

Technique de glisse à l'aviron



Technique de l'aviron.

INTRODUCTION	3
APPROCHE	4
DESCRIPTION DU GESTE	4
1. L'appui	4
1.1. La prise d'appui :	4
1.2. L'exploitation de l'appui :	5
2. Le retour	7
2.1. L'inversion arrière.	7
2.2. Le retour sur l'avant.	8
Quelques astuces	9
La décontraction.	9
L'attention.	9
L'amplitude.	10
Le verrouillage des segments moins puissants.	10
La position du dos.	10
La progressivité de l'appui.	11
Un bon repositionnement.	11
Des causes de douleurs	12
COMMENT PROGRESSER	12
Le souci du geste	12
Les phases de progression : étapes et indicateurs	13
l'Initiation.....	13
La Décrispation	13
La maîtrise.....	14
Les conditions dans les quelles il faut se placer	14
1. Le débutant.....	14
2. Le débrouillé.	15
3. Le compétiteur.....	15
De quoi faut-il se méfier ?	15
D'un point de vue psychologique.....	15
Sur le plan physique.	16
Les difficultés ?	16
De compréhension.....	16
D'adaptation.	17
De progression.....	18
Profil d'une sortie classique	18

1. L'échauffement	18
2. L'endurance ou les séries rapides.....	19
3. Le retour au calme.....	20
4. Les petites phrases du barreur ou de l'entraîneur.....	20
Hors sortie.....	22
Les assouplissements.....	22
L'échauffement	22
Les étirements après la sortie	22
Chez soi.....	22
COMMENT ABORDER LA TECHNIQUE	22
Sa présentation	22
Visuellement.....	22
Les forces à appliquer	23
Les sensations.....	23
Les images mentales.....	23
Les difficultés d'interprétation	23
La mise en pratique.....	23
Skiff ou bateau long ?.....	23
Les indispensables.....	24
La glisse, c'est quoi ?	25
Le plus difficile	25
La dynamique.....	26
Quelques petites déductions	26
Sur le rythme	26
Sur le comportement d'un bateau long.	27
Un instantané classique.....	27
POUR CONCLURE.....	28
RESSOURCES DOCUMENTAIRES.....	29
VUE D'ENSEMBLE.....	30

Introduction

Suivant les circonstances (ou les objectifs), sa morphologie, sa souplesse ou son niveau d'entraînement nous serons tentés d'adopter une ramerie plutôt qu'une autre. Mais il demeure des constantes comme la recherche de l'efficacité ou du confort, autant pour soi que pour les autres car il ne faut pas oublier que les rameurs d'un équipage courent dans la même paire de chaussures...

Un bateau agréable est un bateau équilibré et léger. Sur nos bateaux, l'équilibre et la légèreté ne sont pas tant dus à la coque ou au poids embarqué qu'aux mouvements des rameurs. Comparé au poids de l'équipage, celui du bateau et du barreur est négligeable.

Approche

Que faut-il avoir en tête lorsque l'on cherche équilibre et efficacité ?

En dehors des contraintes liées à la manipulation des avirons, (l'apprentissage vise à gommer cette difficulté et les crispations associées) on ne cherche qu'à se suspendre à son appui sans en faire plus. Le reste consiste à adapter sa position de dos pour garder une sensation de facilité en gardant l'impression de pouvoir fournir beaucoup plus d'effort sans toutefois le faire.

Description du geste.

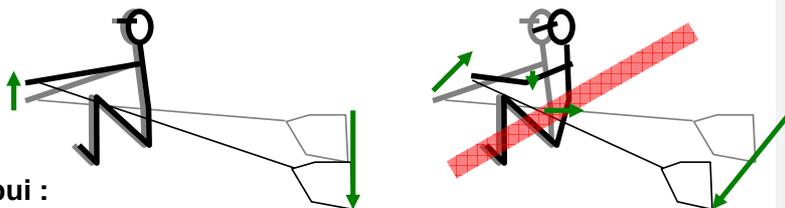
Voici une décomposition du geste dans la quelle sont détaillés :

1 des composantes qui contribuent au confort, c'est à dire à l'équilibre et à la facilité d'exécution.

2. **les astuces qui permettent de ramer efficace et longtemps.**

3. *Travers à éviter*

1. L'appui



1.1. La prise d'appui :

a. Le contexte :

C'est la fin du retour, les palettes sont calées verticalement à 5/15 cm au-dessus de l'eau. Le bateau poursuit sa glisse sur l'élan du dernier appui.

On laisse filer le bateau jusqu'au total transfert à la coque de l'énergie cinétique accumulée par le rameur. L'appui permet de constituer 2 sources d'inerties, celle du matériel et celle du rameur qui déplace sa masse sur la coulisse pour la restituer dès le remplacement de corps/épaules/bras jusqu'à l'attaque.

La position du rameur ne doit pas laisser penser qu'il est en train de relâcher ses chaussures ! Il regarde l'horizon, le dos bien droit, les bras en extension devant lui, les genoux remontés vers les épaules. Il faut résister à la tentation de récupérer un déséquilibre en plongeant de manière anticipée les avirons brutalement et profondément dans l'eau.

b. l'exécution :

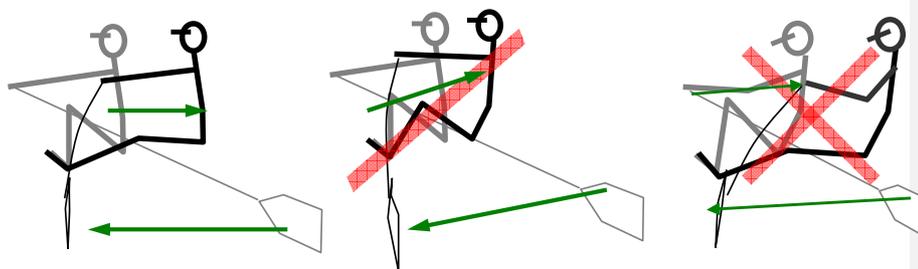
On plonge les palettes, juste sous la surface de l'eau sans noyer le tube. Pour ce faire, le rameur lève légèrement les bras (qui sont tendus et en extension dans cette phase du geste.) Ce mouvement est initié par une contraction des fessiers et s'effectue simultanément avec une légère poussée des jambes. **(Légère poussée car à ce moment les jambes sont totalement pliées, voire comprimées si le dos est maintenu bien droit. Dans cette position, les jambes ne peuvent pas répondre efficacement à l'effort)**

c. Ce qu'il ne faut pas faire :

Cela veut dire qu'il ne faut pas prendre appui en ouvrant son dos.

Le dos est sensé être déjà dressé et positionné pour l'effort. Si on sent le besoin de le redresser à l'attaque c'est que l'on se vautre sur l'avant. Bien qu'il soit tentant de prendre appui en redressant son dos à l'attaque (ou en pliant ses bras), même légèrement, il faut prendre conscience que cette mauvaise habitude chez certains les amène à poursuivre par un basculement du tronc sur l'arrière alors que les jambes ne sont pas encore tendues. Cela non seulement les empêche de progresser (ils se fient à une impression d'efficacité dans laquelle ils sentent qu'ils transmettent un effort puissant aux avirons alors que le bateau est dans sa phase la plus lente et que les jambes non tendues sont incapables de transmettre l'intégralité de l'effort aux palettes. L'effort d'ouverture du tronc est largement absorbé par les autres membres en action), mais en plus a des conséquences sur le confort des autres rameurs. Car comme on va le voir, malgré toute l'agilité que l'on croit avoir acquise, ce défaut provoque en pointe une levée de bordée lorsque la palette s'enfonce, puis une aspiration de bordée dès que la palette amorce sa remontée. En couple, le bateau perd sa stabilité en étant aspiré sur une bordée ou une autre de manière imprévisible.

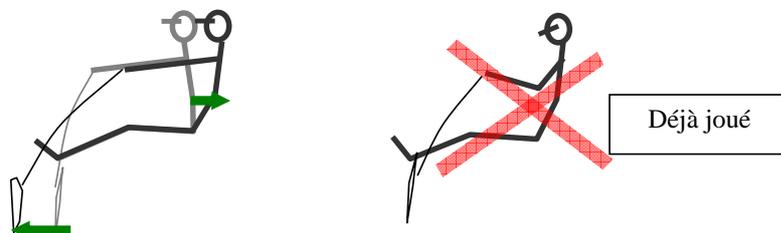
Important !



1.2. L'exploitation de l'appui = création des inerties propulsives:

- a. La poussée des jambes d'abord contenue, car agissant sur un angle aviron-bateau sur le plan horizontal peu rentable (loin de la perpendiculaire), augmente au fur et à mesure que les genoux se déplient. **Tant que les jambes ne sont pas totalement dépliées on s'empêchera de basculer le dos ou de plier les bras. Chaque segment en son temps.**

L'enchaînement des 3 actions motrices de la phase d'appui (Détente des jambes, bascule du dos, traction des bras) est une question de bon sens. Si on actionne un segment fort alors que des segments faibles ne sont pas verrouillés pour transmettre cette force, non seulement elle est dépensée sans plus d'effet mais de plus, l'amplitude que le segment aurait produit est perdue. Le mouvement s'en trouve écourté et affaibli indépendamment des ressources du rameur.



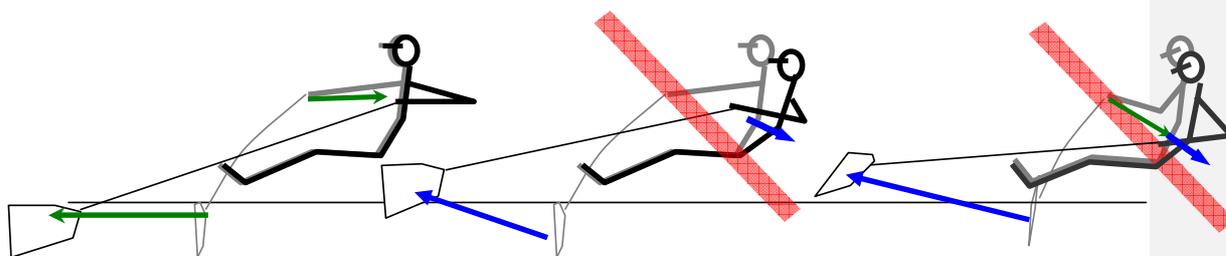
- b. Sans ralentir la course de la coulisse, les fessiers et lombaires ouvrent l'angle jambe-tronc. Le dos toujours maintenu bascule sur l'arrière, projetant la masse du haut du corps vers l'arrière: C'est l'action motrice la plus puissante et la plus

efficace. Elle agit sur deux masses : celle du bateau et celle du rameur. Avec ce segment, on peut déjàger un outrigger pourvu toute fois que les jambes soient tendues (verrouillées) et les bras de même bien sûr. *Lors de cette phase, ce qu'il ne faut pas faire est de commencer à plier les bras (segment faible.) Cela a pour effet d'absorber cette force et de réduire le geste.*

Pour être efficace, il n'est pas nécessaire de forcer son mouvement, il faut seulement se donner la sensation que chaque phase agit nettement et en direct sur la masse d'eau « comprimée » devant la palette.

Bien sur, l'eau ne se comprime pas à proprement parler, il se produit un dôme devant la palette. Ce dôme accumule au dessus de la surface une petite quantité d'eau qui contribue par son poids à rendre l'appui plus consistant. La palette agit en poussée sur ce dôme, ainsi qu'en aspiration d'une autre masse qui quant à elle se creuse derrière elle, pourvue toutefois que l'air ne s'engouffre pas formant un effet de cavitation. Car dans ce cas, l'appui est compromis et l'aviron circule dans l'eau au lieu de s'y encren.

Ces composantes de l'appui doivent absolument être gérés par le rameur qui adapte à chaque instant sa force à l'attitude du bateau.(Par l'application d'une force la plus horizontale et symétrique possible)



c. Le pli des bras commence quand le dos est placé sur l'arrière. Les bras opèrent en prolongement de l'effort de bascule du dos et en accélération de la course des épaules puis des mains. Leurs rôles est alors de poursuivre aussi loin que possible d'une part l'accélération du bateau tant qu'il est déjàgé, d'autre part l'équilibrage du bateau car la palette qui garde un appui constant conduit un effort horizontal stabilisateur.

On devine sans difficulté que :

- si les bras ne sont utilisés que pour sortir la palette hors de l'eau au lieu de poursuivre le mouvement de traction, le bateau retombe immédiatement et la vitesse obtenue avec l'ouverture du tronc est amortie.
- Dès que la trajectoire des mains décline (n'est pas maintenu à l'horizontal) l'appui perd sa fonction de stabilisateur et une bordée est provoquée. Des palettes qui sortent des profondeurs de l'eau aspirent leurs bordées durant cette trajectoire remontante rendant les réglages de coiffe parfaitement inopérants.

Lorsque les bras sont pliés, les palettes encore dans l'eau, on complète son élan en ouvrant son buste et en tirant les épaules vers l'arrière. (Les épaules sont trop souvent fermées et crispées sur l'avant enfermant la cage thoracique, on tient ici l'occasion unique de les ouvrir.)

On ne peut pas gérer la stabilité du bateau si on ne le tient pas avec un puissant maintien abdominal. Il faut pouvoir sortir les palettes de l'eau au carré sur un geste bref, vertical et bien synchronisé. (Ne cherchons pas à

Important !

restituer le bateau à 100%, cela a pour effet de provoquer une bordée opposée souvent plus importante que la précédente.

Le rôle des abdominaux est crucial, ils empêchent le dos de trop basculer en arrière et commencent dès ce stade le remplacement du bassin. Le haut du dos, plus décontracté et lancé par le mouvement emmène les épaules et les bras avec lui. Il faut laisser se produire cet effet de fouet car il ajoute une précieuse amplitude que l'on est incapable de produire lorsque l'on est crispé. (Il est possible de profiter de cet effet lors de l'inversion avant en laissant là aussi les épaules partir pour attraper l'eau aussi loin que possible sans se courber.) Gardons à l'esprit que cet effet est amplifié avec la cadence. En augmentant son rythme, le rameur conserve l'amplitude de l'appui alors même qu'il réduit son champ d'effort, et cela, grâce à la décontraction de ses membres et du haut du dos.

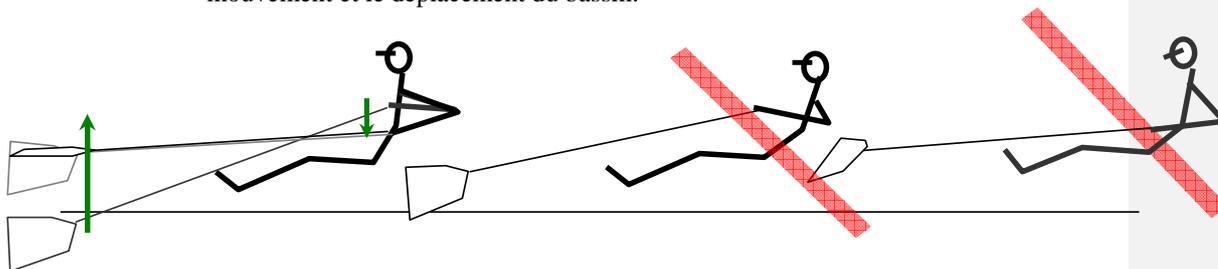
Décontraction du haut du dos et effet de fouet : Pour garder du confort malgré le rythme imprimé, on imagine que les vertèbres cervicales (et la tête) ont un déplacement sans heurts et que c'est le reste du corps (sous la ligne des épaules) qui s'anime.

2. Le retour.

2.1. L'inversion arrière.

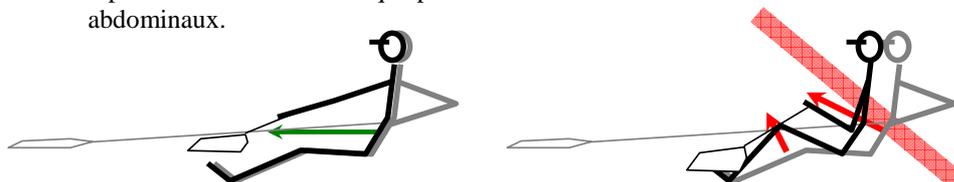
En fin de coup, la vitesse de déplacement du rameur est nettement supérieure à la vitesse du bateau. Le but de cette phase du mouvement est de transmettre au bateau l'inertie que le rameur a accumulée durant l'appui jusque dans ses épaules. Ceci en respectant au mieux l'allure naturelle du bateau.

L'exécution de cette inversion s'inscrit dans la phase gestuelle la plus rapide du mouvement. La course des bras est si vive qu'elle s'apparente à un réflexe du type « je suis en train de basculer en arrière dans le vide, je me retiens in extremis à une balustrade ». Qui dit « se retenir à » dit recherche d'un appui fiable. (palettes bien immergées) Le réflexe initie le mouvement d'une façon rapide et néanmoins décontractée. Ce n'est pas un geste réellement contrôlé. Le haut du corps subit le mouvement et le déplacement du bassin.



a. la sortie de la palette de l'eau est amorcée alors que les pouces frôlent le thorax. Le rameur baisse les mains sans baisser ni les épaules (qui sont tjrs baissées) ni le dos qui demeure en position de maintien (*si le rameur arrondit son dos ou continue à basculer en arrière pour sortir les pelles de l'eau, il perd sa tenue équilibrante et l'effort de redressement qu'il doit produire lui fait perdre tout dynamisme et pas mal d'énergie.*) Une fois le tube de l'aviron décintré, la palette quitte l'eau verticalement et au carré. Le rameur aperçoit l'eau d'appui compactée qui s'échappe en profonds tourbillons sans provoquer de gerbes.

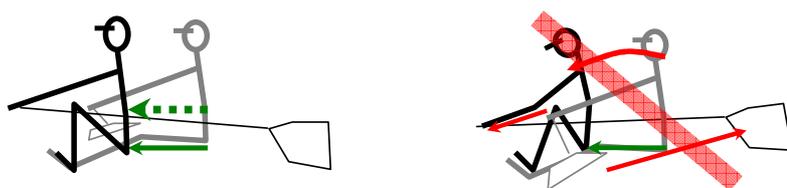
- b. C'est seulement sorti de l'eau et à sa hauteur de retour que la palette est mise à l'horizontal. Le rameur a toujours les jambes tendues et le dos en maintien. L'effort d'appui fait place à un effort de maintien du bateau et d'un repositionnement du dos qui prend sa source dans une contraction franche des abdominaux.



- c. Sous l'action des abdominaux, les bras projettent le poids des avirons loin devant. Simultanément, le bassin se referme emportant le reste du dos et les épaules, créant ainsi un élan qui attire le rameur sur l'avant. Cet effort paraît être le plus impressionnant car il se conjugue avec un souffle, une expiration franche comme si l'essentiel de l'effort venait d'être produit. **Ce travail des abdominaux associé à la décontraction du haut du corps est nécessaire au dynamisme, à la montée d'allure, et à une amplitude qui demeure voire qui augmente avec la cadence.**



- d. Avec la vitesse du bateau, les épaules restant fixes, c'est le reste du corps qui se repositionne dessous. L'effort initié par les abdominaux provoque une antéversion du bassin (redressement des vertèbres lombaires). Ce qui permet de garder les jambes tendues durant la phase de fermeture de l'angle jambes-tronc alors que les bras sont déjà en extension sur l'avant. Cette astuce donne beaucoup de confort dans le remplacement du dos et des bras, et s'avère précieuse sur les plans d'eau agités car il laisse un espace important entre la ligne de passage des mains et les genoux.



2.2. Le retour sur l'avant.

- a. la course rapide de la coulisse.

elle n'est que la conséquence du remplacement et son intérêt pour le rameur est de profiter de l'élan qu'il a donné. Il ressent une certaine inertie dans l'assiette du bateau dont l'horizontalité traduit la qualité du maintien abdominal qui a permis le dégagé.

C'est la phase la plus grisante, l'eau pétille le long et derrière la coque, si le dégagé et l'inversion arrière ont été suffisamment habiles et vifs, le bateau demeure déjaugé sur une partie du retour. Le bonheur est là, à garder un bateau un centimètre au-dessus de son niveau d'enfoncement habituel, il donne l'impression de « partir » et d'emporter le rameur avec lui.

Important !

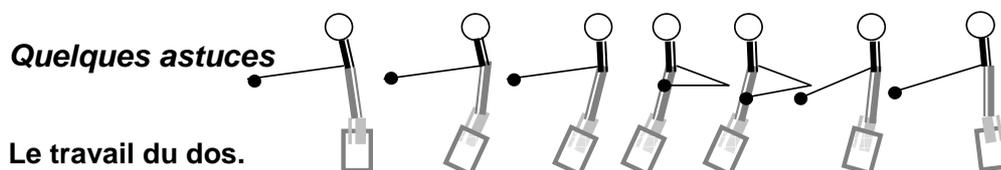
Le rameur se prépare à mettre les pelles au carré en conservant au bateau son assiette horizontale. Le moindre mouvement de bras, des épaules ou du bassin fait prendre conscience au rameur de l'effet d'inertie qu'il lui a donné. En glisse, le bateau résiste dans une certaine mesure aux petits aléas du retour.

Lorsque la vitesse du bateau décline, le rameur diminue d'autant sa vitesse de coulisse et place alors les palettes au carré. Dès lors, un très léger mouvement accidentel se répercute plus immédiatement sur l'assiette de la coque. Il devient très important pour le rameur de figer sa position et d'être extrêmement attentif.

b.L'amorti de la coulisse.

Les pelles au carré, le bateau poursuit sa glisse mais a ralenti, il n'est plus déjaugé.

On dit que ce sont les genoux qui remontent aux épaules et non les épaules qui rejoignent les genoux car le dos reste droit, positionné comme au début du retour. Les jambes se trouvent bientôt comprimées entre la barre de pieds et la pression du dos maintenu qui finit sa course.



Toutes les parties du maintien vertébrale sont sollicités.

Un bon travail du dos va non seulement permettre une légère bascule du bassin en arrière mais aussi un redressement des dorsaux et une ouverture des épaules. Soit une sorte de déroulement de contractions musculaires du bas du dos vers le haut va projeter le poids des épaules et des bras vers l'arrière accélérant ainsi la course des mains dans leur dernier effort de traction. Ce mouvement ne doit cependant pas provoquer d'à-coups ni chahuter la tête du rameur.

La décontraction.

- L'économie d'énergie est basée sur la décontraction. Un mouvement qui ne laisse pas la place à une phase de récupération n'est ni efficace ni endurant. Un geste est toujours accompagné d'efforts antagonistes non souhaités et particulièrement présents dans une réalisation crispée. On cherchera donc à obtenir une impression de facilité, de fluidité d'enchaînement.

De plus, la volonté de se décontracter aide à isoler le travail des segments en action et apporte à terme une meilleure agilité.

L'attention.

L'eau est un élément fuyant. La prise d'eau est à produire avec un minimum d'attention et sans brusquer. Une palette plongée trop brusquement sera accompagnée d'air. La palette a besoin autant d'une résistance derrière elle que devant elle, si elle est plongée accompagnée d'air, elle ne sera pas maintenue pas dans un élément liquide mais à moitié gazeux...C'est un mauvais départ pour l'appui.

Donc, si l'on se sent en forme, ce n'est pas à l'attaque qu'il faut libérer l'énergie. Mieux vaut attendre d'obtenir un appui symétrique, bien établi (traction de même intensité à main droite qu'à main gauche et pression égale sur les deux pieds) et une assiette bien horizontale. La prise d'appui n'a pas d'autre but que préparer la propulsion en équilibrant

la coque et en reprenant la vitesse du bateau. De l'attention portée à cette phase dépend la qualité de la propulsion.

L'amplitude.

Il ne faut pas voir le coup d'aviron comme un balayage dans l'eau mais comme un appui qui contribue à déplacer le bateau et ses occupants.

Il faut sentir que l'appui permet de « reprendre » la vitesse du bateau avant de l'accélérer.

Une bonne accélération est longue. On ne peut pas s'appuyer sur l'eau pour catapulter le bateau par un simple coup de reins. La palette patinerait, l'amplitude serait gaspillée et l'énergie serait vainement dépensée. Un geste trop court ne peut pas répercuter un élan intéressant au bateau.

On cherchera à utiliser la souplesse de nos membres pour obtenir de l'amplitude.

Détente des jambes, ouverture du tronc, pli des bras réalisé de façon successive avec la plus grande amplitude possible sans pour autant adopter une position inconfortable. Car il est important de garder, quelle que soit la phase du mouvement, la sensation de pouvoir exercer 100% de sa force par ses jambes et surtout son jeu de bassin. Dans toutes les phases du mouvement, il faut se laisser le temps de positionner son dos. Eviter la précipitation, dominer son rythme.

Le verrouillage des segments moins puissants.

Pourquoi ne pas démarrer ces 3 mouvements en même temps ?

Lorsqu'un segment agit en force, cette force est absorbée/amorti par tout autre segment plus faible mis en action (non verrouillé).

Dans la hiérarchie des forces nous avons

1- l'ouverture du dos, à réaliser lorsque le bateau est relancé, sans quoi, la palette patine dans l'eau sans produire d'effet. (on l'observe trop souvent)

2- la détente progressive des jambes quand les genoux forment une ouverture supérieure à 90° env.,

3- la traction des bras.

Si on ouvre le dos avant que les jambes soient à peu près dépliées, l'amplitude de l'ouverture du dos est compensée par un ralentissement de l'ouverture des jambes et voilà 40 cm d'amplitude perdue sur le segment censé déjauger le bateau. Un bateau qui ne déjauge pas est incapable de dépasser une certaine vitesse (on se cantonne à une allure « randonnée »). C'est encore pire quand les bras se plient avant la fin de l'ouverture du tronc. (Angle jambes tendues – tronc)

La position du dos

Tout au long du geste, il est primordial de garder un dos gainé. D'ailleurs, vous constaterez qu'un rameur bien assis dépense moins d'énergie qu'un rameur qui s'assoie sur ses reins, car alors il est obligé de se courber le haut du dos sur l'avant. (Petite recette : pour aider à redresser son dos, on peut se contraindre à regarder l'horizon et tenter de se grandir.)

Les inversions de mouvement consomment une énergie importante, et ces positions trop marquées ont tendance à emprisonner la cage thoracique. Le mouvement devient asphyxiant et limité en cadence, sans parler du frein produit par l'enfoncement de la coque

dans l'eau quand on provoque un effet de pompe. On cherchera donc à garder le haut du dos presque statique, et bien installé sur un bassin dont la position est dictée par les abdominaux 'du bas'. On peut éviter ainsi la crispation des cervicales, des épaules et des bras. Le haut du dos reste décontracté et n'est pas chahuté par le mouvement.

La progressivité de l'appui

L'efficacité passe par une bonne amplitude et une application intelligente de la force.

Il faut tenir compte de l'angle de l'aviron par rapport à la coque. L'effort est pleinement efficace lorsque les avirons dépassent la perpendiculaire de la coque. Il est inutile de lâcher sa force à la prise d'eau. La puissance est utile quand le bateau a repris sa vitesse et que le rameur a pris lui-même un peu de vitesse sur sa coulisse. L'effort est alors plus facile à produire car les jambes sont mieux positionnées, et le bateau profite plus efficacement d'une accélération que d'une simple reprise de vitesse. La force du rameur doit l'accélérer sur sa coulisse. De plus, le cintrage du tube sous l'effort retarde la fermeture de l'angle aviron-coque.

Le déplacement du rameur sur sa coulisse ne peut prendre le profil d'une accélération que si l'effort est progressif et que le rameur ne se bloque pas par une prise d'eau trop forte. Une prise d'eau trop puissante (dans un geste correct sans appel d'air) cause un effet de résistance tel que le rameur est presque arrêté dans sa prise d'élan, il n'a alors plus l'amplitude minimum nécessaire pour reprendre efficacement le cours de cet appui. Le rameur a 2 effets à produire simultanément : un effet de levier pour emmener le bateau, et un élan à donner à sa propre masse qui est mobile sur la coulisse et qu'il restitue au bateau une fois l'appui terminé.

D'ailleurs, les premiers coups courts d'un départ « course » sont plus efficaces si le rameur exploite son propre élan, que s'il s'efforce de déplacer le bateau sur l'effet de levier. S'il cherche à déplacer son bateau pendant les premiers appuis, sa palette patinera dans un geste long et son bateau semblera rester sur place.

Un bon repositionnement.

- On peut chercher à exploiter l'effet d'élasticité que les jambes produisent quand elles arrivent en fin de détente. Une impulsion des abdominaux en fin de geste s'opère dès que les bras pliés permet de relancer énergiquement les bras (et les avirons) loin devant. Conjugué avec une bascule du bassin vers l'avant qui replace le dos en position d'attaque, vous provoquez un élan qui vous propulse vers l'avant tout en reposant les jambes. C'est seulement une fois replacé, jambes encore tendues que le rameur souffle énergiquement après son effort. => L'effort se termine après le repositionnement. Le repositionnement fait partie de l'effort d'appui.
- La brièveté de ce repositionnement vous permet de revenir sur la coulisse sans effort et de profiter en toute décontraction de la glisse du bateau jusqu'à l'attaque. Dans un geste naturel et bien rythmé, les jambes n'ont pas à « tirer » le bateau au retour, le bateau doit glisser de lui-même sous la coulisse. On peut considérer que ce sont les abdos qui ont rappelé le bateau, les jambes sont passives.
- L'attaque est la phase la plus lente du mouvement, la précipitation lance le rameur contre la marche du bateau et stoppe l'allure alors même que l'appui n'est pas produit. Il y a dans cette étape une histoire de transfert de l'énergie cinétique du rameur au bateau, si le transfert est trop rapide, s'opère l'inversion faite, le bateau se trouve arrêté. On prendra plutôt son temps pour bien réaliser la prise d'eau. Sans heurt ni éclaboussures, en allant la chercher le plus loin possible autant avec le corps qu'avec le bateau en le faisant glisser longtemps. A chacun sa recette. Certains chercheront à

attraper l'eau comme on attraperait une mouche, par une impulsion/ondulation du bras qui se transmet à un poignet décontracté pour finir au bout de la palette ; d'autres auront les bras plus rigides pour guider plus sûrement la course de la palette (préférable quand les conditions sont difficiles). Quelque soit la manière de plonger la palette dans l'eau, l'effort associé démarre par une contraction des fessiers, qui semblera conduire une chaîne de rigidité musculaire jusqu'au épaules en passant par les lombaires qui garantissent le maintien du dos. Le rameur cherche à produire une traction minimum immédiate avec des bras et des épaules en extension sur l'avant, les poignées accrochées par les dernière phalanges des doigts comme pour ajouter ces 2 ou 3 cm à l'amplitude du geste.

Cette phase de glisse n'est vraiment maîtrisée que lorsqu'il paraît facile de positionner la palette 'au carré' peu après que les mains ont passé les genoux. Le fait de glisser en équilibre pelles au carré jusqu'à la position d'attaque donne une sensation de force et d'équilibre qui motive à soigner le coup suivant. N'a t'on jamais rêvé d'adopter cette position en regardant une photo d'un rameur d'une équipe nationale préparant une nouvelle prise d'eau, l'air concentré, le regard lointain, en équilibre sur une coque qui n'en finit pas de glisser ?

Des causes de douleurs.

1. tirer sur ses avirons indépendamment du reste de l'équipage ou forcer dans un bateau ressenti comme lourd => ampoules aux mains.
2. Bateau lourd +courbé à la prise d'eau => fatigue/douleurs fessiers et lombaires.
3. Retour plus rapide que le reste de l'équipage => fatigue articulaire/ douleur aux genoux.
4. Rattrapage trop brusque et trop marqué des bordées=>fatigue des bras et des épaules due à la tension permanente.

Comment progresser

Le souci du geste

Pour bien produire ce mouvement, on doit être capable de le réaliser en exagérant les points qui nous semblent difficiles (comme par exemple, la préparation des palettes verticales dès que les mains ont passé les genoux au retour; ou la vivacité du renvoi des mains et du repositionnement du corps après le dégagé. ou encore une prise d'appui nette, vive, équilibrée et synchronisée.

Les 2 phases délicates dans l'appui se négocient avec une attention particulière en retenant sa force et avec souplesse :

1. A l'attaque, la prise d'appui se fait pendant que l'on continue à faire glisser son bateau. On attrape l'eau de façon synchronisée (malgré de légers déséquilibres) et dès que les palettes sont immergées (le rameur a les bras en extension, corps positionné sur l'avant, dos droit) il faut ré-équilibrer l'ensemble le plus vite possible sans se précipiter en retenant le départ de la coulisse (première phase dans l'appui) tant que l'équilibre n'est pas obtenu. Une prise d'appui en déséquilibre fait patiner l'une des palettes et fait perdre près de la moitié de l'efficacité au coup.

2. Au dégagé, on cherche à faire glisser son bateau avant d'avoir retiré ses palettes de l'eau, et c'est lorsque le bateau est équilibré et en glisse que les palettes sont extraites verticalement. C'est de cette manière que l'on peut s'accommoder d'un plan d'eau difficile.

Quand on cherche à corriger sa position, on visualise le résultat visé pendant son exécution, mais quelle déception de voir en images que cet effort ne ressort pas comme on s'y attend.

Travailler un mouvement demande de la concentration et beaucoup de persévérance.

Il ne faut pas se décourager et plutôt chercher des étapes intermédiaires. A vouloir aller trop vite, on se démotive. Une progression technique se compose de petits progrès à peine sensibles. D'ailleurs on ne se voit pas progresser, on constate seulement et par hasard que les autres semblent avoir plus de difficultés.

Le progrès est d'abord acquis mentalement par la découverte de nouvelles sensations auxquelles on rattache une variante du mouvement que l'on vient de produire.

Cette recherche de nouveauté peut prendre plusieurs axes, mais il reste vain d'espérer améliorer ses performances, juste en forçant son mouvement actuel. Cette tentation de lâcher de la puissance avant d'obtenir l'équilibre et la glisse est un piège qui fonctionne trop bien. Tout autant que celui qui consiste à penser qu'il n'y a rien de plus à découvrir dans cette discipline que ce l'on en connaît déjà. Savoir faire preuve de souplesse et de tonicité me semble être de bons atouts pour la suite.

Les phases de progression : étapes et indicateurs

l'Initiation

Elle vise principalement à s'habituer au maniement des avirons. Les points suivants sont en générale « en cours d'acquisition ». Un débutant ne parvient pas à les réaliser :

- 1 Préparer les palettes verticalement en trouvant le calage avant de les plonger dans l'eau
- 2 Trouver la profondeur à la quelle la palette se positionne naturellement.
- 3 Finir son appui en gardant les palettes dans l'eau
- 4 Sortir les palettes de l'eau verticalement avant de les tourner à l'horizontal une fois quelles sont bien dégagées.

Tant que ces manipulations ne sont pas maîtrisées, le rameur prend des risques et perd son temps à sortir en outrigger. Il perd son temps car il ne pourra pas se décrisper. Or, sans décontraction, pas de progrès possible.

La Décrispation

Elle se travaille grâce à une pratique régulière :

- 1 Maintenir les épaules basses
- 2 Gainer la ceinture abdo-lombaire pour tenir le dos droit
- 3 Le rameur souffle au renvoi des mains/repositionnement du dos.
- 4 Il commence à amortir la course de la coulisse en arrivant sur l'avant.
- 5 Les poignés ne sont plus logées dans la paume mais à la base des doigts.

La maîtrise

Il faut compter au moins un an de pratique fréquente et régulière, plus souvent au bout de 3 à 5 ans

- 1 Apprécier la qualité de ramerie après un exercice.
- 2 Oser se lancer dans des séries rigoureuses et très rapides en les faisant durer pour éprouver la tenue du bateau dans la fatigue. Repousser son seuil de relâchement de la technique.
- 3 Ramer silencieusement et efficacement.
- 4 Maîtriser et jouer avec la glisse et l'équilibre
- 5 Observer les autres rameurs avec intérêt et repérer sur quel point ils ont une avance technique ou au contraire ce qui les handicape.

Parallèlement, la progression s'apprécie dans ces circonstances:

Embarquement et débarquement

L'assurance dans le fait d'écarter le bateau du ponton.

La souplesse dans l'installation des avirons opposés au ponton.

Manœuvres de sécurité qui deviennent plus efficaces

Scier efficacement,

faire demi-tour sans hésiter d'un côté ou de l'autre.

Manipulation du bateau avec moins de chocs

Lors de sa mise à l'eau

Lors de son rangement.

Adéquation des réglages

sur l'eau (Barre de pieds, hauteur de nage quand c'est possible)
avant la sortie (levier intérieur des avirons, ...)

Les conditions dans les quelles il faut se placer.

1. Le débutant.

- 1.1 Il gagne à intégrer un groupe régulier et de son niveau. Au milieu de rameurs trop débutants, il s'ennuie rapidement et risque de perdre de sa motivation. Dans un équipage trop débrouillé, il devient le maillon faible au milieu de rameurs qui cherchent à monter la cadence et se sent trop souvent poussé au-delà de ses capacités actuelles, ce qui est démoralisant.
- 1.2 Pour adopter rapidement un mouvement, il doit chercher à se décontracter en permanence, à éviter de tirer avec force le reste du bateau. L'apprentissage est d'abord une phase de perception et d'analyse avant d'être une phase d'expression.
- 1.3 Il doit affronter en premier lieu une maîtrise des avirons, puis un minimum de synchronisation avec la nage. Avec l'enchaînement des séances, il soignera sa position et gagnera en assurance.

- 1.4 Il doit faire un tri dans les remarques qui lui sont faites pour se concentrer en priorité sur les consignes relatives à la souplesse et à la netteté du mouvement.

2. Le débrouillé.

- 2.1 Le travail de décontraction lui apportera beaucoup en agilité. A ce stade, les sensations sont plus nombreuses et il est en mesure de comprendre certains points du geste qui lui paraissaient obscures. Il sera tenté d'expérimenter des variantes pour dégager ses propres conclusions en terme de gain en équilibre ou en glisse. Il est autonome, sa progression lui appartient. Dans ce contexte, le skiff est son bateau favori.
- 2.2 Lorsqu'il se sent plus à l'aise, il cherchera à composer un bateau long pour pousser sa technique en cadence et en résistance. Néanmoins, il appréhende encore la montée en cadence que lui fait subir parfois l'équipage. Il lui faudra sans doute plusieurs saisons pour comprendre que la force n'est pas ce qui fait le plus défaut dans un bateau. Il se constitue peu à peu un mouvement 'de repli' sur le quel il peut compter quel que soit le comportement général du bateau et son propre état de fatigue. Ce mouvement qui garantit une efficacité minimum malgré une économie maximum, sans gêner le rythme de l'équipage. Il commence à percevoir le rôle du gainage dans l'économie du mouvement et réalise que le travail des abdo et des lombaires peut quasiment se substituer ou du moins assujettir celui des jambes et des bras.

3. Le compétiteur.

- 3.1 il sera curieux de s'entraîner sur 2 types de bateaux, le court et le long de manière à tester sur l'un ce qui aura été formulé sur l'autre. Il gagne beaucoup à intégrer dès le début de saison un équipage régulier et motivé (denrée rare).
- 3.2 Il ne doit pas chercher à faire mieux que les autres, mais simplement à se mesurer à lui-même d'une épreuve à l'autre en terme de classement, de temps réalisé et surtout de confort. La progression qu'il aura la patience de suivre à son rythme l'amènera plus loin qu'il le pense.

De quoi faut-il se méfier ?

D'un point de vue psychologique.

Embarquer avec un équipage d'enragés capable de monter en rythme alors que notre technique ou notre entraînement (maintien abdominaux-lombaire insuffisant) ne permet pas de les suivre facilement. Ex. course de 4X ou 8+ en ligne => l'épuisement total pour une satisfaction nulle, peut démotiver définitivement.

Participer à des courses d'un niveau trop élevé où l'on mesure à chaque instant une différence de performance que l'on ne s'explique pas. On l'attribue alors au bateau, à la différence de gabarit des rameurs voisins (tout est dans le matériel, c'est bien connu !). Rarement on reconnaît qu'une meilleure maîtrise technique et une régularité d'entraînement expliquent à elles seules tant d'écarts et que la fantastique bagarre pour la première place n'est pas définitivement réservée aux mêmes équipages parce qu'ils courent depuis leur enfance sur un Filippi ou un Empacher.

Sur le plan physique.

Etre minoritaire, en terme de masse, à appliquer une technique au sein d'un équipage qui globalement en applique une autre très différente. Ce contexte assez fréquent est particulièrement inconfortable et il devient critique à l'occasion d'un parcours long et soutenu. La différence de geste et de dynamisme va impacter les membres qui se trouveront déphasés entre les efforts du rameurs et les mouvements antagonistes du bateau. Cela n'évoque rien chez les rameurs suffisamment nombreux pour imposer leur ramerie. Pour ceux qui sont minoritaires, il en va autrement. Les genoux sont les premières articulations à encaisser les différences de pression durant l'appui ou de traction durant le repositionnement. (On a de bonne chance de s'en sortir avec une tendinite voire un traumatisme de l'articulation). Il semble plus difficile à un rameur de s'adapter à un mouvement court, qu'à un coureur de suivre à petits pas rapides un groupe de joggeurs qui progressent lentement. On peut essayer de chercher une recette à appliquer en pareille circonstance comme limiter la course de la coulisse et ne surtout pas chercher à en faire plus, malgré la pression psychologique du moment (phase rapide de l'entraînement, hurlements d'un barreur improvisé, course) mais il n'y a pas de miracle. Nous sommes tellement certains de manquer de puissance que nous cherchons en toute circonstance à forcer davantage et aveuglément notre mouvement. Ce type de parcours ressemble plus à une lutte interne au bateau qu'à une course d'un bateau à l'autre. On en est conscient dans le bateau mais on l'oublie trop vite après l'épreuve : l'erreur est de courir en bateau long sans que l'équipage ne se soit pleinement accordé avant.

Les difficultés ?

De compréhension.

Indépendamment des caractéristiques de leur ramerie (amplitude, cadence, puissance), suivant leurs objectifs les rameurs d'un club ont des visions bien différentes de la discipline.

La question apparaît lorsqu'un équipage se constitue sans soucis d'homogénéité pour monter en bateaux longs.

Là où certains trouvent leur intérêt, d'autres pensent perdre leur temps. Il faut avouer que des exercices interminables de prises d'eau sont bien rébarbatifs et peu en retirent quelque chose. Se contraindre à réaliser un exercice difficile qui nécessite une agilité qui n'est acquise que par une petite minorité, le bateau n'avancant plus, alors que l'on cherche à se réchauffer au plus vite, est éprouvant. Cependant, il y a un minimum de travail à produire avant d'obtenir quelques satisfactions. C'est du moins ce que pensent les rameurs qui ont connu l'aviron dans un autre cadre que les sorties improvisées et techniquement approximatives.

Au départ du ponton le rameur sans objectif de progression cherche à produire immédiatement un mouvement complet et profite dès les premiers coups de rame de sa sortie, tandis qu'un rameur rigoureux pense qu'il ne trouvera une satisfaction dans sa sortie qu'à la suite d'un travail sur la souplesse, l'équilibre, la synchronisation et le dynamisme. Ce dernier démarrera bras seuls pelles au carré pour se contraindre à trouver d'emblée équilibre et agilité, puis en fonction du résultat donnera de plus en plus d'amplitude en ajoutant un léger mouvement de corps puis un peu de coulisse tout en gardant la rigueur acquise dans les premiers gestes,... Il ne cherchera à mettre en œuvre sa force qu'à partir du moment où il s'est installé dans un mouvement équilibré et fluide.

Cette démarche est astreignante et sans intérêt pour notre premier rameur qui ne voit pas le progrès que cela amène car sa pratique est trop irrégulière pour garder le bénéfice de ce travail. Ce qu'il attend, c'est de se dépenser dans l'immédiat. La tenue du bateau sur le coup en cours importe moins que de jeter la force disponible dans l'appui.

L'aviron en équipage est une activité exigeante, à partir du moment où l'on se contente de faire avancer le bateau en acceptant le déséquilibre et le geste tel qu'il vient, les progrès restent insignifiants et les coéquipiers motivés se font rares. Est-ce étonnant? Si on recherche la présence de rameurs plus agiles dans son équipage n'est ce pas pour obtenir un plus en glisse et en confort? Résultat que l'on n'obtiendrait qu'au prix d'un entraînement que l'on ne souhaite pas ou que l'on a pas le temps de suivre. Le schéma est classique, on peut l'observer dans le domaine musical où certains interprètes réfractaires au solfège ralentissent ou limite la satisfaction du reste du groupe. (une bonne fausse note produit toujours son petit effet, et de façon répétée, quel régal!) La différence entre ces deux exemples c'est qu'en musique tout le groupe entend la fausse note, sur un bateau, elle échappe semble t'il à celui qui la produit.

Il est naïf de se demander pourquoi des rameurs paraissent grincheux et peu motivés à compléter un équipage. S'il était possible de permuter les rôles, certains découvrirait à quel point une sortie peut sembler inconfortable. On s'expose bien davantage du fait que le mouvement adopté nous place plus directement entre le bateau et le point d'appui. La moindre désynchronisation, bordée, tension et absence d'amplitude du reste de l'équipage a un impact franc. Le rameur technique se sert du gainage entre le bassin (ou la coulisse) et le dos pour garder une assiette horizontale. Ses coéquipiers sont assis sur la même coulisse et attachés dans la même paire de chaussures, non seulement il subit les nombreux déséquilibres (efforts latéraux, effets de balancier mal maîtrisés) mais en plus, tous les efforts désynchronisés produits dans l'axe du bateau. Un écart léger dans la synchronisation, la souplesse, l'amplitude, la tenue, le dynamisme provoquent des forces antagonistes qui alourdissent le geste et ralentissent la cadence, et la vitesse de l'ensemble. Ils ont l'impression de courir sur des galets en « boutoucouettes » (sabots en breton). Pourquoi les rameurs peu motivés n'ont-ils pas conscience du problème? Ils ont un mouvement qui gomme les sensations. Leurs bras crispés ne sont pas en prise avec la pression exercée sur la barre de pieds. Leur dos n'est pas rigidifié par le maintien lombaire et abdominal, leur bassin absorbe les coups sans transmettre tous les efforts qu'ils produisent et peut changer d'assiette sans répercuter de gêne sur le reste du corps. Ils n'ont pas l'impression de pouvoir accélérer le bateau car leur fin de coup est trop emprunt d'appréhension et leur dos ouvert trop top n'a pas l'élan qui leur permettrait d'accélérer l'appui lors de l'inversion arrière. Ils n'ont pas confiance en leur geste et leur référentiel de sensation est encore bien pauvre.

Le référentiel de sensations peut être différent d'un rameur à l'autre. Le rameur entraîné a été souvent gâté par des sorties de rêve (bateau léger et équilibré, geste ample et libéré de toute crispation, montées de cadence grisantes). Il est certain que si tous les rameurs d'un équipage ont un référentiel commun, cela simplifierait les choses. L'incompréhension qui peut naître est certainement liée à cette différence de vue et d'attente.

D'adaptation.

Il est utopique de penser qu'un rameur peut s'adapter immédiatement à une ramerie qui n'est pas la sienne. Quand les circonstances le poussent à donner son maximum, il lâchera son énergie où elle lui semble utile, c'est à dire dans le cadre du mouvement auquel il est habitué et dans le quel il se sent le plus à l'aise. On assiste alors en équipage à une lutte physique entre différentes techniques qui cherchent, chacune, à l'emporter sur l'autre. (malgré, par ailleurs, toute l'attention de l'ensemble des rameurs à coller au mouvement général) Dans ce contexte, le rameur minoritaire en prend plein les membres.

Sachant cela, je pense qu'il est important de constituer les équipes avec un minimum de réflexion, particulièrement à l'occasion d'une sortie chronométrée qui pousse chacun à se dépasser.

Une sortie technique de temps en temps en bateau long peut apporter beaucoup, mais à la condition que le mouvement à communiquer soit assuré par une majorité de coéquipiers entraînés et à un rythme modéré. C'est seulement lorsque la même technique est acquise par l'unanimité des rameurs que l'on peut répondre au bateau et le suivre dans son envol.

De progression.

Pour situer la carence, je vois deux points techniques qui ne passent pas et qui empêchent de produire une dynamique dans le mouvement chez la plus-part.

1. la traction sur les bras en fin de coup, où les mains doivent finir leur course à la poitrine. => cela demande un effort supplémentaire ainsi qu'un peu plus de confiance en soi.
Au lieu de cela, on voit des mains qui arrivent timidement aux hanches, des palettes qui sortent trop vite de l'eau au cours d'une trajectoire d'appui plus circulaire qu'horizontale, empêchant équilibre et efficacité.
2. Le remplacement du corps initié par une antéversion du bassin. Ce qui oblige à se servir de ses abdominaux. L'action est remplacée par un arrondi du haut du dos installé sur un bassin invariablement relâché en mode « canapé ».

Heureusement, l'aviron est un sport complet et si l'on retire ces 2 actions, il reste pour réaliser le mouvement les jambes et des dorsaux.

L'absence de traction des bras et du remplacement est, je pense, responsables de la lourdeur et de l'inconfort répercutés aux coéquipiers.

Il s'en suit des insatisfactions que l'on a tendance à imputer au matériel et qui pèse parfois sur l'ambiance.

Profil d'une sortie classique.

1. L'échauffement.

elles au carré (montée de gammes : Bras seuls, bras corps, course de coulisse d'abord réduite avant d'utiliser totalement la longueur des jambes). Pourquoi faire ces exercices contraignants ? Le but est de s'assouplir, de se dégourdir, de reprendre contact avec les points difficiles du mouvement. Le rameur cherche à obtenir la meilleure amplitude quels que soient les groupes musculaires au travail. Tant que les bras sont sollicités, il y aura 2 phases à travailler. D'une part, on fera très attention à obtenir un appui net, sûr et équilibré sans avoir à tirer sur les bras ou crisper ses épaules. Bien que l'attaque soit, pour la plus part, une manœuvre de mise à l'eau de la palette, elle est pour d'autres un moyen de rééquilibrer instantanément son bateau, en même temps qu'un appui capable d'interrompre immédiatement le ralentissement de la coque sans compromettre l'amplitude que devront fournir jambes, tronc et bras. Juste en lançant ses mains loin devant pour obtenir un effet de traction sans avoir commencé le moindre mouvement. D'autre part, tout en cherchant à retarder le pli des bras, celui-ci devra se produire avec le plus de vivacité possible en gardant la palette totalement immergée. S'enchaîne un dégagé qui intervient quand l'appui est terminé et le tube décintré. (Le cintre du tube traduit un effort d'appui qu'il faut ajouter à la propulsion du bateau et non dédier à l'expulsion de l'eau au-dessus de la surface.) Le dégagé doit aboutir à une palette encore verticale lorsqu'elle est totalement sortie de l'eau. Cela implique que ce geste est réalisé dans une recherche d'équilibre. Pour ce faire, on parle

d' « arrondir le dégage », c'est à dire que, bien que ce mouvement doit être rapide, on anticipe sur le travail des abdominaux qui commencent à redresser le bassin et replacer le dos alors même que le dégage est en cours, palettes verticales. On prend le temps nécessaire pour le réaliser proprement et en équilibre, avec toute la souplesse et l'attention que l'on mettrait pour marcher sur des œufs sans en faire une omelette. La vivacité du renvoi des mains et du repositionnement du corps après le dégage ne signifie pas que l'aviron doit être manœuvré à la même allure. Il est important à ce point du mouvement de différencier le jeu du corps de celui de l'aviron, car la palette reste en contact avec l'eau malgré que les abdominaux commencent à rappeler le haut du corps pour le replacer. Il y a une anticipation des efforts musculaires par rapport aux positions du corps ou des avirons. Pour se convaincre de l'intérêt de soigner le travail des bras, il suffit de se souvenir que des compétitions handisports sont courues avec ce seul moyen. A titre d'exercice il serait très profitable de se mesurer sur ce registre, « Bras seuls » ou « Bras-corps », ou encore, en mouvement complet mais sans chaussures.

2. L'endurance ou les séries rapides.

Le rameur est encore concentré sur les exercices qu'il vient de réaliser. Il s'est appliqué à respecter un programme raisonnablement contraignant et à fini par négocier les points difficiles du mouvement pour obtenir un bon équilibre et une bonne amplitude. C'est un moment agréable quand on découvre un bateau équilibré qui demande à partir enfin, avec facilité et une glisse à la mesure du sérieux des exercices qui ont précédé. Pour mesurer le progrès, on se chronomètre sur une distance fixe en bornant le parcours grâce à des points particuliers de la rive. Le parcours d'endurance vise à conserver une qualité technique élevée (et une satisfaction de même niveau) malgré la durée de l'effort. Les premiers coups sont faciles, sans précipitation, on laisse au bateau le temps de glisser jusque pendant l'attaque. L'allure est continue et la vitesse régulière. Au fil du parcours, le rameur est gagné par la fatigue, il fait de son mieux pour conserver le plus longtemps possible le geste rigoureux et les bonnes sensations qu'il a obtenues au début. Il cherche un deuxième souffle qui l'emmènera au bout de sa sortie. Le moindre relâchement d'attention rend presque impossible la récupération du mouvement effectué jusque là. Si le mouvement descend en qualité (sensations moins agréables) mieux vaut stopper, souffler, s'étirer, puis repartir. Nous sommes trop tentés d'accepter le mouvement tel qu'il vient parce que nous voulons par fierté mettre le moins de temps possible à réaliser le parcours.

On peut distinguer plusieurs étapes dans le parcours rapide : Un départ sec et léger suivi d'une dizaine de coups de rêve où le bateau vole sur l'eau, le déjàugé semble facile. Les dix coups suivants font monter la fatigue et il faut lui résister pour prolonger assez longtemps cette phase de vitesse. Arrivé à un certain niveau de fatigue, on ne cède rien à la qualité du geste mais on réajuste le rythme. Il faut se retrancher sur un mouvement de train suffisamment économique et néanmoins ample pour tenir en bonne place sur les $\frac{3}{4}$ du parcours. Pour alléger le bateau, on cherche durant cette phase à coller au mieux au profil de mouvements et d'efforts produit par ses coéquipiers. C'est un travail important d'analyse des inerties en jeux. Il permet de mesurer où et à quel point on se dissocie du reste de l'équipage. Le mouvement, pour être en phase, doit sembler facile, en accord avec le bateau. Puis on capte les sensations de travail musculaire. On isole, dans ses sensations, le travail des cuisses/fessiers/lombaires dans l'accélération de l'appui ; le travail des abdominaux dans la vivacité du remplacement du tronc et des bras ; l'attaque correspond juste à une contraction des fessiers, le dos restant droit et gainé. Le rameur s'hypnotise avec les sensations et le rythme de ce travail musculaire. Lorsqu'il reste une trentaine de coups à produire, il met à profit la récupération obtenue pendant de train et après une petite sur-ventilation, entame un enlevage qui vise à griller raisonnablement ses dernières ressources sur les points du mouvement qui apportent un plus. C'est à dire que l'on accentue l'accélération de l'appui ainsi que le remplacement du corps et

des bras (vu autrement : on allège/ralentit l'attaque tout en augmentant la cadence) Ce qui correspond à une accentuation du profil d'efforts bâtit durant le train. La séance d'hypnose va guider le rameur dans sa dépende d'énergie. Il met l'accent là où ça fait mal. Il a totalement oublié le jeu des bras ou de manœuvre des avirons, pour ne se concentrer que sur la sensation de brûlure qui envahit progressivement les quelques muscles en action. Le haut du corps reste paisible, les épaules presque immobiles. Il évite surtout de crispier les membres supérieurs qui paralyseraient le mouvement et ralentirait fortement le bateau. Il raisonne non pas sur un coup mais en séries de 5 à 10 coups.

3. Le retour au calme.

Il permet de revenir aux fondamentales techniques tout en ralentissant la cadence. On cherche la glisse et l'équilibre de façon presque exagérée. Mais curieusement, le rythme donné est perçu de façon beaucoup plus naturelle. On découvre en fin de sortie que le mouvement est évident. La fatigue accumulée a permis d'anéantir une bonne partie des crispations et des efforts inutiles, elle permet d'approfondir sa perception et d'établir des repères pour les sorties suivantes (pourvue qu'elles ne soient pas trop espacées).

4. Les petites phrases du barreur ou de l'entraîneur.

Dans certaines circonstances, des conseils éclairés ont permis d'améliorer la tenue du bateau. Elles conduisent le rameur à ponctuer son mouvement (relâcher certains points pour en renforcer d'autres sans dépense supplémentaire d'énergie)
En voici quelques extraits.

1. A l'occasion d'une tête de rivière en huit, un **vent favorable** soufflait à 30 ou 40 km/h sur un bassin légèrement agité. Pour nous éviter les effets souvent désastreux de bordées scélébrates, il nous a été lancé : « **Attendez-vous au dégage !** ». Idée curieuse car nous avons habituellement en tête de s'efforcer à réaliser cette phase avec rapidité.
Explication : un vent favorable fait perdre la qualité d'appui et de stabilisation au mouvement classique. L'idée est de conserver aussi longtemps que possible les pelles en stabilisation dans l'eau. Les rameurs retardent leur sortie d'eau, ils « s'attendent » de façon à tous dégager précautionneusement en même temps. Cela amène le rameur à dissocier au maximum le dégage du remplacement. L'effort de remplacement est produit dans le rythme avec précaution tandis que le dégage est retardé par une adaptation du jeu des bras. Les bras, par leur traction sur un appui prolongé, agissent comme pour aider le corps à se replacer au lieu de laisser seuls les abdominaux se charger de ce travail. Le bateau est plus longtemps stabilisé et se comporte mieux dans ces circonstances difficiles. En clair : Vent favorable => retarder le dégage.
2. Course en pointe avec un **vent contre** sur un bassin agité. La différence devait se faire sur la qualité de la prise d'eau. « **Ensembles à l'attaque !** ». Une prise d'eau parfaitement synchronisée et « mordante » sans être « piochée » stabilise de suite un bateau et surtout permet de reprendre immédiatement la vitesse déclinante du bateau au moment de l'attaque. Cette technique appliquée avec attention une fois le bateau bien lancée a permis de creuser un écart d'une bonne longueur au moment de passer au train et ce en une dizaine de coups seulement. C'est la phase où la fatigue accumulée au cours du départ atteint presque simultanément les équipages en course, elle amène les rameurs à relâcher la tonicité et la précision de leur mouvement. Sur le reste du parcours, cette attention maintenue à l'attaque n'a fait que creuser davantage l'écart avec un confort évident et une continuité d'allure malgré le frein du vent contraire.

3. Lors d'un entraînement à l'ACBB, conseil de l'entraîneur qui nous suivait en sécu. Chacun recherchait la meilleure synchronisation, amplitude, position, hauteur de pelle, mais quelque-chose ne passait pas, il manquait la facilité, la fluidité et une certaine tenue du bateau. « **Regardez par-dessus l'épaule de votre équipier !** ». Une tête plus haute, des épaules plus basse donnent au dos une meilleure position, le fait de se voûter en fin de coup atténue l'effet de fouet au quel sont soumis le haut du dos, les épaules et les bras assurant encore la traction des avirons. Cela donne un peu plus de respiration et d'élan au mouvement.
4. Toujours en rapport avec une position que l'on a tendance à adopter sur l'avant, lorsque l'on se « cherche » en bateau : **un dos voûté à l'attaque** et le regard au fond du bateau. L'entraîneur du RC de Paris a eu cette remarque pour décrire le retour sur l'avant : « **Ce n'est pas aux épaules de rejoindre les genoux, laissez les genoux monter aux épaules !** » Dans la même idée, on dit aussi que c'est au bateau de glisser sous le rameur et non au rameur de rappeler le bateau, ou de se déplacer sur la coulisse. La référence n'est pas le bateau mais la surface de l'eau, le rameur gagne à visualiser son mouvement par rapport à l'eau plutôt qu'au bateau. Ces expressions tentent de faire comprendre que le rameur n'a pas à mettre en œuvre une action lors du retour sur la coulisse. Il est passif. Il doit laisser le bateau réagir à son appui. Son seul souci est de se préparer mentalement au coup suivant en analysant les effets du dernier appui. Toute action du rameur à ce moment est de nature à contraindre la glisse et à l'affecter négativement. Dès le remplacement, il visualise mentalement la position d'attaque, palette au carré, en glisse et en parfait équilibre. C'est pour cette raison que le rameur se replace pendant le dégagé, épaules en avant, bras tendus, bassin positionné pour la prise d'eau alors même que les jambes sont encore tendues. Ainsi, le rameur n'intervient plus sur sa position ni sur le comportement du bateau durant tout le retour jusqu'à la prochaine prise d'eau qui d'ailleurs se réalise avec le minimum de mouvement, juste une discrète et rapide élévation des bras. La glisse est pour le rameur une phase d'écoute, il laisse 'parler' le bateau qui répond rigoureusement au message que le rameur a plus ou moins adroitement exprimé durant l'appui. Si cette phase d'écoute totale est abrégée ou ignorée, l'aventure du couple bateau-rameur est vouée à l'échec, et aucun des deux ne profite valablement de la sortie. Autrement dit, si le candidat à la glisse a trop d'énergie qu'il ne peut pas canaliser à travers des exercices, il gagne à se fatiguer avant de monter en bateau par un footing ou une séance d'ergo.
5. Des palettes qui cherchent leur hauteur au retour donnent un côté 'loisir au bateau, un manque évident de tenu. Sur ce sujet, je retiendrai le conseil d'un entraîneur expérimenté. Pour lui, il n'est pas souhaitable d'exploiter l'effet de balancier produit par le changement de hauteur des mains pour rééquilibrer le bateau. Il est plus efficace à terme et formateur de **garder la même hauteur de palette au-dessus de l'eau** et de gérer le ré-équilibre avec le corps. Cette tentation de récupérer une bordée en changeant sa hauteur de main est néfaste à la progression technique du rameur. Laisser sa palette à une hauteur fixe l'oblige à affronter la bordée provoquée et à faire un peu plus attention.

Il y a beaucoup à dire sur le remplacement, ce mouvement impossible. Il nécessite de sacrés abdos pour faire basculer ou maintenir le bassin vers l'avant alors que le mouvement consiste à inverser la course de déplacement du dos. On pourrait faire référence à la position que tout être sensé conseille d'adopter quand on a à soulever une charge.

Hors sortie

Les assouplissements

(avant de monter en bateau)

Les articulations à préparer sont les genoux, les hanches, les épaules et les coudes.

Parallèlement, les muscles lombaires méritent un minimum d'étirement avant l'action.

Deux mouvements rapides souvent réalisés :

Accroupi-debout et roulement d'épaules, pli rapide des bras.

L'échauffement

peut se réaliser en quelques bonds en extension.

Les étirements après la sortie

(avant/pendant l'apéro)

Les 3 principaux groupes musculaires à étirer sont les lombaires fessiers et les cuisses.

Deux positions sont couramment pratiquées :

Accroupi talon au sol pour étirer les lombaires et debout mains au sol pour étirer/décroiser les lombaires, les fessiers et l'arrière des cuisses. Auquel on ajoutera l'extension du devant de la cuisse en repliant la jambe, debout, un talon aux fesses.

Chez soi

En dehors de l'activité aviron et pour renforcer les faiblesses de tout rameur peu entraîné.

On peut travailler la tonicité abdomino-lombaire.

Les plus costauds font des pompes, mais tous devraient, par exemple au levé et avant de poser le pied par au sol, réaliser sur le dos des mouvements de « pédalo » suivi de retro-pédalage et surtout terminer par un rétro pédalage simultané.

Le tout sans courber la tête, ni crisper les épaules ni cambrer les reins. Il s'agit de faire travailler les abdominaux du bas, ceux qui maintiennent le bassin et qui sont nécessaires au fameux repositionnement.

Il faut chercher comme toujours la décontraction malgré l'effort.

Eviter de tendre les jambes trop à l'horizontal.

Bien gagner la ceinture abdomino-lombaire lors de la montée des jambes qui est la phase la plus énergique du mouvement.

Comment aborder la technique

Sa présentation

Visuellement

Nous sommes tentés de la représenter d'une façon visuelle. De ce fait, nos remarques sont essentiellement des descriptions de positions. Elles permettent de faire ressortir l'effet d'un défaut mais révèlent rarement le défaut lui-même.

1. Nous y ajoutons un découpage du mouvement dans le temps pour décrire la dynamique du mouvement (ex : accélération de l'appui ou ralentissement de la coulisse au retour).

Les forces à appliquer

Pour expliquer les positions et le dynamisme, nous sommes tentés ensuite d'extraire des principes généraux sur les efforts à appliquer (ex : gainage permanent abdomino-lombaire, poussée progressive des jambes, décontraction maîtrisée du haut du corps aux inversions et au retour). Mais cela n'explique pas dans quelles mesures ces forces sont appliquées.

Les sensations

Pour nuancer les efforts appliqués, nous essayons de décrire les sensations obtenues ou à rechercher. (glisse, équilibre, vitesse, impressions de stabilité dues aux inerties ou à la rapidité d'exécution). Le discours devient un peu complexe à intégrer.

Les images mentales

On schématise les sensations pour les regrouper dans l'image d'une situation vécue. Cette image va enrichir un référentiel. Il suffit alors de se concentrer sur l'image et guidé par le profil de sensations à obtenir, le mouvement prend place et devient plus évident.

Les difficultés d'interprétation

Il n'est pas aisé de décrire des sensations. Le rameur se constitue un référentiel au fur et à mesure de sa progression et de son expérience sur différents bateaux et différents réglages. Il ne comprend pas d'emblée pourquoi il lui est conseillé d'adopter une position ou une manière de faire. Le discours sur les sensations lui échappent d'autant plus que souvent la musculature relative acquise par les exercices ne se constitue et procure les sensations qu'au bout de plusieurs mois. Souvent, la perception n'est possible qu'à partir d'une certaine régularité de pratique. Les sauts (ou/passage étapes) dans l'évolution sont dus à une pratique qui devient plus fréquente durant une période. Cette régularité n'est pas possible pour tous car l'engagement qu'elle nécessite n'est pas présent.

L'important pour lui, dans la mesure du possible, est d'expérimenter au maximum et de façon suivie, les variantes de son mouvement actuel, d'en parler autour de lui pour faire vivre son désir de progresser et recueillir des tuyaux (même si beaucoup sont percés, car chacun ressent les choses d'une manière très personnelle, liée à son gabarit, à sa morphologie, sa souplesse, ses ressources du moment). Il est aussi bien utile de visionner des épreuves de haut niveau. (les dvd de JO ou de championnats du monde sont en vente sur Internet, certains sont disponibles au club et peuvent être visionnés sur place).

Un club cherche à apporter un cadre pour motiver ses membres. Mais plus on vieillit, moins on est joueur. Beaucoup de petites occasions de se mesurer à d'autres et de se pousser un peu sont perdues par manque de courage ou par peur de devoir abandonner rapidement la poursuite et de perdre un semblant de fierté.

La mise en pratique

Skiff ou bateau long ?

Les débutants ne doivent pas griller les étapes et vouloir monter en outrigger sans s'être affranchi du calage des avirons, de la préparation des pelles avant l'attaque, d'une fin de coup palettes immergés, d'un dégagé palettes verticales, d'un remplacement du corps avec

les jambes tendues, et d'un retour sans plumer. Dans les autres clubs, un nouveau rameur sort en yolette les 2 ou 3 premières années avant de monter en skiff.

Tant que les rameurs « débrouillés » ne sont pas à l'aise et efficace en skiff, il faut qu'ils continuent à travailler la maîtrise du bateau court (équilibre et glisse). J'ai l'impression que sous prétexte de promouvoir un esprit collectif on a un peu tendance à se servir du bateau long pour se faire promener en outrigger. C'est sympa à titre personnel de profiter d'une ambiance et de se dépasser en équipe sur un bateau de compétition. Mais ce choix n'est guère constructif pour sa progression personnelle et disons-le pas forcément agréable pour les coéquipiers. Sauf si l'équipage a décidé de préparer une épreuve et que chacun accepte les travers temporaires d'un équipage qui s'implique dans un entraînement rigoureux et régulier (mais c'est tellement rare), à moins que tous acceptent de ne pas progresser et de sortir sur l'eau pour se fatiguer une bonne fois comme par défoulement avant de retrouver sa vie de famille. Dans ce cas, pourquoi sortir un bateau en carbone plus exigeant que les autres coques ?

Parenthèse : On constatera plusieurs régimes de pratique et niveaux d'attente.

Certains se contentent de leur autonomie actuelle qui leur permet de sortir seul en semaine ou d'improviser un bateau long à l'occasion.

D'autres ne cherchent même plus à sortir en skiff, tant qu'un bateau long les embarque...

D'autres encore recherchent des sensations et ont développé une ramerie rigoureuse mais qui les rend intolérants aux techniques approximatives.

Ces derniers sont critiqués car ils ne sacrifient pas leur temps à entraîner les moins motivés. Je pense que nul ne peut forcer un rameur à monter avec lui. Un peu de liberté, de respect et de compréhension mutuelle ne fait pas de mal à un groupe.

Sans une équipe motivée, je comprends qu'un rameur rigoureux préfère sortir en skiff ou ailleurs pour maintenir un degré de technique et de satisfaction minimum. Sans quoi autant changer d'activité ou multiplier les disciplines sans en approfondir aucune.

Un club doit permettre à chacun de trouver son type de pratique favori. Nous avons la chance que le nôtre soit souple, profitons-en nous-même et laissons leur liberté aux autres.

Il n'y a pas meilleur entraîneur que sa propre motivation. Le travail à réaliser ne doit pas l'être par un autre. C'est à chacun de s'impliquer avec les moyens du bord. Les autres sont toujours là pour répondre à des interrogations ou faire une sortie d'essai. Nous avons également une documentation et une petite vidéothèque à usage libre.

Les indispensables

Rien d'insurmontable.

- Une prise d'eau propre sans perte d'amplitude.
- Une séquence d'efforts bien distincts durant l'appui (jambes-dos-bras)
- Une fin de coup réalisée avec les bras en amenant les mains jusqu'au thorax.
- Un remplacement (bras tendus, dos replacé, jambes tendues) sous l'effort des abdos...

- une attention permanente vis à vis du mouvement et du matériel.

- de l'espoir, de la patience et une communication positive.

C'est tout.

La glisse, c'est quoi ?

Une écoute permanente du bateau et une adaptation immédiate des forces appliquées, et ce avec décontraction. Ce qui amène naturellement à produire :

- De la longueur dans l'appui,
- Une accélération sans à coup jusqu'au remplacement compris.
- L'impression que l'on transmet au bateau, dès le dégagé, par un gainage abdomino-lombaire, l'élan que l'on a donné à sa propre masse corporelle.

Un bon appui se mesure par sa longueur plus que par sa puissance.

- Une prise d'eau nette et équilibrée (immédiate et sans éclaboussures)
- Une palette qui reste en prise tout au long de la traction sans dérapier.

Une palette que l'on voit se déplacer dans l'eau ne peut pas produire un appui correct, le rameur fait le geste sans déplacer le bateau. Il est facile de bluffer en bateau mais cela se sent par la lourdeur de l'ensemble. Le rameur doit chercher à prendre un appui, pas à donner un coup dans l'eau. Ne comptons pas sur l'eau pour gérer une force mal temporisée et une trajectoire de palette aléatoire...

- Un lâché d'appui sans projection d'eau.

Nous devons être conscient que nous sommes lourds à déplacer et que l'eau est un élément qui n'est pas solide. Il faut savoir la prendre, doser son effort. Un appui dans l'eau se travaille en observant le dôme qui se forme devant la palette et en évitant absolument que la palette traverse cette masse. Cela nécessite une attention vis à vis de la prise d'appui et de la gestion des inerties pour produire l'élan nécessaire sans faire dérapier la palette tout en permettant de lancer le poids du corps sur l'arrière.

Il faut veiller à rester agile, léger et réceptif.

Le plus difficile

Si la prise d'appui, la séquence d'effort à produire pour reprendre la vitesse du bateau, et le dégagé avec les mains qui frôlent les dessous de bras correspondent à des mouvements que l'on se représente facilement, **le remplacement du corps**, quant à lui, mobilise les abdominaux 'du bas'. Ceux-là agissent sur la position du bassin. Ce mouvement n'est pas aussi évident que les autres.

En fin de geste, les bras se plient en même temps que le haut du dos et les épaules se tendent en arrière, les pelles restent dans l'eau, les mains presque sous les bras, on entâmes le repositionnement du corps par un effort franc sur le bassin pour le redresser. C'est une antéversion du bassin que l'on cherche à produire alors que le poids du corps est jusque là projetée vers l'arrière. L'effort doit être suffisamment puissant pour contrer et inverser l'inertie du haut du corps sans obliger le dos à se voûter, sans même le crispier. Les épaules et les bras restent libres et ne sont pas impactés par cet effort.

Le bassin qui supporte le haut du corps doit agir comme si le haut du corps était un élément étranger non raccordé nerveusement à lui. Ce repositionnement du bassin prend à lui seul, la responsabilité du remplacement. Lorsqu'il agit de cette manière, le haut du corps reste décontracté et les jambes restent tendues pour le passage des mains.

C'est là une séquence de mouvements qu'il faut idéalement réaliser avec rigueur et vivacité. C'est donc un point prioritaire à travailler durant les sorties pour acquérir un peu

d'agilité. (Pelles au carré, bras seuls , puis bras-corps, on insistera sur cette phase clé du geste)

La dynamique

Elle repose sur la décontraction.

La décontraction guide le rameur dans la dynamisation de son geste.

Un mouvement s'apparente à celui de l'essuie-glace tant qu'il est dépourvu de dynamisme ou trop emprunt de crispations.

La durée du retour par rapport à la durée de l'appui n'est pas un critère important. Ce qui compte c'est l'accélération donnée à l'appui suivi, après le repositionnement, de l'amortie progressif qui assure une attaque sereine.

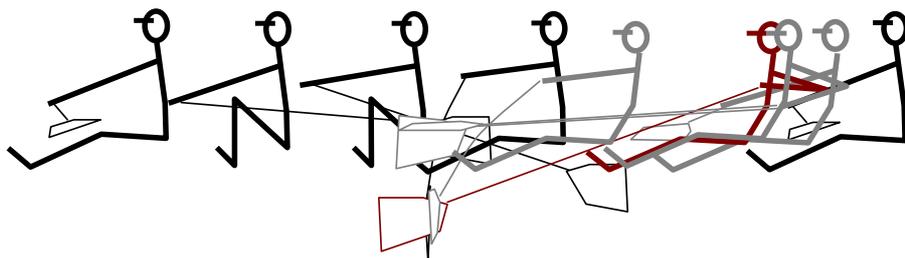
En raisonnant sur une suite d'appuis, le point à accentuer est la vivacité du remplacement, pas du retour, juste du remplacement du corps lors de l'inversion arrière. Ce mouvement se travaille pour obtenir un minimum d'agilité. Sans une fin de coup+repositionnement vifs la montée de cadence amène le rameur à se précipiter sur l'avant et à piocher sa prise d'eau. La montée de cadence ne doit pas accélérer la prise d'eau qui est une opération délicate. Sans prise d'eau propre, nette et sans violence, nous ne pouvons pas obtenir un appui correct. La suite en découle. On accélère le reste du geste sans à coup pour arriver au plus fort et rapide du mouvement c'est à dire à l'inversion arrière. C'est là que l'on va chercher à exploiter un effet d'élasticité en gagnant la ceinture et la tenue du bassin. Les épaules emportées par le 'jeté' du mouvement et restant décontractées s'ouvrent sans effort supplémentaires et permettent une meilleure amplitude. Par rapport aux efforts appliqués lors d'un mouvement 'de train' les efforts supplémentaires d'un geste accéléré se localisent en fin d'appui et au repositionnement du bassin. La tenue du corps et la rigueur du geste installent le rameur dans une sorte d'inertie mécanique confortable qui le stabilise et l'assouplit. La tenue du corps (par la maîtrise du bassin) restant constante, le rameur n'a plus qu'à se concentrer sur le dosage de son accélération et des effets qu'elle produit. Il prend son souffle à la prise d'appui et l'expulse énergiquement au remplacement du bassin (lorsqu'il tire sur ses abdominaux pour jeter ses mains devant lui en remplaçant son dos).

Quelques petites déductions

Sur le rythme

Quelle est, étant donnée le rythme imprimé au mouvement, la position de corps adoptée les $\frac{3}{4}$ du temps par le rameur ?

Puisque la phase la plus rapide est la fin de coup et l'inversion arrière avec le repositionnement, la position conservée la plus part du temps est bassin ante versé, dos droit épaules en avant bras tendus, regard à l'horizon.



Conclusion :

Pour ne pas être en retard sur son positionnement, le rameur a tout intérêt à considérer que sa position principale est celle qu'il adopte à l'attaque. Il évitera de rester sur une position intermédiaire même si elle lui semble plus confortable. (Il y a des canapés pour ça)

Sur le comportement d'un bateau long.

Un bateau long se comporte comme un skiff « possédé » par des esprits joueurs et perturbateurs. Le bateau déstabilise le rameur en tout sens et en toute phase cruciale du geste.

Par exemple, juste avant l'attaque en générale une bordée scélérate venue d'on ne sait où vient transformer une prise d'appui qui s'annonce nette par un mouvement réflexe désordonné avec une palette trop profonde pour stabiliser et l'autre retardée et pas assez immergée pour produire un appui. C'est alors tout le mouvement qui est gâché. Autre exemple, toujours au moment de la prise d'eau, lorsque le rameur fait encore glisser la coque décontracté en calculant son geste pour faire coïncider le déplacement de la palette avec la vitesse de défilement de l'eau, le bateau se met brusquement à partir précipitant le rameur en butée sur sa barre de pieds et le rendant incapable de réaliser convenablement ce qu'il projetait.

Autre circonstance, au remplacement. Un skiff normale se déplace sous le rameur lorsque celui-ci rappelle son dos en 'tirant' sur ses abdominaux. Un skiff 'possédé' va brusquement opposer de 300 à 800 kg de masse pour contrer le repositionnement. (dur pour les abdos !) Le rameur se retrouve, par son effort, projeté sur l'avant et est obligé de freiner sur la barre de pieds d'autant plus qu'au moment où il doit amortir son retour, la coque se met à accélérer un court instant. (quel bonheur !)

Conclusion :

Penser à exorciser par quelques prières son bateau avant d'embarquer.(=briefing de l'équipage)

Un instantané classique.

Le rameur ressent une lourdeur à déplacer son bateau.

Il a du mal à l'emmener, il se sent impuissant ou fatigué et est envahi par le doute.

Il se demande ce qu'il fait sur l'eau.

Il lui semble pourtant faire le nécessaire, y mettre toute son énergie pour accélérer le bateau sur quelques coups, mais le résultat est franchement décevant.

Il y a, certes, des phases de fatigue dans une sortie. Des moments difficiles qui finissent par s'estomper quand on insiste. Alors, pourquoi cette impression persistante d'inefficacité.

Au cours d'une sortie, la fatigue amène une certaine rigidité chez les rameurs déjà tendus.

Si le bateau ne veut pas réagir au mouvement du rameur, c'est souvent que le rameur adopte une séquence d'efforts qui n'est pas en phase avec les éléments.

Pour le vérifier, on regarde l'eau devant sa palette. Avec la pression, l'eau se bombe en surface. Si la palette se déplace dans l'eau au travers de cette masse d'appui, c'est que l'effort est mal adapté, trop puissant et peu efficace et souvent trop court. : c'est le coup d'épée dans l'eau.

Voici quelques pistes pour canaliser son énergie vers plus d'efficacité :

- On allonge le mouvement pour lui donner de la souplesse et de l'amplitude.
- Si en allongeant le mouvement, le résultat n'est pas probant, on cherchera à alléger son poids sur la coulisse par une traction des bras qui amène les mains jusque au thorax.
- Si cela ne suffit pas, on accélère le jeu aérien. C'est à dire le repositionnement du corps quitte à accélérer le retour sur l'avant mais en respectant la dynamique du geste qui vise une attaque amortie.
- On peut encore accentuer le verrouillage des bras à l'attaque, pour que la prise d'eau soit plus directement en lien avec la poussée des jambes.
- Avec la montée de cadence produite, on cherche à décontracter le haut du corps pour profiter de l'effet de la force centrifuge produite aux inversions de sens.
- Si le résultat attendu ne vient toujours pas, il reste à produire un effet de rebond sur l'arrière pour donner du tonus au repositionnement en l'écourtant et en soulageant un peu l'effort qu'il nécessite.

Si le mouvement ne produit toujours pas l'effet attendu et si les appuis semblent 'durs', il faudra alors chercher du côté des réglages : on allongera le levier intérieur des avirons (distance de 89 à 91 cm, entre la poignée et le collier retenu par la dame de nage) quitte à écarter les axes des dames de nage (augmentation de l'entraxe pour éviter un croisement des mains inconfortable. L'entraxe mesure de 159 à 161 cm)

Si après ce réglage (variation de 1 cm maxi) les appuis semblent déraper sans que le bateau ne réagisse malgré une application attentive de la technique, les attentes sont sans doute disproportionnées aux moyens employés (poids du skiff, état du bassin et crispations incontrôlées). Prenons conscience que la glisse repose sur une foule de petits détails perceptibles uniquement lorsque le rameur parvient à se décontracter. (Comme en natation).

Un rameur en petite forme ne doit pas se mentir en se forçant à appliquer le geste qu'il applique lorsqu'il se sent bien. Il doit intégrer ce facteur fatigue dans sa technique du moment pour en tirer le meilleur parti. S'il a conscience de sa faiblesse il saura la compenser par un geste moins agressif, plus fondu, en exploitant d'avantage la glisse. Le résultat ne sera pas moins performant que lorsqu'il est au meilleur de sa forme.

L'impression d'être en super forme masque un déficit en perception et en faculté d'adaptation aux éléments. La grande forme estompe les impressions que le rameur retire de sa sortie, et le conduit à biaiser le mouvement. La glisse en prend un coup et le rapport efforts/glisse n'est pas meilleur qu'en d'autres circonstances.

Pour conclure

Quand on choisit un sport d'eau, mieux vaut aimer l'eau.

Dans cet élément, la glisse est une condition d'efficacité incontournable.

Pour l'obtenir, il faut s'adapter à l'élément et ne pas chercher à lutter contre lui.

L'essentiel de l'effort n'est pas physique, il est mental dans la concentration, la perception, le dosage du geste en fonction des sensations recueillies.

L'aviron nécessite de la souplesse dans les membres et le dos. Cette souplesse ne peut profiter au rameur qu'accompagné d'une certaine décontraction. La puissance pure conduit à la crispation et à la rigidité qui conduisent à leurs tours au raccourcissement du mouvement et la lourdeur du bateau.

La décontraction s'acquiert avec la maîtrise de la technique.
Comme dans tout domaine, sans exercices un peu contraignants et bien ciblés, il n'est pas possible d'accéder à ses attentes.

Nous sommes amenés à réaliser un travail sur nous-même plus que sur les éléments qui nous entourent. Une remise en question de notre perception actuelle des choses ne doit pas être un obstacle. Restons avides de découvrir et d'expérimenter. Chaque épreuve est une occasion de s'améliorer tant que nous gardons nos facultés d'adaptation.

Deux mots clés pour le mouvement: tenue du corps et décontraction des membres.
Deux mots clés pour le mental : sensations et concentration.

La force est souvent plus un handicap qu'un atout car bien peu savent la gérer.
Gérer sa force signifie d'avoir la maîtrise de ses effets.
Nous sommes conduits à la hiérarchiser et à la localiser avant de pouvoir l'exploiter dans ce contexte.

On peut comparer le coup d'aviron à un coup d'archer sur un violon. Aucun coup n'est parfait mais chaque détail compte. On fait glisser un bateau comme on ferait raisonner un instrument. On lui fait rendre ce que l'on produit sur lui. La note sur un violon est aussi difficile à trouver le l'équilibre en outrigger, sa richesse de forme est comparable à cel que l'on peut réaliser sur un bateau. En équipage, le rendu de l'ensemble guide chacun dans l'exécution de son geste. On joue sur le ton, l'équilibre, la forme de l'attaque, le dynamisme, le rythme, la résonance ou la glisse de la note. On se laisse emporter par la mélodie de l'ensemble en lui donnant de l'expression.

Ressources documentaires

L'encyclopédie interactive de l'Aviron.

http://www.le-sportif.com/exe_bout/main_boutiq_fiche.asp?boutil_id=1&boutp_id=293

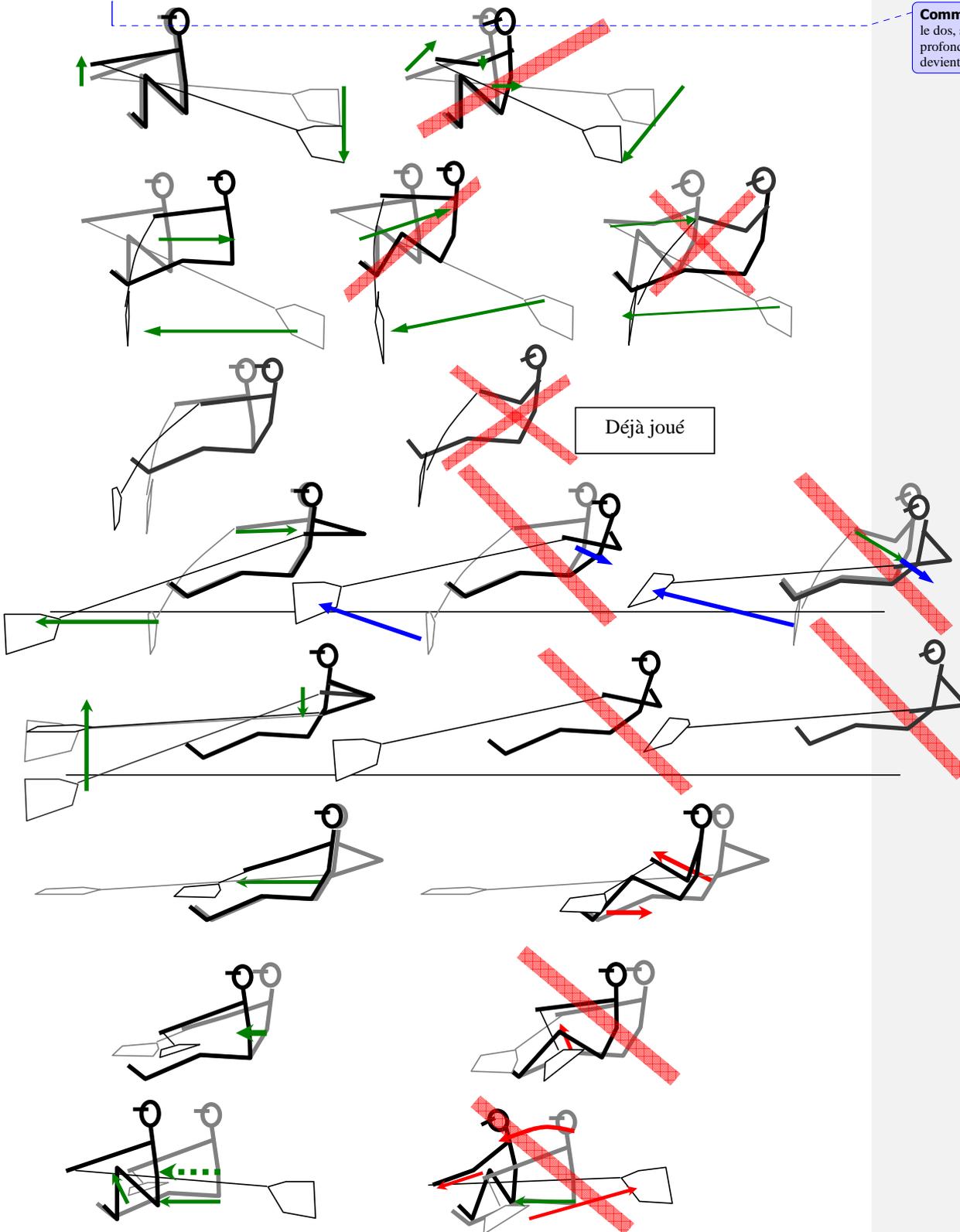
La rubrique Technique du site de la FFSA

<http://www.avironfrance.fr/Pratiquer/Technique/AnimationsVideos.htm>

Les livrets de formation FFSA

<http://www.avironfrance.asso.fr/EspaceClub/Boutique/LivretsFormation.htm>

Vue d'ensemble



Commentaire [pb1]: On évite d'ouvrir le dos, sinon les palettes disparaissent profondément sous l'eau et l'équilibre devient impossible à gérer.

