

# en VTT à SALLES D'AUDE



**RECUEIL de BONNES RECETTES  
pour ne pas se casser la figure**

# INDEX

<b>PRÉAMBULE :</b> .....	3
<b>AMÉLIOREZ VOTRE ÉQUILIBRE</b> .....	4
<b>MONTÉES et DESCENTES</b> .....	6
<b>LES DÉVERS</b> .....	8
<b>COMMENT FRANCHIR UNE MARCHÉ ?</b> .....	10
<b>COMMENT SAUTER UN OBSTACLE ?</b> .....	11
<b>UNE FLAQUE SANS SE MOUILLER ?</b> .....	12
<b>LA RÉCHAPPE EN VTT</b> .....	13
<b>DÉVELOPPEMENT ? BRAQUET ? EXPLICATIONS</b> .....	14
<b>PNEUMATIQUES : LA PRESSION de gonflage EN VTT</b> .....	16
<b>OPTIMISER LES VIRAGES</b> .....	19
<b>COMMENT PROGRESSER EN CÔTE ?</b> .....	23
<b>LE WHEELING</b> .....	25

## PRÉAMBULE :

Ce recueil est destiné à vous confier les trucs et astuces qui vous permettront de profiter pleinement de votre Vélo Tout Terrain.

Tous les articles sont issus du site internet de B'TWIN et sont ici, compilés pour une plus grande commodité de lecture et de compréhension.

Vous les retrouverez en détail (ainsi que quelques autres jugés par trop techniques ou sportifs) sur le site B'TWIN : <http://www.btwin.com/blog/fr/blog-et-actualite/le-blog/vtt/dossier-vtt-les-techniques-de-pilotage/>  
Un Grand merci à leurs auteurs, dont la technicité et le savoir faire n'est plus à prouver.

Une lecture détaillée de ces articles vous semblera sans doute trop complexe et trop technique à assimiler, cependant, quelques mots puisés ici et là vous seront certainement utiles, sans même que vous y pensiez.

Mais avant toute chose, seule la pratique saura vous conforter et vous donner l'assurance qui vous autorisera à progresser sur les plus belles pistes de la région et de découvrir les plus beaux panoramas que notre belle Clape nous propose.

## LES PRÉCEPTES DU VTTiste

Circuler à VTT sur les pistes et chemins de notre belle Clape, ne se fait pas aussi simplement que d'emprunter à vélo la route de Fleury !

Avec un peu d'expérience, vous apprendrez vite à "lire" la piste et déjouer les pièges.

Mais, si vous rencontrez une difficulté qui vous semble au-dessus de votre expérience... mettez pied à terre, cela vaut mieux que de se faire mal.

Votre roue avant est votre meilleure amie, car quand elle est passée (sauf complication) l'arrière va suivre.

Votre roue avant est votre pire ennemie, car si elle ne passe pas (car elle glisse sur une racine, par exemple), ça va devenir plus compliqué.

Alors, le bon VTTiste va gérer ses trajectoires d'un œil, tandis que le second va évaluer les difficultés que présente le terrain et gérer les franchissements.

Une difficulté quelconque se présentant en biais (roche, racine, ravine...) doit être passée le plus perpendiculairement possible. Cela, nécessitant souvent de modifier sa trajectoire, il faut donc en tenir compte dans l'évaluation des difficultés suivantes.

Les ravines, sont à traiter comme des dévers. Cependant, elles offrent le confort d'être fréquentable dans leur creux. Mais là, la grosse pierre qui a roulé dans le fond de la coulée (à partir de +/- 10 cm), va vous poser un problème. Le plus sage est généralement de rester sur le haut des ravines, quitte à louvoyer en profitant des zones plus faciles pour passer d'un côté à l'autre.

En tout état de cause, cette pierre qui n'est pas fixée, n'est pas votre amie. Elle risque de rouler de côté à l'attaque du pneu et de chasser votre roue avant ! Alors, évitez par précaution tout ce qui est mobile sur la piste (pierre, branche, etc.).

# AMÉLIOREZ VOTRE ÉQUILIBRE

Le cyclisme mobilise et développe trois habiletés motrices :  
**l'équilibre, la conduite et la propulsion.**

L'**équilibre** peut être considéré comme la position dans laquelle toutes les forces se neutralisent afin de maintenir le cycliste et son VTT sur ses deux roues.



## L'ÉQUILIBRE STATIQUE

Entraînez-vous à trouver cet équilibre **sans mouvement**.

Sur un parcours VTT, cette phase vous permet notamment de vous stabiliser avant de vous lancer dans une nouvelle action.

Pour pratiquer votre **équilibre statique**, respectez ces trois moments-clés :

### LA PRÉPARATION

Réduisez votre vitesse pour **arriver très lentement à l'endroit où vous souhaitez marquer cet équilibre statique**.

Pour choisir cet endroit adapté, plusieurs possibilités s'offrent à vous : terrain plat, en appui sur une aspérité du terrain ou face à une pente.

Vos pédales sont pratiquement à l'horizontale avec le pied d'appui légèrement plus haut que l'autre pied. Tendez les jambes et les bras, ce qui soulèvera votre bassin légèrement au-dessus de la selle.

Tournez la roue d'un côté afin d'**augmenter votre surface d'appui** et relevez la tête tout en relâchant les épaules.

### LA PHASE D'ÉQUILIBRE STATIQUE

Amenez le bassin en avant de la selle et les épaules au-dessus du guidon.

**Actionnez les leviers de frein** afin d'immobiliser le vélo.

L'appui est **plus important sur le pied qui est sur la pédale avant**. En cas de perte d'équilibre, vous pouvez le retrouver en vous déplaçant légèrement vers l'avant ou l'arrière.

Les épaules positionnées au-dessus du guidon vous aident à **maintenir le centre de gravité en avant**.

Appuyez votre jambe située du côté de l'inflexion de la roue avant sur le cadre. Vous avez désormais un **point d'appui supplémentaire** qui vous facilitera le maintien de la position.

Vous avez désormais tout loisir d'**étudier votre obstacle ou de choisir la meilleure trajectoire**.

### RETOUR A UN ÉQUILIBRE DYNAMIQUE

Il vous suffit de **relâcher les freins** et de pousser le guidon vers l'avant avant de reprendre le pédalage pour poursuivre votre sortie.

## CONSERVER L'ÉQUILIBRE EN FRANCHISSEMENT

Vous aimez sortir des sentiers battus et vous amuser sur les portions bosselées.

Vous aimeriez conserver votre équilibre en réduisant les risques de chutes ?

Je vous propose quelques conseils et un petit jeu à pratiquer pour vous aider à améliorer votre équilibre.



## PETIT EXERCICE TECHNIQUE

Agrémentez votre sortie avec un exercice qui vous fera progresser.

Choisissez un parcours **contenant quelques petites bosses peu élevées.**

Accrochez une rubalise (ruban de signalisation) à environ 140 cm du sol et déroulez-la le long du parcours. Servez-vous des éléments disponibles, notamment les arbres, pour fixer votre rubalise.

Essayez alors, de conserver **la tête en permanence à hauteur du ruban tout en fixant votre regard sur l'endroit où vous souhaitez aller.**

Vous devrez adapter votre position sur le vélo afin de réussir l'exercice.

Pour y parvenir, vous devrez fléchir les jambes dans les montées et les tendre dans les descentes.

**Cette phase d'apprentissage s'effectue à vitesse réduite** afin de ne pas décoller sur les bosses.

Faites ainsi **une dizaine de passages** en augmentant progressivement la vitesse d'exécution ou en intégrant des variantes à mesure que vous prendrez confiance.

Remarque : le VTT est un sport pratiqué dans la nature. Pour que celle-ci reste belle, n'oubliez pas de **recupérer votre rubalise avant de repartir !**



# MONTÉES ET DESCENTES

## COMMENT FRANCHIR UNE DESCENTE RAIDE EN VTT ?

### AVANT L'OBSTACLE

Vous pouvez avoir une certaine appréhension à aborder des **descentes VTT** très raides. Mais avec la technique appropriée, ces obstacles n'ont rien d'insurmontable.

Avant de vous jeter dans la pente, pensez à vous préparer. Pour ce faire, positionnez vos pédales à l'horizontale, vos talons vers le bas. Dans le même temps, placez vos épaules au dessus du guidon. Les bras sont fléchis et les jambes le sont également légèrement.

L'astuce : pensez à adopter le développement dont vous aurez besoin à la sortie de cette pente descendante.

### S'ENGAGER DANS LA DESCENTE

C'est le moment de vous lancer ! Poussez sur le guidon afin d'engager votre roue avant dans la pente. Vos bras se tendent alors pendant que vous positionnez votre bassin derrière la selle et vos jambes sont fléchies.



### PENDANT LA DESCENTE

Conservez cette position en **dosant le freinage** sans jamais bloquer les roues. Attention, si vous êtes trop sur l'avant de votre VTT, vous risquez d'être éjecté. Vous pourrez toujours faire appel à la réchappe.

En revanche, si vous vous placez trop en arrière, votre roue avant va glisser et vous allez perdre l'adhérence, avec un grand risque de chute.

Pensez également à ne pas fixer votre roue avant : portez plutôt votre regard **vers le milieu de la descente**. Ces quelques mètres d'avance seront utiles pour anticiper les obstacles qui pourraient menacer votre équilibre et ainsi modifier votre trajectoire.

Afin de mieux contrôler votre vélo pendant le franchissement de cet obstacle, fléchissez très légèrement les coudes.

L'astuce : Comme en vélo route ou en descente VTT, pensez toujours que ce sont vos épaules qui dirigent et qui déterminent votre trajectoire. Conservez donc votre ligne d'épaule perpendiculaire à la pente.

### EN BAS

À la sortie de cette descente, restez sur l'arrière de votre VTT et préparez-vous à franchir le prochain obstacle. L'astuce : Afin de réduire le « choc » lié au changement de pente, pensez à fléchir un peu plus vos membres supérieurs et inférieurs. Cela permettra d'amortir et de gommer cette différence du terrain.

Vous avez maintenant les clés pour franchir une descente raide. Ne vous lancez pas d'entrée de jeu dans des pentes trop raides. Commencez par vous jauger sur des pentes abordables puis petit à petit et à mesure que vous allez automatiser cette technique, vous pourrez franchir des descentes chaque jour un peu plus raides.

# FRANCHIR UNE MONTÉE RAIDE EN VTT ?

## AVANT LA PENTE : LA PHASE DE PRÉPARATION

L'objectif de cette étape est d'analyser la pente et de déterminer votre trajectoire. Vous devez donc observer l'obstacle qui se dresse devant vous et adopter un braquet plus souple. Prenez votre décision en restant assis sur la selle, et faites attention à ne pas perdre trop de vitesse, car votre effort serait ensuite plus difficile.

Le braquet que vous choisissez doit vous permettre de franchir l'obstacle sans poser le pied à terre ou sans que le vélo ne cabre. Vous devez donc choisir une combinaison plateaux/vitesses permettant de continuer à pédaler tout au long de la montée.

Pour une montée très difficile, vous pouvez par exemple adopter un braquet « souple » en positionnant votre chaîne sur le petit plateau et un grand pignon.

Plus vous descendez les vitesses et plus on dira que votre braquet est « petit ».

Remarque : Attention, un braquet trop souple peut vous faire perdre de l'adhérence ou faire cabrer votre vélo. Si nécessaire, faites alors appel à la réchappe.

Trop petit, vous devrez poser pied à terre et ne pourrez monter jusqu'au sommet.

Trouvez donc un braquet adapté non seulement à la pente, mais aussi à votre niveau et à votre puissance afin de franchir l'obstacle sereinement.



## DANS LA PENTE

Au cours de cette phase, conservez la vitesse acquise précédemment, votre VTT suit la trajectoire que vous avez choisie. Restez assis sur votre selle afin de conserver l'adhérence de votre roue arrière.

L'astuce : Pliez légèrement les bras afin de préparer la phase suivante.

Vous traversez la portion la plus raide de la pente, fléchissez les coudes, approchez votre buste du guidon et avancez le bassin sur l'avant de la selle. De cette façon, vous conservez et augmentez l'adhérence de vos roues avant et arrière.

Les astuces : Si vous êtes trop en arrière, votre vélo va cabrer, avancez votre bassin et fléchissez plus les bras afin de compenser ce déséquilibre.

Si vous êtes trop en avant, votre roue arrière va chasser, positionnez votre bassin plus en arrière afin de récupérer l'adhérence.

## EN HAUT

Sur la fin de la pente, mettez-vous en danseuse et relancez l'allure. Debout sur les pédales, vous augmentez l'appui sur celles-ci. Tirez sur le guidon tout en gardant les épaules et le buste en avant pour ne pas perdre l'adhérence de la roue avant.

Remarque : Pendant cette phase, conservez une trajectoire rectiligne pour ne pas tomber, maintenez donc votre buste dans le même axe que vos membres inférieurs.

Vous pouvez maintenant mettre un braquet plus important afin d'effectuer une relance plus efficace et augmenter votre vitesse.



# LES DÉVERS

La randonnée VTT requiert une certaine maîtrise technique pour contourner et franchir les difficultés du terrain.

**Parmi ces difficultés, on trouve le dévers.**

Le dévers se présente à vous quand le terrain penche latéralement. Il s'agit souvent d'un chemin qui contourne un mamelon, probablement à plat à l'origine mais que les pluies ont usé sur l'aval. D'autre fois, ça peut-être sur le bord d'une ravine où le côté penché d'un rocher.

Pour aborder cet obstacle fréquent, il convient de le séparer en quatre phases :



## LE DÉVERS EN DESCENTE

### AVANT L'OBSTACLE

La préparation au franchissement de l'obstacle est importante puisque cette analyse doit déterminer la meilleure trajectoire de votre VTT.

Mettez les pédales à l'horizontale, le pied opposé au sens de la pente en avant. Ainsi, si votre trajectoire emprunte un dévers dont la partie haute de l'obstacle se trouve sur votre droite, vous devrez placer votre pied gauche en avant.

Les bras et les jambes doivent être semi fléchis, vous ne devez donc pas être assis sur la selle. Quant à vos doigts, ils effectuent une pression raisonnable sur les freins (arrière ET avant).

Les astuces :

- Adaptez votre braquet en fonction de vos besoins à la sortie du dévers.
- Privilégiez la trajectoire qui présente la pente la plus faible.

### S'ENGAGER DANS LA PENTE

Vous venez de choisir où vous souhaitez diriger votre VTT, il faut maintenant vous préparer à franchir l'obstacle.

Pour ce faire, fléchissez le bras opposé à la pente, ceci déplace vos épaules vers l'extérieur du vélo tout terrain et tend votre bras situé du côté de la pente.

Amenez le bassin du côté opposé à la pente ce qui bascule le poids du corps sur la pédale de ce côté. Ceci fait appel à la biomécanique puisque le poids est transféré de façon à exercer une force perpendiculaire au sol et vous permettre ainsi de conserver un maximum d'adhérence.

Les astuces :

- Anticipez votre trajectoire en regardant quelques mètres devant votre roue avant.
- Attention, si vous n'avez pas positionné la bonne pédale en avant, le transfert de poids ne sera pas possible.

#### PENDANT LE FRANCHISSEMENT

Maintenez la position et appuyez sur la pédale positionnée en avant.

L'astuce : si l'une de vos roues décroche, rentrez dans la pente et vous retrouverez l'équilibre.

#### APRÈS L'OBSTACLE

Selon la suite du parcours VTT, préparez-vous pour l'obstacle suivant où relancez l'allure.



## LE DÉVERS EN MONTÉE

### AVANT L'OBSTACLE

Cette phase de préparation est toujours importante puisque c'est le moment où vous choisissez votre trajectoire. Pensez donc à analyser l'intégralité de la pente afin de déterminer votre parcours.

Présentez alors votre VTT face à la pente afin d'emprunter la portion sur laquelle vous allez **conserver le maximum d'adhérence** et ne ralentissez pas trop à l'approche de cet obstacle.



La première chose à faire est de lever vos fesses de la selle et de placer votre buste au-dessus de votre guidon tout en écartant légèrement les coudes. **Cette position vous permet de rétablir l'équilibre** si vous le perdez lors de l'étape suivante.

Les astuces :

- Ne vous mettez pas trop sur l'avant de votre vélo, vous risqueriez alors de perdre l'adhérence de la roue arrière.
- N'actionnez pas les freins.
- Adaptez auparavant votre braquet à l'obstacle que vous vous apprêtez à franchir.

## S'ENGAGER DANS LA PENTE

Vous devez emprunter la trajectoire choisie tout en maintenant la position précédente (buste en avant, coudes écartés et bassin décollé de la selle).

Maintenant, **votre regard se situe juste devant votre roue avant** afin de ne pas perdre l'adhérence de cette roue.

Effectuez un **pédalage fluide** et sans à-coup afin de conserver votre équilibre. Pour cela, déplacez à tour de rôle votre vélo tout terrain du côté opposé à la pédale qui se trouve en avant. Si la pédale gauche est en avant, vous devez décaler légèrement votre vélo à droite. Puis, penchez votre vélo à gauche quand votre pédale droite est en avant et ainsi de suite.

Le but recherché est ici de maintenir une vitesse régulière pour éviter les pertes d'équilibre.

Les astuces :

- Ne ralentissez pas trop, car la vitesse est l'un des facteurs qui assurent votre équilibre.
- Déplacez votre bassin et vos épaules afin de rattraper les déséquilibres.
- Ne basculez pas le poids du corps sur le côté afin d'éviter un déséquilibre latéral.



## APRÈS L'OBSTACLE

Continuez de maintenir la position décrite précédemment tant que vos deux roues n'ont pas franchi le sommet de cet obstacle.

Ce n'est qu'à ce moment précis que le franchissement se termine et que vous pourrez alors relancer l'allure et vous préparer pour l'obstacle suivant.

**Le regard est maintenant fixé sur la suite de votre parcours.**

Comme vous le voyez, la stratégie à adopter en montée n'est pas très différente de la technique de franchissement d'un dévers descendant.

Quel que soit le sens de franchissement, rappelez-vous qu'il faut toujours **éviter d'être emmené vers le bas par l'angle de la pente !**

Il existe toutefois une différence majeure entre ces deux techniques : pour franchir un dévers montant, il vous faudra **pédaler de manière fluide et sans à-coup** afin de le vaincre sans encombre.

Faites vos propres tentatives et laissez-vous guider par vos sensations. N'hésitez pas à partager avec moi vos propres astuces et expériences du franchissement d'un dévers montant !

# COMMENT FRANCHIR UNE MARCHÉ ?

## ÇA DESCEND !

**Tout d'abord, oubliez complètement le frein avant, là, c'est votre ennemi n° 1 !**

Ensuite, il est impératif d'arriver sur l'obstacle avec un peu de vitesse afin d'éviter l'OTB (Over The Bar ou « Soleil » en français) et comme toujours en VTT, de regarder là où on veut aller, pas là où on est !

Cessez de pédaler juste avant la marche et laissez vos pédales à

l'horizontale puis levez-vous de votre selle afin de maintenir une position

équilibrée. Dès que la roue avant s'engage dans la marche, reculez au

maximum à l'arrière du vélo. Vous devez quasiment être assis sur la roue

arrière. Maintenez les bras tendus et le torse près de la selle pour voir un

centre de gravité le plus bas et le plus reculé possible

Lorsque la 2ème roue (c'est-à-dire la roue arrière si vous n'êtes pas encore

tombé) aborde la marche, c'est presque gagné ! Redressez-vous un peu

pour ne pas taper la roue arrière avec votre fessier (en gros, c'est pour éviter les traces de pneu sur le cuissard).

Quand la roue avant reprend le contact avec la terre, reprenez votre position initiale : debout et pédalez à l'horizontale afin d'amortir la réception. Pensez à regarder où vous souhaitez aller. En tout cas, la marche est franchie... pas si compliqué que ça finalement !

## ÇA MONTE !

Ça vous a plu et vous en redemandez ? Vous voulez la repasser une fois ?

OK, allez, on remonte... Ah, oups, il y a une marche à monter ! Pas de problème ! Une marche peut aussi se franchir en montée ! Dès lors qu'elle ne dépasse pas 50cm environ, une marche peut se franchir en restant sur le vélo.

Il est avant tout nécessaire d'adapter le rapport de vitesse afin de relancer facilement. Là encore, il vous faut un peu de vitesse en arrivant sur l'obstacle. Il faut que vous soyez capable de lever la roue avant pour la poser sur la crête de la marche. Pour ça, il faut compresser le pneu et la suspension puis tirer sur le guidon en se lançant vers l'arrière en s'aidant d'une impulsion des jambes.

Quand la roue avant est posée, portez-vous au maximum à l'avant du vélo (torse au-dessus du guidon) pour alléger la roue arrière. Quand elle arrive à son tour sur l'obstacle, pédalez un bon coup pour la faire monter. Si l'arête est glissante (rondin...) le passage pourra être un peu moins facile ; mais si tout le poids est à l'avant et que la vitesse est suffisante, ça ne devrait pas poser de problème !



# COMMENT SAUTER UN OBSTACLE ?

## AVANT L'OBSTACLE : LA PHASE DE PRÉPARATION

Au cours de cette phase, vous devez surtout déterminer votre trajectoire. Présentez votre vélo tout terrain à la **perpendiculaire** de l'obstacle, pédales à l'horizontale, en plaçant votre pied d'appui privilégié en avant.

Pour déterminer votre pied d'appui, effectuez plusieurs essais en changeant de pied avant. Vous découvrirez dans quelle position vous vous sentez le plus à l'aise : si vous êtes droitier, positionnez le pied gauche en avant et inversement pour les gauchers, cela fonctionne dans la majorité des cas.

**L'astuce** : À l'inverse de bon nombre de techniques de franchissement, ne ralentissez pas à l'approche de l'obstacle, car vous aurez besoin de votre vitesse pour sauter.



## LE SAUT DE L'OBSTACLE

Afin de décoller, effectuez une extension rapide et simultanée de vos membres supérieurs et inférieurs. On peut comparer ceci à un ressort que l'on aurait comprimé puis relâché, ce qui provoque son extension rapide. Pendant cette phase, griffez les pédales avec les pieds et maintenez fermement le guidon afin de conserver le contrôle de votre vélo.

Vos deux roues doivent quitter le sol en même temps, il convient pour cela d'être au centre de votre VTT.

**L'astuce** : Portez votre regard après l'obstacle afin d'anticiper votre retour au sol et modifier si nécessaire votre trajectoire. Cela vous permettra d'atterrir sans encombre.



## LA RÉCEPTION DU SAUT

Restez bien au centre de votre vélo afin de poser les deux roues de manière simultanée. Si vous êtes trop en avant, vous risquez d'être éjecté, et trop en arrière, vous pourriez finir sur le dos.

Afin d'amortir votre réception au sol, fléchissez légèrement les bras et les jambes.

**L'astuce** : gardez vos pédales à l'horizontale pour un meilleur équilibre au moment de la réception.

# UNE FLAQUE SANS SE MOUILLER ?

Attention, même s'il fait chaud, que l'eau de la mare est claire et que ça pourrait être amusant :  
**SOYEZ EN SÛR : NON, VOTRE VTT N'AIME PAS L'EAU !**

(pas plus que la boue, d'ailleurs)

Si vous pouvez passer sur le bord, sans tremper la chaîne pas plus que les pédales, les dérailleurs et les freins :

Alors, faites-le !

## COMMENT APPRÉHENDER UNE FLAQUE ?

Le printemps arrive, la neige a fondu dans nos vertes campagnes, et a laissé place à la boue et de grandes flaques agrémentent nos chemins agricoles. Nous allons donc voir aujourd'hui, comment franchir ces étendues aquatiques !

Selon la typologie du terrain, il peut y avoir plusieurs options.

1 – Vous pouvez éviter cette flaque en passant sur le côté. Mais attention, les abords peuvent être glissants et vous risquez de vous retrouver dans l'eau. Il faut maintenir une position groupée pour garder un maximum d'équilibre : en arrière sur le vélo, les jambes fléchies et le torse vers l'avant.

2 – Si la configuration, le permet vous pouvez « slalomer » entre les zones d'eau par quelques bancs de terre, voire même passer en « **bunny-up** » (petit saut) de l'un à l'autre. Mais attention, le fait de slalomer va vous faire ralentir ou, si vous allez trop vite, vous faire partir en glissade (mais bon, il paraît que les bains de boue sont bons pour la peau!)

3 – Si la zone n'est pas trop longue ou si vous maîtrisez bien le **wheeling**, vous pouvez cabrer votre vélo, pour franchir la zone sur la roue arrière. Cette méthode permet de perdre le moins de vitesse.

Un mètre avant la flaque, vous poussez vers l'avant pour enfoncer la fourche, puis vous tirez rapidement sur le guidon pour soulever la roue avant. Après, il faut avoir un bon équilibre pour maintenir la position, sinon... plouf !

4 – Si vous êtes sur votre terrain de jeu et que vous connaissez par cœur la zone, allez-y à fond ! Mais attention : en danseuse et bien à l'avant du vélo pour ne pas perdre trop de vitesse... sinon, c'est « pied à terre » enfin plutôt... « pied dans l'eau » !

5 – Et enfin, si vous ne connaissez pas le terrain, allez-y doucement. Vous ne pouvez pas savoir ce qui se cache sous l'eau. Peu de risque de croiser un crocodile ou un anaconda, mais en revanche, un trou ou une pierre peuvent très vite vous faire regretter de ne pas être resté à la maison !

Choisissez donc un petit braquet, pour être prêt à relancer. Debout sur le vélo et les pédales à l'horizontale (c'est pas génial de faire toute une **randonnée vélo** avec les pieds mouillés !)

Si vous êtes plusieurs, laissez passer les autres devant... des fois ça peut être drôle, mais souvent c'est instructif ...



# LA RÉCHAPPE EN VTT

## DEUX TECHNIQUES POUR ÉVITER LA CHUTE

En VTT, il existe deux méthodes pour s'éjecter du vélo en toute sécurité : par l'arrière ou par l'avant. La première méthode est efficace en cas de problème dans une descente raide, lors d'un cabrage ou d'une perte d'équilibre. Mais si votre roue avant se bloque, c'est la réchappe par l'avant qui vous permettra de vous en sortir sans encombre.

### LA RÉCHAPPE PAR L'ARRIÈRE

C'est sans doute la plus simple des deux techniques. En effet, elle consiste à s'éjecter par l'arrière du vélo afin d'éviter la chute.

Quand l'utiliser ?

Vous pourrez avoir recours à cette solution lors d'une descente raide, si vous réalisez que la trajectoire de votre VTT ne vous permet pas de franchir l'obstacle sans encombre.

Il est aussi possible de la mettre en pratique lors d'un cabrage trop important ou pour toute perte d'équilibre : vous anticipez la chute en vous éjectant de votre monture.

Comment procéder pour une réchappe arrière « classique » ?

Pour éviter la chute, la première chose à faire est de lâcher vos freins pour éviter de perdre l'adhérence de la roue avant. Il faut également que vos pédales soient en position verticale avec un pied en position haute et un pied en position basse.

Ensuite, venez positionner vos fesses au-dessus de la roue arrière tout en prenant appui sur le pied situé en bas.

La troisième étape consiste à lâcher le guidon et à redresser le buste. Vous allez ensuite poser le pied situé en haut sur le sol tout en continuant d'appuyer sur le pied qui était situé sur la pédale en position basse au départ de l'action.

Votre Vélo Tout Terrain va poursuivre sa course, mais sans pilote puisque vous êtes actuellement derrière votre lui. C'est le moment de poser le second pied sur le sol, tout en fléchissant légèrement les jambes, et de rattraper le vélo pour éviter qu'il ne tombe.

Variante : Comment effectuer une réchappe arrière « pendant un cabrage » ?

Si vous cabrez trop, plutôt que de tomber sur le dos et de risquer une blessure importante, vous ferez appel à une technique assez semblable à celle décrite précédemment. Il vous faudra cependant modifier quelques paramètres.

En effet, le fait d'avoir la roue arrière soulevée du sol déplace votre centre de gravité et modifie vos appuis.

Pendant cette manœuvre, veillez à ne pas presser le frein arrière afin de ne pas compliquer la réchappe. Là aussi, il vous faudra prendre appui sur l'un de vos pieds et libérer l'autre pour l'amener au sol. Pendant ce temps, vos mains doivent rester en contact avec le guidon.

Une fois que votre premier pied touchera le sol, libérez le second puis posez-le au sol.



### LA RÉCHAPPE PAR L'AVANT

Quand l'utiliser ?

Si vous devez franchir un fossé ou un obstacle inattendu et que votre roue avant se bloque, vous avez de grandes chances d'être éjecté de votre vélo. Ce que je propose, ici, c'est d'utiliser cette force pour vous éjecter vous-même de votre vélo.

Comment procéder ?

Quand votre roue avant se bloque et que vous commencez à être projeté vers l'avant, prenez une impulsion sur vos deux pédales simultanément. Ensuite, écartez les jambes de manière à ne pas vous prendre les pieds dans le guidon. Tout au long de ces étapes, vos bras sont tendus et vos mains sont en contact avec le guidon.

Une fois que vos jambes auront dépassé le guidon, vous pourrez le lâcher, redresser le buste et la tête et poser vos pieds sur le sol. Votre VTT, de son côté, va finir sa course sur le sol, mais c'est un moindre mal : vous êtes sain et sauf !



# DÉVELOPPEMENT ? BRAQUET ? EXPLICATIONS

## BRAQUET OU DÉVELOPPEMENT ?

Le **braquet** correspond au rapport entre le nombre de dents du plateau et le nombre de dents du pignon. Ce rapport est défini de la façon suivante :

$$\text{braquet} = \frac{\text{nombre de dents plateaux}}{\text{nombre de dents pignon}}$$

Il correspond au nombre de tours de roue effectués quand vous faites un tour de pédale.

Le **développement**, pour sa part, représente la distance parcourue à l'aide d'un tour de pédale. Pour le calculer, le braquet et la taille de la roue interviennent selon la formule suivante :

$$\text{développement} = \text{braquet} \times \text{diamètre de la roue} \times \pi$$

Remarque : le diamètre de la roue est exprimé en mètre.

Par exemple, pour un braquet de 46×16 et des roues de 650 mm (VTT 26"), le développement sera de :  $(46/16) \times 0,65 \times 3,14$  soit 5,87 mètres

Si on prend le même braquet, mais avec un VTT 29 pouces, le développement sera alors de :  $(46/16) \times 0,74 \times 3,14$  soit 6,68 mètres

En général, les fédérations limitent les développements chez les jeunes, pour ne pas fragiliser les personnes dont la croissance physique n'est pas terminée.

Si vous utilisez un plateau plus grand, le développement augmente. À l'inverse, un plateau plus petit réduit le développement.

En revanche, un petit pignon augmente le développement. Et forcément, si on utilise un pignon plus grand, le développement se réduit.



## APPLICATIONS SUR LE TERRAIN

Maintenant que ces deux éléments n'ont plus de secret pour vous, voyons ensemble comment les utiliser à bon escient. Plusieurs facteurs tels que le relief, le type de parcours, entrent en jeu :

### -Zones techniques

Dans ces portions où se succèdent des virages ou des obstacles, votre motricité sera importante, il faut donc choisir un développement intermédiaire. Celui-ci permet ainsi de réagir rapidement en cas de besoin.

Notre conseil : utilisez le plateau intermédiaire et jouez avec les braquets pour franchir les obstacles ou effectuer les relances.

### -Montées

Dans les portions les plus difficiles, adoptez un braquet plus souple afin de conserver une fréquence de pédalage suffisante au franchissement de la pente, sans vous mettre dans le rouge.

Notre conseil : selon la difficulté de la pente, utilisez le petit plateau ou le plateau intermédiaire et jouez ensuite avec les vitesses.

Petite astuce : à vingt mètres du sommet, quand la pente commence à être moins raide, descendez une dent. Vous pourrez ainsi mieux enchaîner sur la descente.

### -Descentes peu techniques

Dans les descentes roulantes, utilisez un braquet important et profitez de la pente pour gagner de la vitesse.

Notre conseil : utilisez le grand plateau et descendez progressivement les vitesses afin d'avoir recours à un grand développement.

Petite astuce : si vous ne connaissez pas la suite du parcours ou si vous savez qu'il va remonter, pensez aussi à récupérer dans la descente.

## -Descentes techniques

Dans les descentes plus techniques, il est souvent difficile de pédaler, mais il faut tout de même adopter un braquet assez souple. Votre vitesse de réaction en sera améliorée.

Notre conseil : dans ces descentes, utilisez le plateau intermédiaire et l'avant-dernier pignon afin d'éviter les sauts de chaînes lors des chocs répétés. Cette combinaison offre plus de contacts entre la chaîne et les dents des pignons et plateau. C'est ainsi qu'on réduit les risques de déraillement.

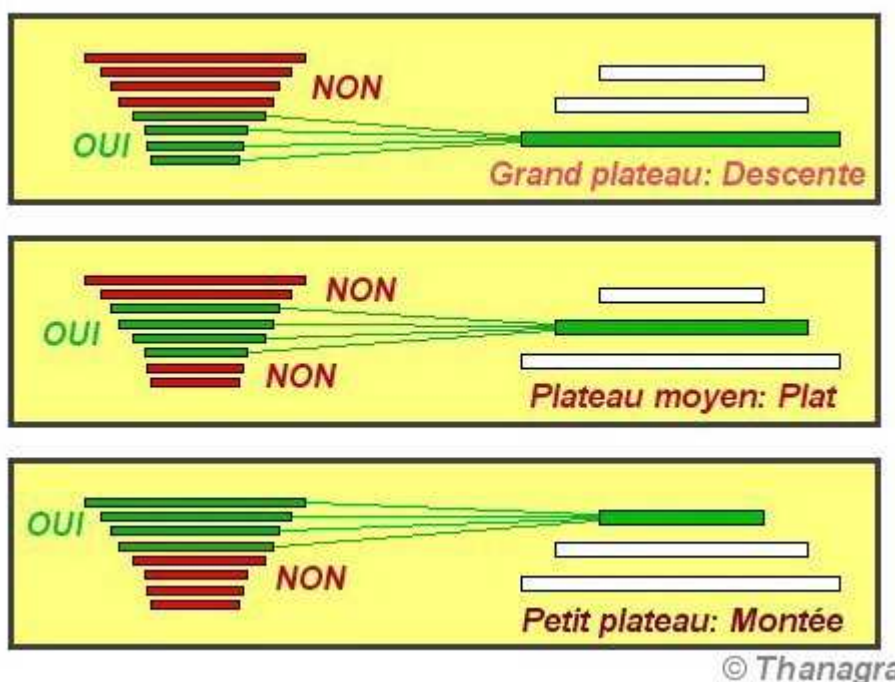
## LA LIGNE DE CHAÎNE

Quand on choisit un couple plateau/pignon, il faut bien penser à ne pas « croiser » la chaîne. On appelle ainsi le fait d'utiliser un petit pignon avec un grand braquet ou l'inverse.

Plusieurs braquets permettent en effet d'obtenir le même développement. Il est préférable d'utiliser le petit plateau pour les plus grands pignons et le grand plateau avec les plus petits pignons. Ainsi, à 46×21, où la chaîne sera complètement croisée, préférez un braquet 42×18 ou 42×19 qui positionnera votre chaîne dans une position plus axiale.

Le choix du braquet idéal dépend donc du terrain, de sa nature, de la vélocité qu'il vous donne, mais aussi de la combinaison offrant la meilleure ligne de chaîne.

En connaissant la différence entre braquet et développement et les subtilités de leur utilisation, vous apprenez à dominer plus finement votre VTT. Faites des essais sur tous types de terrains pour comprendre comment mieux tirer parti du braquet à utiliser en chaque circonstance.



© Thanagra

Plateau >	22 = Petit		32 = Moyen		42 = Grand	
	Braquet	Dévelop.	Braquet	Dévelop.	Braquet	Dévelop.
<b>11</b>	2,00	4,00	2,91	5,82	3,82	7,64
<b>13</b>	1,69	3,38	2,46	4,92	3,23	6,46
<b>16</b>	1,38	2,75	2,00	4,00	2,63	5,25
<b>18</b>	1,22	2,44	1,78	3,56	2,33	4,67
<b>21</b>	1,05	2,10	1,52	3,05	2,00	4,00
<b>24</b>	0,92	1,83	1,33	2,67	1,75	3,50
<b>28</b>	0,79	1,57	1,14	2,29	1,50	3,00
<b>32</b>	0,69	1,38	1,00	2,00	1,31	2,63

Le développement est calculé pour des roues de 26" (soit +/-2m de tour)  
Plateaux et pignons sont choisis à titre indicatif, mais ils sont assez représentatifs des équipements les plus courants pour les VTT.

# PNEUMATIQUES : LA PRESSION DE GONFLAGE EN VTT

Seuls éléments en contact direct avec le sol, vos pneus VTT ont une incidence capitale sur votre pratique. Ils influent directement sur de nombreux paramètres tels que l'adhérence, la sécurité ou encore le franchissement des obstacles. Décryptons ensemble les différentes indications que l'on retrouve sur le flanc d'un pneu et les paramètres qui déterminent le choix de la pression d'un pneu.

## LES INDICATIONS SUR LE FLANC D'UN PNEUMATIQUE

Parmi les indications que l'on retrouve sur les pneus VTT, on retrouve :

### 1. Les dimensions

Deux écoles coexistent dans ce domaine, il s'agit des dimensions normalisées et des dimensions usuelles.

Les dimensions normalisées répondent aux normes de l'European Tire and Rim Technical Organisation (ETRTO). Cette organisation vise à harmoniser les sections de pneus proposées par les fabricants. Elles sont ici exprimées en millimètres :

Exemple : 50-559, le premier chiffre représente la largeur et le second le diamètre intérieur.

Dans le cas des dimensions usuelles, les valeurs sont exprimées en pouces. Exemple : 26 x1.95 (diamètre intérieur et largeur)

### 2. Le modèle

Sur le flanc de votre pneumatique, vous trouverez également la marque (Hutchinson, Michelin, Continental, Vittoria, etc.) ainsi que le modèle de ce pneu puisque chaque équipementier commercialise plusieurs gammes adaptées aux pratiques de chacun.

### 3. La pression

Les pressions maximales et/ou recommandées peuvent également être indiquées sur le flanc du pneu.

Exemple : Competition rec. Pressure (Compétition Pression recommandée) 29 PSI/2 Bar et Max. Pressure (Pression Maximale) 80 PSI 5.5 Bar

### 4. Le sens de montage

Il peut également y avoir une flèche qui indique le sens de montage du pneumatique sur la roue. La flèche est à mettre dans le sens où se déplace la roue fixée sur le vélo.

### 5. Références propres au constructeur

On peut également y trouver le numéro de lot et le numéro de série qui peuvent être utiles en cas d'anomalie ou de défaillance de certains modèles. Par exemple : HU005\_003 et 09061011.



## LES PARAMÈTRES QUI DÉTERMINENT LE CHOIX ET LA PRESSION D'UN PNEU

### 1. Le type de tringle

Il en existe trois sortes :

#### - LES PNEUS À TRINGLES SOUPLES

Ces pneus sont plus légers, plus performants et plus faciles à monter, mais ils sont aussi plus fragiles et ils présentent plus de risques de déjanter. Ils sont donc à proscrire pour une pratique de VTT descente.

#### - LES PNEUS À TRINGLES RIGIDES

Le surpoids de la tringle vous pénalise en compétition, mais il vous assure que le pneu reste parfaitement maintenu sur la jante même dans des conditions d'utilisation extrêmes.

#### - LES PNEUS TUBELESS

Avec cette technologie sans chambre à air, finis (ou presque) les crevaisons et les risques de déjanter. La pression y est plus faible (de l'ordre d'un demi-bar) que dans un pneu à tringle souple ou rigide



## 2. La taille de la roue

Sujet brûlant, depuis l'arrivée du VTT 29 pouces, le choix de la taille de la roue de vélo est plus que jamais à l'ordre du jour. Cette taille a un impact sur votre pratique. Nous vous présentons d'ailleurs un sujet sur cette taille de roue.

Caractéristiques	26"	27.5"	29"
Maniabilité	+++	++	-
Motricité / Grip	+	++	+++
Rendement	+	++	+++
Freinage	+	++	+++
Poids	+++	++	+
Débattement	+++	++	-
Passage d'obstacles	+	++	+++
Passage en virages	+	+++	+
Sortie d'ornières	+	++	+++

Info : VTT standard : roues de 26 pouces

## 3. Le poids

Votre poids est l'un des critères qui déterminent le choix du pneumatique adapté et surtout la pression à laquelle vous allez le gonfler. Plus la personne est lourde, plus la pression nécessaire est importante.

Plutôt que de vous assommer de chiffres, je vous invite à consulter ce tableau complet sur le site de Michelin. Vous y trouverez des indications liées à votre poids, mais aussi à votre pratique (vélo route, VTT, vélo ville, VTC).

### Pressions recommandées pour pratiquer le VTT

Kg	50	60	70	80	90	100
Bar	1,7	1,8	2,1	2,4	2,7	3
PSI	25	27	31	36	40	45

## 4. Les conditions météo / La consistance du terrain

Différents facteurs peuvent modifier la pression à choisir pour votre pneu.

Le temps est un facteur à prendre en compte notamment parce qu'il influe sur les conditions du sol. En effet, si le terrain est gras on gonfle moins que si le terrain est sec et roulant.

La nature du terrain entre également en compte dans le calcul de la pression optimale d'un pneu. Il est bien évident que l'on ne choisit pas la même pression pour un terrain rocheux que pour une prairie boueuse.

Vous pouvez retrouver des données de pression en fonction du type de vélo (suspendu ou rigide), le poids et la consistance du terrain dans ce tableau. Source VTT Team Saint Polois.

Vous avez désormais toutes les pistes pour choisir non seulement votre pneu, mais aussi la pression optimale à utiliser pour votre confort et votre sécurité. Alors, n'attendez plus, enfourchez votre vélo et profitez bien de vos prochaines sorties.

# APPRÉHENDER UN VIRAGE

Tout d'abord, il est nécessaire de savoir que tout virage commence à se négocier par le freinage qui le précède. Si la topographie vous le permet, jetez un coup d'œil vers la sortie de la courbe et sur la régularité du sol. Vous pourrez alors estimer à quelle vitesse vous pouvez passer.

Pour aborder le virage, il faut d'abord se placer vers l'extérieur de celui-ci, avant d'aller chercher la tangente pour finir sur l'extérieur. Pour passer au mieux cette difficulté, l'idéal est de placer le corps à l'avant du vélo, à la verticale du guidon afin de mettre le plus de poids possible sur la roue avant et ainsi d'en optimiser l'accroche.

Le vélo doit être incliné le plus possible et, le plus important, le regard doit être fixé vers la sortie. Encore une fois, on regarde là où on veut emmener le vélo ! Le positionnement des pieds peut varier selon les situations :

- Les pédales à l'horizontale ; (pied intérieur vers l'avant), sur une courbe tranquille qui se négocie assez simplement. Cette position permet de relancer rapidement en sortie de virage.

-La pédale extérieure vers le bas ; ce qui vous permet d'appuyer sur celle-ci et ainsi d'augmenter l'adhérence.

-La pédale extérieure vers le bas et le pied intérieur dégagé de la pédale; si vous arrivez trop vite ou si vous n'êtes pas confiant quant à l'adhérence, cette solution vous donnera plus de stabilité et permettra d'anticiper le dérapage.

En revanche, le temps de remettre le pied sur la pédale est du temps de perdu pour la relance... perdre une seconde de relance, ou 30 secondes à se remettre de sa chute, c'est un choix à faire

**Enfin vient le temps de la relance. Celle-ci doit s'anticiper avant le virage afin d'avoir le braqué le plus adapté. Il faut se repositionner sur l'arrière du vélo afin de regagner de l'adhérence sur la roue arrière et donc de la motricité.**

**Oh ! Mais faites attention, il y a une ornière sur le chemin....**



# OPTIMISER LES VIRAGES

Lors d'une sortie VTT, vous allez rencontrer différents obstacles. L'un des plus courants est le virage, mais il en existe plusieurs types : on distingue par exemple les virages serrés, en dévers ou encore les virages que l'on pourrait qualifier de « classiques » puisque la trajectoire et la technique à utiliser sont semblables à un virage sur la route. Ce sont les difficultés que vous rencontrez le plus souvent sur vos parcours. Pour passer les virages en VTT sans encombre, apprenez à positionner correctement votre corps par rapport à la courbe et à la pente, et à trouver le moment pour effectuer un freinage efficacement dosé. Chaque type de courbe implique une phase de préparation particulière et surtout une position des bras, des épaules et du bassin qui diffère légèrement.



## LE VIRAGE LARGE

### LA PRÉPARATION

Comme dans les techniques précédentes, le but de cette phase consiste à déterminer la façon dont vous allez franchir cet obstacle. Vous devez donc choisir votre trajectoire et adapter votre vitesse. Freinez si nécessaire puis conservez vos doigts sur les freins, vous gagnerez ainsi du temps en cas de freinage d'urgence ou de sous-estimation du virage à aborder.

Placez-vous à l'extérieur du virage et suivez une trajectoire large afin de conserver le plus de vitesse possible.

Placez vos pédales à l'horizontale, fléchissez légèrement bras et jambes tout en décollant le bassin de votre selle.

L'astuce : pensez dès à présent à la sortie du virage et adaptez dès cette première phase votre braquet à la relance que vous aurez à effectuer.



### LA PRISE DE POSITION

Une fois votre trajectoire choisie, vous devez maintenant la suivre avec votre vélo tout terrain.

Pour ce faire, mettez un petit coup de pédale afin de placer votre pied situé à l'intérieur du virage en position haute. Orientez le guidon afin d'amener votre VTT où vous le souhaitez. Inclinez votre monture vers l'intérieur de la courbe.

L'astuce : afin de conserver un bon équilibre, écartez légèrement le genou intérieur et décalez un peu les épaules vers l'extérieur. Votre coude extérieur est donc fléchi et celui situé à l'intérieur est pratiquement tendu.



### PENDANT LE VIRAGE

Reposez les fesses sur la selle afin de gagner en stabilité. Conservez la position précédente afin de garder l'équilibre de votre vélo. Profitez de cette phase pour observer la sortie du virage et préparer la relance.

L'astuce : restez très souple sur vos bras et vos jambes afin d'avoir un pilotage fluide et de ne pas rebondir ce qui vous ferait perdre de la vitesse.

### LA SORTIE DU VIRAGE

Évidemment, tout dépend de la suite de votre parcours VTT, mais si le terrain le permet, vous devrez remettre votre vélo dans son axe, reprendre le pédalage et relancer l'allure.

Vous avez maintenant les bases pour franchir chaque virage lors de vos randonnées ou descentes VTT. Profitez-en pour prendre encore plus de plaisir et vivez pleinement votre passion sur les chemins de montagne, en campagne ou en forêt !

# LE VIRAGE SERRÉ

## LA PRÉPARATION

Avant d'arriver sur cet obstacle, commencez par réduire fortement votre vitesse et adoptez une trajectoire large. Vous allez donc vous placer le plus à l'extérieur possible du virage que vous allez aborder.

Placez vos pédales à l'horizontale avec le pied situé du côté extérieur en avant puis décollez votre bassin de la selle.

Vos épaules sont alors toujours en arrière du guidon afin de ne pas exercer de pression sur la roue avant qui pourrait se dérober.

Remarque : pendant cette phase préparatoire, maintenez vos doigts sur les freins.



## PENDANT LE VIRAGE

Décalez votre corps vers l'extérieur du vélo tout terrain tandis que vos épaules restent parallèles au guidon. Vous avez donc le bras situé à l'intérieur du virage tendu et le coude extérieur fléchi.

Relâchez les freins afin d'éviter les blocages de roue ou les déséquilibres.

Vous êtes à l'extérieur du virage, vous devez donc rentrer vers l'intérieur du virage. Pour ce faire, orientez vos épaules et votre regard vers la sortie du virage. Cette étape aura pour effet de faire tourner votre guidon et votre roue avant vers l'intérieur du virage. Choisissez autant que possible la partie la plus carrossable pour poser vos roues.

Appuyez également sur le pied à l'extérieur afin de conserver de l'équilibre.

Remarque : si vous avez inversé vos pieds lors de l'étape précédente, vous ne pourrez pas appuyer sur ce pied !

L'astuce : au cœur de ce virage, vos bras ne sont plus que légèrement fléchis afin d'éviter d'être éjectés de votre VTT pendant la manœuvre. Ceci permet aussi d'adopter une trajectoire régulière et arrondie.



## LA SORTIE DU VIRAGE

À la sortie du virage, vous pourrez reprendre le pédalage et relancer l'allure pour continuer votre randonnée VTT.

L'astuce : attendez que votre roue arrière et votre roue avant soient à nouveau dans le même axe pour pédaler.

# LE VIRAGE RELEVÉ

## LA PRÉPARATION

À l'approche du virage, choisissez votre trajectoire et positionnez votre vélo en conséquence. Vous devez analyser succinctement l'ensemble du virage pour faire ce choix.

Décollez le bassin de la selle et placez votre buste un peu en avant de l'axe de pédalier. Dans le même temps, fléchissez les bras et les jambes afin de préparer la phase suivante. Positionnez vos pédales à l'horizontale avec le pied qui sera situé à l'extérieur et en avant.

Attention à ne pas freiner : le but de cette technique est de conserver une bonne vitesse tout au long du virage et de ne pas perdre en adhérence. Vous gagnerez alors un temps précieux et dépenserez moins d'énergie lors de la relance.

Notre conseil : pour déterminer votre trajectoire, visez à l'extérieur de la courbe si celle-ci est sans obstacle.



## PENDANT LE VIRAGE

Cette étape peut se décomposer en deux mouvements : une flexion dans la partie située avant le creux suivie d'une extension dans la partie située après ce passage.

Au cours de ces deux phases, vous devez conserver votre centre de gravité au centre du vélo afin de ne pas perdre l'équilibre.

Pendant la première partie, on fléchit de manière simultanée les bras et les jambes tout en se positionnant légèrement sur l'avant.

Notre conseil : la flexion des membres inférieurs et supérieurs est maximale au moment où vous franchirez le creux du virage. C'est ainsi que vous pourrez conserver la plus grande vitesse.

Dès que le creux du virage est passé, prenez appui sur la pédale extérieure tout en la positionnant vers le bas. Tendez les bras et basculez légèrement le poids du corps vers l'arrière pour transmettre à votre vélo tout terrain l'énergie acquise au cours de la phase précédente.

Notre conseil : dès le creux franchi, projetez votre regard sur la sortie du virage. Cela vous permettra d'anticiper votre trajectoire et ainsi de ne pas devoir ralentir en rencontrant un obstacle inattendu.



## LA SORTIE DU VIRAGE

Fort de la vitesse conservée pendant cet obstacle, la relance ne sera pas très coûteuse en énergie. Replacez votre vélo dans l'axe et positionnez votre bassin et vos épaules en avant afin de reprendre le pédalage et relancer votre allure. Nous venons de voir comment aborder les virages relevés. C'est l'un de ces virages que j'avais raté dans la descente du Mont Faron, décrite précédemment.

En arrivant lancé, il était finalement plus serré que mes anticipations. Alors même si cette technique nécessite de la vitesse, pensez toujours à évaluer les risques et à vous ménager une porte de sortie si vous ne voulez pas finir les fesses au sol...

## LES PARAMÈTRES TERRAIN À PRENDRE EN COMPTE

Pour conserver votre équilibre et votre adhérence, vous devez prendre en compte les éléments suivants :

### La nature du terrain

S'il s'agit d'un terrain pierreux, d'une piste forestière, ou s'il comporte des trous et de l'eau, vous devez adapter votre pilotage à ces superficies naturellement peu adhérentes.

### La consistance du terrain

Un terrain sec est moins dangereux qu'un sol boueux. Dans le premier cas, la portion se révèle roulante et permet la prise de vitesse. Dans le second cas, votre équilibre est mis à rude épreuve et vous oblige à manœuvrer avec plus de prudence.

### Le type de virage

Qu'il soit relevé, serré ou en dévers, chaque virage fait appel à une technique spécifique. Retrouvez-les dans ce dossier consacré aux techniques de pilotage.

### Les obstacles à franchir

Franchir un virage ne veut pas dire qu'il s'agit du seul obstacle qui se dresse devant vous. Un virage est bien souvent « agrémenté » de trous, de pierres, de racines... qui vous obligent à modifier la trajectoire de votre roue avant. Notre conseil : portez votre regard le plus loin possible pour anticiper et corriger ainsi votre trajectoire en amont. C'est la clé d'un franchissement sans encombre.



## LES TRAJECTOIRES

Comme le montre le schéma ci-contre, il existe de nombreuses trajectoires. D'autres possibilités ne sont pas représentées, mais regardons déjà ces quelques situations et voyons dans quel cas les utiliser.

### **TRAJECTOIRE INTÉRIEURE (TRACÉ ROUGE)**

Cette trajectoire requiert une vitesse d'entrée lente, afin de ne pas être déporté par la force centrifuge. Elle n'est pas du tout adaptée à une pratique rapide et il est impossible de porter le regard assez loin. La vitesse n'est donc pas possible avec cette trajectoire. Elle est à éviter, sauf impossibilité de se déporter en entrée de virage et obstacle dans le virage et/ou en sortie.

### **TRAJECTOIRE EXTÉRIEURE/INTÉRIEURE/EXTÉRIEURE (TRACÉ BLEU)**

C'est un grand classique du cyclisme, elle permet de conserver une bonne vitesse en entrée de virage. Elle est fréquente sur la route. En VTT, vous pouvez l'adopter dans un virage large sans obstacle.

### **TRAJECTOIRE HAUTE (TRACÉ BLANC)**

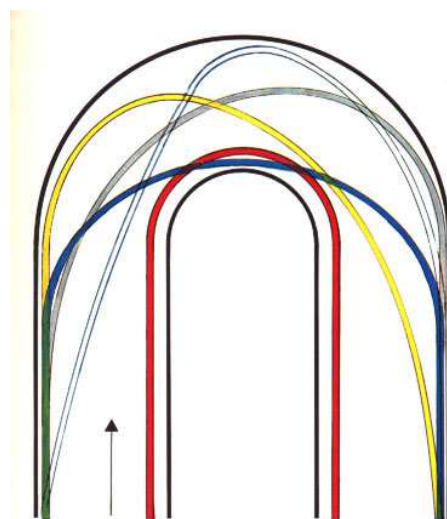
Elle peut être très utile dans un virage relevé. On conserve ainsi un maximum de vitesse dans la première partie (avant le changement de direction). On utilise ensuite la pente du virage relevé pour conserver l'énergie acquise et ressortir à pleine vitesse.

### **TRAJECTOIRE À DÉCLENCHEMENT RETARDÉ (TRACÉ JAUNE)**

Cette trajectoire est à utiliser afin de conserver un maximum de vitesse en entrée de virage et ressortir rapidement.

Vous pouvez aussi vous rendre compte que votre vitesse d'entrée est trop rapide pour incliner votre vélo. Dans ce cas, retardez votre plongée vers l'intérieur du virage. Le fait de décaler le point de corde vous permet d'éviter la chute.

Il vous faudra tester ces différentes trajectoires pour choisir la plus adaptée à chaque situation de votre parcours VTT.



## **LA TECHNIQUE À ADOPTER**

Quel que soit la technique utilisée ou le type de virage à affronter, l'approche d'un virage comporte trois phases :

### **1. L'entrée dans le virage**

Cette phase est très importante puisque c'est lors de cette étape que vous effectuez toutes ces actions :

- Choix de la trajectoire
- Freinage (avant et arrière)
- Préparation du braquet nécessaire en sortie de virage
- Adoption de la position à maintenir pendant l'étape suivante

Ne négligez pas cette phase préparatoire puisqu'elle conditionne les deux étapes suivantes.

### **2. Le virage**

Pendant le virage, abaissez le centre de gravité pour conserver plus d'adhérence. Placez également le pied situé à l'intérieur du virage en position haute tout en inclinant le vélo vers l'intérieur.

Remarque : n'oubliez pas d'interrompre ou de réduire très fortement le freinage pendant cette phase.

### **3. La sortie de virage**

Remplacez le vélo à la verticale, portez votre regard vers l'avant. Reprenez alors le pédalage tout en relançant l'allure en danseuse.

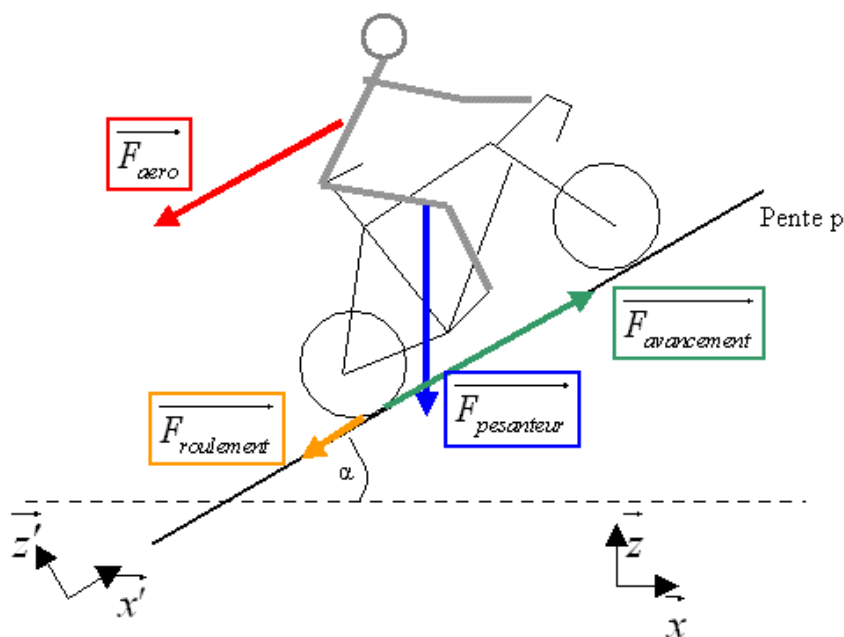
### **4. Cas particulier : le virage très serré**

Dans ce cas, la technique qui vous fait perdre le moins de temps reste le dérapage. Bloquez alors la roue arrière qui va déraiper et utilisez la roue avant comme axe de la rotation afin de ne pas perdre l'équilibre. C'est ainsi que vous pourrez effectuer très rapidement une relance en sortie de virage tout en entrant vite.



# COMMENT PROGRESSER EN CÔTE ?

D'un point de vue mécanique, plusieurs forces s'opposent au déplacement du cycliste. Analysons ces forces pour mieux comprendre les efforts à fournir en côte.



Les forces opposées au déplacement qui s'exercent en montée sont :

- **LA GRAVITÉ** (F PESANTEUR SUR LE SCHÉMA)

En montée, cette force verticale vient freiner le déplacement du cycliste. C'est la force qui s'oppose le plus fortement au déplacement en côte.

- **LA FORCE DE FROTTEMENT** (F ROULEMENT SUR LE SCHÉMA)

Cette résistance est parallèle à la pente mais son impact n'est pas très intéressant pour la suite de notre étude.

- **LA RÉSISTANCE AÉRODYNAMIQUE** (F AERO SUR LE SCHÉMA)

Liée à la vitesse de déplacement, cette force va considérablement se réduire en montée puisque la vitesse diminue.

Remarque : une autre force existe, il s'agit de la résistance au sol. Elle est perpendiculaire au sol et elle s'applique aux points de contacts avec le sol que sont les roues du VTT.

## D'un point de vue physiologique

En montée, votre fréquence de pédalage sera plus réduite que sur le plat. L'utilisation d'un braquet plus important tout en gardant une fréquence de pédalage cohérente peut permettre de grimper plus rapidement. Pour ce faire, il faut travailler la force à l'entraînement.

Le rythme cardiaque et la consommation d'oxygène sont également plus importants, vous devez donc habituer votre organisme à ce type de sollicitations par du travail à des intensités plus élevées.



## LES FACTEURS IMPORTANTS

- **LE POIDS DU PILOTE**

Si la réduction du poids de votre vélo se heurte à plusieurs limites (coût, poids minimal, résistance des matériaux, etc.), la chasse aux kilos superflus est un axe de travail à ne pas négliger.

- **LA POSITION DU PILOTE**

Afin de réduire la résistance aérodynamique, **votre position doit être adaptée à votre morphologie.**

Hauteur de selle, hauteur du guidon...

- **LE TRAVAIL DE LA FORCE**

**La force représente la capacité des muscles sollicités à effectuer un effort malgré une résistance importante.**

Pour augmenter votre force, choisissez un parcours composé d'une montée raide suivie d'une descente. Dans la mesure du possible, privilégiez des zones qui ne sont pas techniques afin de vous focaliser uniquement sur le travail physique.

**Exemple d'exercice de développement de la force :**

**Dans une montée avec un pourcentage fort, adoptez un braquet important.** Avec une faible vitesse de déplacement, votre fréquence de pédalage sera lente (40 tours par minutes). **Maintenez votre effort pendant deux minutes.** Après un temps de récupération adapté, **effectuez cinq répétitions.**

Notre conseil : effectuez la descente en vélocité puis une petite portion de plat en récupération active avant d'effectuer l'effort suivant.

- **LE TRAVAIL EN INTENSITÉS**

**Pouvoir rouler à des fréquences cardiaques élevées ne s'improvise pas,** il faut d'abord le développer à l'entraînement. Ceci passe par un travail intensif en côte.

Vous pouvez par exemple **effectuer deux séries de trois efforts en côte de 2'30 à 95 % de votre Fréquence Cardiaque Maximale.** Entre chaque répétition, effectuez 2' de récupération active puis observez 10' de récupération active entre les deux séries.

**Formule usuelle de détermination de la FCMAX personnelle :**

Pour les femmes :  $226 - \text{âge (en années)}$

Pour les hommes :  $220 - \text{âge (en années)}$



## ATTENTION !

Les informations qui suivent ne sont pas destinées à la pratique du VTT tranquille, telle que nous la concevons. Cependant ces conseils peuvent être intéressants à lire, car on y trouve des ficelles pouvant aider à franchir une marche en montée, par exemple.

## LE WHEELING

Le **Wheeling** est une figure qui peut se pratiquer avec n'importe quel deux roues, motorisé ou non. Issu du mot « wheel » qui signifie roue en anglais, ce terme désigne le fait de **se déplacer uniquement sur la roue arrière**, la roue avant étant décollée du sol.

Cette technique VTT vous aide notamment à **franchir un obstacle volumineux**, telle une pierre, sur laquelle vous pourrez poser votre roue avant préalablement levée. Je vous propose donc d'analyser les étapes nécessaires à la réalisation de cette figure.



## LA PHASE PRÉPARATOIRE

Comme pour les différents gestes techniques présentés antérieurement, la première étape consiste à vous mettre dans les meilleures dispositions.

Pour bien débuter, **trouvez un terrain plat et dégagé d'obstacles.**

Suivez une trajectoire rectiligne et adoptez une vitesse de déplacement faible.

**Portez votre centre de gravité vers l'avant en fléchissant les coudes.** Positionnez la pédale de votre pied d'appel parallèle au tube oblique de votre vélo. Conservez le bassin sur la selle lors de cette phase et positionnez vos doigts sur les freins.

Notre conseil : afin de faciliter la prochaine étape, adoptez un braquet souple.

Remarque : cette phase préparatoire peut aussi être **réalisée à l'arrêt**, vous démarrerez ainsi votre Wheeling en position statique.

## LE CABRAGE

Afin d'effectuer un cabrage de qualité, vous devez réaliser deux actions simultanées :

**une bascule des épaules vers l'arrière**

En projetant vos épaules vers l'arrière, vos bras vont se tendre et emmener votre guidon, soulevant ainsi la roue avant.

**et une impulsion sur le pied d'appui**

Ce mouvement permet d'amplifier le déplacement vers l'arrière de votre centre de gravité.

Votre roue avant est en l'air, il vous faut maintenant **trouver le point d'équilibre.**

Trop en avant, votre roue retombe au sol prématurément, trop en arrière, votre vélo se retourne.

Tout au long de cette phase, gardez en tête la technique de la réchappe par l'arrière, elle peut vous éviter une chute sur le dos.

Vous devez désormais **augmenter votre fréquence de pédalage** afin de maintenir l'équilibre. Conservez également vos doigts sur les freins afin de pouvoir réagir rapidement en cas de perte d'équilibre.

Notre conseil : lors de vos premiers essais, il sera difficile de doser la force nécessaire pour trouver le point d'équilibre. Je vous recommande donc de **déclipser vos**

**pédales automatiques**, si vous en êtes équipé. Par la suite, si vous êtes plus à l'aise, vous pourrez effectuer ce geste en ayant les pieds bloqués par vos cales.

Remarque : pour cabrer, il ne faut pas uniquement tirer sur le guidon, mais bien

**projeter vos épaules vers l'arrière.**



## LE DÉPLACEMENT

Pendant votre déplacement, **veillez à conserver une trajectoire rectiligne**. Il est en effet plus simple de ne pas avoir à gérer l'équilibre latéral en complément de l'équilibre avant/arrière.

Votre pédalage est dynamique et sans à-coups afin de maintenir une bonne position sans risquer de perdre l'équilibre. Vous mesurez maintenant l'intérêt d'avoir adopté un braquet souple lors de la première étape.

Notre conseil : **équilibrez bien les forces de traction entre vos deux bras**. Si vous tirez plus fort d'un côté que de l'autre, votre roue avant va tourner du côté plus sollicité. Ceci implique un bon gainage du haut du corps.

## LA POSE DE LA ROUE AVANT

Pour retourner en position initiale, vous pouvez **freiner de l'arrière** ce qui provoque instantanément le retour au sol de votre roue avant.

L'arrêt du pédalage et la bascule du buste vers l'avant assurent le même résultat. **Pensez à amortir le choc** du retour au sol **en fléchissant les bras et en décollant les fesses de votre selle**.

Vous pouvez désormais vous en servir lors de vos randonnées VTT ou vous amuser à réaliser entre amis quelques concours de Wheeling. À force de répéter ce geste, vous parviendrez à le réaliser parfaitement. D'ici là, entraînez-vous bien...