

PREPARATION D'UNE COURSE

La veille :

- effectuer l'entraînement d'avant ou de veille de course, ceci doit comporter une série de sprint avec un petit braqué pour éviter d'avoir quelques soucis de démarrage le lendemain
- préparer son vélo (coup de chiffon ou lavage) et vérifier les réglages du vélo (dérailleur) et les pneus (entailles, enlever les verres, sylex, limailles...)
- préparer son sac avec toujours les jambières, 2 cuissards, maillot court et long, thermique, bonnet, chaussettes, paires chaussures, surchaussures...., eau pétillante, bidons + eau d'avant course, nourriture d'après course et pour la course, serviette, crème chauffante ou huile en cas de pluie .
- Le B.O et les épingles
- Alimentation, sommeil et hydratation voir dans les chapitres correspondant

Le jour de la course :

- le dernier repas doit être terminer au moins 3h avant le début de la course, il doit être léger pour ne pas trop peser sur l'estomac. entre le repas et le début de la course ne pas oublier de s'hydrater avec de l'eau plate
- arriver 1h avant le début de la course
- après avoir épinglé le dossard remplir les poches de nourritures (selon ses goûts) bidons sur vélo
- partir à l'échauffement avec jambières et vestes ou maillot manche long selon la saison.

L'ECHAUFFEMENT

Avant chaque séance d'entraînement et surtout avant les compétitions, il est indispensable de procéder à une séance d'échauffement en respectant les points suivants

1 - Procédez à l'échauffement cardio-vasculaire

Les départs d'épreuves étant généralement violents (excepté pour les randonnées cyclotouristiques), il convient au préalable de pédaler durant au moins 15 minutes (**l'idéal étant 20-30 minutes**) avant de participer à une épreuve. Partez doucement afin d'habituer votre organisme à utiliser les " graisses " comme source d'énergie et augmentez progressivement le rythme pour terminer par un sprint. Vous aurez ainsi utilisé toutes les filières énergétiques et serez prêts pour assimiler correctement l'effort du départ.

2 - Retour au calme

Une fois l'échauffement terminé, prévoyez au moins 15 minutes avant le départ pour récupérer. Ce sera l'occasion de refaire les mouvements de " stretching " cités plus haut pour récupérer une plus grande élasticité musculaire. Vous serez ainsi paré pour le début de votre épreuve.

3 - Etirez les muscles locomoteurs

Vous devrez assouplir et étirer principalement les muscles qui vont agir uniquement de façon concentrique, c'est-à-dire en contraction. Il faut donc préalablement les faire travailler en élongation avant d'éviter les blessures. Vous pourrez vous concentrer sur les trois groupes musculaires suivants : quadriceps (devant de la cuisse), ischio-jambiers (arrière de la cuisse) et les mollets. Pour les longues distances ou le VTT, vous pouvez également assouplir les muscles du dos et de la nuque. Vous êtes ainsi prêt pour le départ. En attendant le départ vous pouvez effectuer des aller retour prêt de la ligne et plutôt dans le sens de la course.

Le départ

Il faut toujours être parmi les premiers au départ, surtout dans les petites catégories où la course se joue dans les premiers mètres. Voici quelques conseils qui vous permettrons de mieux vous situer dans un peloton.

LES PLACEMENTS DANS UN PELOTON

Rouler en peloton, quand on a commencé sur le tard, n'est pas forcément une chose très naturelle. Pourtant si l'on veut pouvoir faire bonne figure au sein des courses, il n'est pas question de se limiter à la pratique du vélo en solitaire. Avant même de savoir appréhender et interpréter le moindre d'entre ces soubresauts, vous devez apprendre à évoluer au sein du peloton comme dans une sorte de milieu naturel.

Au coeur du paquet

Or, rouler au sein du peloton, aussi compact et aussi important soit-il, ne suppose aucune qualité d'adresse particulière. Pas besoin d'avoir dix ans de métier. La seule difficulté - elle n'est pas des moindres - consiste évacuer cette appréhension de type « claustrophobique » qui étreint le néophyte dans ces occasions là. Cela vous condamnerait irrémédiablement, à plus ou moins long terme à reculer voir à être laché.

Le passage obligé, consiste donc à s'acclimater à cette ambiance de foule. Pour être à l'aise, il faut penser à regarder loin devant soi, au lieu de se contenter de fixer la roue du concurrent qui précède. Regarder vers l'horizon, ou disons vers la tête de peloton, ou vers le gyrophare de la voiture ouvreuse, vous « dégagera » littéralement de cette mauvaise sensation. De plus, cela vous permettra d'anticiper sur les mouvements de la course, et de mieux gérer votre énergie. C'est quand on aperçoit une accélération quinze places devant soi, qu'il faut commencer à embrayer progressivement. Ainsi, quand elle vous arrive vous ne la subissez pas de plein fouet, et vous ne laissez se créer aucune cassure devant vous, mieux, vous êtes lancé pour boucher les trous éventuels, et laisser sur place les concurrents moins vigilants que vous. Plus globalement, vous anticiperez sur tous les soubresauts du peloton, les changements de direction. Vous pourrez prévoir à l'avance les changements d'orientation du vent, c'est-à-dire dans quel sens l'éventail risque de s'ouvrir, bref de triompher de tous les pièges, en maîtrisant votre sujet. Ce qui peut vous apparaître aujourd'hui comme un détail insignifiant - le simple fait de lever la tête - transformera totalement vos résultats. C'est un changement radical de démarche, un véritable saut dans la dimension tactique de votre sport. C'est un changement facile, et immédiat car vous serez tout de suite tellement captivé,

tellement occupé par l'observation rigoureuse des mouvements de course, que vous en oublierez la peur de la chute. Et par la même, vous minimiserez vos chances de tomber. À ce sujet, ne vous inquiétez pas, outre mesure, de la distance qui vous sépare de la roue arrière de votre prédécesseur, autrement dit la roue qu'il faut absolument éviter de toucher, sous peine de tomber, cette roue que l'on « sent » mais que l'on ne regarde pas. Cette habitude « visuelle » se prend très vite.

Frotter ou pas, là est la question

S'il est important de s'adapter au peloton compact, il n'en reste pas moins que, l'instinct grégaire des coursiers est éminemment fragile (le but du jeu n'étant pas précisément d'arriver tous ensemble !), et de ce fait, tend à disloquer ce fameux peloton ! Même si, l'expérience aidant, vous vous découvrez un véritable « nez » de coursier dont le flair ne manquera pas de s'affiner d'une course à l'autre, vous permettant de voir venir les coups durs, les coups de « Trafalgar » comme on dit, il vous faudra aussi prendre l'habitude d'étudier le parcours sur une carte. Vous serez ainsi parfaitement au fait **des passages sensibles**, et vous chercherez, en connaissance de cause, à **vous placer plusieurs kilomètres à l'avance**.

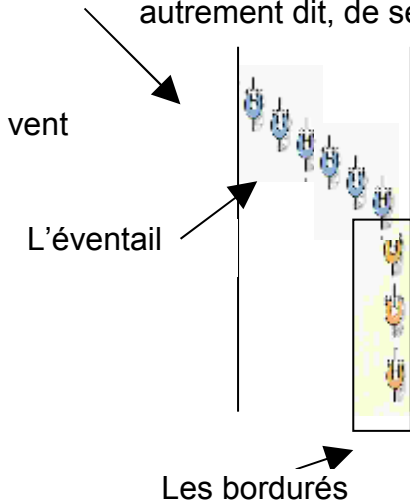
Facile ? Sur le papier, oui. Dans la pratique, pas tant que ça, car pour se placer il faut savoir frotter. Vous ne serez évidemment pas le seul coureur averti, et à l'approche des hauts lieux stratégiques du jour, le prix des places sera cher d'un hectomètre à l'autre. Si vous n'êtes pas de ces frotteurs nés, qui ne cèdent leur place, ni ne se laissent intimider ; si vous pensez n'être pas assez « technique » ou assez adroit ; en un mot si vous avez peur, sachez que le meilleur des remèdes est de vous entraîner.

La meilleure solution, c'est de pratiquer ces petits jeux avec un coureur expérimenté. C'est plus rassurant. Roulez côte à côte, et appuyez-vous l'un sur l'autre, de plus en plus franchement, comme pour vous repousser l'un l'autre. Vous verrez que l'on est vite capable de parcourir des kilomètres ainsi, arc-boutés l'un sur l'autre, comme deux cartes à jouer ! Vous ne tarderez pas à comprendre que c'est au niveau du coude que se joue ce bras de fer un peu particulier. C'est en passant son coude devant celui de son « adversaire-partenaire » qu'on lui pique sa place. Ou qu'on ne se laisse pas piquer la sienne, ce qui revient au même. L'on peut aussi s'exercer, mais c'est un peu plus délicat, à toucher de sa roue avant la roue arrière qui vous précède (vous me suivez, là ?). Ces petits exercices pratiqués régulièrement, et sans risques, vous permettront d'évoluer sans faillir, et d'atteindre votre « vrai » niveau. C'est-à-dire d'accrocher l'éventail qui vous convient le mieux. Même les vieux briscards se retrouvent toujours, « au métier », dans un groupe dont tous les protagonistes marchent mieux qu'eux ... Faute de quoi, ils ne loupent jamais la victoire !

Autant en emporte le vent... de côté

Alors, quand et comment se forme un éventail ? Sûrement pas quand le vent souffle de face. À ce moment, aucun danger, vous pouvez rester au chaud au cœur du peloton, les risques sont très faibles qu'une échappée se développe. D'autant plus faible que le vent souffle fort. C'est quand le vent souffle de travers que le peloton éclate en plusieurs éventails. Chez les coureurs pros du moins, qui savent s'organiser très rapidement.

Comme vous serez censés avoir étudié le parcours sur la carte, vous pourrez anticiper sur l'orientation du vent, et vous placer du bon côté du peloton encore compact. Si vous savez par exemple, qu'à la prochaine bifurcation, quelques kilomètres plus loin, le vent soufflera de gauche et de trois quart face, vous resterez sur la droite de la route. C'est la seule manière d'éviter de prendre un coup de vent brutal quand la bordure s'ouvrira. Car le changement de direction, et donc l'ouverture de l'éventail, est un moment d'accélération souvent très violent, et il faut être déjà du côté de l'abri, pour éventuellement remonter d'un coup et accrocher le bon wagon, autrement dit, de se placer dans le premier éventail.



Alors, bien sûr, le nombre de coureurs qui forment l'éventail dépend principalement de la place disponible sur la largeur de la route. Attention toutefois si vous avez presque accroché le bon wagon. En effet, si la largeur de la route contient un éventail de dix coureurs, par exemple, et que vous êtes le onzième, vous êtes le premier des « bordurés » ! Et s'abriter dans la bordure n'est pas chose facile, car il faut rouler très, très près du bord de la route, ce qui vous expose dangereusement à la chute ou la crevaison. Dans la pratique si le borduré reste trop longtemps dans une situation d'abri imparfait, il explose inévitablement. Parfois, il n'a même plus la force d'accrocher les deux ou trois éventails suivants. Le temps de récupérer un peu, il se retrouve dans le quatrième ou le cinquième. Avouez que pour quelqu'un qui était si près de la tête de course, c'est dommage ! Soyez donc très lucide, il ne faut jamais insister une seconde de trop, et rester « bancal » entre deux éventails.

Savoir intégrer l'éventail

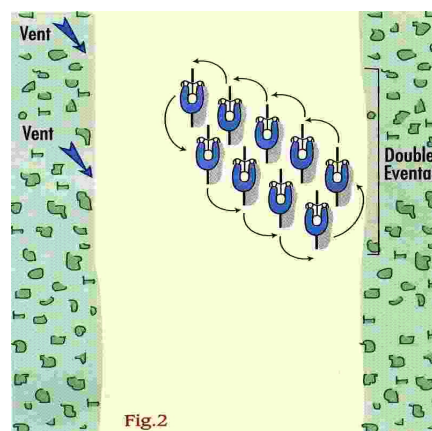
Si vous ne pouvez intégrer parfaitement un éventail, deux cas de figure se présentent à vous. Le premier, il n'y a plus personne derrière vous. Les poursuivants sont à quelques encablures, occupés à former un second éventail. Relevez-vous tout de suite, coupez votre effort et attendez-les, histoire d'avoir assez de ressources pour vous intégrer nettement dans l'éventail en question. Pensez à ne pas trop ralentir votre vitesse pour ne pas vous faire « enrhumé » au passage, et surtout restez du côté de l'abri (à droite de la route dans notre exemple).

Dans le second cas, vous sentez qu'une longue bordure (aussi appelée « ficelle ») s'est formée derrière vous. Écartez-vous, prenez l'initiative d'ouvrir tout de suite un second éventail, après vous être assuré verbalement de la collaboration volontaire de vos suivants. Les pros ouvrent ainsi, automatiquement, autant d'éventails que nécessaire. Mais dans les courses de moindre niveau, y compris certaines courses élite, il arrive que les coureurs ne s'entendent pas et insistent les uns derrière les autres en une longue ficelle. Imaginez alors la situation du bon bougre qui a fait mine de vouloir organiser un second (ou un troisième ...) éventail, il se retrouve seul dans le vent - à gauche de la route, ici - ! D'autant que pour retrouver une place dans la bordure en question, il lui faudra se rabattre avec beaucoup d'autorité. Il faut savoir enfin, que dans le cas d'une bordure (ou ficelle) qui perdure, un coureur sur deux est abrité. Comme il y a très peu de place, si vous roulez derrière un coureur qui est lui-même placé, on ne peut plus près, du bord de la route n'hésitez pas à vous écarter légèrement pour laisser passer un coureur – pas deux -, qui viendra, croyant que

vous êtes à bout de forces, boucher le trou sans réfléchir. Il ne pourra pas faire autrement que de se décaler légèrement par rapport au coureur précédent, et vous d'un (petit) abri. Recommencez l'opération autant de fois que nécessaire, c'est-à-dire autant de fois que vous aurez abusé de « pigeons » !

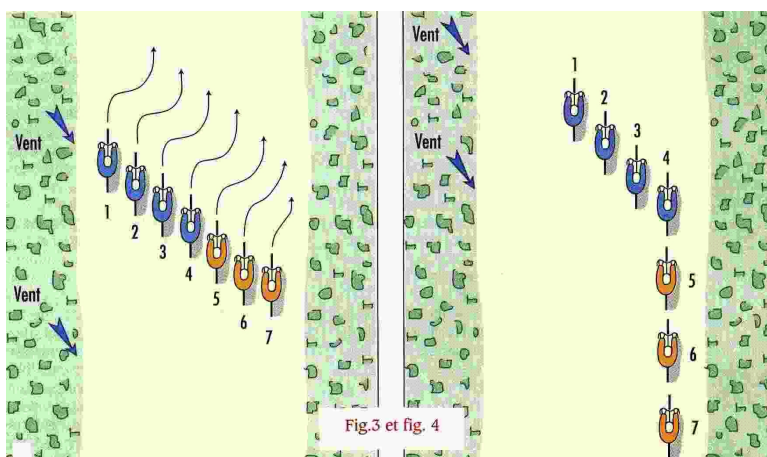
Ça tourne !

Une fois que vous êtes bien intégré à un éventail qui « tourne », plus de soucis. L'éventail est alors en fait un double éventail, qui comprend deux files, une montante, et une descendante (fig.2). Après avoir passé votre relais, écartez-vous côté vent et laissez-vous redescendre dans la file du même nom. Attention, ne coupez pas trop brusquement votre effort à ce moment là, sous peine de vous faire engueuler par les autres. Faites attention, à cette occasion du passage de relais, à bien rester dans la roue du coureur qui vous suivait et vous précède maintenant.



La loi du gestionnaire

Vous n'avez plus qu'à bien gérer vos forces. Prenez garde à ne pas en faire trop. Le vélo est un sport terrible, et l'on peut parfaitement imposer sa loi au reste du groupe, quelques minutes avant de, soi-même, se faire larguer, alors prudence. Enfin, les éventualités dont il faut encore se méfier sont de l'ordre du changement de direction (et donc de l'orientation du vent, avec un éventuel renversement des abris ...) et du rétrécissement de la chaussée. Vous risquez alors de vous retrouver éjecté bêtement. C'est ce qui se passe chez les pros lorsque quelques coureurs décident ensemble de « rabattre » l'éventail, pour « faire sauter » quelques coureurs jugés indésirables à la bonne progression du groupe. Il y a quelques années, dans les courses internationales « amateurs », les Russes et Allemands de l'Est étaient très forts dans ce genre d'exercice .



La résistance à l'air

Tout cycliste connaît le confort du milieu de peloton, même à 50 km/h, et la difficulté de « mettre le nez à la fenêtre ». La majeure partie de l'énergie qu'il fournit, est consacrée à vaincre la résistance de l'air. Cette part augmente proportionnellement au cube de la vitesse. À 28 km/h par exemple, la résistance de l'air consomme presque 65% de l'énergie fournie.

Ce qu'il faut savoir en course :

- c'est le groupe qui détermine la réussite de l'échappé et non un seul homme ou vous
- lorsqu'un groupe revient sur un autre, les attaques sont quasi systématiques de jaillir
- lorsqu'il y a une montée de suite après une descente rester sur le côté pour pouvoir garder la vitesse et sortir à « l'injection ». généralement le peloton ralenti trop sa vitesse au début d'une montée
- en fin de course ne pas se montrer fort
- si vous êtes juste, économisez vous dans l'échappée, sauter un relais ou plusieurs en mangeant, passer des relais courts sans accélérer et où les efforts sont moins prononcés
- **si la course est en circuit bien reconnaître lors des derniers passages, le meilleur positionnement pour le dernier virage**

Les ravitaillements

Au départ de chaque course vous devez avoir vos bidons pleins. Pour les courses ne dépassant pas 1h45, les ravitaillements sont inutiles. **La règle étant d'un bidon par heure** sauf chaleur importante auquel cas il en faudra plus pour vous asperger et vous hydrater.

Lors des ravitaillements sur le bord de la route, veuillez lever la main pour que la personne donnant le bidon vous voit et que les autres coureurs soient prévenus. A l'approche du ravitaillement, positionnez vous sur le **côté droit** et écartez vous des autres coureurs.

A chaque prise de bidon, vous risquez de faire des écarts. Le bidon doit être tenu juste par le haut. Il est inutile de courir et surtout c'est dangereux pour vous et les coureurs.

Lors des ravitaillements effectué à la voiture suiveuse (courses par étapes), il faut :

- essayer anticiper pour ne pas se retrouver en panne sèche
- ravitailler au meilleur moment, c'est-à-dire quand le rythme n'est pas trop élevé
- se mettre en queue de peloton et lever le bras, le commissaire appel alors votre voiture
- attendre la montée du directeur sportif, une fois quelle est derrière le commissaire se laisser décrocher et se mettre à côté du conducteur
- une fois le plein fait, utiliser le dernier bidon pour effectuer une retro poussette afin de prendre de la vitesse pour revenir le plus facilement

Les comportements à suivre en cas de crevaison :

- levez la main pour prévenir les coureurs et le directeur de course
- continuer si possible de rouler pour ne pas perdre trop de temps
- le commissaire appellera alors la voiture
- une fois celle-ci arrivée se porter côté droite de la route descendre en ayant préalablement descendu la chaîne sur le dernier pignon
- une fois remonter sur le vélo gardez l'aspiration de la voiture jusqu'à arriver dans le flot des voitures de directeur sportif
- remonter la file de voiture doucement en récupérant derrière chaque voiture
- une fois arriver à la première voiture attendez le moment le plus opportun pour gicler. C'est là qu'il faut faire l'effort.

5 - Après la fin de la course

Tout d'abord se changer, mettre les jambières, une veste et se couvrir la tête pour effectuer 15 à 30 min en roulant à faible allure pour récupérer des efforts et surtout « nettoyer » ses muscles des toxines tout en buvant ½ L d'eau gazeuse.

Par contre, les saucisses et les frites des buvettes sont à proscrire.

Ensuite prendre sa douche et étirer les muscles, ensuite bien s'habiller.

Plus le corps récupère rapidement, plus il pourra faire des efforts dans la semaine et donc vous aurez de meilleurs résultats.

La récupération est quelque chose d'essentiel, si vous ne récupérez pas correctement la fatigue va s'accumuler et le corps risque de mal réagir ou de réagir pour dire stop. Cela se traduit souvent par un coup de fatigue, une carence ou plus grave une blessure.