

L'ai-je bien descendu ?

Non, ce n'est pas de l'escalier de la Croisette que je vais t'entretenir, mais des pentes chargées de neige profonde qui distinguent le descendeur confirmé... du skieur mal à l'aise. Quand on est dans ce deuxième cas, comment progresser ? Une première solution, c'est d'avalier des pentes à répétition. Inscris-toi donc à tous les cars couchettes, fais tous les stages, force-toi à faire un maximum de virages à chaque descente, choisis systématiquement de passer dans les bosses... Mais pour les parisiens que nous sommes, il n'est pas facile d'être souvent dans les Alpes (encore moins dans les Pyrénées) et les progrès risquent d'être lents. D'où l'utilité de gagner un peu de temps en comprenant mieux ce qu'on peut faire et ce qu'il vaut mieux ne pas faire. C'est le but de cet article. Pour ma part, j'ai eu un certain nombre de « déclics » en comprenant le caractère essentiel de certains gestes et en réalisant le caractère inepte de certains conseils. Attention néanmoins: ce qui paraît essentiel à certains skieurs ne l'est pas pour d'autres, et ce qui suit ne résoudra peut-être pas tes problèmes. Enfin, je te demande un peu d'indulgence pour les dessins, qui sont là pour faire réfléchir et pas pour servir de modèle !

Passer correctement dans les bosses

Schéma 1 : COMMENT PRENDRE UN TRAIN DE BOSSES

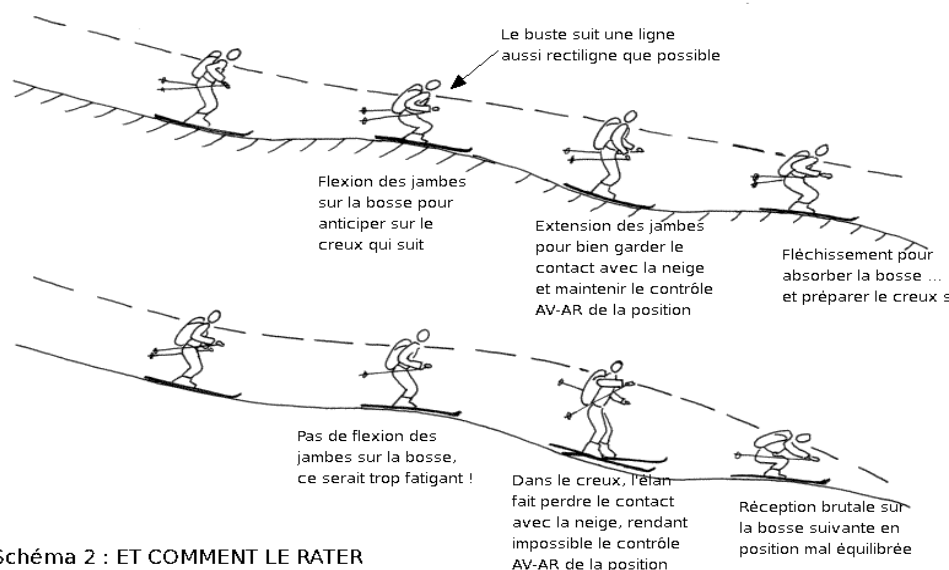


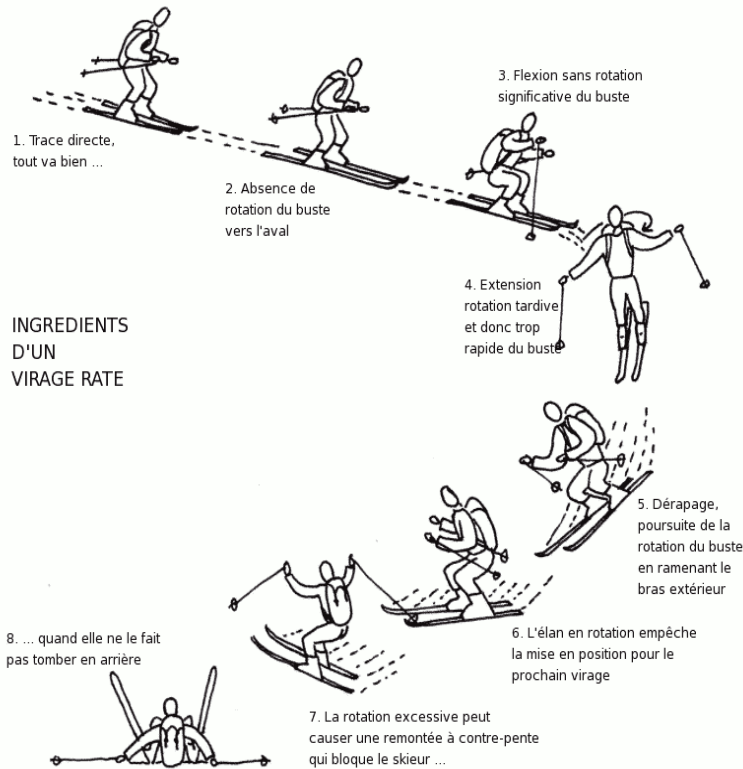
Schéma 2 : ET COMMENT LE RATER

Combien de fois n'ai-je pas vu une série de petites bosses, pas bien méchantes, envoyer un pantin désarticulé au tapis alors que les autres skieurs passent bien à la même vitesse ? La parade se trouve dans une technique connue sous le nom d'avalement en ski de compétition. Elle consiste (schéma 1) à

utiliser les jambes comme un amortisseur qu'on replie sur les bosses et qu'on détend dans les creux, de façon à ce que le buste suive une trajectoire aussi rectiligne que possible. De même que pour un véhicule, le fait d'amortir permet de garder toujours le contact avec la neige (en particulier dans les creux), ce qui est une condition importante pour maîtriser la trajectoire dans un terrain délicat. Si l'on perd le contact avec la neige (ou même si l'on pèse beaucoup moins que d'habitude) il devient en effet difficile de corriger la position (avant/arrière ou gauche/droite). A contrario, l'erreur souvent commise par beaucoup de débutants est de ne pas assez fléchir sur la bosse, ce qui les fait s'envoler juste après, avec souvent une chute à la clé sur la bosse suivante (schéma 2).

Les schémas indiqués ne sont qu'un cas de figure parmi beaucoup d'autres relevant du même principe, qui est d'utiliser les jambes comme amortisseurs pour garder le contact. Par exemple, si l'on a un creux prononcé à franchir, on fléchit les jambes avant d'arriver au bord du creux, pour pouvoir détendre les jambes dans le creux et garder le contact avec la neige. En sortant du creux, on fléchit les jambes à nouveau pour éviter d'être catapulté en l'air et de retomber comme une crêpe.

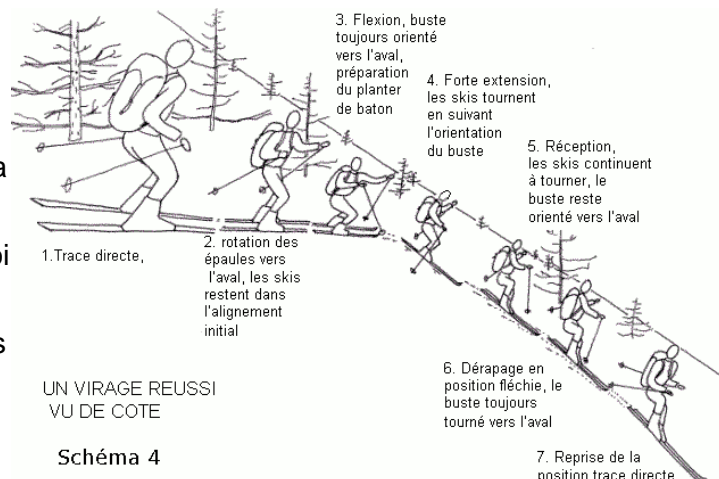
Maîtriser le virage en neige profonde



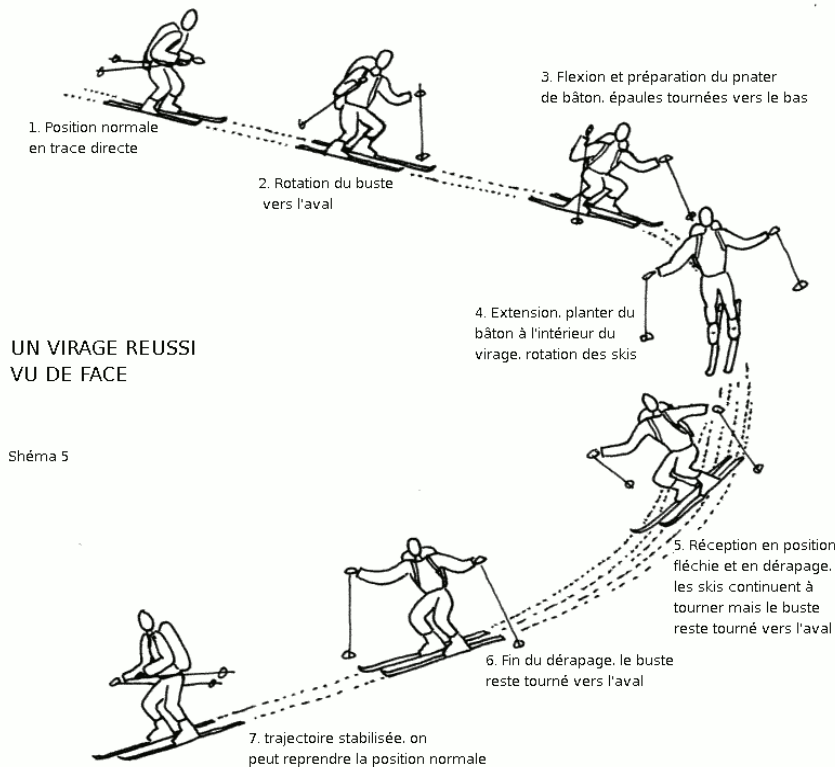
Le cas que je vais traiter ici est le virage dans une pente moyennement raide (20-30°) en neige fraîche. Contrairement au ski de piste où un faible déclenchement (c'est-à-dire un faible effort de rotation) suffit à tourner, le virage en neige profonde demande un déclenchement important pour forcer les skis à changer d'orientation malgré la neige qui contrecarre le mouvement. Pour tourner, on doit accentuer le mouvement de flexion-extension par rapport à la piste. Cela, tout le monde le sait, mais la difficulté est plus subtile. En effet, si l'on se contente de déclencher le mouvement de rotation en même temps que l'extension, comme le

font beaucoup de débutants, le début du virage se passe bien mais la fin est beaucoup plus difficile à contrôler. En effet, l'élan de rotation est tel que le skieur n'arrive pas à interrompre le virage. Dans les cas extrêmes, il remonte à contrepente et tombe en arrière (schéma 3). S'il parvient à éviter la chute, il se retrouve malgré tout dans une mauvaise position qui l'empêche d'enchaîner sur le virage suivant.

Ici encore, la parade va s'inspirer des techniques des compétiteurs. Regarde un slalomeur : le buste garde toujours la même orientation, tourné vers le bas de la pente, tandis que les jambes et les skis tournent en fonction des virages. Pourquoi est-ce plus efficace ? Parce que le skieur n'a alors que l'élan des jambes et des skis à imprimer en début de virage ou à stopper en fin de virage. C'est une inertie bien moindre que si l'ensemble du corps



devenait tourner. Qui dit moins d'inertie dit maîtrise plus facile, évolutions plus rapides. Comment transposer ce principe au virage en neige profonde, qui est un mouvement très éloigné du slalom ? C'est en fait très simple : en début de virage, il faut tourner le buste vers l'aval avant le mouvement d'extension, voire avant le mouvement de flexion (schéma 4). Comme le buste est déjà tourné dans la bonne direction au moment où l'on doit déclencher vraiment le virage, un effort de rotation moindre suffit pour faire tourner les skis. En fin de virage, il faut maintenir le buste orienté vers le bas de la pente, ce qui est un mouvement quelque peu contre-intuitif car les skis doivent continuer à tourner. En particulier, il faut éviter que le bras situé à l'extérieur du virage tourne en même temps que les skis. Il doit rester bien en arrière (schéma 5).



Un mot au sujet du planter de bâton : il joue un rôle d'appoint utile, sans plus. Certains ont peut-être entendu que le planter de bâton donne l'impulsion essentielle pour la rotation (en tout cas c'est ce qu'un moniteur m'avait dit à mes débuts). C'est de la fumisterie : essaye de faire une flexion-extension sans essayer de tourner, tu verras bien que ce n'est pas de planter le bâton de côté qui te fera virevolter. Certains bons skieurs ne jugent pas nécessaire de tourner le buste avant le virage comme indiqué par les

schémas 4 et 5 et ne commencent à tourner qu'au moment de l'extension. Ils s'en sortent simplement en dosant leur rotation de façon adéquate. Je pense malgré tout que le virage proposé par ces schémas est plus facile : l'élan de rotation est moindre pendant le virage, car l'orientation du buste reste constante pendant que les skis tournent. Du coup, on risque beaucoup moins de se laisser embarquer dans une rotation excessive en fin de virage comme dans le schéma 3. Par contre, un point sur lequel la plupart des bons skieurs semble d'accord est qu'en fin de virage, le buste ne doit pas accompagner le mouvement de rotation des skis et doit rester tourné vers l'aval. Cette position de fin de virage permet en effet d'aborder beaucoup plus facilement les évolutions ultérieures, par exemple si l'on doit enchaîner tout de suite sur un autre virage. Nous reviendrons plus loin sur les enchaînements.

Pour résumer, au point où nous en sommes :

Si tu veux progresser, fais un maximum de virages à chaque descente et randonne souvent.

Pour passer correctement dans les bosses, fléchis bien les jambes sur les bosses et détends-toi dans les creux pour bien garder le contact avec la neige (technique d'avalément).

Pour bien contrôler ton virage en neige profonde tourne les épaules vers le bas de la pente avant de déclencher la rotation, et surtout, garde-les tournées vers l'aval en fin de virage.

Maintenant nous allons passer à quelques variantes tout en restant sur le même thème : comment aborder un trou, comment perdre de l'altitude dans une traversée encombrée, comment adapter le virage en pente raide. Et enfin, le but toujours recherché et jamais atteint, comment enchaîner des virages en toutes neiges et tous terrains ? . Répétition de l'avertissement : les conseils qui suivent seront peut-être parlants pour certains skieurs et pas pour d'autres. Il n'y a pas qu'une vérité?.

Quant aux dessins, ils sont plus destinés à faire réfléchir qu'à servir de modèle !

Comment aborder un trou

Congères, ravines, ruisseaux? les trous sont des obstacles fréquents dans une descente. Ici je ne parle des petits trous du poinçonneur des Lilas, que les skis sont assez longs pour chevaucher. Je ne parle pas non plus des grands trous, dans le genre half-pipe, qui demandent de modifier sérieusement la direction si l'on ne veut pas valdinguer n'importe comment. Non, je parle ici des trous moyens, d'une profondeur encore modeste par rapport à la taille du skieur mais néanmoins suffisants pour envoyer l'imprudent goûter les flocons de près (schéma 6).

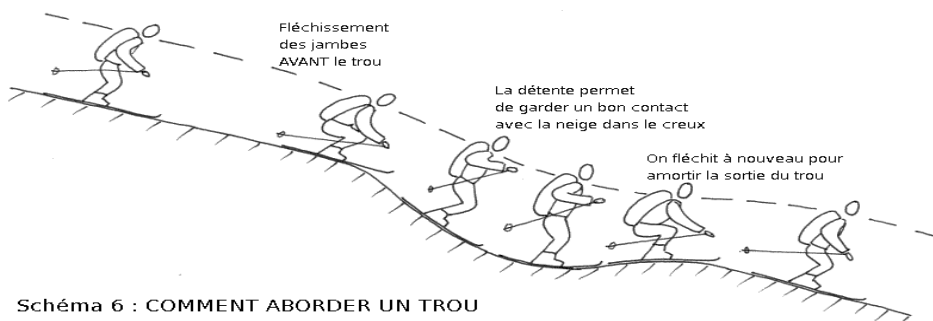


Schéma 6 : COMMENT ABORDER UN TROU

En quoi consiste le problème ? C'est très comparable au problème du train de bosses envisagé dans l'article précédent. Si l'on arrive en position normale (c'est-à-dire les jambes peu fléchies)

l'inertie fera que l'on aura tendance à décoller au-dessus du trou, d'où 1° difficulté de contrôle de la position dans le trou 2° atterrissage brutal au fond du trou ou sur le bord opposé. Dans les deux cas, risque de chute... Pour passer plus harmonieusement, il faut fléchir sérieusement les jambes avant d'aborder le trou (schéma 6). De la sorte, on peut instantanément détendre les jambes en arrivant dans le trou ce qui permet 1° de bien garder le contact avec la neige et donc de mieux contrôler la position avant-arrière dans le trou 2° d'éviter de chuter au fond du trou ou sur le bord opposé. Au sortir du trou, on fléchit à nouveau les jambes pour éviter de se faire projeter en l'air si le bord du trou est raide. De même que pour le train de bosses, les jambes fléchissent ou se détendent pour assurer au haut du corps une trajectoire aussi rectiligne que possible.

Virage en pente raide

Au GUMS, on met généralement les crampons quand l'inclinaison dépasse 40° sur plus de quelques mètres. Quand on parle de pente raide, ce n'est donc pas de ski extrême mais plutôt de 35-40° qu'il s'agit. Qu'est-ce qui change par rapport au cas des pentes modérées (20-30°) discuté dans l'article précédent ? Trois éléments diffèrent significativement.

En premier lieu, le virage doit être bref car sinon, on prend une vitesse excessive pendant le virage. Qui dit vitesse excessive dit dérapage long, contrôle difficile et risque de chute. Parade : tourner le buste fortement vers l'aval avant le virage, faire pivoter les skis rapidement et garder le buste dans la même orientation en fin de virage pour préparer le suivant (schéma 7). Au besoin, pratiquer le virage sauté : on fait une extension suffisamment forte pour décoller de la surface de

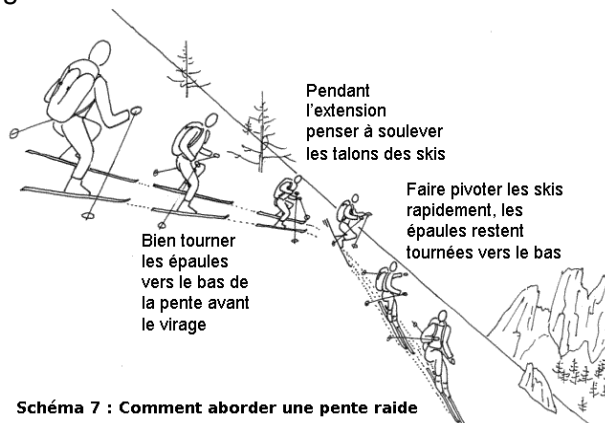


Schéma 7 : Comment aborder une pente raide

la neige. Les skis n'étant pas en contact avec la neige, on peut les faire tourner plus rapidement. C'est en particulier utile quand on doit enchaîner des virages dans un couloir raide et étroit (les couloirs raides sont rarement très larges, on dirait que le monde est mal fait, non ?).

En deuxième lieu, il faut éviter que le talon des skis se heurte à la pente côté amont pendant le début de la rotation, ce qui gênerait fortement le virage. Lors de l'extension, il faut donc tirer le talon des skis vers le haut de façon marquée, en faisant comme si l'on cherchait à toucher les fesses avec le talon des chaussures.

En troisième lieu, une pente raide oblige à ne pas évoluer les jambes trop écartées car cela amènerait à tendre la jambe aval et fléchir excessivement la jambe amont. Pas l'idéal pour contrôler la situation...

Enchaînement de virages

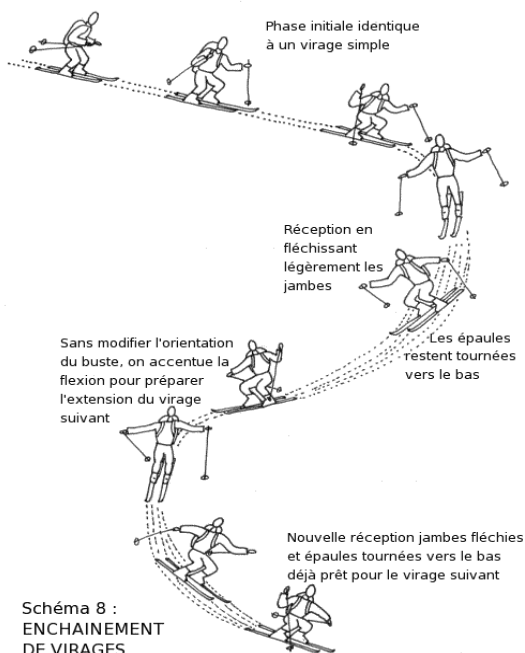


Schéma 8 : ENCHAÎNEMENT DE VIRAGES

Godiller dans la profonde est sans doute l'exercice qui demande le plus de persévérance de la part du skieur. Sur le papier, il ne s'agit guère que de répéter des virages. Pourquoi donc est-ce si difficile ? La principale raison tient à la position qu'il faut avoir en fin de virage, à savoir bien équilibrée (droite-gauche et avant-arrière) et le buste bien tourné vers l'aval, afin de démarrer tout de suite le virage suivant. Comme on l'a vu dans l'article précédent, un défaut courant est de laisser les épaules accompagner les skis pendant le virage. Le temps de réaligner les épaules dans la bonne direction, et l'on a déjà perdu le tempo. Il n'est pas naturel de forcer les épaules à rester obstinément tournées vers le bas de la pente en permanence, et c'est pourtant bien ce qu'il faut faire pour enchaîner efficacement. Que l'on soit sur piste

ou dans la neige profonde, ce problème est le même et l'on peut donc tout à fait s'y attaquer en s'entraînant un peu sur piste. Cela présente l'avantage de sérier les problèmes, car l'on aura moins de problème à contrôler les équilibres avant-arrière et droite-gauche sur piste. Quand on aura appris à enchaîner les virages rapidement sur piste (de l'ordre de 8 virages en 10 secondes sur une pente de 20-30°), c'est que l'on aura forcément appris à orienter son buste vers le bas de la pente. On pourra alors passer en neige profonde et se concentrer sur les problèmes d'équilibre. A ce stade il n'y pas de recette miracle, trouver son équilibre en godille est affaire de pratique et les meilleurs skieurs reconnaissent leur impuissance dans de mauvaises neiges croûtées. Même avec une neige bien franche, la godille avec un sac sur le dos est un exercice qui demande beaucoup de tonus, au point que certains ont parfois tendance à le faire en apnée. Pour enchaîner au-delà d'une quinzaine de virages, il est essentiel de penser à respirer profondément. Une fois que ces différentes difficultés auront été résolues, les enchaînements peuvent apporter des satisfactions mémorables. Dans certains cas, l'élasticité de la neige fraîche et des skis combinés permet de rebondir d'un virage sur l'autre avec relativement peu d'effort, et l'on se prend à regretter que la fin de la pente oblige à interrompre les arabesques tracées dans la neige...

Perdre de l'altitude dans une traversée encombrée

Contrairement aux amateurs de ski de descente qui suivent la ligne de plus grande pente à de rares exceptions près, le skieur de randonnée consacre une grande partie de ses descentes à des traversées (pour éviter un long plat, pour rejoindre un col, etc.). Dans une traversée, on cherche généralement à perdre le moins d'altitude possible et à conserver son élan, mais il faut aussi contourner les obstacles naturels (arbres, rochers, etc.). Dans un cas comme celui du schéma 9, on peut difficilement couper au plus court en

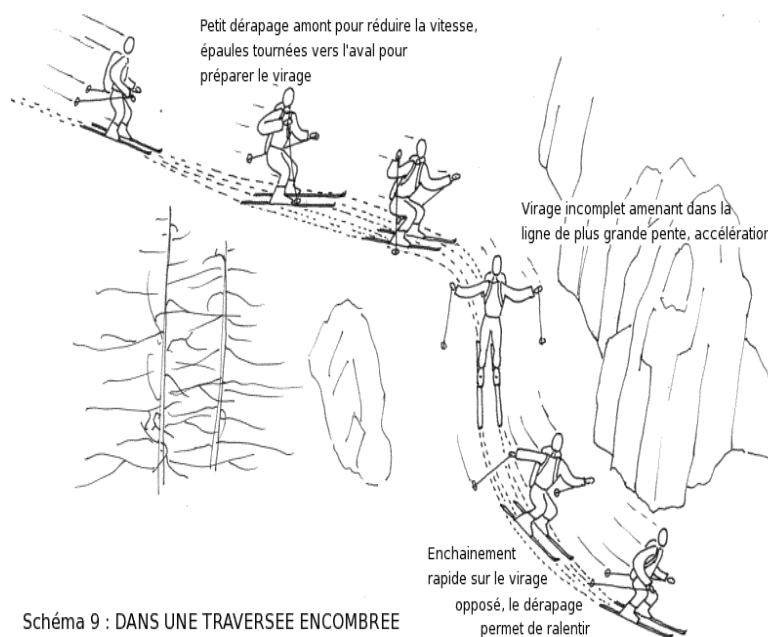


Schéma 9 : DANS UNE TRAVERSEE ENCOMBREE

trace directe pour passer en-dessous du deuxième rocher car on prendrait trop de vitesse. On peut envisager de caser deux virages (à droite puis à gauche) entre les deux rochers, comme dans le schéma 8. Outre que cela demande une technique très sûre pour enchaîner deux virages aussi serrés, cela n'est pas forcément efficace car cela casse fortement la vitesse. Une deuxième solution, plus pépère, est de passer en dérapage entre les deux rochers mais là encore, on casse complètement la vitesse. La bonne solution, indiquée par le schéma 9, consiste à faire deux virages de faible amplitude. Le premier virage, vers la droite, amène le skieur dans la ligne de plus grande pente et le deuxième virage le ramène immédiatement dans sa direction initiale. Comme ce mouvement s'accompagne d'une accélération significative pendant le premier virage, il est bon de ralentir avant le passage au moyen d'un bref dérapage vers l'amont. Pendant le virage à

gauche qui finit le mouvement, le dérapage assure un freinage suffisant pour sortir de l'ensemble du passage avec une vitesse grosso modo identique à la vitesse initiale, ce qui est idéal pour une traversée. Naturellement, le contrôle de l'enchaînement demande de conserver les épaules orientées vers l'aval à tout moment, pour les mêmes raisons que dans un enchaînement de virages normaux.

Ceci n'est qu'un exemple, qu'on pourrait varier à l'infini. A chaque passage sa juste combinaison de virages, d'équilibre, de sauts, d'amortis...A toi de jouer maintenant !

Philippe Ungerer
avec l'aide de David Game et Dominique Gosset