

Fiche N°2

A la conquête de l'équilibre

1 Définition

On ne peut parler d'équilibre stable pendant le temps moteur, le bateau est en appui sur trois lignes d'appui : la coque, les pelles de bâbord et les pelles de tribord et d'équilibre instable pendant le retour.

Pendant le retour, on peut dire que le bateau est en équilibre pendant lorsque les 3 conditions suivantes sont remplies :

- la coque est rigoureusement horizontale. La tolérance à cibler est un écart de hauteur inférieur au cm entre les extrémités des portants bâbord et tribord,
- les palettes des pelles bâbord et tribord sont à la même distance de l'eau et ne doivent toucher l'eau à aucun moment. Si l'on fait une petite touchette sur l'eau avec une des palettes, par exemple juste après le dégagé pour assurer l'horizontalité du bateau, on doit considérer que l'équilibre est rompu,
- le rameur ne doit faire aucun effort pour obtenir ce résultat, si ce n'est pas le cas le bateau n'est pas équilibre.

2 Comment arriver à tenir l'équilibre

Il faut respecter une série d'étapes **dans l'ordre**. La démarche est la suivante :

- assurer l'horizontalité du bateau pendant le temps moteur pour que le bateau soit rigoureusement à plat juste avant le dégagé qui est, rappelons le moment où les pelles sortent de l'eau,
- conserver l'horizontalité du bateau au dégagé,
- conserver l'horizontalité du bateau pendant la mise à plat, le renvoi des mains et le placement du corps
- conserver l'horizontalité du bateau pendant la flexion des jambes
- conserver l'horizontalité du bateau pendant la prise d'eau.

3 remarques importantes

La seule et bonne méthode d'avoir l'équilibre est de respecter ces 5 étapes rigoureusement et rigoureusement dans l'ordre.

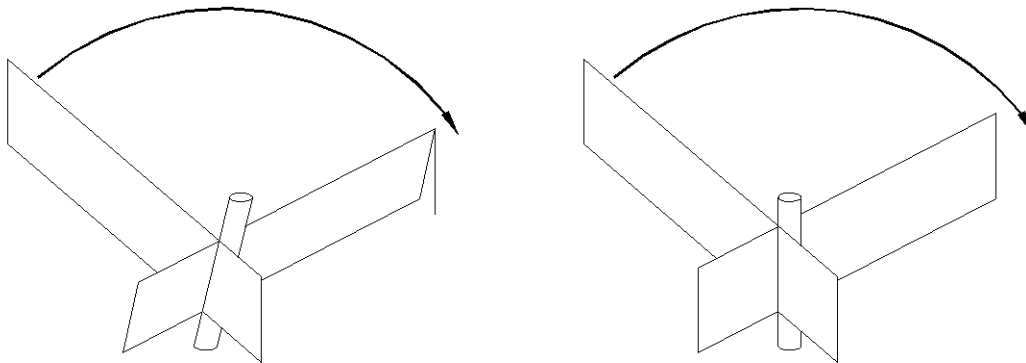
Il faut rechercher la bonne gestuelle qui est celle qui permet au bateau d'être à plat, et s'y tenir, même quand le bateau tombe. Il ne faut pas compenser une tombée, car si chaque coéquipier compense les mouvements du bateau celui-ci devient très rapidement une balançoire incontrôlable.

Cela ne sert à rien d'essayer de récupérer l'équilibre du bateau pendant les dernières phases si le bateau a perdu l'équilibre pendant les premières. Dans ce cas il faut revoir la copie au coup suivant.

On ne doit jamais essayer de corriger une tombée sur l'une des bordées à l'attaque en envoyant le bateau sur l'autre bordée au dégagé ainsi que le pratiquent un grand nombre de rameurs.

Pour que le rameur trouve facilement son équilibre le bateau doit être bien réglé (axe verticaux et angle de calage des pelles identiques à bâbord et à tribord, hauteurs de nage correcte). C'est une des raisons pour lesquelles, il ne faut jamais heurter les portants sur le sol ou les autres bateaux lorsque l'on manipule son embarcation, ni les bidouiller lorsque l'on n'a pas les compétences techniques requises.

Explication : Lorsqu'un axe est incliné l'angle de calage de pelle varie lorsque celle-ci tourne autour de l'axe. (voir croquis)



L'axe est incliné la coiffe varie pendant la rotation L'axe est vertical, la coiffe est constante pendant la rotation

Si le calage d'une pelle varie au cours du temps moteur, en raison de l'inclinaison de l'axe de la dame de nage, par rapport au calage de la pelle de la bordée opposée le bateau sera forcément envoyé d'un côté ou de l'autre .

Il en résulte que pendant la première partie du coup d'aviron entre l'attaque et le moment où les pelles sont perpendiculaires au bateau un manque d'horizontalité du bateau s'auto corrige.

Pendant la deuxième partie du temps moteur, lorsque la perpendiculaire est passée et jusqu'au dégagé, c'est tout le contraire qui se produit : la moindre perte d'horizontalité du bateau à tendance à s'amplifier

Le moment le plus propice pour mettre le bateau à plat est donc celui qui se situe entre l'attaque et la perpendicularité des pelles par rapport au bateau.

4 Description des causes pouvant perturber l'assiette du bateau :

4.1 Causes extérieures à l'équipage :

Il s'agit vous l'avez compris du vent, des vagues de vent et des vagues de canots à moteur. Celles que vous connaissez à Caen sont en général en surface et pas trop

méchantes, à part en face du quai des cargo ou l'on sent parfois de petits remous un peu plus vicieux causés par le retour des vagues sur les palplanches.

Les remède aux déséquilibres provoqués par ces causes sont les suivants ;

- se tenir à la gestuelle correcte et ne pas compenser les mouvements du bateau
- se relâcher le plus possible,
- accepter que le bateau bouge en dessous de soi et le laisser faire.

Un bateau dont les rameurs rament correctement revient toujours naturellement dans ses lignes d'eau.

4.2 déséquilibres provoqués par l'équipage

Il existe trois grandes causes principales :

La plus importante est due au fait qu'un ou plusieurs rameurs sont mal assis, ils déséquilibrent donc le bateau. Le symptôme est le suivant: le bateau est complètement et en permanence sur une bordée.

Le remède est d'une simplicité biblique il faut :

- S'asseoir dans le bateau confortablement comme si l'on était dans son fauteuil
- Ne pas se crispier
- Se grandir tout le temps, si je me grandis, je m'appuie sur mes deux fesses à équilibre les pressions de celles-ci sur le siège donc le bateau se redresse.

La deuxième famille de causes de déséquilibres et le manque de régularité et de précision dans la gestuelle, les fautes sont permanentes et à chaque fois différentes. Le symptôme dans ce cas est que le bateau bouge comme une balançoire. Le remède est le suivant il faut se concentrer encore et encore pour essayer de réaliser le meilleur geste possible et le répéter de la manière la plus précise en éliminant toutes les variations. Le plus souvent ce sont les mains qui bougent dans le sens de la hauteur. je rappelle que les trajectoires des mains doivent être parfaitement rectilignes et horizontales aussi bien pendant le temps moteur que pendant le retour.

Pour contrôler les mouvement des mains il faut relâcher les bras et libérer l'articulation de l'épaule. Le critère qui permet de vérifier que les bras sont relâchés est le suivant: vous devez sentir pendant le retour une légère pression des poignées des pelles vers le haut sur vos mains. Lorsque vous êtes suffisamment relâchés pour le sentir, vous sentirez également les mouvements verticaux de vos mains et pourrez les contrôler.

La dernière famille de causes est le défaut chronique sur une ou plusieurs phases du geste. Le bateau à un mouvement qui est toujours le même dans la même partie du cycle. Il faut alors analyser finement les mouvements du bateau pour en déterminer la cause et comprendre ce qui se passe puis travailler pour corriger la cause de la faute à l'aide d'exercices bien choisis.