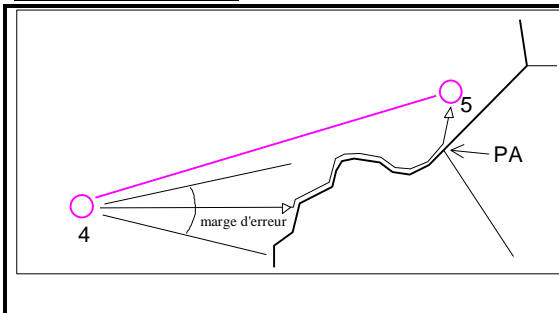


## Course d'orientation Techniques

<u>Azimut sommaire</u>	<u>2</u>
<u>Erreur volontaire</u>	<u>2</u>
<u>Elément d'arrêt</u>	<u>2</u>
<u>Mémorisation et abstraction</u>	<u>3</u>
<u>Assurer la première balise</u>	<u>3</u>
<u>Prévoir la direction de départ du poste</u>	<u>3</u>
<u>Itinéraires sur route</u>	<u>3</u>
<u>Traversé d'une route</u>	<u>3</u>
<u>Traversée d'un fossé</u>	<u>3</u>
<u>Rampe de lancement</u>	<u>4</u>
<u>Technique de "l'entonnoir"</u>	<u>4</u>
<u>Préparer un azimuth à l'avance</u>	<u>4</u>
<u>Recherche de l'itinéraire à l'envers.</u>	<u>4</u>
<u>Carrefours en étoile</u>	<u>4</u>
<u>Repérer le départ des layons</u>	<u>5</u>
<u>Repérer les fossés croisant un chemin.</u>	<u>5</u>
<u>Modifications liées aux conditions climatiques</u>	<u>5</u>
<u>Course à flan de montagne</u>	<u>5</u>
<u>Préparer le poste suivant à l'avance</u>	<u>5</u>
<u>Faire un azimuth systématique</u>	<u>5</u>
<u>Connaissance de la technique de traçage</u>	<u>5</u>
<u>Courses de nuit</u>	<u>5</u>
<b><u>Erreurs classiques</u></b>	<b><u>6</u></b>
<u>Effectuer un "180°"</u>	<u>6</u>
<u>Erreur de layon</u>	<u>6</u>
<u>Distraktion</u>	<u>6</u>
<u>Accuser le cartographe</u>	<u>6</u>
<b><u>Récupération, diététique et forme</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>Les classements</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>Les structures de la CO</u></b>	<b><u>7</u></b>

## Techniques d'orientation

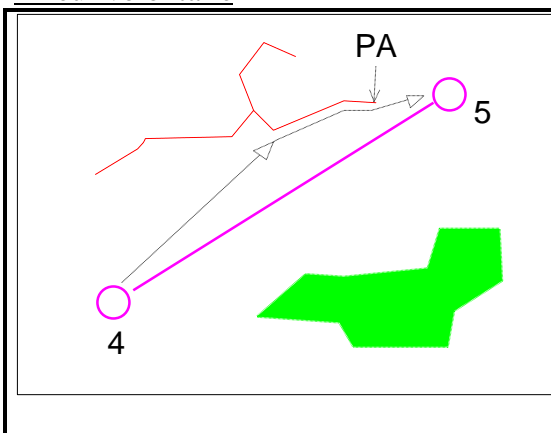
### Azimut sommaire



L'une des plus importantes techniques d'orientation est l'utilisation d'un point d'attaque. On peut le définir comme le point le plus près du poste qu'il est possible d'atteindre en sécurité. Dans la plupart des exemples ci-dessous le point d'attaque sera noté "PA".

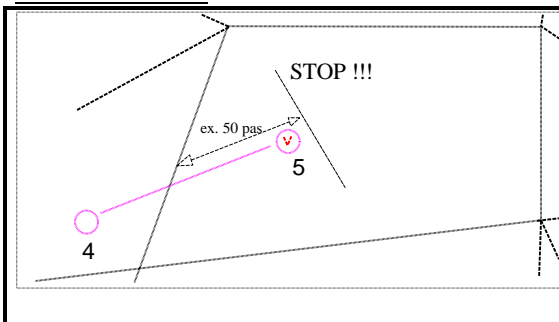
Dans le même ordre d'idée pour gagner du temps, si vous avez repéré un itinéraire partant plein Nord ou plein Sud, il est inutile de faire pivoter la capsule de la boussole. Regarder les aiguilles suffit.

### Erreur volontaire



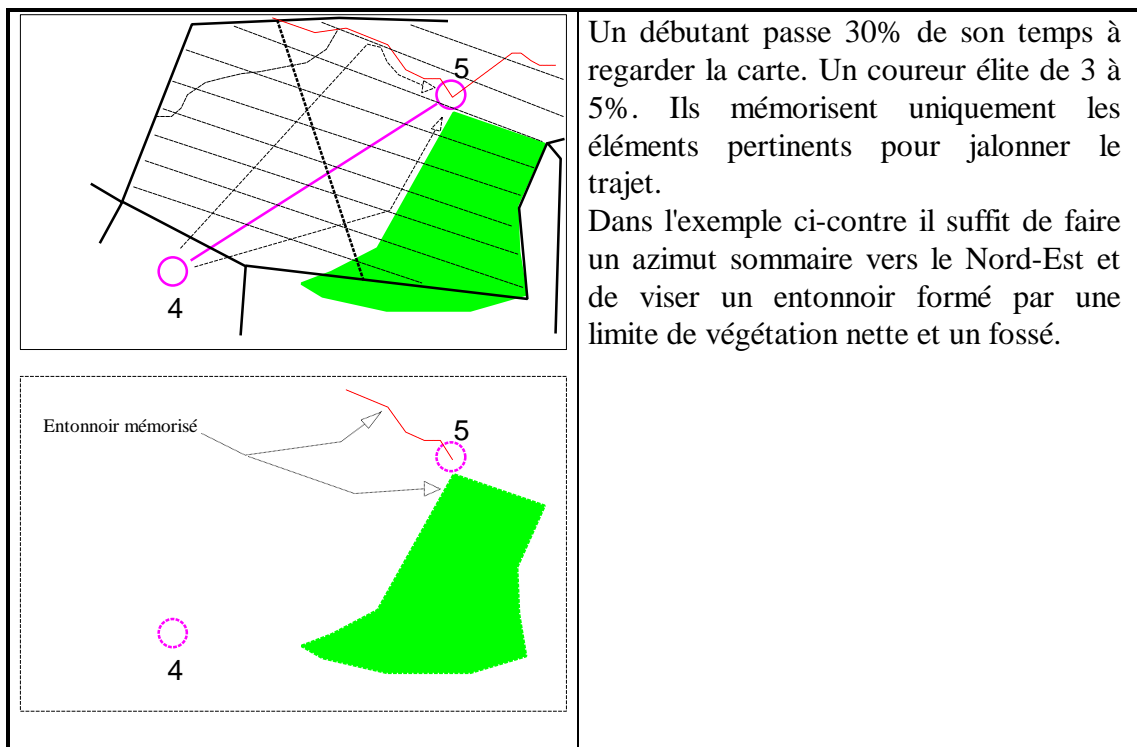
Face à une zone sans repère fiable, il peut être intéressant de faire un azimuth volontairement décalé afin de s'appuyer sur un élément évident (fossé, talus, limite de végétation, ...)

### Élément d'arrêt



Lorsqu'il y a un risque de passer à côté de la balise sans la voir (trou, végétation basse, ...) il est presque impératif de se fixer une limite de recherche en comptant ses pas ou en repérant un élément évident.

## Mémorisation et abstraction



### Assurer la première balise

Il est fortement recommandé de prendre des itinéraires fiables pour la première balise. Le but est de "rentrer dans la carte" c'est à dire de bien se figurer les distances sur le terrain, de se rendre compte du niveau de détail, de représentation de la végétation, du prendre en compte le relief, ... De plus cela permet de prendre confiance et de parfaire l'échauffement.

### Prévoir la direction de départ du poste

Avant d'arriver sur un poste il est bon de savoir au moins dans quelle direction repartir.

Un truc : Si vous savez arriver à la balise N sans problème (suivi de fossé par exemple) commencez déjà à préparer l'itinéraire pour la N+1 ième.

### Itinéraires sur route

Il faut profiter des longues courses sur chemin sans difficulté pour étudier les prochains parcours partiels "à tête reposée". Il est ainsi possible de repérer les "pièges" tendus par le traceur. D'une manière générale il n'est pas recommandé de courir à 100% de ses moyens sur ces tronçons de route. Le risque de manquer de lucidité lors de l'approche du poste est multiplié.

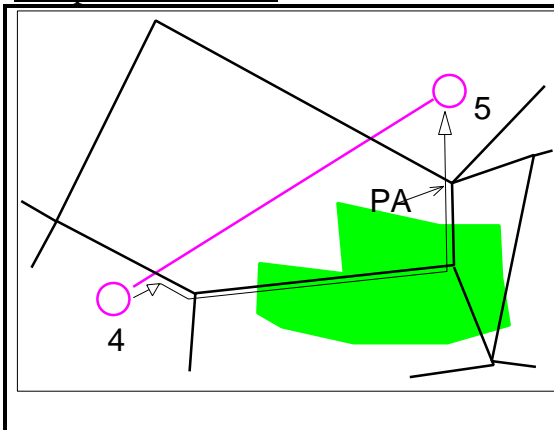
### Traversé d'une route

Lorsque l'on est sur un azimuth et que l'on traverse un chemin ou une route il faut reprendre son azimuth APRES l'avoir coupé. Si on prend un repère d'azimut avant de traverser, on a de grande chance de l'avoir perdu 20m plus loin.

### Traversée d'un fossé

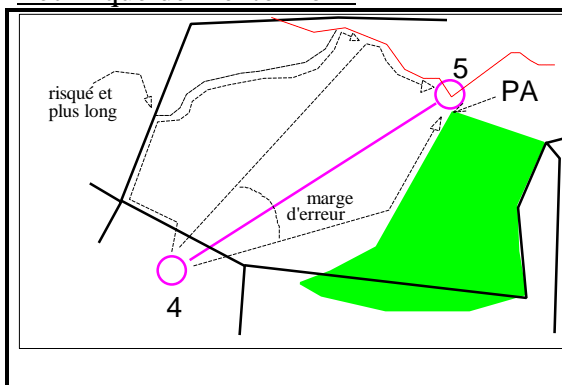
Ne pas tenter de sauter un fossé d'un seul saut de bord à bord. Le risque de se blesser est important et l'influx que l'on y laisse se paie en fin de course. Dans la mesure du possible il faut le traverser en biais en posant le premier pas à mi pente sur un bord, le second appui sur l'autre bord également à mi-pente. D'une manière générale il faut éviter les chocs et à-coups pour rechercher l'allure la plus "coulée" possible.

### Rampe de lancement



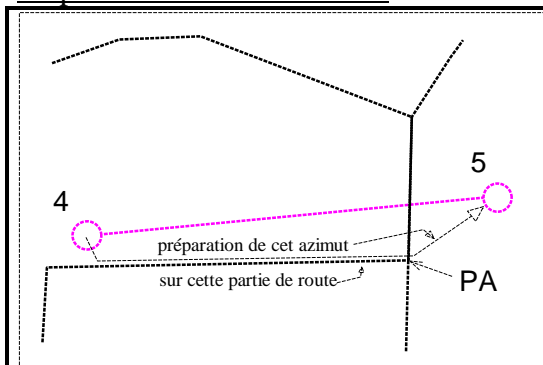
Lorsque l'on cours sur un chemin rectiligne et que celui-ci se termine, le coureur peut rester sur le même azimut assez longtemps (150 m) de manière assez fiable. Si la balise est dans l'axe, vous tomberez dessus.

### Technique de "l'entonnoir"



Au loin un croisement d'une route et d'une ligne électrique vous tend les bras ? Prenez un azimut sommaire dessus et faites abstraction des autres éléments du terrain. Si les deux éléments forment un entonnoir, vous ne pourrez pas les manquer

### Préparer un azimut à l'avance



Dans certaines circonstances il est possible de préparer un azimut à l'avance. Par exemple sur une partie de route ou lorsque l'on est certain de trouver le poste et que l'on prépare le suivant.

### Recherche de l'itinéraire à l'envers.

Impossible de faire un choix parmi tous les itinéraires menant au poste suivant ! Comment faire ? Essayez de faire le raisonnement inverse, et de partir de l'objectif. Le chemin qui mène à votre balise peut devenir un objectif secondaire et par là vous aider à construire votre parcours.

### Carrefours en étoile

Méfiance ! impossible de se repérer une fois que vous vous êtes laissé attiré au milieu. Une solution pour s'en sortir : Faire un azimut ... et faire confiance à sa boussole. Si l'on arrive par un chemin connu se fixer un objectif simple : "tout droit", "à 90°", ... Surtout ne pas compter les chemin.

### Repérer le départ des layons

Tout d'abord vérifier que le layon touche bien la route. Si ce n'est pas le cas, cela veut dire que le layon est peu ou pas visible de la route. Sinon il faut courir en ayant le regard dans la direction du layon. Quitte à regarder en arrière.

### Repérer les fossés croisant un chemin.

Souvent les départs de fossés à partir d'un chemin peuvent servir de point d'attaque. Il est utile de savoir les pressentir. Pour cela deux astuces.

1° les fossés sont en général dans des points bas. Il y a des chances pour que le fossé soit au niveau d'une inflexion de la route vers le bas.

2° la végétation est souvent plus abondante et plus verte au niveau du fossé (surtout en été)

### Modifications liées aux conditions climatiques

#### En été

- les fossés humides et les mares peuvent être à sec.
- les marais sont souvent traversables
- les végétation basses sont plus difficiles à traverser
- certaines mares ne sont plus que des dépressions

#### En hivers

- les fossés secs peuvent être humides
- les marais sont spongieux
- la végétation basse est plus franchissable.
- les fougères sont presque inexistantes.

### Course à flan de montagne

#### Préparer le poste suivant à l'avance

Lorsque l'on est sûr de trouver un poste, ou qu'on l'a repéré de loin, il peut être plus utile de préparer le poste suivant plutôt que d'accélérer et de réfléchir à l'arrêt une fois sur le poste.

#### Faire un azimut systématique

Une technique consiste à faire systématiquement un azimut d'un poste à l'autre. Cela permet de ne pas faire de grossière erreur d'itinéraire si l'on dévie le long d'une mauvaise main courante par exemple.

#### Connaissance de la technique de traçage

Dans un tracé, tous les parcours partiels (d'un poste à l'autre) ne sont pas d'égale difficulté. En général, le traceur repère trois à quatre parcours intéressants reliés entre eux par des postes de renvois ou destinés à fatiguer les concurrents. Il faut essayer sur un trajet sur route de repérer sur l'ensemble du parcours les parcours qui vont demander plus de réflexion.

#### Courses de nuit

Avec frontale et piles neuves, on ne voit pas les layons qu'on coupe, on voit bien talus et fossés.

Le comptage de pas devient presque indispensable

## Erreurs classiques

### Effectuer un "180°"

Il arrive qu'avec la fatigue, la précipitation , ... on en arrive à confondre le Nord et le Sud, L'Est et l'Ouest. Une seule solution : faire confiance à la boussole et ne pas s'obstiner.

### Erreur de layon

On est persuadé d'être dans un layon d'une direction Nord par exemple, et on s'aperçoit que l'on fonce vers l'Est ! Une seule solution : encore une fois la boussole.

### Distraction

Vous regardez un autre coureur, vous saluez un promeneur, et vous ne remarquez pas le chemin que vous croisez à ce moment là. Résultat vous vous basez sur le suivant, plus rien ne correspond sur la carte, ... panique !

Sans aller jusqu'à être impoli, il faut rester concentré et faire abstraction des autres concurrents en particulier lors des nationales et des inter-régionales où il y a beaucoup de monde en forêt. De là à ne pas aider un benjamin qui demande de l'aide, il y a un pas à ne pas franchir.

### Accuser le cartographe

Le layon que vous croisez n'est pas sur la carte, la souche attendue n'est pas sur le terrain ! N'accusez pas le cartographe de laxisme, c'est vous qui êtes en train de vous perdre ! Le tout est de le reconnaître le plus vite possible. Deux solutions : soit vous arrivez à comprendre ce que vous avez fait et donc à vous resituer, soit vous n'y arrivez pas et il ne vous reste plus qu'à revenir à un point connu, ou à faire un cap vers un élément inmanquable.

### **Equipement**

Elastoplaste  
Brique lacets  
Semelle supplémentaire dans les chaussures de CO  
Autres techniques de fixation du carton de contrôle  
Presbytes (loupes portatives)  
Myopes (kleenex, lunettes plastique, attache lunettes)

### **Récupération, diététique et forme**

Elastoplaste  
Plateau oscillant  
Diététique pré-course (boire + féculents)  
post-course (boire légèrement sucré)  
Oter les tiques  
Soigner les piqûres (alcool, ...)

### **Les classements**

Coupe de France  
Méthode de calcul des points  
Types de courses, Entraînement. Dép, Rég. IR, Ntle, Internationales  
Calcul de l'IP  
Classement national

### **Les structures de la CO**

Club Codification N° (4504CE)  
CD Comité départemental : 3 clubs dans le Loiret , ASCO, OCO, J3 Amilly  
LCCO Ligue du Centre de Course d'Orienttion  
FFCO 37, Avenue Gambetta 75020 Paris 01.47.97.11.91  
IOF [www.orientteering.org](http://www.orientteering.org)

Informations vers le coureur :

Club --> Feuilles d'info  
[www.multimania.com/asco](http://www.multimania.com/asco)  
LLCO  
[www.multimania.com/lcco](http://www.multimania.com/lcco)  
FFCO --> O'Mag

### **L'organisation**

Cartographe  
Traceur  
Organisateur  
Contrôleur