

**Zeitschrift:** Jeunesse forte, peuple libre : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin  
**Herausgeber:** École fédérale de gymnastique et de sport Macolin  
**Band:** 16 (1959)  
**Heft:** [7]  
  
**Artikel:** Course d'orientation : pose de parcours  
**Autor:** Michod, Jean-Paul  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-996498>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

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

# Course d'orientation: Pose de parcours

Jean-Paul Michod

**Note de la rédaction :** Nous avons aujourd'hui le plaisir de répondre d'une manière concrète à un vœu exprimé depuis longtemps déjà par de nombreux amateurs et spécialistes des courses d'orientation. Grâce au dévouement et à la compétence de notre ami et collaborateur Jean-Paul Michod, nous sommes en mesure de vous présenter ci-après, un important travail consacré exclusivement à la « pose des parcours » de course d'orientation.

Avec un souci remarquable de la précision, Monsieur Michod nous expose toutes les phases d'une course d'orientation modèle, nous révélant tous les détails susceptibles d'assurer une organisation impeccable et un parcours captivant et instructif.

Il fut aidé dans sa tâche par une abondante documentation mise à sa disposition par les organisateurs du Concours national de poseurs de piste 1958 MM. Nüscher et Bächtold, ainsi que par MM. Bussmann, Sollberger et Schenker, auxquelles nous adressons ici, en votre nom à tous, nos bien sincères remerciements, tout comme nous remercions le Service topographique fédéral de nous avoir autorisé à reproduire les extraits de cartes qui illustrent cet exposé.

## Introduction

La course d'orientation nous vient des pays scandinaves où ce sport y est pratiqué depuis longtemps. Si, dans notre pays, les premières courses furent organisées, vers 1930, par des éclaireurs, le développement populaire de cette activité sportive revient cependant à l'instruction préparatoire. En effet, durant la guerre, une forme typiquement suisse de ce sport se créa, la course par équipes. Nouveaux pour la plupart, les cross à l'aveuglette surent rapidement captiver leurs adeptes. Les courses cantonales se développèrent en grandes manifestations groupant parfois plusieurs milliers de participants.

A l'origine, cette activité n'était qu'un sport complémentaire. Les athlètes ne participaient qu'à « leur » course, rarement à des manifestations d'autres cantons. Le désir d'obtenir une certaine performance réside dans chaque nature humaine. Ne pas le reconnaître équivaudrait à méconnaître le sens du sport. C'est ainsi que quelques jeunes sportifs se transformèrent rapidement en spécialistes recherchant dans la course d'orientation l'occasion de se mesurer à d'autres camarades. Pour de nombreux athlètes, un sport nouveau était né.

Il y a quelques années, on assista au développement des courses d'orientation individuelles. Certaines voix s'élevèrent contre cette évolution. Elles craignaient que leur caractère de compétition n'entraînant une modification complète des conditions de participation. Heureusement rien ne changea et il faut reconnaître que la course individuelle et par équipe se complètent très bien. Cette évolution contribua certainement à l'amélioration des parcours. On se rendit rapidement compte que l'attrait et la réussite d'une manifestation dépendaient uniquement de la façon dont les trajets avaient été établis. On chercha par de nombreux moyens à compléter la formation des traceurs de pistes. De nombreux articles, dont s'inspire également cet exposé, parurent dans la revue de langue allemande consacrée aux courses d'orientation « OL ». L'ANEP organisa des cours pour traceurs de pistes et, il y a 3 ans, quelques camarades, suivant l'exemple de la Scandinavie, lancèrent l'idée d'un concours national de traceurs de pistes. Le travail consiste à tracer, sur un extrait de carte déterminé, un parcours pour une certaine catégorie de coureurs. Les principes d'estimation que chaque concurrent reçoit, en constituent les éléments de base. Malheureusement, à part les cours de l'ANEP, donnés également en français, les Romands n'ont pas

de possibilités de parfaire leurs connaissances théoriques.

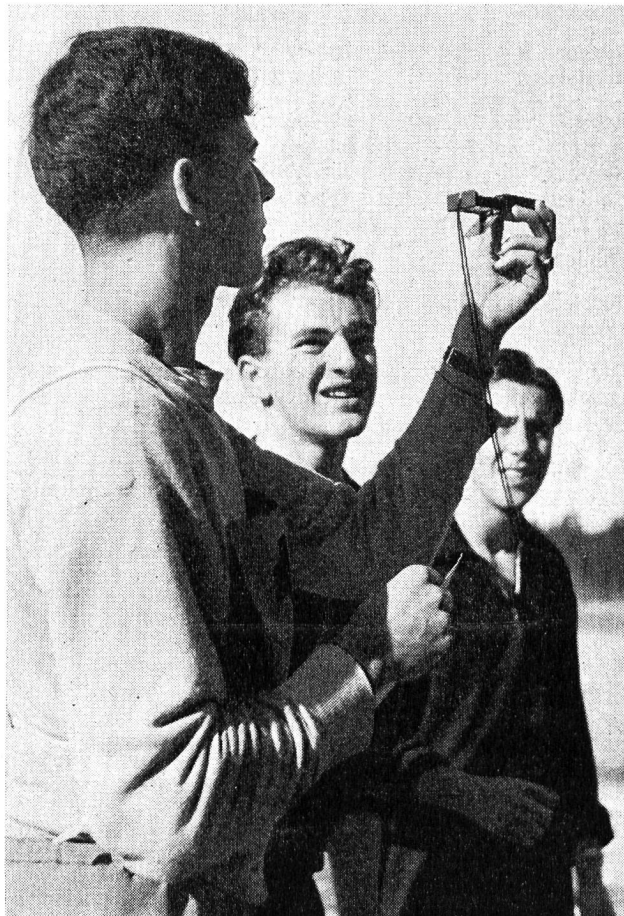
## But

La course d'orientation, sous sa forme nouvelle, est un sport passionnant, qui enthousiasme les jeunes. Il signifie aventure, contact avec la nature, école de volonté et examen de résistance, camaraderie et engagement personnel. Mais ce jeu obéit, lui aussi, à certaines règles. Le traceur de pistes en est l'arbitre. Quelles sont donc les qualités que l'on demande à ce personnage si important ?

Il doit être un coureur actif, connaître les principes de la pose des parcours et s'intéresser à ses problèmes théoriques.

Le but de cet exposé est de familiariser nos moniteurs avec quelques règles qui régissent la pose des parcours. Il m'a paru intéressant de reprendre certains principes d'estimation du dernier concours de traceurs de piste et de les adapter aux conditions de l'IP. Je voudrais préciser qu'il s'agit d'éléments théoriques qui, une fois assimilés par le moniteur seront adaptés aux courses d'entraînement ou de l'examen à option. Il serait faux de vouloir parler de l'organisation des courses avant que les règles fondamentales de la pose des parcours soient connues du lecteur.

La carte reproduite ici correspond, à peu de chose près, à celle remise aux participants du concours. J'ai pensé qu'il serait intéressant de la reproduire afin que les moniteurs puissent, après la lecture de cet exposé, y tracer un parcours destiné à une catégorie IP.



## Travaux à effectuer

Le premier problème que le traceur de piste doit résoudre est le choix du terrain. Au moyen de la carte, il faut rechercher un terrain répondant aux exigences de la piste projetée.

Il doit être possible de constater immédiatement si les conditions minimums prescrites pour les différentes catégories peuvent être remplies.

On doit se poser les questions suivantes :

Comment se présentent les compartiments de terrain, la couverture du sol, les sentiers ?

Est-il possible de traverser les champs pendant la saison en question ?

De quelle façon les diverses difficultés seront-elles atteintes ?

Dès qu'un terrain de course satisfaisant est trouvé le problème suivant à traiter est le choix du départ et de l'arrivée.

Ce n'est que lorsque ces deux points sont fixés que l'on commence à tracer la piste. Le traceur de piste doit savoir exactement quelles exigences il peut poser aux concurrents. Il doit tenir compte de l'âge, de l'état d'entraînement, des connaissances techniques, topographiques et de l'expérience en matière de course d'orientation.

Retenant ces points, il choisira provisoirement, sur la carte, les différents postes à toucher.

Pour effectuer ce travail, le matériel suivant est à recommander :

1 sous-main en étoffe

1 fil un peu plus long que la longueur du parcours prévu

quelques épingles avec tête de couleur.

On procède alors de la façon suivante :

On attache le fil à une épingle que l'on pique à l'endroit du départ puis l'on marque les postes choisis au moyen des épingles. Le fil est ensuite tendu entre les postes. De cette façon la carte reste toujours propre. Il est possible de se rendre immédiatement compte de la longueur du parcours et de son aspect.

Ce jeu, s'il est passionnant ne doit pas être uniquement un reflet de la fantaisie du traceur de piste mais surtout un travail précis, dans lequel il doit tenir compte de certaines règles en rapport avec les points suivants :

Début de la course et première tâche

Choix des postes

Choix du cheminement

Lecture de carte

Aspect du parcours

Fin du parcours.

## Normes pour les courses d'orientation

De la commission pour la CO de l'ANEP

### Classification pour les courses individuelles (courses de jour)

Catégorie	Age	Distance	Nombre de postes	Montée maximum	Temps du vainqueur	Couleur de la cat.
<b>Messieurs</b>						
Juniors B	16—17	4—6 km.	4—8	200 m.	30—50 min.	blanche
Juniors A	18, 19, 20	6—10 km.	6—12	250 m.	40—70 min.	rouge
Elite	20—36	8—15 km.	6—15	400 m.	60—90 min.	bleue
Actifs	20—36	7—10 km.	6—12	300 m.	50—70 min.	verte
Seniors I	33—40	7—10 km.	6—12	300 m.	50—70 min.	brune
Seniors II	41 et plus	7—10 km.	6—12	300 m.	50—70 min.	brune

### Dames

Jeunes filles	17—20	4—6 km.	4—8	200 m.	30—45 min.	orange
Dames	20 et plus	5—8 km.	6—10	200 m.	40—60 min.	jaune

Dans les petites courses individuelles, on peut former une catégorie avec Juniors A et B = juniors 4—6 km. La catégorie Elite est réservée aux spécialistes avec entraînement physique et connaissance de la carte au-dessus de la moyenne.

La catégorie Actif est réservée aux coureurs qui pratiquent la CO comme sport complémentaire. Elle s'adresse également aux débutants et aux coureurs qui ne sont pas encore mûrs pour l'Elite.

### Classification pour les courses par équipes (messieurs et dames)

En principe, la classification est la même que pour les courses individuelles. En plus, les catégories suivantes peuvent être introduites :

Ecoliers	12—15	4—6 km.	4—8	150 m.	30—40 min.	—
Ecolières	12—15	4—5 km.	4—8	100 m.	30—40 min.	—
Jeunes filles	16—20	4—6 km.	4—8	200 m.	30—45 min.	orange

Dans les courses populaires, on peut, sur la base des circonstances spéciales, conserver les appellations implantées. Dans tous les autres cas, les organisateurs sont tenus d'adapter leurs catégories aux normes.

Pour les courses individuelles ou par équipe de l'IP, on adaptera les classes d'âge aux conditions cantonales et de l'IP. Juniors A = 18 ans — début ER. Juniors B = Fin scolarité —17 ans.

Les jeunes gens en âge IP ne devraient pas être autorisés à courir en catégorie Elite ou Actif.

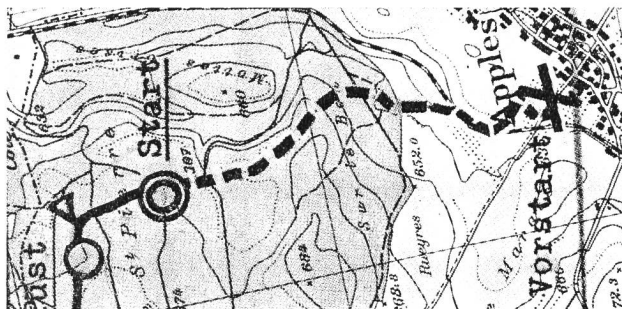
# Détails d'organisation

## Vestiaires

Il faut penser que le jour de la course les conditions atmosphériques pourraient être défavorables. Un vestiaire abrité est à prévoir.

Les vestiaires devraient se trouver si possible à proximité d'un moyen de locomotion.

La possibilité de se laver ou de se doucher doit également être prévue.



1

## Avant-départ

Dans les compétitions, un avant-départ doit être prévu. Il peut être supprimé dans les courses d'entraînement.

L'avant-départ peut se trouver :

à proximité des vestiaires (1) } si les coureurs se rendent à pied au départ (2)

à l'endroit du débarquement si un transport vestiaires — emplacement de départ est organisé (3).

L'avant-départ doit éviter des rassemblements de coureurs au départ et permettre un contrôle du terrain de mise en train (1, 3).

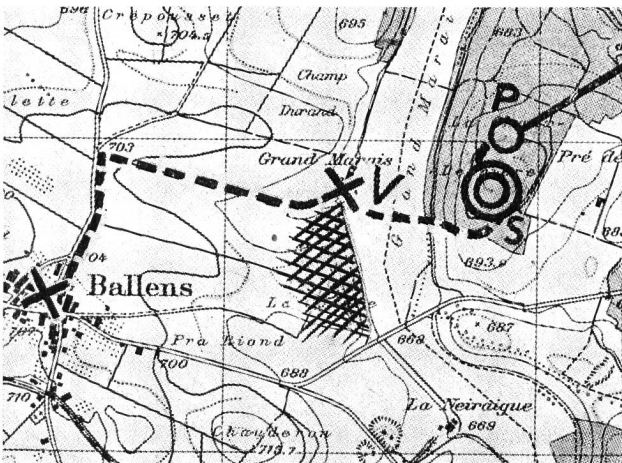
## Terrain de mise en train

Un terrain de mise en train doit être prévu.

Il peut se trouver à proximité des vestiaires ou de l'avant-départ (2, 4).

Le trajet vestiaires-avant-départ peut également être utilisé à cet effet (1).

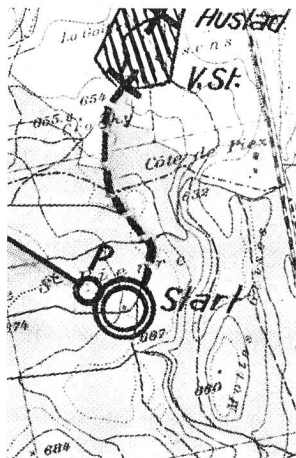
Le terrain de mise en train doit être séparé naturellement de la région du départ (3).



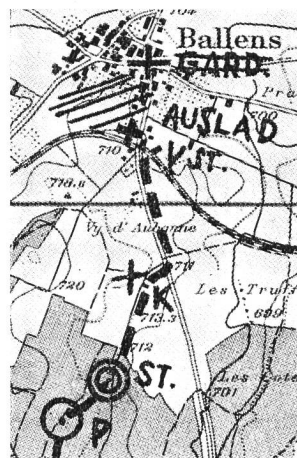
2

## Trajet avant-départ — départ

Durant ce trajet, le coureur ne doit pas avoir la possibilité de se rendre compte du terrain de course (3). Sa longueur dépend de l'endroit de l'avant-départ. Le temps prévu pour effectuer ce trajet ne doit, en aucun cas, laisser aux participants un temps d'attente trop grand à proximité du départ.



3



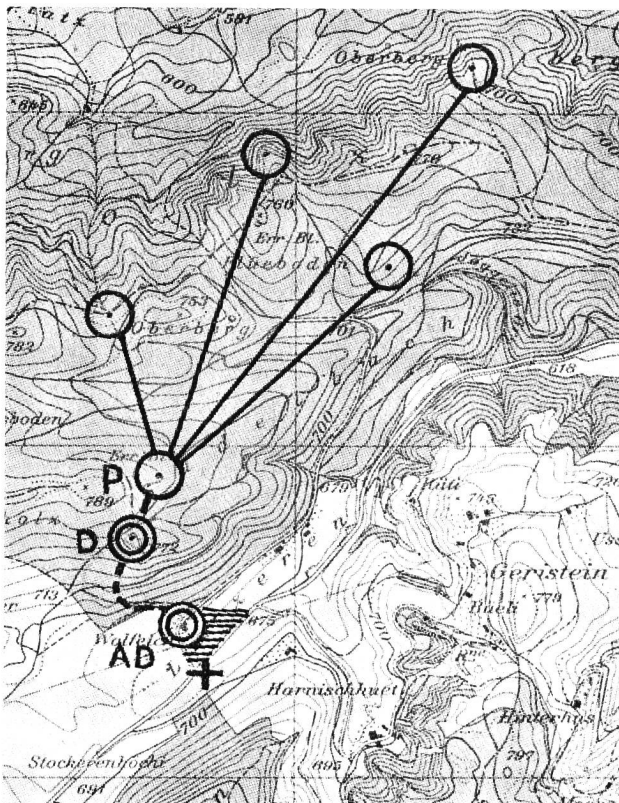
4

Le temps à disposition sur ce trajet ne sera pas compris dans le temps de course effectif. Ce trajet sera balisé.

## Départ

En aucun cas, lors de compétitions, le départ ne devra se trouver à proximité des vestiaires. Cela peut être, par contre le cas dans les courses d'entraînement, pour en simplifier l'organisation.

Le départ doit se trouver à un endroit marquant, facile à déterminer (5, 7).

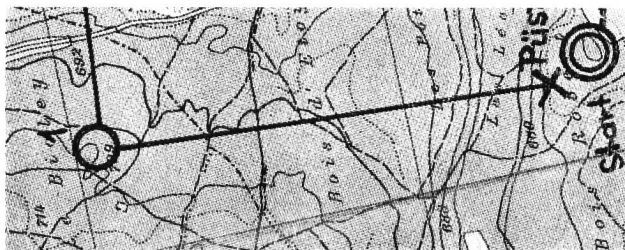


5



C'est une faute grossière que de placer le départ au pied d'une colline par exemple. Une règle importante à respecter, lors de la détermination du départ, est de prévoir que son emplacement donne une bonne position de départ pour le premier parcours (5, 7).

Question de la remise de la carte, voir en fin d'exposé.



6

## Pust

Le mot « pust » que nous adopterons également en français est une abréviation allemande qui signifie « endroit de réception des postes » (Postenübernahmestelle). Le trajet départ-pust a pour but d'éviter des attroupements de coureurs immédiatement après le départ. Il doit si possible amener les coureurs dans un autre compartiment de terrain ou être tracé de façon telle que l'orientation devienne plus difficile (1—4).

Il sera toujours balisé.

La longueur de ce parcours balisé ne dépassera pas 500 m et sa dénivellation sera au max. de 20—30 m.

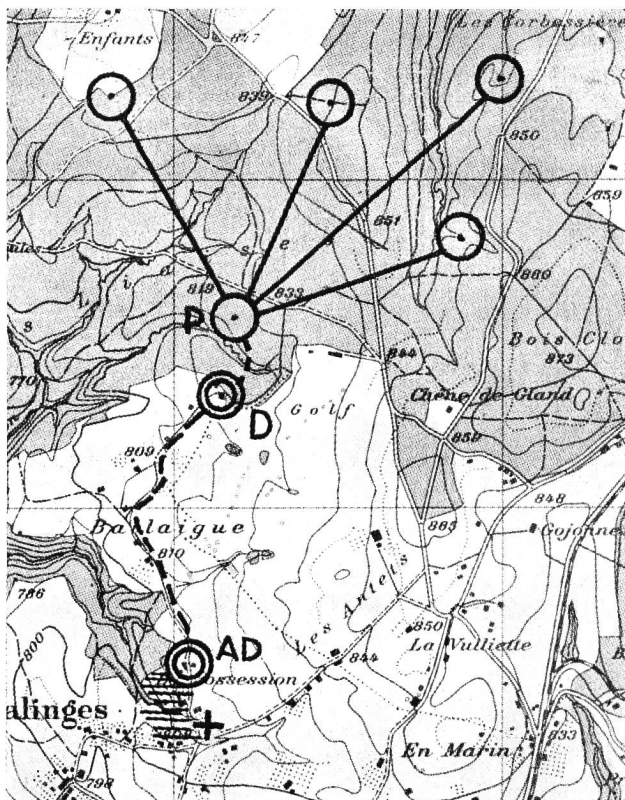
Le pust est l'endroit où généralement le coureur reçoit sa première tâche.

Le pust ne sera en aucun cas considéré comme poste.

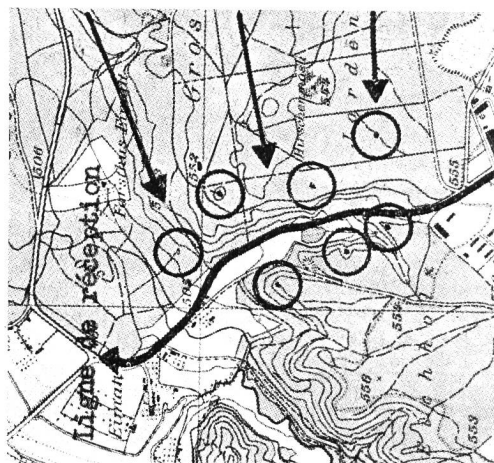
Chaque catégorie aura si possible un pust différent.

## Première tâche, parcours jusqu'au premier poste

Il est absolument faux de faire calculer le premier poste au moyen des coordonnées ou selon un autre système.



7



8

Le premier trajet ne doit pas poser de grands problèmes de lecture de carte ou de choix de cheminement. Le premier poste doit être facile à reporter sur la carte de course. Il doit également être facile à trouver dans le terrain. On évite ainsi que dès le début de la course des rassemblements de coureurs se produisent et que les équipes se suivent (6 faux).

L'effet psychologique sur les participants joue également un grand rôle.

C'est la raison pour laquelle un premier trajet long, avec beaucoup de montée, est à éviter.

## Les postes

Les postes seront désignés avec une grande précision sur la carte.

Le point au centre du cercle indique l'emplacement du poste (9).

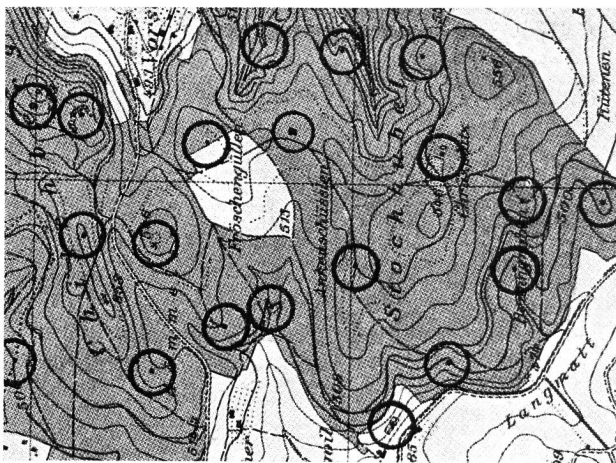
La recherche des postes dans un certain secteur fait partie du jeu « Le chat et la souris » et non de la course d'orientation.

Ils doivent être à des endroits marquants de la carte (9). Leur emplacement (sur des courbes de niveau, à une croisée de chemins, etc.) doit être tel que l'on puisse facilement les reporter sur la carte de course.

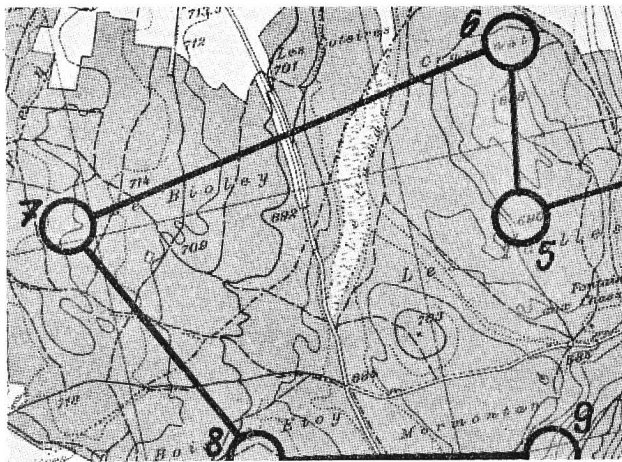
En confrontant carte et terrain, le poste doit être facile à déterminer, sans pour cela se trouver à des endroits trop marquants.

On doit pouvoir atteindre le poste de toutes les directions en partant d'un point pas trop éloigné que l'on peut déterminer exactement (10 faux).

Dans tous les cas, lorsqu'un poste doit être recherché au moyen des coordonnées, azimut, etc., son emplacement doit être situé à des endroits qui, sur la carte,



9



10

même avec une erreur de calcul, peuvent être déterminés facilement.

Les postes cachés, spécialement ceux que l'on voit pas de toutes les directions ne comptent pas parmi les postes difficiles mais bien parmi les postes à chicanes. Le poste doit être visible d'au moins 20 m., dans les courses individuelles d'au moins 50 m.

Ce n'est pas la recherche des postes, mais le trajet entre 2 postes qui doit poser le problème d'orientation. Règle générale : terrain facile — postes difficiles. Terrain difficile — postes faciles (11, 12).

L'emplacement des postes doit varier de façon à obtenir différentes techniques pour toucher les postes (crête, début de ruisseau, frontière, lisière de forêt, cabane, croisée de chemins, ravin, etc.). (9)

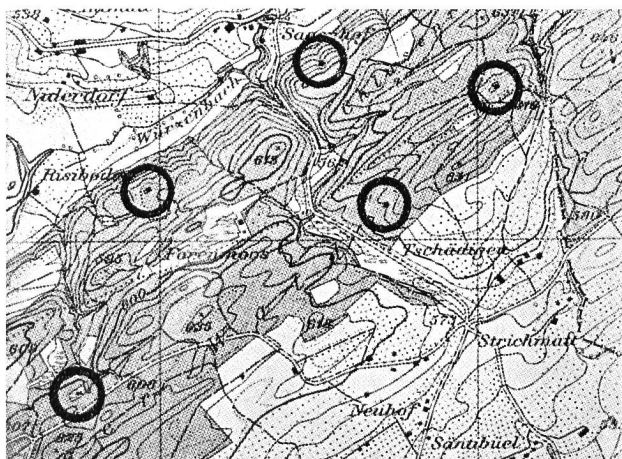
La variation des postes augmente souvent le degré de difficulté de façon étonnante.

On dit qu'un poste est facile lorsqu'il se trouve sur la ligne de réception ou immédiatement derrière celle-ci. Un poste est difficile lorsqu'il se trouve avant la ligne de réception (8).

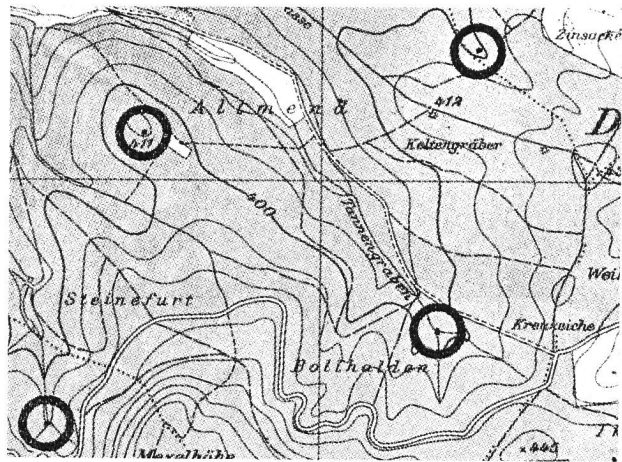
Chaque type de poste demande une technique de course différente : Il est bon de rappeler que l'on cherche une crête au moyen de la carte et de la boussole jusqu'à ce que, arrivé à sa proximité, on puisse suivre les formes du terrain jusqu'au point culminant.

Un poste sur une pente exige la lecture des courbes de niveau.

Un début de ruisseau demande une technique spéciale, car le ruisseau n'apparaît pas clairement à sa source. Il est plus facile de le trouver en remontant son cours. On doit tomber sur un coude de ruisseau aussi différemment. On atteint d'abord le ruisseau au-dessus ou au-dessous de la courbe.



11



12

Une borne de frontière demande de la routine et de l'expérience.

Une petite clairière peut être difficile à trouver dans le terrain.

Chaque type de poste devrait être utilisé 1 ou 2 fois sur le parcours.

### Choix du cheminement

Les postes seront fixés en fonction des divers cheminement.

Choix du cheminement signifie que, en consultant la carte, le coureur doit trouver différentes possibilités d'atteindre le poste suivant.

Le choix du cheminement n'a rien à voir avec les chemins et les routes, car un bon cheminement ne conduit pas forcément le long des sentiers.

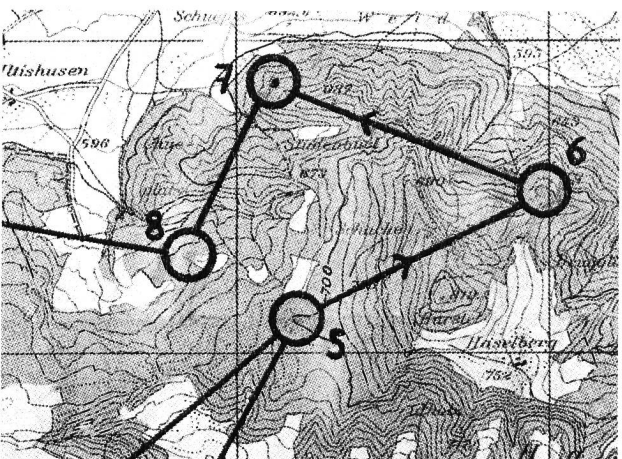
Donc divers cheminement doivent exister sur le trajet qui sépare 2 postes. Il n'est pas nécessaire que tel soit le cas sur tout le trajet (15).

La diversité des cheminement doit donner aux concurrents la possibilité de choisir une route en fonction de leur capacité physique ou de lecture de carte (14). Les possibilités de cheminement doivent amener les coureurs à étudier leur carte et à réfléchir.

Le choix du cheminement doit faire fonction de crible afin de séparer les bons coureurs des moins expérimentés.

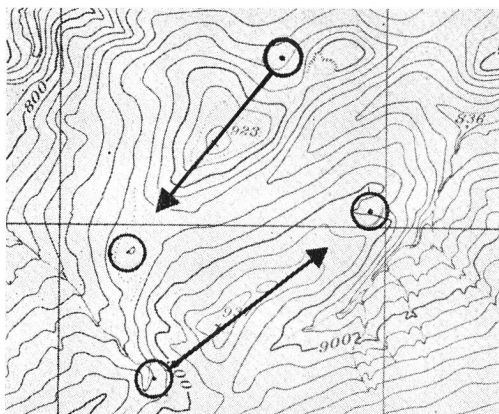
Les diverses possibilités doivent être étudiées par le traceur de piste.

Le meilleur des cheminement ne doit pas apparaître dès le premier coup d'œil. Au contraire, les coureurs trop précipités doivent être punis par un mauvais cheminement décidé trop hâtivement (13).



13





14

Il ne faut pas oublier que chaque coureur choisit son terrain subjectivement, c'est-à-dire qu'il choisit la route qui, adaptée à ses possibilités, lui permettra d'avancer rapidement et sûrement.

Le coureur physiquement fort suit des chemins, lisières de prairies ou de forêts, n'a pas peur des dénivellations. Le lecteur de carte recherche des points marquants du terrain et évite de trop grandes dénivellations. Le spécialiste de la boussole court à travers champs et bois.

C'est donc au traceur de piste d'établir son parcours en créant des possibilités de cheminement pour ces différentes catégories de coureurs.

#### Lecture de carte

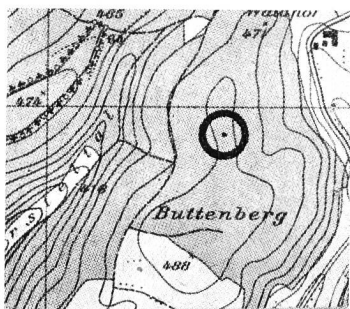
Lecture de carte signifie que, en cours de route, on doit consulter plusieurs fois la carte, le terrain paraissant peu clair ou présentant de nouvelles formes (13). Il n'y a plus de problèmes de lecture de carte lorsque l'on peut courir longtemps sur le même chemin, le long d'une lisière de forêt. Il en est de même lorsque le poste suivant peut être repéré en traversant des terrains découverts.

Diverses croisées de chemins offrent également des difficultés car la lecture de carte est, en pratique, souvent plus difficile qu'en théorie.

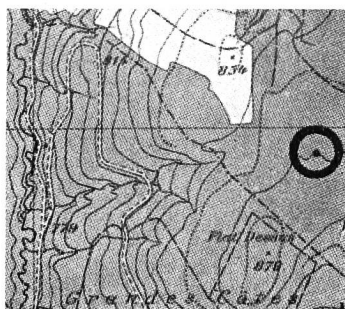
Dans la lecture de carte, les chemins, les ruisseaux, ne doivent pas jouer un rôle trop important. Les formes du terrain doivent être le facteur le plus important. Il est à rappeler que dans des terrains peu coupés, on reconnaît facilement les formes de terrain lorsque les courbes de niveau sont parallèles ou très rapprochées. On reconnaît également facilement les formes de crêtes ou de ravin. Tel n'est pas le cas pour les courbes de niveau isolées qui font de larges courbes, sur la carte (16—18).

#### Aspect du parcours

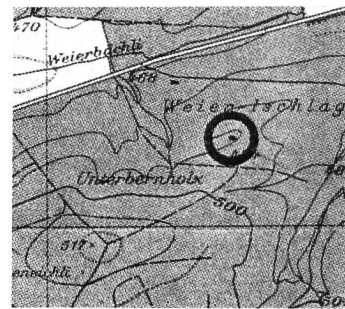
Variation : La course d'orientation est un des sports les plus variés et le traceur de piste doit établir son parcours en fonction de la variété.



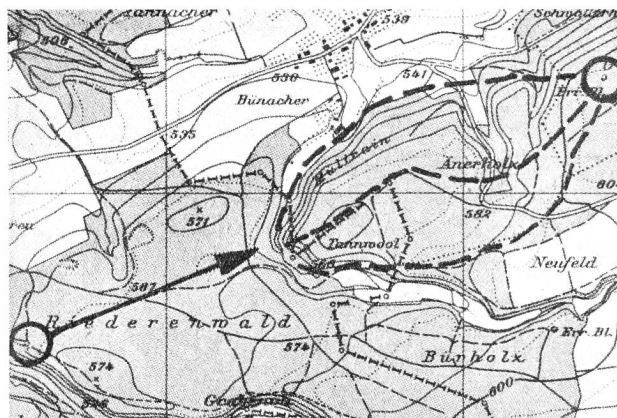
16



17



18



15

La course d'orientation peut être désignée comme épreuve polysportive. Un ensemble de diverses performances physiques et intellectuelles sont examinées durant une course.

Il s'agit de la lecture de carte, du sens de l'orientation, du calcul des pas, de la capacité de course, de l'accoutumance au terrain, de la mémoire et de la rapidité à prendre une décision.

Plus les problèmes (pas les travaux de bureau !... mais les problèmes de la technique d'orientation) seront variés au cours de la compétition, mieux le coureur pourra développer toutes ses qualités.

Cinq points sont essentiels pour éviter la monotonie de la course (meilleur travail) :

- La variation de la longueur des trajets
- de l'emplacement des postes
- des directions
- du terrain
- de la dénivellation.

#### Variation de la longueur des trajets

Un parcours avec des trajets de même longueur est non seulement ennuyeux pour l'œil, mais également lors de la course.

L'emplacement des postes est, dans ce cas, dicté par la longueur du trajet et ne peut que difficilement être prévu aux endroits propices.

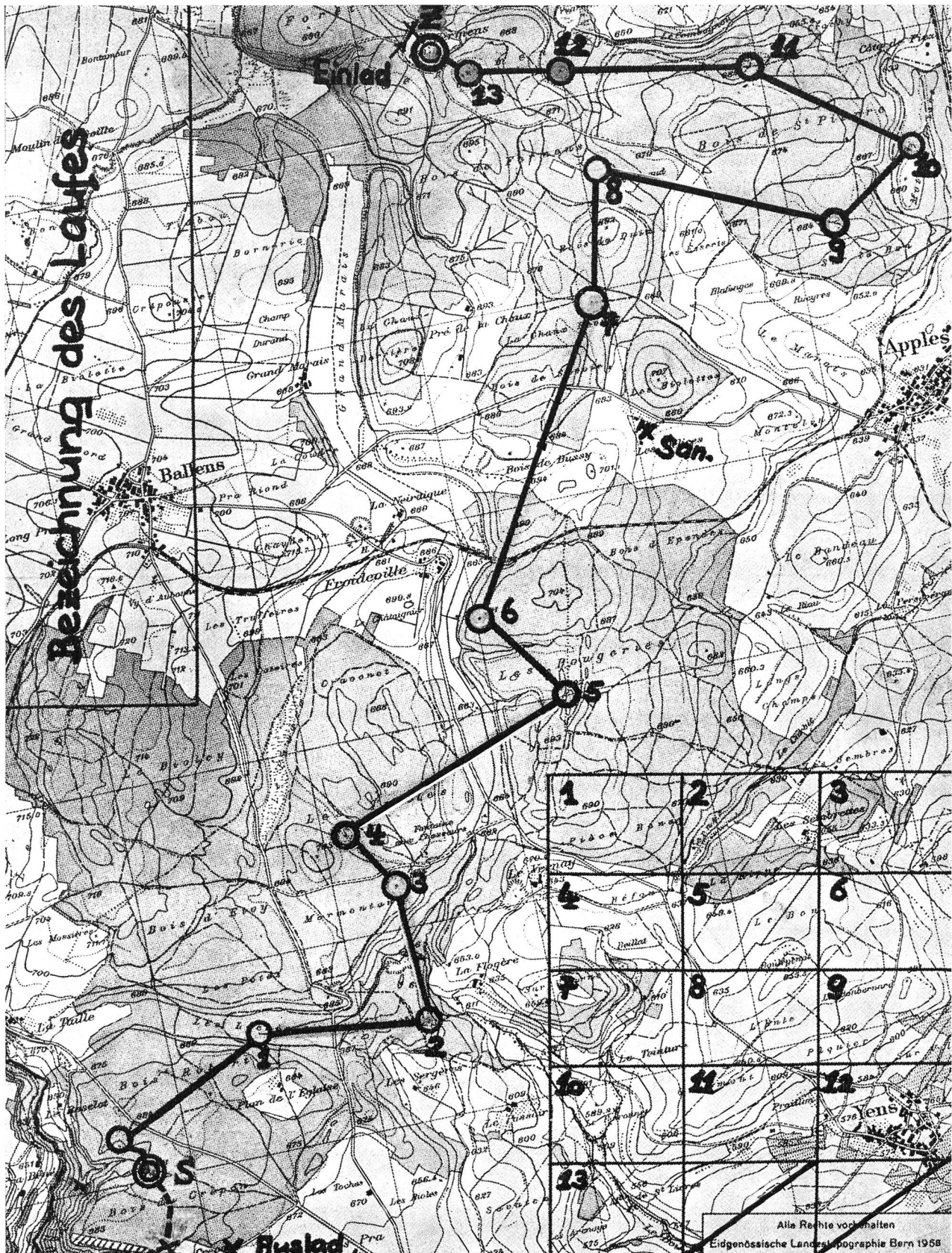
Un parcours dont la longueur des trajets est variée crée immédiatement une bonne impression. Le parcours a du « style » et la course est rendue plus agréable.

La pose de longs trajets demande beaucoup plus d'attention que pour fixer les petits trajets.

Dans les longs parcours, le traceur de piste doit chercher à placer le coureur devant des problèmes de choix de cheminement, lecture de carte, de plan et de tactique.

Les trajets de courte distance peuvent souvent éviter des angles aigus  
faire chercher des postes à la boussole  
ou sont utilisés pour traverser un terrain découvert.

Variation de l'emplacement des postes a été traitée sous article « Les Postes ».



Meilleur travail présenté au concours national de traceurs de piste 1959.

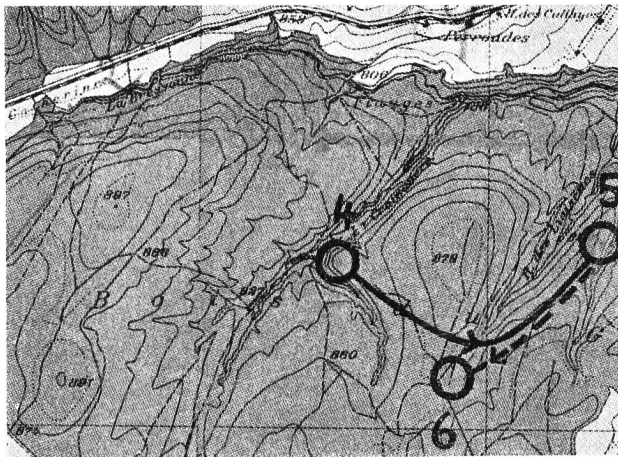
Max Hugentobler, Thalwil.

Devoir : Course individuelle pour Elite ; distance totale à vol d'oiseau 10—12 km.; disposition (emplacement départ et arrivée, nombre de postes) et façon de donner les devoirs sont libres.

Légende : Auslad = débarquement ; X ou Vorstart = avant-départ ; P = püst ; Z ou Ziel = arrivée ; Einlad = embarquement ; — — — — = parcours jusqu'au départ ou dès l'arrivée ; □ = carte de contrôle.

Solution : Seront reportés à l'avant-départ : emplacements avant-départ, départ et arrivée ; Distance = 11 775 m. ; montée = 210 m. ; ne fait recopier que 1 ou 2 postes à la fois. Remarquez les différentes variations.





19

**Variation des directions :** Plus le parcours se rapproche de la ligne droite, plus il est facile. Un parcours avec plusieurs changements de directions n'est pas seulement attrayant pour l'œil, mais il rend l'orientation plus difficile.

Dans un parcours où tous les trajets suivent la même direction, il suffit de garder le même azimut. Tous les coureurs arrivent à peu près de la même direction aux postes et repartent également dans une seule direction. Le parcours sera plus intéressant et varié si les changements de directions sont fréquents. Le coureur sera obligé de comparer la carte et le terrain.

**Variation du terrain :** Les trajets doivent varier également dans le terrain. Ils doivent conduire dans d'autres compartiments pour créer de nouveaux problèmes d'orientation, de lecture de carte.

Les trajets doivent avoir différents caractères : boisé-ouvert ; sans chemin — avec chemin ; plat — coupé.

**Variation de la dénivellation :** La dénivellation entre 2 postes ne doit en aucun cas dépasser 50 à 100 m. suivant la catégorie. De fortes montées doivent être coupées par un poste avec devoir technique.

Il est faux, pour la catégorie IP, de prévoir de fortes montées au début du parcours.

En alternant les trajets de montée et de descente, on coupe l'éventuelle monotonie de la course.

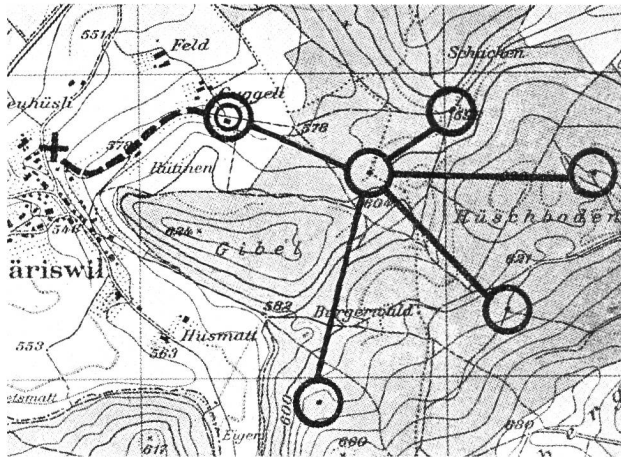
### Considérations particulières

Lors de l'établissement du parcours, il faut tenir également compte des points suivants :

**Exigences physiques :** La longueur du parcours ainsi que la dénivellation doivent s'adapter au stade d'entraînement des coureurs.

Au début de saison il ne faudra pas atteindre les limites maxima fixées pour les différentes catégories.

**Angles aigus :** On entend par angle aigu un tracé entre 3 postes qui permet, pour toucher le 3<sup>me</sup> poste, d'utiliser, sur une partie du parcours, exactement le



22

même cheminement qu'entre le premier et le second poste (19).

Les angles aigus sont à éviter. Ils donnent l'occasion aux coureurs de se rencontrer. Ils éliminent tout problème de lecture de carte ou d'orientation.

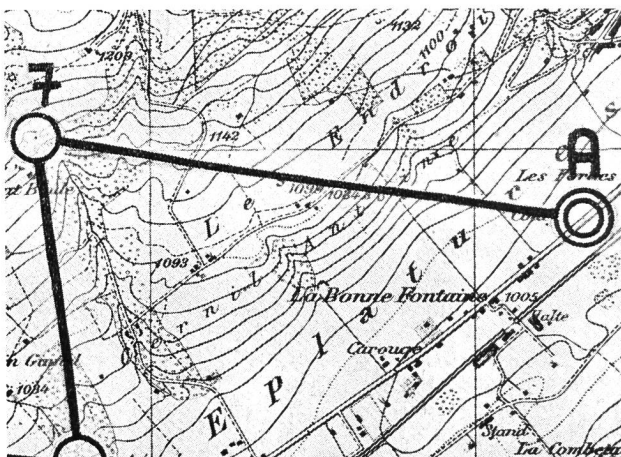
**Dernier poste et arrivée :** Lors de la pose du parcours sur la carte, ces deux points sont à traiter simultanément.

L'arrivée ne doit jamais être un point à calculer par coord., azimut, etc. (23).

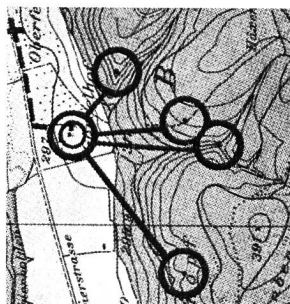
De même, l'arrivée ne sera jamais un poste à chercher mais doit être vue d'une certaine distance afin que tous les coureurs proviennent de la même direction. Elle doit donc être placée hors de la forêt (20, 21).

Le dernier poste doit être un poste de recueil afin de canaliser les coureurs de toutes les catégories jusqu'à l'arrivée (21, 22).

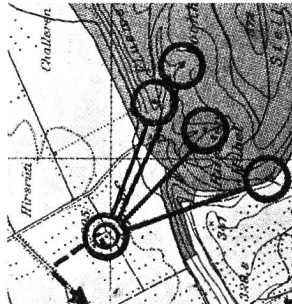
Le trajet dernier poste—arrivée doit être si possible court, sans grands problèmes de lecture de carte et de choix du cheminement. Le poste devrait être placé



23



20



21



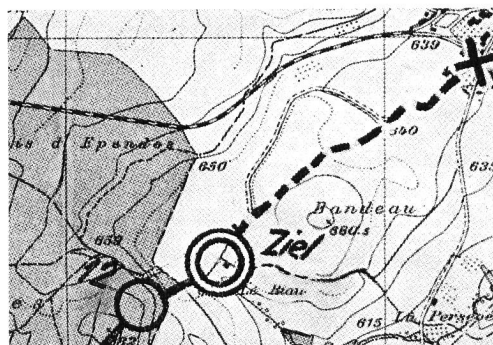
24

de façon telle que le concurrent soit encore obligé de s'orienter avant de s'engager sur ce trajet (24, 25). Le trajet dernier poste—arrivée sera plat ou descendra.

C'est une erreur de placer l'arrivée sur une hauteur. Dans les courses d'entraînement l'arrivée se trouvera généralement à proximité du départ.

Le chemin jusqu'à l'embarquement ou aux vestiaires doit éloigner les concurrents de la région de course (25). Un abri devrait se trouver soit à proximité de l'arrivée, soit du lieu d'embarquement.

Point encore important : L'arrivée devrait se trouver à un endroit accueillant, loin du trafic.



25

## Organisation d'une course d'orientation comme examen à option

**Examen à option d'un groupement ou d'un arrondissement.** Nombre de patrouilles prévues : 10 à 20 de chacune 3 coureurs.

### Organisation

L'organisation d'une telle course doit être très simple. C'est le moniteur ou chef d'arrondissement qui se chargera de tous les travaux. Il fonctionnera comme traceur de piste et réglera toutes les questions administratives.

### Préparatifs :

**Choix du terrain :** Le terrain de course devrait se trouver à proximité du domicile, afin que les participants puissent l'atteindre si possible à bicyclette.

**Projet du tracé :** Le projet du tracé sera établi quelques semaines avant la course. Le moniteur choisira le point de rassemblement en fonction de l'emplacement des vestiaires, du départ et de l'arrivée, qui se trouveront, dans la mesure du possible, assez près les uns des autres.

Le parcours tiendra compte du degré de difficulté de la ou des catégories. Pour tous les autres détails le traceur de piste s'en référera à l'article de ce numéro. Pour simplifier l'organisation, tous les postes seront donnés d'après le système finlandais. On pourra les faire reporter en une seule fois au début de la course ou, suivant le tracé, éventuellement en deux fois.

**Commande de cartes :** On peut utiliser deux sortes de cartes :

les cartes nationales, si possible au 1:25 000 que le moniteur peut recevoir gratuitement du bureau cantonal IP.

ou un extrait noir/blanc composé par le Service topographique. Ces cartes doivent être achetées. Les commandes seront adressées directement à cet office.

**Annnonce de l'examen :** Quelques semaines avant la course, le moniteur annoncera son examen suivant les instructions des bureaux IP. Il commandera également le matériel nécessaire (boussoles, chronomètre, év. cartes, etc.).

**Reconnaitances :** 2 à 3 semaines avant la course, le traceur de pistes se rendra dans le terrain. Il calculera le temps nécessaire pour le trajet avant-départ — départ. Puis, il effectuera, au pas de course, le trajet dessiné. Il examinera la couverture du sol, les particularités du terrain ainsi que les différents chemins entre les postes. Il modifiera éventuellement l'emplacement de certains postes qu'il marquera dans le terrain (bande de gazon).

**Contrôle :** Une fois le tracé définitif arrêté, la carte sera soumise à un contrôleur.

**Préparation des cartes :** Deux possibilités : Faire recopier l'avant-départ, le départ et l'arrivée aux vestiaires ou ce qui est mieux dans ces petites courses, le traceur de piste dessine lui-même ces emplacements sur les cartes.

**Matériel de poste :** peut être réduit à sa plus simple expression. Si l'on ne possède pas de fanions en étoffe et de planchettes avec timbre, on marquera l'emplacement des postes par des bandes de papiers de couleur sur lesquelles on inscrira le signe distinctif du poste. Eventuellement on préparera les planchettes avec les postes à reporter.

**Autres préparatifs administratifs :** Quelques jours avant la course, le moniteur établira les cartes de contrôle, la liste de départ et le protocole d'arrivée.

**Forces auxiliaires :** pour le jour de la course : 1 starter qui peut ensuite fonctionner à l'arrivée. Le moniteur organisera l'avant-départ et l'arrivée.

**Jour de la course :** Le moniteur marquera suffisamment tôt les postes et les équipera. Il jalonnera ensuite le trajet jusqu'au post et affichera à cet endroit les postes à toucher. Il donnera les instructions au starter et se rendra à l'avant-départ puis à l'arrivée. Après l'établissement de la liste et de la proclamation des résultats, il relèvera les postes.

### Contrôle des parcours

Les traceurs de pistes qui ne possèdent pas une grande expérience devraient faire contrôler leur travail. Les organisateurs s'éviteraient de nombreuses surprises désagréables le jour de la course.

Le contrôleur remplit la fonction de conseiller. On choisira généralement une personne neutre qui possède une certaine expérience de la pose des parcours. Il est possible, lorsque plusieurs traceurs de piste qualifiés établissent les parcours, de laisser le soin à ces personnes de se contrôler mutuellement. Les organisateurs remettront aux contrôleurs tous les documents nécessaires suffisamment tôt, si possible avant que la carte soit commandée.

Il serait à souhaiter que toutes les courses de l'IP annoncées comme examen à option soient contrôlées. Par contre, les courses cantonales et d'une certaine importance sont à faire contrôler.

Les organisateurs qui ne connaîtraient pas de spécialistes peuvent s'adresser à l'EFGS qui leur transmettra une liste des contrôleurs de leur région.

# Considérations techniques

## Généralités

La course d'orientation ne doit pas ressembler à un pronostic de Sport-Toto. Certaines règles doivent être respectées si l'on désire que la course réussisse.

1. Mêmes conditions pour tous les participants.
2. Les indigènes ne doivent pas être favorisés.
3. Le facteur hasard ne doit jouer aucun rôle.
4. La course ne doit pas être inutilement truffée de tâches qui semblent en augmenter les difficultés ou la rendre intéressante.

## Remise de la carte, connaissance du départ et de l'arrivée

En catégorie IP, le jeune homme doit pouvoir étudier la carte avant le départ; il faudrait donc remettre celle-ci à l'avant-départ ou sur le trajet avant-départ—départ, à un endroit marquant du terrain; évent. aux vestiaires. Si le terrain est très facile, on peut la remettre au départ ou exceptionnellement au pust (1—4). Si la carte est remise avant le départ, ce dernier ainsi que le chemin avant-départ—départ seront à reporter sur la carte de course.

Si la carte est remise au départ ou au pust, l'endroit exact du départ doit être indiqué sur la carte de course. Tous les autres systèmes qui ont pour but de corser les difficultés ne font plus partie des règles de fairplay. Le seul but atteint est de rendre les coureurs nerveux avant le départ et de favoriser les indigènes.

Il ne faut pas oublier d'indiquer suffisamment tôt l'arrivée, si possible en même temps que le départ. La

connaissance du lieu de l'arrivée peut rendre de grands services aux participants qui abandonneraient en cours de route.

## Les devoirs

Considérations générales: Il faut d'abord faire une nette distinction entre les courses militaires et les courses civiles.

Les buts recherchés en sont totalement différents.

Dans les courses militaires l'indication des points au moyen des coordonnées, azimut, points de repère, report d'un point d'une carte d'une certaine échelle sur une carte d'une autre échelle, etc. font partie de l'appréciation des connaissances militaires. Il serait donc faut de les supprimer dans les courses d'orientation militaires.

Quel est le but des courses d'orientation civiles ?

Comme déjà indiqué ce but est, de développer certaines qualités, parmi lesquelles la lecture de carte, le sens de l'orientation, l'habitude du terrain, la résistance physique, la mémoire, la rapidité de décision.

Le but recherché par les courses d'orientation de l'instruction préparatoire est identique à celui des courses civiles, c'est aussi la raison pour laquelle les courses de l'IP doivent tendre à se rapprocher de la conception des courses civiles et non de celle des courses militaires. C'est du traceur de piste que dépend toute la réussite de la course. S'il choisit bien son parcours en tenant compte des points mentionnés dans cet exposé il ne doit pas avoir besoin de donner de tâches techniques.

Il est faux de croire que les travaux techniques rendent la course plus intéressante. C'est souvent le contraire qui se produit. A vouloir rechercher le plus de finesses possible, on enlève tout enthousiasme pour les problèmes d'orientation.

Il est faux aussi de croire que les travaux techniques rendent la course plus difficile.

A quoi servent les travaux techniques si le parcours ne présente pas de difficultés propres à la course d'orientation !

## Quel système faut-il adopter ?

Il faut se souvenir que plus les travaux sont simples, plus la course est intéressante et ressemble à une véritable course d'orientation.

Le système qui permet de se rapprocher le plus de cette conception est appelé système finlandais.

Il consiste à reporter les postes sur la carte de course. L'endroit précis de leur emplacement sera marqué par un point au centre du cercle. Ce système permet de placer des postes à des endroits que l'on ne pourrait pas calculer exactement avec les devoirs techniques. Avec ce système l'organisation des courses, spécialement celles d'entraînement en est singulièrement simplifiée. C'est le système adopté dans le film de l'EFGS sur la course d'orientation.

Dans les courses d'entraînement, les participants relèveront généralement tous les postes avant le départ.

Lors des compétitions il est de règle que seul 1 poste soit à relever au pust afin d'éviter que plusieurs équipes se gênent.

Durant la course 1 ou plusieurs postes peuvent être relevés, mais au maximum 3.

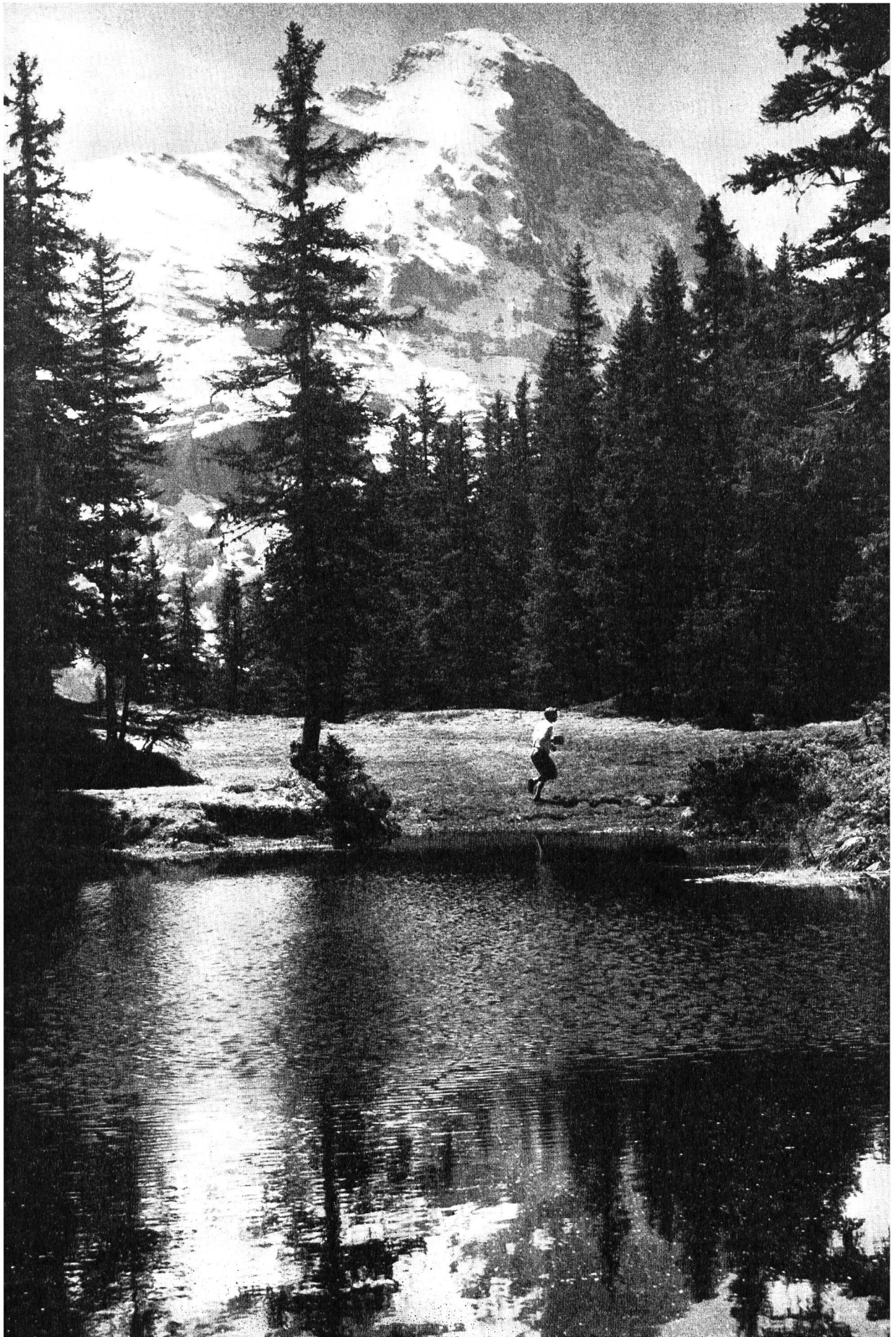
Cette façon de donner les postes n'est pas à considérer comme tâche technique.

## Tâches techniques

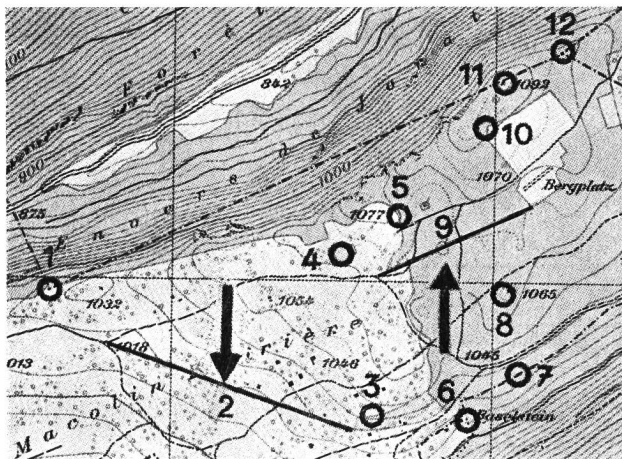
Définition et but: On entend par tâche technique tout calcul d'emplacement des postes devant s'effectuer à l'aide d'un moyen auxiliaire, autre que la carte originale. Exemples : réglette (coordonnées), boussole (azimut pur), croquis, vue d'avion, etc.











26

Il faut se souvenir, lorsque l'on donne des tâches techniques, qu'une erreur de calcul est toujours possible. Donc le point à rechercher doit être trouvé facilement sur la carte, même s'il n'est pas calculé très exactement. Les tâches techniques doivent viser à un but précis en rapport avec le terrain et le trajet et non pas être indiquées selon le bon vouloir des traceurs de piste.

Un poste à reporter au moyen des coordonnées sera placé par exemple pour couper une montée trop grande. « Arrêt pour souffler ».

Le rayon est la seule possibilité de faire marcher les concurrents à la boussole sans retirer la carte. Dans les courses civiles, il n'est pas indiqué de retirer les cartes. Le rayon consiste à tracer, sur la carte, une ligne d'une certaine distance, le poste se trouvant quelque part sur cette ligne (26).

Le rayon doit, par exemple, forcer les coureurs à rester dans une langue de forêt, aider à traverser, sur un certain axe, des parties de terrain peu propices (terrain ouvert, terrain présentant certains dangers).

La distance maximum pour une marche à la boussole pure est de 500 m pour les courses individuelles et de 800 m pour les courses par équipes.

Lorsqu'une marche à l'azimut est prescrite, il faut, dans toutes les courses cantonales, indiquer l'azimut de 3 façons différentes :

pour la boussole Recta 6400 °/°

Sylva 360 ° (degrés)

Sylva 400 gr. (grades)

Les croquis ne doivent être utilisés que s'ils montrent plus de détails que la carte remise.

Il en sera de même pour les vues d'avion. Par principe, elles doivent être utilisées que si elles permettent de voir les détails qui ne figurent pas sur la carte.

On ne doit indiquer les postes par d'autres cartes et échelles que si des détails supplémentaires s'y trouvent. Il est faux par exemple, de donner un devoir sur la carte au 1:100 000 alors que le participant court avec une carte de 1:25 000.

Les postes hors de la carte ne doivent pas être donnés en catégorie IP.

Toutes ces tâches doivent être absolument claires : échelle et flèche du nord pour les croquis et photos, indication précise du début et de la fin du rayon, endroit où l'on se trouve pour les photos.

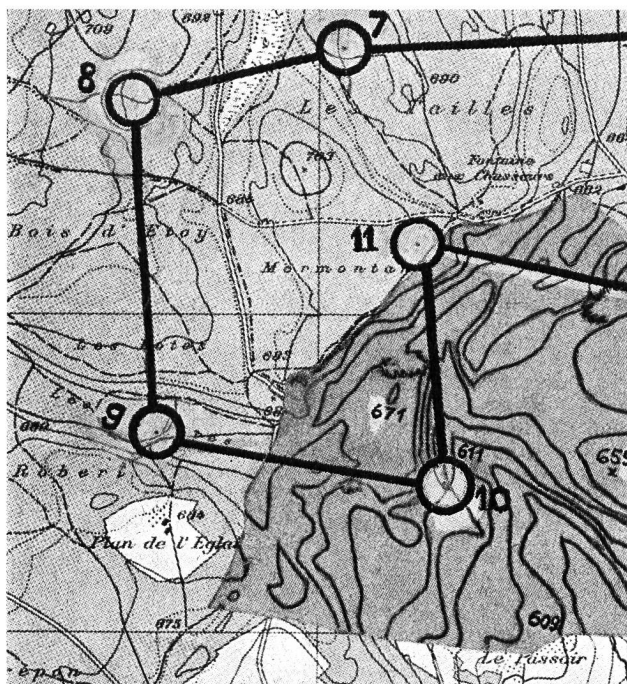
Les devoirs techniques ne doivent pas faire perdre de temps. Le calcul de la tâche ne doit pas retenir le coureur plus longtemps que l'intervalle de départ.

On doit se souvenir que durant la course il faut 3—5 fois plus de temps pour résoudre un problème qu'à la maison.

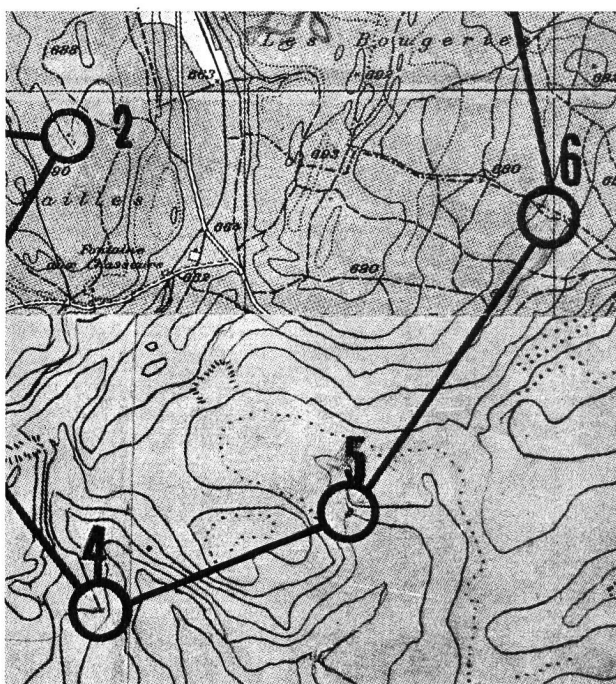
**Courbes de niveau :** il existe néanmoins un travail technique qui lui est en rapport avec les buts de la course d'orientation civile, c'est la marche selon les courbes de niveau.

Ce système est à préférer à tous ceux mentionnés ci-dessus.

Il consiste à ne reproduire que les courbes de niveau sur une certaine partie de la carte de course (27, 28). Ce système oblige le coureur à travailler avec le terrain surtout si l'on désire traverser une région ouverte. Pour la catégorie IP, les postes doivent être placés à des endroits extrêmement précis, point culminant, crête, ravin, etc.



27



28

Il est à souhaiter que, cet automne, nombreux seront les moniteurs qui organiseront une course d'orientation et participeront au concours national de traceurs de piste. « Jeunesse forte — peuple libre » publiera en novembre les conditions de participation à ce concours.