

Zeitschrift: Macolin : revue mensuelle de l'École fédérale de sport de Macolin et Jeunesse + Sport
Herausgeber: École fédérale de sport de Macolin
Band: 41 (1984)
Heft: 2

Artikel: Ski de fond : à l'approche du jour "J"
Autor: Wenger, Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-997883>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ski de fond



Le jour «J», il s'agit d'être prêt!

La saison de ski de fond bat son plein. Les compétitions se succèdent à un rythme accéléré: réunions populaires et courses au plus haut niveau. Nombreux sont ceux qui, à quelques jours d'une épreuve, commencent à paniquer, comme ils le feront à l'approche du départ. Ulrich Wenger et Christian Egli, deux responsables de la Fédération, leur donnent une série de recommandations et de conseils propres à les rassurer. Les textes sont tirés du bulletin des entraîneurs de la FSS. Leur aspect pratique devrait accrocher l'attention de tous les lecteurs de MACOLIN qui s'adonnent au ski de fond, mais celle, aussi, des pratiquants d'autres sports d'endurance qui y trouveront de nombreux principes fondamentaux et suffisamment généraux pour les concerner eux aussi. Je dois pourtant préciser que l'étude de Wenger, qui concerne les jours qui précèdent celui de la compétition, s'adresse avant tout à une équipe ou à un groupe «organisé», c'est-à-dire qui dispose d'un encadrement. Les «individuels», totalement livrés à eux-mêmes, auront donc certainement quelques problèmes supplémentaires à résoudre. (Y.J.)

A l'approche du jour «J»

Ulrich Wenger

Adaptation française: Yves Jeannotat

Bientôt le jour «J»

Il ne fait aucun doute que, pour que le départ et le déroulement d'une compétition soient satisfaisants et constituent une réussite pour les concurrents, il convient qu'ils se soumettent, tout au long des derniers jours qui précèdent, à un certain nombre d'exigences personnelles et d'encadrement. Les voici, brièvement résumées:

- Lorsqu'un skieur de fond envisage de participer à une compétition de première importance, il devrait pouvoir se trouver sur place deux jours au moins avant le départ. Ce laps de temps est, en effet, indispensable pour lui permettre de se familiariser avec l'environnement, de s'adapter aux conditions atmosphériques de l'endroit et, enfin, d'étudier le parcours avec un maximum d'attention.
- Un concurrent se sentira d'autant mieux sur un parcours, pendant la compétition, qu'il aura mis de soin à le reconnaître auparavant. Il saura, en particulier, comment aborder les descentes et les passages dits «techniques», lors de quelles montées il peut se «donner», lors de quelles autres il doit plutôt se ménager: autant d'éléments qui serviront à dicter son comportement tactique le moment venu.
- C'est un fait établi par l'expérience qu'un parcours paraît être moins difficile lorsqu'on a pu le reconnaître un certain nombre de fois et, sinon dans sa totalité, du moins partiellement au rythme de compétition. Sauf s'il s'agit d'une course de 50 km, l'appréhension de la distance peut être, ainsi, atténuée, voire disparaître totalement.

- Lors de compétitions au plus haut niveau (Championnats du monde, Jeux olympiques, etc.), chaque concurrent devrait parcourir la boucle 5 fois au moins avant la compétition.
 - Ces sorties de reconnaissance doivent être préparées et abordées de la même façon que s'il s'agissait de la course elle-même. Avec les années, un compétiteur trouve généralement peu à peu le rythme de préparation qui lui convient le mieux.
- Les gestes dont il s'est fait une règle doivent pourtant conserver suffisamment de flexibilité pour s'adapter aux conditions particulières et au programme (plusieurs compétitions successives par exemple) de chaque manifestation.

Un exemple

- *Trois jours* avant la course: à peu près à la même heure que celle du départ réel, de 20 à 50 km (de 10 à 15 km pour les dames) à rythme léger, sur le parcours, avec quelques sprints intermédiaires; quelques descentes «poussées» et quelques tests de fartage, le tout en compagnie des entraîneurs ou des coaches.
 - *Deux jours* avant la compétition: effectuer quelques parcours de 5 à 15 km sous forme de jeu de course et précédés ou suivis de quelques sprints courts.
 - *Un jour* avant la compétition: se rendre à l'emplacement du départ à l'heure prévue pour la course, se livrer à quelques essais de départ, puis parcourir de 5 à 15 km, à rythme très léger, sur la boucle. Le cas échéant, prendre connaissance des modifications de parcours.
- S'il est vrai que la plupart des coureurs adoptent cette façon de faire, il en est pourtant qui préfèrent intercaler, dans leur préparation, un repos total ou par-



Pour être efficace, il faut s'être bien préparé.

tiel deux jours avant la compétition. Lorsqu'un concurrent sent le besoin impératif de ne pas skier du tout un jour avant la compétition, c'est qu'il est probablement en baisse de forme ou saturé de compétition.



Un champion: Grünenfelder.

Préparation des coaches

- Au cours de ces trois jours, les coaches doivent se préparer de façon aussi minutieuse que les coureurs: ils reconnaîtront eux aussi la boucle, fixeront les endroits où ils se tiendront le jour de la course (temps de passage, fartage, ravitaillement), tenteront de déterminer les caractéristiques probables du fartage et organiseront des contacts radio
- Il est incontestable que c'est le fartage et l'attention portée à l'évolution des conditions atmosphériques qui constituent les tâches les plus importantes des coaches
- Mais ils devront s'être renseignés également avec précision sur tout ce qui touche aux aires de départ et d'arrivée, sur les vestiaires et le local d'attente avant le départ, sur la place de fartage, sur les parcours de test et de mise en train et sur la voie d'accès au départ où s'effectue, aussi, le marquage des skis. Ils prendront enfin leurs dispositions pour assister le coureur jusqu'au moment du départ.

Le dernier soir

Vérifier minutieusement, avec les concurrents, l'horaire du jour de la compétition et l'enchaînement des gestes successifs qui aboutiront au départ. Il est important que, dès le matin du jour «J», le coureur puisse se concentrer sur «sa» course. Il n'y parviendra que s'il est libéré de tout autre souci (transport, repas, etc.).

«Ordre du jour» de la compétition:

- réveil
- footing éventuel
- massage éventuel
- repas et transport échelonnés en fonction de l'heure de départ des coureurs
- ration d'avant-départ
- fartage
- mise en train
- départ
- retour après la compétition

Les coaches:

- équipe de fartage sur la piste
- postes de ravitaillement
- postes de temps de passage
- assistance des coureurs avant le départ (boissons, vêtements, mise en train, ultimes préparatifs)
- entrée dans l'aire de départ
- éventuelles corrections de fartage

En ski de fond, ce plan peut varier d'une épreuve à l'autre. Il convient de l'adapter en fonction des circonstances.

Le coureur:

- préparation, à l'avance, des skis (plusieurs paires quelquefois) qu'il envisage d'utiliser
- contrôle des bâtons, des fixations et des chaussures
- vérification et fixation du dossard
- adaptation de la combinaison de mise en train en fonction de la température probable.

Cet ensemble de préparatifs peut donner lieu à une liste de pointage, à vérifier, modifier et compléter d'une course à l'autre. Elle permet de ne rien oublier et de faire en sorte que le coureur et les coaches abordent la compétition avec calme et confiance. ■



Tout le monde est paré!

Mise en train pour prendre un bon départ

Christian Egli

Adaptation française: Yves Jeannotat

Importance de la mise en train

Selon Jürgen Weineck (Manuel d'entraînement), la mise en train, dite aussi «échauffement», a pour but d'amener progressivement l'organisme à son meilleur niveau de rendement et, plus particulièrement, de préparer les parties du corps concernées (les muscles et les articulations surtout) à soutenir l'effort qu'il leur sera demandé de faire. Les systèmes fonctionnels isolés, qui aident à déterminer la capacité de performance, doivent être «accordés» de façon optimale. Une mise en train bien conçue met l'athlète (homme ou femme) en mesure d'affronter la compétition au maximum de ses possibilités et de sa capacité de consommation d'oxygène.



L'importance du fartage.

Effets de la mise en train

L'échauffement peut se faire de différentes manières. Nous n'aborderons, ci-après, que la mise en train propre au skieur de fond. L'adaptation fonctionnelle de l'organisme à la compétition concerne en premier lieu les processus suivants:

- élévation de la fréquence cardiaque
- élévation de la pression sanguine
- activation de la circulation du sang
- accélération de la fréquence respiratoire
- élévation de la température du corps (de 38,5 à 39° C)
- irrigation intensifiée des groupes musculaires concernés
- assouplissement des muscles et des articulations
- amélioration de la coordination des mouvements.