Cahier-INSEP-4 2/07/08 23:42 Page 6



COMPOSITION D'ÉQUIPAGE EN AVIRON

Chri
Entr
tout
Carc
Réd
Gilb
Réd

La c
base
l'équ
l'évi
et n
Cet
le tr
du r
parc
pour
Chri
mes
scie

[1] Char
Entra

PRÉSENTATION DE LA DISCIPLINE

L'aviron se décompose en différentes disciplines, en fonction des supports de navigation et de la composition des équipages. Elles ont en commun la distance de compétition qui est de 2000 mètres en eau plate, pour un temps d'effort d'environ 6 minutes. Les courses sont organisées en ligne dans des bassins de 6 couloirs, sans possibilités d'interactions directes entre équipages concurrents.
On distingue deux disciplines, la couple et la pointe qui se différencient par le nombre de rames à mobiliser par individu :

- en couple chaque rameur dispose de deux rames, on distingue des équipages composés d'un seul rameur (le skiff), de deux rameurs (le deux de couple), et de quatre rameurs (le quatre de couple).
- en pointe chaque rameur ne dispose que d'un seul aviron, les bateaux sont composés de deux rameurs (le deux de pointe), de quatre rameurs (le quatre de pointe) ou de huit rameurs (le huit).

Les équipages présentent des catégories en fonction du genre (hommes ou femmes) et du poids. Il existe deux catégories, les toutes catégories et les poids légers. Dans la catégorie poids léger, les femmes doivent peser 59 kg maximum pour une moyenne d'équipage à 57 kg et les hommes 72,5 kg maximum pour une moyenne d'équipage à 70 kg (1 bateau Femme et 2 bateaux Homme aux J.O.).

Le championnat du monde et les J.O. se déroulent sur une semaine. Un seul bateau par nation peut être engagé dans chaque course. Les bateaux enchaînent plusieurs courses : les séries de qualification, les quarts de finale (ou directement les demi-finales, selon le nombre de bateaux engagés) et les finales, soit 3 à 4 courses dans la semaine.

Dans cet article il ne sera question que de la composition d'équipage du quatre de couple toute catégorie, à partir de l'expérience de coach de Christine Gossé auprès de l'équipage masculin en 2006/2007.

COMPOSITION D'ÉQUIPAGE

Le quatre de couple homme est placé sous la responsabilité de l'entraîneure nationale Christine Gossé, en vue des championnats du monde 2007. Elle a pris la responsabilité du bateau en 2006 avec pour objectif ambitieux de faire un résultat dans cette discipline qui n'a pas brillé depuis 1981.
La démarche consiste à façonner un bateau compétitif avec en point de mire l'équipage Polonais, double champion du monde, qui domine cette épreuve depuis quelques années. Pour Christine, le cœur du problème réside dans la constitution de l'équipage, car elle sait pouvoir disposer de rameurs individuels à fort potentiel. Cette condition n'est pas suffisante à son sens pour atteindre des objectifs internationaux, parce qu'elle sait que la performance réside dans l'alchimie de l'effort collectif ; pour être efficace, il faut que cela prenne, qu'une dynamique s'instaure. Ce phénomène lui paraît indispensable pour être compétitif à très haut niveau, sa démarche s'oriente donc dans ce sens, sans perdre de vue les compétences individuelles de ses rameurs.
La sélection pour l'accès en équipe de France se fait à l'issue des résultats des Championnats de France «bateaux courts».

Lors des championnats de France, les rameurs de couple rament en skiff (un seul rameur sur le bateau). La règle instaurée veut que les six premiers rameurs constituent le double et le quatre de couple de l'équipe de France, les 7ème et 8ème sont engagés en skiff et assurent les fonctions de remplaçants des 2 bateaux. Dans le cas où le champion deFrance serait au niveau d'une médaille mondiale en skiff, le skiff pourrait devenir prioritaire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

L'ÉQUIPAGE FRANÇAIS

Pour le quatre de couple, 6 rameurs sont donc retenus au départ pour faire partie du groupe France ; le collectif est constitué de 4 titulaires et de 2 remplaçants, de 22 à 30 ans, déjà rôdés et expérimentés pour 5 d'entre eux, tous déterminés. Les 2 qui ne feront pas partie de l'équipage ont les qualités physiques, mais doivent encore progresser sur leur technique, ce sont des potentiels sûrs pour l'avenir.
Toute l'année, les rameurs du groupe sont soumis à des tests mensuels, à la fois pour évaluer les effets de l'entraînement et pour assurer leur sélection. La devise «tu assumes ton test et ton résultat» indique que pour chaque rameur, il s'agit toujours de donner le meilleur de soi pour mériter sa sélection. Les tests individuels mesurent donc les potentiels de chaque rameur isolément afin de vérifier l'état de forme et les effets des programmes d'entraînement. Composer un équipage performant ne se réduit pas simplement à disposer des meilleurs éléments, il faut aussi veiller à ce que chaque rameur puisse utiliser ses qualités et compétences et s'attacher à articuler les spécificités de chacun aux rôles assignés par l'activité.

Cahier-INSEP-4 2/07/08 23:42 Page 7

Christine Gossé[1]
Entraîneure Nationale du 4 de couple
toute catégorie homme

Caroline Carpentier
Rédactrice INSEP

Gilbert Avanzini
Rédacteur INSEP

La question de la composition d'équipe se pose dans de nombreux sports, qu'ils soient individuel ou collectif à la base. S'il est admis de retenir dans l'équipe les individus les plus performants individuellement, la composition de l'équipe – entendre là le processus de répartition des forces individuelles aux différents postes – relève moins de l'évidence et les approches semblent moins rationnelles tant les paramètres à prendre en ligne de compte sont variés et nombreux.
Cet article illustre l'intérêt d'une analyse qualitative plurifactorielle dans la composition d'équipage. Il se centre sur le travail d'un entraîneur confronté à cette situation en aviron, en 4 de couple, dans sa route vers les championnats du monde. L'aviron est particulièrement sensible à l'adéquation des profils individuels aux postes dans le bateau, parce derrière l'apparente similitude des tâches des rameurs à bord, se cache des spécificités qui incitent à la réflexion pour une démarche d'excellence dans cette activité.
Christine Gossé retrace l'histoire argumentée de la composition de son équipage en montrant que l'articulation entre mesures objectives de la performance, intuitions et convictions peut être envisagée. L'approche combine réflexion scientifique et sens tactique pour une démarche performante.

[1] Championne du Monde 1993 et 1994 en deux de pointe.
Entraîneure du 4 de couple toute catégorie médaillée d'argent des Championnats du Monde 2007

LES PLACES ET RÔLES À BORD DU BATEAU

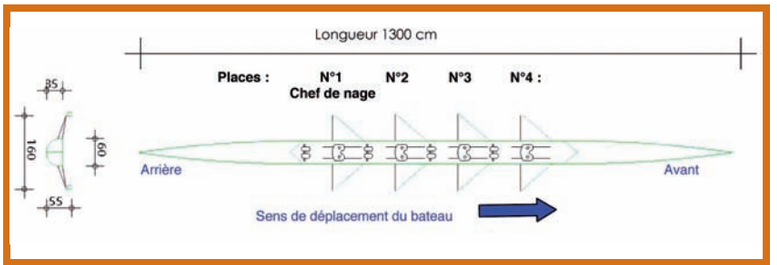


Figure 1 : Le quatre de couple

Le quatre de couple (figure 1) propose 4 places aux rameurs. A première vue l'activité paraît être la même pour chaque équipier. En fait, des différences importantes apparaissent quand on analyse plus en détail l'activité. Pour la performance internationale cette analyse est indispensable, il faut parvenir à placer les bons équipiers aux bonnes places.

Le «chef de nage» est celui qui est à l'arrière du bateau, il ne voit pas ses coéquipiers puisque tous ramment derrière lui, dans son dos. Il s'agit donc de choisir un profil pouvant «sentir les autres» . C'est aussi le poste le plus sollicitant sur le plan physique, puisque c'est là que le rythme est impulsé, que la cadence est donnée. Les équipiers vont se baser sur le chef de nage pour caler et synchroniser la fréquence des coups de rames. C'est aussi celui qui engage sa rame avant les autres et constitue l'attaque du bateau. On peut penser que pendant une fraction de seconde il est «seul à pousser le bateau» (figure 2), un rôle de starter en quelque sorte, avant d'être soutenu par les actions de ses équipiers.
Les autres places sont repérées par leur ordre en allant vers l'avant du bateau : on dit «monter au 2, au 3, ou au 4».

En **2 et en 3** il est préférable d'être capable d'adopter et maintenir un rythme régulier et d'aller très haut sur la force, les sportifs qui occupent ces places sont les piliers du moteur propulsif du bateau.

Le 2 «colle» à ce que fait la nage. Il faut une synchronisation totale avec le 1. Il est comme son ombre. Il est le premier relais avec les autres. Au 2, le rameur sent plus finement la coque qu'au 3.

Au 3, le rameur reçoit moins d'informations, de sensations venant de la coque du bateau. En effet, celle-ci a un roulis et a des changements de hauteur sur l'eau (le bateau pilonne et glisse plus au moins bien). C'est le poste où il faut être très fort. C'est important pour les relances en courses qui sont plus aisées à faire par le milieu du bateau.

En 4, il est souhaitable d'être fort derrière, c'est-à-dire en fin de propulsion et d'être capable de «tenir la baraque», expression signifiant qu'il convient de maintenir l'équilibre propulsif du bateau en stabilisant les appuis des partenaires.

Le barreur est celui qui en plus de son rôle d'équipier et des tâches habituelles doit diriger le bateau à l'aide de la barre qui est placée à l'un de ses pieds. Cette tâche qui nécessite calme et lucidité, a été confiée au N°4 qui a ce profil.

Au 4, le rameur est le seul dans l'embarcation à pouvoir voir tous ses équipiers (ils sont de dos, mais il peut observer leurs actions). La barre est dirigée avec un pied et les commandes sont transmises par des câbles jusqu'au gouvernail placé au dessus de la dérive. La direction est une composante importante de la performance, il s'agit de maintenir le bateau dans le couloir de course de la façon la plus droite possible (selon les appuis des avirons le bateau peut dévier) et pouvoir procéder à des petits réajustements pour ne pas louvoyer et perdre de la distance en cas de vent latéral.

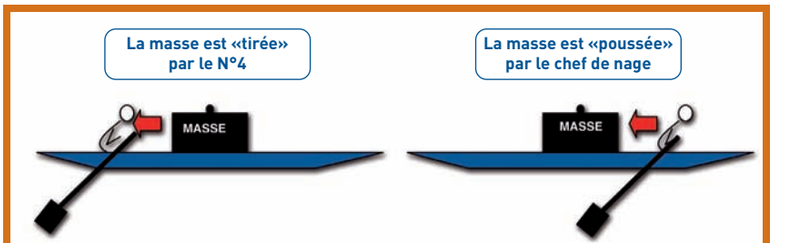


Figure 2 : Le chef de nage pousse la masse composée du bateau et de son équipage, tandis que les autres ont une place qui les conduit plutôt à tirer cette même masse.

Cahier-INSEP-4 2/07/08 23:42 Page 8

UN ENTRAÎNEMENT EFFICACE POUR TOUS LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

A la recherche de moyens destinés à évaluer et affiner l'entraînement, Christine Gossé décide d'utiliser des montres cardio fréquencemètres pour réguler et mesurer les effets de l'entraînement prescrit et effectué.
Les relevés indiquent des différences énormes dans l'engagement physique des rameurs en fonction de la place qu'ils occupent. Alors qu'ils avaient tous l'impression de donner le meilleur d'eux-mêmes à l'entraînement, les relevés cardiaques mentionnent des variations importantes des plages d'efforts demandées. Ces éléments sont interprétés comme des différences entre la mesure objective du travail fourni et la sensation subjective de l'effort effectué (figure 3).
Les enregistrements permettent de vérifier les temps d'effort à différents niveaux de fréquence cardiaque. La figure 3 représente des enregistrements réels effectués lors d'une sortie : les rameurs devaient travailler 50 mn à plus d'une certaine fréquence cardiaque. Elle est proposée par l'entraîneur et répond à une démarche de préparation individualisée.

Le rameur A devait travailler 50 mn à plus de 170 pulsations par minute. En réalité, il a fait 31 mn 35 s au dessus de cette fréquence cardiaque, ce qui est insuffisant par rapport aux objectifs fixés.
Le rameur B devait travailler 50 mn à plus de 165 pulsations par minute. Il a réussi à ramer 44 mn 20 s à cette intensité, ce qui est acceptable en regard des effets recherchés.

Avec les montres, il est possible de connaître très précisément les temps de travail dans les plages de fréquence ciblées qui correspondent à une intensité et une vitesse de coques de données.
L'analyse des enregistrements en situation réelle d'entraînement indique que certains athlètes arrivent à être efficaces quelle que soit leur place dans le bateau alors que d'autres n'ont pas cette même capacité selon la place qu'ils occupent. Ces variations concernent surtout les N°2 ou N°3 où certains «n'arrivent pas à se donner».
Ce constat renvoie à deux types de problématiques : l'une porte sur le choix d'organisation de l'entraînement afin de solliciter tous les rameurs sur des plages de travail ciblées, l'autre porte sur la composition d'équipage en intégrant ces données.
En effet, il est nécessaire que les 4 rameurs aient les sollicitations qui leur permettent d'arriver au même moment en forme pour les compétitions ciblées... Les saisons passées avaient été entachées de blessures pour certains rameurs, notamment de fractures de fatigue intercostales. Il est clair que si certains ne parviennent pas à s'engager suffisamment, les autres risquent d'être en surcharge pour compenser.
Le choix s'est orienté naturellement vers des formes d'entraînement en skiff ou en double, embarcations pour lesquelles on n'observe beaucoup moins de différence de sollicitations majeures entre les rameurs. Le but est de fatiguer tout le monde de la même façon afin de générer des pics de forme synchronisés et simultanés chez tous, ce qui représente une condition d'efficacité du quatre de couple.

Par exemple, le stage terminal de préparation aux Championnats du Monde est organisé en un microcycle de 4 semaines dont 3 semaines de travail très intense. Sur cette période les rameurs ont donc effectué leurs sorties principalement en skiff ou en double, Christine estimant qu'il n'était pas nécessaire de beaucoup s'entraîner en quatre pour maintenir la cohérence technique du bateau. Ce choix est bien assumé car autant Christine que les quatre rameurs, avaient bien perçu cette cohésion technique entre eux dès le début de la saison compétitive.

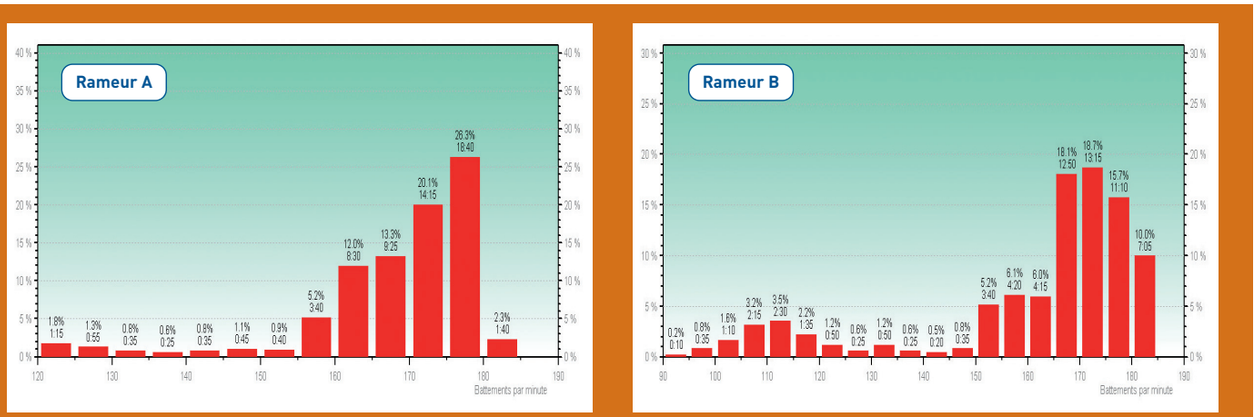


Figure 3 : Exemples de diagrammes cardio enregistrés lors d'une même sortie (1h10) chez deux rameurs engagés simultanément dans le même bateau

DES DIFFÉRENCES TECHNIQUES

Nous avons vu que les postes dans le bateau étaient différents, qu'ils induisaient des qualités spécifiques. Pour optimiser le rendement collectif de l'équipage il fallait s'intéresser aussi à l'adéquation du profil des rameurs à chaque poste. L'approche privilégiée par Christine s'est centrée sur une représentation mécanique des profils.
Des mesures dynamiques ont été effectuées avec un «bateau laboratoire». Il ne s'agit pas de dénaturer l'activité par des mesures hors contexte, en laboratoire, mais bien d'un dispositif autorisant des mesures et analyses in situ, en dynamique ; ainsi la coque reste celle de l'équipe de France, des capteurs sont placés sur chaque dame de nage ; ils fournissent des informations sur les forces exercées en fonction des angulations des avirons (figure 4), sans altérer l'exercice ni modifier les conditions d'entraînement. Ces données une fois calibrées définissent une «empreinte du rameur» (figure 5) qui peut se dégrader selon les places qu'il occupe. Elle reste relativement stable pour un même

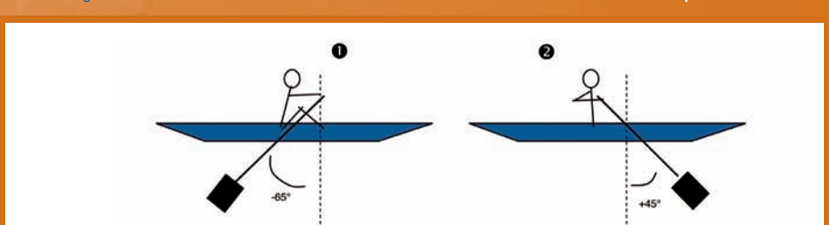
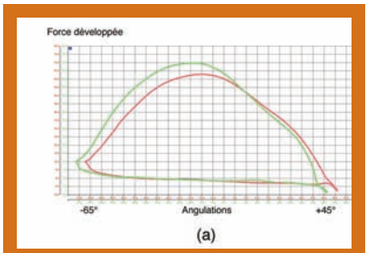


Figure 4 : Angulations extrêmes mesurées lors de l'action du rameur. Les capteurs sur les dames de nage permettent d'enregistrer les forces produites lors des différentes angulations intermédiaires



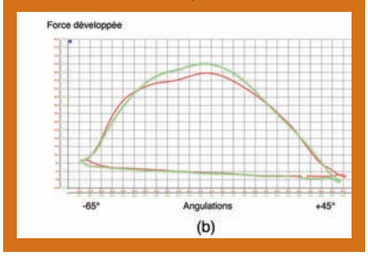


Figure 5 : Différences d'empreintes entre un rameur élite (a) et un rameur espoir (b)

individu. Cette empreinte correspond à la forme spécifique des forces dynamiques exercées par le rameur lors de ses coups d'aviron. Là encore il a fallu s'interroger sur l'efficacité technique selon le poste car on enregistre d'importantes variations selon les places.
Il est efficace de tenir l'appui avec un haut niveau de force le plus longtemps possible, sans décrochage comme on le voit sur la courbe (b) du rameur espoir et de regarder les pentes de la courbe, à l'attaque de la pelle, et en fin de propulsion.

Il est difficile de décrire la courbe idéale pour un individu. On remarque que des rameurs élite peuvent avoir des courbes différentes.
En ce qui concerne le bateau long (le quatre ou le huit), on cherche à ce que le bateau ait toutes les qualités et que la superposition des courbes des rameurs tende, en condition de course, vers la courbe idéale représentée en figure 6.

Cette courbe doit être haute (force développée) et large (la propulsion doit se prolonger).

Christine tend vers cette modélisation lorsqu'elle appréhende la dimension mécanique de l'équipage. Nous verrons que cette conception théorique est un cadre à partir duquel elle parvient à s'adapter aux contraintes réelles que rencontre l'équipe dans sa pratique.

COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE 2007

Suite aux essais effectués lors des stages d'hiver, Christine a composé l'équipage pour la première compétition : le meilleur rameur était placé à la nage, l'ancien chef de nage, qui est l'ancien et a beaucoup d'expérience, a été placé en 4. Il voit les autres, il est chargé de les coacher. En fait cette composition optimale, celle qui est la plus proche de la modélisation théorique, n'a effectivement pu être proposée qu'une seule fois dans la saison, car il a fallu composer avec un blessé.

En mai, le chef de nage (le meilleur en individuel), se blesse sérieusement et doit être arrêté pendant 6 semaines jusqu'à la fin juin. Il convient alors d'intégrer le remplaçant, celui qui a fait 8ème à la sélection et pour lequel on dispose de moins d'informations. Tout est à refaire, le temps presse dans la perspective des Coupes du Monde qui arrivent. L'équipe n'a plus le temps de refaire tous les essais d'équipage. Le remplaçant n'est pas assez fort, ni expérimenté pour tenir le poste de chef de nage, on procède donc à des remaniements : le remplaçant est mis en 4, avec la barre qui est laissée à cette place pour ne pas changer les réglages, le rameur le plus ancien et expérimenté est placé en 1, à la nage, qui est un poste à responsabilité (ce rameur était à ce poste les années précédentes).
Fin mai une course test est réalisée en interne avec les capteurs. Le chrono est catastrophique, et sur le plan technique on constate que la technique de certains se dégrade au fur et à mesure de la course et que le meilleur rameur du bateau est sous-exploité. Lui-même l'a ressenti et était très frustré à l'arrivée.
Suite à cet essai non concluant, le bateau a été recomposé :

- à la nage, on a mis le meilleur du moment (n°2 français, le n°1 étant blessé) pour être exploité à 100%, même s'il est jeune et peu expérimenté à ce poste et qu'à l'attaque, son coup de pelle n'est pas encore l'idéal pour ce poste.
- le 2 est resté au 2 (rameur de soutien),
- au 3, a été positionné le remplaçant,
- au 4, a été mis de nouveau, l'ancien chef de nage.

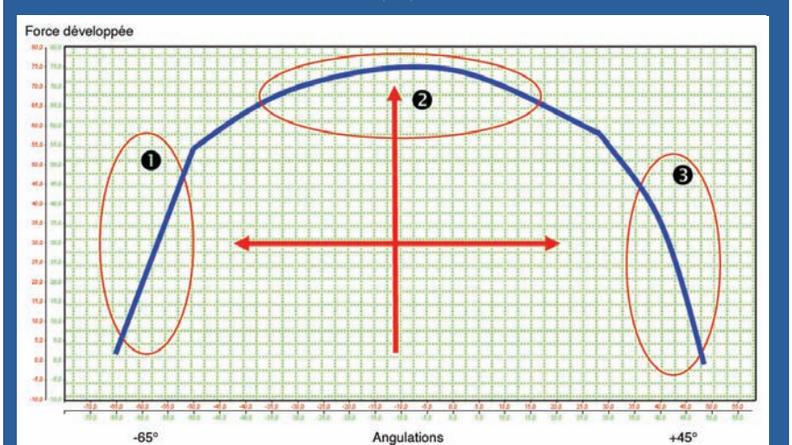
Le choix de l'entraîneure a été un compromis. Généralement au 3, on met un rameur qui rame «long» c'est-à-dire en amplitude, ce qui n'était pas tout à fait le cas du remplaçant. Christine a voulu mettre au 4, un rameur expérimenté : «J'aime bien que le 4, qui voit les autres, soit expérimenté. Il tient le rôle de 2ème coach, il ressent bien le bateau et quand il parle, les 3 autres l'entendent.»

C'est donc un équipage particulier qui est mis en place, il ne correspond pas au modèle idéal sur le plan de la mécanique, mais Christine sent qu'un équilibre est trouvé au moins sur la dimension psychologique de l'équipage. Chacun a un rôle, presque un challenge à réaliser.

A la 1ère Coupe du monde en Autriche, fin mai, beaucoup de bateaux sont engagés en 4 de couple. Le bateau ainsi constitué arrive 5ème en finale, ce qui est un résultat honorable, une bonne expérience pour ce «nouveau» bateau. Les rameurs n'ont pas eu de pression, ils ont couru dans une optique de travail. Le jeune chef de nage a découvert ce poste en compétition. Il s'est «cramé» dès les premières courses et n'était plus à 100% pour la finale.
Suite à cette régate, des améliorations sont recherchées :

- Avoir une meilleure gestion des courses,
- au niveau technique et par rapport à la vitesse du bateau, les rameurs ont «mouliné» (cadence élevée), Christine a donc décidé de mettre des réglages plus durs. En aviron, cela consiste à allonger la longueur totale de la pelle et/ou à diminuer le levier intérieur. L'appui devient plus dur.

Figure 6 : Tendre vers la courbe idéale (en bleu) lors des différentes angulations du coup de rame. Devant ❶ il faut être fort sur l'attaque pour lancer le bateau, En 2 et en 3 il est préférable d'aller très haut ❷ sur la force En 4 il est souhaitable d'être fort derrière, notamment bien finir la propulsion ❸



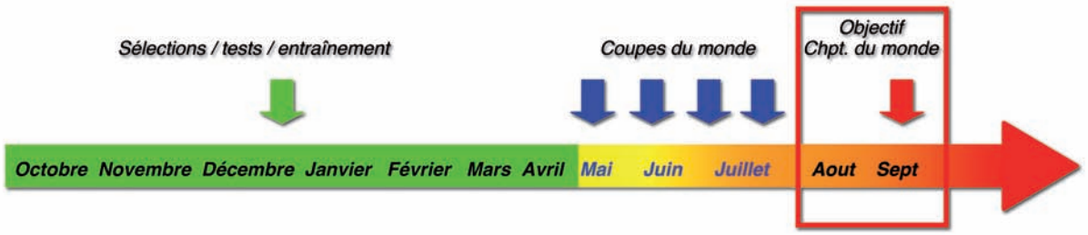


Figure 7 : Représentation schématique de la saison, phases d'entraînement et de compétition

Le programme de travail physique réalisé devrait permettre de tenir cette puissance et de dépenser moins d 'énergie en ramant moins vite en cadence. L'équipage est maintenu pour engranger de l'expérience.

Trois semaines plus tard, à la deuxième étape de Coupe du monde à Amsterdam, il y a moins de bateaux engagés mais les meilleures équipes sont au rendez-vous. Le bateau français termine troisième en finale. Les courses ont été mieux gérées par le chef de nage et la cadence a été plus appropriée à la vitesse du bateau. Ce résultat a permis de valider les changements de réglage qui avaient été faits. Les objectifs sont atteints globalement, seule la mi-course manque peut-être un peu d'engagement. En tous cas avec cet équipage et ce résultat, tous les espoirs sont permis. Le chef de nage a assumé ses responsabilités, les 2 et 3 ont un engagement fort et l'équipe est rondement menée et coachée pendant l'action par le plus expérimenté qui joue un bon rôle régulateur.

A la fin du mois de juin, le blessé qui est le meilleur rameur revient. Le stage prévu a été avancé pour permettre de réintégrer plus tôt le convalescent. Celui-ci sait que tout le monde l'attend et se met la pression. Mais à quelle position le placer ?
Christine décide de le mettre au 3 à la place du remplaçant pour la 3ème étape de Coupe du monde qui se déroulera à Lucerne. En effet, il est important de ne pas remanier complètement cet équipage qui est en train de trouver ses marques, d'engranger de l'expérience internationale. Laisser le meilleur au 3 permet aussi de ne pas lui mettre trop de pression dès son retour.
En juin, à Lucerne, le bateau gagne son éliminatoire, gagne sa demi-finale et termine 2ème en finale avec de très bonnes sensations. Psychologiquement, l'équipage a pris conscience de son potentiel : même avec le remplaçant, le 4 de couple est dans le coup pour qualifier le bateau pour les jeux olympiques.

De nouveau la question du chef de nage se pose. En effet, dans les bateaux longs, c'est le rameur reconnu dans le bateau, c'est celui qui représente le bateau (celui qu'on voit sur les photos). Après discussion, il est décidé de rester dans cette configuration jusqu'aux Championnats du Monde.
Le stage de préparation terminale aux Championnats du Monde dure 5 semaines, compétition comprise, soit 3 semaines et demie en stage et 1 semaine et demie sur le lieu de compétition dont 7 jours de compétition. Pour les rameurs et le coach, c'est 5 semaines sans rentrer chez eux. A la fin du stage, avant de partir en compétition, un test est réalisé entre les bateaux français. Ce dernier test est très important, c'est un parcours handicap qui se fait toujours sur le

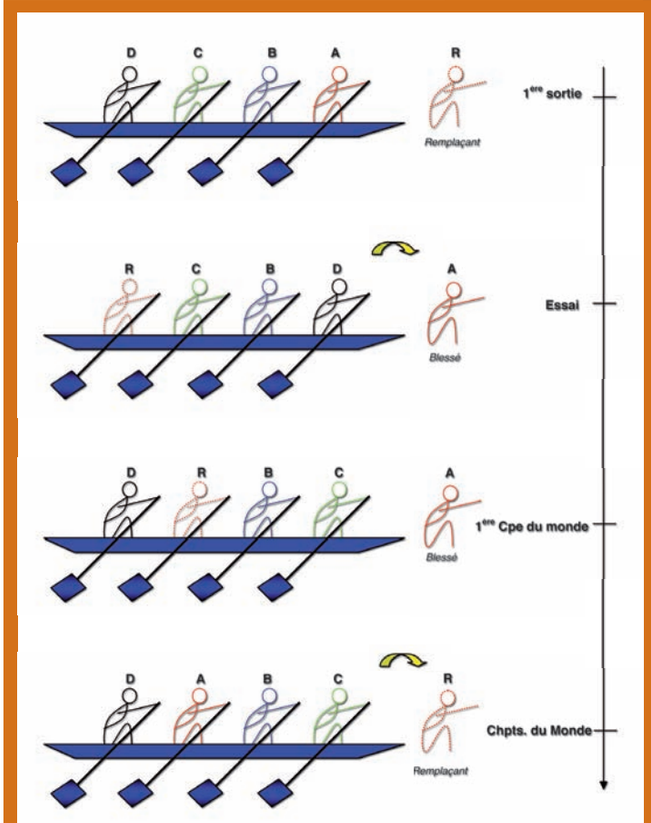


Figure 8 : Illustration des différents changements de postes et combinaisons opérés au fil de la saison

Remarque : la préparation du bateau ne s'est pas faite sans soucis. Mais les problèmes ont été pris et réglés les uns après les autres, avec sérénité.
Le remplaçant a très bien joué son rôle, d'autant qu'il était moins entraîné que les autres.



même plan d'eau, qui permet d'évaluer la préparation et d'effectuer des pronostics pour la compétition qui suit. Le temps réalisé par chaque bateau est référencé en %. Cela valide toute la préparation terminale.

Le test a été réalisé de nouveau avec le remplaçant au 4 à la place du rameur ayant dû repartir chez lui d'urgence (sa femme venant d'accoucher prématurément). Le chrono a été bon. **Les éliminatoires** ne se passent pas très bien, les Français terminent deuxièmes derrière les Allemands (à domicile, certes) que l'on n'avait pas vu en coupe du monde dans cette composition. Les rameurs étaient assez fébriles. Ils ont essayé de partir plus vite. Ils n'étaient pas concentrés, ils ont subi la course, n'ont pas fait ce qu'ils savaient faire. Deux jours séparent les éliminatoires des demi-finales, Christine recadre les rameurs pendant les entraînements.



Cahier-INSEP-4 2/07/08 23:42 Page 12



Au tirage des demi-finales, les Français tombent avec les Polonais (Champions olympiques, Champions du Monde), les Tchèques et les Russes (vainqueurs d'étape de la coupe du monde), c'est-à-dire une demi-finale extrêmement relevée. Seuls les 3 premiers bateaux seront qualifiés pour la finale.

Christine organise un briefing la veille de la demi-finale : elle fait le point sur la logistique, les horaires, etc…

Pour la course, le message se centre sur la confiance absolue entre eux.

Leurs différences et leur complémentarité font leur force. Christine insiste sur le point fort de chacun et leur demande de se faire plaisir.

La communication dans le bateau est gérée par le 4. Les rameurs ont mis au point un code, 1 mot correspond à une action pour permettre de réguler ce qui se passe sur l'eau. La stratégie pour la demi-finale est de partir vite au premier 500 m car l'équipage français semble fort sur le kilomètre du milieu.

La demi-finale : ils ne sont jamais partis aussi vite et passent en tête au premier 500 m. Ils finissent 2èmes avec un bon chrono. Les polonais avec un meilleur 2ème 500 m en maintenant leur accélération de départ plus longtemps gagnent la demie. Un des rameurs russes explose pendant la course, ce bateau finit 4ème. Les Tchèques finissent 3èmes et l'un d'entre eux a besoin de la tente à oxygène à l'arrivée.

Les finales du groupe B ont lieu le dimanche. Dans les bateaux du groupe A qui ont leur finale le samedi, il y a le 2 de couple qui est le bateau français fort puisque Champion du Monde sortant. Le samedi ce bateau gagne une médaille d'argent. Ce résultat motive les rameurs du 4 à faire aussi bien. Cela leur donne confiance en leurs moyens.

La consigne pour la finale est de partir aussi vite qu'en demi-finale. Christine demande au meilleur rameur, qui est reconnu et considéré par ses coéquipiers de les galvaniser, «de gueuler quelque chose» au cours de la finale, au moment opportun.

Les Français passent au 500 m, 1,5 seconde moins vite qu'en demi-finale. Ils ne tentent rien dans le mille du milieu et terminent comme une fusée le dernier 500 m en revenant sur les polonais qui finissent à l'agonie. Les Allemands terminent 3èmes, les Français sont seconds juste derrière les Polonais. «Pour notre rêve» a été lancé au dernier 500 m.

Lors des déclarations à la presse, le rôle et les points forts de chacun ont été mis en valeur, il s'agit de mettre en avant la complémentarité de cet équipage et cela paraît très important pour l'avenir.

Les 4 rameurs semblent s'être reconnus dans ces responsabilités et cette performance collective.





CONCLUSION

Cet article propose une illustration de la construction de la démarche de composition d'équipage. Christine Gossé, en charge de 5 rameurs, les quatre rameurs faisant partie du quatre de couple français en 2006 et un remplaçant, a complètement remis à plat la composition de l'équipage. Elle s'est appuyée sur ses propres observations, sur des évaluations mesurées en situation, de chacun des rameurs, aux différentes places dans le bateau. Ses analyses successives et croisées dans les domaines physiologique, biomécanique, technique et psychologique, l'ont amenée à pouvoir faire des choix argumentés, donc compréhensibles par les rameurs. Ces choix «justes» acceptés comme tels par les athlètes ont non seulement construit la confiance des rameurs envers leur nouveau coach mais aussi augmenté la confiance qu'ils avaient en eux-mêmes. Ce processus a certainement eu des répercussions sur leur motivation et sur leur prise de responsabilité individuelle.

Cette solide base une fois posée a permis des adaptations rapidement comprises aux problèmes survenus. Elles semblent s'être avérées performantes.

Après une belle médaille d'argent aux Championnats du Monde 2007 à Munich, nous souhaitons à ce bateau une grande réussite aux Jeux Olympiques de Pékin.