

Zeitschrift: Jeunesse et sport : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin

Herausgeber: École fédérale de gymnastique et de sport Macolin

Band: 36 (1979)

Heft: 10

Artikel: Le canoë canadien

Autor: Karel, Jan

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-997256>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

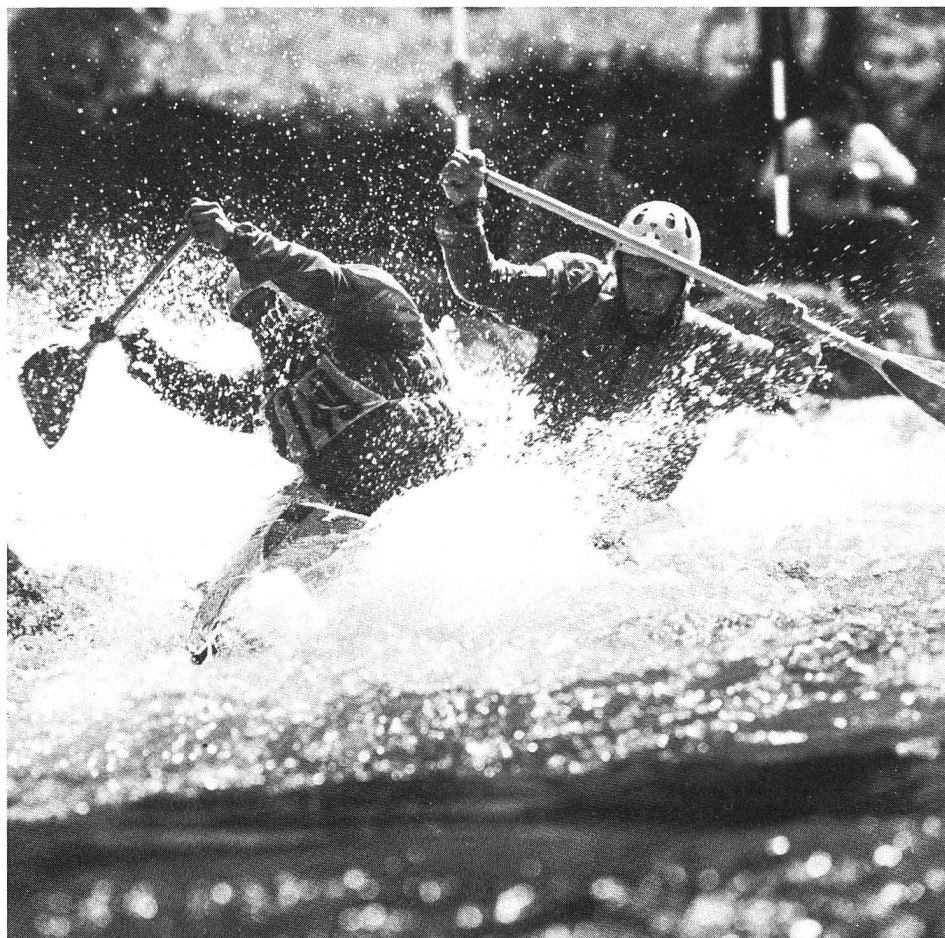
Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le canoë canadien

Jan Karel

Trad.: H. Weber



Le terme *canoë canadien* est généralement employé pour désigner le type de bateau en eaux vives à côté du kayak. Dans son ancienne forme, le canoë indien ouvert se prête mieux aux longs voyages avec bagages.

Le canoë canadien ne représente pas uniquement un type d'embarcation ou une discipline sportive, mais aussi une sorte de philosophie, une manière de voir le monde. Celui qui a déjà essayé de retrouver, à pied ou en voiture, un passage qui a retenu son attention lors de la descente d'une rivière, a pu constater combien ceci est difficile, le paysage depuis une petite embarcation paraissant très différent de celui vu de la route. Le canoë peut ouvrir de nouvelles optiques. Ce qui n'est pas seulement valable pour le paysage, mais dans le sens figuré également, pour la conception du monde. Naviguer sur un tout petit bateau permet d'accéder à une plus profonde compréhension du monde et de son environnement.

Tandis que le kayak¹ est avant tout un merveilleux engin de sport et un jouet fascinant, le

canoë canadien est le moyen par excellence pour fusionner avec la nature, pour pénétrer un paysage sauvage et découvrir d'autres angles de vue.

Le kayak – à l'origine un instrument de chasse chez les esquimaux – n'a jamais été un bateau de transport. Souvent même il était chargé sur un traîneau et tiré par les chiens jusqu'à son lieu d'utilisation, comme on le fait actuellement avec nos véhicules. C'est pourquoi dans notre région alpestre qui comporte des parcours d'eaux vives relativement courts, mais exigeant souvent de bonnes connaissances techniques, le kayak est plus répandu que le canadien.

¹ Embarcation étroite et légère, propulsée par une pagaie double

A l'inverse, le canadien se prête mieux aux descentes de plusieurs jours sur des cours d'eau longs et naturels. Généralement, on utilise alors des canadiens biplaces¹, ce qui exige des partenaires une parfaite entente pour toute la descente.

Le pays d'origine du canadien, l'immense région du bouclier canadien, est marqué par un réseau hydrologique extrêmement compliqué, avec des lignes de partage des eaux relativement basses, et dont l'accès est pratiquement impossible à pied.

C'est là que les indiens Chipiwyan construisaient de très légères embarcations en écorce de bouleau. On pouvait y charger le matériel complet d'un trappeur et, très important, les porter facilement d'un réseau de rivières à un autre. Cet excellent moyen de transport a également été utilisé ensuite par les «visages pâles» (explorateurs, scientifiques, trappeurs et commerçants). Plus tard, le «canadien», en tant qu'engin de sport, a connu un grand essor avant tout en France et en Tchécoslovaquie.

Aujourd'hui, on abandonne de plus en plus le bois dans la construction des canadiens pour donner la préférence aux matières synthétiques (polyester renforcé de fibres de verre, etc.) et, en Amérique, à l'aluminium.

Comme les adeptes du canadien osaient affronter des eaux de plus en plus agitées, la position agenouillée-assise des indiens a été redécouverte, étant celle qui donne la meilleure liaison entre le navigateur et l'embarcation et garantit une maîtrise optimale du bateau. Actuellement, cette position est utilisée pour tous les canadiens d'eaux vives, aussi bien en slalom qu'en course de descente.

Si la position et le mode de propulsion du canoëiste ne permettent pas au bateau de glisser aussi facilement d'un kayak, ils lui laissent par contre la possibilité d'utiliser au mieux sa force. Si un canadien n'est jamais aussi rapide en compétition d'un kayak, il est cependant bien plus facile à propulser lorsqu'il est chargé de tout le matériel d'un «vagabond des rivières» qu'un kayak contenant le même poids.

Pour arriver du canoë indien ouvert, employé pour les interminables voyages dans le nord canadien, à la forme la plus extrême utilisée pour l'acrobatie, toute une gamme de canadiens a été créée pour les besoins les plus divers. Parallèlement, on trouve toute une série de fabrications individuelles de sièges et de cale-genoux.

¹ Alors que le kayak était un bateau monoplace à l'origine, il peut être utilisé aujourd'hui comme embarcation biplace sur des eaux calmes; le canadien est typiquement un «biplace». Le canadien monoplace est davantage une discipline de compétition exigeante, et de ce fait peu adapté au tourisme.



Les indiens pagayaient à genoux, assis sur une planche inclinée, tandis que les blancs, plus indolents, s'asseyaient sur une banquette. La traverse courbe au milieu de ce canadien classique repose, lors des portages, sur les épaules. C'est en position assise que se disputèrent les premières compétitions de canoë. On a adopté ensuite l'agenouillement unilatéral. C'est ainsi qu'actuellement encore se font les compétitions de course en ligne (régates) en eau calme.



Canoë canadien de course en ligne (régate).

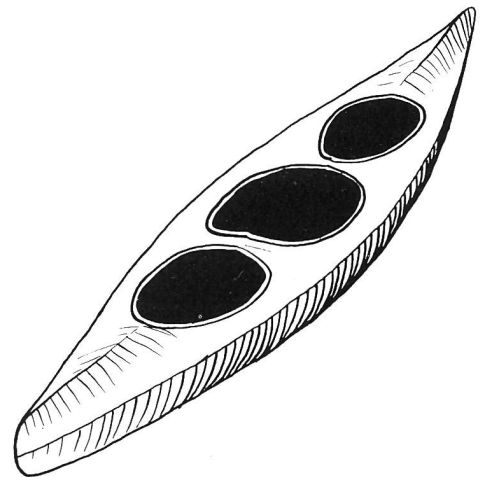


Les canadiens de compétition en eaux vives sont pontés et se sont développés ces derniers temps pour ressembler de plus en plus aux kayaks. Aujourd'hui, il n'y a plus guère de différences quant à leur forme (canadien monoplace de slalom lors d'une course par équipes).

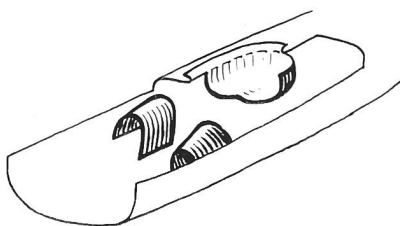
une allure moyenne, ce bateau oppose étonnamment peu de résistance, et l'on peut parcourir de grandes distances aisément et confortablement.

Les canadiens de compétition sont rapides et faciles à manoeuvrer, mais la position des jambes est généralement très inconfortable à cause du siège bas et du petit volume des embarcations.

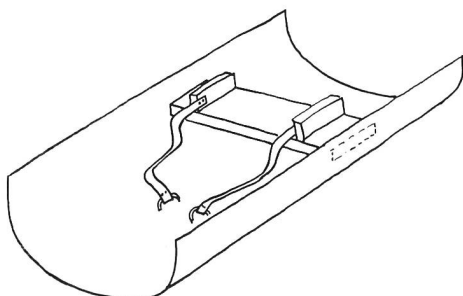
D'autre part, il est très problématique d'y charger des bagages.



Canadien combiné pour eaux-vives et longues descentes. En plus des deux hiloires fermés par des jupettes, ce bateau possède un trou qui peut être ponté et qui reçoit le sac étanche contenant les bagages.



Installation dans un canadien de compétition en eaux vives: siège-cuvette fixé au pont et cale-genoux.



Installation dans un canadien de tourisme: banquette avec cales latérales et lanières réglables passant sur les cuisses. Possibilité de naviguer agenouillé ou assis.

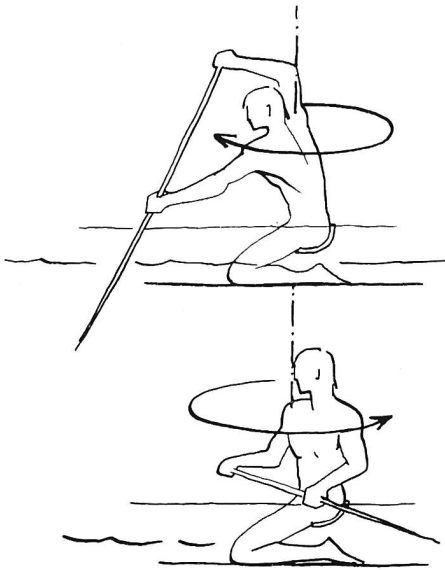
En ce qui concerne les capacités en eaux tumultueuses, il y a de nettes limites pour le canoë indien non ponté. Déjà en naviguant sur des rivières de la classe de difficulté I à II, il faut compter avec des giclées d'eau. On ne peut pas non plus atteindre des vitesses élevées, mais à



Canadien de tourisme lors d'une sortie d'«indiens».

Les manœuvres de base en canadien

Coup simple de propulsion en avant

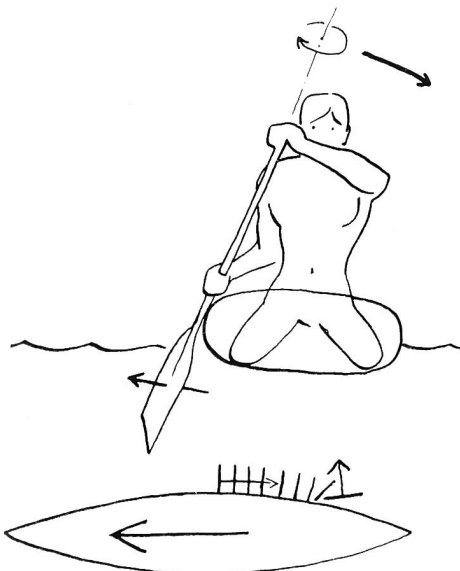


Le tronc décrit un mouvement de rotation, dont le centre se trouve dans la région de l'épaule du bras supérieur. Ainsi, l'on sollicite de grands groupes musculaires pour des mouvements relativement lents.

Coup de redressement (coup de correction)

Tout canadien a tendance à dévier (vers la gauche, si le navigateur est en monoplace ou l'équipier arrière d'un biplace pagaie à droite, ou vice-versa). On y remédie par:

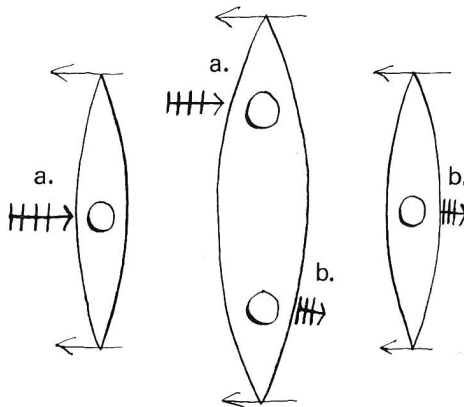
Coup de redressement avec le côté extérieur de la pale.



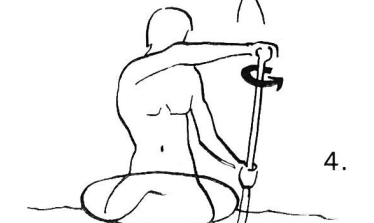
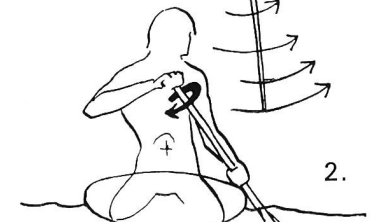
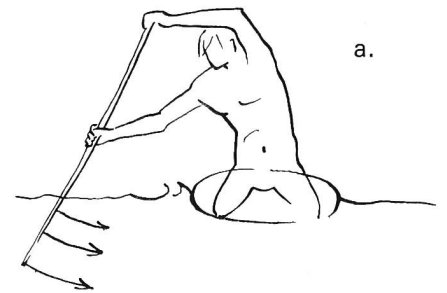
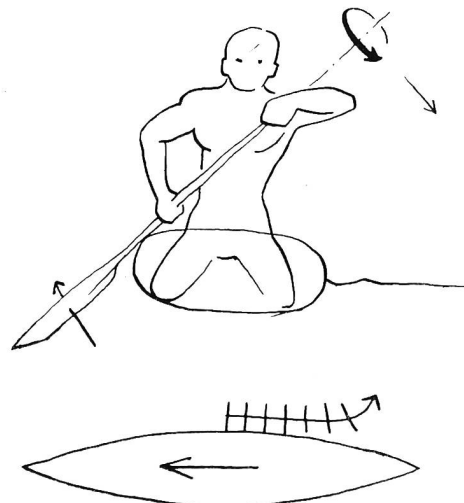
A l'aide de ces mouvements de base, on est à même d'effectuer des manœuvres simples. Pratiquement tous les autres coups, en arc de cercle, en appel ou en suspension, sont dérivés de ces mouvements de base et s'appliquent généralement de façon combinée.

Déplacement latéral du bateau

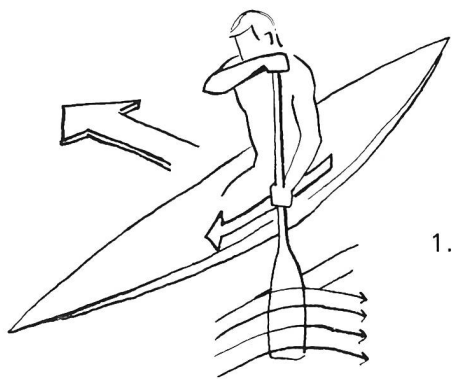
- a) Appel latéral
- b) Ecart latéral (formes de base)



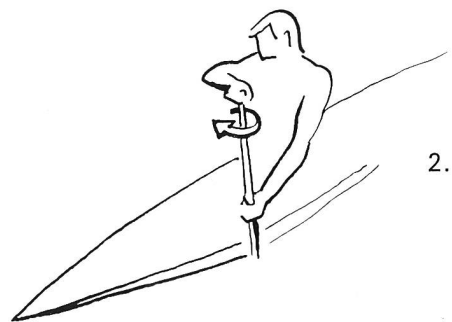
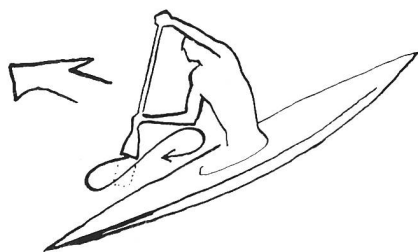
Rotation de la pale vers l'extérieur (est moins efficace, mais permet un rythme plus accéléré).



Autres manières de déplacement latéral



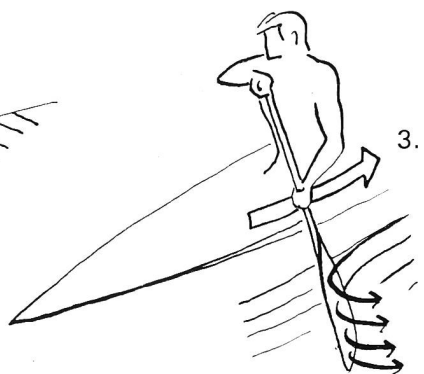
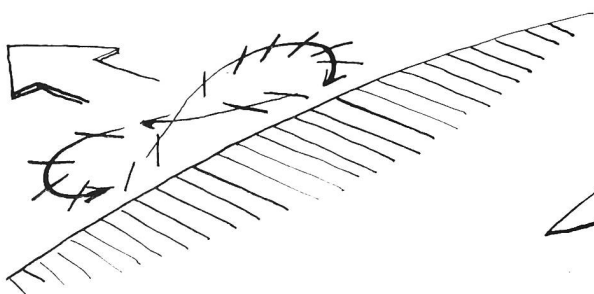
1.



2.



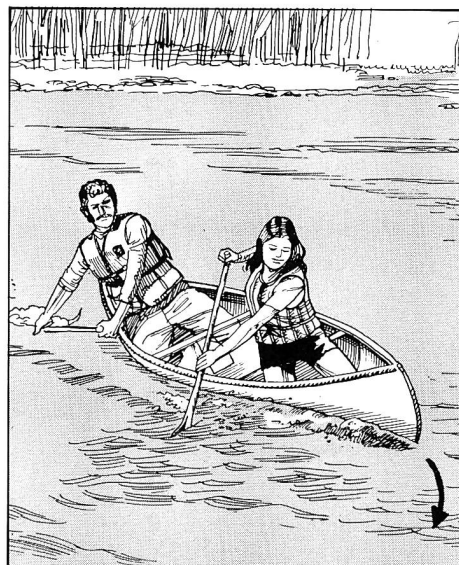
Grand canadien ouvert classique propulsé par un seul navigateur (extrait de Canoeing TANRC).



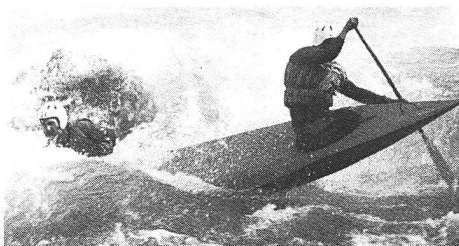
3.



4.



Un biplace de tourisme ouvert: Le partenaire avant change la pale de côté pour freiner et faire virer en même temps le bateau (extrait de Canoeing TANRC).



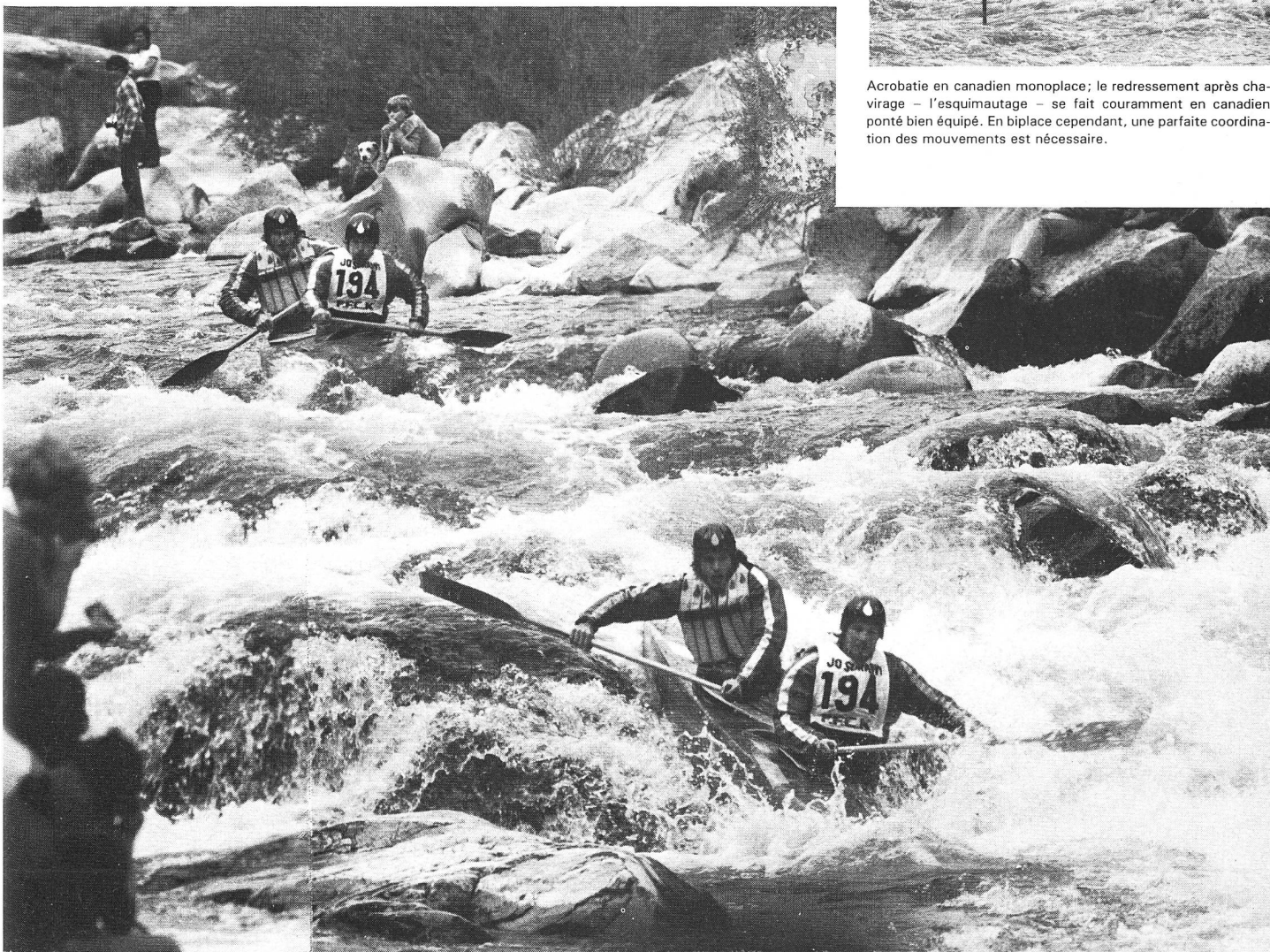
L'équipier avant d'un biplace de slalom conventionnel n'a pas toujours la vie facile à son poste «exposé». Il doit garder son calme malgré les vagues aveuglantes ou attendre, projeté dans les airs, l'instant favorable pour planter sa pagaie.



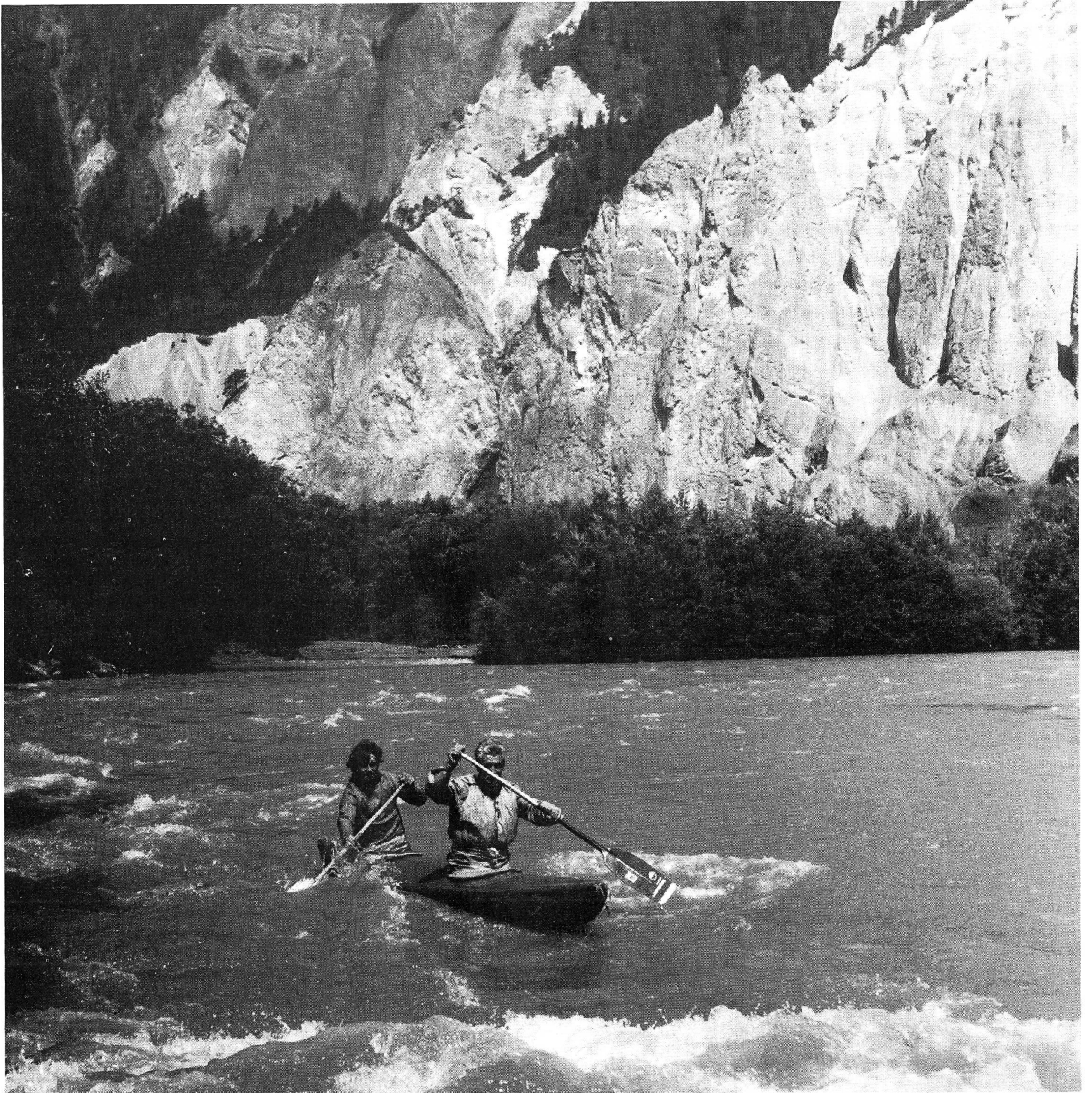
Canadien monoplace lors d'une course de descente sur l'Elbe supérieure (parcours de compétition le plus difficile du monde).



Acrobatie en canadien monoplace; le redressement après charvirage – l'esquimautage – se fait couramment en canadien ponté bien équipé. En biplace cependant, une parfaite coordination des mouvements est nécessaire.



Canadien biplace lors d'une course de descente (montage photographique du même bateau).



Un biplace de tourisme dans la gorge du Rhin antérieur, un des plus beaux parcours de rivière en Europe.