

HISTOIRE DE L'AVIRON (1)

1 AVANT L'AVIRON ET AVANT LE CANOTAGE

GENESE

1/ Préhistoire

A la préhistoire, nos ancêtres, se sont aperçus qu'il était possible de se déplacer sur l'eau en montant sur des troncs d'arbres et en se laissant aller au fil de l'eau, mais ça ne marchait que dans un sens.



Pour revenir au point de départ ils prirent une branche d'arbre poussèrent en s'appuyant sur le fond de la rivière pour faire avancer leur tronc d'arbre contre le courant, ce système est toujours employé de nos jours sur certains cours d'eau, ou canaux, peu profonds et calme comme le marais Poitevin.

Quand la rivière, ou le plan d'eau (mer, lac, étang,), devint trop profond il fallut alors inventer un autre système: la pagaie, Au début cela ne devait être qu'une branche, un bout de bois mal taillé.

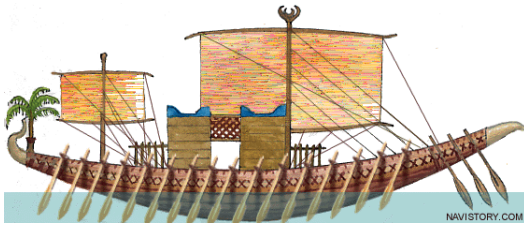
Puis il eut l'idée de fixer cette écorce à un bâton, obtenant une sorte de pagaie, rame primitive encore en usage chez de nombreuses tribus d'Afrique, d'Amérique et d'Asie : il la tenait à deux mains, la plongeant à gauche, puis à droite, ce qui imprimait à son embarcation un mouvement rapide tout en assurant sa stabilité.

Un autre génie inventif eut alors l'idée de mettre une palette de chaque côté du bâton : il avait réalisé la première pagaie double. Cette rame primitive est encore utilisée par certaines peuplades et dans les compétitions sportives. On la manie en plongeant alternativement chaque palette dans l'eau.

Un jour pourtant, peut être que la branche n'avait pas la bonne longueur, ou que l'homme était fatigué de pagayer, il s'aperçut qu'il était facile d'avancer sur l'eau si l'outil qui lui servait à faire avancer son embarcation prenait appuis sur un point fixe.

Ce génial inventeur, que l'histoire a malheureusement oublié, venait de découvrir ce qui allait un jour révolutionner la navigation: la rame.

2/ Les Egyptiens



Ils utilisèrent la rame pour leur marine marchande qui naviguait sur le Nil. Ils avaient équipé leur marine de bateaux mixte, voile rames, 19 siècles avant Jésus Christ, c'est à dire il y a environ 4000 ans Ces bateaux avaient jusqu'à 25 rames par côté, soit 50 rameurs au total, (une rame par rameur, aujourd'hui nous dirions en pointe). En Egypte, comme chez nous le MISTRAL Le vent dominant souffle du Nord (froid) vers le Sud (chaud), aussi fallait-il trouver un moyen de naviguer lorsque le vent était insuffisant, ou contraire. Quand le vent soufflait dans le bon sens, la navigation se faisait à la voile, ce qui permettait aux rameurs de se reposer.

Mais quand le vent était contraire, ou insuffisant, Les Egyptiens ramaient.

3/Les Grecs



Pentecontore

Ils utilisèrent bien sûr ce mode de propulsion, et les galères grecques dominèrent la mer Méditerranée pendant près de dix siècles.

Au Vème siècle avant Jésus-Christ, les embarcations grecques, longues de 30 à 35 mètres étaient munies de 25 rames par côté mais les fréquentes incursions des Perses amenèrent les Grecs à construire des navires plus importants, birèmes, trirèmes, quadrirèmes ou quinquérèmes selon le nombre de rangées de rameurs. Les rames mesuraient de 7 à 10 mètres de long et le nombre des rameurs pouvait atteindre 300

Les galères d'Athènes devinrent célèbres lorsqu'ils inventent **les trières** (galères avec trois rangées de rames superposées).



Il y avait alors 340 rames par bateau, avec un seul rameur par rame. Le secret pour faire rentrer ces rameurs était de les faire ramer

assis, les pieds au même niveau que le siège et pour amplifier le mouvement des rames, faire asseoir les rameurs sur des coussins, enduits de graisse, sur un banc lisse, ainsi le fléchissement des jambes tel que nous le connaissons aujourd'hui.

En 476 avant Jésus-Christ, lorsque les Spartiates se lancent à l'attaque des Athéniens, ils doivent pour traverser les terres: chaque rameur doit porter alors sa rame et son coussin, comme les motards portent leur casque. Les Athéniens payaient 12000 rameurs, qui étaient des hommes libres, et non des esclaves, qui s'entraînaient huit mois par an pour maîtriser la technique du glissement et le mouvement d'ensemble nécessaire.

4/ Les Romains

Ils utilisèrent aussi la force des hommes pour leur marine de guerre **Les galères romaines** étaient de puissants vaisseaux de guerre, pouvant mesurer de 50 à 60 mètres de long, et compter jusqu'à 100 rames. Les rames étaient lourdes, et il fallait quatre à cinq rameurs pour les manœuvrer. Les rames étaient disposés en une rangée et les rameurs ramaient debout en avançant et en reculant, imaginez le bruit que devait faire une galère en marche: les piétinements de galériens marchants sur le pont tous en même temps, (les galériens romains étaient également des hommes libres, comme les Grecs,

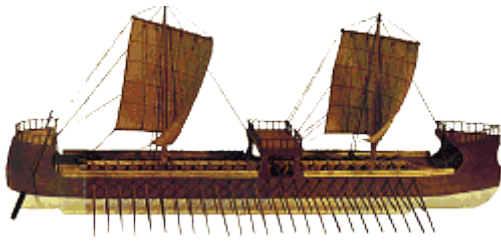


Puis, Les Romains abandonnèrent les quinquérèmes, lourdes et difficiles à manœuvrer et les remplacèrent par des « liburnes »



Vaisseaux effilés et légers, ne comportant pas plus de deux rangs de rames, inspirés de ceux des Liburiens, pirates des Balkans

5/ Les Byzantins



Le dromon devint peu à peu le principal bâtiment de combat. Il a mesuré de 30 à 50 mètres de longueur et son équipage était de 100 à 300 hommes. Il avait alors 2 rangs de rames avec 3 hommes par rame au rang supérieur et 1 seul au rang inférieur. Les gaillards d'avant et d'arrière, ainsi qu'une sorte de château central portaient des catapultes tandis qu'à la proue était installé le siphon de bronze qui projetait le feu grégeois, qui constituait son arme principale, pour détruire les navires ennemis.

6/ Les Vikings



Ils utilisèrent le mode mixte de navigation, à savoir la voile et la rame. Le bateau **VIKING** permettait d'aborder sans difficulté sur les plages et de se faufiler dans presque tous les cours d'eau d'Europe. De plus la forme a deux proues, ornées de têtes de dragon enroulées.

Le DRAKKAR nordique avait l'avantage de permettre de repartir, après une attaque, sans devoir faire demi-tour. Il a été compté 30 bancs de nage, espacés de 0,90 mètres, sur lesquels prenaient place deux guerriers. Ce **langskip** était sûrement un vaisseau amiral car les autres bateaux ne comptaient guère plus de 20 bancs de nage. Pour en terminer deux lignes sur la construction: ces bateaux étaient construits selon la méthode que nous appelons aujourd'hui « a clins », c'est à dire avec des planches de chêne (épaisses de 2 cm) qui se superposent sur un bord et qui sont assemblées avec des clous métalliques (en fer, puis en cuivre).



7/ Les espagnols

En 1586, l'invincible Armada espagnole, forte de 789 bâtiments, comptait 40 galères avec chacune 220 rameurs, et là plus question d'hommes libre et volontaire, les prisonniers anglais et des condamnés de droit commun fournissent la main d'œuvre nécessaire. Deux ans plus tard, en 1588, seul quatre galères subsistent. Il est vrai que la marine à voile a fait de très importants progrès, et est bien plus efficace: d'un coté un équipage de chiourme qui fatigue vite sous l'effort, et un seul canon, de l'autre, le vent qui souffle souvent en mer, avec la même force pour tout le monde, et surtout, sur le plus gros bâtiment, 40 canons capables de tirer tous en même temps.

8/ Les français



L'âge d'or des galères, fut vers la fin du 17^{ème} siècle, début 18^{ème}. Louis XIV était au pouvoir et les galères servaient de prison et de bagne.

Une galère mesurait 45 mètres de long et était large de 9 mètres, de chaque côté 26 bancs de nage recevant chacun 5 rameurs enchaînés, soit 262 rameurs auxquels il faut ajouter 100 fantassins, 40 à 50 remplaçants (qui sont des hommes libres mais qui remplacent les galériens malades ou incapables de ramer) et enfin les hommes d'équipage. Au total se sont plus de 500 personnes qui embarquent à chaque campagne (une par an en moyenne et pour une durée de 45 à 60 jours) et qui doivent vivre, manger, dormir, se battre, avec moins de 1 mètre carré par personne.

Les rameurs sont trois par rame. Le garde-chiourme excitait de son fouet les rameurs. Il plaçait les hommes libres au plus près de la coursive, au bout de chaque rame, pour éviter qu'un des prisonniers ou esclaves ne le prenne par les pieds et l'entraîne sous le banc où le pire pouvait l'attendre. Tous les rameurs étaient entravés par des chaînes. Ils devaient donc dormir comme ils le pouvaient sur le banc la tête contre la rame ou sous la rame.

L'odeur sur une galère était épouvantable car les rameurs devaient déféquer sous les bancs. Une galère était ainsi repérable à 5 miles à la ronde grâce à son odeur.

*Le galérien ramait debout, souvent les pieds dans l'eau car le bordage n'était qu'à 50 cm au-dessus de la ligne de flottaison, un pied enchaîné au bateau, il disposait d'un banc (poutre de bois nu de 16 cm et longue de 2.2 mètres). Lors du coup de rame, il prend appuis sur le banc devant lui comme sur une marche d'escalier, les bras restent tendus vers l'avant, résultat: des cuisses de footballeurs sur un corps d'écharné. Chaque rame pèse 130 kg, sur une galère normale, et mesure 12 mètres.**

Sur une Réale c'est 160 kg et 14 mètres de long. La cadence reste faible 20 coups à la minute pour un effort évalué à 180 watts et une vitesse de 5 nœuds (9 km/h) en croisière. Amplitude du coup de rame: 12 à 13 ° (ce qui est équivalent à une amplitude bras corps).

A Suivre, le début de l'aviron, rowing

Histoire de l'aviron 2