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: Mise en train pour prendre un bon départ

Autor: Egli, Christian

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-997884

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: 22.07.2025

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

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. ■

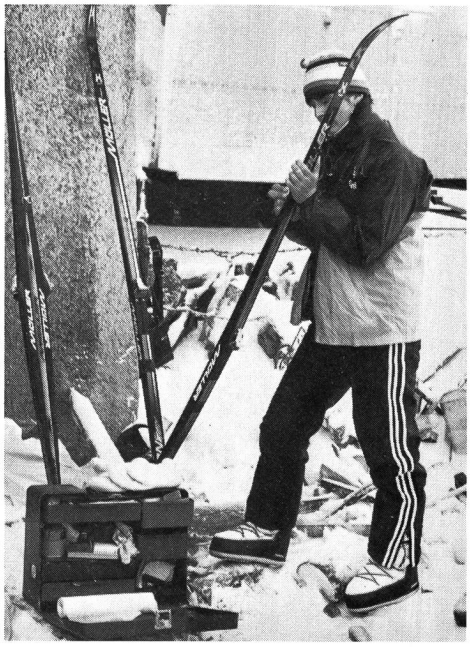
Tout le monde est paré!

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'abordons, 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.

Grâce au coach, Hallenbarter connaîtra ses temps de passage.

S'il est bien mené, l'échauffement exerce également des effets positifs sur le psychisme: maîtrise du «trac», qui paralyse tant de concurrents avant le départ, par exemple.

La pratique de l'échauffement

Il est très rare, en ski de fond, que la mise en train soit effectuée de façon optimale. Les diverses activités (contrôle du matériel, adaptation du fartage, etc.) auxquelles le concurrent doit se livrer en sont la cause. Il est, en effet, souvent le seul à pouvoir juger quel va être, au moment précis du départ, le fart le plus efficace. Ce souci le rend souvent nerveux et contribue à perturber sa préparation physiologique et psychique.

Exemple de mise en train

Equipement:

Il est important de s'équiper, pour la mise en train, en fonction de la température: l'échauffement doit amener le corps à un point de faible sudation. Les vêtements ne doivent donc pas être trop chauds, mais protéger au mieux les extrémités (mains, pieds, tête).

Durée et procédé:

- skier lentement, durant 20 minutes au moins, afin d'amener la pulsation cardiaque à une fréquence de 120 à 150 coups à la minute
- si la compétition porte sur une distance de moins de 20 km, terminer l'échauffement par plusieurs accélérations sur 60 à 100 m en légère montée, avec 2 à 3 minutes de récupération entre-deux. Au terme de chaque accélération, le pouls va atteindre 160 coups à la minute et plus. Si la distance est plus longue, on se contentera d'intensifier quelque peu le rythme de la dernière phase d'échauffement, tout en prenant garde de ne pas dépenser inutilement son énergie
- par la suite, faire quelques exercices choisis de stretching dans le voisinage de l'aire de départ, et ceci durant 5 à 7 minutes
- durant les 10 à 15 dernières minutes, il s'agit avant tout de rester «chaud», tout en effectuant les derniers préparatifs:
  - aller aux toilettes
  - mettre, éventuellement, une tenue de course sèche
  - mettre un bonnet sec
  - vérifier la position du dossard
  - mettre des habits chauds par-dessus la tenue de course
  - procéder, éventuellement, à un changement de skis ou à une correction de fartage
  - se rincer la bouche avec de l'eau ou une boisson isotonique.

L'accès à la ligne de départ

Kurt Lustenberger, spécialiste du saut à skis a décrit, un jour, ce qu'il ressentait avant de prendre son élan. Il disait: «Au bout du tremplin, je sentais que mes muscles étaient très souples. J'avais l'esprit calme. J'avais l'impression qu'une sorte de force pénétrait en moi: je savais que je sauterais bien et loin!»
Cette remarque convient également aux coureurs de fond. S'ils se trouvent dans cet état, ils peuvent être pratiquement sûrs qu'ils «...courront vite et bien!» Les derniers gestes qu'ils ont à accomplir sont les suivants:

- pénétrer à l'intérieur de l'aire de départ 3 minutes avant celui-ci
- faire marquer les skis
- enlever les survêtements
- procéder à un dernier contrôle des chaussures, des fixations et des bâtons
- se concentrer et régler la respiration
- occuper la place de départ attribuée
- attendre le signal de départ tout en bandant muscles et volonté.

Durant tout ce temps, le coach se tient légèrement à l'écart, prêt à intervenir s'il le faut.

Conclusion

Ce qui précède constitue un exemple de mise en train qui devrait permettre au compétiteur de ski de fond de tirer le meilleur parti de ses possibilités réelles. Pour le chevronné comme pour le «populaire», l'échauffement doit débuter une bonne heure avant le départ. ■

Jean-Philippe Marchon à l'assaut de la pente.