotante en forme de U fixée sur le bordage ou au bout des portants et recevant l'aviron.
Déclassement	Le déclassement d'un équipage est une sanction qui consiste en la perte d'une ou plusieurs places dans la course pour laquelle cette sanction a été prononcée.
Dérive	Plaque verticale placée sous la pointe arrière dans l'axe longitudinal d'un bateau permettant de maintenir celui-ci dans une trajectoire rectiligne.
E	
Ecoutille	Trappe permettant d'accéder sous les parties pontées des bateaux.
Equipe	Un ou plusieurs rameurs d'une embarcation incluant le barreur.
Erseau	Anneau autour de l'aviron voir collier.
Etambot	Autre nom de la pointe arrière d'un bateau
Etrave	Autre nom de la pointe avant d'un bateau
G	
Genou	Prolongement des membrures d'un bateau dans la hauteur du carreau. Les portants sont fixés sur les genoux.

H	
Hiloire	Bordure verticale placée à l'arrière de la proue et en prolongement du carreau d'un bateau empêchant les entrées d'eau dans le bateau.
L	
Lacet	Par lacet, au sens de la conformité du cale-pied, on entend le lacet reliant le talon de chaque chaussure au fond du bateau. Le débattement du talon est limité à 7 cm.
Levier	Partie de l'aviron du collier jusqu'à la poignée.
Liston	Baguette en bois profilé, placée sur le dessus du carreau d'un bateau.
M	
Manche	Long tube en bois, métallique ou en matériau composite constituant l'aviron.
Manchon	Tube en surépaisseur disposé sur le manche de l'aviron permettant de le placer dans la dame de nage, d'assurer sa rotation et de donner l'inclinaison de la palette.
Membrure	Assemblage dont l'ensemble constitue l'ossature de la coque sur laquelle est fixé le revêtement extérieur, appelée borde ou bordage.
Mire	Panneau jaune et noir posé exactement sur les lignes de départ et d'arrivée face à l'aligneur ou aux juges d'arrivée. Elle est aussi appelée ticket de métro.
O	
Outrigger	Embarcation armée de portants
P	
Pair-oar	Autre nom d'origine anglaise d'un bateau à deux rameurs en pointe sans barreur.
Palette	Partie élargie à une extrémité de l'aviron permettant de prendre appui sur l'eau. Les ailes de palettes sont les parties situées à l'extérieur du manche.
Palonnier	Voir Timon
Pelles	Autre nom donné aux avirons.
Planche de pieds	Planche du cale-pied recevant les pieds ou les chaussures du rameur.
Planchette	Petite planche fixée sur les traverses d'un bateau en bois ou emplacement sur lesquels le rameur peut poser ses pieds à l'embarquement et au débarquement.
Poignée	Partie de l'aviron sur laquelle le rameur place sa main.
Pointe	Armement d'un bateau permettant de ramer avec les deux mains sur le même aviron. Terme général s'appliquant à la proue et à la poupe d'un bateau. On parle alors de pointe avant ou de pointe arrière.
Pontage	Fermeture de la proue et de la poupe par une feuille de matériau composite ou par une toile sur les bateaux en bois.
Ponton	Plate-forme terrestre sur une berge ou flottante arrimée à la berge permettant l'embarquement et l'accostage des bateaux. On distingue trois sortes de pontons : ponton d'embarquement, ponton de débarquement et ponton d'honneur (réservé aux remises de récompenses).
Portant	Ensemble de tubes métalliques ou en matériaux composites fixés sur le carreau d'un bateau et recevant la dame de nage à son extrémité.
Position de sécurité	Position que doit adopter un rameur en difficulté pour éviter le chavirage de son bateau
Poupe	Arrière du bateau.
Préceinte	Dans la construction en bois, ceinture de bordage épais qui entoure le bateau sous le carreau.

Proue	Avant du bateau
R	
Rail	Chemin de roulement composé de 2 rails sur lequel se déplace le siège.
Rameur	Personne pratiquant l'aviron (rameur, rameuse). Au sens général, ce terme s'applique indifféremment aux personnes des deux sexes.
Râtelier	Support servant à ranger les avirons dans un garage.
Registre de sortie	Cahier de club sur lequel doivent être consignées par l'un des rameurs avant chaque sortie de bateau, son identification, la composition de l'équipage et l'heure de sortie ; au retour seront consignés l'heure de retour et tout incident survenu.
Règles de circulation	Règles fixées par les Codes de la navigation fluviale et maritime. En aviron, ces règles sont également précisées lors de la réunion préparant à l'organisation d'un événement.
S	
Safran	Plaque verticale de la barre immergée permettant de modifier la trajectoire d'un bateau.
Scull	Ou double scull. Nom d'origine anglaise pour désigner un deux de couple
Sécurité	Ensemble des règles et mesures permettant d'assurer la sécurité des rameurs et la protection du matériel. Terme courant pour désigner le bateau de sécurité ou pour désigner l'activité sécurité des encadrants d'une sortie.
Siège	Assise mobile munie de roulettes qui permet le déplacement du rameur sur son bateau. Elle est appelée communément « coulisse ».
Skiff	Nom d'origine anglaise (de l'ancien français << esquif >>) d'un bateau à un rameur en couple
T	
Tête de rivière	Voir Course
Timon	Pièce horizontale située au-dessus du safran. Appelée aussi palonnier.
Tire-veille	Filin tenu par le barreur et relié au timon.
Tolet	Tige en bois ou en métal, fixée dans le plat-bord d'un bateau sans portant, servant à recevoir l'erseau d'un aviron et remplaçant la dame de nage.
Traverse	Pièce en bois transversale reliant les deux côtés de la membrure à hauteur de la préceinte et recevant les rails du siège.
Tribord	Côté droit d'une embarcation en regardant vers l'avant.
V	
Varangue	Autre nom de la membrure ou du couple.
Y	
Yole	Embarcation à bordage à clins, sans portant, pontée ou non. Les dames de nage sont fixées sur le carreau et les rameurs sont décalés sur leur bordée.
Yolette	Embarcation moins large que la yole, à bordage à franc-bord, armée en pointe ou en couple.

TECHNIQUE ET PERFECTIONNEMENT

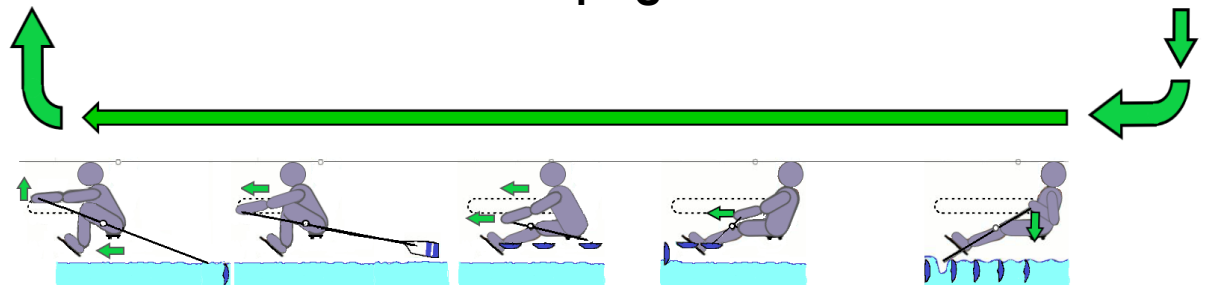
L'aviron est un sport de glisse à deux temps. Un temps moteur et un temps glisseur.

Le temps moteur



L'ATTAQUE	LA PROPULSION		
Attaque	Poussée	Pousser/Tirer	Tirer
Les palettes de l'aviron sont au carré dans l'eau, les bras sont allongés et souples, les jambes sont pliées, tibias verticaux. Référence – repère Position sur l'avant.	Les jambes commencent à pousser, les bras allongés et le dos transmettent celle-ci à la palette	Les bras commencent leur traction par la flexion du coude, tout en gardant un déplacement horizontal de la main et des épaules (conservation de la hauteur de traction).	Fin du temps moteur où la poussée des jambes, la traction des mains et l'inclinaison du dos cumulent leurs effets.

Le temps glisseur



LE REPLACEMENT		LE DEGAGE
Préparation de l'attaque	Replacement	Le dégagé
En fin de temps glisseur, le rameur va synchroniser la fin de flexion des jambes (tibias verticaux) avec la rotation de la palette (horizontale passe à verticale) et la fin de l'appui vertical sur l'aviron pour permettre aux palettes de se placer dans l'eau et permettre de propulser à nouveau le bateau sans contrarier la glisse de ce dernier.	Les mains continuent leur avancée et entraînent l'avancée des épaules et le début de flexion des jambes	Jambes tendues, buste tenu les mains s'éloignent du corps et passent devant les genoux. Le rameur appuie sur l'aviron pour le sortir de l'eau – fin du temps moteur. Les jambes sont allongées les bras sont pliés, les épaules légèrement en arrière de la verticale passant par le bassin (du rameur). Référence – repère Position sur l'arrière

Le remplacement et ses exercices

Le remplacement consiste à se replacer vers la position avant, pelles hors de l'eau, en limitant au maximum la perte de vitesse. C'est aussi une phase de récupération. Le remplacement conditionne la qualité de la prise d'eau et la propulsion qui vont suivre. Les avirons servent à équilibrer le bateau.

1. Arrêt bras allongés puis arrêt bras-corps : le rameur s'arrête bras replacés (puis bras-corps replacés), marque une pause et redémarre au signal.

Objectifs : Vérifier les positions des rameurs et se préparer à l'inversion avant.

Critères : Les bras sont allongés avant que le bassin ne bascule vers l'avant. Les jambes restent plaquées contre les rails jusqu'à l'arrêt. Au signal le rameur termine son remplacement en contrôlant la flexion des jambes.

2. Ramer sans chaussures

Objectifs : Ne pas précipiter le retour. Effectuer le renvoi des mains avant la flexion des jambes.

Critères : La mise en avant du centre de gravité favorise le retour (plutôt que de l'obtenir avec une traction permanente excessive sur les chaussures)

3. Piano : Au cours du retour les doigts pianotent sur les poignées.

Objectifs : Tenir la poignée avec les doigts seuls, ne pas tenir ses pelles à pleines mains.

Décontracter les mains et les doigts. Tourner ses pelles avec les pouces sans casser les poignets (source de changement de hauteur et donc de déséquilibre).

Critères : Le bateau reste équilibré. Les hauteurs de pelles sont contrôlées par la position des mains et ne varient pas au cours du remplacement.

4. Rock'n roll : Au cours du retour la pelle fait un tour complet avant de rentrer dans l'eau. Peut être fait par demi-équipage, l'autre plume.

Objectifs : Apprendre à tourner ses avirons avec les doigts et non en cassant les poignets. Contrôler la trajectoire horizontale.

Critères : La palette fait un tour complet, elle doit être revenue au carré avant l'immersion.

5. Ramer au carré : Ramer 30 coups au carré puis un coup sur 2. Peut se réaliser par demi-équipage.

Objectifs : Trouver la bonne hauteur des mains. Prendre des repères au carré pour reproduire le mouvement à plat. Travail de l'équilibre

Critères : Les rameurs n'accrochent pas l'eau. La traction sur les avirons est horizontale. La hauteur ne varie pas entre le coup à plat et le coup carré.

La prise d'eau et ses exercices

La prise d'eau consiste à immerger les palettes dans l'eau. C'est la fin de la phase de remplacement. L'action ne dépend pas du seul poids de l'aviron mais est dirigée et contrôlée par le rameur. Elle exige de lui précision et vitesse d'exécution. Le bateau continue sa glisse sur l'élan de l'appui précédent.

- 1. Position sur l'avant : juste immerger et émerger les palettes sur place. L'exercice se fait doucement puis plus vite lorsqu'il est maîtrisé.**

Objectifs : immerger les palettes par une élévation des mains sans autre mouvement du corps
Critères : L'entrée et la sortie de l'eau se font seulement par une élévation et un abaissement des poignées des avirons. Les épaules restent basses et relâchées, le tronc et le siège ne bougent pas. Les coudes restent tendus. Les rameurs ne tentent pas de compenser un éventuel déséquilibre du bateau. Absence d'éclaboussure. L'entrée dans l'eau doit être franche, les pelles bien verticales.

- 2. Quart avant : On ne parcourt que les premiers centimètres de la poussée. Dès que l'on maîtrise l'exercice on peut le réaliser 3 à 5 coups puis un coup normal, de préférence au carré.**

Objectifs : Travailler le synchronisme : élévation des poignées, fin de la flexion des jambes. Immersion des palettes. Puis poussée (limitée pour l'exercice) sur la planche de pieds.
Critères : Le bateau avance à chaque coup, c'est-à-dire qu'il y a réellement une poussée. On va chercher la résistance de l'eau. La propulsion provient uniquement du $\frac{1}{4}$ de la poussée de jambes. Il n'y a pas d'ouverture du tronc qui reste gainé, ni de mouvement du haut du corps, ni de coudes pliés après l'immersion. Le bassin reste en antéversion, le corps proche des cuisses et les bras allongés. Les épaules sont basses et relâchées. La palette rentre dans l'eau à la fin du retour, lorsque l'amplitude est maximale. Il n'y a pas d'éclaboussures.

- 3. Arrêt en 3/4 à chaque coup, à faire pelles au carré de préférence.**

Objectifs : Sur un mouvement complet. Cibler sur la phase finale d'élévation des mains tout en terminant la flexion des jambes.
Critères : Pas de mouvement du tronc après l'arrêt (il est déjà en position, gainé, bassin en antéversion). Elévation des mains coordonnées avec la fin de flexion des jambes.

- 4. Ramer jambes seules : c'est à dire sans mouvement du dos et des bras.**

Objectifs : Exploiter totalement la poussée des jambes (avant de mettre en action le tronc puis les bras).
Critères : La palette est immergée par élévation des poignées. La palette est recouverte (juste sous la surface). Les jambes poussent de façon continue sur la planche de pieds et se plaquent simultanément contre les rails. Les muscles du tronc sont contractés, les épaules sont basses et relâchées. Le tronc ne s'ouvre pas sous la poussée des jambes. Il reste dans la même position que lors de la prise d'eau. Les bras sont tendus.

- 5. Rien dans l'eau : Donner une série de coups sans appui ni force. On va seulement jusqu'à « trouver » l'appui sans forcer. Ensuite, à faire un coup sur 2 puis sur 3 puis sur 4**

Objectifs : Mettre en pratique les standards de la prise d'eau sans être pollué par la tentation de pousser.

Critères : Mêmes critères que pour les autres exercices « sur l'avant ». Les palettes n'éclaboussent pas. Le bateau est équilibré (l'absence de précipitation et une bonne concentration sont nécessaires pour améliorer ce point).

6. Ramer en plumant. Cet exercice n'est qu'une aide temporaire pour faciliter l'équilibre lors de la prise d'eau. Il ne doit pas être pratiqué trop régulièrement.

Objectifs : Travailler avec des trajectoires bien horizontales sans avoir de problème d'équilibre. Favoriser le relâchement des épaules. Être moins stressé par le déséquilibre que l'on ressent parfois au moment de la prise d'eau, prendre des repères sur les hauteurs de traction.

Critères : Ne pas décoller les palettes avant la préparation au carré. Laisser les mains guider les poignées sans y être accroché. Lors de la mise au carré les pelles restent proches de l'eau. Provoquer la prise d'eau par élévation des mains après mise au carré des pelles.

La propulsion et ses exercices

La propulsion consiste à exploiter l'appui créé lors de la prise d'eau pour amener le bateau à sa vitesse maximale. Il s'agit de créer une réaction au niveau de la palette qui va permettre l'accélération de l'ensemble bateau + rameur(s). Cette accélération nécessite l'application d'une force adaptée. Elle est le fruit d'un ajustement permanent de l'action du rameur en fonction de la perception qu'il a de la vitesse et de l'accélération du bateau.

1. Faire des gammes bras seuls puis bras corps, 1/4 de coulisse, 1/2 coulisse, 3/4 coulisse, pleine coulisse. Redescendre la gamme ou recommencer.

Objectifs : Créer et entretenir l'appui sur différentes amplitudes. Se concentrer sur le déplacement du bateau grâce à l'action de chaque groupe musculaire (jambes, tronc, bras).

Critères : Soigner la prise d'eau (anticiper la rotation des pelles et l'élévation des poignées pour une immersion contrôlée). La palette doit rester couverte jusqu'à ce que les mains soient près des côtes. Le bateau doit clairement prendre de la vitesse sous l'action des différents groupes musculaires sans relâcher la pression sur la planche de pieds.

Erreurs courantes à surveiller : plier les bras trop tôt, ne pas tendre les jambes à fond, interrompre ou diminuer la pression sur la planche de pieds, pousser sur les jambes sans tenir son dos (filer du cul), changer la hauteur des mains, pousser avant l'appui, dissocier de trop la traction des bras des deux autres phases.

2. Ramer jambes seules, par la suite on peut ramer jambes-dos, puis jambes-dos-bras.

Objectifs : Privilégier la poussée des jambes en début de propulsion. Garder les épaules décontractées et contracter les muscles du bas du tronc.

Critères : Parvenir à déplacer le bateau dès les premiers cm de poussée de jambes. Les bras restent tendus et le corps reste en avant du bassin. Abdos et lombaires sont contractés pour transmettre la force des jambes. Dans cette phase le tronc ne bascule pas. Les mains parcourent la même distance que la coulisse vers l'avant du bateau.

Quand on ajoute le mouvement du dos, il faut rester concentré sur l'action des jambes avant de basculer le dos bras tendus (repère : le basculement se déclenche au croisement des mains). Quand on ajoute les bras, les coudes viennent chercher loin derrière (image mentale des « ailes de poulet ») pour gagner en amplitude et continuer à accélérer le bateau. Les épaules s'ouvrent.

3. Ramer 5 coups bras seuls suivis d'un coup normal, le tout au carré.

Objectifs : Améliorer la phase finale (traction des bras).

Critères : Les coudes viennent se placer loin derrière (image mentale des « ailes de poulet ») lors du coup normal, les bras restent tendus jusqu'au croisement de main (faire la chasse aux coudes pliés prématurément). La bascule du dos est effective et provoquée par le bas du tronc (abdominaux et lombaires). Pas de cul qui chasse ! En fin de coup, le haut du corps est relâché et les épaules sont tirées vers l'arrière pour gagner les derniers précieux cm.

Les jambes sont rapidement plaquées au fond du bateau. Les pieds continuent à pousser sur la barre de pied jusqu'à la fin du mouvement.

4. Ramer à cadence réduite 15-16 coups/minute.

Objectifs : Laisser le bateau glisser le plus longtemps possible. Il va perdre davantage de vitesse, il faudra donc pousser plus fort pour le relancer (attention cependant, pas de poussée avant de sentir l'appui). Il faut aussi maîtriser l'équilibre.

Critères : Le rameur contrôle davantage la phase de remplacement (montée des genoux contrôlée) tandis que la phase de propulsion est aussi rapide et intense qu'à 18/20 coups/minute. Le rameur reste équilibré sur un bateau plus instable (pas de genoux qui bouge de droite à gauche ni de palette qui touche l'eau).

5. Mains au cuir (tenir les mains à environ 30 cm de la poignée).

Objectifs : Accentuer les défauts provoqués par des différences de hauteur de mains.

Critères : Parvenir à ramer dans un bateau stable et équilibré.

Le dégagé et ses exercices

Le dégagé est l'action qui consiste à émerger la palette de l'eau. Ce mouvement doit être réalisé très rapidement et avec le plus de souplesse possible pour ne pas perturber l'équilibre du bateau. Lien entre la phase de propulsion et le remplacement c'est un point technique très exigeant qui requiert des qualités de coordination et de relâchement.

1. En position sur l'arrière, juste émerger et immerger les palettes plusieurs fois (sur place, vitesse nulle).

Objectifs : Comprendre le mouvement du dégagé, prendre des repères sensoriels sur le mouvement des poignées.

Critères : Le tronc reste gainé, les épaules sont légèrement en arrière du bassin, les mains appuient sur les poignées pour faire sortir les palettes de l'eau, les épaules sont relâchées, les coudes ne bougent pas, les poignets ne sont pas cassés, les palettes sortent de l'eau sans accrocher, le bateau reste équilibré.

2. Bras seul, puis bras-tronc

Objectifs : Travailler sur la trajectoire des avirons au cours de l'inversion arrière à vitesse limitée.

Critères : Le bateau et les rameurs prennent de la vitesse et font accélérer les mains. Elles doivent appuyer verticalement sur les poignées avant de les tourner pour la mise à plat des palettes et de repartir vers la pointe arrière avec une trajectoire horizontale.

3. Un coup bras seul, puis coup long

Objectifs : Parvenir à sortir la palette aussi proprement quand le bateau a de la vitesse.

Critères : Accélérer la fin de coup grâce à la vitesse du bateau donné par le coup longueur. Garder l'appui jusqu'aux côtes, sortir proprement et équilibré, retrouver les mêmes sensations sur le coup long que sur le coup bras seuls.

4. Sortir au carré et commencer à replacer les bras au carré avant de remettre ensuite les pelles à plat.

Objectifs : Sortir proprement en séparant l'abaissement des mains vers le bas de la rotation qui suit au cours du remplacement

Critères : Garder le contact avec la planche de pieds, ne pas se pencher démesurément en arrière (115°), sortir propre.

5. Ramer sans chaussure

Objectifs : Rester en position de force sur l'arrière pour ne pas réduire l'effet de la poussée.

Critères : Appuyer suffisamment sur les mains pour ne pas toucher l'eau au dégagé, garder la même hauteur de palettes sur toute la phase de remplacement. Rester gainé avec le tronc.

6. Garder les mains ouvertes sur les poignées de pelles pour appliquer le mouvement vertical qui provoque la sortie de l'eau.

Objectifs : Eviter de casser les poignets pour tourner l'aviron.

Critères : Sortir la palette de l'eau par un abaissement des poignées, le dessus de la main reste aligné avec l'avant-bras.

7. Effectuer des arrêts sur l'arrière, sortie pelles au carré. Puis recommencer après 5 coups normaux.	
Objectifs : sentir l'amélioration apportée à l'équilibre avec une sortie souple et franche. Critères : Le bateau reste à plat (compter jusqu'à 3) avant de continuer le remplacement.	

EXTRAIT DU CODE RIVIERE

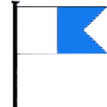
RÈGLES GÉNÉRALES DE PRIORITÉS

La priorité est donnée à l'embarcation la moins manœuvrable.

Entre 2 embarcations de même la même catégorie, la priorité est à l'embarcation venant de tribord (priorité à droite dans le sens de la marche de l'embarcation).

Les bateaux d'aviron sont admis à naviguer qu'à la condition de ne pas apporter d'entrave à la navigation de commerce. Donc aux écluses la priorité est aux embarcations de commerce ou à la décision de l'éclusier.

LES PANNEAUX

	Passage recommandé dans les deux sens. Je peux croiser des embarcations.
	Navigation en sens unique. Je suis dans le bon sens, je passe.
	Passage obligatoire dans le sens de la flèche.
	Interdiction de passer hors du passage indiqué par les parties blanches.
	Interdiction de passer.
	Début de la zone où le ski nautique est autorisé.
	Interdiction de passer, préparez-vous à vous mettre en marche.
	Pavillon « Alpha », sur une embarcation, il indique la présence de plongeurs.
	Obligation de donner un signal sonore
	Être vigilant
	Interdit aux bateaux mus par la force musculaire.