

第一章 绪 言

教学目的：

从整体上介绍本教材的内容体系和学科性质，使学生对划船运动的发展及相关的基础理论有一个基本的了解。

早在原始社会，划船就已成为一种重要的水上劳动工具，被广泛运用于渔猎和运输。到了近代，人们又赋予划船运动以激烈的竞技性质，使之成为现代奥运会金牌设置较多的项群之一，加之其活动形式非常贴近生活，又具有鲜明的娱乐性，因而在世界各国，特别是欧洲各国得到普遍的开展，受到国际体坛的广泛关注。

一、划船运动概述

随着划船运动的发展，人们经常会看到，在碧波荡漾的水面上，许多精巧、狭长的小艇伴随运动员的奋力划桨，如离弦之箭飞快争流的激烈场景。进一步仔细观察还会发现，这些小艇的装置和运动员的姿势各有千秋：有些船艇舷外有支架，运动员坐在艇上，利用固定在支架上的桨有节奏地向后划动，其身体也相应地前后滑动，使船艇飞快地朝着运动员的背向前进；另一些船艇上的运动员坐在船舱中，利用手中游离于船艇的双叶桨在水中划动，推动船艇向前运动；还有一些船艇中的运动员则是单腿跪

在船舱中，利用手中游离于船艇的单叶桨用力地划水，使船艇飞速向前。这些船艇各有特点的装置结构和运动形式，就是我们区分划船运动不同项目的主要依据。

第一个项目是赛艇（ROWING），它是由若干运动员（1~8名）坐在船艇上背向船艇的前进方向，通过划桨拉动船艇前进的一种水上竞速运动项目。按照有关规则要求，赛艇运动所使用的船艇上的所有部件，包括划桨和桨架等都必须坚实地固定在艇体上，惟桨手的座凳可沿着船艇的纵轴方向作前后滑动。赛艇比赛除按运动员的性别、体重和人数分设单项外，还根据船艇上是否安设舵手分项。具体分为单桨项目（SWEEPING）和双桨项目（SCULLING）。双桨项目又包括单人艇（SINGLE SCULL, 1×）、双人艇（DOUBLE SCULL, 2×）和四人艇（QUADRUPLE SCULL, 4×）三项；单桨项目则包括双人单桨无舵手（PAIRE-OARS WITHOUT COXSWAIN, 2-）、双人单桨有舵手（PAIRE-OARS WITH COXSWAIN, 2+）、四人单桨有舵手（FOUR-OARS WITH COXSWAIN, 4+）、四人单桨无舵手（FOUR-OARS WITHOUT COXSWAIN, 4-）和八人单桨有舵手（EIGHT-OARS WITH COXSWAIN, 8+）五项。此外，按每艇参赛运动员的体重，还将赛艇比赛分为轻量级（单人艇男子体重不得超过 72.5 公斤，女子不得超过 59 公斤；多人艇男子平均体重不得超过 70 公斤，且单人最大体重不得超过 72.5 公斤，女子平均体重不得超过 57 公斤，且单人最大体重不得超过 59 公斤）和公开级（体重无限制）。赛艇运动各单项的比赛距离均为 2000 米。随着赛艇项目的发展，目前在除水上以外的同类固定设施上（如冰上赛艇和赛艇测功仪练习器等）所进行的类似赛艇动作形式的运动，也被包含在赛艇运动之中。

上述第二个项目是皮艇 (KAYAKE), 第三个项目是划艇 (CANOE)。它们都是由一个或几个运动员面向船艇的前进方向, 使用无固定支点的桨, 运用肌肉力量向后划桨 (其中皮艇为坐姿划双叶桨, 划艇为跪姿划单叶桨) 推动船艇前进的一种竞速性水上体育运动项目。由于皮艇和划艇的比赛场地、比赛距离、比赛规则和裁判方法等都基本相同, 故通常将两者统称为皮划艇 (CANOEING, 其中 CANOEING 既可解释为划艇, 也常作皮划艇的总称)。

皮艇运动的比赛项目分为单人艇 (K-1)、双人艇 (K-2) 和四人艇 (K-4), 比赛距离有 200 米、500 米、1000 米、5000 米和 10000 米等多项, 还有专门的马拉松比赛。此外, 皮艇运动还有激流与激流回旋比赛、皮艇球比赛、旅游艇比赛和风帆皮划艇比赛。

划艇比赛目前仅有男子项目, 主要分为单人划艇 (C-1) 和双人划艇 (C-2), 有些比赛还设四人划艇 (C-4)。划艇比赛的距离则与皮艇基本相同。

与皮划艇运动相比, 赛艇运动虽然在器材、比赛距离和动作方式上有自己的独特之处, 但由于它们同属水上竞速项目, 而且都是利用运动员的体能通过划桨使船艇前进, 因而有着共同的研究对象: 运动员的体能、划桨的技术、船艇和桨的力学及流体力学问题等, 故本教材中将赛艇、皮艇和划艇三个项目统称为划船运动。

不同的比赛, 项目设置也不同。表 1-1 为奥运会赛艇、皮艇和划艇各自的世界锦标赛项目设置。

表 1-1 奥运会和世界锦标赛的划船比赛项目设置

赛艇比赛项目设置									
类 别	1×	2×	2-	2+	4×	4-	4+	8+	
男子(H)	√O	√O	√O	O	√O	√O	O	√O	
女子(F)	√O	√O	√O		√O	O		√O	
男子轻量级(HPL)	O	√O	O		O	√O		O	
女子轻量级(FPL)	O	√O				O			
皮划艇比赛项目设置									
项 目 距 离	K ₁		K ₂		K ₄		C ₁	C ₂	C ₄
	男	女	男	女	男	女	(只设男子项目)		
200 米	O	O	O	O	O	O	O	O	O
500 米	√O	√O	√O	√O	O	√O	√O	√O	O
1000 米	√O	O	√O	O	√O	√O	√O	O	
5000 米	O	O	O	O	O	O	O		

说明 表中“√”为奥运会比赛项目,“O”为世界锦标赛项目设置。

二、划船运动成绩的提高

自划船运动列为竞技运动项目以来,其运动成绩不断提高。在 1890 年的欧洲锦标赛上,男子单人艇冠军选手用 12 分 8 秒的时间率先划完了 2840 米,平均船速为 3.9 米/秒。100 年后,男子单人艇 2000 米的最好成绩则达到 6 分 37 秒,平均船速提高到 5.04 米/秒。有人统计了自 1948 年伦敦奥运会到 1988 年汉城奥运会 40 年间男子所有艇种平均划速的变化规律,发现每 4 年提高 1.3%。如果以 1968 年为界将这个过程再分为两个阶段,则第一阶段平均船速每 4 年的增长率为 0.4%,而第二阶段每 4 年的增长率上升为 1.9%。1936 年柏林奥运会上男子单

人皮艇 1000 米的最好成绩为 4 分 23 秒,男子单人划艇 1000 米最好成绩为 5 分 32 秒。52 年后的汉城奥运会上,男子 1000 米单人皮艇的成绩上升为 3 分 55 秒,比柏林奥运会提高了 28 秒;男子划艇 1000 米的成绩为 4 分 13 秒,比柏林奥运会提高了 79 秒。

划船运动成绩的大幅度提高,源于运动员体能的提高、技术的改进和运动器材的不断革新。

(一)运动员体能的提高

运动员体能的提高是划船运动成绩不断进步的重要因素之一。丹麦学者 K. Jasson 统计了丹麦国家队男子八人艇选手的最大吸氧量值和 6 分钟测功仪全力划的功率值 1981~1993 年的变化规律,从一个侧面反映了运动员体能提高的事实,证明划船运动训练能够有效地提高运动员的体能。划船运动训练是如何促进运动员体能发展的?

1. 超量恢复学说:1950 年,苏联的生理学家根据对电刺激青蛙肌肉时肌糖元的消耗和恢复的研究,提出了超量恢复学说,即肌肉的收缩活动消耗肌糖元,收缩活动停止后肌糖元又逐步恢复,可以达到超过肌肉收缩前的水平。对运动员的肌糖元含量在运动前后变化的研究也显示出同样的现象——运动中肌糖元降低,运动停止后的恢复期中又逐渐回升,如果在此期间饮食合理,肌糖元的水平可回升到超过运动前的水平。同样,机体的高能磷酸盐(ATP、CP)也表现出类似情况:在运动中分解代谢加强,而在运动结束后的恢复期中合成代谢加强,可恢复到高于运动前的水平。

根据这些研究结果,人们在运动训练中引入了超量恢复学

说，认为机体的机能能力和运动水平的提高是建立在超量恢复基础上的，运动训练是机能能力下降的过程，运动后的恢复是机体机能能力上升的过程，可以上升到超过运动前的水平，即出现超量恢复。如果在达到超量恢复时进行下一次训练，就可实现新一次更高水平的超量恢复。这种学说同时强调，训练的量和强度越大，刺激的程度越深刻，超量恢复的幅度就越大，但训练对机体的刺激要保持在‘良性刺激’的范围，要有合理的恢复时间，否则过大的运动负荷将导致疲劳的积累而出现过度训练，使机能状况反而朝着持续下降的方向发展。

超量恢复学说从某种角度解释了教练员的一些困惑，即训练课的强度和量以及间歇与恢复的关系等问题，强调了恢复的重要性，抑制了一度备受青睐的‘疯狂训练’，起到了促进训练水平提高的作用。随着运动训练的不断深入，运动训练实践向运动训练科学理论提出了越来越多急需解答的新问题，使超量恢复学说也受到越来越多的挑战。近年来，一种刺激和适应的新学说逐渐引起了人们的关注。

2. 刺激和适应学说：动物机体不仅能感受环境因素的变化而发生一定的反应，而且特别有意义的是，通过这种反应，机体能够随着环境的变化不断地调节自身各部分之间的关系，使得机体内部情况能够经常保持相对稳定，从而有利于在不断变化着的环境中进行正常的生理活动。机体这种能够根据外界情况而调整其内部关系的生理特性，即为适应性。

动物的适应性是机体在其种属进化过程中和个体生活过程中逐渐形成而臻于完善的。以动物体温为例：低等动物（如两栖类和爬行类动物）是变温动物，其体温随着环境温度的变化而变化，这就使得这些动物在冬季不能像在热季那样活动，说明其适

应性差。而鸟类和哺乳类动物，由于对体温具有自我调节的能力，尽管环境温度有很大变化，但其体内温度却是相对恒定的，说明这些动物对环境温度的适应性增强了。但某些鸟类仍然在一定程度上受到气候条件的限制，如候鸟在冬季南迁即是一例。由于人类能够通过主动的行为来改造世界，通过主动的学习与锻炼来武装和改造自身，进而不断发展其适应环境和改造环境的能力，因而适应性更趋完善。生物学将这种适应性与新陈代谢和兴奋性并列，一并视为生命活动的三大基本特征。

从生物学角度分析，运动训练是人们通过主动地改变自身生存条件而获得对特殊环境适应力的手段，它对机体的影响是一个刺激和适应的过程。这种适应可体现在机体的各种器官、组织和系统上。

1921年，丹麦生理学家利用体外叩击法测试发现，优秀越野滑雪运动员的心脏大于常人，而且心脏越大成绩越优秀。后来的诸多研究证实了这种现象，并进一步认为心脏增大的原因主要缘于系统的滑雪训练，心脏的这种变化适应了越野滑雪运动对心脏的要求。人体的肌肉纤维有红白之分，红肌纤维动作速度慢，但耐久力强；白肌纤维动作速度快，但耐久力差。对运动员肌纤维类型的研究发现，速度性项目运动员的白肌纤维比例高，而耐力性项目运动员的红肌纤维比例较高。进一步的研究显示，速度训练可使白肌纤维选择性增粗，耐力训练会使红肌纤维选择性增粗。也就是说，肌肉的这种变化适应了不同运动项目对肌肉的要求。同样，对不同项目运动员最大吸氧量的研究结果表明，耐力性项目运动员的最大吸氧量值明显高于速度性项目运动员。

同样，不同项目运动员的其他生理学指标，如肌肉酶谱等的

变化，也都显示出与其训练方式的对应关系，显示出对训练刺激的适应。

机体的结构和功能可以针对外界环境的刺激发生适应性的变化，有人引用建筑学上的结构和功能学说（symmorphosis）来解释这种现象，提出了生理学上的 symmorphosis 假说。这种假说认为，结构为了满足功能的需求而发生变化，这种变化不会超出功能需求的上限。这种假说是对刺激与适应学说的一种诠释，它包含两个方面的重要意义：适应是针对刺激发生的，刺激的特性决定了适应的特性；只有超过机体已适应的刺激强度才能引起更高水平的适应。由此引申出提高体能的训练原则：专项化、大强度等。

机体机能能力的提高是有限的。有氧工作能力是机体所有运动形式的能量供应基础，研究表明，机体的最大吸氧量值的提高主要发生在训练的初期，在多年训练的后期提高的幅度很小。对划船运动员的研究也显示出类似现象。因而，运动成绩的提高绝不是单纯的机能能力的提高，运动中能量消耗的机械效率和运动员做功效率的提高是促进划船运动成绩提高的另一重要因素。

（二）效率的提高

在体能项目的运动员群体中，外观做功总量与能量消耗总量的线性关系并不一致，它说明运动员个体间存在着能量消耗的机械效率上的差异。

优秀运动员在大强度运动中的耗氧量和血乳酸值趋于稳定，虽经训练，其提高的幅度依然很小，但其运动成绩却仍有提高的可能，训练实践中这种情况不乏其例。这种现象源于两种因

素作用的结果：能量消耗的机械效率因素和运动技术因素。

1. 机械效率的提高：我们将肌肉工作的机械效率定义为肌肉工作的外观机械功与所消耗的能量之比，可以表示为：

$$E = \frac{W_e}{E_t - E_r}$$

式中： E 代表机械效率， W_e 是外观做功量， E_t 为总能量消耗， E_r 为安静时能量消耗。

由上式可以看出，运动员在提高做功的机械效率后，可利用有限的能量消耗获得更大的外观做功。体现在划船训练中，就是以有限的耗氧量值获得更大的专项做功能力。

已有研究显示，不同的练习方法和组合可引起机体能量消耗机械效率的变化。在一次运动训练课中，随着大强度运动的延续，肌肉工作的机械效率会提高，当重复进行大强度运动时，这种提高的幅度更为明显，即使在间歇一小时后，这种提高作用仍然存在。那么，长期的运动训练会不会引起它的变化？什么样的训练方法可以更好地提高这种效率？这方面的研究目前尚少，暂不足以作出任何结论。

运动员能量消耗机械效率的评价，是多年来运动员机能评定中所缺少的一个环节，致使运动训练中的诸多问题不能很好地加以解释。运动员能量消耗机械效率的评价，必将成为运动员机能评定中，继有氧能力评价和无氧能力评价之后的第三个重要的评价方面。它的实现，对于运动员选材、训练方法的优化和训练效果的评价等都将产生重大影响。

2. 运动技术的改善：划船运动中理想的运动技术是能够利用有限的体能获得最大船速的动作方式。使运动技术合理化一直是划船训练的一项重要内容。即便是国际上最优秀的划船运动员，

仍然需要用大量的训练时间改善划船技术。根据船速与功率的关系曲线，两者的关系大致为：功率等于船速的三次方。由这一点可以看出，仅通过发展体能来提高运动水平很不经济，对于高水平的优秀运动员尤其如此。由于体能的提高是有限的，因而通过发展体能以提高运动水平的幅度也非常有限，相比之下，只有改善划桨技术，利用有限的体能，提高体能的效率，对船艇产生最大的推进力，才是提高划船运动员成绩，特别是优秀划船运动员成绩的可靠途径。

在划船运动实践中，一般从以下几个方面着手改善划桨技术：

(1)提高划桨的推进力。同样的划桨力，于不同的角度发挥作用所获得的推进力是不同的。因此，须通过力学研究解决如何使有限的体能发挥出最大的划桨推进力。

(2)减小船艇前进的阻力。运动员在船艇上的运动是船艇推进力的源泉，同时也产生了船艇前进的阻力。运动员划桨动作和身体的平衡造成的船体侧倾（rolling）、前后倾（pitching）以及船艇的波动，都会产生影响船艇前进的阻力。因此，要通过流体力学的研究，规范运动员的划桨动作和发力方式，最大程度地降低阻力。

(3)根据人体能量代谢、肌肉活动和关节活动范围的特点，运用运动生物力学的研究方法，科学设计划桨动作，最大限度地提高人体的做功效率，并避免发生运动损伤。

划桨技术的合理性对划船运动成绩的提高具有极大的影响。国际赛艇联合会的技术权威 T. Nilsen 认为，没有任何一个技术落后的桨手或桨手组合获得过世界冠军。世界冠军之间存在着技术上的差别，但这种差别不是先进与落后、合理与不合理的

差别，而是技术风格的不同。我国划船界曾经普遍认为，我国划船运动与世界先进国家运动成绩的差距主要是由于运动员体能落后造成的，但国际划船界的许多权威和学者却持不同意见，他们认为中国划船运动与世界先进水平的差距主要表现在技术上。事实上，1988～1996年，我国女子赛艇运动员的体能已经基本达到世界一流水平，但却始终与奥运会金牌无缘，其中，技术落后是一大重要原因。运动技术的提高是无止境的，我国划船运动员、教练员和科研工作者们任重而道远。

(三)运动训练的多元效应

运动员体能及其效率的提高都要通过运动训练来实现，运动训练作为一种外界刺激，它对运动员的影响是多方面的，主要体现在以下三个方面：

1. 以提高体能为目标的训练。在运动员体能产生变化效应的同时，也将产生对运动技术和运动员心理方面的效应。专项大强度训练是提高体能的最有效方法，但同时也可能使运动员对这种大强度训练产生惧怕、厌恶，甚至痛恨的心理效应。对于技术不稳定的运动员，还可能对运动技术结构产生某种破坏作用。

2. 以改善技术为目标的训练。在运动技术产生改善效应的同时，也会造成对运动员体能和心理状态的影响。在大多数情况下，技术训练都是以较低的运动强度完成的，由此可能导致运动员心肺功能、无氧能力和肌肉力量下降的体能效应，以及多方面的心理效应。

3. 以调节心理状态为目标的训练。在这种训练产生心理效应的同时，也将产生体能和运动技术方面的效应。这些效应将依

心理训练内容与方式的不同而异。

综上所述,任何内容与方式的训练都存在着体能、运动技术和运动员心理三方面的效应,因而任何训练安排都要综合考虑这三方面可能产生的效应。对其中一个方面有利,可能对其他方面有损,必须根据运动员的实际情况选择训练内容,重点考虑解决主要矛盾,兼顾处理次要矛盾。

在划船运动中,运动员相当于马达,通过桨的运动产生动力,推动船艇前进。作为马达,运动员机体需要能量,而能量来自体内高能磷酸化合物的分解放能,这些化合物的分解又需要有再合成的途径。运动员体内能量分解和再合成的特性决定着马达功率的高低和耐久力的强弱。

运动员在船艇上的划桨运动,一方面产生使船艇前进的动力,另一方面也产生影响船速的阻力,因而运动员还需要具备合理的划桨技术,利用有限的体力最大限度地提高划桨的推动力,并减小阻力。

运动员体能的提高和划桨技术的改进,都可以通过训练来实现。训练可产生多种效应,如何使训练的效应既有利于划船专项运动能力的提高,又有利于划桨技术的改善,是划船运动训练具有广阔应用前景的研究领域。

(四)划船运动器材的科学研制

每项划船运动的比赛都有一个优胜者,高水平重大国际比赛中所创造的优异运动成绩,是运动员、教练员和科研人员共同努力的结晶。这个结晶既是运动训练效果最集中的体现,也是运动器材(艇、桨和其他高科技设备及现代材料等)应用水平的反映。由于划船运动是运动员运用船艇而进行的一种竞速比赛,所

以除了运动员的体能和技术水平之外，划船运动成绩在很大程度上还有赖于船艇和桨等运动器材的先进性。故此，世界各国都在划船运动器材的科学研制上投入大量的人力和物力。纵观世界划船运动的发展史，运动器材的每一次革新，都促进了运动成绩的大幅度提高，如翼型皮艇桨叶的出现、赛艇斧式桨型的问世，以及各种高强度轻质材料在划船器材中的应用等。

Affeld(1993)和 Niels(1993)曾综述了生理学、生物化学、运动医学和运动生物力学等学科当时对赛艇运动的研究状况。其中运动生物力学的研究内容除主要探讨运动中的船艇和人的速度、加速度、桨频、桨幅、肌肉用力方式、重心位移速度与加速度等运动变化规律，以不断改进运动技术外，另一个重要的研究领域即为研制和发展陆上模拟训练和有关测试技术，如应用各式测功仪进行体能的训练和模拟测试技术等。Martindale(1984)、郑伟涛(1997)曾论述了这方面的一些研究成果，但对运动器材本身的流体动力性能的研究仍比较少见。划船运动技术是十分复杂的，运动员、艇桨和水在划进过程中始终处于相对连续的运动中，因而必须从划船力学系统和周围环境(水、空气等)相互作用的角度研究划船技术。这个科学领域是船舶流体力学和运动生物力学的综合研究领域。所以，从事划船运动的各类人员掌握必要的力学基础知识，特别是流体力学基础知识是非常必要的。

我国有关划船运动的船艇等器材性能的研究，无论是基础研究还是应用研究目前还比较薄弱，其中有许多尚为空白。易名农(1997)关于船艇浮态计算问题的探讨，对划船运动船艇器材的设计和研究进行了有益的尝试。从我国划船运动训练与竞赛的实践来看，目前我国使用的赛艇和皮划艇的船艇和桨叶，几乎

全是仿制国外的或直接从国外购买一些曾在重大国际比赛中取得过优胜的艇型和桨型，而没有我国自己设计的、适合中国运动员身体特点的艇型和桨型。我国参加国际大赛的用艇和桨，也都是购买国外或从国外赛场租借的。我国女子划船运动已进入世界先进水平行列，曾在世界锦标赛上多次夺标，但至今仍未摘取奥运会的金牌。在备战亚特兰大奥运会的冬训中，我国女子赛艇队就曾多次打破赛艇测功仪的世界纪录，这说明运动员的体能已达到世界一流水平，但最终还是与奥运会的金牌失之交臂。究其原因，许多专家认为主要还是技术和器材上的差距。总结近几届奥运会赛艇、皮划艇的比赛情况，欧美强队几乎每次都有新的运动器材出现，而我国在这方面始终未有突破。因此，运动器材的落后已成为影响我国划船运动成绩进一步提高的一大障碍，其中加强划船运动器材的水动力研究更是当务之急。

目前划船运动器材的研制主要表现在以下两个方面：

1. 桨叶的流体动力性能研究。桨叶作为一种特殊的划船推进装置，虽然看起来只是一个薄翼板，但它的水动力性能极为复杂。由于运动过程中桨叶的工作处在一种非定常状态，包括桨叶的入水、出水、浸水面积、来流的攻角等都在不断变化，同时还伴随着流动的分离。因此，它的研究远比飞机、船舶的推进器——螺旋桨复杂，要从理论上解决这个问题还有一定难度，许多研究还有赖于不断试验。

目前，我国对桨叶水动力性能的研究尚处起步阶段，还有许多基础性工作要做，诸如各种桨叶应用数据库的建立、桨叶运动过程中的水动力性能计算机数值模拟等。只有解决好这些问题，才可能从理论上针对不同运动员的特点进行桨叶的科学设计。

2. 船艇阻力性能研究。目前，划船界越来越重视对划船器

材流体动力性能的研究。Scrag(1993)在大型拖曳船池中对八人赛艇进行了大量的试验研究,根据最小阻力的要求,对其尺度及线型进行了优化设计研究。Millward(1987)利用单人赛艇的阻力试验结果,在给定运动员体重条件下,计算船体水面以上的空气阻力,讨论了划桨用力方式对船速的影响。叶国雄(1994)进行了两种单人皮、划艇的阻力对比试验研究,郑伟涛(1997)对女子四人皮艇的阻力性能进行了试验研究,结果都发现如果艇型选用合适,我国皮划艇运动就有可能在奥运会上实现奖牌零的突破。这些研究为开发研制新的艇型打下了基础。相形之下,国内外对外界物理环境因素对划船运动成绩的影响研究比较少见。韩久瑞(1997)、易名农(1998)和郑伟涛(1998)对海拔高度、气压和气温等气候变化对划船运动成绩的影响进行了探讨,认为物理环境的变化会影响船艇流体动力的状况,进而又直接影响到划船运动的成绩。这些研究都是以船艇流体动力性能的研究为基础的,它对运用船艇和桨等器材进行比赛的划船运动而言,是极为重要的。由此可见,对船艇动力性能的研究是划船运动一个十分重要的研究领域,也是事关我国划船运动水平进一步提高的关键问题之一。

三、我国划船运动的开展及主要成绩

我国是一个历史悠久的文明古国,划船在我国也早已有之。据有关史料考证,大约在 5000~9000 年前我国就出现了独木舟,2000 多年前就曾举行过“龙舟竞渡”活动。但是到了近代,由于各种原因,我国的划船运动相应落后于世界。

近代划船运动中的赛艇是最早传入中国的西方体育项目。当时,上海是东方最大的商埠和港口城市,洋人商贾、外国侨民

和西方传教士多在这里驻足，因而也带来了不少富于西方文化色彩和传统的东西。据有关史料记载，1852 年时黄浦江上就曾出现过商船船员参加的赛船会。1859 年以后几乎每年都有划船比赛，成为当时上海的一大盛事。到 20 世纪 30 年代，英国人在上海建立了以外国侨民为主的“划船总会”，俄国人则在松花江上建立了“水上俱乐部”。旧中国的赛艇和皮划艇基本上是专供外国人娱乐的体育项目。

新中国成立后，体育活动蓬勃开展，划船运动也焕发了青春。1952 年底，北京的中央国防体育俱乐部在哈尔滨内河航运造船厂订购了按苏联图纸设计制造、重叠板木质结构的 4 条八人有舵手赛艇和 20 条皮艇。1954 年 5 月运到北京，7 月即开始进行水上训练。后由于北京什刹海水域的限制，不便开展赛艇训练，遂将 4 条赛艇作为举办暑期舢板辅导员训练班的辅助器材，只组织皮划艇训练。当年，北京市水上运动会就设置了男子 1000 米和女子 500 米两个皮艇比赛项目。1955 年在“北京市青少年杯划船比赛”中又增加了 1600 米接力赛，使北京成为新中国开展皮划艇运动最早的城市之一。与此同时，祖国北方重镇哈尔滨市也积极组织开展赛艇活动。1953 年，哈尔滨市总工会借助传统关系从苏联觅来赛艇图纸，利用当地优质木材多的条件，委托一家民用小船厂制造赛艇。次年，哈尔滨市总工会就决定在松花江畔群众体育活动开展较好的三个工厂，组织开展赛艇活动，由市总工会统一提供赛艇器材。一时间，这三个工厂利用工余之暇经常参加赛艇活动的工人就达一百余名。工会的积极提倡和组织、引导，加上工人们初尝泛舟松花江上、荡桨如飞的赛艇魅力，吸引了越来越多的工人群众参加这一运动，使这一时期哈尔滨工人的业余赛艇活动，迅速蓬勃地开展起来。

从 1954 ~ 1956 年，国家体委贺龙、蔡树藩等领导同志多次在工作报告中鼓励和提倡开展群众性的划船运动，并开始与国际赛联和国际划联接触。1956 年 3 月国家体委还给上海、广州和武汉等地拨出 35 万元专款用于兴建划船俱乐部。同年 11 月国家体委在杭州西湖组织了全国第一次划船表演赛。1959 年的第 1 届全国运动会上，来自全国 19 个城市和解放军的 423 名男子运动员展开了 8 个赛艇项目的激烈角逐，使我国划船运动的发展达到了一个高潮。

此后，由于三年自然灾害，国家经济困难，加之“文化大革命”，使我国划船运动发展缓慢，乃至中断。

1972 年国家体委在全国总工会上重新提出在上海、浙江、湖北和广东等省市首先恢复开展划船运动项目。同年，我国即成为国际赛联的特别会员。两年之后的 1974 年，我国又加入了国际划联。1975 年第 3 届全国运动会上，划船再度被列入正式比赛项目。这标志着我国划船运动的第二次复兴。

从 1972 年我国恢复划船运动以来，特别是中国共产党十一届三中全会以后，我国划船运动技术水平不断提高，取得了令人瞩目的优异成绩，主要如次：

1988 年第 24 届汉城奥运会上，我国女子赛艇四人单桨有舵手项目挫败欧美诸强，勇夺奥运会银牌，并荣获女子八人赛艇铜牌。同年世界赛艇锦标赛上，我国女子轻量级四人单桨无舵手艇为中国、为亚洲摘取了一枚金牌。

1989 年世界赛艇锦标赛上，我国女子轻量级四人单桨无舵手艇卫冕世界冠军成功。同年，多年默默无闻的我国男子轻量级赛艇也首次在世界大学生运动会上勇夺四人双桨艇金牌。

1990 年我国成功地举办了第 11 届亚洲运动会，中国赛艇