

Zeitschrift: Jeunesse et sport : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin

Herausgeber: École fédérale de gymnastique et de sport Macolin

Band: 36 (1979)

Heft: 3

Artikel: Course d'orientation : le stade c'est la nature : quelques réflexions à propos de la pose des parcours

Autor: Hanselmann, Erich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-997244>

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

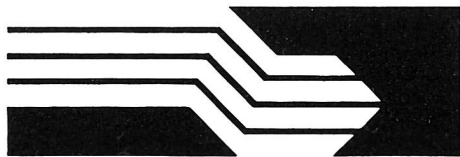
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 07.02.2026

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



THÉORIE ET PRATIQUE

Course d'orientation

Le Stade c'est la nature

Quelques réflexions à propos de la pose des parcours

Erich Hanselmann, Macolin

Caricatures: Thomas Haegler

Photographies: E. Hanselmann/H. Lörtscher

Adaptation française: H. Moesch

Importance de la pose des parcours

En course d'orientation (en abrégé CO), on ne connaît pas d'installations sportives standardisées comme il en existe pour de nombreuses disciplines sportives. Chaque installation est unique, mise sur pied pour un seul événement. *Chaque concours a son aspect bien à lui*, déterminé par le terrain, par la carte mais aussi et surtout par le poseur du parcours qui doit savoir répondre de manière optimale aux exigences de la course d'orientation. *La pose d'un parcours est un travail créatif*. Se basant sur ses aptitudes manuelles, le poseur doit être capable de concevoir un parcours adapté au niveau des concurrents, qui représente un défi pour les coureurs et qui leur permet d'éprouver de la joie.

Des parcours qui ne conviennent pas provoquent la déception des coureurs et mettent en question toute la mise en œuvre nécessaire au déroulement d'une course.

Par le changement continu du «Stade naturel», la CO est d'une variété inouïe que peu d'autres sports connaissent. Cependant, ce ne sont que les poseurs de parcours qualifiés et expérimentés qui réussissent à tirer parti de toutes les possibilités offertes. *La formation des poseurs de parcours est donc primordiale*. Ce n'est pas seulement le coureur de niveau mondial qui a besoin d'un parcours intéressant, mais aussi bien le débutant inexpérimenté que le sénior ont le droit à un concours conçu selon les règles de l'art, concours qui pourra leur apporter joie et satisfaction.

Notions fondamentales de la pose d'un parcours

Chaque poseur de parcours doit connaître les éléments fondamentaux de la pose. C'est en quelque sorte la base du métier, sur laquelle s'échafaude toute élaboration de parcours.

Exigences physiques

Longueur du parcours, dénivellation

Exigences techniques d'orientation

- Critères régissant l'emplacement des postes
- Degré de difficulté de l'emplacement du poste
 - Ligne directrice
 - Ligne de réception
 - Secteur de réception
 - Environs du poste
- Éléments d'orientation sur le parcours partiel
 - Choix du cheminement
 - Orientation générale
 - Orientation précise, détaillée
 - Travail à la boussole / contrôle de la direction
 - Contrôle de la distance
- Conception d'ensemble du parcours
 - Utilisation effective du terrain
 - Variations: emplacement des postes, longueur des parcours partiels, rythme de course, problèmes d'orientation

Organisation

Disposition d'ensemble de la course, emplacements de départ et d'arrivée.

Le bon parcours de CO

Quelles sont les caractéristiques d'un bon parcours de CO?

Exigeant un travail intellectuel constant

exigences techniques sans discontinuer: choix du cheminement, orientation de détail, contrôle de la direction et de la distance, orientation générale.

Varié

- différents problèmes d'orientation: topographie fine, trajet en pente, secteur dégagé, secteur touffu, etc.
- parcours partiels de longueurs différentes: signifie que les problèmes de choix de cheminement sont aussi différents
- de nombreux changements de direction (contrôle de la direction)
- variation des exigences physiques: trajets rapides, lents, plats, en descente, en montée, «casse-pattes», marécageux.

Adapté au niveau du coureur

les exigences techniques d'orientation ainsi que les exigences physiques doivent toujours être adaptées au niveau de performance des coureurs.

Sportivement loyal

but principal de tout parcours: des conditions identiques pour tous les participants.

Les exigences physiques

En élaborant un parcours, il faut tenir compte de la capacité de performance physique du coureur. Les trois critères principaux en fonction desquels il faut adapter les exigences physiques sont:

- l'âge
- le sexe
- l'état d'entraînement

Un grand nombre de pays ont élaboré des directives à l'intention du poseur de parcours. Elles lui indiquent quel doit être le niveau de la charge physique pour les différentes catégories de concurrents. A ce propos, il s'avère utile de varier la durée de la performance et non pas la longueur des parcours en fonction des différentes catégories. *Suivant le genre de terrain et son degré de ralentissement*, la durée de l'effort peut varier énormément tout en gardant la même distance de course. Il faut également tenir compte de la dénivellation que doit vaincre le coureur. Dans les CO d'Europe centrale, la dénivellation est généralement connue avant la compétition. Le poseur de parcours calcule en «kilomètres-effort». Pour ce faire, il ajoute dix fois la valeur des montées à la distance horizontale. Cela n'a cependant pas cours en Scandinavie.

Exigences physiques

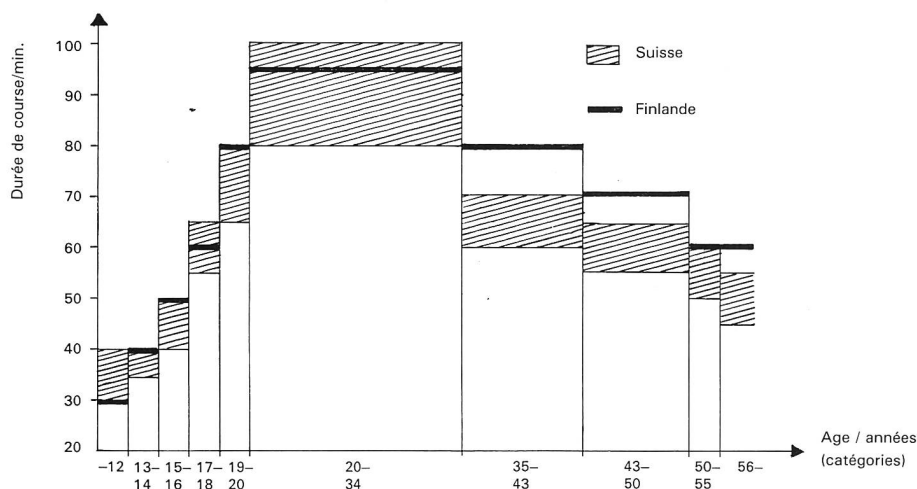
Comparons les exigences physiques posées aux concurrents en Suisse et en Finlande.

Comparaison entre hommes et femmes

La durée de l'effort demandée au genre féminin est en moyenne inférieure de 5 à 10 minutes à celle demandée aux hommes. Ce n'est qu'à l'âge Elite que la courbe de performance des femmes, à la place d'être parallèle à celle des hommes, reste nettement en-dessous de cette dernière.

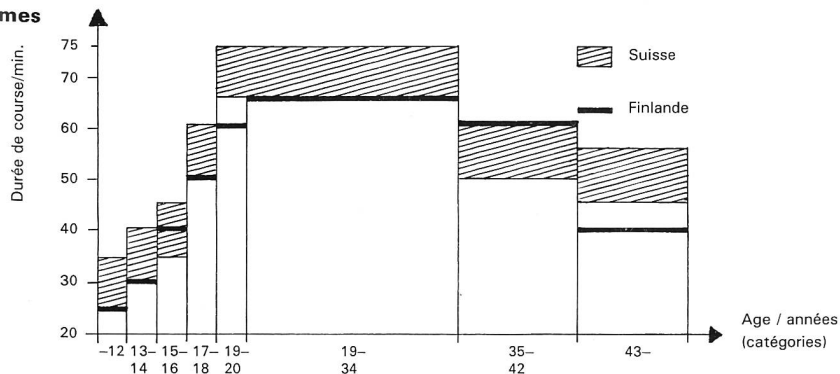
On peut se demander si une telle réduction des exigences est justifiée. Des investigations médico-sportives, ainsi que les expériences faites dans d'autres sports d'endurance, nous indiquent que du point de vue de l'endurance la femme supporte aisément des charges de lon-

Messieurs



La comparaison montre à quel point les exigences posées au poseur de parcours finlandais sont précises. En Suisse, ces exigences sont plus larges. Il est frappant de voir qu'en Finlande les exigences pour les catégories des seniors sont nettement plus élevées.

Dames



Il est intéressant de constater que les exigences posées aux dames finlandaises sont plutôt inférieures à celles qui ont cours en Suisse.

que durée et atteint presque les capacités de l'homme. Si l'on ne considérait que ce facteur-là, alors il faudrait donner raison à un groupe d'experts suédois qui demande les mêmes exigences physiques pour les femmes. Une telle mesure n'entraînerait guère des lésions corporelles, mais provoquerait par contre une élévation très notable des exigences d'entraînement pour les femmes, particulièrement en Elite.

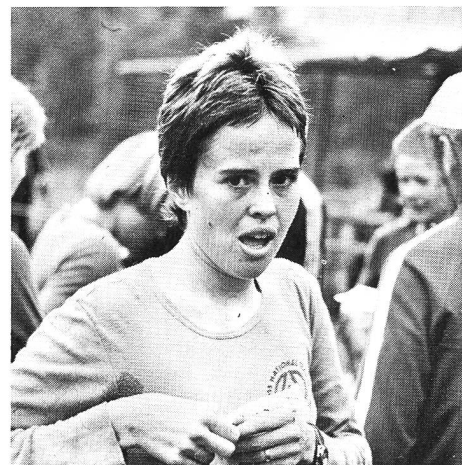
Les exigences sont trop axées sur la victoire

Il ne faut pas perdre de vue que les exigences mentionnées ne concernent que les meilleurs (temps du vainqueur). La durée de performance de la grande masse des coureurs est bien plus élevée et atteint souvent le double du temps du premier, notamment là où les groupes de participants ne sont pas homogènes.

Il est bien évident que les exigences demandées sont aussi en rapport avec le développement que la CO a déjà atteint dans le pays concerné. Dans une comparaison inter-nations, la Suisse est proche des normes IOF pour les courses d'orientation internationales. Ces normes sont plutôt basses.

Les exigences psychiques Enregistrer visuellement – décider – réaliser – corriger

La particularité de la CO réside dans le fait que l'effort physique n'est pas le seul travail à accomplir. Durant toute la durée de la performance, il faut encore faire un travail intellectuel. Il faut résoudre des problèmes techniques d'orientation sans discontinuer. Le coureur étu-



Une hausse des exigences dans les catégories féminines entraînerait une intensification de l'entraînement.

die ses problèmes, présentés visuellement sur la carte de course, se décide pour une solution et essaie de réaliser, de mettre en pratique cette décision. Il suit donc un trajet dans le terrain, trajet qu'il a choisi de son propre chef. Il compare continuellement carte et terrain et corrige la décision prise lorsqu'une situation imprévue, inattendue, rend de tels changements nécessaires.

La CO n'a pas de niveaux de difficulté standardisés

Le degré de difficulté technique d'un parcours de CO ne peut pas être mesuré. Il est laissé à l'appréciation du poseur de parcours qui doit se rendre compte que même un problème relativement simple peut se révéler d'une difficulté extrême pour le débutant. Il doit aussi savoir présenter au chasseur de postes expérimenté un optimum de difficultés. En généralisant quelque peu, il est possible de distinguer trois niveaux de difficulté :

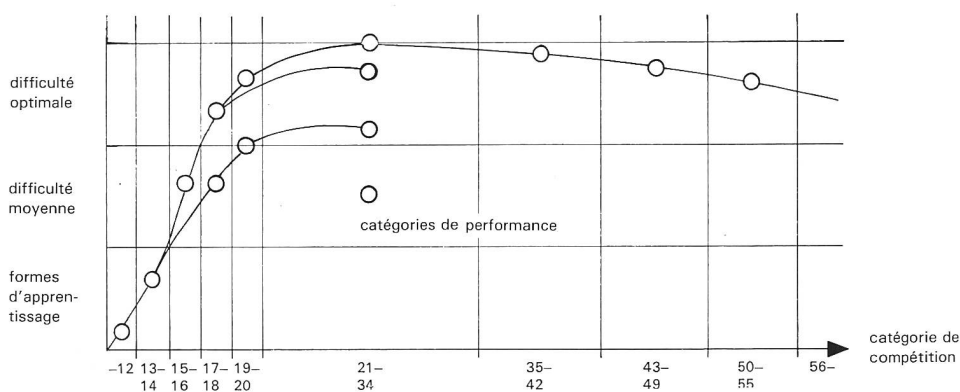
- 1er niveau: formes d'apprentissage
- 2e niveau: difficulté moyenne
- 3e niveau: difficulté optimale

En premier, le poseur de parcours doit prendre une décision quant au niveau de difficulté que doit présenter un parcours. Le degré de difficulté d'un parcours ne doit jamais être laissé au hasard.

Que signifie «difficile»?

Du point de vue de l'orientation, la difficulté dépend de toute une série d'éléments, tels que lignes directrices, lignes de réception, secteurs de réception, possibilités de cheminement, etc.

Niveaux de difficulté et catégories de compétition



Solution possible pour la Suisse

Le *critère principal* sera cependant toujours et encore *le terrain*. Dans un terrain scandinave, à topographie très fine et dans lequel la visibilité est très réduite, les éléments d'orientation sont peu nombreux. De ce fait, il sera nettement plus difficile de s'y orienter que dans un terrain plus continental, à structure topographique plus ample, où la vue porte plus loin et dans lequel le réseau des chemins est dense. Dans un terrain «difficile», ce ne sera pas une tâche bien pénible pour le poseur de parcours de trouver des problèmes d'orientation difficiles. Poser des parcours faciles destinés aux débutants sera par contre une tâche exigeante. Dans un terrain «facile» la situation sera inversée. Même à grand-peine, il ne sera souvent pas possible de trouver des problèmes d'orientation vraiment difficiles.

L'échelonnement des difficultés d'orientation est fonction du terrain

Dans un terrain difficile, le poseur de parcours aura nettement plus de possibilités d'échelonner le degré de difficulté et de l'adapter au niveau des coureurs. Il devra pourtant veiller bien davantage à ne pas rendre ses parcours trop exigeants. Dans un terrain facile (et beaucoup de forêts d'Europe centrale sont à classer dans cette catégorie), le poseur de parcours n'a qu'un seul principe à suivre:

Rendre aussi difficile que possible

Il consacrera tous ses efforts à trouver des problèmes d'orientation quelque peu difficiles. Dans un terrain de ce genre, beaucoup de catégories vont se trouver au 3e niveau, car même une difficulté optimale, la plus élevée que l'on puisse atteindre dans ce terrain, sera encore relativement basse. Des compétiteurs tant soit

peu formés ne risquent guère de rencontrer des problèmes insurmontables. Il arrive par contre souvent que les exigences demandées soient trop faciles.

Même niveau de difficulté pour les dames

Les difficultés techniques devraient être au même niveau pour les deux sexes.

Des parcours techniquement difficiles pour les catégories seniors dames et messieurs

Il ne devrait jamais arriver que les parcours des catégories citées soient identiques aux parcours techniquement simples des catégories jeunesse.

Même durée de performance ne signifie pas même degré de difficulté

S'il s'avérait non rentable de faire imprimer les parcours pour les catégories relativement peu fréquentées, il est bon de se rappeler que les parcours peuvent aussi être dessinés à la main. On peut aussi essayer une solution consistant à faire reporter le parcours sur la carte par le coureur lui-même, si possible avant le départ chronométré. Ces problèmes «administratifs» sont néanmoins d'importance secondaire.

Les progrès administratifs (impression des parcours) ne doivent pas conduire à une *dépréciation de la technique d'orientation* (parcours inadaptés).

L'utilisation optimale du terrain

Le poseur de parcours doit savoir *tirer parti de manière optimale* du terrain. Cette exigence est valable pour chaque niveau de performance et pour tous les genres de terrain. Tout d'abord il vaut la peine d'examiner le *terrain* à disposition quant à la présence de *sec-*

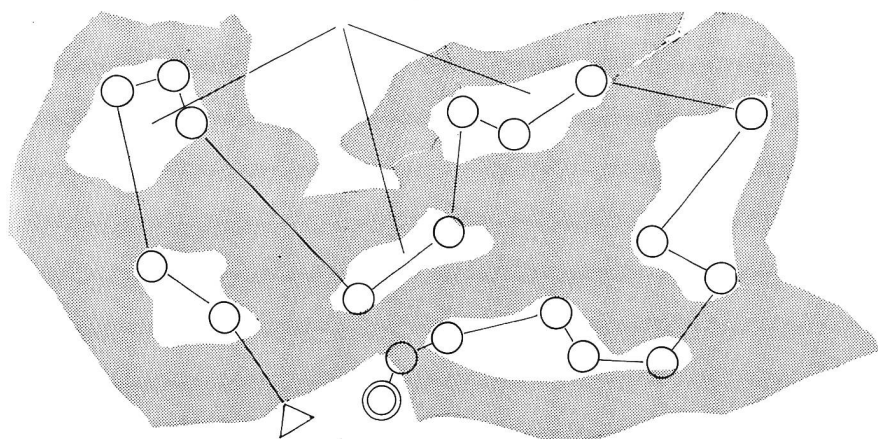
teurs intéressants du point de vue de l'orientation. Ces zones sont à mettre en évidence. C'est dans ces parties que l'on mettra les *principaux* problèmes d'orientation. C'est à partir de là que le parcours prendra son visage, et *c'est aussi dans ce secteur que la course devrait se décider*. Le terrain situé entre ces zones primordiales fera l'objet d'un examen serré quant à ses possibilités et ses caractéristiques. Il se pourrait qu'on y trouve d'intéressants problèmes de cheminement.

La plupart du temps, les parcours partiels situés dans ces zones de transition entraînent un *changement du rythme* de course. Les problèmes techniques deviennent relativement simples (peu d'orientation détaillée) et la vitesse de course peut être élevée d'autant. En disposant intelligemment les parcours partiels, il est possible de *provoquer sciemment des changements répétés de la cadence de course*. On rend ainsi *le travail technique plus difficile*.

Nombre de postes par unité de temps

Le nombre de postes que doit ou peut comporter un bon parcours est souvent l'objet de discussions. Il y a de plus en plus de voix qui condamnent *la tendance actuelle aux parcours de CO à postes nombreux*. Cette tendance est issue du développement des cartes d'orientation. Ces cartes, qui comprennent un nombre élevé de détails, induisent le poseur de parcours à choisir beaucoup, quelquefois même trop de postes. *Le nombre de postes sera toujours déterminé en premier lieu par les particularités du terrain*. Lorsque le réseau des chemins est dense, il faudra davantage de postes pour éviter que l'on ne choisisse constamment un sentier ou une route pour le cheminement. Malgré cela, le coureur ne devrait pas être obligé de rester constamment dans le secteur d'orientation détaillée autour du poste. Il n'est pas rare de voir ce phénomène dans les courses de CO modernes où le nombre de postes est élevé. A peine est-on arrivé à un poste donné que l'on se retrouve déjà dans le secteur à un poste suivant. *Le frein à main reste bloqué*, il n'est guère question de *changement de vitesse*. Une réflexion tactique portant sur l'ensemble du parcours, à savoir: où vais-je courir vite? où faut-il économiser ses forces? où est-ce que je ne dois rien risquer? etc., ne devient jamais nécessaire. Les *exigences techniques se réduisent à l'orientation de détail* et s'avèrent donc *peu variées*. De véritables problèmes de choix de cheminement n'apparaissent guère. De plus, il manque des passages à des phases d'orientation plus générale, se faisant d'habitude à une cadence de course plus élevée, mais comportant aussi davantage de risques. *La course se*

Secteurs intéressants du point de vue de l'orientation



décidera à un poste quelconque et *jamais sur un cheminement*, comme on demande généralement que ce soit le cas pour un bon parcours. De nombreux poseurs de parcours tentent d'*éloigner les coureurs à tout prix des sentiers* qu'ils pourraient utiliser en posant un nombre élevé de postes. A croire que ce serait catastrophique que de pouvoir suivre un sentier quelque part. Il est bien entendu que ce raisonnement s'applique surtout aux parcours d'élite. *Le coureur plus faible profitera davantage d'un nombre de postes relativement grand*. Il reste prisonnier du *secteur de poste* et demeure constamment *motivé* par les nouveaux postes à venir. Les fautes grossières, qui pourraient avoir des suites catastrophiques sur les longs parcours partiels, n'ont pas lieu. Le risque d'échec est réduit. Ce n'est qu'au moment où le débutant se sentira sûr dans *l'orientation de détail*, précise et continue, qu'il pourra progresser et faire un

pas de plus. *Les problèmes de choix de cheminement, les phases d'orientation plus générale* avec le contrôle de la direction et de la distance s'ajouteront alors comme éléments nouveaux.

Règle d'or: un poste toutes les 5 minutes

Cette règle a fait ses preuves et peut être appliquée à différentes catégories. Durant ces cinq minutes, le coureur d'élite parcourra peut-être un kilomètre; le coureur inexpérimenté ou physiquement plus faible n'arrivera qu'à 500 mètres. Il va de soi que l'on ne peut pas appliquer cette règle de force, car les particularités du terrain seront toujours les points déterminants. Dans les compétitions pour débutants, il peut même être indiqué d'avoir un poste toutes les quatre minutes.

Formes d'apprentissage

Dans de nombreuses disciplines sportives, le débutant doit accomplir un programme de formation étendu avant d'arriver au niveau de la première compétition. En CO, il en est bien autrement. Après quelques séances d'instruction préparatoire, le débutant peut déjà s'engager dans *sa première course* et vivre la victoire ou la défaite.

L'événement de la compétition est quelque chose de grandiose, très stimulant mais aussi bien déprimant quelquefois. Ces courses précoces devraient permettre de vivre des *événements positifs* qui incitent à progresser.

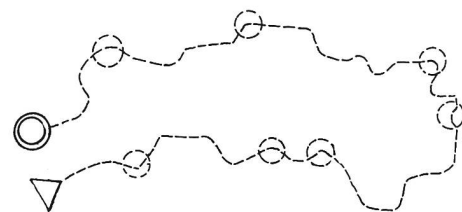
En CO, il est possible d'*aménager l'installation de compétition en fonction de ces besoins*. Une compétition pour débutants est très simple et modeste, comparativement à une course de l'élite, mais c'est une course à plein titre, avec l'emplacement de départ et d'arrivée, avec

carte et postes. Le poseur de parcours doit savoir tenir compte de ces exigences et doit être en mesure d'*offrir, spécialement aux débutants, des parcours de compétition qui correspondent à leur niveau*.

La variante finlandaise du parcours pour débutants

Le parcours balisé («course aux fanions»)

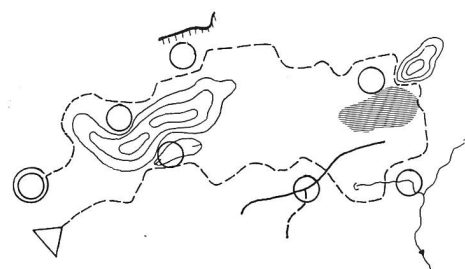
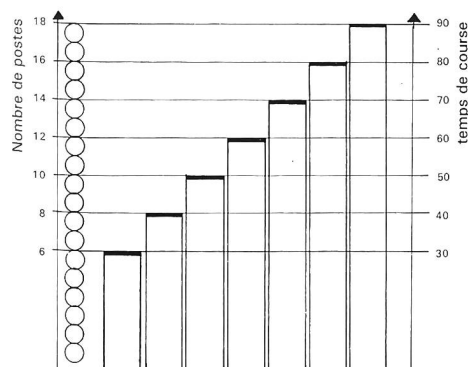
Cette forme de concours est destinée à faciliter les débuts des plus jeunes dans la famille des coureurs d'orientation. Le parcours entier est balisé dans le terrain (confettis). Sur la carte de course, le parcours est marqué au stylo-feutre de couleur vive. Dans le terrain, le coureur verra sur le parcours un certain nombre de postes. Sur sa carte, il devra indiquer l'emplacement précis de ces postes. Les postes reportés sur la carte seront examinés à l'arrivée et toute indication fautive sera pénalisée (par ex. 1 minute par mm d'écart par rapport à l'endroit exact). Pour le classement, les minutes de pénalisation seront additionnées au temps de course.



Le parcours balisé comme ligne directrice

A partir du parcours balisé comme base, on procède à une première progression. Les postes à trouver sont marqués à présent sur la carte. Ils se trouvent toujours encore à proximité du par-

Nombre de postes et durée de la performance



cours balisé, marqué sur la carte. Pour accéder aux postes, placés de manière très visible, le coureur doit quitter le parcours balisé et sûr, afin d'arriver dans le secteur de poste en ne se fiant pour la première fois qu'à la carte. Après avoir trouvé le poste, il reviendra sur le parcours balisé et s'y déplacera jusqu'à proximité du

poste suivant. Arrivé là, il quittera le parcours une nouvelle fois pour un court instant. Les expériences acquises en Finlande avec ces formes de courses pour débutants sont très positives. Aussi bien le jeune coureur que ses parents sont assurés qu'aucune catastrophe ne peut se produire. Même si son bagage technique de CO est réduit, le coureur retrouvera toujours l'arrivée.

Des expériences « administratives » négatives (classement) sont ressenties bien moins intensément que la longue recherche de postes.



Parcours balisé comme ligne directrice. Fragment de carte provenant de la Finlande, Suunto-Games 1977.

Succession de lignes directrices comme parcours

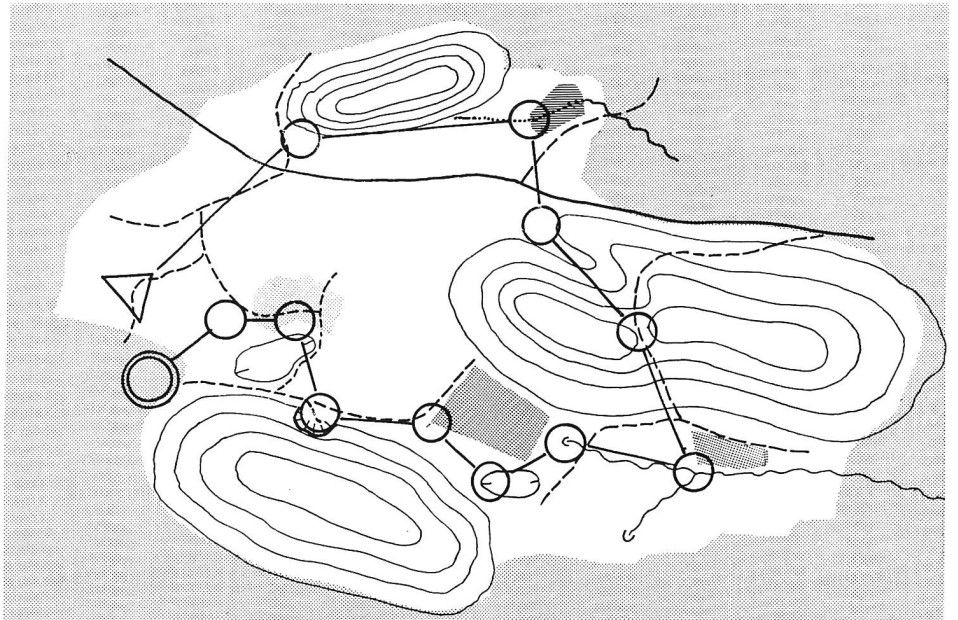
Dans la suite didactique des formes d'apprentissage, celle-ci est la première forme de compétition « normale ». Le déroulement de la course correspond en tous points à celui d'une course habituelle, tout en ayant des exigences techniques des plus faciles. Sur le terrain, la



Pour un déroulement correct de la course, le coureur ne doit s'arrêter au poste que quelques secondes.

direction à prendre n'est plus marquée maintenant. Le coureur est « guidé » de poste à poste par la présence de différentes lignes directrices. Les postes sont posés de manière bien visible et le secteur qui les détermine devrait être assez vaste et comporter des éléments de repère manifestes.

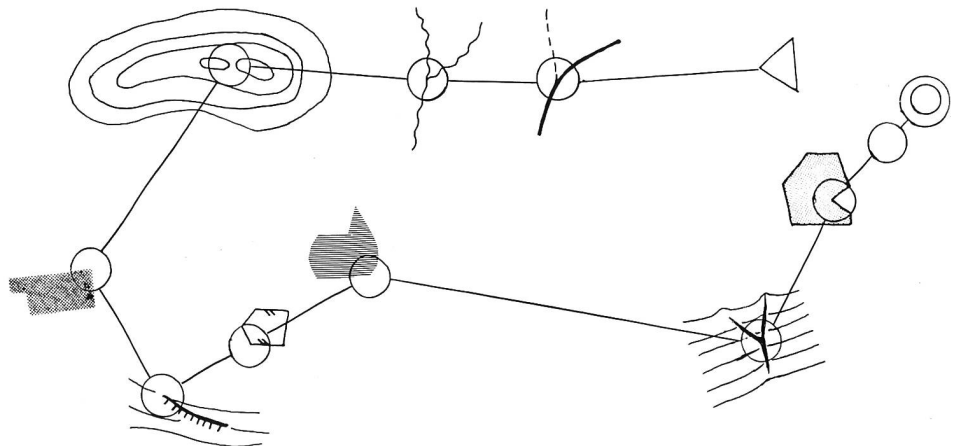
A ce niveau de progression, il est recommandé d'avoir recours à des secteurs forestiers bien cloisonnés où les coureurs peu sûrs d'eux-mêmes peuvent se repérer rapidement (lisière, route, etc.) afin de ne pas errer pendant des heures avant de se retrouver à l'emplacement voulu.



Postes placés sur un élément de repère

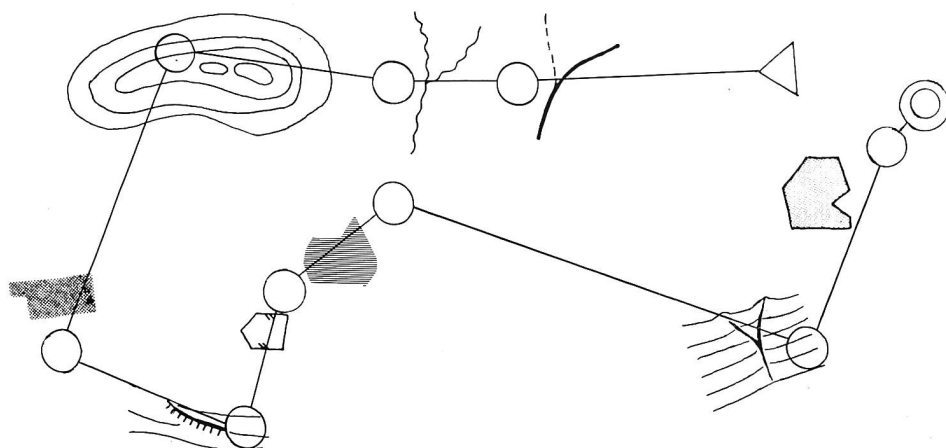
L'élève est éloigné progressivement de la ligne directrice jusqu'au moment où il est en mesure de prendre et maintenir la bonne direction sans avoir recours à cet élément auxiliaire. Dès ce

moment-là, il est important que l'on sache se repérer avec sûreté dans les secteurs de postes. Les postes sont placés très peu derrière ou directement sur une ligne de réception ou encore dans un secteur de réception.



Postes placés directement derrière l'élément de repère

En posant les postes derrière les lignes ou secteurs de réception (par rapport à la direction de course), la situation devient plus compliquée.

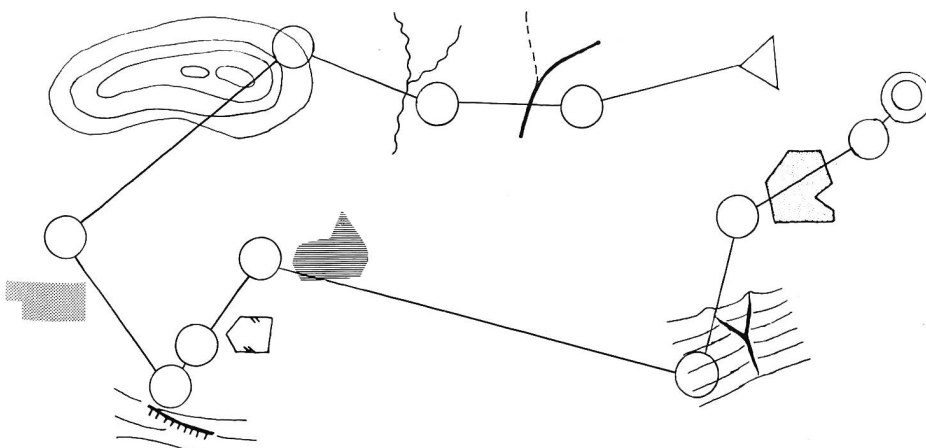


Postes placés devant l'élément de repère

On atteint le niveau technique le plus élevé en posant les postes devant une ligne de réception ou avant un secteur de réception. Plus la distance entre l'élément de repère et le poste est grande, plus ce dernier devient d'accès difficile. Le coureur est ainsi obligé de trouver le poste par un travail à la carte très fin et un contrôle de la direction et de la distance parcourue. De peti-

Plus les postes sont placés «en arrière» (éloignés de la ligne), plus ils sont difficiles. Le coureur se portera toujours vers l'élément de repère, y contrôlera sa position et partira de ce point vers le poste au moyen d'une orientation de détail, précise.

tes erreurs se feront sentir immédiatement: on cherche trop tôt ou l'on dépasse l'emplacement du poste. Des pertes de temps notables peuvent en être la conséquence. Le degré de difficulté d'un poste est fonction de la longueur du trajet «sans repères» précédant le poste. Il dépend aussi des particularités de l'emplacement du poste lui-même, ainsi que de l'étendue du secteur sans repères qui se trouve derrière le poste.



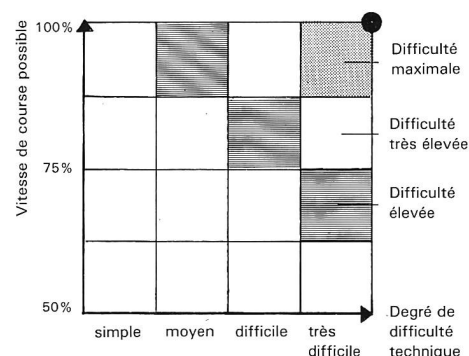
Difficulté d'orientation et vitesse de course

Le terrain est souvent le facteur limitant pour la vitesse de course. Dans un terrain peu praticable, à sous-bois dense, la vitesse maximale possible est très réduite. Dans un secteur forestier dégagé, par contre, la vitesse de course peut être plus élevée, voire maximale.

La difficulté d'orientation est en relation directe avec la vitesse de course, avec le niveau de la charge physique. Un problème relativement simple devient plus difficile lorsqu'il doit être résolu sous charge physique élevée.

Des exigences techniques du plus haut niveau, combinées à une vitesse de course optimale aboutissent à un degré de difficulté maximal (par exemple des dunes de sable à topographie fine).

Le poseur de parcours doit connaître cette interdépendance et l'utiliser à bon escient. A difficulté égale, un problème d'orientation est plus facile à résoudre en montant qu'en descendant, car dans le second cas, on peut faire ce travail à une vitesse de course beaucoup plus élevée.



Le problème du choix de cheminement

Même parmi les spécialistes la question suivante resurgit régulièrement: «Quand peut-on dire que le problème du choix de cheminement n'est ni trop simple ni trop difficile, c'est-à-dire qu'il est idéal?» Ce grand connaisseur de la CO qu'est le Finlandais Osmo Niemelä donne la définition suivante:

- Sur un trajet partiel, il devrait y avoir 3 à 4 cheminements possibles.
- Chaque cheminement doit imposer la solution de problèmes techniques, aussi bien au moment du choix du cheminement que sur le cheminement lui-même.
- Il faut varier les exigences techniques et physiques sur les différents cheminements.



Carte à l'échelle 1:15 000, équidistance 4 m
Course individuelle, dames élite, Norvège

On peut se demander si le terrain avant le poste 1 n'aurait pas pu être mieux utilisé, afin d'atteindre un degré de difficulté plus élevé.

Le coureur doit pouvoir se décider pour le parcours qui lui convient le mieux (du point de vue orientation et course).

- *Des coureurs de même force devraient, s'ils ne commettent aucune faute, réaliser le même temps sur les différents parcours (équivalence des cheminements).*

Ces exigences, très élevées, ne pourront pour ainsi dire jamais être réalisées dans la pratique. Néanmoins, le poseur de parcours devrait tenter de remplir ces conditions au mieux.

Le long trajet

Au début d'un parcours partiel assez long se pose la plupart du temps un problème de choix de cheminement. La décision à prendre quant au cheminement à suivre peut être difficile, alors qu'il se révèle assez facile de suivre le trajet choisi. Ou encore, le choix du cheminement à prendre peut être assez simple, mais le trajet choisi peut se révéler très exigeant pour maintenir l'orientation.

Très souvent, les trajets longs sont à l'origine de phases d'orientation générale de longue durée. Le coureur «vole» vers un secteur de réception le plus éloigné possible pour ne reprendre l'orientation proprement dite qu'une fois arrivé là-bas.

Des phases de ce genre devraient être incluses dans les secteurs topographiques faciles où, de toute manière, le coureur ne peut pas être vraiment mis à l'épreuve. Si ces longs trajets avec des lignes de réception traversent un terrain techniquement difficile, ce dernier ne peut être

utilisé à sa juste valeur. Ce serait dommage de vilipender ainsi terrain et carte. Il est donc avantageux de prévoir de tels trajets pour traverser des secteurs dépourvus d'intérêt. On essaiera pour le moins de poser un problème de choix de cheminement simple.

Ce sont de longs trajets partiels sans secteurs de réception, obligeant à s'orienter continuellement tout en contrôlant la direction et la distance parcourue, qui exigent le maximum.

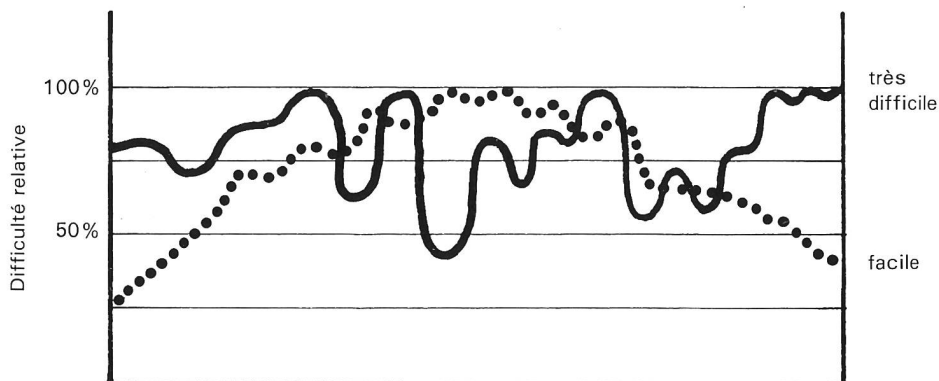
Les parties les plus difficiles du parcours

Quelle doit être la partie la plus difficile, la plus exigeante du parcours?

Même si on exige qu'un parcours d'élite soit «de bout en bout aussi difficile que possible», les exigences techniques varieront en fonction du terrain. Le poseur de parcours devra donc se demander où il voudra placer la difficulté majeure du parcours: au début, au milieu ou vers la fin de la course. Plus le nombre de parties difficiles sera élevé, plus le parcours deviendra intéressant, varié, difficile et sportivement correct. *Au débutant, il faudrait présenter un début de course facile*, afin qu'il puisse se repérer et trouver le contact avec la carte et le terrain. *La difficulté principale est à mettre au milieu du parcours*. Les fautes devenant plus fréquentes avec la fatigue, la course doit ensuite devenir plus facile.

Un parcours destiné aux *coureurs expérimentés de l'élite* devrait être de conception inverse. *Il est indiqué de rendre la course difficile dès le*

Disposition de la course et difficulté relative



▲
Départ

○
Arrivée

départ et de la truffer à nouveau de difficultés vers la fin.

Il faut veiller à ce que la disposition de la course reste équitable. Lors de compétitions internationales réunissant des coureurs de pays différents et qui ne sont pas tous familiarisés au même degré avec les particularités du terrain et de la carte, il n'est pas correct de poser les problèmes décisifs pour la course dès le début. Sinon les coureurs indigènes seront fortement avantagés. *La course ne doit jamais se décider au premier poste déjà.* Il est recommandé de présenter au début un problème nettement axé sur la lecture de carte et l'orientation de détail.

La difficulté majeure du parcours partiel ne doit pas être le poste lui-même

Un grand nombre de trajets peuvent être subdivisés en un segment nécessitant une orientation plus généralisée (habituellement dans la première partie du trajet) et un autre segment nécessitant une orientation de détail. Ce dernier est placé le plus souvent à proximité immédiate du secteur de poste. Sur les trajets partiels exigeants, l'orientation de détail devient plus importante. *La difficulté majeure en orientation ne devrait pas être constituée par le poste-cible lui-même*, mais devrait être placée plus en arrière, avant les environs immédiats du poste. C'est dans la partie la plus difficile du trajet que se font le plus volontiers les erreurs et c'est là que le temps d'arrêt est le plus long. On en déduit immédiatement que ces endroits ne doivent jamais coïncider avec les secteurs de postes, sinon la sportivité en souffre. *On devrait tenir compte d'avantage de ces faits, tout particulièrement lors des courses de relais.* Le coureur qui mène devrait, par un travail d'orientation bien fait sur le trajet partiel, pouvoir passer par le poste sans encourir de secondes de pénalisation et sans devoir constamment dévoiler l'emplacement des postes aux adversaires qui le suivent.

Durée de l'arrêt au poste

Plus l'arrêt du coureur au poste est bref, plus équitable sera aussi la course.

Lorsque la tâche d'orientation est réalisée et que la balise s'offre à ses yeux, le coureur devrait tout de suite pouvoir composer sa carte et continuer sa course. Il ne faut pas *prolonger la durée de l'arrêt au poste* par des exercices d'escalade ou de reptation. Il faut aussi veiller à ce que la pince soit immédiatement à portée de main et à ce que les cases de contrôle ne doi-



vent pas être cherchées bien longtemps sur la carte. Des cartes de contrôle séparées, comme elles sont utilisées strictement pour toutes les catégories en Finlande, sont certainement composées plus rapidement que les cases de contrôle imprimées sur une carte. Ceci d'autant plus que cette dernière doit généralement encore être dépliée auparavant. Le choix entre des cartes de contrôle séparées ou des cases imprimées sur la carte est cependant un problème qui ne doit pas être vu exclusivement dans cette optique.

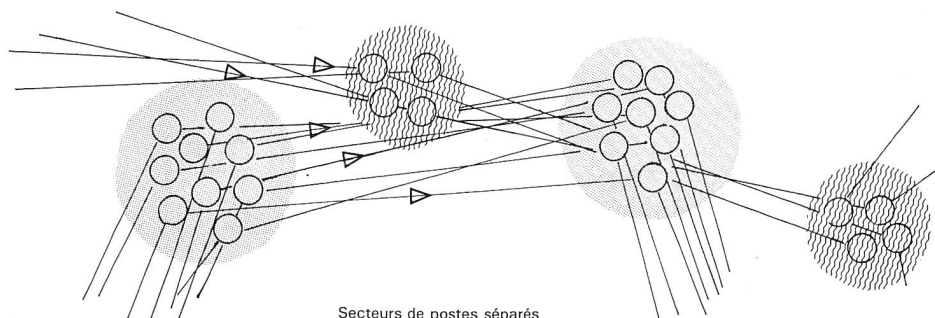
Secteurs de postes séparés

En course d'orientation, il est possible d'intégrer sport de pointe et sport de masse comme cela n'est guère possible dans d'autres branches sportives. Aussi bien le champion du monde que le débutant luttent dans la même forêt pour obtenir un bon résultat.

Ce mélange est une chose éminemment précieuse et le poseur de parcours doit s'efforcer d'aller à l'encontre des deux conceptions du sport en adaptant les exigences au niveau des coureurs.

Les compétiteurs des catégories générales courent en moyenne bien plus lentement et séjournent aussi relativement longtemps dans les secteurs de postes à cause des problèmes techniques qu'ils rencontrent. Par ailleurs, l'intervalle de départ se réduit souvent jusqu'à une minute dans ces catégories. De ce fait, il y a constamment quelqu'un à proximité des postes qui aide ou gêne les autres coureurs. Cette situation est relativement peu loyale, mais le coureur de CO moyen l'accepte généralement sans rechigner.

Le coureur de pointe par contre, habitué qu'il est aux victoires, exige les mêmes conditions pour tous les concurrents. On n'apprécie guère



Secteurs de postes séparés

les chanceux qui doivent leur victoire au fait d'avoir profité de la présence des adversaires à 9 postes sur 10.

Le poseur de parcours doit donc essayer de *séparer les secteurs de postes* pour les catégories d'élite.

Parcours à recouvrements et le problème de la sportivité

Contrôler la chronologie des postes

Les parcours à recouvrements, où un trajet en croise un autre, sont nécessaires dans les forêts relativement petites afin d'atteindre une certaine longueur dans les parcours. Ils peuvent aussi devenir nécessaires lorsque le poseur veut inclure davantage de changements de direction.

Lorsque les parcours se recoupent, il faut contrôler l'ordre dans lequel le coureur passe les postes

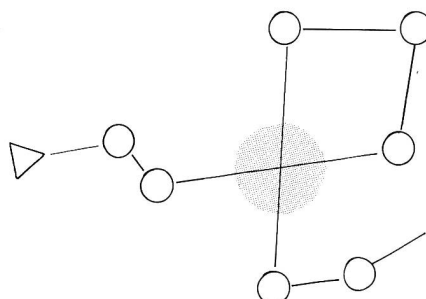
Chaque fois que des parcours partiels se croisent, il faut prévoir des contrôles pour vérifier la chronologie des postes. Ce faisant, il faut aussi réfléchir à la manière de procéder à ces contrôles :

- **Temps intermédiaires :**
Inconvénient : erreur de chronométrage possible. Le coureur peut mettre en doute le chronométrage. Il faut des dossards.
- **Changement des cartes de contrôle :**
Très bonne solution qui n'est possible que si on utilise des cartes de contrôle séparées.
- **Changement de la carte de course munie d'un talon de contrôle :**
Le contrôle est sûr, mais c'est une solution relativement coûteuse (à cause des cartes) qui exige une grande organisation.
- **Présence d'un contrôleur au poste :** qui vérifie de visu chaque talon de contrôle et y appose une marque de contrôle. Le coureur ne doit composer à ce poste qu'après avoir été contrôlé. Cette solution, très sûre, fait perdre au coureur environ 3 à 4 secondes. Le contrôleur doit savoir très exactement ce qu'il doit vérifier. Exemple : la case de contrôle no 5 doit encore être vierge ou la case no 9 doit absolument être timbrée, etc.

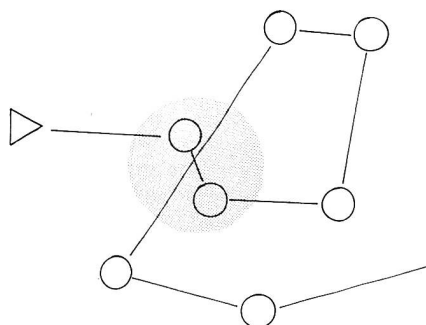
Les parcours à recouvrements ne doivent pas passer par les secteurs de postes

Il ne doit jamais arriver que le coureur passe à proximité de postes qu'il ne doit quittancer que plus tard. Le parcours perd ainsi de sa valeur technique et suivant la situation, la sportivité du parcours entier peut aussi en souffrir. Il ne doit

pas non plus arriver que des coureurs passent à proximité de postes qu'ils ont déjà trouvés. D'une part le coureur connaît déjà l'endroit et d'autre part, le secteur de poste est inutilement surchargé.



juste

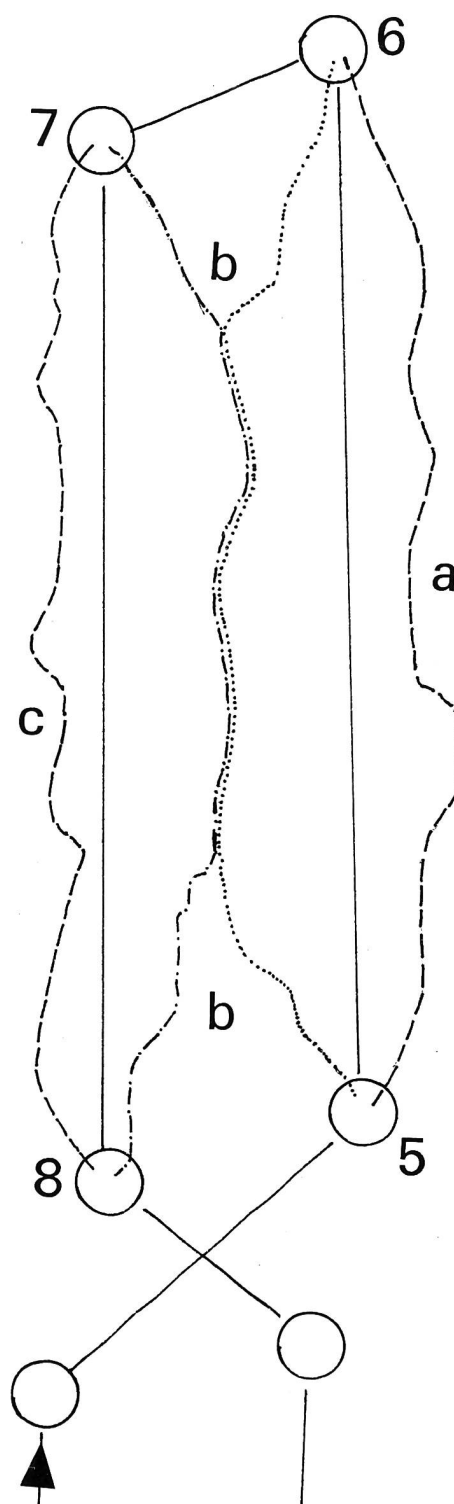


faux

Les cheminements « en pendule » sont à éviter ou à offrir à chacun

Il peut arriver que dans des forêts petites et étirées le coureur ait un parcours « en pendule ». Il peut donc, pour un certain trajet, utiliser le même cheminement aussi bien à l'aller qu'au retour (voir dessin ci-contre).

Si le poseur de parcours envisage une telle possibilité, il doit veiller absolument à ce que tous les coureurs puissent la prévoir. A cette fin, le parcours jusqu'au poste 8 doit être connu dès le poste 5 au plus tard. L'on ne doit donc pas, pour des raisons d'organisation (contrôle), donner la partie suivante du parcours au poste 7 seulement (par report ou par changement de carte). En procédant ainsi, le coureur ayant choisi par hasard le cheminement *b* entre les

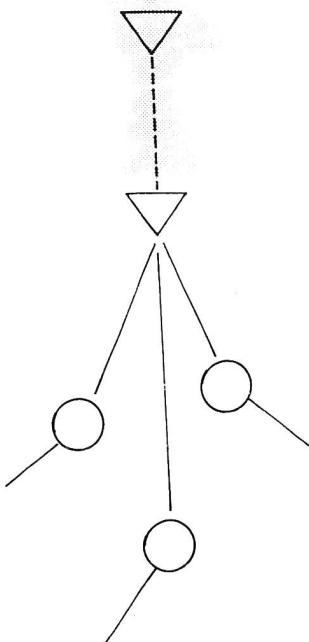


postes 5 et 6 pourra utiliser ce cheminement une nouvelle fois en allant du poste 7 au 8. Il connaît déjà le cheminement et sera donc avantagé. Par contre, le coureur qui aura choisi le cheminement *a* pour aller au poste 6 ne profitera pas de cet avantage. Il aura eu de la malchance. Néanmoins, si tous les coureurs connaissent l'existence d'un tel parcours « en pendule », ils pourront l'utiliser sciemment à l'aller déjà. Au moins pourront-ils juger la situation en connaissance de cause et décider si ce cheminement en vaut la peine. La situation est donc sportivement correcte.

Départ – Arrivée

Le début et la conclusion d'un parcours de compétition ne doivent pas être déterminés exclusivement en fonction du parcours. Il faut que ces lieux se prêtent à des tâches d'organisation très importantes. Des emplacements de départ et d'arrivée bien choisis facilitent l'organisation et peuvent malgré tout s'intégrer aisément dans la disposition d'ensemble du parcours.

Un emplacement de départ équitable



Séparer le départ chronométré de l'endroit où commence l'orientation proprement dite

Si l'emplacement de départ est bon, il ne doit pas être possible d'apercevoir le champ de course. Les coureurs qui attendent au départ ne doivent pas pouvoir observer quelle direction prennent les concurrents partis avant eux. Si c'est le cas, la course devient non équitable et le premier trajet perd de sa valeur technique. Il n'est pas toujours possible de trouver des emplacements de départ qui garantissent un déroulement sans anicroche de la course.

Si l'on ne trouve pas un emplacement de départ adapté, il est tout à fait possible d'avancer le départ chronométré. Dans ce cas les coureurs partent à découvert, dans un pré par exemple, où ils reçoivent déjà leur carte. Du point de vue de l'orientation ils ne commencent leur course qu'à la fin d'un parcours balisé et obligatoire, une fois arrivés dans la forêt où ils deviennent invisibles pour ceux qui partent après eux. Le triangle sur la carte correspondant au départ doit être centré sur l'emplacement exact de la fin du parcours obligatoire. Cet endroit, qui termine le parcours obligatoire et indique le début du cheminement individualisé, doit être balisé sur le terrain de manière tout à fait claire (banderole de départ). Il est encore mieux de reporter aussi le départ chronométré ainsi que le parcours obligatoire sur la carte.

Bien que cette solution présente le petit inconvénient d'avoir en début de course un court trajet sans orientation, elle a un grand avantage à faire valoir. En effet, il devient possible de choisir des endroits de départ valables du point de vue de la pose de parcours sans devoir prêter attention aux problèmes d'organisation.

Une arrivée courte

Le parcours balisé qui mène à l'arrivée est une affaire de condition physique pure et sert surtout aux organisateurs de la course. Du point de vue de l'orientation, le concours se termine au dernier poste.

Aussi court que possible

Un couloir d'arrivée permet de s'assurer que tout le monde est enregistré à l'arrivée. Des arrivées en légère montée réduisent la vitesse de course des arrivants et les coureurs sont plus longtemps visibles, ce qui facilite le chronométrage à l'arrivée. Une telle arrivée permet aussi d'avoir un couloir d'arrivée d'autant plus court. Le trajet menant à l'arrivée ne devrait pas être l'équivalent d'une course de côte.

Les courses de relais devraient aussi avoir leur issue déterminée par l'orientation et non pas par la course pure sur un long trajet menant à l'arrivée. Les arrivées devraient donc également être courtes.

La liste de pointage du poseur de parcours

- Les problèmes d'organisation sont-ils bien résolus: rassemblement – trajet jusqu'au départ – retour depuis l'arrivée?
- L'emplacement de départ est-il bien adapté et sportivement équitable?
- Est-il préférable d'aménager deux emplacements de départ séparés?
- L'emplacement d'arrivée convient-il, est-il dégagé?
- Ne pourrait-on pas raccourcir l'arrivée?
- A-t-on tiré profit au mieux du champ de course?
 - pour les parcours longs, difficiles
 - pour les parcours courts, simples.
- Est-ce que les exigences physiques correspondent au niveau des coureurs?
 - Longueur du parcours, dénivellation totale.
- Est-ce que les exigences techniques correspondent au niveau des coureurs?
 - Lignes directrices, lignes de réception, difficulté des postes.
- Chaque poste est-il techniquement sans faille?
 - Localisation sur la carte, sur le terrain.
- Est-ce que chaque poste est sportivement correct?
 - Visibilité dans le secteur de poste, éléments de repère dans le secteur de poste.



- Chaque poste est-il nécessaire? Ont-ils tous une fonction? Est-ce que je peux supprimer un poste?
- La fréquence d'accès aux postes a-t-elle été examinée (nombre de coureurs par unité de temps)?
- Les descriptions de postes sont-elles complètes et justes?
- Y a-t-il assez de trajets présentant de réels problèmes de choix de cheminement?
- Tous les cheminements possibles sont-ils techniquement en ordre (information de la carte complète)?

- Les différents cheminements possibles sont-ils prévus pour des coureurs de types différents?
- Est-ce que je n'ai pas déjà décidé en tant que poseur de parcours quel type de coureur sortira vainqueur de l'épreuve?
Les parcours contournants et simples sont toujours avantageux. Les parcours de traverse (directs), difficiles, sont toujours avantageux.
- Le facteur chance ne joue-t-il pas un rôle trop important dans le choix de cheminement? N'est-il possible de gagner ou de perdre la course que sur un seul cheminement bien précis? Est-ce correct?
- Les parcours ont-ils des angles aigus?
- Les longueurs des parcours partiels sont-elles suffisamment variées?
- Les parcours techniquement simples ont-ils des trajets courts entre les postes?
- Les parcours techniquement difficiles et longs ont-ils des trajets longs?
- Le terrain choisi est-il varié? Les exigences d'orientation sont-elles conséquemment aussi variée?
Topographie fine, terrain plat, pente, terrain dégagé, terrain à faible visibilité, sol bien praticable, etc.
- A-t-on prévu un nombre suffisant de changements de direction?
- A-t-on prévu assez de changements de rythme?
- Dans quelle partie du parcours se trouvent les exigences physiques et techniques les plus élevées?
Cela correspond-il au niveau des coureurs?
- Lorsque des parcours se croisent passe-t-on à proximité de postes à trouver ou de ceux qu'on a déjà passé?
- Les contrôles nécessaires se font-ils de manière correcte en cas de recoupements de parcours?
- Est-il prévu de contourner ou d'exclure les réserves naturelles de tout genre (districts francs, reboisements)?

