

**Aviron**

collection  
**grand soleil**





Bibliothèque Nationale du Québec

Série G

Sports nautiques

## Aviron

### Les premières compétitions

L'aviron est un jeu de force et de technique, d'esthétique et de stratégie. C'est un sport qui a été pratiqué pendant des siècles, mais qui a connu un véritable essor à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les premières compétitions ont eu lieu en 1716, à l'occasion de la fête de la Saint-John, à Cambridge. À cette époque, les étudiants de cette université se réunissaient pour participer à des régates sur le lac de la ville. Ces compétitions étaient alors très populaires et attiraient un grand nombre de spectateurs. Elles ont permis de développer le sport et de le rendre plus accessible à un plus grand nombre de personnes. Les premières compétitions ont été organisées à l'occasion de la fête de la Saint-John, à Cambridge, en 1716. Elles ont permis de développer le sport et de le rendre plus accessible à un plus grand nombre de personnes.

Les premières compétitions ont été organisées à l'occasion de la fête de la Saint-John, à Cambridge, en 1716. Elles ont permis de développer le sport et de le rendre plus accessible à un plus grand nombre de personnes. Les premières compétitions ont été organisées à l'occasion de la fête de la Saint-John, à Cambridge, en 1716. Elles ont permis de développer le sport et de le rendre plus accessible à un plus grand nombre de personnes.

### L'aviron s'est démocratisé

collection  
grand soleil

Éditeur officiel du Québec

1001-5827  
07431271

Les brochures de la collection GRAND SOLEIL ont été réalisées avec la collaboration du haut-commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports.

12047

© 1974, Éditeur officiel du Québec.

Tous droits de traduction et d'adaptation, en totalité ou en partie réservés pour tous les pays. Toute reproduction pour fins commerciales, par procédé mécanique ou électronique, y compris la micro reproduction, est interdite sans l'autorisation écrite de l'Éditeur officiel du Québec.

Dépôt légal — 2e trimestre 1974  
Bibliothèque nationale du Québec

BQ74-2857  
D7431571

## HISTORIQUE

L'aviron a des origines lointaines, si on considère qu'il est issu de la pratique du bateau à rame. Des bas-reliefs égyptiens, datant de 600 ans avant Jésus-Christ, montrent des hommes qui rament sur le Nil. Des trirèmes athéniennes aux drakkars vikings, en passant par les galères de Louis XIV, on retrouve encore des bateaux où les rameurs pouvaient être plusieurs pour tenir une rame. Toutefois, il est difficile de considérer que l'utilisation de ces bateaux, de tout gabarit, revêtait un quelconque caractère sportif ou récréatif. Ils étaient uniquement utilitaires. L'aviron, comme discipline sportive, ne date que d'une centaine d'années. À l'image de nombreux autres sports, il a pris naissance en Angleterre.

### Les premières compétitions

L'aviron dérive en fait de la pratique du canotage, c'est-à-dire de bateaux utilisés dans le cadre de la détente. Aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, ils permettaient aux jeunes gens de bonne famille d'avoir un passe-temps agréable, durant la belle saison. Il ne fut pas difficile alors, pour quelques universitaires anglais, d'imaginer des bateaux plus élancés et équipés en conséquence qui permettraient de se livrer à des luttes épiques sur des rivières ou des lacs. Avant les courses d'Oxford-Cambridge et de Henley, devenues depuis traditionnelles, il y avait eu quelques compétitions. The Dogget's Coat and Badge, créée en 1716, par l'acteur anglais Dogget, une des premières compétitions connues, avait lieu sur la Tamise. Bien que toujours disputée, elle est plus une activité d'une kermesse annuelle qu'une grande compétition sportive.

Il faudra attendre la première édition de la course entre les universités anglaises d'Oxford et de Cambridge (entre des équipages de huit rameurs) pour voir l'aviron apparaître sous une forme plus actuelle. Dix ans plus tard, c'est au tour d'Henley, petite station de villégiature, de devenir le centre de compétitions d'aviron. Celles-ci se déroulent encore chaque année et sont considérées par les Anglais comme le « Wimbledon » de l'aviron. Cette petite localité accueille en effet des équipages du monde entier, venus se mesurer dans des épreuves internationales. Celles-ci alternent avec des compétitions locales réservées aux collèges et universités des îles britanniques.

### L'aviron s'est démocratisé

Imaginé et mis au point dans les universités anglaises, l'aviron fut longtemps réservé à la seule aristocratie, au même titre que l'équitation, le tennis et d'autres sports. L'aviron était une activité tellement fermée, au début du siècle, qu'un rameur de talent, Jack Kelley, ne trouva pas d'autre solution, pour participer à des compétitions, que d'émigrer aux États-Unis, avant de réussir finalement à se mesurer aux meilleurs athlètes anglais de « bonne famille ». Cet aspect aristocratique de l'aviron se refléta même

sur le plan technique. Ses pratiquants étaient, là aussi, très attachés aux traditions. Ainsi, durant une cinquantaine d'années, il y eut des adeptes du style *orthodoxe* (illustré par la technique des rameurs d'Oxford) et du style *Fairbairn* (du nom de son inventeur) qui imposa aux rameurs de Cambridge, vers 1930, un style plus naturel. Depuis, d'autres méthodes ont fait leur apparition dont une, le *Washington-Stroke* (imaginé par les Américains), exige de la part des rameurs de grandes qualités physiques. Ces écoles se différencient surtout par le style de l'attaque de l'aviron dans l'eau. Aujourd'hui, la technique employée par les équipages du monde entier emprunte à ces différentes méthodes. Les qualités physiques des rameurs de certains pays (États-Unis, les deux Allemagnes) les poussent à emprunter plutôt à la dernière technique qu'aux précédentes, parce qu'elle fait appel davantage à la puissance physique. Il ne faudrait pas penser cependant que l'aviron est un sport de force. Il exige souplesse et surtout endurance et résistance musculaire locale.

L'aviron n'est plus aujourd'hui l'apanage de quelques étudiants britanniques. Depuis une vingtaine d'années, plusieurs pays les ont supplantés non seulement par le nombre de rameurs de niveau international mais aussi sur le plan des méthodes d'entraînement, maintenant adoptées par la plupart des équipages. Cette suprématie a été illustrée par les performances d'un club allemand de la région de Lubeck, le Ratzeburg R. C. qui s'est imposé face aux meilleurs équipages nationaux.

Depuis 1965, la République démocratique allemande (RDA) a supplanté l'Allemagne de l'Ouest quant à la suprématie mondiale de l'aviron de haute performance. Son système de développement sportif s'étendant jusqu'à la base lui a permis de recruter des jeunes qui ont remporté les sept médailles d'or décernées lors des Championnats du Monde Juniors. Pourtant, l'Allemagne de l'Ouest détient toujours le plus grand nombre de licenciés en *aviron de tourisme* et de *récréation*. À titre d'exemple, la ville de Berlin-Ouest compte actuellement quelque soixante-dix clubs d'aviron dont la plupart n'ont pas de rameurs de compétition!

La création de la Fédération internationale des Sociétés d'Avion (FISA), en 1892, a contribué grandement à la popularité de ce sport à travers le monde. Les Championnats internationaux de la FISA, notamment les Championnats du Monde, masculins et féminins, les compétitions aux Jeux olympiques, tous les quatre ans, les régates de Championnats FISA pour Juniors qui, dès l'année 1974, se dérouleront tous les ans, avec huit classes de bateaux chez les hommes et six classes chez les femmes, constituent sans doute les manifestations les plus importantes dans le monde de l'aviron. Celles-ci attirent régulièrement de 50,000 à 60,000 spectateurs lorsque les installations du pays-hôte le permettent.

En 1976, les femmes, longtemps absentes des compétitions, disputeront pour la première fois des régates olympiques.

L'aviron s'est démocratisé à un tel point qu'il se trouve déjà en deuxième place de toutes les disciplines sportives pour le nombre d'athlètes qui participent aux Jeux olympiques.

## Les changements dans les méthodes d'entraînement

Cette soudaine domination allemande, dans les années 60, est la conséquence des progrès accomplis grâce aux changements importants dans les méthodes générales d'entraînement, adaptées et mises en application par une figure dominante de l'aviron, l'entraîneur Karl Adam. Ces méthodes sont comparables à celles employées pour l'entraînement des coureurs de demi-fond et de fond. Elles se basent essentiellement sur un travail de musculation spécifique et un entraînement en bateau effectué sous forme de courses rapides et répétées, alternant avec des périodes plus calmes (sorties plus longues, à une cadence plus lente). Appelé *interval training*, *Fahrtspiel* ou *Fartlek*, cet entraînement a permis une nette domination des équipages allemands, partagée maintenant par certains pays (Russie, Hollande, pays de l'Est), qui ont vite compris l'avantage d'un travail hors compétition intense, au sol et sur l'eau.

À l'image de la plupart des pays, le Canada n'a jamais eu beaucoup d'adeptes. Pourtant, c'est dans ce sport que les Canadiens ont obtenu les meilleurs résultats d'ensemble, lors des compétitions des différents Jeux olympiques.

### Brillante tenue des Canadiens jusqu'en 1964

Ainsi, dès les troisièmes Jeux, en 1904, le huit canadien décrochait la deuxième place. En 1908, le deux sans barreur obtenait la médaille de bronze (3e place). Aux Jeux suivants, en 1912, Everett Butler terminait troisième en skiff. En 1924, deux équipages le quatre sans barreur et le huit, terminent seconds. Quatre ans plus tard, aux Jeux d'Amsterdam, le double scull obtient, pour sa deuxième place, la médaille d'argent, tandis que l'équipage du huit se classe troisième (médaille de bronze).

Aux Jeux de Berlin, en 1932, ce sont encore le huit (3e) et le double scull (3e) qui s'illustrent au cours des compétitions. Il faudra attendre ensuite 1956, pour voir à nouveau un équipage canadien — le quatre sans barreur — décrocher les honneurs, en remportant la première médaille d'or en aviron, pour le Canada. Au cours de cette Olympiade, l'équipage du huit réussissait encore à terminer deuxième. C'est encore dans cette épreuve, que les rameurs canadiens terminent seconds aux Jeux de Rome.

À Tokyo, aux Jeux de 1964, l'équipage Hungerford et Jackson parvient à enlever brillamment la première place dans les épreuves du deux sans barreur. Depuis, il semble que l'aviron accuse un certain recul.

## Une sévère concurrence

Malgré les progrès accomplis dans la plupart des sports, au Québec comme dans les autres provinces, il semble que la concurrence étrangère explique en partie la régression, sur le plan mondial, de l'aviron canadien. Il ne semble pas que des équipages actuels laissent entrevoir des promesses; il faut considérer toutefois que les performances sont le fait d'un petit nombre d'adeptes et de clubs<sup>1</sup>.

D'ici peu de temps, quelques athlètes sont susceptibles de composer une représentation de qualité. Étant donné la situation actuelle, le Québec s'occupe à restructurer le monde de l'aviron québécois. Ce processus est long, car il s'agit de susciter l'intérêt de toute une population qui ne s'intéressait pas auparavant à ce sport. Tout succès international en aviron — comme pour les autres sports — est basé sur la formation progressive des athlètes. Cela n'exclut pas évidemment l'apparition soudaine d'athlètes prodiges.

---

<sup>1</sup> Cette remarque s'applique — toutes proportions gardées — aux autres pays.

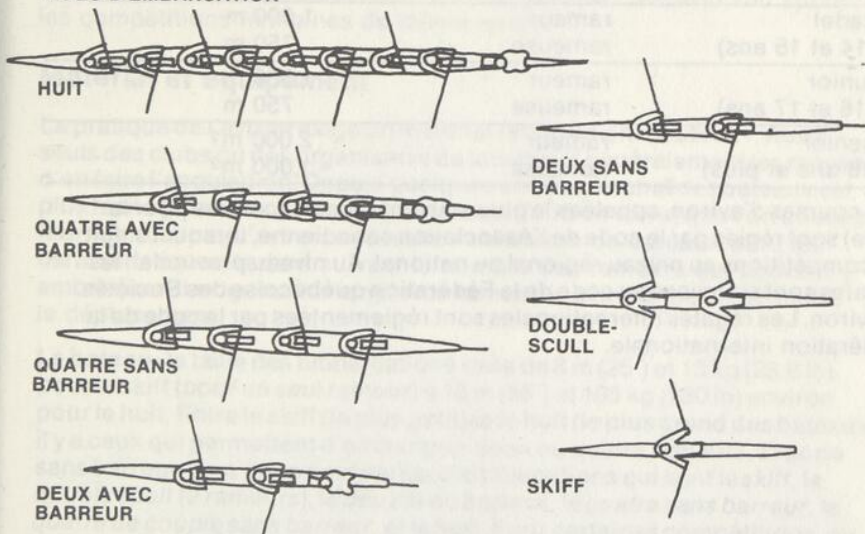
## CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Dans les compétitions nationales et internationales, les différents bateaux employés dans les épreuves spécifiques sont:

en pointe: (*chaque rameur a un seul aviron*)

- deux avec barreur
- deux sans barreur (pair-oar)
- quatre avec barreur
- quatre sans barreur
- huit avec barreur

### TYPES D'EMBARCATION



en couple: (*chaque rameur a deux avirons*)

- skiff
- double-scutt
- quatre de couple sans barreur (pour les hommes)
- quatre de couple avec barreur (pour les femmes)

Les hommes, seniors et juniors, concourent dans huit catégories de bateaux tandis que les femmes, seniors et juniors, ont six épreuves au programme de leurs Championnats.

La taille et le poids de ces embarcations varient et, d'autre part, les distances ne sont pas toujours les mêmes suivant l'épreuve disputée (en fonction des bateaux). Au niveau national et régional, les distances sont généralement plus réduites pour des jeunes rameurs. Celles-ci peuvent varier d'un pays à l'autre mais, en général, elles sont les mêmes que celles adoptées par la Fédération québécoise des Sociétés d'Aviron (FQSA).

— benjamin (12 et 13 ans)	rameur rameuse	500 m 300 m
— cadet (14 et 15 ans)	rameur rameuse	1,000 m 750 m
— junior (16 et 17 ans)	rameur rameuse	1,500 m 750 m
— senior 18 ans et plus)	rameur rameuse	2,000 m <sup>2</sup> 1,000 m <sup>2</sup>

Les courses d'aviron, appelées le plus souvent régates (comme pour la voile) sont régies par le code de l'Association canadienne, lorsqu'il s'agit de compétitions au niveau régional ou national. Au niveau provincial, les régates sont soumises au code de la Fédération québécoise des Sociétés d'Aviron. Les régates internationales sont réglementées par le code de la Fédération internationale.



<sup>2</sup> Ces deux distances sont celles qui sont parcourues dans les régates internationales et lors des championnats nationaux.

## CONDITIONS DE PRATIQUE

### Site

L'aviron nécessite un plan d'eau relativement étendu en largeur et en longueur. Il faut surtout que ce plan d'eau ne soit pas trop agité. Les compétitions peuvent se dérouler sur des rivières ou fleuves, à faible courant, ou encore dans des bassins créés à cette fin (notamment aux Jeux olympiques). Le plan d'eau est divisé en lignes d'eau (couloirs), constituées par des balises (bouées) régulièrement espacées. Les parcours vont de 300 m (990' pour les benjamines), à 2,000 m (6,600') pour les compétitions nationales masculines senior et internationales ou 1,000 m (3,280') pour les compétitions féminines de même nature.

### Matériel et équipement

La pratique de l'aviron exige un matériel relativement coûteux<sup>3</sup>. Aussi, seuls des clubs ou des organismes de loisirs ont généralement les moyens d'en faire l'acquisition. Depuis quelques années, l'achat des bateaux est plus facile grâce aux nouveaux matériaux (fibre de verre) que l'on utilise pour leur fabrication. L'aviron nécessite l'utilisation de bateaux dont les caractéristiques varient suivant le nombre des rameurs qui peuvent y embarquer. Il exige aussi l'emploi de rames (ou avirons) pour permettre le déplacement.

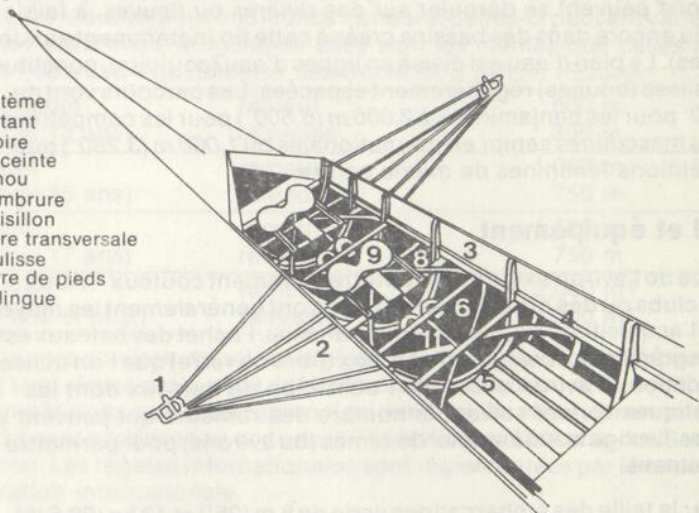
**Le bateau:** la taille des embarcations varie de 8 m (25') et 13 kg (28,6 lb) pour le skiff (pour un seul rameur) à 18 m (58') et 105 kg (230 lb) environ pour le huit. Entre le skiff (le plus petit) et le huit (le plus grand des bateaux), il y a ceux qui permettent d'embarquer deux ou quatre rameurs, avec ou sans barreur. Il y a donc neuf sortes d'embarcations qui sont le *skiff*, le *double scull* (2 rameurs), le *deux avec barreur*, le *quatre sans barreur*, le *quatre de couple sans barreur*, et le *huit*. Pour certaines compétitions, ou encore pour l'initiation ou l'entraînement, il existe des bateaux de forme et de dimensions différentes, les *yoles de mer*, les *barges d'initiation*, etc. Quelles que soient les dimensions du bateau, celui-ci est constitué d'une coque de bois, de fibre de verre ou de métal. À l'intérieur, un châssis et des membrures servent à supporter l'installation nécessaire au déplacement du ou des rameurs, tout en donnant plus de rigidité à la coque. Le châssis et les membrures sont réunis par une pièce de bois, la *précynthe*, placée sur chaque côté du bateau. La coque et les avirons ne constituent pas le seul matériel nécessaire à la pratique de ce sport. La direction et la progression du bateau ainsi que l'installation du ou des rameurs nécessitent l'emploi d'autres accessoires.

<sup>3</sup> Un huit coûte environ \$3,500. Un bateau pour quatre rameurs \$2,000. On peut se procurer des bateaux d'initiation à un prix moindre, notamment des skiffs qui sont fabriqués en fibre de verre (\$400 à \$500).

**L'installation du rameur:** le rameur se trouve assis sur un siège monté sur roulettes qui peut se déplacer sur des rails, grâce à une poussée des jambes. Pour permettre cette poussée, le rameur appuie les pieds sur une planche (cale-pieds).

#### CARACTÉRISTIQUES D'UN BATEAU

- 1 système
- 2 portant
- 3 hiloire
- 4 préceinte
- 5 genou
- 6 membrure
- 7 croisillon
- 8 barre transversale
- 9 coulisse
- 10 barre de pieds
- 11 carlingue



#### La direction et la progression du bateau

**barre et dérive:** pour conserver au bateau une direction déterminée à l'avance, un rameur ou un barreur utilise la barre. Pièce mobile autour d'un axe, elle est située à l'arrière ou la pointe arrière du bateau. La dérive est la pièce (plaque métallique), située sous la pointe arrière du bateau, qui a pour but de le maintenir dans sa ligne de marche.

**l'aviron:** l'aviron constitue, avec le bateau, l'autre partie importante du matériel nécessaire à la pratique du sport de l'aviron. Cette pièce de bois, constituée d'un manche et d'une palette, a d'ailleurs donné son nom à la discipline. Les dimensions de l'aviron varient suivant le type d'armement: le pratiquant rame en couple (avec deux avirons) ou en pointe (un seul aviron). L'aviron de couple mesure de 2,90 m à 3 m (9'9"); l'aviron de pointe est plus long, il mesure 3,70 m (12'4"). La longueur et la largeur de la palette sont aussi différentes. Un manchon de cuir ou de plastique, placé sur le manche, se place dans la dame de nage lorsque l'aviron travaille. Un bourrelet en cuir ou un collier métallique en synthétique, fixé sur le manchon, permet de caler l'aviron dans la dame de nage. Pour la pratique et la compétition, les rameurs ont à trouver des réglages, c'est-à-

dire à trouver un rapport de levier idéal quant à la propulsion du bateau, tenant compte de l'installation du rameur et de ses facteurs physiques. Les réglages tiennent compte notamment de la taille, du poids, de la puissance et du degré d'entraînement de chaque rameur, du type de bateau employé ainsi que du style imposé par l'entraîneur. Les réglages permettent d'obtenir une efficacité maximale dans l'eau, c'est-à-dire un coup d'aviron efficace dès l'entrée de la pelle dans l'eau jusqu'à sa sortie.

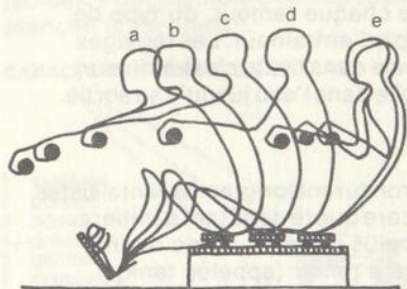
## Apprentissage

L'apprentissage et l'entraînement de l'aviron furent longtemps fantaisistes. Certains croyaient et croient peut-être encore que le débutant s'initiera mieux, en commençant sur des bateaux plus larges — donc moins instables — ou encore dans une machine à ramer (appelée tank).

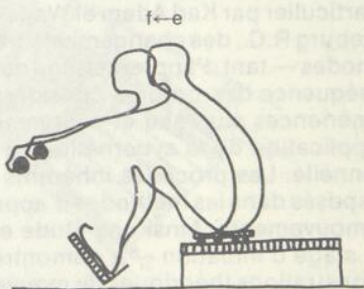
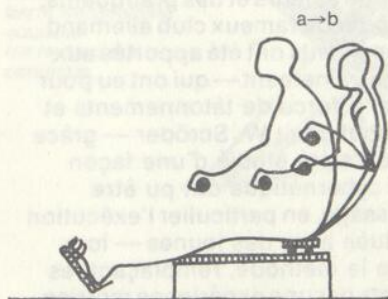
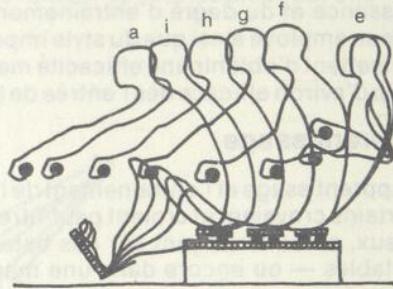
Grâce aux recherches effectuées par des entraîneurs et des pratiquants, en particulier par Karl Adam et Walter Scröder du fameux club allemand Ratzeburg R.C., des changements très importants ont été apportés aux méthodes — tant d'apprentissage que d'entraînement — qui ont eu pour conséquence des progrès considérables. À force de tâtonnements et d'expériences sur l'eau et — comme le soulignait W. Scröder — grâce à l'application de la cybernétique, l'aviron a été étudié d'une façon rationnelle. Les procédés inhérents à la cybernétique ont pu être transposés dans les méthodes d'apprentissage, en particulier l'exécution des mouvements. Ainsi une étude effectuée avec des jeunes — lors d'un stage d'initiation — a démontré que la méthode, remplaçant les démonstrations théoriques de mouvements par une expérience motrice, a permis à ces jeunes d'apprendre plus vite et mieux. Pour ce faire, ils furent d'emblée placés sur une yolette à quatre où ils pouvaient ressentir les réactions des bateaux et apprendre ensuite les mouvements. Cette méthode démontra, après un passage de ces jeunes sur skiff (un seul rameur), qu'elle permettait une initiation rapide et efficace: quelques-uns d'entre eux n'avaient jamais ramé auparavant. En l'espace de deux jours, ils avaient atteint le niveau de ceux qui étaient déjà familiarisés. Cette méthode appliquée par les entraîneurs allemands n'est pas monolithique; elle comprend des variantes. Elles permettent de dissiper rapidement les hésitations (craintes de déséquilibre et de chavirement) des débutants et de les initier parfaitement, en trois à six jours, à toutes sortes de manoeuvres. Toutes ces expériences ont permis de constater que la pratique sous la surveillance et les conseils de spécialistes étaient encore, plus que toute étude théorique, le meilleur moyen d'apprendre.

## ANALYSE DU COUP D'AVIRON

PROPULSION l'attaque (a et b)



GLISSEMENT le dégagé (e et f)



## Entraînement

Grâce à plusieurs entraîneurs et chercheurs — les premiers étant souvent l'un et l'autre — l'entraînement a considérablement évolué. On a pu constater en compétition l'adoption de différents styles. L'entraînement est à l'origine de la progression générale des performances et, par conséquent, de l'évolution de ce sport. Les recherches appliquées à l'entraînement ont permis ainsi à des équipages d'un club allemand, le Ratzeburg R.C., d'obtenir dans les années 1955-60, une série de succès, sous la férule de l'entraîneur Karl Adam.

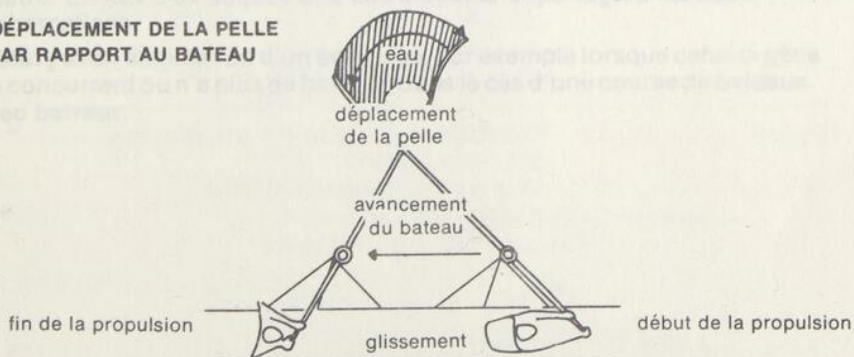
### « *Fahrtspiel, fartlek ou interval-training* »

L'entraînement du Ratzeburg R.C., qui est actuellement celui de tout équipage, est basé sur le principe d'un entraînement progressif où alternent des cadences différentes, qui sont augmentées au fur et à mesure, jusqu'à atteindre un total moyen de 500 à 600 coups. Ainsi les équipages

commencent par des séries de 25 à 30 coups « durs » alternant avec le même nombre de coups « mous ». Ce nombre passe, par la suite, à 40, puis à 50 coups. Lorsque les rameurs sont capables de conserver durant 500 à 600 coups une cadence (intensité) maximale, ils s'entraînent à effectuer des distances de 300 à 1,000 m (990' à 3,300') à plusieurs reprises, sous forme d'entraînement contrôlé, par intervalle. Ainsi, après un parcours chronométré, l'équipage peut revenir à son point de départ, à allure très modérée, pour se reposer et avant de recommencer le même parcours, toujours chronométré. L'entraînement sur l'eau est accompagné d'un entraînement au sol, surtout durant l'hiver. L'entraînement au sol consiste en des séances de musculation (deux à trois fois par semaine) et de footing (une à deux fois par semaine). La séance de musculation comprend des levers d'haltères, effectués en séries composées elles-mêmes d'un certain nombre de levers (par exemple 3 x 5; 5 x 5). Les mouvements utilisés sont l'arraché, l'épaulé avec fente et les squats. Au cours de cet entraînement, fait durant l'hiver, les charges et les séries sont augmentées. À cet entraînement musculaire, s'ajoute de 5 à 15 km (3 à 10 milles) à allure régulière. Ces séances, au nombre d'une à trois par semaine, sont destinées à améliorer l'endurance foncière qui peut être faite aussi sur l'eau.

Le principe d'entraînement par intervalle — déjà pratiqué par de nombreux équipages — peut se ramener à une formule simplifiée: le seuil d'excitation doit être franchi, dans une journée, aussi souvent que le permet un certain équilibre qui doit être maintenu avec l'ensemble de l'entraînement, la profession et les autres activités. L'inactivité ne doit jamais être totale entre deux phases de travail intensif. Plusieurs règles régissent cette méthode d'entraînement.

#### DÉPLACEMENT DE LA PELLE PAR RAPPORT AU BATEAU



— le rendement dépend de la technique, de la condition physique et de la force;

- la technique est un problème de cybernétique. C'est l'automatisation du geste technique bien fait qui est importante; à chaque séance de musculation, le pratiquant doit atteindre le seuil d'excitation maximum (avec un dosage de charges);
- l'entraînement a un effet d'autant plus intense que l'embarcation est plus petite;
- si l'adaptation circulo-respiratoire est atteinte au bout de trois ou quatre semaines de travail intensif par intervalle, celui de la puissance musculaire spécifique est obtenu sur une plus longue période;
- l'impératif est de concilier ces différents principes. Le pratiquant — avec l'entraîneur — s'efforcera d'améliorer le maillon le plus faible de la chaîne fonctionnelle sans négliger pour autant l'entraînement de ses « points forts ».

Pour résumer on peut considérer cet entraînement comme un exemple, adopté à quelques variantes par tous les équipages. L'entraînement de rameurs de premier plan s'étale sur les sept jours de la semaine, jusqu'à deux séances quotidiennes. Cet entraînement est varié, non seulement pendant la saison hivernale mais aussi durant la saison des compétitions. Au cours de cette période, l'entraînement ne se déroule pas toujours en bateau. Des séances sont entièrement consacrées à la course à pied, à la musculation légère, à des exercices d'assouplissement et de sports d'équipes, etc. Ces séances alternent avec l'entraînement sur l'eau. Les programmes d'entraînement sont toujours adaptés aux conditions climatiques de la région où doit s'entraîner un athlète. Il n'existe pas de rigidité du plan d'entraînement.

## Compétitions

Un aligneur veille à la mise en place des embarcations et, lorsque les étraves des bateaux sont sur la ligne de départ, il le signale au starter, à l'aide d'un fanion blanc. La course est lancée au moment où le starter abaisse un fanion rouge tenu haut, à la vue de toutes les équipes, et après avoir prononcé la phrase: *Êtes-vous prêts?* S'il y a un faux départ causé par l'anticipation du signal par un bateau, par un désalignement des embarcations ou encore par un incident technique, les concurrents sont rappelés par le starter ou le juge-arbitre qui agite une cloche à main, avant que soient franchis les 100 premiers mètres.

Comme dans les courses d'athlétisme, deux faux départs, provoqués par un même équipage, constituent une cause d'élimination. Toute embarcation qui refuse un second départ est mise hors course. Dès que la course est commencée, elle ne pourra être interrompue que par le juge-arbitre ou le starter (avec fanion rouge). Les bateaux doivent rester dans leur ligne d'eau (couloir). Cependant, ils peuvent sortir du balisage sans être pénalisés, à condition de ne pas gêner d'autres concurrents et de franchir la ligne d'arrivée dans le champ visuel des juges.

Toute la course sera suivie uniquement par le juge-arbitre qui se trouve sur un bateau à moteur, à l'arrière du dernier équipage. Il est le seul à apprécier la régularité de l'épreuve jusqu'au moment de l'arrivée. Celle-ci sera jugée par un jury, sous la direction d'un juge en chef. Le gagnant est le bateau dont l'étrave aura atteint la première ligne d'arrivée. L'arrivée des embarcations est annoncée par un signal sonore différent de celui du juge-arbitre. En cas d'*ex aequo*, une autre course départagera les deux embarcations.

Il peut y avoir élimination d'un équipage, par exemple lorsque celui-ci gêne un concurrent ou n'a plus de barreur, dans le cas d'une course de bateaux avec barreur.

## DOCUMENTATION ÉCRITE ET AUDIO-VISUELLE

### Documentation écrite

Bulletins, revues, journaux, brochures (en anglais et en français qui traitent uniquement de l'activité qui vous intéresse).

*Titre*

*Adresse*

L'Aviron

La Fédération Française des Sociétés d'Aviron  
93, rue Saint-Lazare, Paris 75009  
France

---

The Oarsman

National Association of Amateur Oarsman  
No 4 Boat House Row  
Philadelphie, Pa 19130  
États-Unis

---

Rudersport

La Fédération de la République Fédérale  
d'Allemagne  
Albrecht Philler Verlag  
Redaktion Rudersport  
Postfach 960  
495 Minden / Westfalen  
Allemagne de l'Ouest

---

Revue Ramer

La Fédération Québécoise des Sociétés d'Aviron  
881 est, Maisonneuve  
Montréal 132, Québec  
Canada

---

Rowing

Association Canadienne d'Aviron Amateur  
333, River Road  
Ville Vanier, Ottawa K1L 8B9  
Canada

## Ouvrages et autres publications

Des milliers d'ouvrages, d'articles et de rapports d'études ont été publiés, en français ou en anglais. Les principales maisons d'éditions qui publient des ouvrages et d'autres documents sur les sports et sur les activités de plein air sont:

- au Québec* — Éditions de l'Homme, Éditions du Jour,  
Éditions Leméac, Éditions La Presse.
- en France* — Éditions Amphora, Éditions Bornemann,  
Éditions Arthaud, Éditions du Seuil,  
Éditions Denoel, Éditions de la Table Ronde,  
Éditions Hachette.
- en Belgique* — Éditions Gérard et Co. (Marabout).
- aux États-Unis et  
en Grande-Bretagne* — Simon and Schuster, Prentice Hall, Ronald  
Press, Tafnews Press, Athletic Institute,  
Ed. Sports Illustrated, Pyramid Books, ATC  
Sports Products, Creative Sports Books,  
Sporting News, Harper & Row, Goodyear.

Les fédérations sportives ou d'activités de plein air publient fréquemment des documents techniques ou d'initiation.

## Documentation audio-visuelle

Les organismes de production et de distribution de documents audio-visuels sont nombreux. Les plus importants sont:

- au Québec* — Office du Film du Québec  
— Office national du film  
— Service général des  
moyens d'enseignement  
— Radio Québec  
— Radio Canada
- en France* — Service de pédagogie audio-visuelle de  
l'institut national des sports
- aux États-Unis* — Action Films Inc.  
— Athletic Institute  
— Compagnie scientifique Ealing Ltd.  
— John Colburn Associates

Plusieurs fédérations sportives et récréatives nationales produisent ou distribuent aussi de nombreux documents audio-visuels. Renseignez-vous auprès de la Fédération québécoise des sociétés d'aviron

# ORGANISMES COMPÉTENTS

## Associations et Fédérations

Fédération québécoise des sociétés d'aviron 881 est, boul. de Maisonneuve  
Montréal 132, Québec  
Canada

---

Association canadienne d'aviron amateur 333, River Road  
Ville Vanier, Ottawa K1L 8B9  
Canada

---

Fédération internationale des sociétés d'aviron (F.I.S.A.) Case postale 215  
1820 Montreux  
Suisse

## Autres organismes

Les fédérations sportives ne sont pas les seules à jouer un rôle d'animation. En milieu scolaire, il existe des fédérations et des associations qui organisent le calendrier des manifestations sportives. Ces organismes fixent les lieux des rencontres et surveillent leur déroulement. Cependant, ils n'exercent pas les fonctions de réglementation et de régie qui sont de la compétence des fédérations sportives. Ces organismes sont:

- la Fédération du sport collégial du Québec
- la Fédération du sport scolaire
- l'Association des professionnels de l'activité physique du Québec
- l'Association sportive universitaire du Québec.

Le siège de ces fédérations est situé au siège social de la Confédération des sports du Québec, au 881 est, boul. de Maisonneuve, Montréal 132.

Les Conseils régionaux de loisirs exercent un rôle de soutien à l'endroit des organismes susmentionnés. Ils ont notamment pour mandat d'informer le public et de promouvoir les activités de loisirs. Pour ce faire, ils fournissent une aide administrative et technique aux fédérations et aux associations. Les Conseils régionaux de loisirs sont au nombre de 15 et sont situés dans les localités suivantes:

Est du Québec	140 ouest, rue St-Germain Rimouski
Saguenay - Lac St-Jean	132, rue Collard Alma
Québec	917, Mgr. Grandin, suite 300 Québec 10
Mauricie	Case postale 1174 1232, rue des Chenaux Trois-Rivières
L'Estrie	75, rue Chartier Sherbrooke
Outaouais	Case postale 723 115, rue Carillon Hull
Abitibi - Témiscamingue	768, 3e Avenue Val D'Or

Côte-Nord	898, rue Puyjalon Hauterive
Centre du Québec	Case postale 101 148, rue St-Jean Drummondville
Sud-Ouest du Québec	48, ave Grande Île Case postale 327 Valleyfield
Rive-sud Métropolitaine	360, rue St-Jean Longueuil
Richelieu - Yamaska	1871, rue des Cascades St-Hyacinthe
De Lanaudière	421, de Lanaudière Joliette
Des Laurentides	864, boul. St-Antoine St-Antoine des Laurentides
Montréal	Service des Loisirs 445, rue Saint-François-Xavier Montréal 125

NOTES:

NOTES:

SÉRIE A -- Sports de combat

karaté  
boksé  
judo  
lutte olympique

SÉRIE B -- Sports de raquette

badminton  
tennis  
sports sur table  
tennis

SÉRIE C -- Athlétisme (intérieur)

vélo sur et tapis  
obstacles  
dang. fond et fond

SÉRIE D -- Athlétisme (extérieur)

jeu  
disque  
marteau  
javelot

SÉRIE E -- Athlétisme (extérieur)

hauteur  
longueur  
triple saut  
parcours

SÉRIE F -- Sports aquatiques

nage synchronisée  
natation  
plongeon  
water-polo

SÉRIE G -- Sports nautiques

canot  
canoë-kayak (plein)  
canoë-kayak (sur vivier)  
voile  
ski nautique

SÉRIE H -- Sports de neige

ski alpin  
ski nordique  
saut à ski

SÉRIE I -- Sports de glace

patinage de vitesse  
patinage artistique

SÉRIE J -- Sports de ballon

basket-ball  
volley-ball  
handball (intérieur)  
soccer (football)

SÉRIE K -- Sports divers

natation  
cyclisme  
sports équestres  
activités  
jeux  
gymnastique

SÉRIE L -- Activités de plein air d'hiver

ski de randonnée  
raquette

SÉRIE M -- Activités de plein air d'été

randonnée pédestre  
cyclotourisme

NOTES:

ESTON

	592 rue Puyol Montreal
Centre du Québec	Casa postale 501 142, rue St-Jean Bourvilleville
San-Francisco Québec	44, ave Grande Rte Case postale 527 Valleyfield
River and Marquette	565, rue St-Jean L'Angeles
Richelieu - Yamaska	1871, rue des Cascades St-Hyacinthe
De LaSalle	421, av LaSalle Joliette
Des Laurentides	884, rue St-Antoine St-Antoine des Laurentides
Montréal	Service des Livres 445, rue Saint-François-Xavier Montréal 125

**SÉRIE A — Sports de combat**

escrime  
boxe  
judo  
lutte olympique

**SÉRIE H — Sports de neige**

ski alpin  
ski nordique  
saut à ski

**SÉRIE B — Sports de raquette**

badminton  
squash  
tennis sur table  
tennis

**SÉRIE I — Sports de glace**

patinage de vitesse  
patinage artistique

**SÉRIE C — Athlétisme (courses)**

vitesse et relais  
obstacles  
demi-fond et fond

**SÉRIE J — Sports de ballon**

basket-ball  
volley-ball  
handball olympique  
soccer (football)

**SÉRIE D — Athlétisme (lancers)**

poids  
disque  
marteau  
javelot

**SÉRIE K — Sports divers**

haltérophilie  
cyclisme  
sports équestres  
olympiques  
crosse  
gymnastique

**SÉRIE E — Athlétisme (sauts)**

hauteur  
longueur  
triple saut  
perche

**SÉRIE L — Activités de plein air  
d'hiver**

ski de randonnée  
raquette

**SÉRIE F — Sports aquatiques**

nage synchronisée  
natation  
plongeon  
water-polo

**SÉRIE M — Activités de plein air  
d'été**

randonnée pédestre  
cyclotourisme

**SÉRIE G — Sports nautiques**

aviron  
canoë-kayak (plat)  
canoë-kayak (eau vive)  
voile  
ski nautique

## Affiches **Grand Soleil**

46 affiches de 57,15 x 95,25 cm (25,5 x 37,5 po) servent de réplique parfaite aux brochures : même titre, même illustration, même texte au verso. Alors que les brochures se présentent comme l'indispensable « livre de poche » de tout sportif, les affiches offrent l'avantage de servir simultanément à la décoration, à la publicité et à l'information. Grâce à la bande libre ménagée au bas de l'éclatante illustration, les fédérations, les associations de sport ou de plein air peuvent annoncer leurs principales manifestations et en décupler l'efficacité. Le texte d'information sert d'aide-mémoire tant aux sportifs chevronnés qu'aux débutants sur les aspects fondamentaux des sports ou des activités de plein air.

On peut se les procurer à des prix intéressants

- Dans une librairie de l'Éditeur officiel du Québec
- Chez un libraire dépositaire des publications de l'Éditeur officiel du Québec
- Chez l'Éditeur officiel du Québec, par commande postale

Toute commande adressée à l'Éditeur officiel du Québec est payable d'avance par chèque ou mandat-poste à l'ordre du ministre des Finances.

Expédier à : **Éditeur officiel du Québec**  
**675 est, boulevard Saint-Cyrille**  
**Québec**  
**G1A 1G7**

parfaite  
o  
e de  
anément  
bre  
ciations  
stations  
re  
mentaux

Québec

avance

BNQ



C 000 012 047

Deacidified using the Bookkeeper process.  
Neutralizing Agent: Magnesium Oxide  
Treatment Date:

DEC

1998



**BOOKKEEPER**

PRESERVATION TECHNOLOGIES, L.P.  
111 Thomson Park Drive  
Cranberry Township, PA 16066  
(724) 779-2111

bec