



● **SUR LES PISTES**
Pascal, pisteur p. 2
 Pascal est pisteur. Il vérifie l'état des pistes de ski à longueur de journée, pour que les skieurs et surfeurs glissent en toute sécurité.



● **SAUVETAGE**
Bart, sauveteur p. 3
 Bart et son maître Arnaud, de la station Les Deux Alpes, sont spécialement formés pour venir en aide aux victimes d'avalanches.



● **SÉCURITÉ**
L'ARVA, qu'est-ce que c'est? p. 4
 L'ARVA permet de retrouver les personnes ensevelies sous la neige. On vous explique comment ça marche.

Leur bureau, c'est la montagne!

Cet hiver, vous irez peut-être skier. Le JDE vous emmène en hors-piste, près des travailleurs de la montagne.

Depuis plusieurs semaines, les stations de ski se préparent à accueillir la neige... et les skieurs. Les pistes ont été nivelées (remises à niveau), les télésièges ont été vérifiés, les vieux filets de sécurité en bord de piste ont été remplacés et les nouveaux moniteurs ont été formés.

Et pendant toute la saison, sans que les skieurs s'en rendent nécessairement compte, des dizaines de spécialistes de la montagne vont sillonner les vallées et dévaler les pistes pour s'assurer que les installations fonctionnent correctement et que les skieurs évoluent en toute sécurité.

Le JDE a rencontré plusieurs d'entre eux : pisteur, conductrice de dameuse, secouriste, restaurateur d'altitude... Pour vous faire découvrir l'envers du décor, le hors-piste des stations balisées. Bonne glisse!

Photo Éditions de l'Avenir



C'est dans ce décor de rêve que travaillent des centaines de personnes.

La neige, véritable or blanc

Le ski sans neige, ce n'est pas possible. Mais comment fait-on quand le ciel n'en offre pas?

Pour fabriquer de la neige, il faut de l'eau et une température de 0°C. Dans la plupart des stations, l'eau, qui provient des torrents alimentés par la fonte des neiges de l'hiver, est stockée l'été dans d'immenses réservoirs. C'est dans ces lacs artificiels (photo 1) que l'eau sera ensuite puisée pour fabriquer la neige.

Grâce à de l'air comprimé et à une température négative, l'eau est alors transformée en gouttelettes de glace dans les enneigateurs (appelés aussi ca-



Photo Éditions de l'Avenir



nons à neige). Si on les regarde de près, ces gouttelettes n'ont donc rien à voir avec un «vrai» flocon de neige. Tous les enneigateurs (photo 2)

sont reliés à l'usine à neige et programmés par un ordinateur central. C'est au départ de celui-ci qu'on lance la production de neige.



À proximité des enneigateurs, on trouve des anémomètres (photo 3), qui mesurent la vitesse et la direction du vent : les enneigateurs peuvent alors

être positionnés en fonction des données enregistrées. De même, des sondes spéciales mesurent la température et le taux d'humidité de l'air, pour voir si les conditions sont réunies pour pouvoir fabriquer de la neige artificielle. En fonction des besoins et de la qualité de la neige déjà tombée sur les pistes, on peut en effet fabriquer de la neige plus sèche ou plus humide.

La neige artificielle est généralement fabriquée la nuit : il fait plus froid et la poudre diffusée par les enneigateurs ne gêne pas les skieurs. Le matin, les responsables de l'usine à neige font alors le tour des enneigateurs pour vérifier la quantité et la qualité de la neige produite. La neige est ensuite répartie sur les pistes.

Dans les traces de Pascal, pisteur

Pascal est pisteur. Le matin, il ouvre les pistes et le soir, il les ferme. Avec des barrières?

Sur cette piste, il y a danger : Pascal place donc un panneau.



Photo Éditions de l'Avenir

REPÈRES

■ Afin de dévaler les pistes enneigées de façon confortable, il est important de respecter quelques consignes : porter une tenue adaptée (plusieurs couches fines protègent mieux du froid), porter des lunettes spécifiques (le soleil qui se réfléchit sur la neige peut brûler les yeux) mais aussi se protéger la peau du visage avec une crème spéciale pour le soleil, le froid et le vent. Les gants ou les moufles sont évidemment indispensables.

■ Il faut aussi veiller à choisir des chaussures de ski à la bonne pointure (il faut pouvoir bouger ses orteils) et vérifier qu'elles sont bien attachées aux skis avant chaque descente.

■ Dans les années à venir, le casque pourrait bien devenir obligatoire dans les stations de ski européennes, pour les enfants de moins de 15 ans. Mais même s'il ne l'est pas encore, pensez-y : en cas de chute, il vous apportera une protection maximale.

Il est un peu plus de 8 h et Pascal s'apprête à monter dans la « benne », un gros téléphérique qui permet de rejoindre le sommet de la station de l'Alpe d'Huez. Les pistes n'ouvriront qu'une heure plus tard mais le travail de Pascal et de ses collègues, lui, va déjà commencer.

Pascal est pisteur. Son boulot, c'est d'« ouvrir » et « fermer » les pistes. « Le matin, quand je monte sur une piste, je dois veiller à plusieurs choses : voir si les dames (lire en page 4) ont bien fait leur travail et n'ont pas laissé de trop gros sillons sur les pistes, vérifier qu'il n'y a pas de mottes de neige dure qui pourraient gêner la descente des skieurs, m'assurer que les piquets qui délimitent les pistes sont toujours bien en place et bien visibles... »

● Pour un ski sans risque

Au fur et à mesure de sa descente, Pascal peut ainsi légèrement modifier le tracé d'une piste : s'il repère un endroit verglacé, par exemple, il peut déplacer quelques piquets pour obliger les skieurs à éviter cette portion de piste. Il peut aussi, éventuellement, demander que ses collègues, équipés de pelles spéciales, viennent répartir un peu de neige (prise

en bord de piste) sur des endroits dangereux (glacés, herbeux...).

Mais Pascal peut aussi prendre la décision de fermer une piste pour la journée. « On doit toujours penser d'abord à la sécurité des gens. Souvent, ils râlent parce que la piste qu'ils voulaient faire est fermée. Ils ne comprennent pas toujours que c'est vraiment dans leur intérêt que nous prenons la décision de fermer une piste ou l'autre. On ne peut pas laisser les gens prendre des risques inutiles. »

Une fois sa première descente de piste effectuée, si elle est en

bon état et permet de skier en toute sécurité, Pascal passe alors le message à ses collègues pour que la piste soit répertoriée comme ouverte.

Pendant la journée, il refera le même « exercice », histoire de vérifier que la piste est toujours en bon état. « Cela arrive qu'une piste soit ouverte le matin et fermée en cours de journée : s'il neige très fort et que la visibilité est réduite ou si le soleil a fait fondre des plaques de neige, laissant apparaître l'herbe et la terre, par exemple. »

En dehors de la surveillance proprement dite de l'état des

pistes, Pascal est aussi là pour venir en aide aux skieurs perdus ou blessés. « Toute la journée, les pisteurs « tournent » sur tout le domaine. C'est vrai qu'aux yeux des gens, on passe notre journée de boulot à skier mais on n'en profite pas vraiment comme eux : on est superattentifs tout le temps, pour repérer les gens en difficulté. On est équipés d'un talkie-walkie pour appeler les secours, par exemple, et on a aussi une formation pour gérer le stress des blessés. Dans ces moments-là, souvent, c'est la panique pour eux, alors, nous, on est aussi là pour les rassurer... »

REPÈRES

■ Sur les pistes de ski, il y a des règles de « circulation » à respecter. Maîtriser sa vitesse est vraiment la règle n°1 : il faut être capable de s'arrêter à tout moment.

■ Le skieur en aval (celui qui se trouve le plus bas sur la piste) a toujours la priorité sur le skieur en amont (celui qui se trouve le plus haut sur la piste). Comme il descend, il ne peut pas en même temps regarder ce qui se passe au-dessus de lui : c'est donc au skieur en amont d'adapter sa trajectoire. De même, quand on dépasse un autre skieur, il est important de le faire à une certaine distance, pour éviter tout risque de collision.

■ Il est interdit de s'arrêter au milieu des pistes ou derrière un obstacle (un arbre, une bosse...) ; si vous voulez vous reposer ou attendre quelqu'un, pensez à vous mettre sur le côté de la piste.

■ Enfin, règle importante : il faut éviter de skier seul. En cas d'accident ou de problème, il vaut mieux être accompagné...

Au secours, Myriam!

Un poignet cassé ou une cheville foulée : les secouristes sont aussi sur les pistes de ski...

Myriam Feraud est pisteur-secouriste aux Deux Alpes. Sur la cinquantaine de personnes que compte l'équipe, elle est une des trois femmes à avoir choisi ce métier difficile. « C'est un métier d'homme, c'est clair. C'est difficile physiquement mais on se complète bien, finalement, avec les collègues masculins : eux ont plus de force et moi, j'ai plus de finesse et de patience. »

Et de la force, de la finesse et de la patience, il en faut, pour faire le métier de Myriam, qui passe ses journées à secourir les skieurs blessés sur les pistes. « Les gens prennent de plus en plus de risques. Ils cherchent vraiment à se procurer des sensations : ils vont de plus en plus vite sur les pistes et font de moins en moins attention aux autres. Du coup, la majorité des accidents est due aux collisions entre skieurs. Aussi, de plus en plus



Photo Éditions de l'Avenir

La force et la patience : deux qualités de Myriam, secouriste.

de gens font du hors-piste : pour eux, les abords de la piste sont comme un immense terrain de jeu et ils ne se rendent pas compte qu'ils courent un danger en skiant là. Nous, ce qui nous fâche, c'est qu'ils nous font courir un danger à nous aussi : quand on est obligés d'aller les récupérer parce qu'ils sont coincés, il y a un risque pour

nous. Dans ces cas-là, on ne se gêne pas pour leur faire la leçon et, souvent, ils sont tout gênés ! »

● Dans la barquette!

Pour prendre en charge un skieur ou un surfeur blessé, Myriam dispose d'un matériel spécifique, qu'on trouve disposé à plusieurs endroits de la station :

des attelles pour coudes, jambes, épaules ou poignets, des couvertures, des compresses... mais aussi un matelas-coquille pour immobiliser le blessé touché à la tête ou au dos ou de l'oxygène pour les personnes inconscientes. « Une fois qu'on s'est occupé de lui et qu'on a identifié ses blessures, on redescend le blessé dans une barquette : pour ça, on est toujours à deux secouristes pour manœuvrer et freiner. »

● Pour un ski...

Si Myriam adore son métier et apprécie de se sentir utile, elle reproche tout de même à certains vacanciers de « profiter » d'elle et de ses collègues. « Les gens sont de plus en plus sans gêne. Maintenant, comme les téléphones portables sont utilisables presque partout, les gens nous appellent très facilement. Et quand on arrive près d'eux, on constate parfois qu'il n'y a rien de grave : ils ont perdu un ski ou sont très fatigués et voudraient qu'on les redescende en barquette, par exemple ! C'est moche de leur part parce que, pendant ce temps-là, d'autres skieurs ont peut-être vraiment besoin de nous... »

Bart, chien de montagne

Arnaud et Bart forment un duo de choc: ensemble, ils peuvent retrouver des victimes d'avalanches.

Bart est un chien de trois ans et demi. Sa niche, il la rejoint tous les matins, à deux pas des remontées mécaniques, à 2 600 m d'altitude, dans la station française des Deux Alpes. Son maître, c'est Arnaud Guerrand. Et son boulot, c'est de faire équipe avec lui pour retrouver les personnes ensevelies sous la neige. Pour en être capable, Bart s'entraîne depuis qu'il a trois mois: «On commence par habituer le chien à l'environnement et aux bruits de la montagne. Il apprend aussi à emprunter les remontées mécaniques, le scooter, l'hélico, la dameuse...»

Un chien de montagne apprend même à accepter de descendre les pistes, accroché à son maître, avec un harnais, alors qu'il skie!

● Entraînement intensif

Chaque mois, Bart s'entraîne en compagnie d'autres chiens comme lui et de leurs maîtres: on vérifie ainsi ses capacités à intervenir utilement en cas d'avalanche. Et pour dresser les chiens à cela, il y a un «secret». «On utilise tout le temps les mêmes mots, les mêmes gestes pour le faire travailler, explique encore Arnaud Guerrand. Et on associe



Photo Arnaud Guerrand

Bart et Arnaud s'entraînent chaque mois pour être hyper efficaces.

son jouet préféré aux ordres: en clair, cela veut dire que quand un chien cherche une personne coincée sous des décombres ou sous une avalanche, ce n'est pas vraiment elle qu'il recherche mais bien son jouet, qui est imprégné de l'odeur humaine.»

Et, en cas d'avalanche, un chien qui travaille bien a une réelle utilité: là où plusieurs personnes mettront 5 à 6 heures pour sonder (lire en page 4) un espace d'environ 1 hectare, le chien ne mettra quant à lui qu'une dizaine de minutes!

Mais pour que le chien soit efficace à 100%, il faut respecter certaines règles sur la zone de recherche, comme ne pas manger, uriner ou fumer, pour ne pas masquer les odeurs qui permettraient au chien de retrouver la personne ensevelie.

Les sports d'hiver



REPÈRES

■ Pour renforcer l'avant des cuisses, tenez votre cheville et amenez le talon sur la fesse (répéter plusieurs fois avec chaque jambe) tandis que pour l'arrière des cuisses, il faut poser une jambe tendue sur une chaise et se pencher le plus possible sur elle en gardant le dos droit. Pour éviter les crampes aux mollets et pour les muscler, vous devez laisser le talon par terre et remonter les orteils vers le haut. Enfin, autre exercice bien utile: faire une vingtaine de flexions-extensions des genoux, en gardant le dos bien droit.

■ Au ski, l'accident le plus courant, c'est l'entorse du genou. Il est donc important de renforcer ces articulations en se préparant physiquement et en s'échauffant chaque matin. Pour les surfeurs, les mêmes précautions sont à prendre mais davantage pour renforcer les chevilles et les poignets.

Boire, boire et boire

Aux sports d'hiver, il est important de bien s'hydrater et de se nourrir, histoire d'avoir suffisamment de force pour tenir le coup toute la journée.

Comme ailleurs, il faut avoir une alimentation équilibrée. Premier conseil: prendre un bon petit déjeuner (produit laitier, fruit, pain avec choco ou confiture) pour bien démarrer la journée et tenir quelques heures. Il existe aussi des aliments particulièrement intéressants et faciles à emporter dans son sac à dos, comme les fruits oléagineux (noix, noisettes, olives), par exemple. Ils possèdent des «bonnes» graisses, des glucides, des protéines et de la vitamine B, excellents carburants pour le corps.

● Ne pas attendre la soif

À la montagne, il faut boire même si, quand il fait froid, on éprouve moins la sensation de soif. D'ailleurs, il faut s'obliger à boire avant d'avoir soif: quand on a soif, c'est trop tard, les cellules sont en déficit (en manque) et elles ont déjà fabriqué les toxines qui donnent des crampes. Ne pas boire assez va donc provoquer des douleurs musculaires.

Et puis, à la montagne, on se déshydrate beaucoup à cause

de la transpiration, l'hyperventilation, l'air sec. On perd son eau sans s'en rendre compte (20 % des pertes d'eau en altitude se font par les poumons). L'idéal est de ne boire ni trop froid ni trop chaud. L'eau gazeuse contient du bicarbonate et elle est surtout à prendre le soir, en fin d'effort parce qu'elle neutralise (stoppe) et évacue les toxines et les acides par les reins.

● Au moins 1x/h

Chez l'enfant, les pertes en eau sont encore plus importantes et plus rapides que chez les adultes car les enfants dépensent proportionnellement (par rapport à leur masse musculaire) plus d'eau que les adultes.

En plus, les enfants supportent beaucoup moins bien la déshydratation que les grandes personnes. Les enfants doivent donc boire plus souvent que les adultes (au moins une fois par heure): pour les motiver, on peut les équiper de leur propre poche à eau, par exemple.

Pour résumer, on ne devrait jamais partir en montagne sans un petit sac à dos avec, au minimum, une bouteille d'eau (même aromatisée) et une barre de céréales, des fruits secs ou quelques biscuits.

Manger, même en altitude

Comment sont acheminés les steaks et les frites qu'on déguste en altitude?

Colas est directeur du restaurant d'altitude «Les Glaciers», à 3 200 m d'altitude, presque au sommet de la station des Deux Alpes. S'il se présente tous les matins au départ de la télécabine, il y a des jours où il est en congé forcé. «S'il y a trop de vent, qu'il neige trop ou que les pistes au sommet ne sont pas praticables, on ne monte pas. Il arrive aussi qu'on redescende en cours de journée puisqu'on dépend du fonctionnement des remontées mécaniques.»

La nourriture aussi est acheminée au sommet en télécabine. Les marchandises sont stockées dans des chambres froides dans la station puis amenées en fonction des besoins au restaurant. Les boissons, elles, sont montées en une seule fois en été, par camion et par la route du glacier.

La difficulté, pour les cuisiniers du restaurant, c'est de pouvoir s'adapter. «Parfois,



Photo Editions de l'Avenir

Bien s'hydrater et bien manger: indispensable à la montagne.

on a commandé certaines marchandises mais à cause de la météo, elles n'ont pas pu être amenées à la station et on doit changer les menus. Mais moi, le fait de devoir trouver des solutions de rechange en urgence, c'est ce que je préfère dans ce métier!»

● Manger vite!

Même s'il n'est pas possible d'offrir la même cuisine en altitude qu'en station, Colas aime soigner sa carte et proposer des menus variés et équilibrés. «La seule règle que nous imposent les skieurs, c'est la vitesse de préparation: ils sont souvent impatients de recommencer à dévaler les pistes

et donc, préfèrent les plats vite cuisinés.»

Parfois frustré de côtoyer autant de fans de glisse sans pouvoir lui-même en profiter, Colas apprécie particulièrement les soirées «pleine lune» organisées dans son restaurant. Ces soirs où certaines pistes sont ouvertes jusque tard dans la soirée, les gens ont plus le temps, ils sont moins nombreux et Colas est ravi de pouvoir les chouchouter un peu. Même s'il ne peut pas redescendre en skiant avec eux, obligé de faire le trajet en télécabine avec... les déchets du restaurant.

En montagne, pour retrouver les victimes d'avalanche, on se sert d'un ARVA. Explications.

Quand on skie en hors-piste ou sur des pentes menaçantes, il est indispensable d'emporter avec soi un ARVA, un appareil de recherche de victimes d'avalanche. C'est un petit boîtier qui émet un signal radio afin de localiser son porteur s'il est victime d'une avalanche. Sur chaque appareil, il y a donc deux fonctions : une fonction « émission » (pour émettre un signal en cas de besoin) et une fonction « réception » (pour localiser la victime d'avalanche).

Généralement, l'ARVA est porté sur la poitrine, entre la veste et le pull, pour qu'il ne soit pas arraché du skieur en cas d'avalanche.

Avant toute sortie, il faut vérifier que chaque membre du groupe a son ARVA sur lui, qu'il est allumé (en mode « émission ») et que ses piles sont suffisamment chargées : le groupe ne sera effectivement protégé que si chacun est muni d'un ARVA en état de marche. D'ailleurs, quel que soit le modèle d'ARVA emporté par chaque skieur, ces appareils sont tous programmés de la même façon, afin de pouvoir fonction-

Photos Éditions de l'Avenir



ARVA + pelle + sonde = sécurité assurée.

ner tous ensemble.

● **APS = sécurité**

Imaginons : un groupe de trois personnes prend un itinéraire non balisé. Chacun est muni de son ARVA quand une avalanche se déclenche, emportant avec elle un des skieurs. Les deux autres, en passant en mode « réception » vont ainsi, grâce au bruit (plus il est fort, plus on est proche de la victime) pouvoir localiser leur compagnon enseveli sous la neige : à partir du moment où un premier signal est détecté,

une des méthodes consiste à suivre une ligne droite pour trouver où le signal est le plus fort. En ce point, la perpendiculaire détermine la nouvelle direction à suivre mais sans savoir dans quel sens. Sur cette perpendiculaire, on cherche à nouveau le point où le signal est le plus fort et ainsi de suite jusqu'à se trouver dans la zone où le bruit est le plus fort.

Une fois la personne « localisée », ses compagnons vont devoir sonder la neige, c'est-à-dire enfoncer une longue tige très fine rétractable (qui se replie) à

plusieurs endroits de la zone de recherche, jusqu'à sentir le corps de leur compagnon.

Il faudra alors dégager la victime à l'aide de la pelle à neige (essayer de dégager une victime avec les mains ou les skis est inefficace) en un minimum de temps : après un quart d'heure passé sous la neige, il ne reste déjà plus qu'une chance sur 3 d'en sortir vivant...

Le trio ARVA, pelle à neige et sonde (aussi appelé APS) est donc indispensable quand on décide de s'aventurer hors des espaces de glisse balisés.

REPÈRES

■ Dans les stations de ski, les pistes sont répertoriées (classées) en fonction de leur difficulté : il existe un « code couleur » universel (qu'on retrouve dans toutes les stations de ski) pour repérer le degré de difficulté de chaque piste.

■ Les pistes vertes sont les plus simples, accessibles aux débutants. Les pistes bleues sont d'un niveau moyen et les pistes rouges sont d'un niveau difficile. Les pistes noires, elles, sont reconnues comme très difficiles et il ne faut les emprunter que si on possède un très bon niveau de ski.

■ Un drapeau (ou un panneau) à carreaux jaune et noir indique quant à lui qu'il y a un risque d'avalanche et qu'il est donc tout à fait imprudent de s'aventurer dans cette zone.

Chrystelle, la dame de la dameuse

Chrystelle a 27 ans et est une des rares femmes à conduire une « dameuse ». Embarquez !

Il est à peine plus de 17 h, le soleil se couche sur les pistes de l'Alpe d'Huez. À l'heure où les « riders » rangent leurs skis pour passer à la raclette, Chrystelle Gallin-Martel s'apprête à prendre son service.

À 27 ans, cette fille d'agriculteurs (son papa est producteur de noix près de Grenoble) est une des seules femmes de France à conduire une « dameuse », officiellement appelée « chenillette ». « On dit qu'on "dame" les pistes quand la neige est fraîche. Quand il s'agit de répartir la neige déjà tombée, on dit qu'on "fraise" les pistes. » Ces énormes machines servent à remonter sur les pistes les tonnes de neige descendues pendant la journée par les skieurs et les snowboarders. Elles servent aussi à répartir de manière uniforme la nouvelle neige. Les pistes sont alors nivelées et égalisées par une ou plusieurs chenillettes. Parfois, sur les larges pistes, trois ou quatre chenillettes tra-



Photo Éditions de l'Avenir

vaillent en même temps. Et quand la piste est très pentue (une piste noire, par exemple), la chenillette peut être attachée en haut de piste (à un rocher, une attache spéciale) à l'aide d'un treuil, pour qu'elle ne dévale pas la piste jusqu'en bas. Le câble, vérifié avant chaque départ de la chenillette, peut parfois mesurer jusqu'à 1 km de long ! Une fois qu'on l'a accroché quelque part, il suffit juste de prévenir les autres conducteurs de dameuses, histoire qu'ils ne viennent pas le percuter ou se « trebu-

cher » dedans avec leur engin.

● **Un peu comme une moissonneuse...**

Habitée à conduire des moissonneuses-batteuses, Chrystelle n'a eu qu'une semaine pour se former au pilotage de « sa » dameuse, un engin de plusieurs tonnes. Il existe bien un permis pour chenillette mais il n'est pas obligatoire pour être engagé comme conducteur dans une station de ski. « Au début, je me suis fait quelques frayeurs, c'est vrai. On ne connaît pas encore très bien le

matériel, il y a parfois des trous dans les pistes et la neige peut "bourrer" les chenilles. Alors, on n'a plus d'adhérence (d'accroche) et on dit qu'on "part en luge". » La difficulté du métier, c'est que Chrystelle et ses collègues ne travaillent jamais dans les mêmes conditions : les réglages de la machine sont différents en fonction du vent, de la neige, du brouillard, de la température... « Mais c'est un métier-passion : on est fier quand on arrive à faire une piste toute lisse alors qu'elle était toute bosselée juste avant ! Et puis, on a tout l'espace pour nous, des couchers et des levers de soleil magnifiques et parfois la compagnie d'un renard, en bord de piste... »

À 1 h 30, après avoir remonté sur les pistes des tonnes de neige, Chrystelle passe les commandes de sa machine à un collègue. Les chenillettes de la station continueront alors leur ballet incessant, jusqu'à quelques minutes de l'ouverture du domaine skiable. Et grâce à ses horaires spéciaux qui lui laissent pas mal de temps libre, Chrystelle pourra même enfile sa tenue de ski et dévaler quelques pistes pendant la journée... et vérifier ainsi si son travail et celui de ses collègues ont été bien faits.

PRATIQUE

■ Les quelques jours passés aux sports d'hiver sont souvent une « parenthèse » très sportive dans une vie plutôt sédentaire. Le contraste est donc énorme pour le corps (les muscles, les articulations...), qui a un peu de mal à s'adapter...

■ Voici donc quelques conseils à appliquer avant de partir mais aussi sur place. Pendant les semaines qui précèdent le départ à la montagne, pensez à marcher, nager, courir ou faire du VTT ; préférez les escaliers aux ascenseurs ; sautez régulièrement à la corde ou à cloche-pied ; apprenez à rester sur un pied pendant plusieurs minutes (le temps du brossage de dents, par exemple) et restez le plus longtemps possible en position assise, le dos contre un mur.

■ Mieux vous serez préparés physiquement à affronter les pistes, moins vous risquerez de vous blesser et plus vous profiterez des joies de la glisse !

Textes : Anne-Françoise Bertrand
Journal des Enfants
38, route de Hannut - 5004 Bouge
Tél. : 081/24 88 93
E-mail : jde@verslavenir.be
Site : www.lejournaldesenfants.be