

Lettre aux entraîneurs

le magazine roller course

numéro 35 - avril 2015

Guillaume De Mallevoue

La piste aux étoiles ou la
route vers l'or?

LES 3 PISTES SPECTACULAIRE

Cette année Les 3 pistes se sont réconciliées avec le soleil pour le bonheur de tous. Nous avons eu la chance de voir des courses qui deviennent rares avec des trajectoires inattendues que seules les pistes incurvées peuvent nous donner. Un peu de nostalgie nous envahie alors même si l'on doit rester fixé sur la réalité un peu plus fade des pistes homologuées actuelles.

Dans la complexité de cette organisation, on doit se focaliser sur ce qui nous apporte du bonheur et oublier les petits «hic» car une épreuve d'une telle importance sera rarement parfaite étant donné le nombre de facteurs à prendre en compte. Pour ma part, je ne peux qu'observer le niveau du peloton seniors et n'ayons pas peur des mots: cette course est la plus belle et la plus difficile du monde. Je ne connais pas de course où il est nécessaire de réunir autant de facteurs pour réussir: gérer le peloton, savoir s'entourer des meilleurs équipiers, développer des qualités sur 3 styles de courbes différents, accepter la pression des courses en ligne et de l'élimination à Valence.

Dans ce royaume, une seule petite erreur et l'on passe d'un podium à une vingtième place. Les champions râlent alors 5 minutes avant de comprendre que les 3 pistes sont une leçon d'humilité. Les moins combatifs trouveront eux une belle excuse plutôt que de se mettre au travail et les patineurs plus modestes découvriront quand même le plaisir de la survitesse dans l'incurvé avant de sentir la douleur dans les jambes quand l'allure s'accélère.

PASCAL BRIAND

CTN ROLLER SPORTS
pascalbriand@yahoo.fr



Rédaction

Pascal Briand
Amandine Migeon
Alain Nègre

Photos

Charles Belbéoc'h
Pascal Briand
Mediaskates

Maquette

Pascal Briand

BD

Pascal Briand



04 FICHE PRATIQUE

Pour la 3ème fiche pratique, nous présentons l'exercice du 69 qui permet de travailler les grands rayons de virage en indoor.

07 TECHNIQUE

La prise d'angle à partir du bassin est indispensable pour bien s'économiser et/ou transmettre de la puissance. Comment gérer ce facteur en fonction du rayon du virage?

09 ENTRETIEN

Guillaume De Mallevoue nous raconte comment il doit faire des choix d'entraînement entre sa passion pour le prestige de la piste et ses qualités impressionnantes de routier.

12 L'ACTUALITÉ DES ENTRAINEURS

Toutes les informations sur les formations et le recensement des entraîneurs.

15 ENDURANCE: gérer ses allures

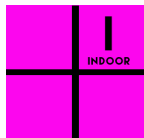
Quelques conseils pour ne pas se mettre trop tôt dans le rouge sur les courses de 6h, 12h et 24h.



Guillaume de Mallevoue recherche les clés de la piste pour exploiter toute sa puissance...



fiche pratique



n°3

Les croisés : grand virage



POURQUOI?

Il faut être capable de conserver une bonne technique dans un virage à grand rayon. En général dans les grands virages, le patineur a plus de mal à s'incliner. Son bassin ne se place pas facilement au dessus ou à gauche de la jambe gauche.



PRINCIPE

Même dans les virages à grands rayons, il faut maintenir les bases techniques avec une inclinaison adaptée, une capacité à croiser en continu avec fluidité et un placement du poids du corps sur la jambe gauche.



EXERCICE

Situation: «vous patinez en réalisant une figure qui a la forme d'un 69 dans la salle. A la sortie du virage, on continue la courbe pour réaliser un cercle complet, ensuite on va dans l'autre virage pour réaliser un autre cercle.»

Objectif: «l'objectif est de réaliser une succession de croisés sans arrêter de patiner malgré la contrainte»

Critères de réalisation:

«il faut réaliser le cercle en croisant en continu les mains dans le dos.»

« il faut terminer les croisés (le patin gauche vient presque à côté du patin droit en fin de poussée jambe gauche).»

Critères de réussite:

«il faut être capable de croiser sans s'arrêter sur tout un cercle même si ça glisse un peu»

« il faut resté incliné avec son poids du corps sur la jambe gauche»

«il ne faut pas se relever en entrée de ligne droite et en entrée de virage (transition)»

Les mots de l'entraîneur:

- «rester penché» (pour obliger à ne pas se relever dans les transitions)
- «on continue de croiser» (quand un patineur fait une roue libre)
- «on termine les croisés» (quand le patineur réalise un mouvement incomplet)



ATTENTION

- il ne faut pas rouler trop vite pour pouvoir rester concentré sur le geste technique.
- si les patineurs ont des roues usées ils auront plus de mal à faire le travail demandé.



CONSEILS

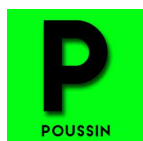
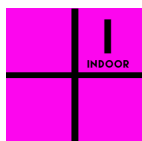
- il faut garder les mains dans le dos afin que le patineur prenne conscience des déséquilibres et de la bonne ou mauvaise position de son bassin.

PÉDAGOGIE

- il faut de la répétition et de l'exigence.
- il y a peu d'aménagement pédagogique, l'entraîneur doit donc souvent répéter les consignes techniques. (mots de l'entraîneur)

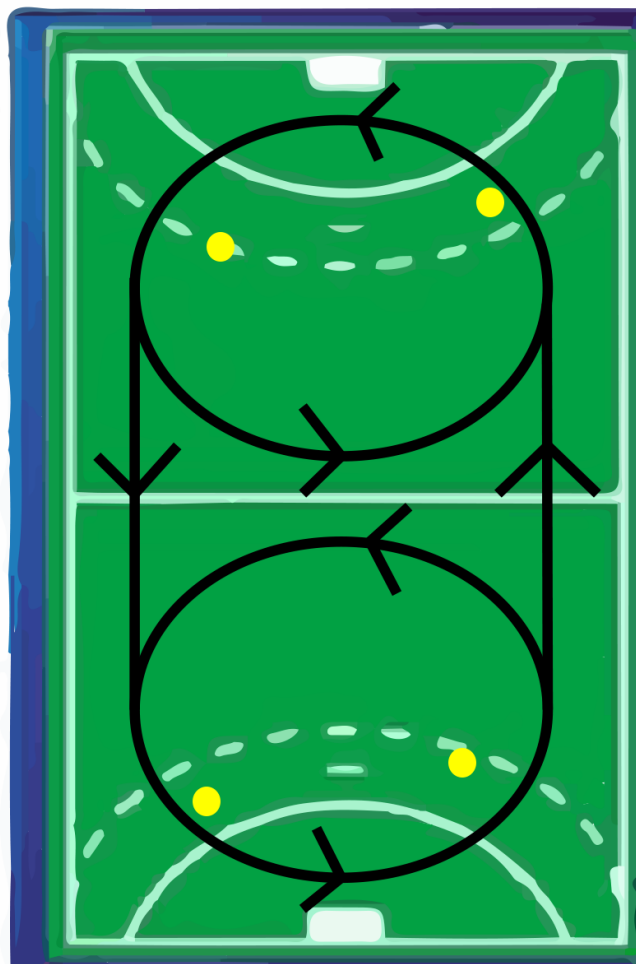


fiche pratique



n°3

Les croisés : grand virage



remarques

*croiser tous le virage
garder les mains dans le dos*

5 tours dans chaque sens

*remarque: ils se relèvent trop
pendant les transitions ligne
droite / virage (à Bosser)*

Fédération Française

*nb: dire à Germain de ne
pas trop lever le patin
droit*

RAPPEL:

Inscrivez vous sur:

www.montourlance.fr

pour suivre votre progression
sur vos tours lancés et/ou com-
parer vos temps avec d'autres
patineurs

Contact...

FFRoller Sports

ACCUEIL SAISIR TOUR LANCE CLASSEMENTS PATINEURS NOUVEAUTES BASE DE DONNEES

MonTourLance - Accueil

Se connecter

Pseudo
pascal

Mot de passe

Connexion

Se déconnecter
Modifier ses données

Vous êtes connecté (administrateur)

Le Comité Course et la Direction Technique Nationale vous souhaitent la bienvenue sur le site www.montourlance.fr

Concept : Pascal Briand (CTN)

Réalisation : Juliette Pouydebat (Athlète de haut niveau)

Ce site a pour fonction de référencer vos temps et records personnels sur les tours lancés des pistes et circuits de France. Pour chaque structure, un classement scratch non officiel est effectué. Les temps sont également convertis en Km/h pour réaliser un classement général toutes pistes et circuits routiers confondus.

Comment marche ce site ?

Il faut vous inscrire en créant un compte qui sera validé par l'administrateur.

Statistiques

Nb d'enregistrements :
Clubs : 323
Circuits : 50
Patineurs : 207
Tours lancés : 423

A valider :
Patineurs : 0
Tours lancés : 3

Dernière mise à jour :
23.04.2015



LA PUISSANCE TECHNIQUE

Valentin Thibault nous démontre que la technique est un outil puissant pour réussir: une position aérodynamique et une phase pendulaire parfaite. (PHOTO: Mediaskates.com)

media  kates



EQUIPE RÉGIONALE

Les équipes régionales minimales (cadets) étaient à l'honneur pendant les 3 pistes: une belle occasion de travailler les tactiques. PHOTO: Mediaskates.com

media  kates



«Selon le rayon du virage, il faut adapter sa prise d'angle»

La notion de prise d'angle dans les virages est souvent méconnue. Voici en quelques points, ce qu'il faut retenir sur le plan technique. **PASCAL BRIAND**

La notion de prise d'angle dans les virages reste à l'entraînement une partie très empirique. D'autres défauts techniques sont plus importants à travailler mais pour perfectionner les meilleurs patineurs en vue des championnats de France par exemple, il faut analyser ce thème.

Qu'est ce que la prise d'angle? C'est l'angle que le patineur va prendre avec son corps dans le virage pour lutter contre la force centrifuge. Selon les virages, le patineur doit adapter sa technique. Il faut anticiper la prise d'angle dans le virage selon 3 facteurs principaux: la vitesse, le rayon du virage, la qualité d'accroche.

L'élément le plus important est certainement la qualité d'accroche (adhérence). Plus le patineur a de l'adhérence dans le virage, plus il pourra prendre de l'angle.



Les roues bi-densité permettent souvent de pousser un peu plus les limites dans ce domaine.

Le rayon du virage a de l'influence sur la prise d'angle indépendamment de l'accroche. Plus le rayon du virage est grand, moins le patineur a besoin de s'incliner. En général, un grand virage est plus difficile à négocier avec une bonne technique car la prise d'angle permet d'avoir plus d'appui dans le sol.

La vitesse est le 3ème facteur qui aura de l'influence. Plus on patine vite, plus on devra prendre de

l'angle car la force centrifuge voudra nous projeter vers l'extérieur du virage.

Comment observe t-on la prise d'angle? Il faut avant tout mettre son attention sur la position du bassin par rapport aux patins. Dans un virage à gauche, le bassin doit être à gauche des patins. Attention: il ne faut pas se fier systématiquement à la ligne des épaules car certains patineurs trichent et placent les épaules à l'intérieur sans pour autant placer le bassin. Ils auront alors le sentiment d'être en place car la tête est au bon endroit mais la prise d'angle n'est pas bonne dans ce cas.

Attention aussi aux excès: je vois souvent des patineurs qui prennent trop d'angle par rapport à l'accroche disponible: ils perdent alors beaucoup d'appui.

La prise d'angle

Avec les 3 pistes, nous avons l'occasion d'analyser un peu les techniques des patineurs sud américains. Prenons quelques instants pour décortiquer le croisé d'un Vénézuélien.

PASCAL BRIAND

VISAGE DÉCONTRACTÉ

On peut observer le relachement sur le visage du patineur. Il se focalise alors sur ces trajectoires.

BASSIN MAL PLACE

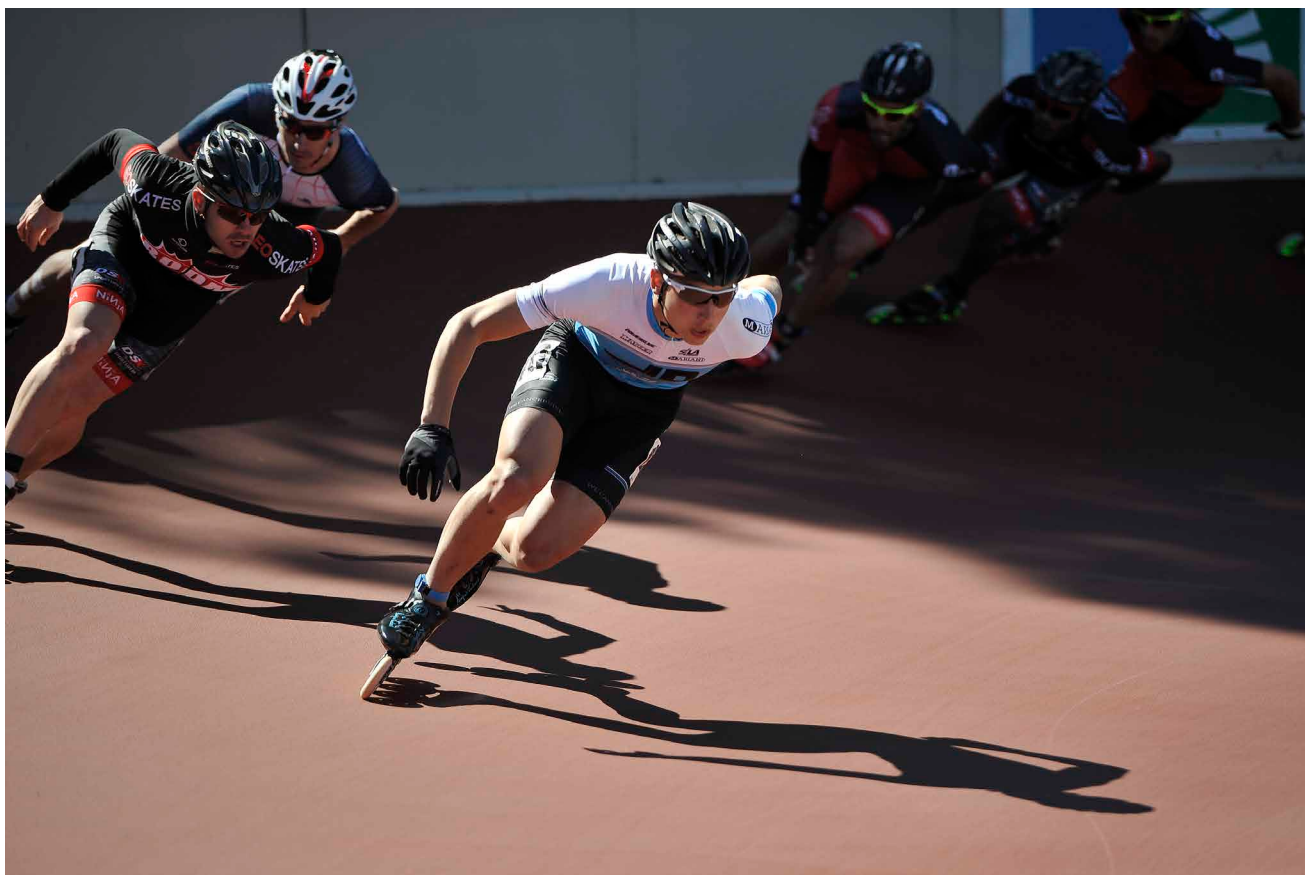
Le défaut d'un patinage basé sur la puissance: Le patineur ne gaine pas son bassin. Il a la hanche droite qui part en avant et vers le haut = risque de perdre l'appui..

RETOUR DU PATIN DROIT

La confiance sur le patin gauche permet un retour précis du patin droit: il frôle le sol pour permettre un atterrissage précis et contrôlé.

LA PRISE D'ANGLE

Sur son appui jambe gauche, ce patineur prend pas mal d'angle car l'adhérence de la piste de Gujan-Mestras couplé avec les roues neuves bi-matières est bonne. Le bassin est à l'intérieur par rapport aux 2 patins.



Guillaume de Mallevoue

L'interview qui nous raconte la philosophie d'un puissant routier qui se forme aussi par l'école de la piste...

Q1: Peux-tu me dire si tu préfères la piste ou la route ? Pourquoi?

La route, car je peux m'exprimer et partir sur la course en ayant des objectifs de résultat.

Q2: Depuis quelques saisons tu nous montres de forts progrès sur route...Tu as la «caisse», de la puissance...Comment es-tu arrivé à ce niveau?

Ça fait maintenant quelques années que je m'entraîne bien, j'ai réussi à augmenter le nombre et la qualité de mes entraînements petit à petit. En plus, j'ai beaucoup travaillé techniquement pour avoir le meilleur rendement pos-

sible. Comme je m'entraîne 90% du temps sur route, mon efficacité en ligne droite est venue plus naturellement et plus rapidement.

Q3: Peux-tu nous dire les points essentiels pour réussir sur route? Comment les travailler?

Je pense que chaque patineur est plus à l'aise soit en ligne droite, soit en virage avec des écarts variés. Pour ma part la différence est importante mais au final ça me plaît. Le travail technique est bien sur indispensable pour être performant sur route. Pour travailler en ligne droite je me suis essentiellement axé sur deux points : la qualité d'appuis, il faut tordre

les roues :) et le relâchement. Les stratégies de courses sont aussi différentes, on retrouve plus d'échappées dans un marathon ou sur une route que sur une course sur piste, ce qui pour moi est un avantage. Il faut donc le prendre en compte dans la préparation physique.

Q4: La piste est un problème compliqué à régler pour certains patineurs. Faut-il zapper cette spécialité et se focaliser sur la route ou doit-on quand même chercher à progresser sur piste?

Si oui, qu'est-ce que la piste apporte finalement à un «routier»? Personnellement j'essaie toujours



de faire le plus de piste possible. Cela apporte une gestion stratégique et tactique différente, un travail de peloton, et surtout on travaille la technique en virage...

Q6: quel message tu voudrais donner aux jeunes patineurs français?

Plus on roule, mieux on roule. Il faut chercher la poussée parfaite, encore et encore.

Q5: tu as une formation d'entraîneur en STAPS (et de préparateur physique de l'INSEP), tu es l'un des meilleurs français: quels sont les conseils que tu peux proposer pour les entraîneurs en France?

Penser à la notion d'appuis, selon moi, c'est le nerf de la guerre. Il existe plusieurs axes de travail pour atteindre cet objectif, chaque patineur aborde la notion différemment, c'est à l'entraîneur de proposer des exercices adaptés. On peut partir du placement du poids du corps, des sensations sous les pieds, de la torsion des roues, de l'angle patin/sol...



COMBINAISON DE BASE

Cette situation ressemble étrangement à l'exercice travaillé en détection lors des stages équipes régionales : «dernier 2ème, puis 2ème 1er... en continue.
PHOTO: C.Belbéoc'h



LA GÉOMÉTRIE DES PELOTONS

C.Belbéoc'h met ici en valeur la beauté des pelotons lors des courses aux 3 pistes.
PHOTO: C.Belbéoc'h

L'ACTUALITÉ DES ENTRAÎNEURS



RÉSULTATS BEF1 COURSE

Félicitations aux nouveaux titulaires du BEF1 Course (session d'examen régionale, Bretagne) :
Kévin BIZIEN, Oxyd Roller Morlaix

Julie DUBOC, RAC Saint Briec
Julie IMENEZ, Roller Sud Goëlo
Yoann GUERRIER, CPAL Locminé

Laure GUILLARD, JS Coulaïnes
Enora LE GUENNEC, Roller Sud Goëlo

Maëllann LE ROUX, RAC Saint Briec

Jonathan PELE, RAC Saint Briec
Hector POQUILLON, GROL Vannes Agglo

Benoît RIDARD, CPB Rennes

La prochaine formation BEF1 course aura lieu à la rentrée 2015. Retrouvez toutes les informations bientôt sur le site Internet FFRS COURSE.

RÉSULTATS CQP COURSE

Félicitations aux candidats admis cette année :

Nolan BEDDIAF
Elton DE SOUZA

Ewen FERNANDEZ
Alexandre GOSSELIN
Benoît MOREAU
Jonathan PELE

La prochaine formation CQP Course aura lieu à la rentrée 2015. Toutes les informations sur le site internet de la FFRS en cliquant ici :

<http://www.ffroller.fr/ffroller/ffrs-formations/publications-federales.html?id=9672>.

Inscriptions jusqu'au 1er juin 2015.

DEJEPS 2015-2016

Une formation DEJEPS aura lieu en 2015-2016. Toutes les infos sur le site de la FFRS en cliquant ici :

<http://www.ffroller.fr/component/content/article.html?id=9678>

Le dossier d'inscription est en ligne sur le site du CREPS Aquitaine en cliquant ici :

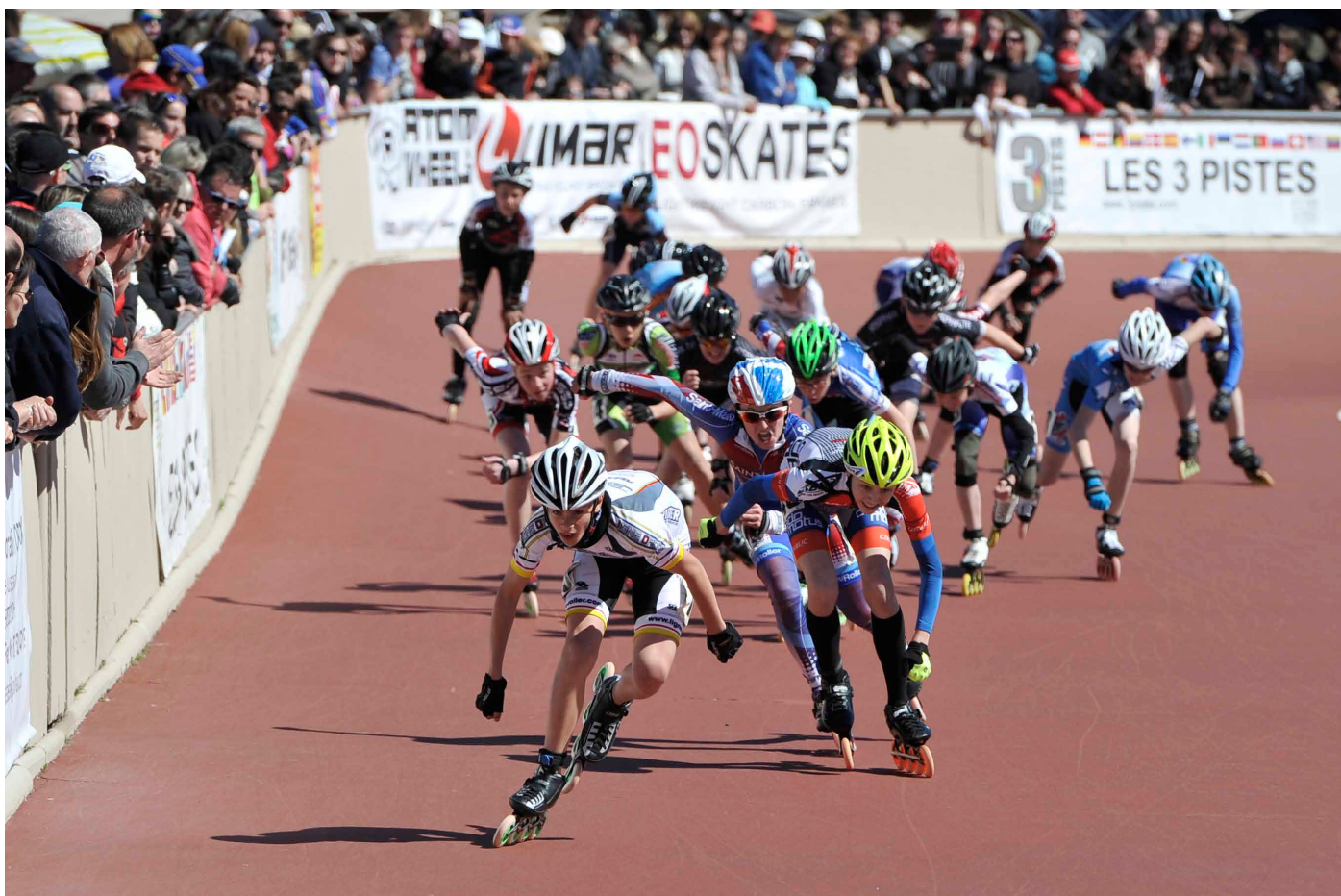
<http://www.creps-aquitaine.fr/formations/dejeeps-6/de-roller-skating/>

Date limite d'inscription fixée au 7 mai 2015. Des épreuves de sélection et de positionnement auront lieu du 1er au 4 juin 2015 à Talence.

Pour rappel, Le DEJEPS est un diplôme professionnel (niveau III-Bac + 2) permettant d'encadrer contre rémunération des activités de perfectionnement (enseignement et entraînement) pour tout public et tout lieu de pratique en roller. Il participe également à la formation des cadres, à la conception et coordination de projets. Si ce projet vous intéresse, n'hésitez pas à contacter Amandine Migeon au 06 16 36 27 20 ou par mail amandine.migeon@ffroller.fr.



L'ACTUALITÉ DES ENTRAÎNEURS



Résultats du recensement des entraîneurs course

Début 2015, la DTN course a initié le recensement de tous les entraîneurs qui interviennent dans les clubs course, que ce soit bénévolement ou professionnellement, occasionnellement ou régulièrement.

51% des clubs course ont répondu à cette enquête (très bon taux de réponse), ce qui a permis de recenser 322 entraîneurs dans 117 clubs.

Voici les résultats :

A retenir également que :
49% entraînent l'école de patinage
47% entraînent l'école de course
33% entraînent le groupe course compétition
34% entraînent le groupe course loisir

Ce recensement va maintenant nous permettre d'établir un réseau d'échanges de bonnes pratiques et de communiquer des informations aux entraîneurs qui, au quotidien, œuvrent pour faire progresser les patineurs.

Si vous ne faites pas encore partie des entraîneurs recensés, n'hésitez pas à vous faire connaître auprès de Pascal Briand en lui envoyant un mail à pascalbriand@yahoo.fr
Merci à tous pour votre participation !

Amandine Migeon





TRAVAIL DE PELOTON

Un petit rappel pour nous dire qu'en peloton il faut savoir synchroniser son geste et savoir rester bien proche.

PHOTO: C.Belbéoc'h





Gérer ses allures ... par Alain Nègre

L'effort demandé sur une course d'endurance par équipe est atypique. Une course d'endurance classique est un effort long et continu. Or, dans les courses d'endurance, il est intermittent. Il dure le temps d'un relais, entrecoupé d'une pause bien plus longue que l'effort. Le temps cumulé d'effort reste important, il peut varier de 1h15 pour une course de 6 h à 5 patineurs, à 2h30 pour une course de 24h00 avec 10 patineurs.

Le temps de l'effort est donc un cumul de temps de relais. Mais le temps d'un relais dépend de la longueur du circuit. Sur l'épreuve mythique des 24h00 du Mans, la majorité des équipes de 10 patineurs relayent tous les tours, soit tous les 4200m ce qui correspond à un effort moyen de 8mn24 pour un patineur visant les 30km/h et 12mn36 si la vitesse visée est de 20 km/h. Sur des épreuves de 6h00,

certains circuits mesurent 2,5 km. Pour une équipe relayant tous les tours, le temps par tour est de 5mn pour une vitesse de 30km/h et de 7mn30 pour une allure de 20 km/h.

L'effort demandé exige donc des qualités d'endurance, marqué par des répétitions d'efforts pouvant aller de 5 à 15 mn avec des moments de récupération variant généralement de 20 mn à 2h00 selon la durée globale de l'épreuve.

Quelle vitesse faut-il viser?

A éviter de patiner en zone « rouge », surtout dans les premiers relais.

Comment peut-on définir la zone « rouge » si souvent évoquée dans les courses d'endurance quel que soit le sport pratiqué ? Pour rester simple, un effort en zone rouge

est un effort proche ou au-delà du seuil anaérobie. Les muscles ne reçoivent plus assez d'oxygène pour produire de l'énergie, il faut donc faire appel à un autre métabolisme qui ne peut durer dans le temps. On situe la zone « rouge » à une valeur comprise entre 90 et 95 % de la fréquence cardiaque maximale chez un sportif entraîné. Chez le sportif sous entraîné, ce seuil varie de 80 à 85 % de la fréquence cardiaque maximale. Les conséquences possibles d'évoluer en zone « rouge » sont :

- Une récupération entre les relais plus difficile, elle demande plus de temps et surtout, elle peut être incomplète : le relais suivant peut être pris sans que la majorité des déchets présents dans l'organisme dû à l'effort précédent soit éliminée.
- La rentabilité de la technique de patinage décroît. Il n'est plus à prouver qu'elle corrèle avec le

degré de fatigabilité du patineur. Or, une dégradation de la technique entraîne souvent une foulée plus courte, le transfert du poids du corps sur les appuis est moins précis, le pourcentage de temps passé en carre interne s'allonge. Donc, quand la technique se dégrade, les muscles liés à la poussée sont plus sollicités pour maintenir la vitesse et l'effort fourni est plus important.

- Lorsqu'on évolue en zone «rouge», la vigilance du patineur décroît dans un état de fatigue. Et patiner dans un peloton roues dans roues, esquiver, éviter, doubler, passer un relais sont des actions nécessitant un minimum de vigilance pour éviter la chute.

- Et si le temps passé en zone «rouge» est trop important, une des conséquences peut être le fait qu'on ne puisse pas terminer la course. Les crampes peuvent faire leur apparition, la motivation peut baisser, le risque de ne pouvoir assurer tous ses relais est réel, ce qui peut perturber le fonctionnement de l'équipe..

Faire une course régulière tout au long de ses relais :

L'idéal est de patiner à une vitesse régulière, en dessous de cette zone «rouge». Un des indicateurs possibles si l'on ne veut pas entrer dans des schémas trop scientifiques, c'est d'évoluer à une allure telle qu'à la fin d'un relais, on ait la sensation de pouvoir effectuer le même temps d'effort sans grande difficulté.

Pour le roller, il n'existe pas qu'une vitesse régulière mais deux : la vitesse si je patine seul et la vitesse si je suis dans un peloton, où pour un même effort d'un point de vue

énergétique, elle sera plus élevée grâce à l'inspiration.

Etre capable de s'adapter à des stratégies de course :

Patiner à une vitesse telle qu'elle vient d'être définie assure un minimum de fraîcheur à chaque début de relais. Et cette fraîcheur est nécessaire pour que l'équipe puisse mettre en place des stratégies de course.

Des stratégies prévues à l'avance :

- Exemple, la volonté de l'équipe de terminer fort avec des records de tour pour les équipiers pour les derniers relais

- Pour les courses longues type 12h00 et 24 H00, l'équipe peut décider d'aménager des temps de récupération plus longs (repas, nuits) et dans ce cas le kilométrage des relais et/ou les temps de récupération changent, ce qui peut demander un effort plus important à chaque patineur. Prenons l'exemple d'une course de 24 H00 à 10 patineurs. La nuit peut être divisée en deux groupes afin d'organiser des moments de sommeil: minuit à 4h00 pour 5 patineurs et 4h00 à 8h00 pour les 5 autres.

De 10 patineurs on passe à 2 groupes de 5, les temps d'effort et de récupération changent, chaque patineur doit avoir la capacité physique donc les réserves énergétiques nécessaires pour s'adapter.

Des stratégies liées aux conditions de course :

- Patiner dans un peloton est bien plus confortable. Pour un équipier évoluant seul, il serait dommage de ne pas faire un effort court et intense pour rejoindre un groupe de patineurs situé à une centaine de mètres et évoluant à la même

vitesse.

- La course d'endurance par équipe est une compétition. Outre le plaisir de partager un effort par équipe, la notion de performance et de classement existe quel que soit le niveau de patinage de l'équipe. Si tous les membres d'une équipe sont capables d'augmenter leur vitesse sur un temps donné, une remontée au classement peut s'effectuer. Sur les courses d'endurance, souvent plusieurs équipes évoluent au même rythme. Cette stratégie peut donc permettre de rejoindre un groupe d'équipes mieux classé.

Une course d'endurance est donc une répétition de relais. Quel que soit le niveau d'expertise du patineur, il doit être capable de répondre à des conditions de course et des stratégies d'équipe. Il est donc fortement conseillé de ne pas donner son maximum sur chaque relais mais d'évoluer à une allure régulière. Ainsi, la récupération entre deux relais sera bénéfique pour l'organisme et chaque nouvel effort sera abordé avec un minimum de fraîcheur.

Alain Nègre



GÉRER SON ALLURE

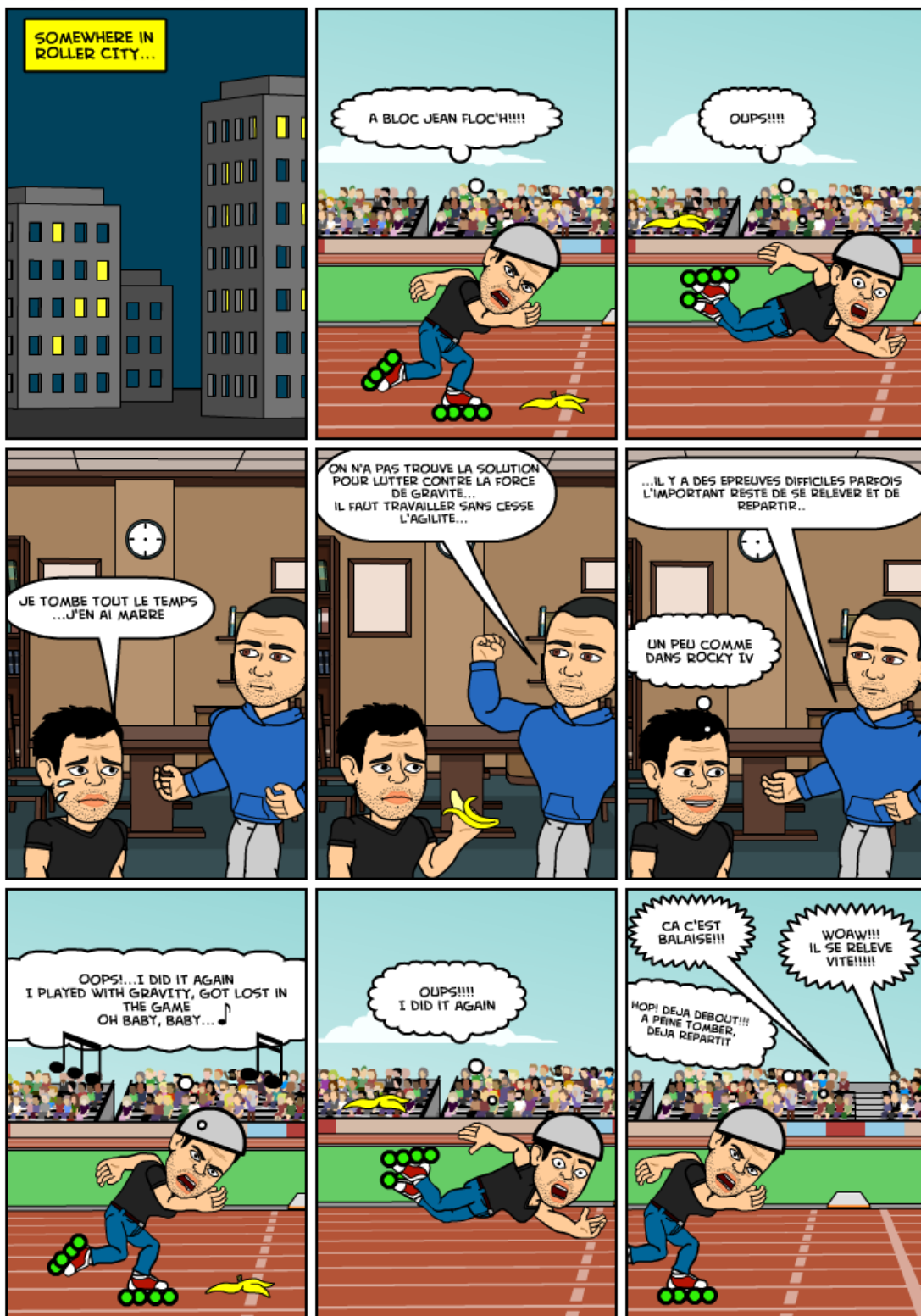
Pour les courses d'endurance, il faut impérativement apprendre à se connaître et respecter le bon rythme pour rester performant.

PHOTO: C.Belbéoc'h

BANDE DESSINÉE

'GET UP AND RESTART'

BY PASCAL BRIAND



WWW.BITSTRIPS.COM