

L'ECHO des pôles

La revue technique des structures du Parcours d'Excellence Sportive de la F.F.C.K. à destination des dirigeants, des entraîneurs, des athlètes et des moniteurs.



AU SOMMAIRE DU N° 15

L'Océan Racing : une piste pour l'acquisition d'expertise en Course en Ligne et en Descente <i>Olivier TANTON</i>	2
Jeux de main, jeux de pagaie <i>Alain HELUWAERT</i>	6
Le retour entre deux manches en Sprint Descente <i>Frédéric REBEYROL</i>	11
La défense en Kayak-Polo : le travail en 1-3-1 <i>Maxime GOHIER – Franck LACROIX</i>	16
Pagaies Couleurs Eau Calme Polo : Ne pas concéder de but <i>Maxime GOHIER – Franck LACROIX</i>	19
Pagaies Couleurs Eau Vive Slalom : Inverse directe <i>Eric BIAU</i>	21
Pagaies Couleurs Eau Vive Descente : Le timing sur la vague <i>Pierre ROOS</i>	23

L'OCEAN RACING, une piste pour l'acquisition d'expertise en Course en Ligne et en Descente

Olivier TANTON

Olivier TANTON exerce les fonctions de Conseiller Technique Régional en Guadeloupe depuis 8 ans. Dans le cadre de son travail mais également à l'occasion de sa pratique personnelle, il navigue régulièrement en surf-ski. Comme cela se pratique couramment dans d'autres pays de l'hémisphère sud, il a exploité la complémentarité des disciplines et plus particulièrement entre l'Océan Racing et la Course en Ligne Il nous livre ici quelques éléments de son analyse.

Océan Racing, surf ski, kézaco ??

L'Océan Racing est une discipline de mer qui se pratique sur des surf-skis, kayak sit on top de 5,50 à 6,70m de long par 0,40 m de large. Leur poids varie de 8 à 20kg. La jauge « raisonnable » propose des bateaux aux environs de 10 à 12kg, ce qui permet d'allier résistance et rigidité en répondant aux exigences du milieu marin.



Le surf ski est un bateau directeur, dirigé avec l'assistance d'un gouvernail. Son étrave propose un plan de dérive efficace à l'avant. L'arrière est quant à lui plus planant, ce qui facilite le départ au planing pendant les sur-vitesses au surf.

L'accastillage est simple. On dispose d'un siège et d'une fosse pour les jambes intégrés dans le dessin du pont. La barre de pied est réglable. Le système de contrôle du gouvernail n'est pas un palonnier comme en Course en Ligne mais des pédales actionnées par les hauts des pieds. Ce système permet de conserver l'appui-talon essentiel pour la transmission de l'appui et le contrôle de la direction car ces actions sont permanentes et simultanées dans la navigation. Ce dispositif est également utile pour la conservation de l'équilibre dynamique par mer formée.



Le terrain de jeu du surf ski est l'eau salée mais il peut être également utilisé en plan d'eau intérieure et même en rivière (marathon de l'Ardèche par exemple). La mer formée par le vent reste son terrain de prédilection. En effet, ces engins taillés pour la vitesse et le surf permettent de profiter des houles du large, ondes qui ne déferlent pas comme des vagues du littoral. Elles proposent des pentes suffisantes pour permettre aux kayakistes de partir au surf. Les performances réalisées dépendent de l'état de la mer, de la hauteur de la houle, de sa fréquence, de la force du vent et bien sûr du niveau du pagayeur.

Au plus haut niveau, on peut observer des moyennes horaires à plus de 8 nœuds (soit plus de 14km/h) avec des pointes de vitesse à 15 nœuds (soit 27km/h). A titre de comparaison, un kayak de mer classique

progresses à 4 nœuds maximum. Le champion de France 2010 en Marathon est lui à 6,5 nœuds soit 12km/h sur 30km.

Les formats de course sont très variés. De 3 à 45 km, le cahier des charges international impose au moins 80% du parcours au portant (vent et houle dans le dos), ce qui implique une connaissance pointue de la météo pour la réalisation du parcours en « down wind ». La majorité des courses de référence se disputent sur des temps de course de 1h30 à 2h30 soit 20 à 35km. L'Océan Racing est donc une discipline d'endurance.

Le contexte international



Reconnue en 2008 par la Fédération Internationale de Canoë, la discipline se structure à l'international sous l'impulsion des deux nations leaders depuis sa création, l'Australie et l'Afrique du Sud. Même si les Championnats du Monde n'ont pas encore été officiellement organisés sous l'égide de la FIC, l'océan racing prend une ampleur en mobilisant parfois plus de 30 nations au départ de compétitions de référence.

A noter que le TOP 10 mondial est composé exclusivement de professionnels qui vivent de leurs contrats publicitaires et des primes distribuées sur chaque grande compétition. Ce TOP 10 est actuellement composé uniquement d'Australiens et d'Africains du Sud.

Plusieurs sites internet de référence vous permettront de glaner plus d'informations sur le programme des courses, les vidéos reports des grands événements parmi lesquels :

<http://www.surfski.info/>

<http://www.oceanpaddler.com/>

<http://www.youtube.com/user/BreizhridersTV#p/a/u/0/lcM7mkkAoc4>

En 2010, un circuit « coupe du monde ISPA » a été mis en place sous l'impulsion de ces 2 nations. Il ne dépend pas de la FIC qui a elle-même proposé un circuit international.

Pour 2011, l'ISPA a déjà programmé les 7 étapes de sa Coupe du Monde dont une épreuve se déroulera en Guadeloupe avec les défis kayak archipel Guadeloupe (www.defiskayak.fr)

Intérêts de la pratique

Quel est l'intérêt d'emmener des pagayeurs de bateaux directeurs (rivières ou eau calme) en pleine mer ?

En tout premier lieu, il y a l'attrait de la nouveauté, de l'originalité et de la découverte. En effet, lors des phases d'entraînements intensifs, sur des périodes à fort kilométrage, la lassitude peut parfois prendre le dessus sur la motivation et sur l'implication des pagayeurs dans leur travail au quotidien. Proposer une séquence en Océan Racing peut alors apporter une note d'originalité par un changement de support, de milieu, de technique et de sensation. Malgré une période d'apprentissage, la quête de plaisir et de glisse est très vite comblée. La navigation variée demande une attention et une adaptation permanente au milieu.

L'entraînement, c'est avant tout, être capable de modifier les équilibres pour obtenir des remises à niveau supérieures. Déstabiliser pour valider des acquis et ce, dans les 3 domaines (Physique, technique et psychique), est un des atouts de l'entraînement en Océan Racing.

De l'équilibre statique à l'équilibre dynamique

Le transfert le plus évident de l'Océan Racing est vers la Course en Ligne. En effet, il s'agit du même principe d'équilibre avec des points de contact identiques (Bassin, talons et genoux serrés) et un trépied équivalent en terme de surface. Même si la coque est plus stable en surf ski, c'est un avantage vite estompé par l'instabilité du milieu marin.

L'acquisition d'un équilibre dynamique en Océan Racing passe par la capacité à dissocier totalement ce qui se passe en haut du corps - principalement dédié à la création de l'appui, de ce qui se passe dans le bas du corps (à partir de la charnière lombo-sacré du rachis) - principalement dédié à l'équilibre. Il faut parvenir à laisser vivre le bateau dans les vagues. Cette dissociation que l'on retrouve en Descente et Course en Ligne est une nécessité permanente tout au long de la navigation en mer.

La zone d'évolution est par définition en permanence instable. Cette exigence développe :

- Une tonicité des muscles de stato-dynamique du tronc (oblique, dorsaux, grand droit, lombaires)
- La proprioception de l'équilibre dynamique (créer un appui tout en gérant l'équilibre du système « bateau-pagayeur »)

Le transfert attendu pour l'eau plate

- Amélioration de la transmission de l'appui par l'amélioration du gainage de la chaîne d'appui,
- Adaptation aux conditions difficiles rencontrées sur certains plans d'eau,
- Simultanéité des tâches propulsives et équilibratrices : l'équilibre dynamique.

Pour la propulsion



On utilise le même matériel qu'en Course en Ligne même si la longueur des pagaies et la largeur des pales sont revues à la baisse en eau salée. Il ne faut pas oublier que le bateau à tirer est très grand (6,50m en moyenne) et que la surface mouillée implique une force de frottement plus importante qu'en Course en Ligne et même qu'en Descente. Lors des remontées face au vent ou à la mer, ces frottements augmentent.

L'intérêt de la pratique de l'Océan Racing est de développer une qualité d'appui à l'accélération. Les départs au surf nécessitent la recherche d'efficacité sur 4 à 6 appuis. Dès que la survitesse est effective, on peut relâcher l'effort pour le reprendre à la vague suivante... Si l'on compte 4 à 6 accélérations par minute, on en fait 240 à 360 par heure ! En tenant le rythme des meilleurs...

L'Océan Racing développera la capacité des pagayeurs à trouver instantanément et efficacement l'appui. Cette qualité semble essentielle dans les épreuves de Sprint, et notamment sur le 200 mètres où chaque coup de pagaie sera déterminant à la réalisation de la performance.



Pour la lecture du plan d'eau

On l'a bien compris, aller vite en Océan Racing, c'est avant tout prendre un maximum de surf, profiter au mieux de l'énergie des vagues. Pour cela, il va falloir décrypter le support afin de déterminer quel moment est le plus propice pour déclencher son accélération. Le pagayeur est donc en permanence à la recherche d'indice sur le relief de la mer et la dynamique de son bateau. La quête est permanente : de la pente pour partir en survitesse. Cette démarche implique une décentration du regard sur l'environnement direct, qualité que l'on éprouve dans toutes les spécialités en CK.

- Slalom : analyse des champs de force de la rivière et la visée de la prochaine porte
- Descente : analyse des champs de force de la rivière, placement des appuis et réalisation de la trajectoire
- Course en Ligne : tenir son couloir et observation de ses adversaires directs
- Kayak Polo : analyse de la position des joueurs adverses et de ses équipiers

En Océan Racing, l'analyse de l'environnement implique ensuite le placement des appuis et leur intensité. Elle détermine également les variations de direction pour pouvoir profiter des vagues et tenir le cap fixé.

Comment organiser un stage d'Océan Racing ?

Il existe quelques grands clubs en France. Cherbourg et Brest semblent les plus à même pour l'accueil d'une équipe sans matériel. Ils disposent d'équipements variés (K1, K2, différents type de kayak) d'une structure d'accueil complète (hébergement, base nautique, salle de musculation à proximité) et d'un plan d'eau propre à la pratique pour tout niveau (du débutant à l'expert). Des compétences sur place sont également sollicitables.

D'autres clubs sont capables de dépanner en matériels. On peut obtenir des informations pour l'organisation de vos projets de stage en se rapprochant des Comités Régionaux ayant une façade maritime.

La Guadeloupe proposera prochainement **un centre d'accueil et d'entraînement d'Océan Racing**. Avec 40 embarcations, structure d'accueil et d'entraînement sur place, parcours variés (en navigation côtière ou d'île en île) sur un terrain de jeu idéal (vent stable, mer chaude, houle parfaite pour le portant). Votre séjour pourra se coupler à la participation à l'une des nombreuses compétitions régionales (8 par an), nationales (2 par an), ou internationales (2 par an). Il faut juste compter le billet d'avion en sus (400 à 500€ suivant la saison) mais franchement, cela vaut le déplacement...

En guise de conclusion, deux clichés de Ken WALLACE (Australie) Champion olympique du 500 mètres et grand Océan Rider sachant que l'on n'est pas obligé de porter le bonnet de bain, marque de fabrique du sauvetage côtier australien, pour la pratique en France !!!



Jeux de mains, jeux de pagaie

Alain HELUWAERT

Docteur en médecine, longtemps impliqué dans de nombreuses missions pour la Fédération Française de Canoë-Kayak et le Comité Régional d'Île de France, Alain HELUWAERT est maintenant un retraité toujours actif. Il est le webmestre, auteur et animateur d'un site consacré à la veille sanitaire du pagayeur dont nous avons extrait l'article suivant. Si cet article n'a pas été rédigé spécifiquement pour les athlètes de nos structures d'entraînement, il rappelle des éléments fondamentaux qui nous concernent tous.

<http://helu.pagesperso-orange.fr/>

<http://www.ffck.org>, rubrique : médical-antidopage

Dans la propulsion de l'embarcation, la main est un intermédiaire banal. Ses fantastiques potentialités sont sous-exploitées. Le pagayage, activité alternante automatisée, unit les deux mains par le manche de la pagaie ; cette réunion potentialise le geste et protège les articulations des traumatismes. Certaines particularités techniques gâtent cette idylle mains-pagaie en malmenant muscles et tendons. Le choix d'une pagaie sans défaut et personnalisée est déterminant.

Les protagonistes

• La pagaie, un outil de formes et matériaux variés

Du bout de bois-battoir néolithique ou de la planche flottée taillée par l'Inuit de l'an mille au produit manufacturé du XXI^e siècle exploitant les ultimes ressources de la pétrochimie, la pagaie, simple ou double, se décline en de multiples variantes. Toutes permettent au pagayeur de transformer un appui sur l'eau en force d'avancement.

Le matériau utilisé pour la fabrication de la pagaie absorbe ou amortit une partie de l'énergie : sa rigidité permet plus de puissance. La pale est définie par sa surface, son point d'appui, son contour, ses courbures. On reconnaît une mauvaise pale à son faible rendement, ses mouvements parasites (vibrations ou oscillations,

rotation, trajectoire erratique), à l'absence de sensation d'appui.



Les pagaies de type « cuillère », ont une trajectoire orientée vers l'extérieur que l'on se gardera de contrarier. Les pales creuses, puis asymétriques, puis de type Wing ou cuillère ont pour objectif d'augmenter le rendement (puissance de l'appui/dépense énergétique). La pagaie double moderne a des pales croisées pour favoriser la passée aérienne. L'angle, longtemps à 90°, varie selon l'activité de 0° à 65°. Le diamètre du manche est standardisé entre 28 et 30 mm auquel on ajoutera les quelques millimètres d'un éventuel ovaliseur.



prise de main de contrôle sur un manche de pagaie ovalisé Ø standard (Werner®)

Les critères de choix sont la longueur de manche, la surface de pale, le façonnage de la pale en fonction de l'activité et du style, la rigidité ou souplesse du matériau, le poids. Pour un pagayeur (envergure, puissance) et un bateau donné (hauteur du siège) le manche est quasiment identique, seules les pales (que l'on immerge en totalité sans plus) varient en longueur, largeur, forme.

Lors d'une utilisation prolongée ou en course, le poids devient un élément important : une pagaie double de moins d'un kilogramme réduit fatigue et crispation.



Le manche dit ergonomique n'a que peu d'avantages pour les pratiquants de niveau intermédiaire et complique considérablement les techniques associées au pagayage notamment la rétropropulsion et les appuis en poussée. Il devrait être réalisé sur mesures.

• Les mains habiles mais fragiles

La main traitée ici est fonctionnellement élargie : la main proprement dite associée au poignet, à leurs muscles et à leurs insertions au coude.

Cette main est précise, mobile dans tout l'espace, principale complice du cerveau hominien. Elle permet aussi la prise puissante d'un outil : la poigne. Cette poigne est optimale pour un diamètre d'outil défini par le cercle pouce-index (Kapandji) ou par une distance d'un doigt entre le médus et la colonne du pouce (tennis, à aviron). Comme sur l'image p 6 la prise de pagaie standard est souvent moindre.

Le poignet est particulièrement stable en extension et vulnérable lors de la chute sur la main paume ouverte (entorse du poignet). La position de traction de la pagaie est quasiment la position de fonction.

La main est latéralisée : préférence manuelle pour 84% à droite ; cela est sans importance dans une gestuelle de pagayage automatisée et simple. La pagaie double croisée impose le choix d'une main fixe ou de contrôle. L'autre main coulisse autour du manche. Le contrôle de la pagaie ne requiert pas d'habileté et la main fixe peut être indifféremment droite ou gauche.

Le pagayage, alternant et automatisé

L'alternance du geste va au delà d'une simple répétition : un cycle prépare le suivant. En cela elle se différencie du balayage, du coup de marteau ou de hache...

Le geste du kayakiste peut être haut pour plus de puissance ou bas pour moins de fatigue et de prise au vent.

Le canoëiste compense l'unilatéralité du geste par des manœuvres spécifiques (débordé, écart de redressement). Le manche de la pagaie simple se termine en haut par un embout en forme de poire ou de T habituellement bien adapté à la main.



Les techniques en appui, en incidences, circulaires ou en rétropropulsion complètent les gestes possibles. Leur déclenchement est conscient, leur déroulement automatisé par l'entraînement. Certains pagayeurs en mer utilisent des pagaies se rapprochant de modèles Inuits : le manche court ne permet pas la prise à deux mains, pales longues, plates, symétriques en forme de feuille de saule et non croisée. Elles requièrent un déplacement des deux mains à chaque cycle : main basse sur le manche, main haute saisissant la pale ; ce mode de pagayage ni puissant ni stressant est adapté au vent violent.

Les pathologies induites par le pagayage

Ce mouvement souple, alternant, unissant les deux mains est à priori bénéfique pour les articulations, les muscles et les tendons, rééducatif. Mais... il faut tenir compte des chocs externes, de l'agrippement de la main sur le manche, de la répétition (en moyenne 300 cycles unilatéraux à l'heure) du geste avec ses éventuelles impuretés, du croisement des pales.

Les chocs externes sont partiellement absorbés par la pagaie, d'autant plus que sa matière est souple et que le choc est latéral. Le bon réflexe est d'utiliser la pagaie et non la main pour s'écarter de la berge ou d'un rocher. Les pratiquants de *l'eau blanche* ont souvent des excoriations cutanées sur le dos des trois premiers doigts liées au contact avec gravier, rochers ou branchages. Lorsqu'on lâche sa pagaie (dessalage, kayak-polo), on s'expose à une luxation de la métacarpophalangienne du pouce qu'il faut prendre au sérieux (comme tout traumatisme de la main) : avis d'un médecin du sport ou/et orthopédiste. Le maniement de la pagaie génère des ampoules puis des callosités à la base des doigts (hyperkératose d'appui), plus marquée à la base du pouce. Le port de gants pourrait atténuer l'hyperkératose d'appui s'il n'entretenait une macération insupportable à qui pagaie longtemps et souvent. L'humidité ramollit la couche cornée qui desquame ; la paume des mains devient rouge, sensible voire douloureuse.



La crispation sur le manche, l'empoignement excessivement vigoureux sont surtout le fait de la main fixe (de contrôle). Cela peut provenir d'une pagaie défectueuse ou/et inadaptée, d'une recherche de puissance présomptueuse voire d'un vent latéral. Les pagaies ayant des mouvements parasites nécessitent un guidage donc une crispation de la main sur le manche. Il en va de même lorsque le bras de levier et/ou la surface des pales est trop important, que le matériau est plus raide. La recherche de puissance impose un empoignement plus vigoureux.

Cette crispation est la cause habituelle de lésions micro traumatiques des muscles et tendons. Nos tendons se fragilisent passé l'âge de 35 ans. Avant cet âge on parlera d'inquiétant malmenage. Le mouvement cyclique d'extension du poignet mettant en tension les muscles épicondyliens est le mécanisme favorisant.



Par ailleurs le pagayage a loin d'avoir l'exclusivité de tendinopathies qu'il entretient : l'épicondylagie s'appelle tennis elbow, les golfeurs associent épicondylite et épitrochléite, certains gestes professionnels ou de bricolage combinent empoignement et rotation (vissage, ponçage, épluchage, etc.). Il peut être intéressant d'**utiliser la main la moins habile comme main de contrôle** : l'hyper utilisation est ainsi répartie sur les deux mains et l'existence d'une tendinopathie liée au pagayage moins invalidante dans la vie quotidienne.

Les lésions tendineuses dont se plaignent les pagayeurs sont essentiellement des tendinopathies d'insertion sur l'épicondyle, plus rarement sur l'épitrochlée, des ténosynovites (inflammation des gaines) du pouce (long abducteur et court extenseur) par hyper utilisation de la pince pouce-index (femme de plus de 50 ans), voire une tendinopathie des radiaux (douleur dorsale déclenchée par l'extension du poignet contre

résistance, située au niveau de leur insertion sur la base des 2e et 3e métacarpiens).

Une pratique régulière, la recherche d'un mouvement fluide et décontracté préparent les muscles et tendons à des efforts plus soutenus. Le choix d'une bonne pagaie avec un manche de diamètre adapté (s'il est trop petit épaissi par un manchon de néoprène collé sous une gaine thermo rétractable en PVC, le néoprène et le caoutchouc favorisant la macération).

Le traitement initial des tendinopathies d'insertion et des ténosynovites repose sur l'immobilisation (strapping ou attelle thermoformée) facilitée s'il s'agit de la main malhabile (pagaie croisée gauche pour un droitier), les massages transversaux profonds selon la méthode de Cyriax et la physiothérapie (glacage, chaleur).



La mésothérapie et les applications locales d'anti-inflammatoires n'ont pas fait la preuve de leur efficacité. L'infiltration locale de corticoïdes, réalisée selon la technique du criblage, par un rhumatologue ou un médecin du sport après un examen clinique probant, permet la guérison après trois semaines de repos. La chirurgie, notamment la ténotomie percutanée, vient à bout des formes rebelles.

La reprise de la pagaie se fait selon les préconisations médicales. Elle implique une remise en question du matériel et du geste.



Attelle Gibaud® anti-épicondylite

Froid aux mains ?

Lorsque la pratique est irrégulière et la vie quotidienne douce pour elles, il n'y a pas d'acclimatement au froid. Le refroidissement des mains peut révéler également des troubles dits acrosyndrômes vasculaires : phénomène de Raynaud, engelures, acrocyanoses.

La fonction motrice de la main met en jeu un appareil ostéo-tendineux complexe et vulnérable. Son rôle sensitif, le toucher, la rend irremplaçable. Les mains sont aussi, avec la face et les pieds, le siège de capteurs thermiques qui déclenchent des réactions de défense contre le froid : hypertension artérielle, accélération de la fréquence cardiaque ou de la respiration, ainsi que vasoconstriction des extrémités.

Plongée dans l'eau froide ou au contact d'un manche de pagaie froid (aluminium), la main se refroidit par conduction ; l'air froid agit par convection mais aussi par évaporation et refroidit intensément et rapidement la peau humide. Les échanges thermiques par radiations sont négatifs au profit de l'environnement froid. Une douleur, un traumatisme ou une plaie sont également responsables d'une vasoconstriction réflexe. La pâleur, le bleuissement de la peau et l'engourdissement témoignent d'une vasoconstriction intense.

L'unique moyen physiologique immédiat de réchauffement est de rétablir la vasodilatation. Ce n'est possible que si le reste du corps a un bilan thermique positif : l'activité musculaire des membres supérieurs, productrice de chaleur, ainsi que la protection de la tête, du bas du corps, des pieds sont essentielles dans le réchauffement des mains.



La vasodilatation des mains peut être perturbée par une compression au niveau des poignets due à une manchette trop serrée (latex) et au niveau des doigts par une crispation sur la pagaie. Ces deux points sont capitaux ; la manchette de l'anorak doit empêcher les entrées d'eau sans comprimer l'appareil vasculaire de l'avant-bras et du poignet (une manchette trop serrée peut être retaillée en biseau). Au plan technique il faut s'astreindre à relâcher et ouvrir les mains en phase non propulsive : le mouvement des doigts réduit les compressions artériolaires et produit de la chaleur par l'exercice musculaire d'ouverture-fermeture de la main. L'engourdissement des mains annihile leur précision motrice et leur sensibilité. Lors du réchauffement, que l'on conseille progressif, une vive douleur est habituelle. L'acclimatement au froid passe par un épaissement du derme et une moindre réponse vasoconstrictrice des extrémités lors de l'exposition.

Lorsque les mains blanchissent trop facilement à l'exposition au froid, que la pâleur est localisée à un doigt ou quelques doigts ou aux dernières phalanges, il faut envisager un phénomène de Raynaud. Sa confirmation doit être faite par un médecin spécialiste qui recherchera une éventuelle mais rare maladie causale et conseillera, prescrira

éventuellement des médicaments vasodilatateurs. En général les acrosyndrômes sont aggravés par le froid que les personnes atteintes éviteront autant que possible.

Il est licite d'utiliser des protections : gants, moufles, « poggies », manchon en polaire pour les pauses ; sous réserve qu'elles n'entravent pas la sécurité, ne gênent pas trop le toucher de pagaie, ne favorisent pas la macération ou ne réduisent pas l'acclimatement au froid.

Bibliographie

Cahier technique Perfectionnement en course en ligne. FFCK, 1990

Gilbert M : cours de pagaie 101, Pagaie Totale, Quebec.

Kapandji IA : physiologie articulaire membre supérieur. Maloine ed., 5e édition, 1987.

Leclercq C : la main traumatique du sportif, Elsevier Masson, collection sport, 2001 .

Mason B : l'aviron qui nous mène. Broquet, 2e édition, 2004 .

Rodineau J : les tendinites du poignet. Revue Praticien, N°26, 1991, p2699.

Troisier O : les tendinites épicondyliennes. Revue Praticien, N°18, 1991, p1651



Le retour entre deux manches en Sprint Descente

Frédéric REBEYROL

Entraîneur national de Descente en poste au Pôle France de Toulouse, Frédéric REBEYROL a conduit en 2010 une expérimentation afin de mettre en valeur l'organisation possible, les pièges, les comportements à mettre en place lors du déroulement de la course de Sprint et plus particulièrement pendant l'entre deux manches. Il nous présente ici les éléments forts de ce travail mené avec le soutien de Pierre SALAME et d'entraîneurs experts de la FFCK.

En Sprint, l'échelle de temps qui représente souvent des places dans le classement est le centième tout comme les secondes seront plutôt discriminantes en Classique et les minutes pour les épreuves de longues durées. La course de Sprint en Descente est jugée sur le chrono correspondant à l'addition du temps de parcours de chaque manche.

La spécificité de la deuxième manche de Sprint réside donc dans la possibilité d'analyse de la moitié de la course et dans l'accès possible à des sources d'informations alors que la course n'est pas terminée. L'entre deux manches est donc un temps d'arrêt dans la compétition que nous allons tenter d'analyser et de présenter. La situation de course place l'athlète dans une situation de perméabilité, d'hyper-réceptivité. Par manque de vigilance, ou négligence, il peut être vite déstabilisé par des paroles ou des comportements parfois les plus anodins.

Je vais m'attarder principalement sur le travail de l'entraîneur et de l'athlète dans l'entre deux manches. Toutefois, il n'est pas possible d'envisager cette action sans la mettre en relation avec l'entraînement au sens où l'évoque F. BIGREL qui considère l'entraînement comme « la capacité à prévoir, anticiper et réduire l'incertitude ». Ce temps d'analyse pendant la course doit être travaillé, anticipé, pourquoi pas automatisé : ne laissons pas le hasard s'installer, autant que faire se peut.

Il n'y a bien évidemment pas de recette miracle. Il s'agit avant tout de déterminer : « de quoi a besoin l'athlète ? », « qui fait quoi ? », « quelles sont les personnes ressources ? » « Quelles informations utiles et nécessaires, l'athlète est-il

en mesure de traiter pour la réalisation du deuxième chrono? »



La spécificité du Sprint : contrainte de temps pour traiter les informations

Cette contrainte s'exprime à plusieurs niveaux :

- sur l'eau : vitesse d'exécution donc temps réduit pour analyser et répondre,
- à terre : utilisation des informations ressenties ou rapportées dans un temps contraint.

L'épreuve de Sprint consiste à effectuer deux parcours identiques de 1 à 2 minutes, chronométrés dans la même journée (2 à 4h d'intervalle généralement) sur un parcours d'eaux vives en trajectoire libre. Les temps des deux manches seront ensuite additionnés.

Le nombre d'entraînement et la répétition des parcours est libre. Il est donc possible d'automatiser des actions de navigation.

Le Sprint est caractérisé par une nécessité de traiter rapidement toutes sortes d'informations : la vitesse d'exécution et la précision gestuelle sont primordiales.

anticipation = efficacité.

En résumé,

- sur l'eau, le Sprint c'est la capacité à exécuter un geste précis après traitement de l'information.
- à terre : le Sprint c'est la capacité à trier, analyser et réutiliser les informations ressenties ou rapportées. (d'où la nécessité d'anticiper le système mis en place autour du sportif)

« Tout le monde doit faire son maximum, se sentir responsable de la tâche qui lui a été confiée et rester dans sa fonction » disait Pierre SALAME, à propos de la gestion de l'équipe technique slalom.

L'entre deux manches fait partie de la compétition

Nous pouvons considérer 3 phases distinctes pour le couple entraîneur-athlètes dans cette partie à terre de la compétition.

Ici, l'entraîneur « rentre » dans la course, donc il doit créer une habitude de collaboration avec l'athlète, un mode de fonctionnement.

Le couple athlète – entraîneur anticipe et individualise au maximum le contenu de ce temps d'échange. Il faut répéter cet exercice pour bien se connaître l'un et l'autre.

1 - Gestion des émotions induites par la première manche

L'entre deux manches commence souvent par la gestion immédiate de la première manche, par la perception que l'on s'en fait.

L'athlète vient de faire son premier chrono. Son ressenti sera directement lié aux objectifs qu'il s'était préalablement fixés.

Cette première phase consiste à gérer des émotions, exprimées ou pas, telles que la satisfaction, la frustration, la déception, l'angoisse du résultat ou de la qualité de la réalisation du projet de course.

Comme nous l'avons abordé dans le chapitre spécificité du Sprint, le temps d'analyse entre les deux manches est réduit à quelques heures alors qu'entre deux classiques, il s'écoule souvent plusieurs jours ou semaines. Ce temps de « retour » doit alors être organisé.

Le rôle de l'entraîneur est directement lié à la personnalité de l'athlète et reste en corrélation avec ce qu'il exprime. Ce n'est pas de l'improvisation mais de l'adaptation à ses réactions en suivant un canevas identifié. (voir dernier chapitre)

Quelques conseils durant cette phase :

Pour l'entraîneur :

- laisser l'athlète récupérer avant de l'interroger,
- récupérer les vidéos et les regarder sans l'athlète pour préparer l'analyse avec lui,
- récupérer les résultats et éventuellement les chronos intermédiaires,
- rester neutre face à la performance produite, pas d'emballement émotionnel négatif ou positif car « la course n'est pas

finie ».

Pour l'athlète :

- bien récupérer physiologiquement avant de s'intéresser aux résultats,
- se changer,
- s'hydrater,
- s'entraîner à faire un rapide bilan sans connaître le résultat brut,
- s'entraîner à écouter seulement la personne ressource identifiée avant la course.

2 - Analyse des actions produites pendant la première manche

C'est la phase opérationnelle. Toute analyse commence par un bilan qui doit ressortir les différences entre le réalisé, l'imaginé, le perçu. Les explications envisageables par l'athlète, par l'entraîneur seront abordées seulement dans un deuxième temps.

Quelques conseils pour cette phase :

Pour l'entraîneur

- s'isoler dans une zone propice à l'échange,
- s'asseoir si possible pour rester dans un temps calme,
- écouter avant de proposer,
- s'entraîner à poser des questions ouvertes « alors raconte moi comment ça s'est passé » plutôt que « alors ça c'est bien passé ? »,
- faire verbaliser l'athlète sur son parcours, le faire décrire sa manche 1,
- proposer des solutions en partant des caractéristiques de l'athlète.



Pour l'athlète

- s'entraîner à décrire verbalement le ressenti des ses actions, de son état d'esprit pendant l'effort,
- s'entraîner à interroger et à prendre en compte uniquement l'avis de la(les) personne(s) identifiée(s) comme utile(s).

3 – Construction de la deuxième manche

Le deuxième manche, ce n'est pas refaire dans le sens recommencer mais il s'agit de construire à nouveau un projet de course qui tient compte des parties réussies et des erreurs commises.

Quand le Slalom se courait en deux manches additionnées, Vincent REDON (entraîneur national) incitait les athlètes à « rester vigilant sur les figures réussies ».

En effet, trouver une explication et une solution aux erreurs, fait partie du retour d'entre deux manches mais s'attacher à revoir les éléments efficaces sont tout aussi importants. Ceci ou cela à bien marché parce que j'ai su temporiser, j'ai bien placé ma gîte, je suis resté sur de la cadence, j'ai pensé à

Quelques conseils pour cette phase

- tenir compte des aptitudes, du caractère de l'athlète et de ce qui vient de produire,
- rester neutre face à la performance produite, pas d'emballement émotionnel négatif ou positif car « la course n'est pas finie ».
- s'entraîner à construire un projet de course : écrire un road-book , un projet

de navigation en tenant compte soit des placements de bateau, soit des placements d'appuis, soit des attitudes techniques,

- Identifier ce qui est efficace.

L'organisation matérielle et logistique de l'entre deux manches

Ici, je vous propose d'aborder l'organisation de la zone d'échange entraîneur-athlète et la vie de l'entre-deux manches. Le confort du camp est propice à la performance, encore une fois le système est au service de la performance.

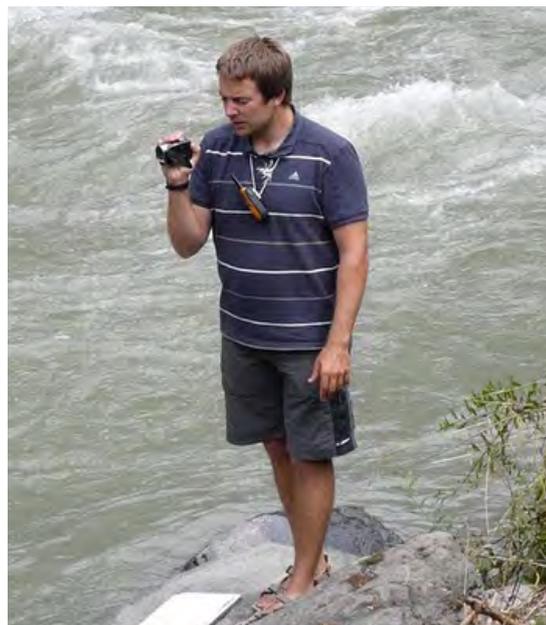
Le camion : emplacement

La logistique d'une course de Sprint diffère de celle d'une classique dans la mesure où la navette se fait généralement à pied en remontant le long du parcours.

Le camion devient souvent le QG, la base logistique de la course. De ce fait, vous devez le positionner dans un endroit stratégique (à l'écart du speaker, à l'ombre, faire un espace « club » en utilisant camion + remorque). Je sais bien que tous les camions lors des championnats de France sont stockés sur un parking comme à Aime mais c'est à vous de trouver un spot sympa.

Il est souvent utile d'afficher sur une des vitres du camion la liste de départ de tous les participants à la compétition et quelques informations comme les horaires de fermeture du bassin, des rappels de sécurité, d'hydratation, etc ...

La vidéo : quelle position, comment filmer ?



L'utilisation de la vidéo est vraiment un atout majeur pour vérifier une trajectoire et/ou une attitude aussi bien pendant la course qu'à l'entraînement. Il faut trouver le spot qui permet de filmer le ou les points clés du parcours.

Je vous conseille de filmer en plan large pour voir le pagayeur et la portion de rivière sur laquelle il évolue.

Attention, si vous filmez les champions de votre discipline, c'est intéressant, mais tous les C1 cadets et même juniors n'ont pas encore les registres de navigation de Yann CLAUDEPIERRE. (Champion du Monde Sprint 2010 en C1) !

Alimentation et hydratation



Dès la première manche terminée, l'athlète doit penser à récupérer au maximum et cela passe par une alimentation et une hydratation adaptées.

Repas léger à base de fruit sec, banane voir petit sandwich peu gras s'il y a au moins 3h entre les deux manches.

Les boissons chaudes peuvent être une bonne option en cas de froid.

La tenue vestimentaire

Je vois souvent sur les bords de bassins des tenues peu appropriées. La mode c'est bien mais si on se gèle les pieds et la tête : ce n'est pas le top ! Alors par temps froid une grosse sur-veste étanche, chaussures chaudes et bonnet sont nécessaires. C'est la même chose quand il fait chaud : casquettes, tee-shirt ...

Pour se réchauffer ou se tempérer, le corps dépense beaucoup d'énergie et l'adaptation vestimentaire est un plus pour optimiser la performance.

Échange avec les autres ou isolement

Dans une discussion des plus stratégiques et suite à son vécu de cadre technique, JC GONNEAUD me pose la problématique suivante pour l'entre deux manches . L'athlète va-t-il : "Faire le con" près du camion ou rester concentré ? Rester dans le camion ou aller voir les autres courir ?

Pour reprendre les propos de Mathilde PICHERY, l'objectif de l'entre deux manches, « c'est d'arriver à se sortir de la course pour pouvoir mieux y revenir ». A partir de ce postulat, on peut imaginer alors voir les autres courir, lire, écouter de la musique, prendre un temps calme, voire faire une courte sieste. Faire le pitre à côté du camion permet de sortir de la course mais il s'agit tout de même de pouvoir se reconcentrer sans perdre trop d'énergie en excitation inutile.

Après une bonne récupération, puis débriefing de la première manche, avec une tenue adaptée aux conditions météorologiques, l'athlète peut aller voir courir les copains.

Il est aussi possible de faire une descente du bassin avec son entraîneur pour revoir le parcours.



La gestion du temps : une montre et un déroulé de journée.

Une journée de course Sprint est très chargée. Il est donc nécessaire d'avoir une montre pour rythmer sa journée et une gestion du temps me paraît importante pour garder de la sérénité.

La veille de la compétition, écrire un déroulé de journée pour l'ensemble du club, de l'équipe, et un déroulé de journée pour chaque athlète permet d'anticiper les problèmes, de s'organiser pour garder une disponibilité maximale dans la réalisation de la performance.

Qui s'occupe de la vidéo ? Où sont les clés du camion ? Quelle gestion des dossards, des horaires de course de 1ère et deuxième manche ?

FICHE TECHNIQUE : PROPOSITION DE SCHEMA TYPE DE RETOUR ENTRE DEUX MANCHES

OU ?

Lieu calme, à l'écart du bruit et assis si possible.

QUAND ?

Après avoir bien récupéré physiologiquement.

Hydratation et alimentation

En tenue chaude, possibilité de se changer intégralement

Au moins 45' après la manche 1 si les délais le permettent

AVEC QUI ?

Avec une personne identifiée à l'avance (entraîneur du club, personne impliquée dans mon projet sportif, partenaire d'entraînement, licencié du club...)

C'est une personne qui est à l'écoute et que l'athlète écoute avec confiance.

Attention à ne pas s'éparpiller en prenant l'avis de tout le monde. Chacun a un avis mais ce qui est important c'est de rester en mesure de trier les informations et de les utiliser. A l'entraînement, l'athlète s'informe, il est curieux mais pour la course il reste en relation étroite avec une personne identifiée.

COMBIEN DE TEMPS ?

EN 10-15 minutes , il est largement possible de s'entretenir avec un athlète et organiser le projet de course de la deuxième manche. Pour information, en Championnat du Monde, nous accordons 20' par sportif. Il faut laisser du temps libre pour se reposer afin de repartir.

COMMENT ?

Phase 1 : VERBALISATION. Je demande à l'athlète de me raconter ce qu'il a vécu, ressenti.

L'entraîneur cherche un recueil d'informations en posant une question ouverte « alors comment s'est passée cette manche » « raconte moi cette manche »... Nous devons rester neutre et laisser s'exprimer l'athlète.

Je pense que nous posons trop souvent des questions orientées notamment à la fin d'une descente ou d'un entraînement du type « alors ça c'est bien passée ? Tout va bien ? Je t'ai vu et pourquoi tu n'as pas fait ceci ou cela...? ». L'entraîneur attend toujours ou souhaite fortement que tout se déroule à sa façon mais la réalité du sportif est souvent différente.

Phase 2 : CONFRONTATION entre le ressenti et le réel

Utilisation des images vidéo, des chronos intermédiaires, ou de ce qu'a vu l'entraîneur.

Dans cette phase, avec les images, les athlètes trouvent souvent des solutions à leurs erreurs.

Le fait d'avoir raconté auparavant leur parcours les plonge dans une attention particulière. Ils sont perméables, attentifs, réceptifs. Nous devons partir de ce qu'à produit l'athlète pour qu'il reste acteur de son projet. L'entraîneur est juste là pour guider mais dans tous les cas nous devons proposer des solutions si elles sont réalisables par l'athlète. Parfois nous pouvons utiliser des images d'autres pagayeurs mais ce type de processus est à caler avant la course. Certains athlètes ne souhaitent pas regarder les autres durant l'entre deux manches.

Analyse éventuelle des chronos intermédiaire pour faire correspondre images et temps.

Ce temps de confrontation, d'échange, d'analyse sur la technique, la stratégie est surtout possible en s'appuyant sur un projet de navigation clairement établi pour la première manche. L'analyse consiste alors à trouver des solutions appropriées pour écrire un nouveau projet de navigation de la manche 2.

Phase 3 : CONCEPTION du projet de course de la manche 2

Demander à l'athlète de se projeter de nouveau sur le parcours. Souvent, le projet de navigation de la deuxième manche ressemble au premier mais avec une attention particulière pour gommer les erreurs éventuelles. Nous avons précédemment vu qu'il est opportun de rester vigilant sur les points réussis. Certains athlètes construisent leur parcours en mémorisant des placements de bateaux, d'autres des placements de pagaie, d'autres encore s'organisent autour de points clés du Sprint en alternant temps forts - temps calmes. Les attitudes mentales comme l'agressivité, le calme, se focaliser sur des aspects techniques sont autant d'éléments qui peuvent être évoqués dans le projet de course. Ce road-book reste très personnel.

LA DEFENSE EN KAYAK POLO, le travail en 1-3-1

Franck LACROIX / Maxime GOHIER

Respectivement Entraîneur du Montpellier Université Club Canoe Kayak, club inscrit au PES et athlète de Haut Niveau, professeur de sport stagiaire en poste INSEP, Franck et Maxime nous proposent quelques éléments de réflexion sur l'organisation de la défense en Kayak Polo. Les informations qu'ils nous apportent sont complémentaires de la fiche de séance Pagaies Couleurs figurant également dans ce numéro de l'Echo des Pôles.

Quelques rappels sur le fonctionnement de la défense ?

Une défense peut s'organiser de nombreuses manières différentes. Toutefois, il faut toujours garder à l'esprit que son objectif principal est de ne pas concéder de but et par la suite de récupérer le ballon pour relancer une attaque.

Pour assurer le fonctionnement de la défense et appliquer les règles qui lui permettent d'assurer son équilibre et sa cohésion, un certain nombre d'outils sont utilisables :

- forme du système de défense employé (1-3-1 ; 4 à plat, 1-2-2, défense en individuelle, etc...),
- placement et répartition des rôles dans l'organisation collective,
- détermination des relations des joueurs entre-eux.

Chaque joueur doit donc être vigilant à prendre des informations sur le terrain et doit également les communiquer de manière pertinente à ses partenaires.

Si un défenseur relève un changement ou un comportement différent de la part des attaquants, il y a donc nécessité de :

- se parler,
- éviter tout temps mort ou relâchement au cours du changement,
- ne prendre un nouvel adversaire que lorsque l'on est sûr que le sien est pris en charge par un autre défenseur.

Quel est le rôle de chacun pour organiser la défense ?

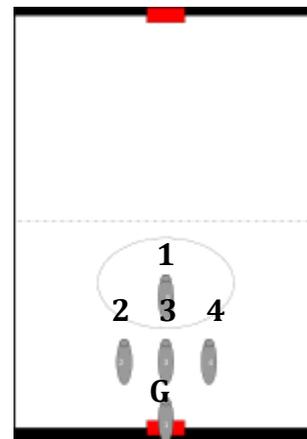
Joueur 1 devant

- Anticiper sur le porteur de balle (nécessité d'un grand dynamisme – explosivité).
- Gêner l'attaque et réduire les choix de l'attaque pour obliger l'adversaire à de faire ce que l'on attend de lui afin d'anticiper et récupérer le ballon (dissuasion, harcèlement).
- Prendre de l'information (« avoir les yeux dans le dos ») pour savoir où sont ses équipiers, ses adversaires, le ballon et le but.

Joueurs 2/3/4

- Les «3 arrières» jouent sur les attaquants dont ils sont responsables. Leurs différentes intentions tactiques de défense varient en fonction des comportements des attaquants et des réactions provoquées chez eux à la suite du travail effectué par le « 1 devant ».

Position de défense 1-3-1



Pour bien réaliser cette défense, il faut avoir un gardien, deux joueurs sur les ailes et un dans l'axe, ayant tous les 3 pour rôle de ne pas laisser d'attaquants entrer dans la zone. Les positions des joueurs pourront s'inter changer, d'où un besoin de communication entre les partenaires.

Conditions à remplir (différentes étapes) :

- Faire bloc pour protéger son but afin d'aider le gardien. (1)
- Gêner l'attaque adverse dans son approche du but/la mettre dans des conditions difficiles de tirs. (2)
- Contrer les passes et tirs/reconquérir le ballon. (3)



Quels sont les objectifs liés à cette défense 1-3-1 ?

- 1) Dans un premier temps, il s'agit de réduire les espaces entre les défenseurs afin de limiter les intervalles/couloirs dans lesquels les attaquants adverses peuvent s'engouffrer. On parle alors de bloc défensif.

La protection du but par les défenseurs doit faciliter le travail du gardien (Ex. : obliger l'adversaire à prendre des tirs difficiles (loin / avec plusieurs pagaies défensives... ou dans des angles fermés...).

Afin d'optimiser le système défensif, le défenseur doit se placer entre son gardien et l'attaquant pour pouvoir essayer de contrer l'adversaire, le gêner dans sa position de tir ou de passe et servir de dernier rempart avant l'action du gardien.

- 2) Dans un second temps, il s'agira de limiter la progression dans l'approche du but par l'attaquant. Cela résulte à la fois des différentes intentions tactiques jouées par les

défenseurs sur le porteur de balle et sur les attaquants non porteurs de balle. On appelle cela le « harcèlement » du porteur/de l'attaque ou de « l'action de dissuasion » (pour gêner l'accès au but par les attaquants et les obliger à choisir d'autres espaces du terrain moins dangereux pour la défense).

L'objectif du « harcèlement » des non porteurs de balle dans leurs déplacements et/ou actions est de leur imposer une pression (on parlera de pression temporelle) qui les obligera à devoir agir dans la précipitation. Cette action défensive ajoute chez les attaquants une contrainte de temps dans la réalisation de leurs actions. Elle réduit également leurs espaces d'exécutions et de réception de passes. Ceci favorise chez les attaquants des imprécisions et donc des pertes de balle si ces derniers ne sont pas habitués à ce type de contraintes.

- 3) Malgré la mise en place d'un bloc défensif, il arrive que l'attaque adverse réussisse à prendre un tir. Ainsi, il faut réussir à contrer ce tir soit par l'action des pagaies ou mains des défenseurs ou de celle du gardien. A l'issue de ce contre la réactivité dans la réception de la balle sera primordiale pour le gain de la balle. Au-delà des contres possibles, si le harcèlement de l'attaque adverse est suffisamment agressif, la balle peut être récupérée avant la prise d'un tir adverse soit sur une erreur de l'adversaire (mauvaise passe, mauvais contrôle ...), soit par une action pertinente de la part d'un défenseur (ex. : enfournement qui passe de l'autre côté du bateau de l'adversaire pour « gratter le ballon »).

Que faire pour gêner les attaquants ?

- obliger les passes longues : Interception plus facile.
- orienter les bateaux adverses vers l'extérieur du terrain pour obliger l'attaque à faire des passes difficiles : dissuasion, interception.

- se répartir les adversaires en fonction de l'attaquant marqué par le « 1 devant », d'où une communication et des glissements par rapport à la balle : pour une meilleure occupation du terrain.
- être toujours prêt à « exploser », c'est-à-dire à partir en contre suite à la récupération : anticipation, projection dans la tâche future.

Quel est l'intérêt de ce type de défense ?

- Les joueurs sont toujours dos à leur but.
- La défense est très dynamique et riche en prise d'informations.
- Les shoots centraux sont bloqués ou obligent des tirs de loin.
- Renforcement des contre-attaques car cela force les attaquants sur des transmissions « hasardeuses » et favorise la perte de balles.

Quelle est la place de l'entraîneur dans les phases d'entraînement à la défense 1-3-1 ?

L'entraîneur propose plutôt ce type de travail à partir du niveau national 3 et il aura à insister énormément sur la communication entre joueurs. Il est important que les joueurs arrivent à échanger sur ce qu'ils font afin que chacun coordonne ses actions en fonction des autres joueurs



Il est préférable de proposer ce type d'exercices en début de séance après le processus d'échauffement car :

- ils nécessitent une certaine attention notamment dans la prise d'informations (visuelles et auditives),
- l'échauffement permet aux joueurs d'être dans des dispositions optimales à l'approche de l'exercice.

L'intérêt est de créer et développer avant tout une complémentarité et une symbiose entre les joueurs. En effet, un travail important est à faire dans un premier temps sur les mécanismes verbaux puis dans un second temps, visuels qui déboucheront au fil du temps sur des automatismes.

En fait, à partir de ce dispositif défensif, l'entraîneur peut s'enrichir des observations qu'il peut faire, afin de faire évoluer le système de jeu qu'il a choisi et pouvoir proposer de nouvelles défenses, soit à l'entraînement ou soit lors de tournois amicaux.


 DIRECTION

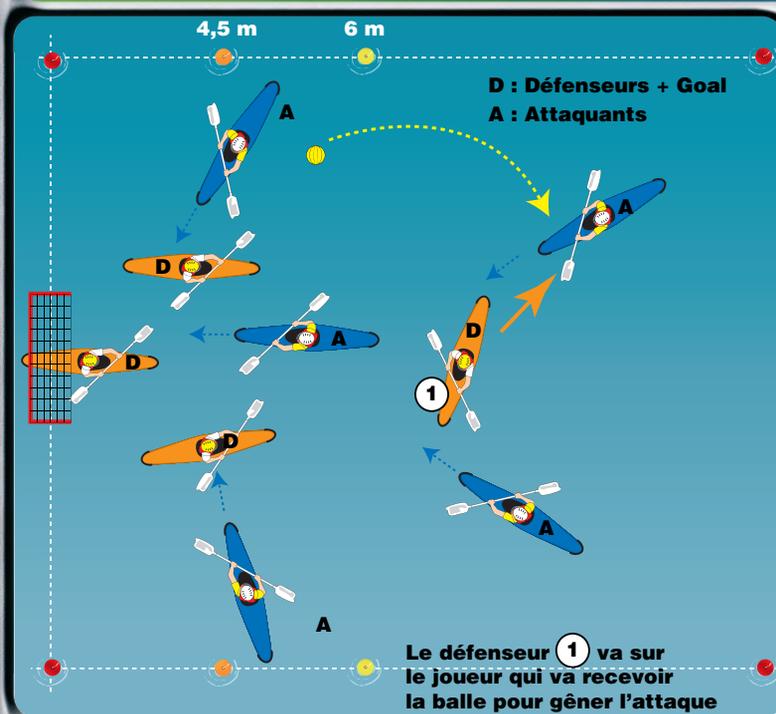
 PROPULSION

 TRANSMISSION

 EQUILIBRATION

 DE LA
 PAGAIE BLEUE
 À LA PAGAIE ROUGE

 NE PAS
 CONCEDER DE BUT

 DEFENSE DU
 1-2-1 AU 1-3-1

LE DÉROULEMENT :

5 attaquants / 1 défenseur avant + 2 défenseurs + 1 gardien : défense en 1-2-1.

Faire réaliser sur un demi-terrain des phases d'attaque/défense d'une durée d'une minute maximum. Il y a 5 attaques par équipe et chaque équipe fait 2 passages.

L'équipe qui défend à un score positif à +2 (possibilité de l'ajuster en fonction du niveau de ses joueurs et du ratio du niveau attaque/défense).

Ensuite, dès que la communication entre les défenseurs est meilleure, rajouter un défenseur, pour mettre en place la défense 1-3-1 : 1 défenseur avant + 3 défenseurs + 1 gardien.

LE BUT DE LA SITUATION

Garder le score positif.

LES CONSIGNES

- Toujours avoir un défenseur sur le porteur de balle.
- Obligation pour les défenseurs de communiquer et donc d'annoncer ce que l'on fait sur le terrain. Ceci afin de savoir qui va où, et qui protégera l'axe de but.

LE LIEU DU DÉROULEMENT

Piscine ou plan d'eau avec un demi-terrain comprenant un but.

LES CRITERES DE REUSSITE

- Les défenseurs interceptent la balle et limitent les espaces libres d'intervention pour les attaquants.
- Le Défenseur 1 (devant) anticipe sur le porteur de balle, gêne l'attaque, réduit les choix de l'attaque pour obliger l'adversaire à faire ce que l'on attend de lui afin d'anticiper et récupérer le ballon (dissuasion, harcèlement) et prend des informations perpétuelles pour savoir où sont ses équipiers, ses adversaires, le ballon et le but.
- Les autres défenseurs jouent sur les attaquants dont ils sont responsables. Leurs différentes intentions tactiques de défense varient en fonction des comportements des attaquants.

AUTEUR
Maxime GOHIER

Professeur de Sport Stagiaire INSEP

Franck LACROIX

 Entraîneur au club PES Polo de Montpellier
 MUCK




La tribune du moniteur

■ Les compétences visées :

Connaître, appliquer et faire évoluer des organisations collectives tactiques déjà complexes.

■ La mise en place :

Vous pouvez proposer cette situation de défense en début de séance, après un échauffement. Car l'échauffement permet aux joueurs d'être dans des dispositions optimales et permet une attention particulière dans la prise d'informations visuelles et auditives.

Cette situation peut être mise en place en tournoi amical ou à l'échauffement.

■ Le matériel :

- Equipement des joueurs conforme, Règles officielles, Ballon taille 4 ou 5.

■ Les critères d'évaluation :

Notamment qu'il y ait une symbiose et une cohésion de la défense basée sur :

- La communication et la mobilité.
- Les ballons interceptés et contrés.
- La capacité à faire des efforts pour ses équipiers.

■ Idées pour simplifier :

- Interdire la conduite de balle pour les attaquants.
- Limiter le temps de possession de balle à 3 secondes pour chaque attaquant.

■ Idées pour complexifier :

- Ne pas jouer le contre à la pagaie, mais percuter juste le bateau adverse pour mettre l'attaquant dans une mauvaise position de passe.
- Demander à l'attaquant de mettre des blocs sur les ailes et éventuellement sur le défenseur en 1 (2 bloqueurs maximum.).

■ Problèmes :

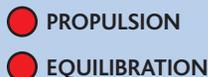
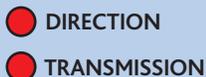
- L'adaptabilité du système défensif mis en place par rapport au système offensif adverse

■ Solutions :

- > Les différences interindividuelles mettent en avant les limites techniques et physiques (maintien d'un rythme de pressing...)

■ Ce qu'il faut intégrer :

Proposer dans un premier temps une défense en 1-2-1 permet de limiter les difficultés de communication entre les joueurs. Cette situation inclut des fondamentaux de jeu nécessaires à la progression et à l'évolution à un haut niveau de performance. Cependant, il est nécessaire par la suite d'adapter cette situation en fonction des qualités et des points faibles de vos joueurs. Un système de jeu performant est un système qui fonctionne mais qui est surtout adapté au profil des vos joueurs.



INVERSION APRES LA PORTE-SKI

INVERSE DIRECT



LE DÉROULEMENT :

Partir d'un contre-courant (rive gauche par exemple), passer une porte-ski de droite à gauche, faire une inversion (rotation complète) après avoir franchi le plan de la porte-ski et terminer par la descente d'une ou deux portes à double piquets dans l'axe de la porte-ski.

A répéter dans l'autre sens pour travailler la symétrie.

■ LE BUT DE LA SITUATION

Passer de l'appui propulsif à l'appui de rotation en situation d'inversion.

■ LES CRITERES DE REUSSITE

Chaque action de la pagaie doit être exclusivement propulsive ou directionnelle (durant l'inversion). Réaliser l'inversion avec un seul appui directionnel. Pouvoir relancer son bateau vers les portes de bas après l'inversion sans temps mort et sans perte d'équilibre. L'assiette (ou bascule) du bateau doit être contrôlée avec l'action du buste et des jambes (équilibre). Le bateau est à plat (pas de gîte) durant les phases de rotation. Le regard est anticipé à l'intérieur de la rotation.

■ LES CONSIGNES

Passer individuellement sur le parcours. Prendre de la vitesse dans le contre-courant. S'organiser pour ne pas être gêné par le piquet amont de la porte-ski. Réaliser l'inversion avec le moins de coups de pagaie possible (un seul !). Au plan de l'exécution, il est recommandé de :

- Placer très tôt le regard sur le piquet aval de la porte-

ski (changer de côté durant la rotation du buste), puis sur la porte aval suivante.

- Avoir un buste droit pour ne pas être gêné dans la bascule et la rotation.
- S'engager dans la rotation sans appréhension.
- Penser à ouvrir le buste avant le déclenchement de la rotation.

■ LE LIEU DU DEROULEMENT

Dans une veine d'eau franche avec deux grands contre-courants de chaque côté.

L'espace dans les contre-courants est nécessaire à la prise d'élan ainsi qu'au confort pour effectuer le retour d'informations au pagayeur.

Le choix de la veine d'eau doit être bien adapté au niveau des pagayeurs, pour les Pagaies Jaunes à Vertes, la situation peut être effectuée sur un courant lisse sans grosses marmites.

Avec une porte-ski (deux piquets dans l'axe du courant) suivie d'une ou deux portes doubles au milieu de la rivière. La porte qui suit la porte-ski doit être suffisamment rapprochée pour induire une inversion radicale.

La situation est adaptable en jouant sur l'écartement entre les piquets de la porte-ski ainsi sur le choix de la veine d'eau.





La tribune du moniteur

■ Les compétences visées :

En tant qu'entraîneur, vous priorisez en fonction des besoins de l'athlète, une ou deux compétences par séance parmi :

- Différencier les rôles de la pagaie (propulsion/rotation),
- Apprendre à s'engager en confiance dans les rotations,
- Coordonner "action de la pagaie" et "assiette du bateau",
- Laisser le bateau à plat tout en ayant des actions maximales, propulsives ou directionnelles,
- Développer la dissociation tronc-bassin,
- Intégrer le placement du regard dans la construction de la trajectoire.

■ La mise en place :

Positionnement de l'entraîneur :

- Sur l'eau avec des pagayeurs de niveaux de Pagaies Jaunes/Vertes.
- Sur la berge pour des retours rapides aux pagayeurs expérimentés Pagaies Bleues, quand les conditions de sécurité le permettent.
- Sur la berge avec une vidéo, pour des retours différés en salle télé.

Le placement doit permettre à l'entraîneur de vérifier que la prise d'élan est conforme, qu'il pourra observer le déclenchement de l'inversion et la reprise de propulsion

■ Le matériel :

Kayak, canoë monoplace ou biplace de slalom.

■ Les critères d'évaluation :

- La vitesse du bateau doit être suffisante avant d'attaquer l'inversion.

- La propulsion doit être efficace et rapidement mise en place tout de suite après l'inversion.
- Verticalité des appuis.
- Avoir une pagaie toujours propulsive.
- Supprimer les déséquilibres latéraux.

■ Idées pour complexifier / simplifier :

- Choix de la veine d'eau plus ou moins puissante.
- Espace entre les piquets plus ou moins grand.
- Décaler plus ou moins les deux portes après la porte-ski.

■ Bon à savoir :

Pour les C2, il faut aussi gérer la synchronisation des équipiers et la complémentarité des actions (avant/arrière et gauche/droite).

■ Ce que je recherche en tant qu'entraîneur :

La disposition des portes induit la réalisation d'une inversion. Elle oblige à résoudre le problème d'une rotation extrême en gardant le maximum de vitesse.

En fonction des athlètes, de leur niveau physique et technique, exploitez ce dispositif pour les mettre en situation de :

- Différencier les aspects propulsifs et directionnels de la pagaie et les utiliser dans le bon timing.
- Ressentir le placement du buste et des jambes (gainage) pour la rotation et pour l'équilibre (gainage).
- Recherche d'une dissociation tronc-bassin avec amplitude.
- Utiliser le gainage bras/tronc/jambes pour "conduire" la rotation.
- Eviter de se servir de la pagaie pour s'équilibrer

■ Problèmes :

- Equilibre latéral précaire
- Bateau a du mal à faire sa rotation complète
- Coups de pagaie latéraux pour rétablir l'équilibre
- Remise en action lente

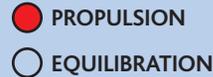
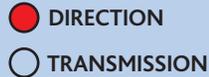
■ Solutions :

- > Repositionner le buste
- > Amplifier la rotation du buste pour aller chercher un appui plus loin
- > Verticalité de l'appui
- > Donner un top de mise en action

■ Ce qu'il faut intégrer :

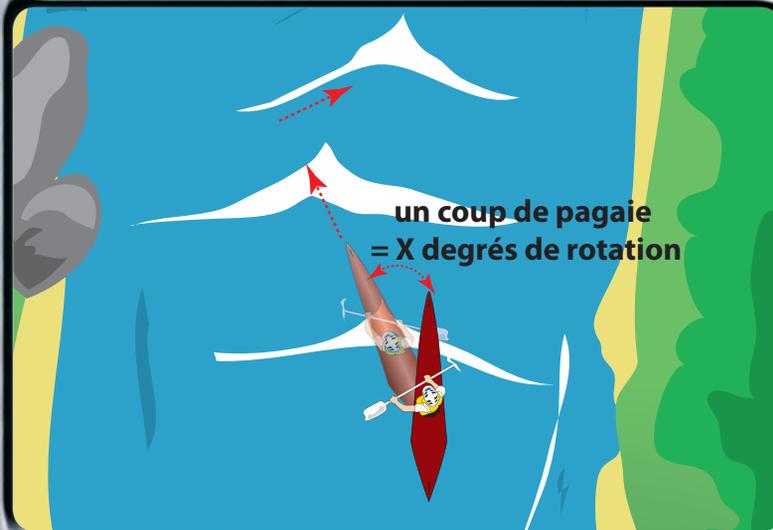
Il faut prendre conscience du rôle propulsif de la pagaie. Si l'appui effectué avec la pagaie sert aussi à s'équilibrer, nous perdons en efficacité. C'est la différence entre le pagayeur débutant et expert. L'expert a compris que l'équilibration se fait de manière dynamique et l'action de la pagaie ne sert plus qu'à se diriger ou se propulser.

Le débutant est trop souvent dans une recherche d'équilibre qui ne lui permet pas de se concentrer sur l'efficacité de sa propulsion. En situation de rotation, le pagayeur comprend qu'il amène les jambes vers son point d'appui (la pale).



TOURNER SUR LE HAUT D'UNE VAGUE

LE TIMING SUR LA VAGUE



LE DÉROULEMENT :

Les pagayeurs un par un (départ espacé toutes les 15 secondes) réalisent des descentes de rivières connues à vue d'environ 15 minutes.

Au cours de celles-ci, ils doivent faire varier les tracés à chaque descente et réaliser des navigations zigzagüées en tournant sur le haut des vagues.

A faire réitérer sur plusieurs descentes.

■ LE BUT DE LA SITUATION

Placer ses appuis pour faire tourner le bateau sur les vagues.

■ LES CRITERES DE REUSSITE

- Le bateau tourne sur la vague choisie et tourne « facilement » sans forcer car il est « libre »
- La direction du bateau est modifiée en un coup de pagaie.
- Les pagayeurs passent de droite à gauche d'un train de vagues et dépensent le moins d'énergie à chaque changement de direction.

■ LES CONSIGNES

- Ne pas rechercher la trajectoire idéale de course, mais bien sortir des schémas habituels de traces.
- Essayer d'être presque en avance avec une pagaie sur l'avant lors du franchissement de vague.
- La pagaie est « prête » à pousser le bateau du coté choisi, dans l'attente du moment où le bateau se libère de la vague (cf dessin).
- La descente est à réaliser à vitesse moyenne. On insiste sur le coup de pagaie en sommet de vague, puis on déroule jusqu'à la vague suivante choisie...

■ LE LIEU DU DEROULEMENT

Sur un bassin artificiel ou une rivière connue et reconnue, avec des vagues formées et variées (longues, courtes...).

➔ AUTEUR

Pierre ROOS

CTR Languedoc Roussillon





La tribune du moniteur

■ Les compétences visées :

- Utiliser efficacement les caractéristiques du bateau (rebond) pour en prendre (ou reprendre) facilement les « commandes ».
- Faire tourner l'embarcation sans lutter contre l'eau mais en se servant au maximum du relief.

■ La mise en place :

- Vous briefez les pagayeurs sur les consignes de sécurité.
- Vous ne donnez pas trop de consignes à la 1^{ère} descente.
- Vous réalisez un débriefing en fin de 1^{ère} descente (qui, quoi, comment), puis au fur et à mesure complexifiez la tâche à chaque descente des pagayeurs.
- Si vous êtes sur le bord d'un bassin, vous pouvez observer les différents passages et faire un retour à chaque remontée des pagayeurs et définir la ou les vagues « tremplin » où tourner radicalement.
- Si vous proposez les descentes sur une rivière, vous récupérez tout le monde à la fin de la descente et faites un bilan avec l'ensemble du groupe et analysez avec eux : ce qu'ils arrivent à faire ou non.
- Les canoës réalisent les descentes intégrales sur leur bordé de prédilection (pas de changement de bordé pendant la phase de travail).
- Vous pouvez utiliser la vidéo.

■ Le matériel :

Kayak ou canoë de descente.

■ Les critères d'évaluation :

- Le bateau tourne sur la vague choisie
- L'athlète ne force pas et n'a pas besoin de dédoubler les appuis.

■ Idées pour faire évoluer :

- Vous pouvez proposer une navigation à 2 (poursuite), le 1^{er} donne le tracé et ne doit pas se faire rattraper, quant au 2^{ème} il se place à un bateau et demi de son prédécesseur et suit exactement sa trace.
- Les canoës doivent réaliser des parcours sur leur autre bordé et retrouver ce qu'ils avaient réalisé lors des descentes sur le bordé de prédilection.
- Les pagayeurs peuvent varier l'inclinaison du manche, jouer sur les bras de levier en serrant plus les mains (montée de main pour les canoës).
- Vous pouvez demander aux pagayeurs de se donner des objectifs comme, à la 3^{ème} vague, je change de direction. Une fois le timing retrouvé, faciliter encore la manœuvre en se concentrant sur ce qu'il se passe à l'intérieur du bateau (allègement du bateau et poussée sur cale pied).

■ Bon à savoir :

La forme « jouée » de cet exercice est moins frustrante pour la reprise en rivière. On ne cherche pas de suite à réaliser la trace de course que l'on savait réaliser l'été d'avant sur telle ou telle course.

La « zigzagage » permet une répétition des manœuvres plus importante que dans la descente « classique » et donc de retrouver plus vite son « timing »

La poursuite ne doit pas être faite à plus de 2 ou 3 maximum car la trajectoire à suivre serait de plus en plus « droite » pour le dernier...

Une fois que le timing est retrouvé par rapport à la vague, les pagayeurs pourront retravailler sur les traces plus classiques.

■ Problèmes :

- Les pagayeurs n'arrivent à trouver des trajectoires adaptées.

■ Solutions :

- > Vous pouvez monter en bateau avec les pagayeurs. Alors soit vous êtes l'ouvreur et vous imposez le tracé aux pagayeurs pour leur montrer ce que vous recherchez (pagayeurs de niveau Pagaie Bleue), soit vous vous placez à l'arrière pour observer les pagayeurs et échangez ensuite avec eux.

■ Ce qu'il faut intégrer :

Cette situation est vraiment idéale pour se remettre en contact avec la rivière et retrouver son timing souvent perdu pendant des périodes de navigation en eau calme. Attention à ne pas réaliser des descentes trop slalomées. Même si dans un premier temps, l'objectif est de faire tourner radicalement son bateau sur la vague.



Le timing sur la vague



Bateau en fond de vague : "verrouillé".



Bateau qui monte : avant libre, arrière encore verrouillé permet de bouger l'avant en conservant un arrière ancré (trajectoires avec changement de caps modérés).
Pale sur la pente descendante de la vague.



Bateau au sommet de la vague. Action de l'avant au moment où l'avant du bateau commence juste à retomber = arrière du bateau qui se libère de la vague précédente : appui "radical d'angle". Le bateau se repose dans la vague avec une incidence franchement différente.
Pale ancrée et rotation du bateau

Partenaire Institutionnel Sports

Partenaire Institutionnel
Développement Durable



Partenaires Officiels



Partenaires Officiels Sports



Partenaires Principaux Sports



Partenaires Sports



Partenaires du Développement des Clubs



Partenaires Avantages Licenciés



Directeur de la publication

Vincent HOHLER

Coordination de la rédaction et mise en page

Jean-Christophe GONNEAUD

FFCK - 87 quai de la Marne –
94344 JOINVILLE-LE-PONT Cedex
Tél. 01 45 11 08 54 – Fax : 01 48 86 13 25
www.ffck.org / Echodespoles@ffck.org

Téléchargement

www.ffck.org, rubrique : haut
niveau/publications techniques

Crédits Photo

CRCK Guadeloupe-Olivier TANTON
CRCK Poitou-Charentes C.BONY
FIC White water website
FFCK-Arnaud BROGNIART
FFCK-Antoine DUCOURET
FFCK-Hubert BOURDIN
FFCK-Nicolas PARGUEL
FFCK-DDPI
Geneviève GRANGE
Paul AMOUROUX

Comité de lecture

Olivier BOUKPETI
Arnaud BROGNIART
Philippe DUMOULIN
Jean-Christophe GONNEAUD