

FREERIDE DIRT STREET RACING
MAGAZINE

Big Bike

APPRENDRE À ROULER CET HIVER

COMMENT CHOISIR SES PNEUS
RÉGLER SES SUSPENSIONS
PROTECTIONS ET
MATÉRIEL ADAPTÉ

PILOTAGE

L'ART DU FREINAGE
LES SAUTS
LES VIRAGES

PUMPTRACK

ALLER VITE SANS S'ÉPUISER
LES TECHNIQUES INDISPENSABLES

PRÉPA MENTALE

ABORDER UN RUN EN COMPÉTITION



N°154 ★ JANVIER-FÉVRIER-MARS 2024

L 19344 - 154 H - F: 7,50 € - RD



WWW.BIGBIKE-MAGAZINE.COM - ISSN 1266-9210

BRAKIE AUTHORITY

PERFORMANCE DURABLE


NoNiTech
Technologie sans Nickel

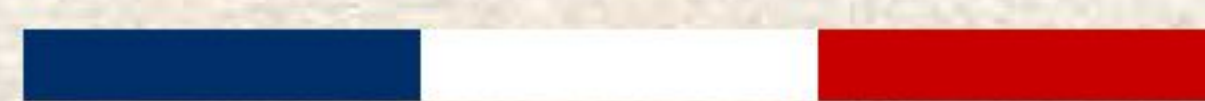


* chiffres enregistrés au 1er novembre 2023

1 123 981*

plaquettes produites en 15 ans

C'est beaucoup car cela témoigne de la confiance et fidélité de nos clients, cherchant une qualité produit capable de les accompagner dans leur pratique loisir ou compétition. **C'est peu** comparé à la production asiatique qui inonde encore le marché. Avec fierté et assiduité nous persévérons à fabriquer en France.



Textes techniques et conseils pilotage écrits par Quentin Derbier.
Photos : Nico Joly.



BIG BIKE MAGAZINE

6 Avenue de l'Europe - 38100 Grenoble

Tél. 04 80 42 72 19

Mail : prénom.nom@comalp.fr

Sas au capital de 10 000 €

RCS Grenoble 953 781 853

Président : Dominique Verdiel

Directrice générale, Directrice de la publication : Doriane Mantez

SERVICE ABONNEMENTS

Big Bike Magazine,

6 avenue de l'Europe, 38100 Grenoble.

Tél. 04 76 84 48 17 - abonnement@ciemediapublications.fr

www.nivealeshop.com



RÉDACTION

Directeur de la rédaction : Laurent Belluard. Tél. 04 76 70 54 16

Rédacteur en chef : Arnaud Larrandaburu

Graphistes : Marie-Esther Gammino

PUBLICITÉ

Directeur commercial et de la publicité :

Yannis Jourdan. Tél. 04 76 70 92 79

Chef de publicité : Antoine Vincent

PÔLE DIGITAL MÉDIA

Directeur : Olivier Edme. Tél. 04 76 70 54 29

Content Manager : Corinne Cuman

Responsable matériel : Simon Gérard

Chef de projet webmarketing : Morgane Le Deit

PROMOTION DIFFUSION MARKETING

Karim Bekkari. Tél. 04 76 70 54 26

DISTRIBUTION-RÉASSORT

MLP. Tél. 04 74 82 63 05 (réservé au réseau de distribution)

IMPRESSION

IMPRIMATUR

43, rue Ettore Bugatti 87280 Limoges



Commission paritaire : n° 0128 K 82568

ISSN : n° 1266-9210

Dépôt légal décembre 2023



Yummy !

© moritz-ablinger.com

(APPRENDRE À) ROULER CET HIVER !

Ah, l'hiver. Pluie, neige, verglas, vin chaud trop froid, cadeaux très chers et forfaits de ski au diapason... Entre l'irrésistible appel du canapé et l'indigestion de la dinde de Noël, on ne peut pas dire que le besoin de rouler se fasse tant sentir. En tout cas, dans la grande majorité des contrées de l'Hexagone, celles du sud faisant bien souvent office de régions sécessionnistes en matière de riding hivernal. Et tant mieux pour elles. Comme toujours, il y a deux manières d'appréhender la chose ; la fameuse histoire du verre à moitié vide ou à moitié plein... Cet hiver donc, lorgnons l'hiver par le prisme du verre à moitié plein. Soit, comme un temps précieux que vous pouvez passer à fignoler votre technique et votre physique, à découvrir de nouvelles sensations également. Il est l'heure d'apprendre à rouler dans la boue, à se jouer des racines et autres rochers détremés, à trouver de nouvelles trajectoires et maîtriser l'art subtil de la glisse, quitte à aller flirter avec les dernières limites de l'équilibre. Et les trouver, certes, mais un bain de boue ne fait de mal à personne, les amateurs des Mud Day n'ont jamais l'air bien malheureux. Techniquement, rouler en hiver va vous faire progresser comme jamais. Physiquement, c'est aussi le moment de passer la démultipliée, pour attaquer la saison à fond les ballons. Sorties plus courtes mais intenses, beaucoup plus de pédalage par la force des choses, exercices spécifiques... Quand les conditions ne sont pas bonnes pour vraiment s'amuser au guidon, autant en profiter pour se faire la caisse. Et puis les soirées sont longues, l'occasion de se poser derrière un magazine et de profiter des conseils d'un pro, pour s'améliorer ensuite sur le terrain. Une bonne vieille journée brumeuse n'est utile à rien, sauf à travailler le wheeling ou le manual dans la rue derrière chez soi. Alors, plutôt que vivre l'hiver comme une malédiction, profitez-en pour en tirer le meilleur parti : roulez à l'anglaise, travaillez les bases, apprenez de nouvelles techniques et gardez la condition. La pleine saison n'en sera que meilleure, une fois les efforts consentis mûris sous le soleil printanier.

Arnaud Larrandaburu

006 : CHOISIR SES ÉQUIPEMENTS

Ça paraît tout bête, mais c'est tellement vrai... Bien rouler, c'est d'abord choisir ses armes avec soin : un vélo adapté et des composants qui tiennent la route, votre route. Sans oublier les protections indispensables à votre pratique, passage obligé pour tout rider qui veut aller loin, sans ménager sa monture.

008 : RÉGLER SES SUSPENSIONS

On touche là à l'un des points cruciaux du riding. Savoir régler ses suspensions n'est pas à la portée du premier venu, tout simplement parce que ce n'est pas simple. On vous donne les clés pour mieux comprendre le fonctionnement des réglages, et donc réaliser vos ajustements au mieux.

010 : MONTER LES BONS PNEUS

À l'instar des suspensions, les pneumatiques sont des composants essentiels en MTB. Premiers liens entre le sol et votre monture, ils vont directement influencer votre manière de rouler. Savoir choisir ses pneus, c'est déjà avoir fait la moitié du boulot !

012 : ABORDER SON RUN DE COMPÉTITION

Vous l'avez certainement remarqué, rouler avec ses potes n'a rien à voir avec la démarche de courir en compétition. Quentin Derbier, champion du monde et vainqueur de la coupe du monde de 4X, vous donne ses conseils pour aborder au mieux un run de course.

014 : APPRENDRE LES BASES DU PILOTAGE

Sans maîtriser les bases, vous n'arriverez pas à progresser correctement, ni à atteindre votre plein potentiel. Nous vous détaillons trois techniques fondamentales en matière de pilotage : le wheeling, le manual et le bunny up, qui vous serviront dans un grand nombre d'autres manœuvres.

028 : LE FREINAGE

Avant d'apprendre à rouler à fond, il faut apprendre à freiner. À travers ces pages, vous comprendrez que lorsqu'on freine efficacement, on arrive à mieux conserver sa vitesse. Bref, bien freiner, c'est rouler plus vite !

036 : MAÎTRISER LES VIRAGES

Épingles, virages à plat ou relevés, drifts : maîtriser les différentes techniques des virages est essentiel, que ce soit en enduro ou en DH. Bien négocier les courbes fait la différence entre les bons et les excellents pilotes.

050 : SE SORTIR DES SITUATIONS DIFFICILES

Le VTT est à la croisée des chemins entre technique, physique et engagement. Vous allez forcément tomber sur des pistes difficiles, ou vous retrouver dans des situations périlleuses. Voilà comment vous y préparer.

056 : LES SAUTS

S'il y a bien un dénominateur commun à tous les sauts en VTT, c'est justement qu'ils n'ont rien en commun. Courts, longs, dotés de kicks raides ou plus allongés, avec des réceptions propres ou non, vous avez le choix entre une multitude de configurations. C'est pourquoi apprendre les bases est essentiel : l'impulsion, le timing, l'air time, la réception, chacune de ces étapes doit être maîtrisée pour être ensuite adaptée au terrain. Suivez le guide !

068 : ROULER EN PUMPTRACK

Véritable phénomène ces dernières années, le riding en pumptrack se généralise du fait de la multiplication de ces dernières sur le territoire français. Roulables à vélo, mais aussi avec bien d'autres engins, les pumptracks fleurissent un peu partout. C'est un terrain de jeu privilégié pour varier les plaisirs avec le MTB en pleine nature, mais aussi pour travailler sa technique et son physique en vue de transposer le tout sur les pistes de VTT. On vous explique les principales techniques pour vous faire plaisir sur ces pistes hyper ludiques.



Quentin Derbier, aux manettes de ce mag, derrière le clavier comme devant l'objectif !



BIEN ROULER EN MOUNTAIN BIKE, C'EST D'ABORD CHOISIR SES ÉQUIPEMENTS

PROTECTIONS, CHOIX DE VOTRE MONTURE : LE DIPTYQUE DU PLAISIR AU GUIDON

VÉLOS ET COMPOSANTS ADAPTÉS, LA BASE DU VTT

Les disciplines que nous abordons dans ce magazine se regroupent sous l'étendard du gravity : all mountain, enduro, freeride, DH et désormais pumptrack. Si elles ont un dénominateur commun, elles n'en possèdent pas moins leurs spécificités. On n'ira pas jouer en pumptrack sur un gros vélo tout suspendu, ni se jeter sur une piste de DH au guidon d'un all mountain, avec 130 mm de débattement arrière et des composants inadaptés. Alors que les exemples choisis ici vont chercher les extrêmes, trouver le bon vélo n'est pas chose si facile. Il faut le sélectionner en fonction de votre type et région de pratique, de votre niveau et ambitions également. N'allez pas acheter un enduro si vous habitez dans une région vallonnée et/ou si vous faites des boucles avec plus de dénivelé positif que négatif, ou des descentes peu exigeantes. Dans le premier cas, vous ne vous servirez jamais de tout le débattement, et dans l'autre, vous aller vous ruiner le physique sans pour autant

prendre plus de plaisir en descente qu'avec un all mountain. Posez-vous également la question de savoir si vous préférez rester dans votre zone de confort ou si votre but est de progresser de sortie en sortie. Les attentes envers les composants ne seront pas les mêmes et induiront donc des choix bien différents.

En matière d'équipements, la course à l'armement n'est que rarement la bonne solution. Les composants dernier cri et le light à tout prix ne rendent pas service à tout le monde. Est-ce que payer si cher pour gagner 100 grammes et bénéficier de réglages très difficiles à appréhender va vraiment vous servir ? Évaluez vos besoins en tant que rider, ainsi que votre niveau de compréhension du matos et des technologies impliquées : les suspensions à quatre voies de réglages ne sont pas faites pour le débutant certes, mais pas non plus pour le pilote débrouillé, voire bon, qui ne comprend pas comment chaque réglage influe sur le comportement du vélo. Ou qui ne sait pas décrypter ses sensations. Gardez à l'esprit que les composants les plus simples sont sou-

vent les plus fiables et qu'il vaut toujours mieux rouler avec de l'équipement entrée ou milieu de gamme que l'on sait manipuler, qu'avec de la haute technologie mal réglée.

SÉCURITÉ ET PROTECTIONS : INDISPENSABLES DANS TOUT SPORT À RISQUES

Le VTT est sans conteste un sport qui nécessite un minimum de prise de risques. Quand on évolue en milieu naturel, à une certaine vitesse, on sait d'emblée que la chute attend au coin du single. Croire que ça n'arrivera pas est utopique, à l'inverse il ne faut pas y penser à chaque instant, mais plutôt s'y préparer au mieux. Le choix des protections est primordial, en premier lieu celui du casque. En DH ou freeride, il n'y a pas photo, il faut rouler avec un intégral. La question se pose encore en enduro, entre open face et intégral. Les marques ont fait bien des progrès en termes de ventilation et de poids pour les intégraux : vous pouvez désormais monter sans trop souffrir et accéder à des descentes techniques



et/ou engagées en profitant d'un maximum de protection. Évidemment, si vous habitez dans le Sud, un open face sera certainement la seule solution pour grimper sans vivre l'enfer. En revanche, vous aurez moins de marge de sécurité lorsque la pente s'inverse... En la matière, les casques avec mentonnière amovible sont aussi d'actualité et d'un bel intérêt, encore faut-il savoir où ranger la mentonnière. En all mountain, l'usage d'un casque jet est beaucoup plus justifié et logique. Si le sujet vous intéresse, vous pouvez retrouver notre test de casques intégraux dédiés à l'enduro sur bigbike-magazine.com.

En ce qui concerne les genouillères et coudières, l'apparition des matériaux malléables type D3O ou SAS Tech procurent des protections aussi confortables qu'efficaces, au top en montée au pédalage, comme en descente.



Les riders DH ou freeride peuvent aussi trouver des modèles couvrant l'ensemble genou/tibia afin d'éviter de ramasser les pierres projetées dans les tibias par exemple...

Le haut du corps est un sujet sensible comme une colonne vertébrale avons-nous envie de dire. Si beaucoup d'accidents entraînant une rupture des vertèbres sont dus à une hyperextension plutôt qu'à un choc, il n'en reste pas moins que porter une dorsale est le minimum pour rouler protégé. Là aussi, beaucoup de progrès ont été faits et les matériaux cités précédemment permettent d'obtenir des produits qui épousent mieux la forme de votre dos et qui sont donc bien plus confortables. Le gilet intégral paraît le plus sûr, puisqu'il englobe protections des épaules, des coudes, du thorax et du dos. Nous vous conseillons d'en essayer plusieurs car il est souvent difficile de trouver la taille qui convient. Un bon compromis peut être le pare-pierre. Venue de la moto, cette protection souvent légère laisse un max de liberté aux mouvements des bras et épaules. Top! Surtout que ces pare-pierres sont désormais plus adaptés au vélo, avec notamment une vraie protection dorsale.



d'être déséquilibré dans les difficultés prises à bonne vitesse, ou de ripper sur la pédale et de finir avec une jolie boutonnière sur le tibia.

Au-delà de tout cet arsenal indispensable à votre survie en terrain hostile, n'oubliez pas qu'à l'instar de Chuck Norris ou son pote Steven Seagal, l'arsenal le plus efficace, c'est vous! Plus vous serez en forme, musclé et bien

« IL VAUT TOUJOURS MIEUX ROULER AVEC DE L'ÉQUIPEMENT ENTRÉE OU MILIEU DE GAMME QUE L'ON SAIT MANIPULER, QU'AVEC DE LA HAUTE TECHNOLOGIE MAL RÉGLÉE »

Enfin, les mains et les pieds: une bonne paire de gants vous assure un grip optimal sur le guidon et va minimiser les coupures infligées aux paumes des mains ou aux doigts lors d'une chute. Bien qu'on n'y pense pas souvent, les pieds sont également des points stratégiques à protéger. Ceux qui se sont cassés des doigts de pieds, ou retourné des ongles en tapant sur des rochers avec leurs vieilles pompes de skate peuvent en parler: ça fait un mal de chien! Choisissez donc des chaussures adaptées à la pratique, avec renforts sur le devant du pied et à l'arrière, un bon amorti doublé d'un super grip grip (si vous roulez en plates), cela vous évitera

gainé, moins vous serez sujet aux sales blessures et plus vite vous récupèrerez le cas échéant. Des abdos, des épaules solides et des jambes musclées vous permettront de mieux encaisser les contraintes des chocs, mais aussi d'être plus dynamique pour vous éjecter s'il le faut, ou tenir à la force des bras et des jambes une trajectoire qui semble perdue pour la cause. On ne vous demande pas de manger du blanc de poulet toute la journée ou de faire tomber des arbres à mains nues chaque matin (avant de les transporter dans la grange à bout de bras), mais juste de faire un minimum attention à votre condition physique.



SE FAIRE PLAISIR

On va terminer sur ce conseil simple, mais tellement essentiel. À l'image du choix de votre matos, acquérir les bases techniques en matière de pilotage vous aidera à vous détendre et à envisager de nouveaux horizons. Quand on subit, tout semble difficile et rien n'est fluide: on se crispe, c'est le vélo qui nous emmène dans la trajectoire, et non l'inverse. En vous entraînant, en allant rouler entre potes ou même seul, retraduisez les mouvements que vous aurez acquis en théorie pour les transposer au vrai riding: telle ligne qui vous semblait impossible va devenir votre nouveau défi, puis une autre; vous roulez de plus en plus vite, tout en gagnant en confiance. La confiance est la clé dans les pratiques gravity, c'est elle qui permet de passer un cap ou pas, et plus on a de technique et d'heures de riding sous les crampons, plus elle se fait sentir. En cas de chute, remontez en selle progressivement, donnez-vous le temps de revenir en forme et d'oublier cette mauvaise expérience en optimisant le plaisir pris sur le vélo. Inutile de « forcer » et de rouler à tombeau ouvert si vous ne le sentez pas. Il faut laisser du temps au temps, cicatriser aussi bien du côté physique que mental, car les deux sont indissociables quand on veut bien rouler à nouveau. Étoffe votre technique, faites-vous de plus en plus plaisir, prenez confiance et roulez plus vite. Voilà le cercle vertueux vers lequel il faut tendre.

APPRENEZ À RÉGLER VOS SUSPENSIONS

Comme dans la grande majorité des sports mécaniques, le réglage des suspensions est déterminant. Il en va de l'adhérence, du confort, de la prise de vitesse, du dynamisme, de l'efficacité au freinage... Bref, de tous les points clés en matière de VTT gravity.

Le problème, évidemment, c'est que tout ceci n'est pas limpide de prime abord. Pour faire le plus simple possible, voyez les réglages comme une possibilité de rendre votre bike plus dynamique (suspensions plus fermes) ou au contraire plus stable et confortable (réglages favorisant la souplesse). Tout est une question de compromis. Comme nous le conseillons toujours, si vous débutez, n'allez pas chercher une fourche ou un amortisseur disposant de quatre voies de réglages : compression haute et basse vitesse, rebond haute et basse vitesse également. Elles sont très fines à régler car il faut savoir parfaitement décrypter ses sensations. Et ce n'est pas forcément en relation avec le niveau du rider : on en a vu des très bons qui ne savaient absolument pas régler leurs suspensions... Préférez donc des composants simples et si vous avez le choix entre des suspensions à ressort air ou hélicoïdal, privilégiez les premières car il sera toujours plus facile de les ajuster pour faire le SAG. En parlant de SAG, c'est-à-dire l'enfon-



cement de la suspension lorsque vous montez sur le vélo, en général on recommande 30 % pour l'amortisseur et dans les 20 % pour la fourche.

Pour vous aider à déchiffrer les réglages, voici quelques bases qui seront bénéfiques pour la plupart des pratiques et des niveaux.

LA PRÉCONTRAINTE (RESSORT HÉLICOÏDAL), OU PRÉCHARGE (RESSORT À AIR)

C'est ce qui vous permet d'obtenir le bon SAG. Pour ce faire, il vous faut mettre une certaine pression d'air dans votre amortisseur, ou monter un ressort au bon tarage (sa dureté, en gros) sur un amortisseur à ressort hélicoïdal. S'il suffit de gonfler ou de dégonfler avec un ressort à air, les choses se compliquent avec un ressort hélicoïdal : il faut trouver le bon tarage et le serrer ou le desserrer. Il est admis qu'il ne faut pas dépasser les trois tours de serrage pour que l'amortisseur puisse fonctionner, donc si après trois tours vous sentez que votre amortisseur est trop mou et que vous dépassez le SAG recommandé de 30 %, cela signifie qu'il faut changer de ressort pour en prendre un au tarage plus élevé. J'aime à penser que si le système de suspension est bien conçu, le tarage du ressort (ou la précharge d'air) doit être au minimum. C'est ce qui va vous procurer la petite adhérence en plus, celle qui fait que le vélo « déclenche » bien, c'est-à-dire que les suspensions sont sensibles et procurent donc tout de suite du grip dans les parties tendues, comme les racines, dévers et autres joyeusetés du genre.

COMPRESSION BASSE VITESSE

Le réglage dépend davantage de votre gabarit et de votre pratique, car il met en jeu les transferts de poids du pilote sur le bike. Un rider de 100 kg qui engage va plus visser les basses vitesses (pour compenser l'enfoncement de la fourche au freinage dans la pente par exemple) qu'un minime de 50 kg qui débute en DH.

COMPRESSION HAUTE VITESSE

C'est un réglage qui agit sur les mouvements rapides du piston de la suspension, soit quand vous roulez vite et que vous encaissez des chocs. Là, les réglages peuvent différer d'un pilote à l'autre, car ils dépendent de la vitesse de ride et donc de l'intensité des chocs à amortir. Le but est d'arriver à un maximum de progressivité, c'est-à-dire que la suspen-



sion n'utilise pas tout le débattement sur un choc. Cela permet d'avoir un vélo qui ne perd pas trop de vitesse dans le défoncé et qui reste réactif dans les changements d'appuis ou les appels de sauts. Attention toutefois, si vous vissez trop le réglage et que vous ne roulez pas assez vite, la suspension sera vraiment inconfortable.

DÉTENTE BASSE VITESSE

Aussi appelée « rebond », c'est la vitesse à laquelle votre suspension va revenir en position initiale après avoir absorbé un choc. Globalement, il faut rouler avec une détente assez rapide puisque le but des suspensions est de faire face le plus vite possible aux aspérités du terrain. Cela dit, une détente trop rapide va faire dribbler le vélo en terrain accidenté, donc attention à bien doser. Vous pouvez éventuellement rouler avec la détente un poil plus freinée (donc moins rapide) sur l'amortisseur que sur la fourche, pour éviter tout retour intempestif qui pourrait vous déstabiliser et vous envoyer dans le décor.

DÉTENTE HAUTE VITESSE

C'est un réglage assez fin, le plus difficile de tous selon nous. Sur les amortisseurs, cela va vous permettre de régler votre assiette lors des impulsions et éviter de vous faire éjecter en cas de réception un peu violente. Si vous parlez trop sur l'avant lors de vos impulsions, vissez le réglage.

DESPERADOS

MIX OF FLAVORS*



SERVICEPLAN HEINEKEN ENTREPRISE PCS 414 842 062

**BOUTEILLES
& CAPSULES
TRIEZ-LES !**

*TOUTE UNE VARIÉTÉ DE SAVEURS : DESPERADOS EST UNE GAMME DE BIÈRES AUX SAVEURS UNIQUES ET VARIÉES.

**L'ARTISTE MEAGHAN MATTHEWS A COLLABORÉ AVEC DESPERADOS POUR CRÉER SA NOUVELLE CAMPAGNE.

Meaghan Matthews

MEAGHAN_MATTHEWS**

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

BIEN CHOISIR VOS PNEUS POUR UN FEELING ET UNE EFFICACITÉ DÉCOUPLÉS

À l'image des suspensions, les pneus jouent un rôle prépondérant dans le comportement de votre vélo. Ils forment le premier lien entre votre machine et le sol, et vont déterminer en majeure partie votre qualité d'adhérence. Pour les pilotes de haut niveau, et surtout pour leurs mécanos, c'est souvent un enfer de déterminer le bon pneu : c'est une question de piste, de terrain, de conditions météo et parfois même de rider... Eh oui, il y a des pneus auxquels vous ne vous ferez certainement jamais, c'est comme ça.

Étant donné que nous ne sommes pas des pilotes sponsorisés et que la gomme coûte vraiment cher de nos jours en MTB, nous allons vous donner les bases à connaître et vous laisser ensuite optimiser nos conseils via votre propre expérience. Il y a trois choses à regarder en premier lieu lors de l'achat d'une paire de pneus : l'indice de dureté de la gomme, la carcasse et le profil.

INDICE DE DURETÉ DE LA GOMME

Tous les constructeurs n'ont malheureusement pas des références communes (le 60A d'une marque peut correspondre au 50A d'une autre), mais plus l'indice est bas, plus la gomme est tendre. C'est parfait pour le grip, en revanche nous vous conseillons de monter ces pneus à gomme tendre à l'avant, car au fil des freinages, cette dernière va fondre comme neige au soleil. Il est également très conseillé de regarder l'indice de rebond, qui conditionne le fait que les crampons vont s'écraser ou être plus dynamiques sur les obstacles. Moins de taux de rebond, c'est plus d'adhérence.

CARCASSE DU PNEU

Si vous roulez en all mountain, vous pourrez vous permettre de rouler avec des pneus à la carcasse bien light, d'autant que désormais, beaucoup de marques arrivent avec des technologies de renfort au niveau des flancs. En enduro, le choix est plus compliqué : les carcasses simple ply renforcées sont souvent les heureuses élues, mais sur terrain cassant, quand le rythme augmente, elles peuvent parfois se montrer trop light et entraînent des crevaisons. En DH station, la double ply renforcée est plus que conseillée, mieux vaut céder un peu sur le poids de votre machine que de risquer la crevaison à chaque run.

PROFIL DU PNEU

Il y a du choix dans ce domaine, mais comme d'habitude, si vous n'êtes pas pro, il y a peu de chances que vous ayez quatre trains de pneus pour changer en fonction de la météo ou de la piste. En DH/freeride, le bon compromis est d'avoir une paire de pneus « passe-partout »

(soit dotés de gros pavés type motocross, pas trop hauts et espacés pour le débouffage si besoin) ainsi qu'une paire de mud, ou mud retaillés, beaucoup plus polyvalents et faciles à utiliser. En enduro ou all mountain, on conseille souvent de différencier le profil arrière (qui doit être roulant) avec l'avant, doté de plus gros pavés pour améliorer le grip, mais aussi la qualité de freinage. Côté pumptrack, on part sur des pneus aux crampons très bas typés dirt ou BMX, puisque l'adhérence est moins un problème que le rendement, ainsi que la prise de vitesse.

PRESSIION

Ce paramètre va être très dépendant de la carcasse utilisée, et donc de la pratique, mais aussi de votre gabarit. Sur ce point, sachez qu'en général on rajoute facilement de 0.2 à 0.4 psi en plus par tranche de 10 kg supplémentaire. Et c'est encore plus vrai sur le pneu arrière, naturellement plus soumis aux contraintes que l'avant, puisque le poids du pilote est porté sur l'arrière et que ce sont les gros muscles des jambes qui plaquent le train arrière au sol.

En enduro, on sera davantage sur des settings de DH, ne serait-ce que par le profil et le renforcement des pneus. Pour ma pratique perso, j'oscille entre 1.7 et 1.9 bars à l'avant et 2.0/2.2 bars derrière en fonction de la configuration du trail à rouler. Pour les tests *Big Bike*, les valeurs oscillent entre 1.6 et 1.8 à l'avant, 1.7 et 1.9 à l'arrière, ce qui devrait convenir à la grande majorité des riders puisque l'éventail du niveau des testeurs est assez large. Baisser en pression permet de favoriser l'adhérence (au détriment du rendement certes), tout est donc une histoire de compromis et d'objectif. Vous avez là une fourchette d'indications, à ajuster en fonction de votre gabarit mais aussi de votre technicité sur le bike : une relative passivité des jambes engendrera forcément plus de contraintes sur le pneu (moins d'allègement, lecture plus aléatoire des trajectoires...) et nécessitera sans doute des pneus un peu plus gonflés, qui sauront mieux faire face aux impacts.



MADE WITH



Welcome to nature



La collection fjørå

Audacieuse. Innovante. Inspirée du freeride.



Aventures : Que ce soit ici ou dans l'un de nos lodges d'exception, nous proposons d'incroyables aventures en pack ou sur mesure. **Norrøna Stores** : Chamonix. **Partners** : Berthet Sports - Les Gets, Guidon MTB - Annecy, Snell Sports - Chamonix, Snowleader.

Notre mission est de créer les meilleurs produits de plein air et d'offrir des aventures incomparables. Qualité, fonctionnalité, design et durabilité sont les mots d'ordre au cœur des préoccupations de quatre générations depuis 1929.

NORRØNA

norronda.com

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

ABORDER SON RUN

SE LANCER EN COMPÉTITION LES YEUX FERMÉS

ON PARLE ICI DE LA GESTION D'UN RUN NON-STOP, OÙ L'OBJECTIF EST DE ROULER LE PLUS VITE POSSIBLE (OÙ EN TOUT CAS PAS LOIN DE 100 % DE SES CAPACITÉS) DU DÉPART À L'ARRIVÉE. ON VA DONC ABORDER LES DIFFÉRENTS FACTEURS DE LA PERFORMANCE PURE : LA TECHNIQUE, BIEN QUE GRANDEMENT ABORDÉE PRÉCÉDEMMENT, LE PHYSIQUE, LA TECHNOLOGIE (MATOS) ET L'ASPECT PSYCHOLOGIQUE OU STRATÉGIQUE SI VOUS PRÉFÉREZ.

Sachez que tous ces facteurs sont en relation les uns avec les autres, ils s'influencent mutuellement, dans des proportions qui varient en fonction du pilote et des conditions de riding. Par exemple, quelqu'un qui possède une grande confiance en ses capacités n'accordera pas autant d'importance au calcul de la prise de risque qu'un pilote moins expérimenté. La morphologie peut également inciter les gaillards les plus massifs à être dans une gestion de l'effort différente d'un enduriste affûté... Comme vous pouvez vous en douter, il y en a pour tout le monde, pas de recette miracle ici, mais des orientations à privilégier en fonction de vos objectifs et priorités de riding.

TECHNIQUE

Pas besoin de tout repasser en revue ici, vous avez maintenant une bonne partie des clés pour progresser techniquement. À vous d'être le plus objectif à l'instant T du run, pour estimer quels sont vos points forts et vos carences techniques. Vous pouvez baser votre run en fonc-

tion de cela : « Je vais plutôt utiliser au maximum les appuis car les dévers et autres sections à l'adhérence précaire sont délicats à gérer pour moi » ou encore « Je mets le paquet dans les sections raides et le gros technique, et j'assure mes sauts »...

À vous de voir, mais sachez qu'une bonne gestion de vos capacités va vous permettre de rouler intelligemment et donc de profiter au maximum de vos ressources, tout en connaissant vos limites pour ne pas partir à la faute ou pire, au gros crash.

D'un point de vue plus global, n'oubliez pas qu'un run réussi est souvent une affaire de compromis. Il est très difficile d'être parfait et de ne pas faire d'erreurs pendant trois à cinq minutes lorsqu'on roule à bloc, essayez donc d'en tenir compte dans l'intensité que vous allez mettre dans votre course. Même sur des runs de 4X de niveau coupe du monde je suis dans cette optique, alors qu'on pourrait se dire qu'il n'y a qu'à ouvrir en grand tellement c'est court...

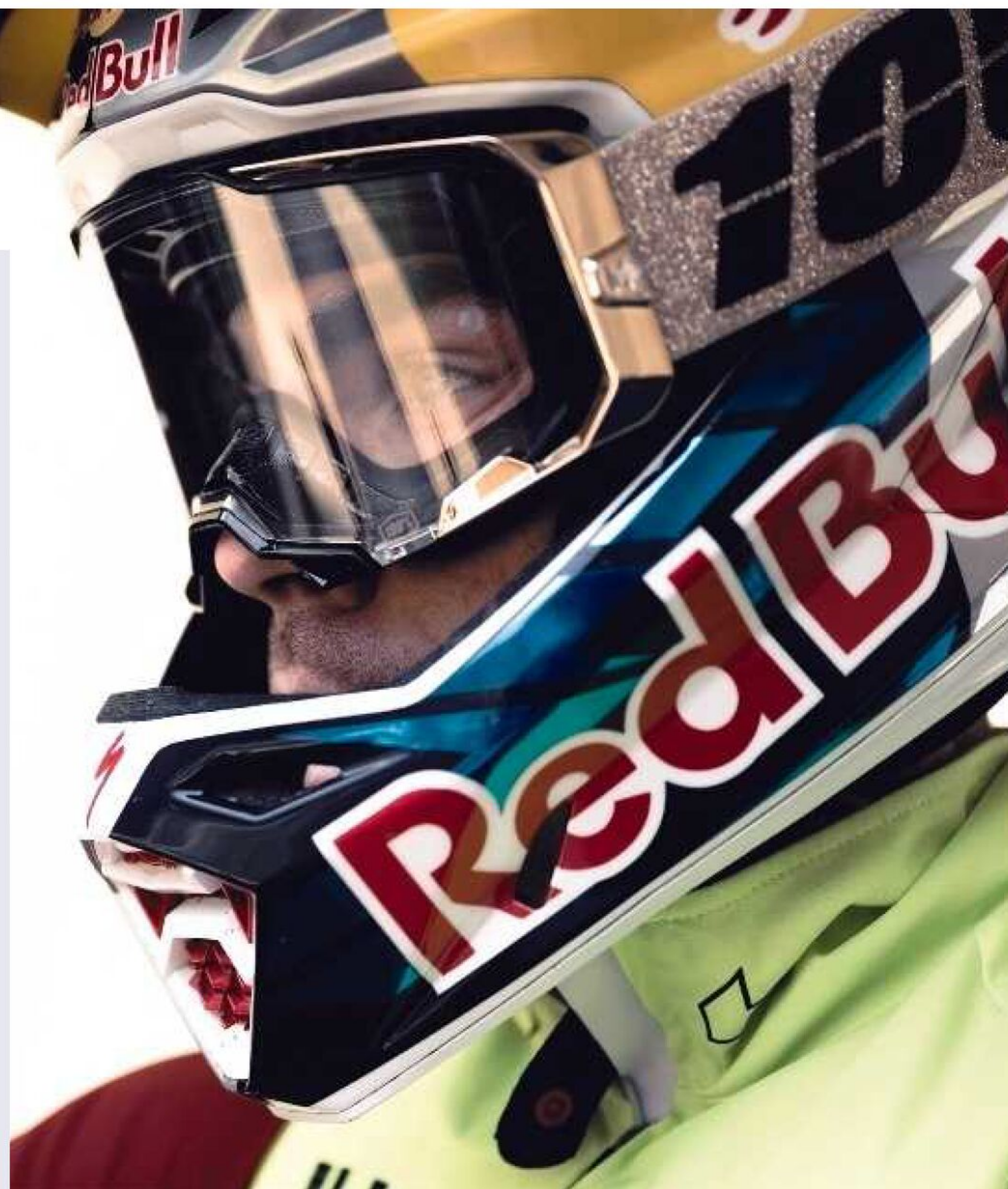


MATOS

On fait ici référence au choix du matériel, de la pression des pneus en passant par le type de vélo utilisé. Pour dégrossir ce domaine qui peut être sans fin, voyez cela comme un compromis (et oui encore!) entre l'efficacité et le confort.

Avoir un petit vélo revient à profiter d'une plus grande réactivité et d'un meilleur rendement, mais ce type de bike est plus physique à piloter et moins tolérant. Idem au niveau des suspensions: sans parler de les bloquer, un réglage assez ferme permet de mieux conserver sa vitesse dans les successions de chocs par exemple. Une détente assez rapide vient également alimenter ce côté réactif et efficace, *a contrario* d'un setting plutôt souple et au rebond plus lent. Là encore à vous de choisir en fonction de vos capacités, mais aussi du type de piste à affronter. On sera facilement amené à mettre un peu plus de pression dans les pneus sur un profil roulant et assez lisse, voire carrément à opter pour un profil semi-slick.

Gardez en tête que la plupart des choix faits en faveur du rendement (suspensions durcies ou moins de débattement, pression des pneus plus élevée ou profil plus roulant...) vous obligeront à rouler davantage « en ligne ». Dans ce cas, il faut prendre soin de bien arrondir ses trajectoires et de freiner en ligne car la tolérance de votre bike par rapport aux changements brusques d'allure et de directions est fortement diminuée.



PHYSIQUE

Prenons un exemple très concret: les différences de corpulence d'un rider à l'autre joueront énormément sur la capacité de celui-ci à se rendre disponible (comprenez mobile et réactif) au fur et à mesure du run. Ceci n'est pas une critique loin de là, mais quelque chose qu'il faut avoir un minimum en tête: l'inertie d'un bonhomme de 100 kg balancé d'un appui à l'autre pendant quatre minutes est sacrément usante (j'ai vu des crashes de fatigue dus à cette usure physique). N'hésitez pas à gérer votre run en vous accordant des sections « de repos », ou du moins où vous redescendez d'un cran au niveau de l'intensité. De manière générale, on va essayer de bien ventiler au niveau de la respiration: garder une oxygénation optimale des muscles et du cerveau pendant le run est très important. Cela limitera la sensation de brûlure, voire de tétanie musculaire (des avants bras par exemple), et vous permettra de rester davantage concentrés et lucides sur vos trajectoires à tenir. Respirez comme si vous étiez en train de faire un footing et ne vous crispez pas car cela engendre souvent une apnée assez fatale en fin de run.

TECHNOLOGIE

On fait ici référence au choix de matos, de la pression des pneus en passant par le type de vélo utilisé. Pour dégrossir ce domaine qui peut être sans fin, voyez cela comme un compromis (et oui encore!) entre l'efficacité et le confort.

Avoir un petit vélo revient à profiter d'une plus grande réactivité et d'un meilleur rendement, mais ce type de bike est plus physique à piloter et moins tolérant. Idem au niveau des suspensions: sans parler de les bloquer, un réglage assez ferme permet de mieux conserver sa vitesse dans les successions de chocs par exemple. Une détente assez rapide vient également alimenter ce côté réactif et efficace, *a contrario* d'un setting plutôt souple et au rebond plus lent. Là encore à vous de choisir en fonction de vos capacités, mais aussi du type de piste. On sera facilement amené à mettre un peu plus de pression dans les pneus sur un profil roulant et assez lisse, voire carrément à opter pour un profil semi-slick.

Gardez en tête que la plupart des choix faits en faveur du rendement (suspensions durcies ou moins de débattement, pression des pneus plus élevée ou profil plus roulant...) vous obligeront à rouler davantage « en ligne ». Dans ce cas, il faut prendre soin de bien arrondir ses trajectoires et de freiner en ligne car la tolérance de votre bike par rapport aux changements brusques d'allure et de directions est fortement diminuée.

PSYCHOLOGIE

Plutôt que de parler de psychologie pure et dure, nous pouvons faire référence à l'état d'esprit dans lequel aborder son run. On a tous ressenti ce stress au moment du départ, vous n'êtes pas le seul à claquer des genoux dans la start gate: c'est normal! Plus que cela, on va jusqu'à dire qu'il faut un certain niveau de stress pour pouvoir performer car cela garantit un niveau de concentration optimal. L'enjeu ici est de ne pas se faire bouffer par la pression, au risque de rouler totalement verrouillé (trop raide et passif) ou encore « rouler en dedans », soit toujours le doigt sur le frein. Idéalement, vous devez être totalement libre d'esprit vis-à-vis de vos éventuelles attentes de résultat, de l'envie de satisfaire vos proches ou du désir de reconnaissance de vos potes... Ça paraît bête mais on est tous pareils à ce niveau, la différence réside simplement dans la gestion de cela à l'instant T. Le meilleur moyen de se libérer de ces freins est de se concentrer sur l'instant présent, la tâche à réaliser, la trajectoire à tenir. Personnellement, je me concentre sur ma mobilité sur le bike, quitte à en faire un peu trop au début du run. Ça a le mérite de me mettre directement dans le bain et me force à me concentrer sur les gestes à effectuer.

Au niveau du roulage en lui-même, la grande difficulté est de trouver le juste milieu entre l'attaque et la fluidité. Comment savoir si on est dans le vrai? Eh bien dans ce domaine il n'y a pas de réponse toute faite, la pratique et l'expérience acquise sont vos meilleurs repères. Encore une fois, n'hésitez pas à bouger sur le bike, vous ressentirez mieux le terrain et aurez une idée plus précise de là où se trouve la limite. Enfin, et surtout, faites-vous plaisir sur le vélo! C'est le principal... Gardez la fraîcheur et l'envie que procure la sensation de rouler, tentez de nouvelles choses. Si ça ne passe pas en compétition, au moins vous reviendrez toujours avec un grand sourire collé sur le visage et finalement, c'est bien pour cela que nous faisons tous du bike!

Ci-dessus : Loïc Bruni, roi du mental game!

© Bartek Wolinski / Red Bull Content Pool

Page de gauche : Finn Iles à l'échauffement, un moment propice pour visualiser la piste et se plonger dans son run.

© Bartek Wolinski / Red Bull Content Pool



LE WHEELING : MAIS QUI A ENCORE BESOIN D'UNE ROUE AVANT ?

IL Y A PLUSIEURS MANIÈRES DE S'AIDER UNIQUEMENT DE LA ROUE ARRIÈRE EN VÉLO, LE WHEELING ÉTANT L'UNE DES PLUS POPULAIRES. IL PEUT ÊTRE TENU SUR DE LONGUES DISTANCES, CONTRAIREMENT AU MANUAL, ET IL N'Y A PAS À DIRE, C'EST UNE TECHNIQUE DE DRAGUE (PRESQUE) INFAILLIBLE. PRENEZ DES NOTES !

Difficulté : DÉBUTANT

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

Le wheeling est une base intéressante à perfectionner dans l'optique de gagner en aisance sur le bike. Mine de rien, coordonner la projection en arrière puis la stabilisation du manual, tout en continuant à rouler droit, n'est pas à la portée de tous. En tout cas, pas forcément abordable pour un débutant. Mais vu le peu de risques que cela comporte, cet apprentissage peut s'envisager relativement tôt si le physique est suffisant pour s'engager franchement vers l'arrière.

RÉUSSIR LE WHEELING

On va légèrement fléchir les bras pour ensuite se projeter vigoureusement vers l'arrière. À l'instar du manual, le boulot des épaules est important dans ce transfert de poids : il est nécessaire d'amorcer ce mouvement avec le buste assez droit, pour bien aller vers l'arrière (et ne pas rester trop cassé au-dessus de son guidon). Un petit coup de pédale plus pêchu que les autres aide également à se projeter et à décoller la roue avant à ce moment-là. Les bras accentuent aussi cet allègement en tirant un peu sur le guidon (pas trop, sinon le vélo perd son assiette). Pas besoin de trop mettre les fesses en arrière, le but ici est de rester le bassin à l'aplomb de la selle, pour ensuite se poser

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

Debout sur les pédales, centré sur le vélo, on arrive à faible vitesse. On va choisir un braquet relativement souple pour ne pas avoir à forcer comme un âne une fois sur la roue arrière. De plus, le roulis engendré par une rotation des jambes suffisante apportera une inertie stabilisatrice au wheeling. Comme pour le manual, attention à bien régler votre mouvement d'épaules ainsi que la position de votre buste. C'est la grande majorité du boulot qui est effectuée ici.

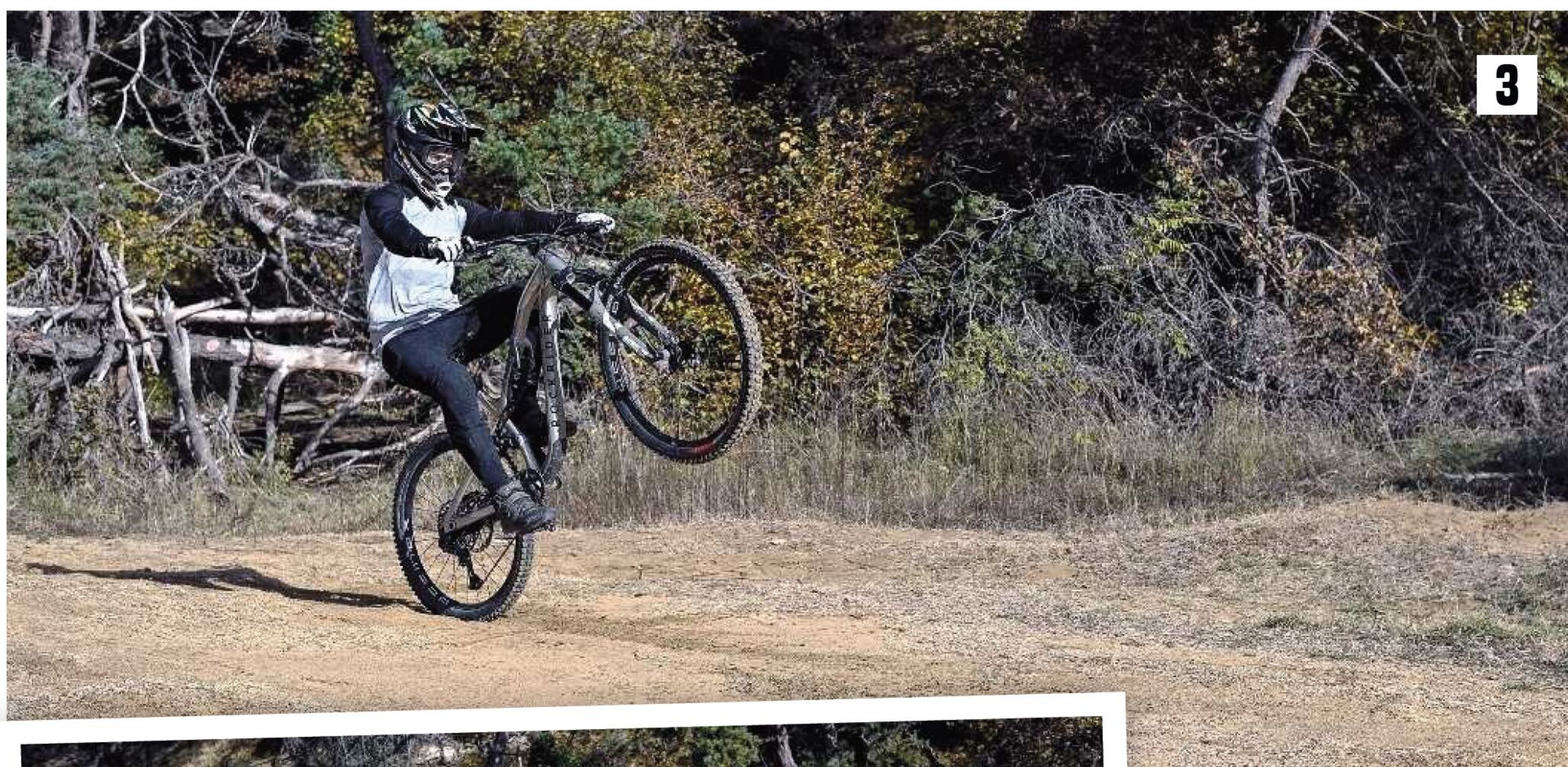
tranquillement dessus une fois la roue avant montée.

On enchaîne les coups de pédales de manière souple et relâchée, en gardant les genoux assez écartés pour pouvoir parer aux petits changements de cap du bike (on ouvre le genou du côté où l'on souhaite aller). Il est important d'avoir le buste placé à l'aplomb et plutôt droit car celui-ci fait office de point de fixation au pédalage. Pour bien réussir le mouvement, la ligne d'épaules doit être relâchée vers l'arrière et idem au niveau des bras : on est ici en mode « canapé », sans tension ni flexion trop prononcée des coudes, c'est inutile et cela risque de nuire à l'équilibre.

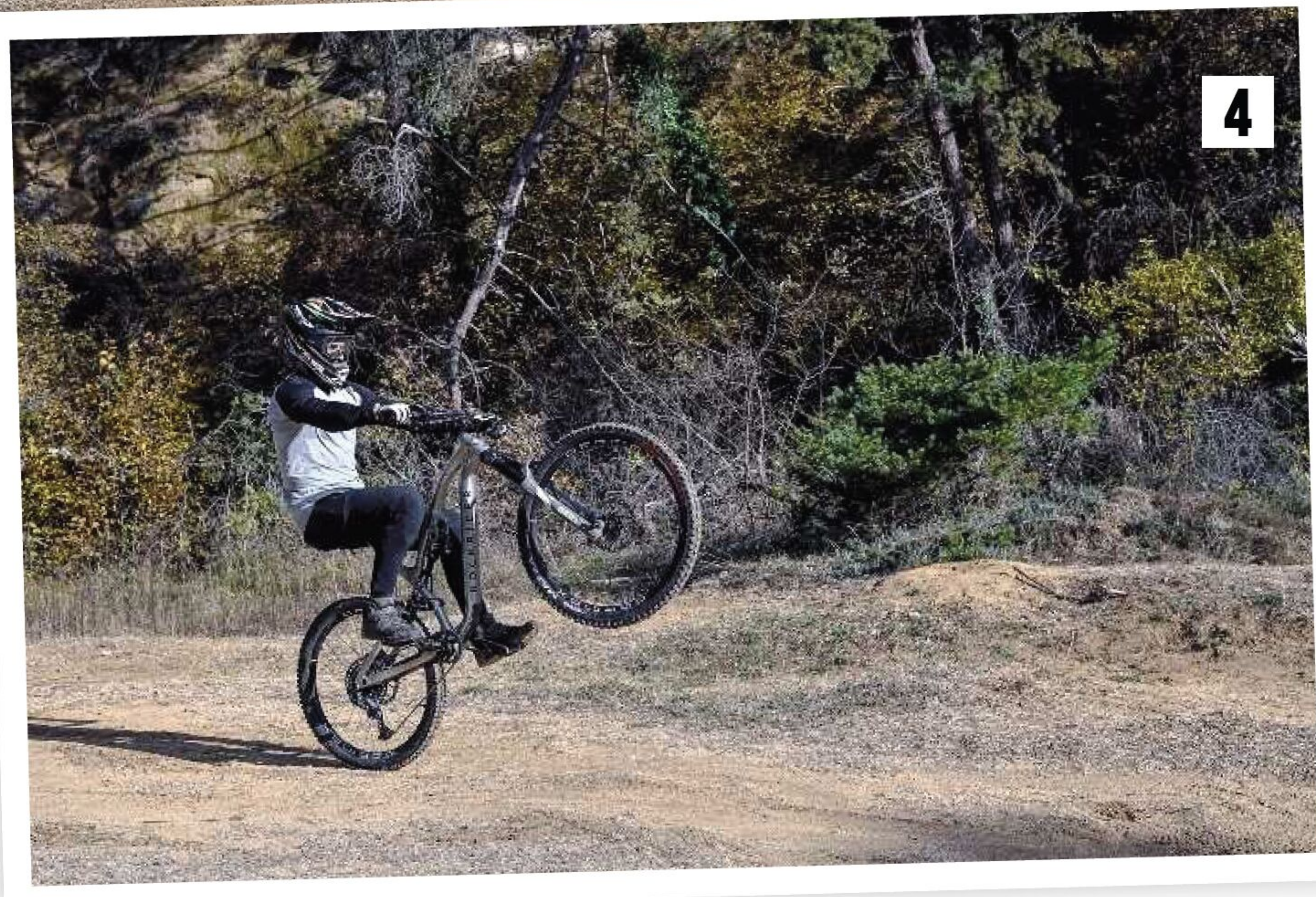
2



3



4



Photos 1-2-3 : On se rend bien compte de la légère flexion des bras, qui permet d'initier la projection des épaules vers l'arrière. Si c'est bien fait, pas besoin de tirer davantage sur le cintre.

Photo 4 : Attitude de croisière : moins vous aurez l'impression de forcer, plus la technique sera juste.

Photos 5-6-7-8 : La roue avant descend dangereusement : il faut remettre les gaz, donc tirer légèrement sur les bras pour pouvoir ré-engager le buste à fond derrière.



Lorsque l'on sent la roue avant redescendre, on remet un coup de gaz en mettant un peu plus de watts dans le pédalage. Attention ! Cela reste assez fin comme nuance donc ne vous enflammez pas sur les boosters ! Quand on se sent partir un peu trop sur l'arrière, on rétablit l'assiette via un petit coup de frein arrière qui va faire repartir le poids du corps vers l'avant. Là aussi le mot d'ordre est de rester relax et de jouer en finesse avec le levier de frein.

S'ENTRAÎNER

Le petit plus qui peut aider : choisir un braquet (très) facile et s'exercer dans un faux plat montant. Le fait d'être en légère montée va faciliter le cabrage de la roue avant, ce qui vous permettra de vous concentrer davantage sur la phase de stabilisation sur la roue arrière (on enverra moins fort les épaules derrière, l'équilibre est donc plus facile à tenir). Avoir une sortie de selle suffisante peut également aider à effectuer la transition entre le cabrage et le maintien du wheeling en position assise. Cela permet de se retrouver dans une position de pédalage plus confortable que si la selle était baissée au maximum.

NE PAS FAIRE

Rester en flexion au niveau des bras pendant le wheeling. Le poids du corps est dans ce cas trop dirigé vers l'avant et va rendre très difficile le fait de maintenir la roue levée. Sans compter que l'équilibre latéral va être bien plus compliqué à maintenir si l'on a la tête dans le guidon. Choisir un braquet trop gros car chaque coup de pédale va demander beaucoup de force et va donc vous déstabiliser.

MATOS

Les vélos bien longs et à gros débattement vont apporter de la stabilité mais en revanche, ils seront plus compliqués à faire cabrer. Cela dit, ils auront aussi l'avantage de gommer un peu la transition entre le passage de la position debout à la position assise, et donc de réduire les déséquilibres.



JACK MOIR
CANYON
2021



JESSE MELAMED
ROCKY MOUNTAIN
2020/2022



RICHIE RUDE
YÉTI CYCLES
2023

MAXXIS®



ASSEGAÏ



MINION DHR II



MINION DHF

**LES CHAMPIONS DU MONDE D'ENDURO PASSENT,
LEURS PNEUS RESTENT !**

LE MANUAL

OU L'ART D'ABSORBER LE TERRAIN POUR GÉNÉRER DE LA VITESSE

Difficulté : CONFIRMÉ

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

À l'instar d'un pompage efficace, un manual maîtrisé permet de gagner en efficacité tout en s'économisant physiquement. Mais c'est aussi une excellente base pour s'affranchir d'autres techniques, comme le saut ou le pousser (dernière phase du pompage), notamment dans l'utilisation des jambes au détriment des bras. On y reviendra. Le plus souvent, le manual est utilisé pour passer un obstacle de type double bosse ou table, qui comporte deux sommets ou arêtes distincts.

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

L'idée, comme lors du pompage, est de maximiser les phases de prise de vitesse (en descente), tout en minimisant celles de ralentissement (en montée). Pour cela, on va carrément se passer du contact de la roue avant avec le sol, du premier au deuxième sommet. Eh oui, c'est toujours ça de moins qui va nous ralentir ! On compte cinq phases distinctes dans ce mouvement, très importantes en pumtrack tout comme en VTT en général, puisqu'elles sont fréquemment utilisées.



PHASE 1 L'AMORCE

Position de base neutre (comme lors du pompage) à l'abord de la première bosse. Le but est ici de prendre une légère avance des épaules sur le vélo, afin de s'alléger dans la phase de montée.

PHASE 2 LE LAISSER MONTER

On va se servir de ce premier appel pour laisser monter le vélo, tout en commençant à le laisser glisser devant soi. On se rabaisse également sur le vélo, vers l'arrière: cela induit un début de flexion de jambes plus prononcé que la flexion des bras qui va nous délester et légèrement lever la roue avant, jusqu'à ce que la roue arrière arrive au sommet de la première bosse.

PHASE 3 LE CREUX

On est dans la phase critique du manual. Là, il y a deux techniques: la bonne et la mauvaise! La mauvaise, c'est de fléchir les bras pour essayer de lever la roue davantage. Échec assuré! Les épaules avancent, les jambes se tendent et généralement la roue avant frappe

bien fort dans la bosse suivante. Ou alors, pire que ça, on finit en plat-dos! La bonne, vous l'aurez devinée, c'est d'avoir l'attitude opposée: fléchir d'autant plus les jambes et laisser les bras le plus tendus possible. On se met en mode canapé, il faut vraiment essayer de faire la chaise et de mettre le bassin derrière la roue arrière.

Attention, « bras tendus » ne veut pas dire crispés: on va au contraire essayer de garder un maximum de relâchement à ce niveau, pour éventuellement pouvoir réajuster la ligne. L'idée est d'avoir le poids du corps réparti au maximum sur les pieds, bras et épaules ne faisant office « que » de points d'ancrage.

PHASE 4 LE POUSSER DE JAMBES

On l'a dit plus haut, le but est de maximiser les phases de descente, on va donc utiliser le dos de la première bosse pour pousser sur les jambes et prendre de la vitesse. Cette extension va forcément nous faire bouger un peu le bassin. C'est là qu'un buste et une ligne d'épaules fixes et stables va nous aider à garder l'équilibre et à tenir notre trajectoire. Il ne faut pas hésiter à garder le buste assez

redressé, donc les épaules reculées, pour compenser cette avancée du bassin et continuer à garder ce point d'équilibre sur la roue arrière.

PHASE 5 LE POSER

On arrive à l'amorce de la montée suivante: le but est d'aller poser la roue avant juste après le sommet du deuxième obstacle, afin de bénéficier de toute la descente suivante pour pousser sur le vélo. On va donc commencer à se regrouper légèrement sur le bike, pour se retrouver le plus proche possible de la position neutre de base, au moment d'amorcer la descente.

Concrètement, on avance à nouveau les épaules vers l'avant, tout en se regroupant légèrement sur le bike.

L'exemple concret de: « Je ne risque pas de me retourner si je laisse les bras tendus, mais pas les jambes ». Ça permet d'envisager la suite plus sereinement et facilement, quitte à être un peu long sur le posé de la roue avant, comme ici.



LE MANUAL LANCÉ, UNE TECHNIQUE PLUS TYPÉE MTB GRAVITY QUE PUMPTRACK

Difficulté : DÉBUTANT

C'EST L'UNE DES FIGURES DE STYLE LES PLUS COURAMMENT RENCONTRÉES DANS LE MONDE DU MTB GRAVITY. LE MANUAL LANCÉ, COMPRENEZ À PLAT SANS RELIEF PARTICULIER, SE RÉVÈLE ÊTRE UN EXERCICE (TRÈS) ACCESSIBLE LORSQU'ON LE PREND PAR LE BON BOUT. CE QUE NOUS ALLONS VOUS AIDER À FAIRE.

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

On retrouve une forte corrélation entre la compétence en manual et celle en saut, notamment par le fait que cela permet d'affiner l'équilibre pilote-vélo et la dissociation haut du corps/bas du corps, que l'on retrouve dans bon nombre de phases des différentes techniques de jumps. Il faudrait maîtriser le manual une fois le niveau débutant acquis, tant les bénéfices peuvent servir pour d'autres manoeuvres, mais aussi pour progresser sereinement et efficacement.

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

On retrouve deux phases principales dans cette manoeuvre, la projection, qui va vous permettre de monter la roue avant en vous portant vers l'arrière, puis le maintien du manual. Ce dernier est conditionné par une dissociation efficace du haut et du bas du corps, ainsi que par le travail de flexion des jambes.

L'AMORCE ET LA PROJECTION

C'est presque un copier/coller de ce qu'on a déjà vu pour cette technique appliquée au pumptrack. On recherche une position de base neutre, centré sur le bike, pieds parallèles, avec les bras et les jambes à peine fléchis, tonicité standard de posture, pieds parallèles.

Le fait que l'on soit en gros vélo et plutôt à vitesse moyenne, voire élevée, va conditionner la projection des épaules vers l'arrière. Pour compenser un éventuel mouvement de terrain qui aurait pu nous servir de kick, on va actionner un mouvement de semi-flexion avec les bras, immédiatement suivi par une projection tonique vers l'arrière, en engageant également le bassin dans cette direction.

À ce moment-là, il est important de ne pas tirer sur les bras outre mesure (ne pas trop les fléchir), ce qui aurait pour conséquence de trop faire monter la roue avant et de créer de l'instabilité. À la place, on va essayer de stabiliser cette hauteur de roue avant en fléchissant les jambes de manière plutôt prononcée (surtout si vous roulez en gros bike, avec une longueur de base généreuse). Les bras sont alors quasi tendus, assez relâchés pour aider à conserver l'équilibre latéral.



LE MAINTIEN

C'est maintenant que le plus dur commence et qu'il va peut-être vous falloir quelques dizaines d'essais : maintenir l'équilibre, ainsi que le cap (dans une moindre mesure, pour ce dernier), demande pas mal d'expérience. Il est important de se dire que ce point est fortement corrélé à la capacité du rider à dissocier le travail du haut et du bas du corps.

L'idée est que tout ce qui se passe au-dessus du bassin soit le plus fixe possible (mais pas raide !), pour créer et maintenir un point d'appui stable, via une orientation du buste assez verticale.

La variable d'ajustement est la flexion des jambes, et donc indirectement, la projection bassin plus ou moins éloignée du bike. C'est cette zone qui reste dynamique si besoin, via de légères flexions/extensions en fonction du besoin. Je tends les jambes si je veux redresser l'assiette, je les fléchis si je veux plutôt redescendre la roue avant.

À noter que le frein arrière peut grandement aider à maintenir cet équilibre : je freine si je veux baisser la roue avant, je relâche si j'ai besoin de reprendre de la hauteur. Sachez qu'en pure théorie, une maîtrise totale de cet exercice signifie qu'il faut se passer du frein. On l'observe d'ailleurs fréquemment lors d'entraînements en BMX race, où il faut rentrer une ligne en manual, brakeless. On vous conseille quand même de garder le doigt présent sur le levier en tout temps !

S'ENTRAÎNER

Rien de plus simple : un bout de terrain plat, et c'est parti ! Le classique « battre son record de distance » est très facile à mettre en place et permet de voir rapidement les progrès effectués.

La vitesse sera forcément une alliée à ce niveau, tant pour couvrir de la distance que pour stabiliser l'équilibre avec l'effet gyroscopique de la roue avant, qui tient presque le rôle de second appui.

Notez qu'un petit vélo, type hardtail ou trail, sera forcément plus facile à cabrer, mais potentiellement plus turbulent qu'un gros DH aux bases plus longues.

Une fois un premier niveau de maîtrise validé, on peut l'exercer dans une descente (toujours assez lisse) pour ne pas être limité par la perte de vitesse.

On se concentre sur le travail des jambes en pleine action : grosse extension nécessaire pour bien cabrer le bike aux longues bases, puis légère flexion pour ré-avancer le bassin et garder l'équilibre.



LE BUNNY UP, UN PETIT SAUT POUR L'HOMME, UN GRAND BON POUR LE RIDER

Difficulté : CONFIRMÉ

LE BUNNY UP, LITTÉRALEMENT « SAUT DE LAPIN », EST LA TECHNIQUE LA PLUS UTILISÉE EN VTT DESCENTE. *DIXIT NICOLAS VOUILLOZ, DIX FOIS CHAMPION DU MONDE DE DESCENTE.* ELLE CONSISTE À FAIRE DÉCOLLER LES DEUX ROUES DU SOL POUR PASSER PAR-DESSUS UN OBSTACLE.

On s'en sert donc un peu pour tout, comme sauter au-dessus des difficultés (racines, pierriers...), mais aussi pour prendre une double ou un gap. En effet, la technique du bunny est identique à celle de l'impulsion, sauf que le pilote n'est pas aidé par un quelconque appel pour prendre son envol. Là, c'est à lui de s'assurer de décoller assez pour passer la difficulté. Donc, en fonction de la taille de l'obstacle, il faut s'assurer de mettre assez d'intensité dans l'exécution des différentes phases du bunny up afin de passer plus ou moins de temps dans les airs.

Mais un bunny peut aussi être utilisé comme technique de placement en virage, lorsque l'on décide de sauter d'un virage à l'autre pour

ouvrir la trajectoire. Vous sautez en diagonale à la sortie d'un relevé pour vous retrouver dans la bonne ligne pour aborder le virage suivant. Enfin, le bunny up peut également servir à prendre de la vitesse, quand il est effectué avec une compression. Vous calculez votre saut pour atterrir dans la compression, ce qui vous fera gagner du speed puisque la pression engendrée sur le bike par l'atterrissage est bien plus grande que si vous aviez seulement roulé la compression.

Bref, entre sauter pour éviter des obstacles, prendre les jumps, se mettre dans la traj' ou gagner de la vitesse, il est maintenant clair que la maîtrise du bunny up est absolument indispensable à tout pilote voulant rouler en gravity.

Photos 1-2-3 : Le manual demande à être vraiment poussé et exagéré avec ce type de bike à la longueur de bases généreuse.



PHASE 1 : LE MANUAL

POURQUOI ?

C'est la base du bunny up ! La nécessité d'enclencher un manual plus ou moins ample (roue avant plus ou moins haute) dépend principalement de la taille de l'obstacle que vous voulez franchir. Plus celui-ci sera haut, plus vous aurez besoin de passer du temps pour stabiliser votre manual. À l'inverse, lorsqu'il s'agit de monter sur un petit trottoir, ce temps de cabrage est minime. Mais il faut pourtant passer par cette phase et bien la dissocier dans le mouvement, car c'est la seule qui peut vous garantir de prendre assez de hauteur pour passer l'obstacle que vous désirez. On voit trop de riders qui oublient cette phase de manual, se contentant de décoller les deux roues en même temps. Et là attention au manque d'amplitude, parce que c'est l'OTB garanti !

COMMENT ?

Position neutre sur le vélo : debout sur les pédales, centré sur le bike, tonus musculaire naturel dit « de posture ». En gros, vous n'êtes ni raide, ni crispé, juste bien réveillé pour la suite...

Projection vigoureuse des épaules vers l'ar-

rière, associée à une flexion des jambes : le bassin recule et descend derrière l'axe de la roue arrière. Les bras ne sont pas pliés : ici le but est de mettre le poids du corps en arrière, sur les jambes en mode « canapé ». Si vous tirez sur le guidon, vos épaules (et votre centre de gravité) iront automatiquement vers l'avant du vélo et empêcheront donc de réaliser le manual.

Maintenir le manual jusqu'au moment opportun du déclenchement de l'impulsion : les bras servent juste de guides, sans être trop raides et contractés. Les épaules sont relâchées en arrière (essayez pour cela de garder le buste le plus droit possible), ce sont les jambes qui gèrent le point d'équilibre par de petits mouvements de flexion/extension (le frein arrière peut aider aussi, si vous partez à la renverse, il faut freiner en douceur pour retrouver une meilleure assiette).

S'ENTRAÎNER

Sur terrain plutôt plat, voire en légère pente, avec un sol relativement lisse pour éviter les soubresauts qui peuvent faire perdre l'équilibre. Vitesse faible à moyenne, ce qui vous permettra de mieux sentir le poids d'équilibre et

NE PAS FAIRE

Tirer exagérément sur le guidon pour déclencher son manual. Si vous tirez trop et que vous effectuez une bonne projection des épaules vers l'arrière, cela peut vous amener à vous retourner à cause d'un transfert de poids exagéré sur l'arrière. On appelle ça le style tortue !

Rester les jambes tendues pendant le manual, sinon il sera très difficile voire impossible de tenir le manual et d'avoir suffisamment de flexion au niveau des jambes pour envoyer l'impulsion.

d'avoir moins d'appréhension quant à la chute si ça se passe mal.

Pas besoin de lever la roue avant trop haut, de 20 à 40 cm du sol suffisent amplement. En fonction de la longueur des bases, c'est l'engagement du pilote vers l'arrière qui va évoluer (position davantage en flexion au niveau des jambes si les bases sont longues).



PHASE 2 : L'IMPULSION

POURQUOI ?

C'est le moment critique du bunny up, celui qui va conditionner toute la phase dans les airs : la hauteur, la longueur mais aussi la direction et l'assiette du vélo. C'est hyper important car ces facteurs ne peuvent plus être changés une fois que les deux roues ont décollé du sol.

COMMENT ?

Pour contrôler au mieux l'impulsion, on va la faire partir depuis le bas (d'où l'intérêt d'un manual bien stabilisé), avec le poids du corps sur les jambes plutôt fléchies. Vous aurez beaucoup plus de feeling pour pousser de manière explosive avec vos jambes, un peu comme si on essayait de faire un test de détente pieds joints.

Immédiatement après avoir poussé sur vos jambes, il va falloir envoyer vos épaules tout aussi fort vers le haut. On prend également appui sur le guidon pour cette phase de projection (avec une flexion plus ou moins prononcée des bras), le buste le plus droit possible. Cette phase de projection du haut du

corps est très importante, c'est ce qui va « ancrer » votre phase de vol (un peu comme si on jetait un grappin pour ensuite tirer dessus). Ne réfléchissez pas trop non plus, ces mouvements vont venir naturellement : si vous pensez à vous projeter en l'air, le vélo va suivre tout seul. Une fois en l'air, restez bien tonique au niveau du buste, essentiel pour transmettre l'énergie de l'impulsion qui vient des jambes vers le haut.

S'ENTRAÎNER

Le moins risqué reste le petit obstacle voire carrément la marque au sol, au moins pas de risque de taper dedans. Ensuite, vous pouvez augmenter progressivement la hauteur de l'obstacle.

Comme pour le manual, vous sentirez mieux le mouvement à vitesse faible ou moyenne. On peut ensuite varier la vitesse d'arrivée et la longueur de l'obstacle.

Un geste bien réalisé vous donnera l'impression de ne pas avoir forcé sur le haut du corps et plus particulièrement sur les bras.

NE PAS FAIRE

Se contenter de « tirer » le vélo sous soi (défaut généralement accentué par l'utilisation de pédales auto...), avec le buste trop cassé vers l'avant en style « crapaud ». Cela va énormément limiter la hauteur du bunny up car la phase d'impulsion des jambes et de projection des épaules vers le haut sera quasi-absente. Projeter le buste trop vers l'avant : l'assiette du vélo sera trop penchée vers l'avant, accentuant le risque d'accrocher l'obstacle avec la roue avant.

Si vous voulez procéder par étapes pour bien sentir le mouvement, essayez de poser votre bunny up sur la roue arrière. Cela témoigne d'un bon engagement vers l'arrière et d'un bon travail des jambes tout au long du mouvement.

Photos 4-5-6 : L'impulsion est initiée et reste présente via un buste très vertical.





Photo 7 : Le ramener se fait via une flexion des jambes, ce qui permet de remettre l'assiette du bike à l'horizontale et préparer la réception.



PHASE 3 : LE RAMENER

Le plus dur est fait. On ramène plus ou moins les jambes en fonction de la taille de l'obstacle à franchir et/ou de l'assiette du vélo. On ramènera davantage les jambes si l'on est trop sur l'arrière, dans une position de type « chandelle ».

Sur des hauteurs de franchissement importantes, les bras font aussi le boulot du « ramener » en tirant vers le haut, afin de gagner de précieux centimètres. Sans cela on peut se retrouver en position crapaud après avoir mis le paquet sur l'impulsion.

PHASE 4 : L'ATTERRISSAGE

On se prépare à atterrir en douceur en dépliant bras et jambes simultanément, afin d'amortir le choc et repartir de plus belle.

Idéalement, le rider atterrit placé au milieu du vélo, en amortissant avec les bras et les jambes de manière assez équivalente. Cela reste la meilleure place (le corps centré au milieu du vélo) pour enchaîner les difficultés qui peuvent se présenter rapidement. Comme en ski, si on reste trop « à cul » (position trop

en arrière), il va être beaucoup plus difficile de se replacer pour adopter les bonnes gestuelles nécessaires pour franchir la difficulté suivante. L'autre intérêt en vélo, c'est qu'un pilote bien placé répartit mieux le poids entre le pneu avant et le pneu arrière, gardant ainsi plus d'adhérence...

NIVEAU REQUIS

Dans la mesure où il s'agit d'une des bases du VTT, l'apprentissage de cette technique devrait s'envisager dès le niveau 1, soit Débutant. Pourtant, tout n'est pas si simple parce que vu le niveau de coordination assez complexe que demande le bunny up et du degré de maîtrise de la technique du manual exigé, c'est finalement un mouvement qui s'acquiert plutôt en niveau 2, soit le niveau Débrouillé. Les Confirmés (niveau 3) et Experts (niveau 4) pourront toujours perfectionner leur technique via des concours de hauteur.

MATOS

On vous conseille fortement l'apprentissage en pédales plates. Ça vous évitera de prendre la mauvaise habitude de trop tirer sur les pédales pour l'impulsion et donc d'avoir une assiette de vélo trop en « nose », soit le vélo qui plonge de l'avant.

Un vélo avec une suspension arrière peut faciliter le feeling lors de l'impulsion : le rebond de la suspension, sans faire tout le boulot, aide à l'impulsion.

Le déclenchement du manual sera plus facile sur un petit vélo typé hardtail, avec des bases coupées courtes. Évidemment, la contrepartie est que vous devrez faire face à un équilibre plus fin à gérer que celui de votre vélo de DH avec des bases de 450 mm !



MIEUX FREINER POUR ROULER PLUS VITE !

LE FREINAGE EST L'UN DES FONDAMENTAUX DU VTT, NE SERAIT-CE QUÉ PAR SA FONCTION : RALENTIR OU S'ARRÊTER QUAND ON LE DÉSIRE. C'EST UNE DES PREMIÈRES CHOSES QUE L'ON APPREND À TOUT DÉBUTANT EN VÉLO : SAVOIR S'ARRÊTER AVANT DE SAVOIR AVANCER. AU-DELÀ DE CE CONSTAT BASIQUE, L'ART DE BIEN DOSER SON FREINAGE PERMET AU PILOTE DE PASSER PLUS VITE DANS CERTAINES PORTIONS, MAIS AUSSI DE S'ÉCONOMISER LORS DE LONGS RUNS ET D'AVOIR DONC PLUS DE JUS POUR SE CONCENTRER SUR LA CHOSE QUI IMPORTE : ROULER LE PLUS VITE POSSIBLE.

On va donc chercher à conserver sa vitesse d'une difficulté à l'autre, plutôt que de s'acharner sur des relances usantes après avoir trop freiné et s'être tanké dans chaque virage ou chaque section difficile. En fonction du relief rencontré, le freinage peut aussi avoir comme fonction de se placer dans la trajectoire désirée par une dérive contrôlée du bike.

Les bases d'un freinage réussi sont d'avoir conscience du degré d'adhérence du terrain, trouver le bon compromis entre freinage tardif et vitesse conservée en sortie de difficulté, ainsi que l'alignement pilote/vélo pendant la phase de décélération. Vu que le fait de ralentir va faire partir le rider sur l'avant, celui-ci doit anticiper et se placer en arrière (de façon plus ou moins prononcée en fonction de la pente) dès le début du freinage, sans être trop raide pour garder le vélo collé au sol avec les jambes et les bras. Pour un freinage « classique » dans l'axe, c'est le frein avant qui va supporter le maximum de contrainte par le poids du pilote mais le but est de maintenir le maximum d'adhérence en évitant de faire déraiper la roue avant qui est motrice et permet de tenir la trajectoire. Côté roue arrière, le but est de la faire déraiper au minimum, ou du moins tenter de la maîtriser par la flexion des jambes. Restez actif et contre les dérives via un placement correct du bassin : si la roue part sur la gauche, baissez le centre de gravité en vous « asseyant » sur le vélo et en baissant les talons, laissez les fesses d'aplomb voire décalées sur la droite pour rattraper la dérive.

FREINER EFFICACEMENT EN PENTE RAIDE

À l'amorce du raidard, on est généralement déjà en arrière, très ramassé sur le bike avec les jambes bien pliées. Le but est de garder le vélo collé au sol, y compris dans la partie raide. Attention à ne pas être trop contracté des bras, essayez de garder assez de souplesse pour pouvoir suivre les mouvements de terrain avec la roue avant et ainsi garder le grip essentiel à un freinage efficace. Au plongeon, on va encore accentuer cette position sur l'arrière en descendant les fesses à la limite de la roue arrière. Les bras sont à ce moment-là quasiment tendus (pas le choix) et on peut encore charger l'arrière du bike en descendant les talons vers le sol. Écartez les genoux, cela permet de laisser une souplesse naturelle aux jambes et donc de conserver un meilleur grip. Essayez de regarder un peu plus loin que votre roue avant, votre capacité d'action sur le vélo étant réduite, le regard apporte une aide précieuse pour la trajectoire à suivre et pour sortir de la section.

Idéalement, et une fois que l'on est ancré dans la bonne trajectoire, on relâche un peu les freins sur la fin du mur pour pouvoir reprendre de la vitesse. On se prépare à l'éventuelle compression à subir en gagnant la ligne d'épaules, voire en se recentrant un petit peu vers l'avant du vélo. Attention en revanche à ne pas rester trop statique dans cette position



très en arrière sous peine de parfois partir en cabrage non contrôlé dès que la pente redevient moins raide. Eh oui, votre roue avant doit redevenir guide dans le pilotage dès que vous le pouvez, sinon vous allez faire des « tout droit » sans rien maîtriser. À chaque changement de direction donc, laissez rouler au maximum votre roue avant pour prendre de l'adhérence et vous inscrire dans la bonne trajectoire.

NIVEAU

Niveau Débutant! Une voiture de course freine trois fois plus fort qu'elle n'accélère, vu le nombre de chevaux que vous avez sous la pédale, on vous conseille de faire pareil!

S'ENTRAINER

Il n'y a pas trente-six façons de procéder, si ce n'est d'y aller progressivement dans des pentes de plus en plus raides et de plus en plus longues. Plus c'est long et plus c'est bon dit-on. Ici, c'est surtout que plus c'est long et plus vous devez maîtriser votre vitesse et votre trajectoire, ce qui est hyper formateur. Quand ça passe, c'est la confiance garantie. Si ça casse, il suffit de recommencer... On n'a rien sans rien!

Vous pouvez aussi varier les types de surface, qui offrent plus ou moins d'adhérence. D'ailleurs, quand vous êtes sur un terrain où il y a peu d'adhérence, n'oubliez pas que le placement de votre freinage sur les sections « à grip » prévaudra toujours sur l'intensité de celui-ci.

En gros, mieux vaut freiner davantage avant ou après l'obstacle que de tirer comme un malade sur les leviers dans la pente alors que le vélo a forcément moins de résonance. Cette notion de freinage à bon escient est d'ailleurs valable dans tous les cas: plantez une bonne grosse décélération dès que vous le pouvez plutôt que de faire lécher les plaquettes sur les disques en continu. C'est plus efficace, vous vous fatiguez moins les bras et vous vous assurez de ne pas faire chauffer les freins. Le trio gagnant quoi...

NE PAS FAIRE

Arriver trop vite en haut de la pente. Le risque est de devoir ralentir d'un coup, un peu tard et partir en travers juste avant le plongeon, avec toutes les (fâcheuses) conséquences que cela implique. Au contraire, laissez rouler le vélo un maximum quand vous le pouvez, c'est la clé du grip et de la trajectoire.

Être trop raide et statique des jambes et des bras. Cela va nuire à votre capacité à conserver l'adhérence avec le sol et risque de vous « asseoir » lors de la transition pente-plat.

MATOS

Plus vous avez du débattement et plus il est facile de sentir le grip du bike. En outre, les vélos typés DH ou freeride, équipés de grosses suspensions, ont généralement un angle de chasse assez ouvert qui permet d'avoir une position adéquate face à la pente. En prime, ils vous feront bénéficier d'une plus grande marge de sécurité avant la perte d'adhérence.

On distingue deux phases dans cet enchaînement. La première, lors de laquelle on reprend contact avec le sol, avec l'alignement et la stabilité comme priorités. Lors de la seconde, on va clairement chercher à accentuer l'efficacité du freinage, via le poids du corps porté vers l'arrière et le bas.



LE DRIFT, LA DÉRIVE MAÎTRISÉE À LA SAM HILL !

ON ENVISAGE CETTE TECHNIQUE À PLEINE VITESSE, OU EN TOUT CAS À UNE ALLURE SUPÉRIEURE À CE QU'IL FAUDRAIT POUR PASSER LE VIRAGE NORMALEMENT. ON ATTAQUE AVEC UNE POSITION CENTRÉE SUR LE VÉLO AVANT DE DÉCLENCHER UN DÉRAPAGE À L'AMORCE DE LA COURBE.

Difficulté : DÉBUTANT

Immédiatement, il faut venir mettre du poids sur la roue avant en ramenant le bassin vers le guidon, pédale extérieure en bas et chargée au maximum avec jambe semi-fléchie, en engageant les épaules vers l'intérieur. Le but de cette manœuvre est de délester la roue arrière au maximum, du moins le temps désiré et de coucher le vélo. Cela nécessite donc un bon gainage des épaules et des bras pour soutenir plus qu'à l'accoutumée le poids du pilote. Attention à garder un certain degré de contrôle sur la roue avant pour ne pas perdre l'adhérence de ce côté-là, et quoiqu'il en soit, on ne touche jamais au frein avant. Comme toujours, c'est la roue qui motrice et vous inscris dans la trajectoire. En plus de ce transfert de poids vers l'avant qui permet d'alléger le train arrière, la longueur et la durée du drift dépendront beaucoup du type de surface et du degré d'adhérence (plus c'est lisse et sec, plus c'est facile).

Pour faciliter la mise en travers du vélo (et surtout par sécurité !), sortez le pied intérieur tout au long de la courbe, ce qui donne en même temps un côté motocross pas désagréable ! Comme toujours pour diriger le vélo où vous voulez, prenez bien soin de garder les épaules dans l'alignement du guidon, voire légèrement tournées vers la sortie (là où on se dirige). Si vous allez chercher du regard votre point de sortie, les épaules se tourneront toutes seules.

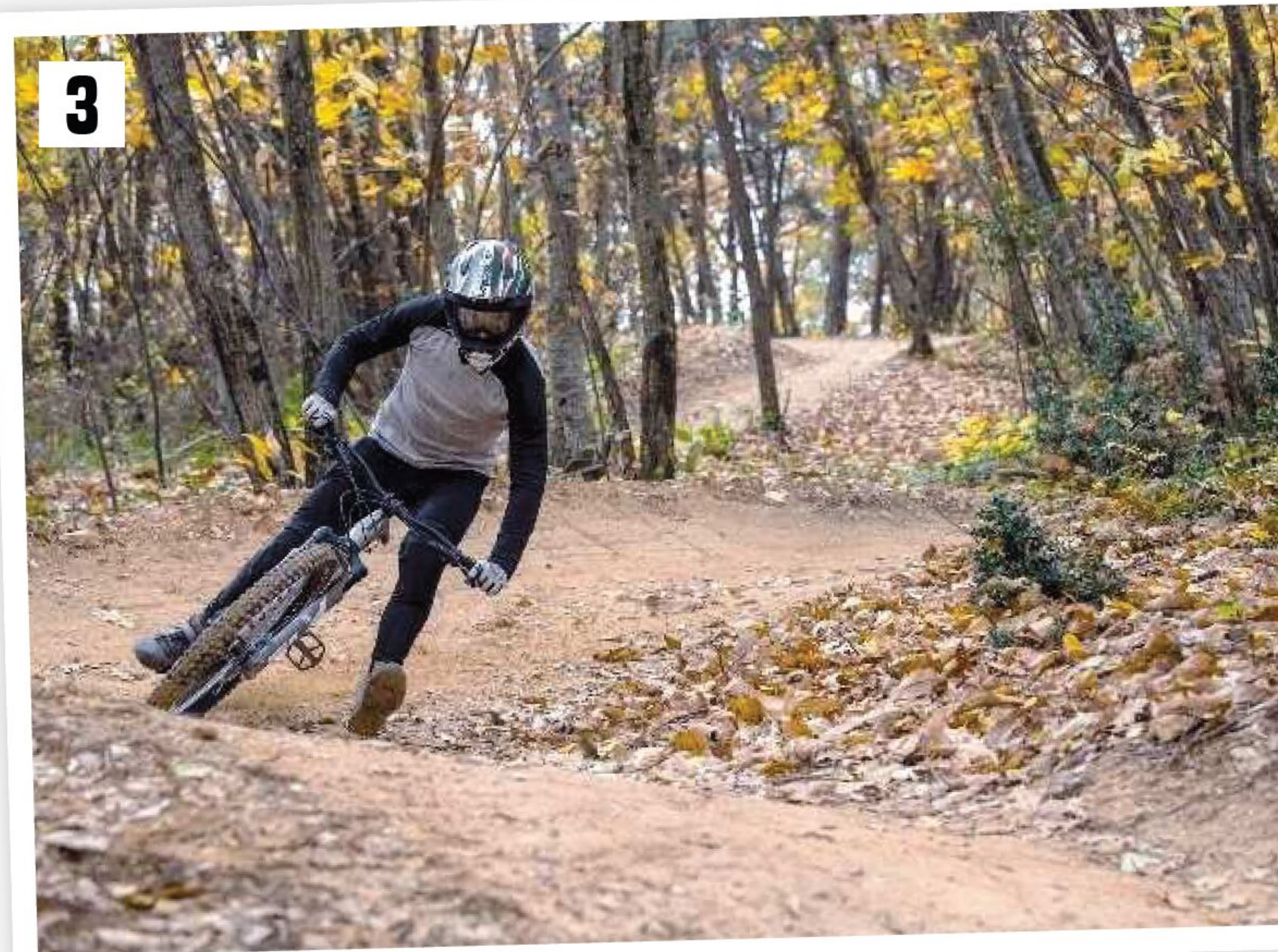
Enfin, pour être un minimum efficace, il faut contrôler la reprise d'adhérence du vélo avant de perdre toute sa vitesse. C'est une phase assez délicate, qui demande pas mal de feeling pour sentir le moment où l'on peut remettre le pied sur la pédale, se recentrer en milieu de vélo pour finir son virage « normalement » tout en ayant le vélo en travers sous soi... Il faut à ce moment-là favoriser la reprise de grip de la roue arrière en lâchant le frein et se repositionner vers l'arrière du vélo. Attention, prenez soin de ne pas être trop brusque avec les bras dans cette phase de recentrage sous peine de faire décrocher la roue avant. Le transfert des masses doit se faire de façon homogène, c'est ce qui garantit un comportement plus sain du vélo.

NIVEAU

Le drift, c'est l'évolution du dérapage classique : on essaie de garder la roue arrière bloquée pour générer et maintenir la dérive, généralement avec le vélo en travers pour venir se placer là où on le veut. Ou pour faire joli, ça marche super bien... Allez vous faire plaisir en regardant les vidéos de deux rois du drift, la palme du plus efficace étant décernée à Sam Hill, celle du plus monstrueux allant tout droit dans le salon de Chris Kovarik. La plupart du temps, un bon gros drift est accompagné d'un pied sorti histoire d'assurer le coup, c'est donc une manœuvre relativement peu risquée qui peut s'envisager à un niveau assez précoce (1 & 2). Essayez, c'est drôle et cela permet, entre autres, de se familiariser avec la notion de glisse.

S'ENTRAÎNER

Faites attention à ne pas prendre trop de vitesse avant le drift car vous risquez davantage d'être à l'agonie en train d'essayer de rester sur le vélo que d'apprendre à drifter correctement ! Il faut y aller progressivement et plutôt se concentrer sur la deuxième phase du geste technique, soit la reprise d'adhérence après le dérapage. C'est ce qui est le plus délicat à sentir et qui en même temps fait tout l'intérêt d'un drift : si vous dérapez pour poser un gros pied par terre et vous arrêter ensuite, cela ne va pas vous servir à grand-chose. Travaillez donc votre sortie et une fois que vous gérez, essayez à des allures différentes et sur des courbes aux rayons variés.



NE PAS FAIRE

Déraper avec les épaules dans l'axe. Vous aurez beau sortir le pied, il faut créer un minimum de déséquilibre avec le haut du corps pour amorcer le drift.

Arriver trop doucement ne vous permettra pas de maintenir suffisamment la dérive. Même s'il n'existe pas de longueur officielle pour l'appellation « drift », un minimum d'engagement est nécessaire afin de sentir le bike partir.

Photos 1-2 : On sent bien ici le chargement de la roue avant, avec le gainage nécessaire des bras et du buste, qui permettent de rester assez haut sur le vélo et donc de laisser dériver la roue arrière.

Photo 3 : Le regard est dirigé vers le point de sortie. La vitesse ayant un peu diminué (du fait du freinage), on engage encore plus le bassin vers l'avant pour laisser le vélo pivoter jusqu'à obtenir l'alignement désiré.

Photos 4-5 : On voit le pied intérieur qui se rapproche du sol, puis se pose pour aider au dernier changement de cap. Cela aide aussi à faire passer le bike devant soi pour reprendre de la vitesse.

MATOS

Comme dans tous les domaines où il faut pouvoir compter sur une bonne adhérence, plus vous avez de débattement disponible et mieux c'est. En drift, la suspension arrière vous apportera plus de facilité pour la reprise d'adhérence mais en revanche, plus vous avez de débattement et plus il faudra arriver vite pour maintenir un long dérapage (du fait de l'adhérence procurée par les suspensions). *A contrario*, un hardtail va partir très facilement en dérive mais il sera nettement moins stable et moins simple à gérer en glisse.



APPEL – CONTRE APPEL : GLISSER POUR MIEUX VIRER

Difficulté : CONFIRMÉ

COMME POUR LE DRIFT, IL FAUT ARRIVER AVEC UNE VITESSE SUPÉRIEURE À CELLE AVEC LAQUELLE ON ARRIVERAIT NORMALEMENT POUR PASSER LE VIRAGE. DITES-VOUS BIEN QUE VOTRE ROUE ARRIÈRE VA SÉRIEUSEMENT BALAYER LE SOL, CE QUI VA VOUS FAIRE PERDRE PAS MAL DE SPEED.

L'appel/contre appel est destiné à passer un virage très serré dans des conditions d'adhérence précaires genre pierrier roulant ou sol bien dur et lisse, il n'est pas applicable pour les virages traditionnels ni sur des virages défoncés bardés de gros trous de freinage ou gavés de racines. Il faut arriver bien centré sur le vélo et déclencher un dérapage de la roue arrière vers l'intérieur du virage au moment où l'on aurait commencé à ralentir si on avait du passer la courbe normalement. Pensez bien à ouvrir légèrement la trajectoire pour avoir la meilleure ligne possible.

À ce moment, les épaules sont droites et bien positionnées vers l'avant et les jambes sont fléchies avec les genoux écartés, ce qui permet de laisser plus de liberté de mouvement pour effectuer un balayage avec la roue arrière du côté extérieur du virage cette fois. À mesure que le train arrière fait ce trajet en dérapant via le blocage de la roue, votre regard et votre buste (bassin et épaules) sont déjà portés vers la sortie du virage (ou du moins vers l'intérieur), et vous êtes bien positionné sur l'arrière du bike. Si vous avez pris suffisamment « d'avance » sur le vélo avec le

bassin et les épaules (cf. technique du virage à plat), il suivra naturellement cette trajectoire tandis que vous continuerez à orienter votre regard sur la sortie afin de réussir à tenir la trajectoire jusqu'au bout.

Il est possible que vous ayez un peu à forcer pour envoyer le vélo côté extérieur. Dites-vous qu'il s'y glissera plus volontiers si vous avez déjà engagé le poids du corps un minimum vers l'intérieur : en effet, cela permettra de ne pas rester trop droit à l'aplomb du vélo et donc de mieux délester les roues.

Dans le cas où vous auriez également à ralentir avec le frein avant, faites très attention à ne pas bloquer la roue, cela ruinerait totalement la trajectoire, avec en prime un bon risque pour vous de « finir au tas ». Le but est de laisser rouler un maximum pour conserver un max de grip, comme on l'a vu lors de la reprise d'adhérence dans le drift. D'ailleurs, la sortie d'un appel/contre appel est assez similaire : on relâche la pression sur le frein arrière pour redonner du grip à la roue arrière qui était en dérive et on se recentre sur le milieu du bike.





Photos 1-2-3 : À mesure que l'on approche, on dissocie de plus en plus les lignes épaules et bassin pour laisser partir l'arrière du bike côté intérieur ; le tout dans une position assez portée vers l'avant (notamment via des jambes assez peu fléchies), qui favorise la dérive de la roue arrière.

Photo 4 : La transition entre l'appel et le contre appel : on laisse remonter le bike sous soi, et la ligne d'épaules (plus la tête) fixe un nouveau cap. À ce moment là, les pieds sont encore parallèles pour favoriser la glisse de la roue arrière.



5



NIVEAU

Très utilisé en rallye auto, l'appel contre appel est assez peu prisé en VTT du fait qu'un bike reste quand même assez maniable pour se mettre rapidement en travers, a priori plus qu'une voiture tout du moins ! Cependant, et dans des virages très serrés style épingle, on peut y trouver de l'intérêt car la place pour manœuvrer peut manquer. Roue arrière bloquée, on va faire partir l'arrière du vélo vers l'intérieur du virage qui arrive, pour ensuite balayer rapidement vers l'autre côté (extérieur) et se retrouver dans la bonne trajectoire pour tourner. Il faut un bon degré de maîtrise de la glisse et du timing pour réussir cette manœuvre, ce qui la destine plutôt aux niveaux 3 et 4.

S'ENTRAÎNER

C'est toujours la reprise d'adhérence qui doit être votre priorité. Rien ne sert de faire un superbe appel/contre appel si c'est pour finir arrêté au milieu du virage. Pensez toujours à maintenir une bonne vitesse de sortie, donc plus tôt vous aurez lâché les freins et mieux ce sera.

NE PAS FAIRE

Rester droit sur le vélo pendant la manœuvre. Certes, on est dans un cas de figure où c'est plus le bike qui bouge autour de vous, mais vous restez moteur, notamment dans le déséquilibre que vous allez créer à l'aide de vos épaules pour emmener le vélo vers l'intérieur du virage.

Attention de ne pas arriver trop doucement. Le risque est d'avoir trop peu de vitesse en milieu de virage pour continuer de dérapé, du fait de la roue arrière bloquée qui vous aura quand même pas mal fait ralentir.

MATOS

Un vélo doté de grosses suspensions vous donnera le grip nécessaire à une sortie réussie mais sera plus dur à manœuvrer (ou nécessitera plus de vitesse) lors du balayage de la roue arrière sur les côtés. Il peut être intéressant de se familiariser avec cette technique sur un plus petit vélo (un semi-rigide par exemple) pour bien sentir l'effet « essuie-glace » de la roue arrière.



Photos 5-6-7-8 : Mode essuie glace enclenché ! On voit bien le pivot du bike sous le rider, à mesure que celui-ci reste avec l'intention de virer intérieur (regard constamment en avance). Le pied extérieur descend pour favoriser la gestion du grip et l'éventuelle sur-rotation du vélo.

LES VIRAGES, OU COMMENT CONSERVER DE LA VITESSE EN COURBES

ALLER TOUT DROIT À BLOC C'EST BIEN, MAIS FORT HEUREUSEMENT LES PISTES DE DH NE SONT PLUS CE QU'ELLES ÉTAIENT IL Y A VINGT ANS, QUAND IL FALLAIT FAIRE DE LONGS SCHUSS EN PÉDALANT À BLOC AVEC DES PLATEAUX DE 46 DENTS. AUJOURD'HUI, UNE PISTE QUI SE RESPECTE COMPORTE DE NOMBREUX VIRAGES DE TOUS TYPES À NÉGOCIER AU MIEUX, CAR C'EST SOUVENT LÀ QUE SE JOUE LA GAGNE. ET C'EST ENCORE PLUS FLAGRANT EN COPE DU MONDE D'ENDURO PAR EXEMPLE.

Qui va chercher des tracés droits ? Personne ! Tout le plaisir vient des courbes, qu'elles soient à plat, sous forme de relevés, en dévers ou en épingle. Faire l'inter à un pote dans un joli virage, franchement ça n'a pas de prix ! Il faut donc apprendre à rouler les courbes au mieux pour décupler encore le plaisir au guidon, en gardant aussi en tête que des virages bien négociés vous mettrons dans de bonnes dispositions pour attaquer avec confiance la difficulté suivante. Pas chiens pour un sou et ne désirant que votre bonheur, nous allons aborder tous les différents types de virages en commençant par le degré de difficulté le moins élevé. Après ça, vous ne serez plus les mêmes riders !

VIRAGE À PLAT, LA QUÊTE DU SAINT APPUI

Difficulté : DÉBUTANT

Premières choses auxquelles il faut penser en tout temps avant d'aborder un virage : la vitesse et la trajectoire. La vitesse d'entrée est définie par le rayon de courbure du virage : de toute évidence, on rentre moins fort dedans lorsque le virage est fermé.

Idéalement, on va chercher à « ouvrir » un maximum l'entrée du virage pour qu'il soit le moins serré possible, ce qui nécessite donc d'anticiper son placement dès la difficulté précédente. Exactement à la manière d'un pilote sur un circuit... Dès l'amorce du virage, le poids du corps doit être bien réparti sur les deux roues afin de profiter d'un maximum d'adhérence : la plupart du temps, on est cependant plus posé sur l'arrière du bike car on n'a pas toujours le luxe de pouvoir anticiper un quelconque appui. Il faut donc rester prudent sur la pression laissée à l'aplomb de la roue avant et plutôt miser sur une gestion de l'adhérence avec finesse au niveau du buste. C'est là que l'on amorce le déhanchement sur le vélo, soit placer les fesses dans le sens opposé de la selle avec pour objectif de décaler le centre de gravité le plus à l'aplomb possible des pneus du bike et vers l'arrière pour délester l'avant. Concrètement, votre

vélo est penché vers l'intérieur du virage (bras intérieur plus tendu que le bras extérieur, fléchi) ; la jambe intérieure est fléchie au maximum avec la pédale remontée, genou intérieur écarté, jambe extérieure semi-fléchie avec le poids du corps dessus, appuyée sur la pédale placée en bas. On peut exagérer la position en prenant appui sur le cadre avec le genou intérieur et en sortant bien les fesses pour rester à l'aplomb des roues.

Cet appui sur la jambe extérieure est primordial car c'est lui qui va ancrer les roues de votre vélo dans le sol et donc vous assurer le meilleur grip possible. Votre ligne d'épaules et le bassin regardent vers la sortie du virage, vous devez toujours avoir un temps d'avance sur le vélo. Le repère peut être celui du guidon : épaules et bassin doivent être davantage engagés vers l'intérieur du virage que ne l'est le cintre. Eh oui, le vélo à une certaine inertie à virer, il faut donc que vous soyez « moteur » dans l'action de tourner. Ces ajustements au niveau du positionnement des épaules et du bassin vers la sortie au cours du virage sont complétés par le regard. Vous aurez plus de facilité à orienter correctement

la partie supérieure de votre corps en portant votre regard vers la sortie du virage. C'est une règle de base : votre vélo ira toujours là où vous regardez, donc plus vous regardez loin vers la sortie du virage mieux vous vous y dirigerez. À l'approche de la sortie du virage, on se remet progressivement dans l'axe, prêt à affronter la suite.

NIVEAU

Dans la mesure où il s'agit d'une des bases du VTT, l'apprentissage de cette technique devrait s'envisager dès le niveau Débutant (niveau 1). C'est d'autant plus indispensable de l'aborder dès le début que c'est le type de difficulté à laquelle on fait face tout le temps et ce peu importe le type de sortie envisagée. Attention toutefois, car ce n'est pas parce qu'on l'apprend dès le début que cette manœuvre est simple : virage à plat signifie sans appui, il va donc falloir bien travailler sur le vélo pour conserver un maximum de grip afin de pouvoir passer de plus en plus vite et surtout bien propre.



1

Premier objectif : identifier la zone où le gros du virage va se faire. On est encore en position assez neutre, avec une roue arrière à peine décollée, qui permet de déjà amorcer son placement avec un début de pivot bassin et épaules.

Photos 2-3 : Prise d'avance concrète et effective des lignes d'épaules et bassin par rapport à l'alignement du bike. On est encore dans une phase du virage qui ne nécessite pas un appui franc, donc le rider reste assez haut sur la monture.

2



3





4

S'ENTRAÎNER

On peut débuter sur un terrain assez lisse, avec de la terre relativement meuble (mais pas en friche non plus !), pour bien sentir les pneus qui mordent dans le sol et le vélo qui « carve ». Les vélos dotés de suspensions à plus petit débattement (voire carrément les hardtails) sont plus techniques à manœuvrer mais ils constituent un excellent support de perfectionnement pour les riders confirmés. Autre paramètre à choisir pour s'entraîner : le type de sol. Un revêtement de type « gravette » étant le must de la non stabilité, c'est une bonne idée d'en faire son terrain d'entraînement. Dans ce cas de figure, le but pourrait être d'effectuer 5/6 virages les plus serrés

possible sans se mettre en tête-à-queue, en restant dans une position plus en arrière que celle qu'on adopterait sur un gros bike pour compenser l'angle de chasse plus fermé et le fait que l'adhérence de la roue arrière sera assurée en plus grande partie par la flexion de vos jambes.

Photos 4-5-6 : Le rider s'abaisse sur le bike pour baisser le centre de gravité et assurer la stabilité dans cette phase d'appui plus prononcé. Le regard reste moteur dans la trajectoire jusqu'au point de sortie.

5



6



NE PAS FAIRE

Trop charger l'avant du bike pendant le virage, via une position dans laquelle on se retrouve souvent avec le buste trop cassé devant.

Le problème est que la roue avant risque de décrocher d'un coup, et là, c'est gamelle assurée !

Trop freiner, voire dérapier pendant le virage. Même sanction que précédemment ! Pensez qu'il faut « laisser rouler » un maximum le vélo pendant le changement de cap, le freinage éventuel s'anticipe donc et s'effectue la plupart du temps avant l'amorce du virage.

Si un freinage de l'arrière peut entraîner un drift (qu'il faut penser à maîtriser, on le verra un peu plus tard), toucher le frein avant est proscrit sous peine de décrochage subit de la roue avant et donc de bonne boîte. Vous êtes prévenus !

MATOS

Là c'est clair, plus vous avez du débattement, plus il est facile de sentir le grip du bike. Vous bénéficierez surtout d'une plus grande marge de sécurité avant la perte d'adhérence qu'avec un semi-rigide ou un petit vélo de 4X par exemple.



SCHWALBE 

DEVELOPED

FOR DIRT, ROCKS AND GOLD*

**LE TOUT NOUVEAU
TACKY CHAN –
DES PISTES DE
COMPÉTITION AUX
SENTIERS PRÈS DE
CHEZ TOI**

Get there

getthere.schwalbe.com

*Développé pour la poussière, les pierriers et l'or

GAGNER DE LA VITESSE EN VIRAGE RELEVÉ

Difficulté : DÉBUTANT

QUAND ON PARLE DE RELEVÉS, ON PENSE SOUVENT À UN GROS VIRAGE BIEN HAUT OÙ L'ON PEUT ALLER POSER UN APPUI HYPER FRANC ET RESSORTIR COMME UNE BOMBE EN S'ÉTANT FAIT BIEN PLAISIR. POURTANT, IL Y A BEAUCOUP DE SORTES DE RELEVÉS DISTINCTS, CONSIDÉRANT MÊME QUE PARFOIS UNE BONNE ORNIÈRE FAIT OFFICE DE RELEVÉ DANS LEQUEL VENIR POSER UN APPUI.

Il faut donc envisager des techniques de pilotage un peu différentes selon les cas, en sachant que plus un virage est long et dispose d'un appui peu prononcé, plus on va calquer les positions que l'on a vues pour le virage à plat : une pédale haute et l'autre basse, bras extérieur plié, déhanchement du corps...

A contrario, plus le virage est haut, raide et/ou serré, plus on va recentrer les masses vers le milieu du bike et ce autant en frontal (de l'arrière vers l'avant) qu'en latéral (du côté vers le milieu) pour être davantage à l'aplomb du bike et l'ancrer dans la trajectoire.

Dans un relevé, les épaules et la tonicité générale du haut du corps vont jouer un rôle plus important que dans une longue courbe : en fait, plus l'appui est court et plus il faut être tonique au niveau des bras et du buste. Dans cette situation (appui court donc), la théorie voudrait que vous soyez toujours dans une approche placée avec le déhanchement du corps plus pédale basse à l'extérieur.

Dans les faits, on s'aperçoit que l'on n'a pas toujours le temps de procéder de la sorte, surtout quand on rentre à fond dans un petit relevé...

Mieux vaut donc garder les pieds à l'horizontale (pédales parallèles), c'est comme ça qu'on arrive le mieux à faire face à la pression qui s'exerce, mais aussi à enchaîner sur d'autres virages car on ne perd pas de temps à replacer ses pieds. Côté freinage, tout se passe avant d'entrer dans le relevé : si vous arrivez trop vite, il faut bien décélérer avant le virage, puis lâcher les freins et laisser le vélo rouler dans l'in-

tégralité de la courbe, ce qui assure le meilleur grip possible et qui permet de conserver la trajectoire choisie.

Comme pour le virage à plat, la ligne épaules-bassin doit toujours être en avance par rapport à l'orientation du guidon. Imaginez que c'est le cintre qui est à la place de vos épaules par exemple : vous allez l'orienter pour pouvoir tourner... C'est donc exactement ce que vos épaules et votre bassin doivent faire, se réorienter vers la sortie du virage à mesure que vous progressez dans ce dernier.

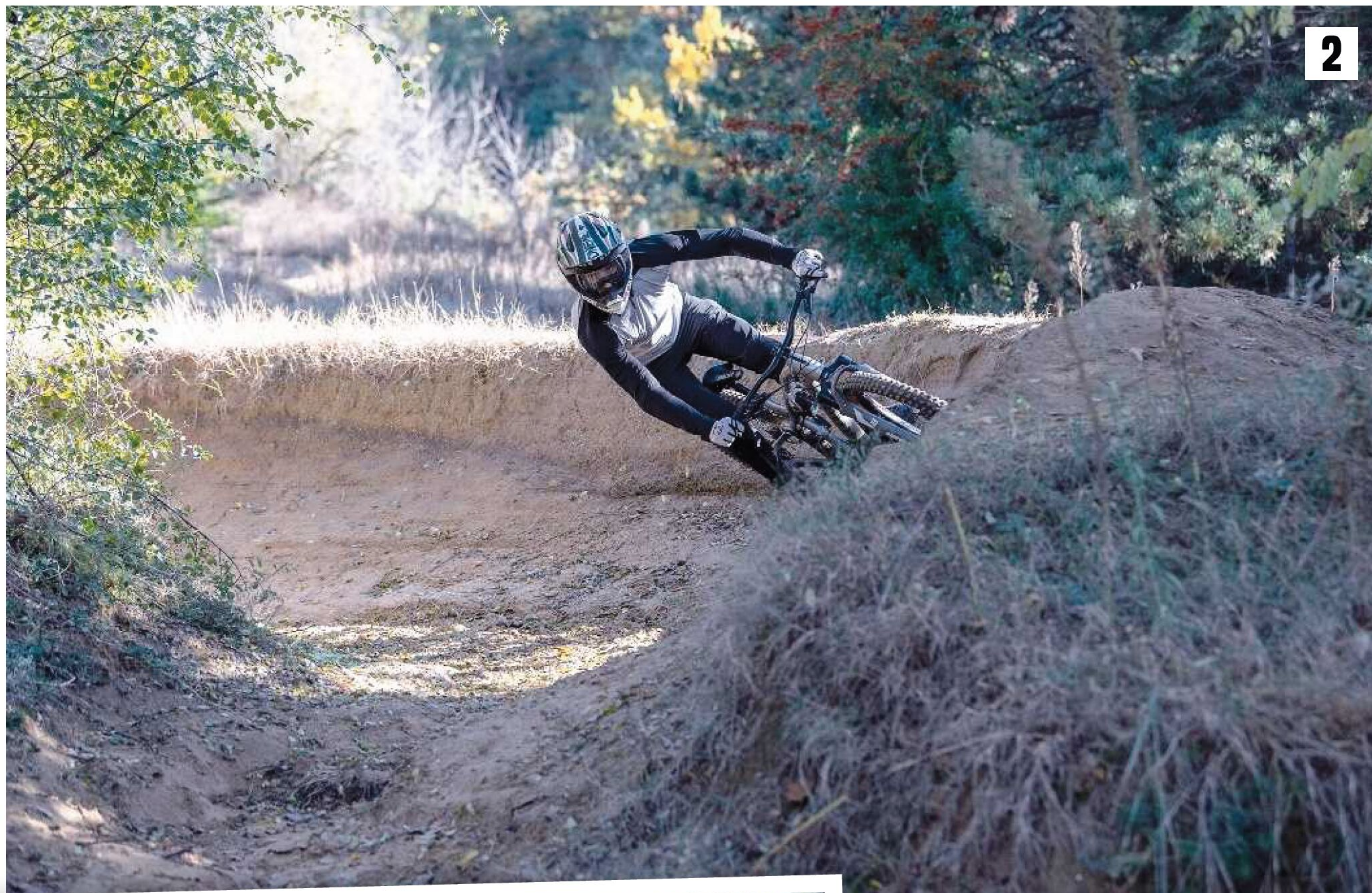
Cela peut donc être très bref dans le cas où le relevé est un appui court et sec, d'où la nécessité d'être le plus tonique possible. Les riders qui se sortent des relevés (comprenez « ceux qui passent par-dessus ») sont généralement ceux qui n'ont pas su garder de l'avance avec leurs épaules et cela témoigne la plupart du temps d'une position trop sur la défensive (en arrière sur les jambes). Résultat : on va là où les épaules regardent, donc par-dessus le virage... Ouuuuuhh la mauvaise idée !

En ce qui concerne le rôle des jambes, notez bien que ce sont elles qui supportent une bonne partie des G encaissés. On le ressent peut-être un peu moins qu'au niveau du buste, du fait de la musculature souvent, mais aussi parce que c'est plus naturel comme mouvement et que cela demande donc moins d'efforts au rider. Le rôle du bas du corps est de plus en plus important à mesure que la pente s'accroît et/ou que l'appui pour virer est court.



Photo 1 : On le devine, on arrive ici avec pas mal de vitesse, dans un relevé raide et somme toute assez court. La position est donc assez sur la défensive, un peu en arrière, et les pieds bien à plat pour s'apprêter à résister aux G encaissés.

Photos 2-3 : On a repris un peu d'avance avec les épaules, pour rester moteur dans l'intention de virer. Là encore, le regard joue un rôle principal car le gros de la pression est ici. On voit d'ailleurs le bike bien sollicité en compression!



Dans ces cas-là, il faut venir se positionner sur l'arrière du bike pour carrément « envoyer » le vélo et poser son appui dans une position type « chaise » (jambes semi-fléchies), avec une pression que ne supporterait pas le haut du corps.

NIVEAU

Dès le niveau débutant ! Dans la mesure où l'on choisit un vrai gros virage relevé, l'appui est très facile à trouver et il n'y a pas de problème de grip. Allez chercher une ornière qui sert de relevé est une autre histoire, mais chaque chose en son temps !

S'ENTRAÎNER

S'entraîner sur ce thème spécifique n'est pas chose aisée à simuler, en dehors de rouler directement dans des virages relevés ! Heureusement, il existe maintenant bon nombres de pistes shapées en station, très abordables pour les débutants et très progressives dans la sollicitation technique.

Un atelier qui peut être mis en place : trouver un long/grand virage potentiellement assez peu relevé et à faible pente (comme on en rencontre beaucoup sur les pistes vertes de bike parks), le baliser avec des plots espacés 5-6 mètres, l'aborder à vitesse faible à moyenne (en tout cas maîtrisée par le pilote), et travailler la prise d'appui à chaque balise. Le but du rider est de faire une « vague » à chaque repère, en marquant un peu plus l'appui à chaque plot, dans le but de faire ressentir concrètement l'effet de l'appui sur la trajectoire.

Photos 4-5 : C'est gagné ! La ligne est bonne, et la vitesse doit l'être également. On va s'appliquer à garder le contact roues-terrain en absorbant le mouvement de terrain en sortie du relevé (grosse flexion bras puis jambes).

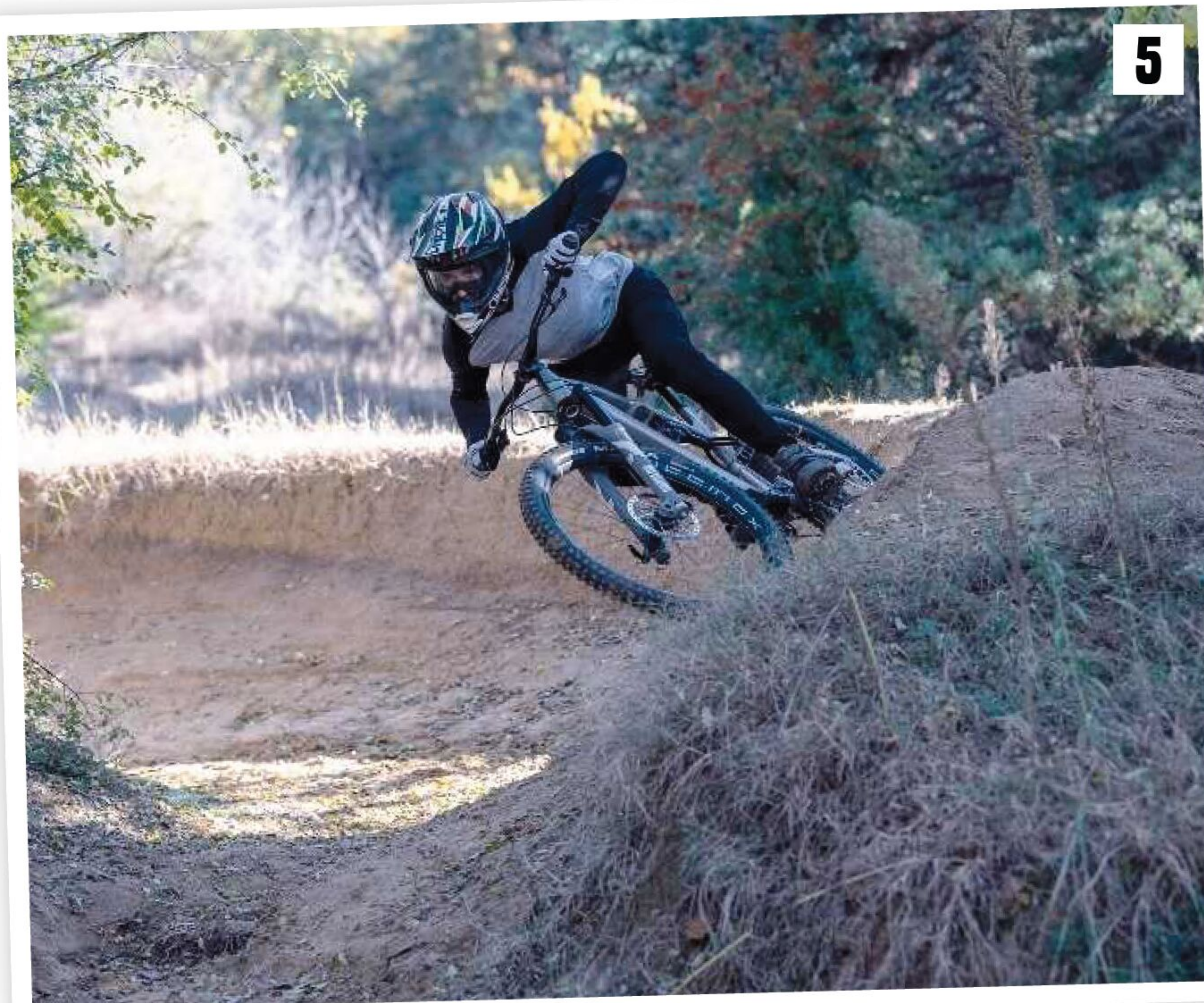


NE PAS FAIRE

Freiner dans le virage. Allez-y progressivement et préférez rentrer à vitesse plus faible s'il le faut dans le relevé pour prendre correctement la courbe, plutôt que d'être obligé de toucher au frein, ce qui va tuer votre trajectoire et votre vitesse en même temps. Rester trop sur la défensive, sur l'arrière, sous peine de sortir du relevé.

MATOS

On le voit dans beaucoup de techniques abordées, l'emploi d'un gros vélo tout suspendu permet de rendre les choses plus maîtrisables car il est moins rigoureux à piloter qu'un semi rigide. Cela reste cependant tout à fait envisageable avec ce type de bike, dans la mesure où le terrain est le moins piégeux possible et la vitesse maîtrisée.



▶ GENIUS ST 900 TUNED



ANY TRAIL, ANY TIME.*

NO SHORTCUTS**



Conçu pour grimper à toute vitesse, et redescendre encore plus vite. Le tout nouveau Genius ST est doté d'un amortisseur FOX Float X Nude. C'est le vélo parfait pour les accros du trail.

SCOTT-SPORTS.COM

© SCOTT SPORTS SA 2022.23 | Photo: Roo Fowler
* Où vous voulez, quand vous voulez. | ** pas de compromis



S'AFFRANCHIR D'UNE ÉPINGLE, UN DUEL TRÈS SERRÉ

Difficulté : CONFIRMÉ

ON A DÉJÀ ABORDÉ EN PARTIE CETTE TECHNIQUE LORSQU'ON A PARLÉ DE L'APPEL/CONTRE APPEL DANS LA RUBRIQUE FREINAGE, CAR C'EST L'UNE DES FAÇONS DE PASSER AVEC BRIO UN VIRAGE TRÈS SERRÉ, AUSSI APPELÉ ÉPINGLE. C'EST UN TYPE DE VIRAGE QUE VOUS RENCONTREZ LE PLUS SOUVENT LORS DE VOS SORTIES ENDURO/ALL MOUNTAIN, CAR CERTAINS SINGLES EN SONT LITTÉRALEMENT TRUFFÉS.

A contrario, vous n'en trouverez pas (ou peu) sur les pistes de DH modernes, du fait que les vélos soient peu adaptés à ce type d'exercice. C'est une manœuvre à apprendre dès les premiers niveaux de riding, mais notez qu'elle nécessite une certaine aisance dans la maniabilité du bike et surtout dans la mobilité du pilote. Le degré de difficulté (et d'engagement) va augmenter à mesure que l'épingle est serrée, en pente, ou encore abordée avec de la vitesse. Comme toujours, allez-y progressivement, rien ne sert de se sortir de la piste ou de se mettre un OTB dès les premières épingles rencontrées.

Mis à part l'appel/contre appel, il existe au moins deux autres façons d'envisager cette difficulté : la « classique », qui relève un peu du virage à plat, ou en nose wheeling, soit en roulant sur la roue avant avec la roue arrière décollée du sol, que l'on décale pour se remettre dans l'axe de la sortie du virage.

Pour la technique « classique », on considère que du point de vue de la trajectoire, une épingle est un virage à plat poussé à l'extrême, puisqu'hyper fermé. Il est donc encore plus important de soigner son entrée et sa sortie : en amont du virage, essayez de gratter tous les centimètres possibles pour élargir au maximum la trajectoire et ainsi favoriser un rayon de courbe le plus ouvert possible. Vous rentrez donc

bien au large, puis vous venez tourner au plus court (suivant bien sûr l'état de l'épingle) et sortez à nouveau au large pour reprendre de la vitesse. Là aussi, il est important de grappiller le moindre centimètre à l'extérieur pour laisser rouler au maximum le vélo.

Cependant, et comme toutes les épingles ne permettent pas ces largesses, gardez en tête qu'il sera sans doute nécessaire d'être assez fin au moment de l'appui, en gardant le poids du corps davantage en arrière que lors d'un virage classique. Étant donné que le rayon de braquage est fortement diminué, on va délester la pression sur la roue avant pour éviter qu'elle ne chasse. Il n'est donc pas rare de se retrouver à pivoter en étant placé au-dessus de la roue arrière, avec le genou intérieur très ouvert, d'autant que le bike est moins penché vers la corde (à cause notamment de la vitesse plus faible).

Le nose wheeling est la technique la plus difficile à maîtriser et est à réserver aux pilotes confirmés voire experts. On va ici optimiser la vitesse de rotation du bike vers la sortie de l'épingle pour perdre le moins de temps possible. Et pour cela, on va volontairement passer le virage en nose wheeling, soit en roulant uniquement sur la roue avant, la roue arrière en l'air et pivotant jusqu'à atteindre l'axe désiré pour sortir au mieux de l'épingle. C'est une manœuvre particulièrement recommandée



dans les épingles très serrées, où on a limite la place de faire passer le vélo. C'est un mouvement qui demande beaucoup de finesse pour être efficace et qu'on commence à voir de plus en plus chez les top pilotes en enduro. Sachez que c'est (encore !) Sir Vouilloz qui a fait de cette technique une de ses marques de fabrique, et ce dès ses dix-huit piges, sur le tracé de coupe du monde rempli d'épingles de Cap d'Ail !

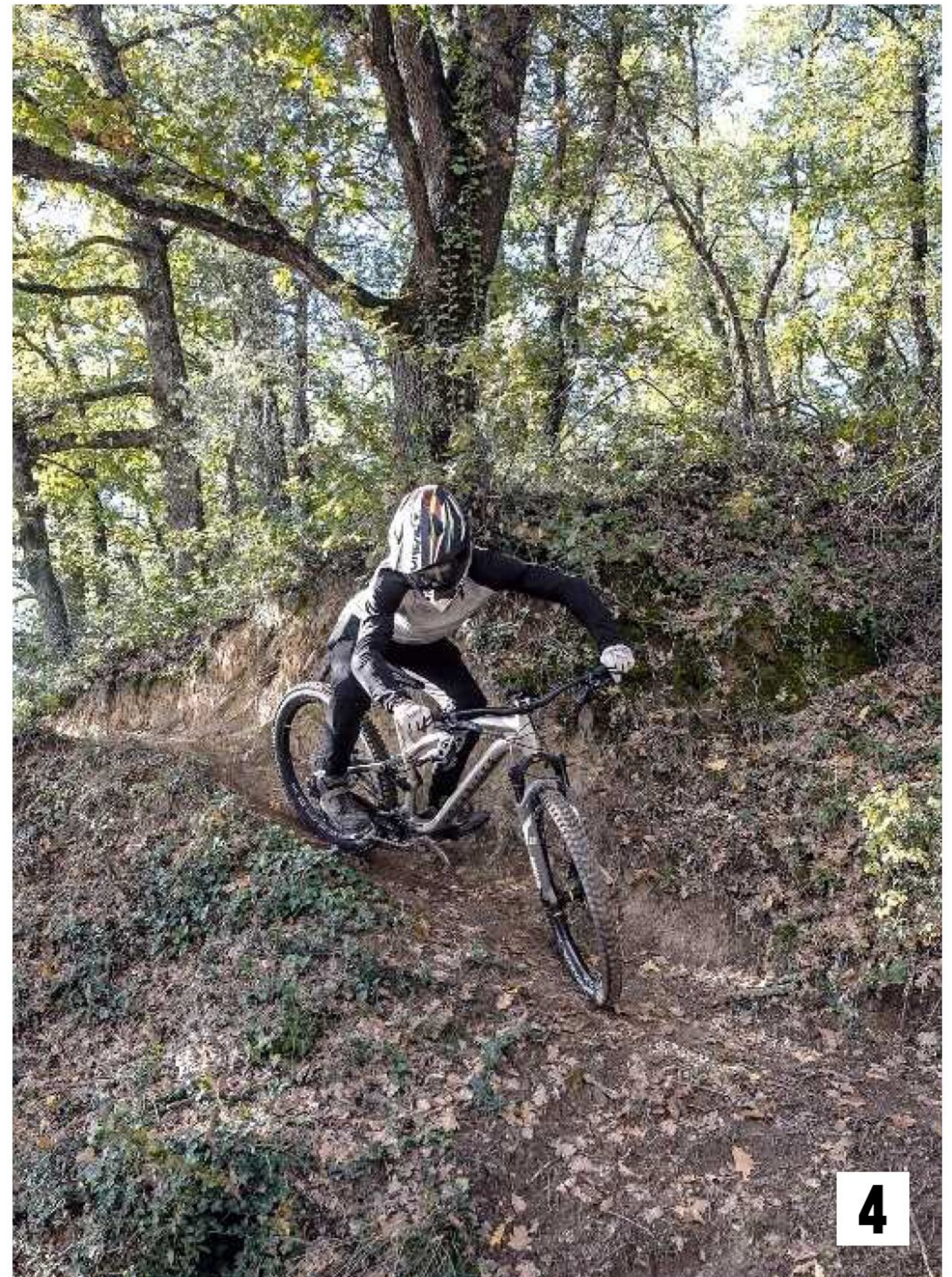
Autant dire qu'il est ici nécessaire de bien connaître son bike, le grip de son pneu avant et d'avoir bien bossé le freinage. C'est du pur feeling ! Petite recommandation sur le réglage de la fourche également : pas trop dure en début de course pour garder du grip quand on aura 100 % du poids du corps dessus, et pas trop souple et linéaire en milieu de course pour avoir de la consistance dans l'appui à ce moment-là également... S'il paraît relativement abordable pour le commun des riders de lever la roue arrière d'un point A à un point B, il est plus complexe d'en sortir à vitesse de ride soutenue. On aura facilement tendance à trop ralentir pendant le pivot (appui sur la roue avant), si bien qu'on marquera un à-coup au moment où la roue arrière retombera. C'est là toute la finesse des bons pilotes, qui relâchent le frein avant assez tôt pour redonner de la vitesse au bike et ainsi finir l'appui les deux roues au sol à bonne vitesse.

Photos 1-2 : Pas évident d'aller ouvrir la trajectoire sur ce single assez étroit. Le guidon est déjà dans les fourrés, il va falloir bien bosser sur le bike pour se faire de la place.

Photos 3-4-5-6 : On retrouve ici des attitudes similaires à la technique du virage à plat : le rider va décaler le poids de son corps à l'aplomb de la pédale extérieure et ouvrir le genou intérieur, en lestant majoritairement l'arrière du bike. La roue arrière reste bloquée pour permettre un pivot plus efficace du bike.



3



4

NIVEAU

C'est une technique que l'on utilise surtout en milieu naturel (comprenez sur des trails non shapés, hors bike parks), donc souvent plus technique. En outre, suivant la configuration de l'épingle, la tâche peut-être très ardue. Une épingle hyper serrée et tout aussi raide, farcie de racines, ce n'est pas une sinécure. Il faut une très bonne maîtrise de la trajectoire, du freinage et un bel engagement pour réussir l'exercice. En nose wheeling, le curseur se déplace directement vers le niveau Expert. Il faut une maîtrise parfaite de la maniabilité en bike, ainsi qu'un feeling au top en ce qui concerne la trajectoire ainsi que le dosage du freinage.

S'ENTRAÎNER

Pour s'entraîner, on peut faire le jeu de la quille : posez un plot à une dizaine de mètres devant vous et roulez parallèlement à lui, avec pour but de pivoter devant en nose et de le faire tomber avec la roue arrière. Prenez bien soin d'optimiser votre vitesse de sortie, c'est-à-dire que vous ne devez pas vous retrouver arrêté lorsque la roue arrière retombe. Cela présente l'avantage de vous laisser le choix de la surface et de la pente, ce qui permet d'y aller progressivement dans l'engagement.

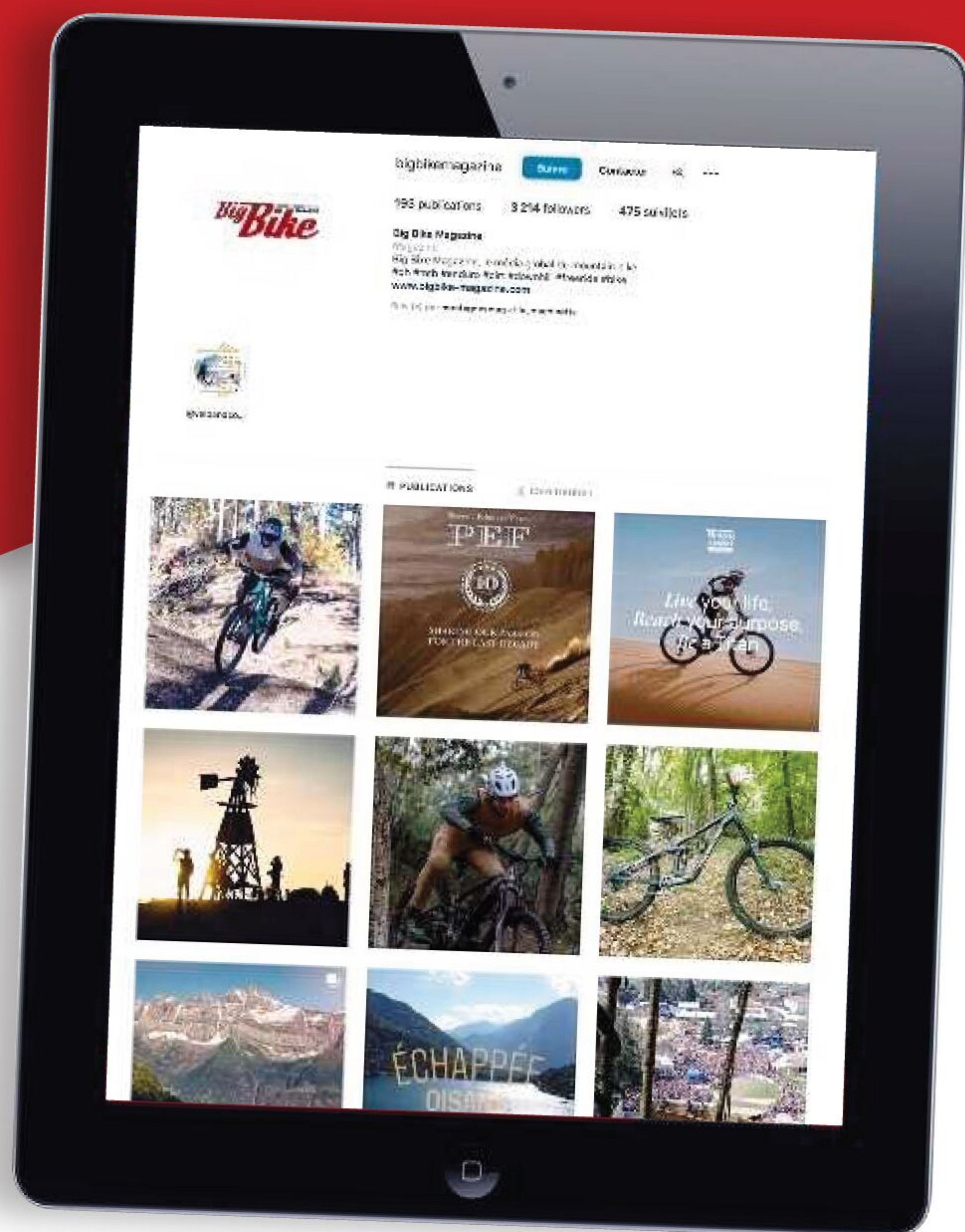
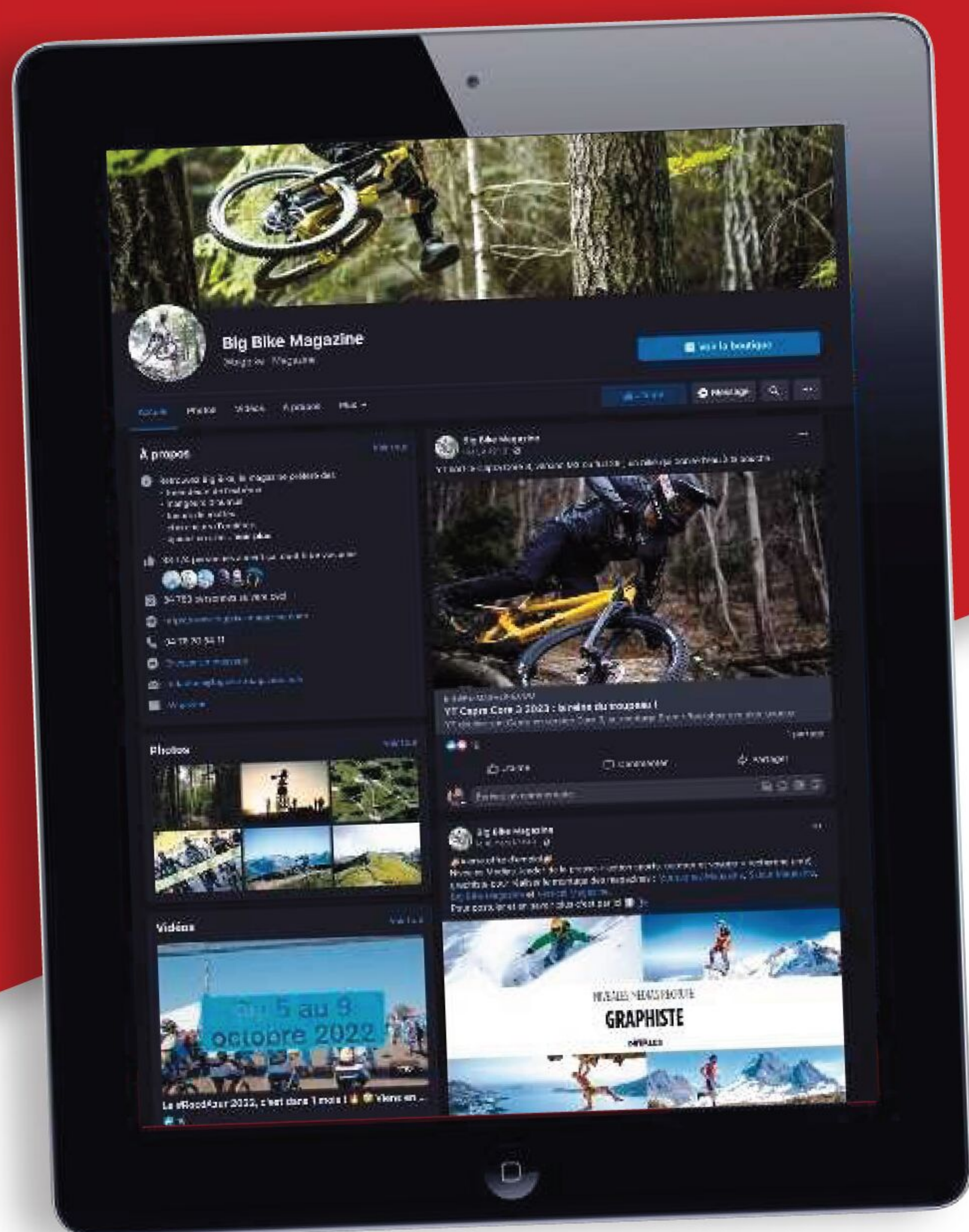


N'hésitez donc pas à ne pas trop monter la roue arrière, mais plutôt opter pour une trajectoire assez rasante pour conserver le max de speed. La vitesse d'arrivée est soutenue (normal, on est ici en mode efficace), peut-être 10 à 15 % supérieure à la technique de passage « classique » (roues au sol sans drift). Il faut arriver en survitesse car vous allez devoir planter un gros freinage qui va beaucoup vous faire ralentir, du fait du poids du corps assez orienté vers l'avant. Attention à bien doser votre freinage, il faut y aller progressivement pour garder le contact entre le train avant et le sol. Dès le début du freinage, il faut que vous délestiez la roue arrière et que vous commencez à pivoter : concrètement, à mesure que vous ralentissez vous allez venir charger de plus en plus l'avant du bike, épaules quasiment à l'aplomb de la roue avant, ce qui aura pour conséquence de délester et lever la roue arrière. Dans le même temps vous amorcez le pivot, c'est-à-dire que vous allez mettre vos jambes à contribution pour tirer un peu la roue arrière vers vous et l'envoyer du côté désiré. Les épaules vont aussi légèrement s'engager vers l'intérieur du virage (on a dit légèrement !)

Photos 7-8-9. C'est le jeté : on laisse un peu le vélo filer en détendant les bras et les jambes, tout en continuant la prise d'avance pour bien boucler le virage.

pour accentuer le changement d'axe du bike : dès lors le buste est positionné assez haut avec les bras quasi tendus, tandis que le reste du corps est un poil plus regroupé sur l'arrière du vélo. Levez bien la tête à partir de ce moment-là : à l'instar d'un virage classique, les épaules et le regard orientent complètement la ligne de sortie, tout comme le genou intérieur qui montre le chemin à suivre en s'écartant du bike. Il faut ensuite relâcher plus ou moins progressivement le frein avant, mais attention à ne pas le relâcher trop tard car votre but ici est de sortir fort de l'épingle : il vaut mieux un nose un peu court avec une sortie en technique « déhanchage roue au sol », plutôt qu'un bon gros pivot spectaculaire tenu sur toute la longueur toute l'épingle mais qui vous laisse arrêté en fin de courbe.

NE PERDEZ PAS UNE MIETTE DU MEILLEUR DU
MOUNTAIN BIKE



@bigbike



@bigbikemagazine

WWW.BIGBIKE-MAGAZINE.COM

LE DÉVERS : ROULER SUR LE FIL DU RASOIR

Difficulté : CONFIRMÉ

CÔTÉ PILOTAGE, ON RETROUVE DES PHASES ASSEZ SIMILAIRES AVEC CE QUE L'ON A VU DANS LE VIRAGE À PLAT, NOTAMMENT LE FAIT QUE L'ON VA CHERCHER À CHARGER LA PÉDALE EXTÉRIEURE EN DÉHANCHANT LE CORPS CÔTÉ AVAL. LES BRAS AIDENT ÉGALEMENT À PLUS OU MOINS À SE PLACER, EN FONCTION DES DIFFICULTÉS QUE COMPORTE LE DÉVERS.

S'ENTRAÎNER

Trouvez des dévers faciles dans un premier temps, pas trop inclinés et plutôt lisses, pour assurer le meilleur grip possible. Trouvez le bon feeling, la bonne position et passez de plus en plus vite avant d'aller chercher des terrains plus difficiles et engagés.

Dans cet exercice, le but est de garder un maximum d'adhérence, il va donc falloir faire preuve de « toucher » et de légèreté sur le bike, selon le relief et les conditions du terrain. On ne va pas planter un gros appui franc en dévers sur un champ de racines mouillées ! Affronter un bon gros dévers bardé de racines ou de pierres humides est impressionnant, et l'on aurait tendance à vouloir ralentir pour prendre moins de risques. C'est justement l'erreur à ne pas commettre, car paradoxalement, plus vous allez vite et mieux vous allez négocier cette difficulté. En effet, une vitesse de passage élevée va vous aider en vous permettant de limiter au maximum le temps de contact pneus/sol sur les parties glissantes... Gardez donc bien en tête que lâcher les freins dans les parties les plus tendues est souvent salvateur. Attention quand même, on ne vous dit pas qu'en arrivant à Mach 2 vous allez

MATOS

Il est clair que plus votre vélo aura de débattement, mieux vous serez préparés à affronter les dévers. Les suspensions vont permettre de lisser les racines ou rochers éventuels, de vous offrir plus d'adhérence mais aussi plus de marge d'erreur.

passer comme une fleur. Il faut effectuer un vrai pré-repérage de la difficulté pour voir là où vous devez laisser rouler (les parties disposant de peu de grip), et là où vous pouvez être plus actif sur le bike pour récupérer de l'adhérence. Même chose pour un freinage éventuel, avant de vous élaner, trouvez les zones où il sera possible de décélérer sans prendre le risque de zipper (parties plus saines, sans racines ou autres obstacles).

NIVEAU

Comme pour le virage à plat, on envisage ce travail dès le niveau Débutant, avec la possibilité de faire varier le degré de difficulté en fonction des obstacles qui se trouvent dans le dévers (pierres, racines...), son inclinaison, sa longueur, etc.



1



Photos 1-2-3 : Une fois la position de base en place, on joue du bassin, des bras et des épaules pour ajuster le feeling avec le terrain. Assez centré et peu décalé sur la photo 1, puis davantage en prise de vitesse et en «laissant filer» sur les suivantes.



S'AFFRANCHIR DES **TERRAINS DIFFICILES**

ON PARLE ICI DE CHAMPS DE RACINES OU DE PIERRIERS, DES PASSAGES QUI COMPORTENT UN ENCHAÎNEMENT D'UN GRAND NOMBRE D'OBSTACLES DE FORMES ET DE TAILLES DIFFÉRENTES, OÙ, EN PRIME, L'ADHÉRENCE PEUT ÊTRE PRÉCAIRE SUIVANT LA MÉTÉO OU LA NATURE DU TERRAIN.

Difficulté : CONFIRMÉ

NE PAS FAIRE

Aborder la difficulté avec la roue avant trop chargée : c'est généralement comme ça qu'on finit au sol. On a donc le poids du corps sur la roue arrière, mais sans être crispé non plus car la tension musculaire influence directement sur la qualité de l'appui roue/sol. Soyez dynamiques mais restez souples.

Arriver trop fort et devoir faire un freinage d'urgence juste avant de passer dans les successions d'obstacles. Anticipez un maximum, la décélération (si nécessaire) s'effectue en amont du passage, en prenant soin de ne pas se mettre en travers...

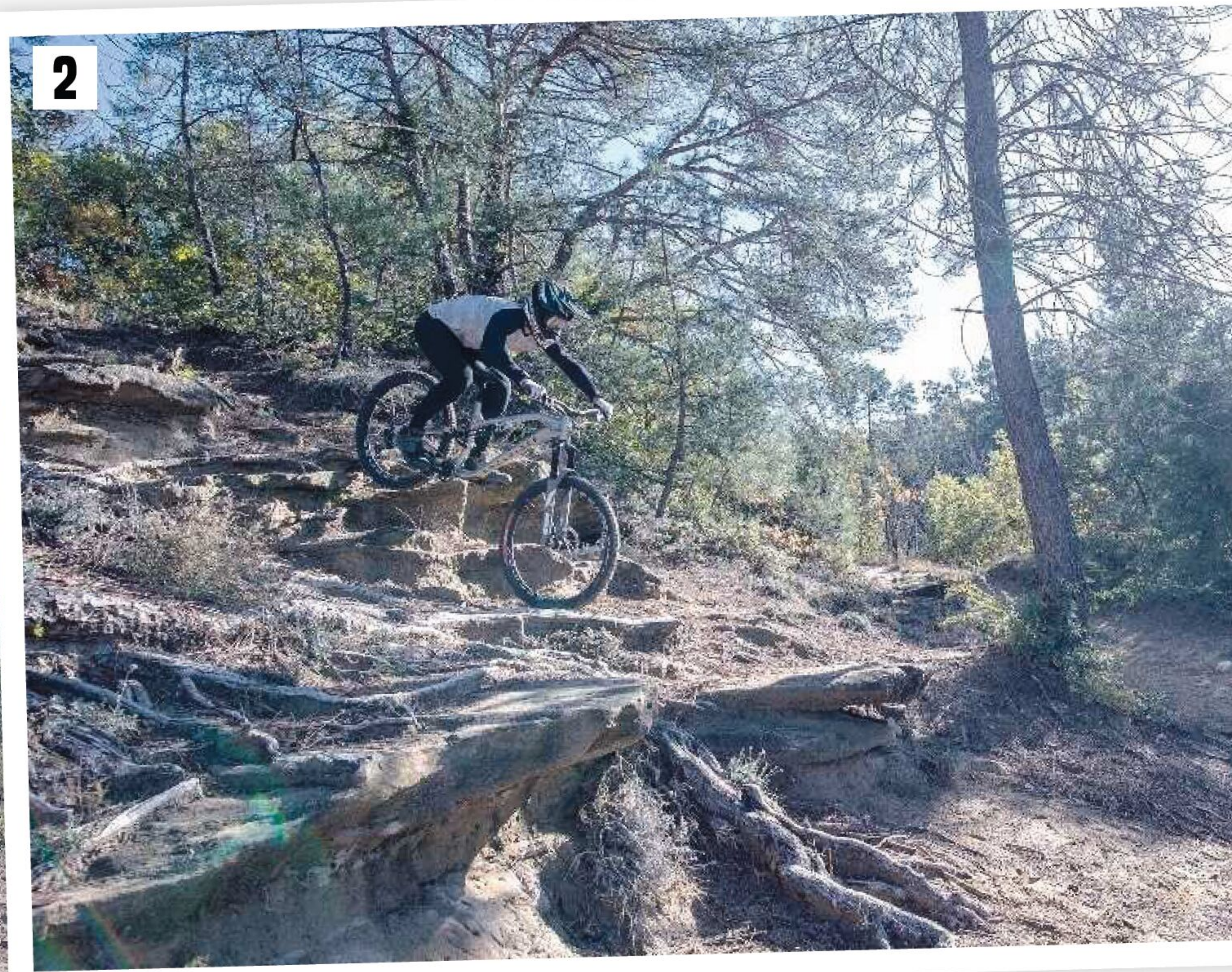
On pense ici bien sûr aux racines et rochers humides, mais aussi aux bonnes grosses pierres roulantes qui volent sous les roues. Dans les deux cas, et comme souvent en MTB, la vitesse est votre alliée, surtout si la section peut être effectuée d'une traite en allégeant le bike. Dans ce cas précis, il faut absolument chercher à prendre un appui avant d'arriver dans la zone défoncée pour réhausser le centre de gravité et ainsi permettre au pilote d'être le plus léger possible sur les obstacles à franchir. Bien entendu, choisissez avec soin l'endroit où vous allez prendre votre appui, ce serait assez malvenu de déboiler à pleine vitesse complètement en travers à l'entrée d'un pierrier... Une fois que vous êtes dans le champ de mines, le but est de réduire au maximum le contact roues/sol pour éviter de glisser et/ou de se bloquer : on laisse donc remonter le bike à volonté en fonction des impacts en restant sur l'arrière du vélo, bras et jambes très souples, genoux et coudes bien écartés pour pouvoir gérer plus

efficacement les dérives du vélo. On « laisse aller » le bike, c'est-à-dire qu'on le laisse rouler un maximum quitte à avoir une trajectoire légèrement en zigzag, le principal étant de rouler sans se bloquer dans les obstacles et de bien regarder le point de sortie pour y aller. Ici, il est très important d'anticiper votre point de sortie, où vous pourrez de nouveau prendre un appui pour réajuster votre ligne.

MATOS

Évidemment, les bikes dotés de gros débattements sont un avantage ici, que ce soit en termes de qualité d'amortissement (grip et confort plus importants) ou de géométrie (plus de stabilité notamment). Ayez en tête que la qualité du réglage de vos suspensions a une influence directe dans l'efficacité en franchissement : de la sensibilité est recherchée pour trouver le grip en tout début de course des suspensions (c'est en théorie le plus nécessaire vu que vous êtes « léger » sur le vélo), mais aussi de la progressivité pour ne pas bloquer dans les obstacles et des basses vitesses pour que le vélo conserve une meilleure assiette (même quand vous plantez un appui et que les suspensions rentrent davantage dans le débattement).

Photos 1-2 : Position très basse sur le vélo au moment d'aborder les premières cassures, qui permet d'avoir un max de débattement disponible au niveau des bras et des jambes. On a l'air d'avoir beaucoup de poids sur la roue avant, mais c'est davantage sur les pieds qu'il se trouve. La grosse flexion des bras sert avant tout à obtenir le meilleur toucher de terrain possible.



Photos 3-4 : Travail des bras encore plus exacerbé que lors de l'enchaînement précédent, avec une grosse flexion qui succède une extension complète, nécessaire au passage de cette marche pour reprendre le contact terrain sans risquer l'OTB.



Si le pierrier est très long, on peut d'ailleurs envisager une trajectoire en deux temps, avec deux ou trois appuis.

Ayez en tête que tout franchissement chaotique n'est qu'une succession d'allègements, et que pour effectuer ce délestage, vous aurez besoin de mettre une impulsion, aussi petite soit-elle.

Il est donc nécessaire de repérer les zones propices au déclenchement de ces impulsions (appuis), c'est-à-dire les spots qui offrent la meilleure adhérence. Notez que plus vous avez de vitesse, plus vous allez parcourir du chemin en mode « léger ». En revanche, l'appui suivant n'en sera que plus intense, avec le risque de glissade que cela comporte en terrain technique.

NIVEAU

Concrètement, le débutant ne rencontre a priori pas ce type de terrain lors de la découverte du VTT. Il convient d'avoir des bases solides en matière de maniabilité avant de se lancer dans ce genre de passage technique. On recommande cet apprentissage aux riders de niveau Confirmé à Expert, le degré de difficulté pouvant largement varier d'une piste à une autre.

S'ENTRAÎNER

La pratique spécifique reste le meilleur moyen de progresser dans ce type de secteurs. Ce sont souvent des segments assez impressionnants car engagés et techniques, aussi votre mental va peser très lourd dans la balance. C'est votre état d'esprit au moment d'aborder



la difficulté qui va directement conditionner votre relâchement sur le bike : restez zen et vous favoriserez une bonne souplesse générale du corps, augmentant du coup vos chances de passer propre et en un morceau ! D'un point de vue purement technique, les appuis trouvés ici et là vous feront potentiellement beaucoup bouger sur le bike : il se peut (et il faut, cela témoigne que vous êtes mobile) que la ligne d'épaules et le bassin se retrouvent

un peu désorientés par rapport à la fin de virage. Le cas échéant, compensez avec votre regard qui reste votre fil conducteur jusqu'à la sortie.

N'hésitez pas non plus à faire une ou plusieurs reconnaissances avant de vous engager dans le passage pour savoir où vous pourrez éventuellement trouver des sorties de secours en cas de trajectoires non prévues.

LE FRANCHISSEMENT EN MONTÉE, UN POINT CRUCIAL EN ENDURO

Difficulté : CONFIRMÉ

DANS LES MONTÉES LES PLUS DIFFICILES, IL ARRIVE QU'IL FAILLE OPÉRER UN FRANCHISSEMENT, PAR EXEMPLE PASSER UNE MARCHE AU BEAU MILIEU DU TRAIL. ON TROUVE SOUVENT CE CAS DE FIGURE EN COMPÉTITION ENDURO ET CES PASSAGES FONT UNE GROSSE DIFFÉRENCE AU CHRONO PUISQUE L'ENJEU EST DE CONTINUER À ROULER, OU DE S'ARRÊTER ET DE POUSSER...

Dans ce cas, on garde toujours à l'esprit qu'il faut fournir un effort constant tout au long du pédalage, malgré la difficulté. À vous de décider ensuite si vous êtes capables de tout franchir debout, ou assis. Pour dégrossir cette technique, on va repartir de celle du bunny up, car elles ont de nombreux points communs.

L'ALLÈGEMENT

À l'approche de la marche, il est conseillé de donner entre deux et cinq tours de manivelle un peu plus intensifs que la normale. Cela vous permettra d'emmagasiner de la vitesse pour franchir l'obstacle sans pédaler.

Lorsque vous êtes situés entre 20 et 50 cm de l'obstacle (plus il est haut, plus il faudra prendre de la distance avant ce premier mouvement), vous devez effectuer un manual dans le but d'élever la roue avant, avec l'intention de la poser sur la marche. Les bras sont souvent plus actifs dans l'action de tirer que lors d'un manual lancé classique, car on va devoir rebasculer très rapidement vers l'avant du bike pour faire passer la roue arrière. Une tâche qui serait impossible si on restait trop longtemps, trop loin et trop bas en flexion au niveau des jambes.

LE TRANSFERT VERS L'AVANT

Une fois que la roue se pose sur l'obstacle, on se sert de ce point de contact pour prendre appui et rebasculer le poids du corps vers l'avant, via une extension du bassin vers le haut. Les épaules peuvent aussi accentuer cette impulsion, comme sur un saut, si la taille de la marche est conséquente.

L'étape qui suit immédiatement est une flexion des bras. Elle sert à tirer le buste vers l'avant et ainsi créer le point d'appui nécessaire au ramener du vélo. Le but est de poser la roue arrière sur la marche, mais également de conserver l'élan pour continuer à avancer malgré le gros travail vertical. Évidemment ce « ramener » peut grandement être facilité par l'utilisation de pédales auto.

L'ENCHAINEMENT

On l'a sous-entendu ci-dessus, il est important de garder de la vitesse et du dynamisme, pour ne pas être complètement stoppé une fois les deux roues en haut de l'obstacle. À ce moment-là, vous allez probablement vous retrouver assez ramassé sur le vélo : il faut donc remettre une extension bras et jambes aussi ample que nécessaire, pour redonner du mouvement vers l'avant et reprendre un pédalage maîtrisé. Cela peut paraître évident, mais bon nombre d'échecs au franchissement se jouent ici, à cause d'une attitude trop attentiste, alors que 80 % du job a été fait.

Photo 1 : La projection des épaules vers l'arrière permet l'allègement de la roue avant. Il est accompagné ici d'un coup de pédale, ce qui permet de se retrouver dans une position moins extrême que lors du strict manual.



Photo 2 : On ne perd pas de temps et on ré-engage vers l'avant via une flexion des bras plus prononcée.



3



Photo 3 : La phase précédente nous a permis d'emmagasiner de l'énergie, que l'on restitue maintenant pour l'impulsion qui fait monter la roue arrière.

NIVEAU

Le franchissement reste un des fondamentaux du VTT, il est donc nécessaire de le travailler dès le niveau débutant, en y allant de manière très progressive en ce qui concerne la taille des obstacles.

S'ENTRAÎNER

On compte nombre de points communs avec la technique du bunny up : allègement type manuel, extension vers le haut, ramener... C'est pourquoi on conseille le travail de cette technique en premier lieu en pédales plates, pour prendre les bonnes habitudes. Votre capacité de franchissement en sera décuplée lors d'un éventuel passage en pédales auto.

Marques au sol, plots, palettes, petits murets... On peut faire varier le curseur à mesure de la progression du rider, tout comme le terrain dans lequel il évolue : plutôt plat et dégagé dans un premier temps, puis en milieu plus naturel.

4



LES SAUTS

FAITES VOUS PLAISIR EN OUBLIANT TOUTE APPRÉHENSION

ON TOUCHE LÀ À L'UN DES ÉLÉMENTS SACRÉS DU MOUNTAIN BIKE, LA MAÎTRISE DES SAUTS ÉTANT L'UNE DES CHOSES QUI PROCURE LE PLUS DE PLAISIR À TOUT PILOTE NORMALEMENT CONSTITUÉ. LE JUMP EST UN VRAI BONHEUR, MAIS IL DEMANDE DE LA RÉFLEXION, DE L'ENGAGEMENT ET DE LA TECHNIQUE POUR ÊTRE RÉELLEMENT APPRÉCIÉ.

Il y a beaucoup de types de sauts différents (double, hip, table, drop, gap...), mais il y a surtout un grand nombre de configurations possibles : appel court ou long, kické ou plutôt plat, réception étroite ou pas, dans l'axe ou légèrement décalée... Vous l'avez compris, chaque jump doit s'envisager différemment et demande au rider une bonne capacité d'analyse et d'adaptation. Si le plaisir est souvent le facteur déterminant dans la prise d'un jump, sachez que bien exécuté, un saut peut également vous faire gagner de précieux dixièmes et surtout vous ouvrir de nouveaux horizons en termes d'enchaînements techniques. Pour simplifier au maximum l'approche, nous allons classer les différents types de sauts en prenant d'abord le temps de décortiquer les deux éléments communs à chacun : l'impulsion et la vitesse d'arrivée.

VITESSE D'ARRIVÉE

La fameuse vitesse d'arrivée ! Comment savoir si vous avez la bonne vitesse pour rentrer dans la réception du saut que vous regardez benoîtement depuis plusieurs minutes ? C'est la question à 1000 que tout le monde s'est déjà posé au moins une fois, puisqu'une erreur dans ce domaine peut avoir de fâcheuses conséquences... Personnellement, j'utilise la technique du caillou quand je suis dans le doute : un caillou dans la main (de la taille d'une balle de ping-pong), bras ballants, j'arrive à pied dans la bosse à la vitesse supposée en simulant la trajectoire de l'appel avec le bras et je laisse partir le caillou. S'il est trop court, je recommence en arrivant plus vite. Bon ! Ça reste du bricolage mais ça peut aider à estimer cette fameuse vitesse. L'autre technique, la plus sûre, c'est de suivre un pote qui a déjà pris le jump et qui va vous amener sur l'appel à la bonne vitesse. Malheureusement, on n'a pas toujours le luxe d'avoir le collègue en question sous la main ! De manière générale, considérez que plus un appel est haut et raide, plus il va vous ralentir. Donc si le saut est de taille conséquente, il va falloir mettre le paquet devant. Ce n'est pas facile de mettre cette règle en application

quand on se retrouve confronté à des kicks assez impressionnants style dirt, mais pourtant, c'est comme ça que cela fonctionne, donc n'hésitez pas. Paradoxalement, c'est dans ce type d'appel que le boulot d'impulsion est le plus facile car la configuration de l'appel vous permet de ne pas avoir à forcer.

L'IMPULSION

L'impulsion est la base de tout saut car elle conditionne votre temps de vol et l'assiette du vélo en l'air. Elle découle du bunny up dans la mesure où vous aller chercher à décoller les deux roues du sol pour aller plus ou moins haut et loin. En fonction de la vitesse d'arrivée et de la taille de l'appel de la bosse (hauteur et raideur de celui-ci), vous aller plus ou moins « condenser » cette phase d'impulsion. Concrètement, pour un saut avec un appel assez plat et une (très) faible vitesse d'arrivée, votre geste d'impulsion va ressembler en tous points à un bunny. Vous allez avoir le temps de décaler un petit peu le poids du corps vers l'arrière (allègement style manual) pour ensuite pousser sur les jambes et envoyer vigoureusement les épaules vers le haut. L'appel de la bosse sert de « booster » mais c'est toujours le rider qui initie le jump. L'impulsion doit rester un mouvement explosif car c'est la vitesse d'exécution qui permet de s'arracher à la gravité.

NIVEAU

Nous partons du principe que tout saut de base doit être envisagé dès le niveau débutant, en parallèle avec le bunny up notamment puisque la maîtrise de ce dernier aide beaucoup lorsqu'il s'agit de s'envoyer en l'air. Le niveau requis pour prendre un saut va ensuite varier selon la taille de celui-ci, mais aussi de sa configuration puisqu'il est évident qu'une double de quatre mètres avec un appel kické demande beaucoup plus de maîtrise qu'un jump à plat...



TABLE / DOUBLE, LA BASE D'UN SAUT EN VTT

Difficulté : CONFIRMÉ

ON VA SE BASER SUR LA PHASE D'IMPULSION DÉCRITE PRÉCÉDEMMENT, DONC ASSEZ DÉCOMPOSÉE DANS LE TEMPS, CE QUI SOUS-ENTEND UNE VITESSE D'ARRIVÉE RELATIVEMENT FAIBLE OU UN APPEL BIEN LONG QUI LAISSE ASSEZ DE TEMPS POUR DÉCOMPOSER LE MOUVEMENT.

Dans ce type de saut, le but est d'être très actif au moment de l'impulsion pour tirer le meilleur parti de l'appel et aller chercher de la hauteur. C'est cette prise de hauteur qui va permettre d'atteindre la longueur nécessaire pour passer propre et atteindre la réception. On reprend donc l'impulsion de base, en insistant bien sur le timing du moment de déclenchement de celle-ci.

Considérez l'appel comme s'il était séparé en deux étages. La partie basse sert à se préparer à l'impulsion. N'hésitez pas à exagérer la flexion des bras et des jambes pour vous retrouver hyper bas et bien ramassé sur le bike, afin d'exercer une bonne pression sur le vélo avec l'ensemble du poids du corps. Notez que vous devez répartir ce poids aux deux tiers sur les jambes et un tiers sur les bras. Vous êtes en phase d'accumulation d'énergie, en résistance face à la compression de l'appel, gainé. C'est dans la partie haute de l'appel que vous déclenchez l'impulsion, initiée par la projection vigoureuse des épaules vers le haut. Inutile de vous dire que la tonicité du haut du corps est ici maximale. À l'instar du bunny up, selon la longueur du saut, les jambes peuvent ensuite

prendre le relais pour maximiser l'impulsion. La notion de timing est ici très importante : on voit souvent des riders se « mettre un poney » (arriver à cheval sur le haut de la réception) à cause d'une impulsion trop précoce (trop bas) dans l'appel. À l'inverse, si vous tardez à impulser ou que vos jambes sont trop statiques ou trop tendues, c'est le nose dive assuré et donc l'éjection du bike obligatoire si vous ne voulez pas vous en mettre une grosse.

Si la phase de vol est bien amorcée, la roue avant de votre vélo est bien haute et il est temps de mettre le bike à plat avant d'amorcer la descente vers la réception. Pour cela, vous allez tout simplement regrouper vos jambes, de façon plus ou moins prononcée selon les conditions du saut. Notez bien que ce n'est pas le pilote qui se regroupe sur le vélo, mais le bike qui remonte via l'action des jambes (et légèrement des bras si besoin). On prépare ensuite la réception en s'engageant un minimum vers l'avant. Le regard doit être bien porté vers la récep' et vous allez ramener vos épaules vers l'avant pour vous recentrer au maximum sur le bike.

On retrouve ici beaucoup de phases communes au saut classique (voir en section pumptrack). Les variables sont la vitesse d'arrivée et les suspensions : elles nous permettent de limiter l'effort d'extension et se concentrer sur la position assez neutre et relax.



NE PAS FAIRE

Se contenter de tirer le vélo sous soi lors de l'impulsion (style cra-paud), un défaut généralement accentué par l'utilisation de pédales auto. C'est le rider qui doit monter, le bike suivra ! Essayez avec des pédales plates pour vous perfectionner.

Ne pas assez projeter les épaules. Le risque encouru étant de partir sur l'avant après un trop grand déséquilibre dû à une impulsion des jambes supérieure à celle du haut du corps.

Dans cette phase, la roue avant plonge vers la réception, la roue arrière reste un peu plus haute quant à elle, ce qui va permettre de passer sans taper le haut de la réception et d'être le plus propre possible. Le fait d'avancer vos épaules sur le vélo vous permet également d'atterrir en étant parfaitement placé, soit bien au milieu : c'est mieux pour amortir la réception et vous allez naturellement générer plus de vitesse à l'atterrissage. Vous serez aussi dans les meilleures dispositions possibles pour faire face à la difficulté suivante que si vous étiez restés plantés sur l'arrière. Petit truc qui peut vous être utile : si vous êtes arrivés trop vite sur l'appel (ou que vous avez donné une grosse impulsion) et que vous allez vous mettre long sur la réception, n'hésitez pas à donner un coup de frein arrière en l'air. La rotation de la roue arrière étant bloquée, cela va engendrer une inertie qui va vous permettre de faire plonger l'avant pour atterrir plus vite. Attention toutefois à ne pas faire cela si vous êtes vraiment haut car vous pourriez partir de l'avant et là, c'est la cata...

MATOS

Comme pour le bunny up, c'est pédagogiquement plus intéressant de démarrer en pédales plates histoire de bien sentir l'initiation de l'impulsion par les épaules, sans tirer exagérément sur les pédales. Un bike avec une suspension arrière peut faciliter le feeling lors de l'impulsion : le rebond de la suspension, sans faire tout le boulot, aide à l'impulsion. D'autre part, en cas de réception hasardeuse, vous serez contents de pouvoir compter sur le boulot des suspensions pour récupérer la situation.

NIVEAU

Ce type de saut est à travailler dès le niveau Débutant car c'est le complément logique à l'apprentissage du bunny up, avec, à la clef, la même trajectoire dans les airs : phase montante, mise à plat, phase descendante.

S'ENTRAÎNER

Un saut bien safe de type table est un excellent support pour s'entraîner car il pardonne les erreurs et ne vous infligera pas une punition si vous êtes trop court. Cela vous permettra de prendre confiance en augmentant progressivement la vitesse d'arrivée sur l'appel. Le repère pour passer le cap suivant est de bien maîtriser l'assiette du vélo en l'air et la réception.



LE SAUT RASÉ, UN VOL EN RASE MOTTE

Difficulté : CONFIRMÉ

LE SAUT RASÉ EST UTILISÉ NOTAMMENT EN COURSE, LORSQUE L'ON ARRIVE BIEN TROP VITE SUR L'APPEL D'UN SAUT ET QU'ON VA L'OVERSHOOTER (SE POSER APRÈS LA RÉCEPTION), RISQUANT LA GROSSE BOÎTE OU LA SORTIE DE PISTE. AU LIEU DE COUPER L'ÉLAN, ON VA PLUTÔT COUPER LE SAUT ET DONC GARDER UN MAX DE VITESSE.

L'approche vers l'obstacle est similaire à celle vue pour le drop, à la différence qu'on arrive ici avec une vitesse trop grande pour la taille du jump et qu'il faut donc diminuer autant que possible l'énergie accumulée dans l'appel. La trajectoire recherchée est donc beaucoup plus tendue directement vers la réception, l'objectif étant de casser la parabole du saut. Comme on l'a vu dans la rubrique Double/Table, on va séparer l'appel en deux étages. La partie basse sert à se préparer à l'impulsion : n'hésitez pas à être en flexion au niveau des bras et des jambes, très bas sur le bike, exactement comme si vous prépariez un saut classique de type cloche. Tout change en revanche au moment de l'impulsion, dans la partie haute de l'appel. Au lieu de déclencher une impulsion classique, vous allez vous préparer à envoyer le vélo vers l'avant et le bas grâce à vos bras, et ce, dès la sortie du kick. Automatiquement, l'assiette du vélo va partir sur l'avant et vous allez donc compenser en vous décalant et en vous regroupant sur l'arrière du bike. Tout cette phase se déroule dans un temps très court (je rappelle qu'on est ici à fond), avec un haut degré de gainage et une grande vitesse d'exécution des bras. La phase de vol est assez statique dans la mesure où le but est de tenir cette trajectoire tendue jusqu'à la réception.

Si le mouvement est bien dosé, on va se poser comme une fleur en dépliant un peu les jambes pour amortir le choc. Pas trop non plus car la marge de manœuvre à ce niveau est assez faible : si on déplie trop, on va repartir en nose.

Évidemment, le saut rasé ne sied pas à tous les types de jumps et est notamment inenvisageable sur un step up, où l'on risque de se planter dans la réception située plus haut que l'appel. Ce n'est pas facile non plus à exécuter sur des sauts offrant des réceptions raides car vu que l'on est très ramassé à l'arrière du vélo lors de la phase de vol, il est difficile d'ajuster la trajectoire pour se poser en souplesse dans du raide. En revanche, cette technique est particulièrement recommandée pour prendre les step down lorsque vous arrivez à plein régime, cela vous évitera d'aller tâter le plat après la réception... De plus, cette technique a le mérite d'être plus économe en matière d'énergie qu'un saut pompé, notamment sur un gros DH, puisque bouger 15 à 18 kg est plus difficile que bouger un semi-rigide, avec quasiment le même degré d'efficacité à la clé. Pour exemple, les vingt premières secondes du run gagnant de Fabien Barel aux Championnats du monde de DH de Livigno (2005).



NE PAS FAIRE

Tirer le vélo sous soi, en ramenant les jambes. Grosse erreur qui va vous amener direct à l'OTB ! C'est le pilote qui va en arrière et qui descend son centre de gravité en pliant les jambes pour se regrouper, et non l'inverse.

MATOS

Encore une fois, un vélo avec un débattement conséquent (150/200 mm) est conseillé pour ce type de manœuvre car il vous fera profiter d'une bonne stabilité (grâce à la géométrie) et sera plus confortable et plus tolérant en réception.

NIVEAU

Ce type de saut n'est pas le plus difficile à maîtriser, notamment parce qu'il y a peu de mouvements à effectuer et que la position assez statique d'une partie du saut favorise la stabilité. Néanmoins, il requiert des bases solides en matière de qualité d'impulsion et de maîtrise de l'assiette en l'air. C'est pourquoi on le conseille aux pilotes déjà confirmés.

S'ENTRAÎNER

Sur une petite table, en arrivant en survitesse. N'oubliez pas que le but est de casser l'impulsion en sortie d'appel : votre trajectoire doit vraiment être rasante, n'allez pas prendre de hauteur sinon c'est l'overshoot assuré !

Parfait aussi sur un mini drop ou un step down. Ce type de saut présente l'avantage de ne pas avoir à se soucier outre mesure de l'assiette du vélo qui plongera plus naturellement parallèlement à la réception.

Gros contraste entre la flexion bien prononcée des jambes et l'extension complète des bras. Si cela est bien fait dès le départ, il n'y a pas besoin d'ajuster le tir et vous vous poserez comme une fleur à l'endroit désiré.



LE SAUT POMPÉ : OBJECTIF PRISE DE VITESSE

Difficulté : EXPERT

LA TECHNIQUE DU SAUT POMPÉ PRÉSENTE BEAUCOUP DE POINTS COMMUNS AVEC CELLE DU JUMP RASÉ, À COMMENCER PAR L'APPROCHE VERS L'APPEL, TOUJOURS EN SURVITESSE PAR RAPPORT À LA TAILLE DU SAUT. ET COMME AVEC LE RASÉ, LE BUT N'EST PAS DE MAXIMISER L'ÉNERGIE ACCUMULÉE DANS L'APPEL, MAIS AU CONTRAIRE DE LA MINIMISER PAR UNE ACTION EN SORTIE DE KICK.

La trajectoire recherchée sera beaucoup plus tendue directement vers la réception et pour cela on va casser la parabole, en effectuant en prime un sursaut vers le bas en milieu de vol. Alors, pourquoi effectuer un pompé au lieu d'un rasé me direz-vous ? Eh bien parce que dans un saut pompé, en plus de se projeter très efficacement vers l'avant (*a contrario* du saut rasé où l'on est plus statique en arrière), on retrouve une position idéale en fin de vol. On est bien centré et très ramassé sur le bike, parfait pour pousser un maximum en réception et donc gagner de la vitesse.

Pour se représenter cela, on va encore séparer l'appel en deux étages. La partie basse sert à se préparer à l'impulsion, il faut donc répéter les postures que l'on vous a indiquées pour le saut d'une double ou le rasé : arriver fléchi, bien ramassé sur le vélo et être gainé, en phase de résistance face à l'appel en appuyant bien sur le bike. Souvenez-vous, deux tiers du poids du corps reposent sur les jambes, un tiers sur les bras. Au moment où vous devriez déclencher l'impulsion « classique », vous allez vous préparer à projeter le vélo vers l'avant et le bas avec les bras, dès la sortie du kick. Cela va amener le vélo en léger nose diving et vous allez accompagner ce mouvement vers l'avant avec votre corps. C'est là qu'il faut enchaîner : vos jambes vont procéder exactement à la même chose, soit pousser le bike vers le bas (dans l'entre deux bosses), ce qui permettra de retrouver une assiette horizontale. Vous êtes à ce moment-là au milieu de la double et il faut aller chercher la réception.

Pour cela, tirez sur les bras afin de donner de la hauteur à la roue avant, puis ramenez vos jambes sous les fesses pour faire remonter à son tour la roue arrière et ne pas accrocher la réception (juste devant vous à cet instant T du mouvement).

Si vous avez bien suivi, les oscillations de la roue avant de haut en bas pendant le temps de vol sont suivies en copier-coller par la roue arrière (via l'action des jambes). En quelque sorte, ici on retranscrit la « courbure » de la bosse avec le bike : son creux descendant (le dos de l'appel), le point bas (l'entre deux bosses), et la phase montante (le dos de la réception). Ce temps de vol est donc très actif, on est tout le temps en mouvement et il faut bien s'appliquer en termes de désynchronisation mais aussi de timing. N'oubliez pas non plus de bien repérer le saut puisqu'en fonction de sa nature (table, double), de la taille et du shape de l'appel (plus ou moins haut et raide), le mouvement sera accentué ou au contraire « léger » (si le saut est très long).

NIVEAU

On rentre là dans des manœuvres bien techniques à réserver aux pilotes de niveau Expert, qui roulent en compétition. Le saut pompé est utilisé pour faire gagner du temps en « cassant » la trajectoire classique en cloche, sauf qu'en plus de cette action à la sortie de l'appel, on va aussi optimiser le temps de vol pour maximiser la prise de vitesse en réception. C'est le must de l'efficacité en saut.



NE PAS FAIRE

Effectuer le mouvement des jambes (descente de la roue arrière) en n'étant pas assez engagé sur l'avant : si le poids de votre corps est trop réparti vers l'arrière pendant le saut, cela va empêcher la roue arrière de remonter et vous risquez d'accrocher violemment la réception.

Ne pas être assez tonique des jambes. Il faut vous mettre en mode « percussion » avec les jambes : votre but est d'envoyer sec vers le bas pour pouvoir bénéficier de l'effet rebond de vos muscles, par lequel les jambes se plieront de nouveau naturellement.

MATOS

Ici, il est plus facile d'effectuer le geste de pomper (la descente et le retour de l'arrière du vélo) avec des pédales auto, car les pieds restent liés au bike sur la phase de repli des jambes. Attention toutefois à ne pas trop accentuer le retour des jambes...

Cette technique est plus difficile à utiliser en vélo de DH qu'en « petit » bike. Eh oui, l'inertie des suspensions et le poids du vélo vont vous obliger à rallonger votre temps de vol et surtout à mettre le paquet avec les jambes (c'est pour ça qu'on voit beaucoup plus de sauts rasés en DH).

S'ENTRAÎNER

Pas besoin d'une double de dix mètres pour apprendre. Entraînez-vous plutôt sur un saut que vous maîtrisez bien, style table ou double, avec un temps de vol suffisant pour bien ressentir les mouvements à effectuer ainsi que le timing. Au début, contentez-vous de « mettre un coup de pied vers le bas » en milieu de saut, style saut à pied joint avec un max de rebond. Cela aura pour effet de descendre la roue arrière dans l'entre deux bosses. Si vous avez été assez tonique et rapide avec les jambes, le retour de roue arrière devrait se faire naturellement. Vous pouvez passer ensuite au cran au-dessus en rajoutant la même action avec la roue avant.

Cette technique demande beaucoup d'énergie et d'activité. On s'en rend compte ici, avec un enchaînement de flexions/extensions bras et jambes presque complètes. C'est notamment cela qui permet de passer le jump le plus bas et le plus efficacement possible.



LE STEP DOWN : EMBARQUEZ POUR UN VOL LONG COURRIER

LE STEP DOWN SE PRÉSENTE SOUS LA FORME D'UN SAUT AVEC RÉCEPTION PLUS BASSE QUE L'APPEL. GÉNÉRALEMENT, IL EST PLUS FACILE DE VALIDER UN STEP DOWN QU'UNE DOUBLE DE LA MÊME LONGUEUR, CAR C'EST SURTOUT VOTRE VITESSE QUI VA CONDITIONNER LA RÉUSSITE DU SAUT.

Sur une double, il faut bien réussir son impulsion car c'est elle qui va décider de la longueur de votre saut. Bon, de là à dire qu'il n'y a pas besoin de mettre d'impulsion sur l'appel, il n'y a qu'un pas que nous ne franchirons pas. En effet, les step down que l'on trouve dans les bike parks nécessitent généralement que vous produisiez une extension dans l'appel, car le kick est rarement bien prononcé, alors que la longueur du saut est assez généreuse. D'autre part, dites-vous que votre mobilité sur le vélo vous stabilisera et vous permettra de sortir de situations tendues, mieux vaut donc aller un peu trop loin en impulsant que de se retrouver trop court...

On va donc s'y prendre à la manière d'une double classique : phase d'extension et de grandissement en sortie d'appel, mais la plupart du temps moins prononcées. Le but est de se mettre rapidement dans les bonnes dispositions pour gérer l'assiette du bike. Pas besoin donc d'aller hyper haut, d'autant que la vitesse d'arrivée sur l'appel est généralement bien suffisante. En deuxième partie de vol, on est davantage dans une position de gestion plutôt que de regroupement des jambes. Il n'est pas nécessaire de faire plonger exagérément le bike vers l'avant, sauf si la réception est vraiment raide, ou très proche par rapport à votre vitesse. Laissez vos membres se

NE PAS FAIRE

Oublier de se regrouper vers l'arrière à la sortie du kick ! Le regroupement sur les jambes est votre assurance sécurité pour maintenir l'assiette du bike à plat pendant le vol.

Bien que le but ne soit pas de minimiser le saut au maximum, attention à ne pas être trop passif dans le haut du corps au moment du décrochage, cela risquerait de trop faire plonger l'avant du vélo. Tonique on vous dit !

Comme dans tout jump, la règle de base est que lorsque vous avez décidé d'y aller, vous y allez ! Pas de coup de frein assassin avant de quitter l'appel, car dans le cas où la réception est située trop loin, vous risquez de ne jamais y arriver. Sur un step down plus configuré type drop, comme sur cette séquence, si votre roue arrière est toujours sur la passerelle au moment où l'avant plonge, c'est l'OTB du siècle assuré.

MATOS

Comme toujours sur les sauts, on vélo à gros débattement est conseillé car il permettra d'amortir la réception au mieux. Plus lourd, il sera également plus stable en l'air et vous facilitera donc la tâche lors de la phase de vol. Enfin, en cas de poney ou d'overshoot, vous reposer sur de grosses suspensions peut être salvateur...

détendre progressivement, prêts à amortir l'impact de la réception, qui n'est pas toujours bien propre. En effet, il arrive qu'on fasse un step down, comme ici, où l'amorti du choc, la reprise de grip et la gestion de la trajectoire à suivre pour la sortie sont les priorités absolues.

NIVEAU

Un step down peut être impressionnant, mais l'exercice n'est pas forcément réservé aux pilotes confirmés. Cela va surtout dépendre de la configuration du saut : prise d'élan, longueur du vol, dénivelé entre l'appel et la réception...

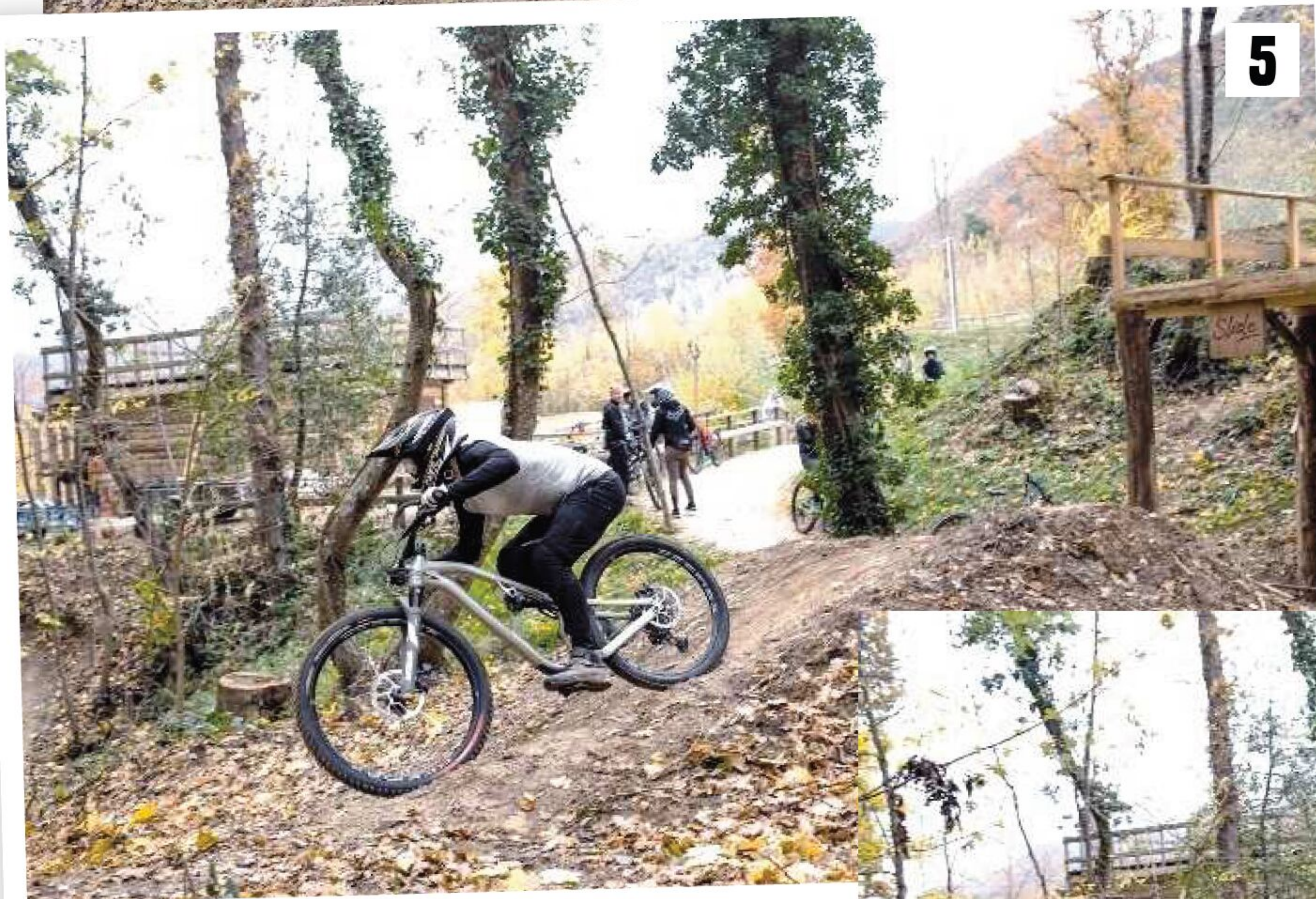
On peut donc tout à fait le proposer aux riders de niveau débrouillé, dans la mesure où ces derniers sont déjà dans la phase de maîtrise de la technique d'impulsion, et suffisamment à l'aise pour amortir un éventuel impact. D'autant qu'en cas de manque de vitesse ou de mauvaise appréciation de la longueur, le poney pardonnera davantage que sur une double à la old school !



Photo 1 : On arrive relax, fléchi sur le vélo, position neutre.

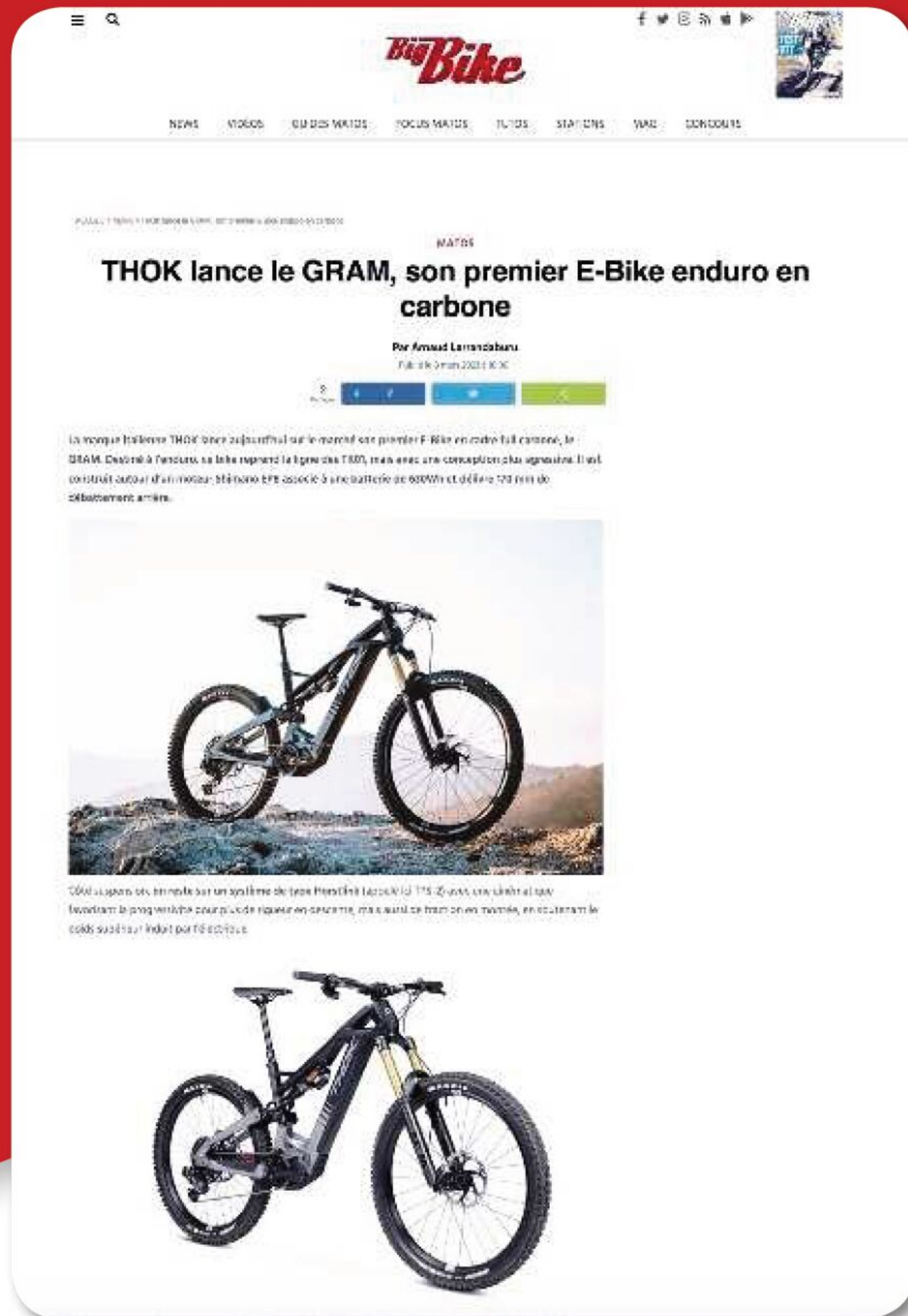
Photos 2-3 : La réception est un peu éloignée, on va donc donner une légère impulsion pour garder une bonne assiette sur la longueur du saut. Sur la photo 3, le regard est porté sur la zone d'atterrissage.





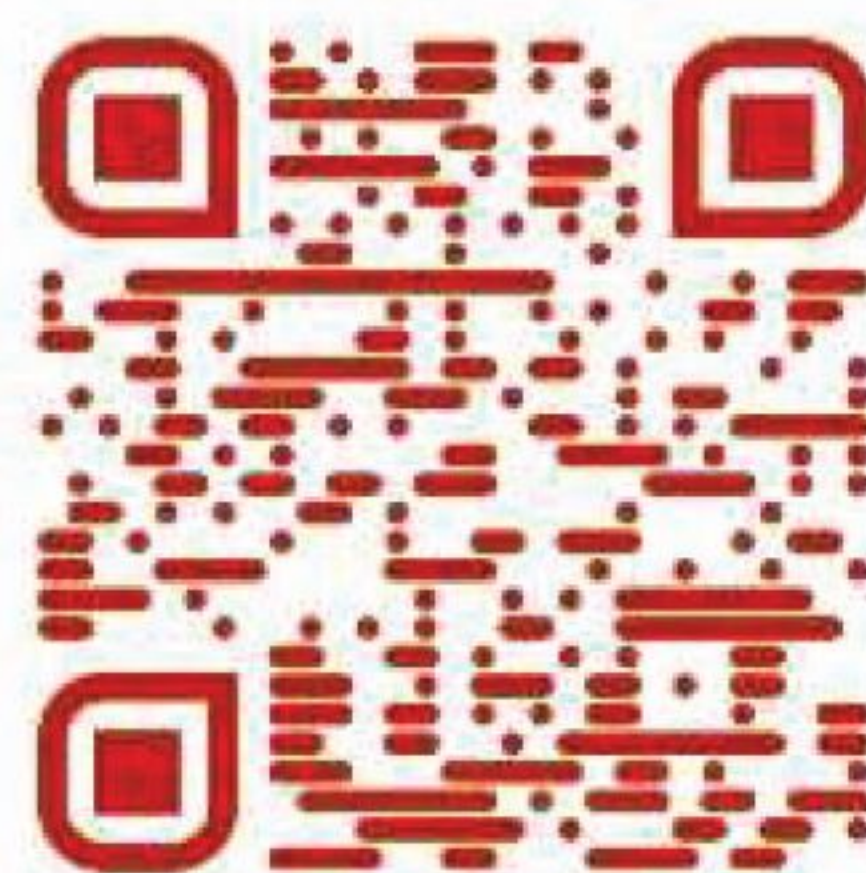
Photos 4-5-6 : On arrive dans la réception avec le regard déjà porté sur le virage suivant. On prend de l'avance avec la ligne d'épaules et on se ramasse bien sur le bike pour amortir la récep et conserver un maximum de grip pour le virage.

NE PERDEZ PAS UNE MIETTE DU MEILLEUR DU MOUNTAIN BIKE



WWW.BIGBIKE-MAGAZINE.COM

**SCANNE MOI
ET DÉCOUVRE
TOUT ÇA !**



EN VTT COMME EN PUMPTRACK, UNE TECHNIQUE DE BASE POUR PRENDRE DE LA VITESSE : **LE POMPAGE**

Difficulté : DÉBUTANT

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

Notion caractéristique de la pumptrack, le pompage est à la base de la discipline. Eh oui, « to pump » signifie « pomper » en Anglais... Comme tout mouvement constitutif d'une pratique, c'est l'un des plus simples à réaliser, mais aussi des plus essentiels à acquérir. Si vous ne le maîtrisez pas parfaitement, vous aurez bien du mal à progresser. Cette technique nécessite un minimum de coordination de la part du pilote, qui doit être mobile tout en restant fluide, et doit s'adapter à la piste ainsi qu'aux mouvements de terrain. Ici, le timing est essentiel, pour être le plus efficace possible et/ou le plus économe, si votre but est d'enchaîner un maximum de tours.

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

Pour bien cerner ce qu'implique le pompage, on va décortiquer les phases de ce mouvement. Il y a trois actions principales qui le composent, chacune ayant un but bien spécifique. Avant d'aborder ces différentes phases, notez que le pilote doit arriver en position neutre à l'approche d'un roller par exemple. Cette posture lui permet d'être réactif en cas de besoin et de faire face à n'importe quels types d'obstacles et situations. Debout sur le bike Pieds à l'horizontale Posé au milieu du vélo Bras et jambes semi-fléchis

ACTION 1

L'ALLÈGÈMENT

La montée de la simple bosse se profile: on pourrait croire qu'il n'y a pas grand-chose à faire dans ce secteur et pourtant votre degré d'activité dans cette phase va directement influencer sur votre efficacité et votre vitesse de sortie. Ici, le but est de minimiser l'impact négatif de la montée sur la vitesse de déplacement. Eh oui, la montée ça ralentit, merci la gravité... On va donc chercher à alléger au maximum l'ensemble vélo/pilote tout au long de cette étape, par un grandissement plus ou moins exagéré. Épaules et bassin vers le haut et légèrement orientés vers l'avant, afin de ne pas prendre de retard sur le bike qui continue d'avancer. L'intention dans cette phase, c'est de presque « s'arracher du sol », de rouler sur des œufs pour être le plus light possible jusqu'au sommet de la bosse.



7



6



5

ACTION 2**LA TRANSITION**

Juste après avoir passé le point haut, on amorce la redescente. L'objectif change radicalement désormais: on va chercher à s'alourdir le plus possible pour maximiser la prise de vitesse que la descente nous offre. Lors de cette transition, on ramène le bike vers soi, tout en le laissant gentiment glisser vers l'avant (n'oublions pas qu'on avait déjà pris un peu d'avance dans la montée). Là, le but est de se remettre en position de base, vers une semi-flexion bras et jambes, celle qui va nous permettre d'envoyer le pousser dans les centimètres qui suivent.

Photos 4-5-6-7 : Grosse poussée de jambes progressive, pour utiliser toute la longueur de la descente afin de prendre de la vitesse.

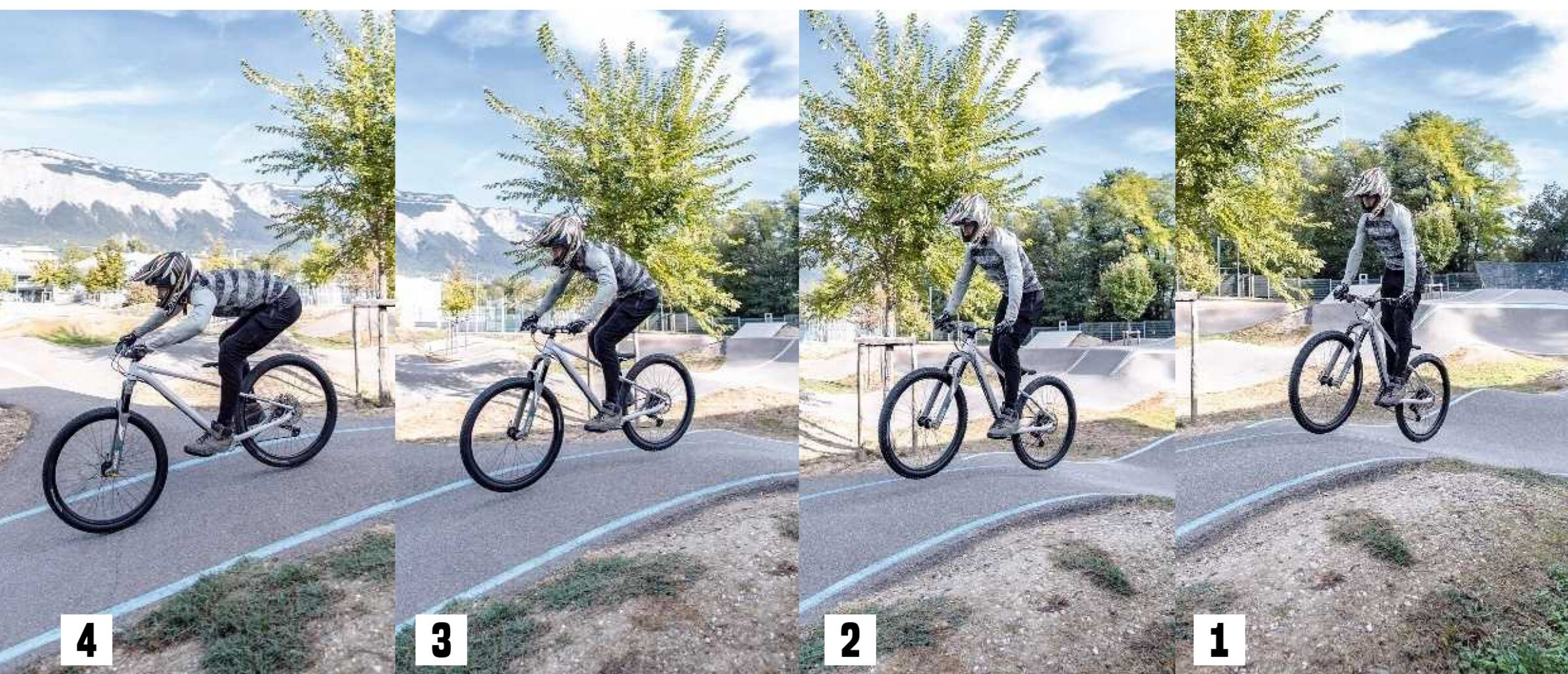
ACTION 3**LE POUSSER**

Le pilote continue de faire avancer le vélo sous lui, tout en envoyant une grosse flexion bras et jambes vers le bas, dans le sens de la descente. Gardez bien en tête que globalement, le pousser se répartit aux 2/3 sur les jambes et un 1/3 sur les bras. On a souvent tendance à voir une surexploitation des bras au détriment des jambes, alors qu'on a pourtant tous environ deux fois plus de force dans les jambes que dans les bras. Le but recherché est d'avoir un mouvement dynamique et puissant, ce qui se traduit par une position de fin de pousser style chaise. C'est comme pour un manual: flexion quasi maximale des jambes, à la limite du contact des fesses avec la roue arrière. Cela s'explique aussi par le fait que les bras ont effectué leur pousser un peu avant les jambes et se sont donc détendus avant que les jambes ne le soient totalement.

À RETENIR

Il faut ensuite répéter cet enchaînement autant de fois que vous rencontrez une simple bosse, soit un très grand nombre de fois sur un tour! Voilà comment il est facile de se faire exploser le cardio et les cuisses, sans mettre un coup de pédale! Évidemment, plus les obstacles sont hauts et/ou profonds, plus il est nécessaire d'être dans des amplitudes de mouvement élevées et donc très gourmandes en énergie. A contrario, il faut être moins ample mais plus réactif, plus rapide dans les mouvements lorsque les obstacles sont plus petits et/ou rapprochés.

Ajoutons pour finir que cette technique n'est que rarement utilisée de manière isolée. Elle conditionne l'arrivée sur d'autres obstacles. Donc n'oubliez pas qu'après cette phase de pousser maximal, il est nécessaire de revenir dans la position de base pour justement pouvoir faire face à ce qui suit.



LE VIRAGE RELEVÉ, OU COMMENT PRENDRE DES G EN COURBE !

Difficulté : DÉBUTANT



Une entrée assez large et simple permet d'arriver avec une bonne vitesse, et dans une posture assez alignée, pour se préparer à encaisser les G.



CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

Pour ne pas être trop rébarbatif avec la technique du virage classique typé bike park, et donc plutôt orienté vélo tout suspendu, on va détailler ici les spécificités de la pumptrack, c'est-à-dire raide, courte et serrée, à 180°. Qui plus est, avec un hardtail, soit un bike à l'emplacement réduit, aux bases courtes, plus nerveux que son homologue aux grosses suspensions. Mais moins enclin à pardonner les erreurs...

L'ENTRÉE

De manière assez instinctive, et évidemment en fonction des difficultés techniques qui précèdent éventuellement l'entrée du virage, on aura tendance à ouvrir la trajectoire autant que possible. Attention toutefois à ne pas être trop gourmand sur ce point car, en fonction des tracés (et vu les « G » qu'on s'apprête à encaisser), il est très facile de sortir en milieu de virage si l'on prend trop de largesse à ce niveau.

L'objectif est donc de bien ouvrir, mais en s'assurant d'être dans sa posture de base optimale, c'est-à-dire centré et semi-fléchi sur le bike, pieds à plat et prêt à faire preuve de tonicité et de gainage. Le regard est déjà porté sur le milieu du virage, et plus particulièrement sur le point haut que l'on vise.

LA PREMIÈRE MOITIÉ

À mesure que l'on progresse dans le virage, on se fléchit sur le vélo en se posant légèrement sur l'arrière, avec maîtrise, pour faire preuve de gainage et résister à la pression encaissée. Les lignes d'épaules et de bassin sont toujours en avance par rapport au cap du vélo. C'est l'élé-

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

On va séparer le virage en quatre zones distinctes, qui nécessitent toutes une approche différente. Le but du jeu est de trouver la bonne trajectoire d'entrée et de sortie, pour garder une vitesse maximale en fin de virage (si ce n'est sortir plus vite qu'on est entré!). Pour cela, le regard, plus l'orientation du buste et des épaules notamment, sont des facteurs primordiaux.

ment déterminant qui va permettre de virer, en plus de l'appui que procure la raideur du virage : on l'appelle la prise d'avance.

En fonction du virage, il est possible de décaler un peu les pieds à la manière d'un skieur, pour favoriser la rotation des ceintures pelviennes et scapulaires. Généralement, plus le virage est court, raide et serré, moins le timing permet cet ajustement tant on sera concentré sur le fait de rester gainé et tonique sur le bike. À ce moment-là, c'est surtout la ligne d'épaules qui permettra de fixer le cap.

L'adhérence rentre aussi en ligne de compte en ce qui concerne le positionnement des pieds, et celui des pilotes qui roulent plus sur l'avant ou sur l'arrière. Nous sommes partis du principe que la majorité des pumptracks sont en asphalté et qu'on roule généralement par temps sec, donc avec un indice d'adhérence optimal. Dans le cas de conditions plus difficiles, il faudra probablement être encore plus ramassé sur le bike, un peu plus vers l'arrière, et jouer davantage de ce décalage des deux pieds. Tout ceci dans l'optique d'améliorer la qualité d'appui et donc le grip.



Photos 3-4-5 : À mesure que le rider progresse, le décalage de pieds s'accroît, ce qui permet de faire pivoter le bassin (et les épaules) vers la sortie.



LA SECONDE MOITIÉ

Avant même d'arriver à ce point, le regard et les lignes épaules/bassin sont déjà fixés sur la sortie. C'est à ce moment-là que se joue le gain (ou *a minima* la conservation) de vitesse. Si on est à la bourre à ce niveau, on sera obligé de réajuster le tir via coup de frein et/ou une posture sur la défensive, trop en arrière, donc moins efficace. La position est assez stable dans le sens de la flexion bras et jambes et la répartition avant/arrière. En revanche, les lignes épaules et bassin nécessitent souvent

un réajustement : on a pris un premier temps d'avance en première partie, le vélo a viré et nous a rejoints, il faut fixer un nouveau cap via une nouvelle prise d'avance. C'est probablement là aussi que la pression est la plus forte et qu'on prend le plus de « G ».

LA SORTIE

Si tout ce qui précède a été bien négocié, vous avez fait le plus dur et il y a de grandes chances pour que tout se passe bien. On peut cependant porter une petite attention au fait qu'il y a

souvent un nouvel obstacle juste derrière la sortie : second virage, jump, bosse à absorber... Qui dit obstacle, dit posture de base en amont : on va donc faire en sorte de bien « boucler » le virage, et surtout ne pas relâcher la pression, ni l'intention de tourner, sous peine de se retrouver « à cul » et donc pas assez centré sur le vélo pour faire face à ce qui suit. Là encore, le regard fait souvent office de guide pour adopter les bonnes postures et favoriser un engagement du buste dans la bonne direction.

ABONNEZ-VOUS !

PROFITEZ DE NOTRE OFFRE SPÉCIALE !



**2 ANS / 14 N°
DE BIG BIKE**



**MASQUE VTT
100% STRATA**



= 74€ AU LIEU DE ~~136€~~
SOIT 46% DE RÉDUCTION

**NE MANQUEZ
AUCUN NUMÉRO !**

Masque de VTT complet et élégant. Lentille Lexan anti-buée écran clair pour une vision parfaite. La monture de l'écran à 9 points le maintient fermement dans le cadre. Sangle de lunettes double enduite de silicone de 40 mm de large. Présence de canaux de ventilation en mousse pour une meilleure gestion de l'humidité. Inclus : un sac en microfibre pour le transport. Prix : 30 €



**BON DE COMMANDE
À DECOUPER & RENVOYER À**

BIG BIKE MAGAZINE ABONNEMENT / 6 AVENUE DE L'EUROPE / 38100 GRENOBLE
04 76 84 48 17 / abonnement@ciemediapublications.fr

RETROUVEZ LA COLLECTION OU LES AUTRES OFFRES D'ABONNEMENTS SUR :

www.nivealeshop.com

OUI, je m'abonne à Big Bike Magazine

2 ans - 14 Numéros de Big Bike + Masque VTT 100%
Au prix de 74 euros au lieu de ~~136 euros~~ **SOIT 46% D'ÉCONOMIE**

1 an - 7 Numéros de Big Bike
Au prix de 45 euros au lieu de ~~54 euros~~ **SOIT 16% D'ÉCONOMIE**

Je recevrais le masque VTT dans un délais de 4 semaines après enregistrement de mon abonnement REF MASQUE-VTT.

P154

Je règle par :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Big Bike

SI VOUS SOUHAITEZ RÉGLER PAR CB,
FLASHEZ CE QR CODE ET RENDEZ-VOUS
DIRECTEMENT SUR LA BOUTIQUE EN
LIGNE NIVEALESHOP.



MES COORDONNÉES

M Mme Mlle

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

Code postal : [][][][][][] Ville :

Année de naissance : [][][][]

Tél : [][][][][][][][][][]

E.mail :@.....

OUI, je souhaite recevoir par E-mail des offres et des informations de Big Bike et de ses partenaires

Je peux acquérir séparément les numéros de Big Bike (6 numéros à 6,90 € + 1 numéro à 7,90 €) et le masque VTT au prix de 30 €. Offre valable dans la limite des stocks disponibles et limitée à la France Métropolitaine jusqu'au 30 octobre 2023.

Big Bike
MAGAZINE

SAUTER DROIT, POUR PRENDRE UN MAX DE HAUTEUR SANS DIFFICULTÉ

Difficulté : CONFIRMÉ

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

Comme son nom l'indique, l'objectif du saut droit est d'effectuer le jump le plus simple possible pour le rider, en reliant la sortie de l'appel au début de la réception de la manière la plus classique qu'il soit. Pas d'artifices, ni de volonté d'efficacité type « race », qui compliqueraient forcément la réalisation. Ce qui est simple est efficace et c'est bien le but recherché ici !

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

Avant la phase proprement dite du saut, qui commence avec l'impulsion, on retrouve notre position de base habituelle, position neutre. Le rider doit être centré et ramassé sur le bike pour avoir du débattement disponible au niveau des bras et des jambes, mais aussi pour comprimer les suspensions lorsqu'il se trouve sur un vélo tout suspendu (voir légende sur photo). Le regard est, quant à lui, bien dirigé vers le haut de l'appel. On va découper le saut droit en quatre parties.

1



Photo 2 : On cherche à garder une trajectoire la plus proche possible de la courbure du kick. En l'occurrence, le buste du pilote et l'assiette du vélo sont très orientées le haut, car l'appel est raide.

Photo 3 : On prolonge l'extension pour aller atteindre le point haut de la cloche, par une attitude globalement toujours en recherche de hauteur.

2



L'APPEL

À l'instar de la phase de transition du manual to manual, c'est la phase clé du saut, celle où l'on va déclencher l'impulsion, qui va conditionner la réussite du jump. Concrètement, lors de l'appel, il n'y a qu'une action majeure à effectuer : la projection du corps vers le haut et ce de manière plutôt tonique. L'idée est que les épaules mènent ce grandissement, en embarquant avec elles le reste du corps, notamment la ceinture pelvienne (le bassin). Cette coordination a un impact direct sur la trajectoire du saut, permettant de réussir une belle cloche.

3



4



Photos 4-5-6 : La mise à plat du vélo se fait principalement par une réorientation du buste vers l'horizontale. La flexion des jambes vient progressivement compléter le changement d'assiette, et permet au bike de plonger vers la réception.

Attention à la punition!

Lorsque l'impulsion « bassin » prend le pas sur celle des épaules, l'assiette du vélo est déséquilibrée vers l'avant, en nose voire en OTB au pire. C'est souvent le cas lors des sauts dotés d'appels raides, courts ou longs. Lors de petits appels, il est difficile de trouver le timing pour faire un mouvement assez rapide. Les épaules passent à travers et il n'y a que les jambes qui font vraiment le boulot dans le kick. OTB assuré.

Même topo dans les longs kicks raides typés (gros) champ de bosses. On a davantage de temps pour donner l'impulsion, mais avec la tendance d'aller trop vite chercher la réception en sortie d'appel. On ne se laisse pas assez « monter » pour atteindre le point haut de la cloche. En résulte là aussi un avant qui descend trop tôt pendant que l'arrière du bike monte encore.

LA SORTIE

On le voit, la notion de timing est donc hyper importante : le moment de déclenchement de l'impulsion est assez fin à trouver et c'est avant tout une histoire de feeling. On peut tout de même se donner un repère assez simple, à savoir celui de la hauteur de l'appel. Imaginons que la hauteur du kick est coupée en deux parts égales, l'impulsion doit être donnée dans la deuxième moitié de l'appel. Il faut donc être tonique et rapide lors du « pop », sinon, bonjour l'OTB! On garde le début du kick pour bien pousser dedans et on profite de l'énergie emmagasinée lors de l'impulsion.

À ce moment-là, l'autre facteur de réussite (et de sécurité), est l'orientation que vous donnez à votre impulsion en sortie de kick, afin là encore, de conserver une assiette aussi stable que possible. Un autre repère peut aider : celui de la courbe de l'appel, à savoir la raideur de la pente de celui-ci dans sa seconde moitié.

L'idée est d'envoyer son impulsion dans la continuité de la direction de cette courbe. En gros, très vertical si l'appel est haut et raide et rasant si l'appel est plat.

Dans les deux cas, l'attitude posturale au moment de quitter le sol est au grandissement. Il ne faut pas hésiter à exagérer cette projection vers le haut, même lorsque le bike est complètement sorti de l'appel. L'idée est de conserver cette extension tout au long de la phase montante lors du vol, pour mettre toutes les chances de votre côté pour atteindre la réception de manière sereine et éviter le poney.

LE VOL

Ça y est, vous avez fait le principal : sortie tonique et timing maîtrisé. Le vélo est toujours en phase montante, c'est-à-dire que la roue avant est toujours plus haute que la roue arrière et vous approchez du sommet de la cloche.

L'intention doit toujours être celle d'aller de l'avant, de ne pas laisser passer le vélo devant vous trop tôt, au risque de réduire la phase de vol et d'être trop court.

Il faut laisser naturellement le vélo se remettre à plat sous soi afin de rester assez souple pour amortir ce léger retour via une flexion maîtrisée des bras et des jambes.

LA RÉCEPTION

Dès le point haut, le regard est porté sur le lieu de réception. L'intention du rider est donc de s'engager dans cette direction.

Le but est que le bike pique suffisamment du nez pour parfaitement épouser la pente de la réception. On laisse le vélo « passer devant soi », en fléchissant progressivement les jambes tout en détendant les bras à mesure que l'on s'approche du sol.

À l'impact, la roue avant touche légèrement le sol en premier (surtout si la réception est un peu raide elle aussi), ce qui permet d'amortir le choc avec les bras puis avec les jambes.

Si vous avez bien fait les choses, il n'est pas nécessaire de finir en flexion complète des jambes et des bras pour encaisser l'impact. Vous vous retrouvez donc plutôt dans une position proche de celle de base, pour être totalement disponible et enchaîner sur la difficulté suivante.

LE RÉSUMÉ DE LA MANŒVRE EN SIX POINTS

- 1- J'arrive en position de base, centré et fléchi sur le vélo
- 2- Je rentre dans le bas de l'appel en poussant sur le vélo
- 3- Sortie tonique en fin d'appel (timing juste), les épaules mènent l'extension vers le haut
- 4- J'ai quitté le sol, je reste grand jusqu'au sommet de la cloche
- 5- Je laisse remonter et passer le vélo devant moi, via une flexion des jambes raisonnable
- 6- J'amortis la réception



LE PIF-PAF, ENCHAÎNER DEUX VIRAGES À MACH 2

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

Après avoir détaillé le virage relevé typé pumptrack, on va se concentrer sur ce qui fait la spécificité du pif-paf, c'est-à-dire la phase de transition, du changement de direction d'un virage à l'autre. Par rapport au virage classique, le timing est souvent plus serré et le rythme plus élevé, ce qui, on va le voir, peut apporter quelques différences sur la manière dont il faut le réaliser.

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

On commence avec un copier / coller de la technique du virage relevé pour rentrer dans la courbe : position de base, on va porter son regard sur le point d'appui majeur, souvent placé vers la moitié du virage. C'est ensuite que la technique diffère, puisque ce premier appui va déterminer la réussite de l'enchaînement. Il s'agit de faire preuve de toucher, mais aussi de tonicité. Comme son nom ne l'indique pas, le pif-paf se réalise en trois étapes.

Photo 5 : Exemple typique de dissociation des deux lignes épaules et bassin, afin de laisser vivre le bike tout en fixant un nouveau cap.

Photos 6-7 : On voit le regard qui se réoriente en très peu de temps, signe de réadaptation permanente d'objectif. Sur ce paf, les pieds reprennent une position en décalé, du fait de l'appui plus long et moins abrupt que sur le pif.

LE PIF

En effet, dans la grande majorité des cas, ce type d'enchaînement nécessite beaucoup de dynamisme tant les deux virages se succèdent en peu de distance. Le but est de poser un appui franc et précis pour changer de direction le plus justement possible, sans détériorer sa ligne ni sa posture. Cela se traduit souvent par une prise d'avance des lignes épaules/bassin moins prononcée, ainsi qu'un décalage des pieds souvent moins marqué. C'est ainsi que l'on réussit à mieux garder le contrôle de sa posture, pour ne pas se faire « tasser » au moment de marquer l'appui. À ce moment-là, le regard est déjà porté sur le point de sortie.

LA TRANSITION

Les G sont encaissés, il est temps de fixer un nouveau cap : la ligne d'épaules s'avance légèrement sur le vélo pour de suite permettre aux bras et aux jambes de se fléchir et de laisser monter/passer le vélo sous soi.

Concrètement, le bike va changer de trajectoire à mesure qu'il passe sous le corps, la direction étant toujours impulsée par l'orientation du trio tête/épaules/bassin. On vise le second point d'appui, plus ou moins situé à la première moitié du second virage.

Il se peut (et c'est souvent le cas), qu'un roller fasse office de transition entre les deux virages : dans ce cas, la flexion des bras et des jambes est d'autant plus importante pour absorber ce relief.

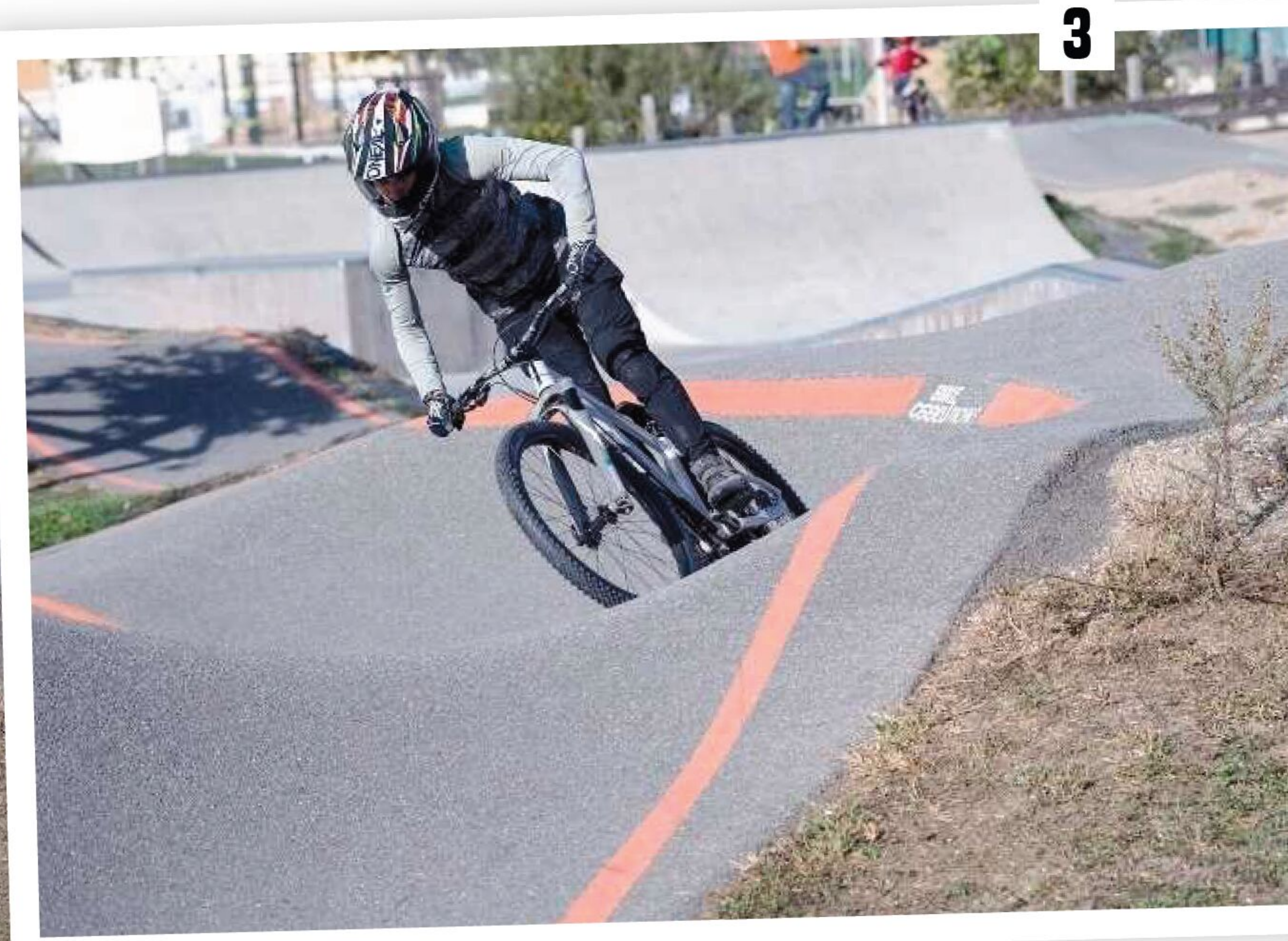
Il y a donc un double objectif lors de cette phase : garder



Photos 1-2 : Entrée raide et assez courte, les pieds sont parallèles pour rester solide et gainé sur l'appui ; le regard fixe le cap à suivre.



Photos 3-4 : On se focalise sur la transition et le mouvement de terrain : prise d'avance d'épaules et on commence à laisser remonter le vélo.



le contrôle du cap (le changement de direction), et soigner la qualité du contact terrain (relief éventuel). Cela offre des postures très variées dans un timing assez serré, où le dynamisme des actions est primordial pour rester maître du jeu. C'est pourquoi on retrouve souvent des positions désaxées sur le vélo.

LE PAF

On arrive déjà sur le point d'appui du virage n° 2 et on rebascule dans une logique plus classique de sortie de virage, avec une prise d'avance des lignes pelviennes et scapulaires. Le regard est orienté sur la sortie. Un « paf » assez ouvert autorise le rider à un décalage de pieds plus ou moins prononcé pour bien laisser pivoter les deux ceintures. En revanche, si le virage est serré et nécessite de marquer fortement l'appui, on reste sur une posture plus gainée, avec les pieds davantage en parallèle pour encaisser les G.

Prenez soin d'assurer la qualité de votre toucher de terrain à ce moment précis, avec une extension progressive des bras et des jambes, jusqu'à revenir proche de la position de base au moment de la sortie.

LE WALL RIDE : FAITES LE MUR

Difficulté : CONFIRMÉ

SOUVENT TRÈS IMPRESSIONNANT POUR LES NOVICES, LE WALL RIDE N'EST POURTANT PAS PLUS COMPLIQUÉ QU'UN VIRAGE RELEVÉ. D'AILLEURS, C'EST UN VIRAGE RELEVÉ ! EH OUI, QU'IL SOIT HAUT OU PAS, IL DÉCOULE EXACTEMENT DU MÊME PRINCIPE ET NE DOIT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME PLUS DIFFICILE.

On rentre donc dans un wall avec l'intention de planter un gros appui et à bonne vitesse car, à l'image de ce que l'on a vu avec le dévers, la vitesse va vous aider à rester sur le wall et à ne pas tomber à cause de cette bonne vieille apesanteur. Ici encore, l'engagement latéral des épaules est important, ainsi que la tonicité du buste. Côté position, on reste de préférence bas sur le bike, c'est-à-dire avec les bras et les jambes pliés pour garder un max de grip sur le wall.

La sortie du relevé se fait de la même façon que dans un relevé classique, soit avec un

léger « ramené » du bike sous soi. Ici, il faut éventuellement garder de la marge pour déles-ter l'avant : il ne faut pas oublier qu'on est sur une trajectoire plus verticale que celle du virage classique (bas-haut-bas). L'angle wall/sol est parfois très prononcé et nécessite alors d'au moins alléger la roue avant, voire sortir en manual pour ne pas finir en OTB. Certains peuvent se demander comment alléger la roue avant. C'est tout simplement mettre son corps en arrière à la manière de ce que l'on a vu avec le manual, pour tirer un peu sur le guidon et donc éviter de planter la roue en réception.

Il arrive régulièrement que les walls se terminent avec un gap et nécessitent donc une impulsion en sortie pour ne pas aller directement se fossiliser dans le sol. Le process est le même que celui du saut classique : on va profiter d'une position assez basse et fléchie pour envoyer les épaules vers le haut au moment de sortir du wall. Le but, là aussi, est d'avancer avec le vélo lors de la phase aérienne, pour se donner le temps de vol nécessaire à la longueur du saut et/ou ne pas trop se faire tasser si réception trop en arrière il y a.



NIVEAU

Le niveau requis reste Confirmé. Le wall ride ne fait pas partie des bases (au contraire du virage relevé), car on pousse le curseur de l'engagement bien plus loin. Le but est de se donner confiance dans des virages relevés bien raides avant de s'élancer sur un wall : il ne faut pas y aller dans la demi-mesure et bien savoir jauger le module que l'on va rouler, car le degré de difficulté peut très largement varier en fonction de la courbe, de l'inclinaison, de la hauteur...

S'ENTRAÎNER

Le meilleur moyen de se familiariser avec le wall est de bosser les relevés qui nécessitent un appui franc, à bonne vitesse. On va chercher à monter de plus en plus haut dans le virage pour se familiariser avec la partie la plus raide, en soignant sa sortie, donc pas trop en arrière, voire en essayant de finir par une petite impulsion.

On reste en position neutre tout au long du wall. Le regard guide la trajectoire, et les pieds restent à plat pour assurer un toucher de terrain qui peut parfois être délicat à gérer.

**NE PAS FAIRE**

Arriver à vitesse trop faible, surtout lors des premiers essais. La vitesse aide à rouler sur l'ensemble du wall et à ne pas rester planté en haut et devoir s'éjecter car le vélo n'avance plus...

Rester trop en arrière, sur la défensive : les épaules sont motrices et ce sont elles qui vous guident. Si vous n'engagez pas les épaules pour donner la bonne direction à suivre, le bike risque de se redresser et de finir parallèle au wall, ce qui va fatalement vous faire sortir du wall... On vous l'a dit, vous êtes dans un relevé !

MATOS

Comme pour les différents types de virages, l'utilisation d'un bike à suspensions favorise le confort, le grip, et met en confiance grâce à la marge de sécurité qu'il offre.

ENCHAÎNER DEUX SAUTS SANS PERDRE EN EFFICACITÉ

Difficulté : INTERMÉDIAIRE

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

L'intérêt de se pencher sur cet enchaînement paraît évident tant il peut être source de difficulté(s) pour tous ceux et celles qui roulent en pumptrack. Qui ne s'est jamais mis au défi d'enchaîner un, deux, trois sauts, voire plus, à la suite des uns des autres? On ne va pas redétailler ici la technique du jump de A à Z, mais plutôt s'intéresser au facteur de réussite le plus important dans cet enchaînement : la transition entre le saut 1 et le saut 2.

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

Tout simplement, soigner la phase entre le début de la réception du premier jump et la fin de l'appel du second! Facile, non? Le but ici est de conserver un maximum de vitesse à la réception, ainsi qu'une position optimale pour l'impulsion qui arrive, conditions sine qua none à la réussite de cet enchaînement.

LA POSITION À L'ATTERRISSAGE

Quand on arrive dans la zone d'atterrissage, l'objectif est de modérément amortir la réception. Exit donc une flexion trop prononcée des jambes, qui aurait tendance à assoir le rider sur l'arrière du bike, « à cul », comme diraient les skieurs. On aurait alors du mal à repartir à temps vers l'extension complète qui arrive vite, ainsi que des difficultés à conserver un maximum de vitesse.

LE CREUX

Dans la phase de transition, l'intention reste la même : retrouver le plus rapidement possible la position « de base » décrite précédemment. On réengage donc les épaules vers l'avant et on conserve cette attitude de semi-flexion, en mode « ressort » prêt à se détendre.

L'APPEL SUIVANT

Dans la plupart des cas, et si les étapes précédentes ont été correctement réalisées, le simple fait d'envoyer la seconde impulsion dans le bon timing suffit à valider l'enchaînement. Posture + timing + vitesse = réussite.

J'insiste sur le fait qu'à l'instar de ce que l'on a vu avec le saut droit, il va falloir, là aussi, « prolonger » l'extension une fois le « pop » passé, d'autant plus si le saut est long et qu'il nécessite donc un air time conséquent. Le reste de la manœuvre est connu : on atteint le point haut, on laisse remonter le bike sous soi et on amorce la réception suivante.

Notez que l'on peut appliquer cette technique à n'importe quel enchaînement : double saut, saut to manual, manual to saut... Le but étant de retrouver sa posture de base rapidement afin de faire face à la difficulté suivante.





Photo 2 : Préparation à la réception du premier saut, en restant déjà assez engagé vers l'avant, et sans trop «consommer» de bras et jambes (c'est à dire de les fléchir en l'air).

Photos 3-4 : Amortissement de l'impact et recentrage immédiat, pour être dans les meilleures disposition en vue de d'impulsion.

Photos 5-6 : Ici, le second appel est assez court et plat, ce qui nécessite de mettre le paquet vers le haut via une extension complète des épaules.

Photos 7-8 : On prolonge le «air time» avec un long grandissement de tout le corps, jusqu'à atteindre la zone de réception.

6



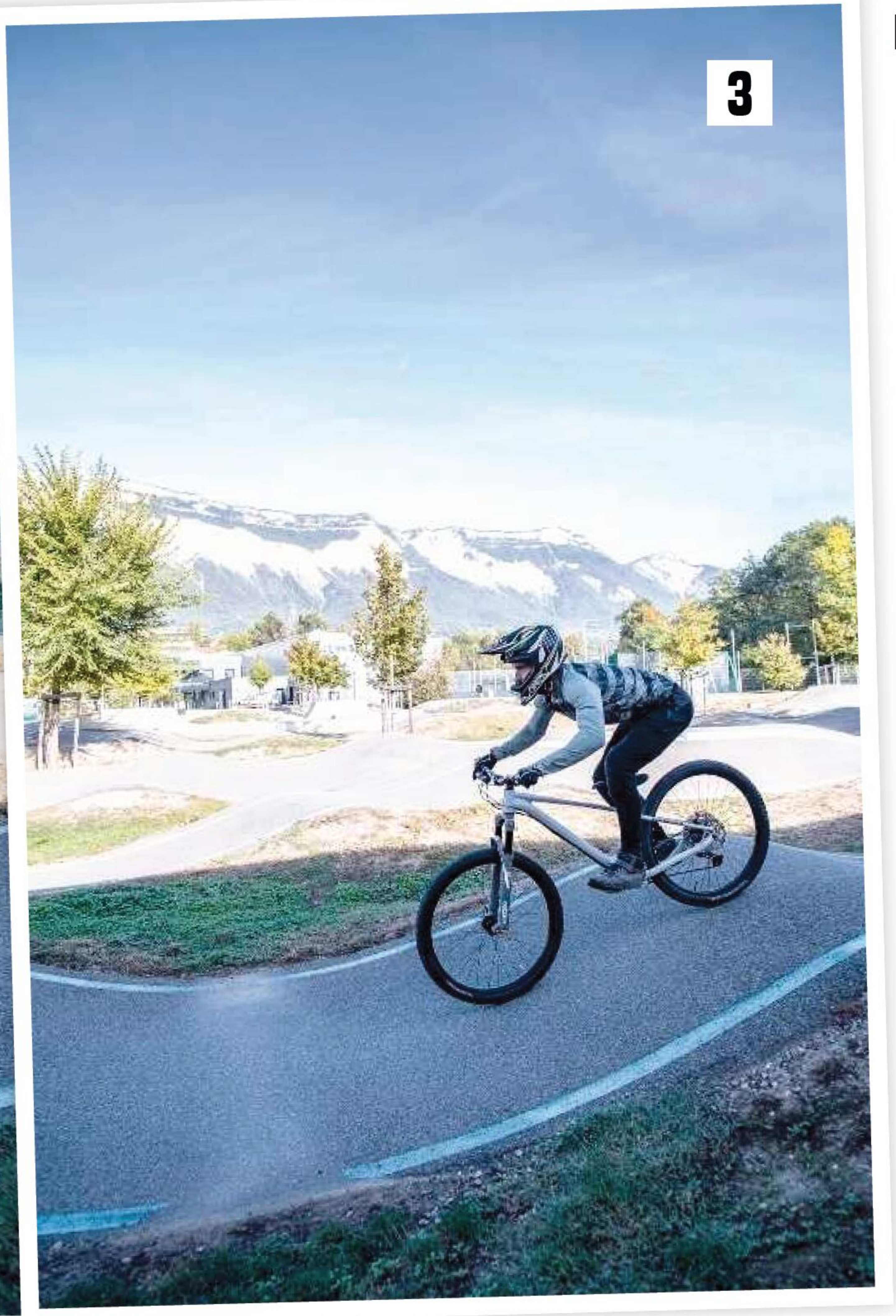
5



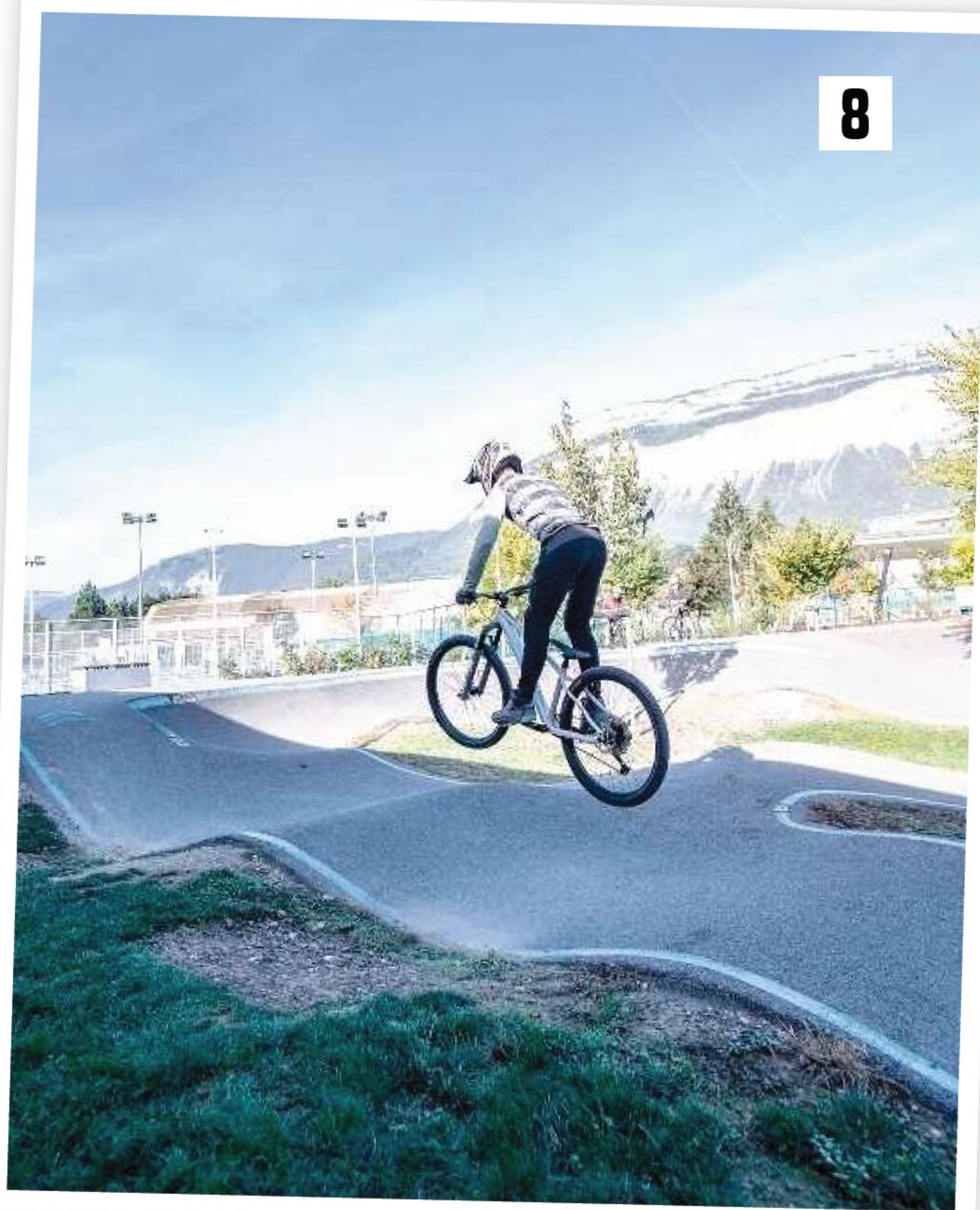
4



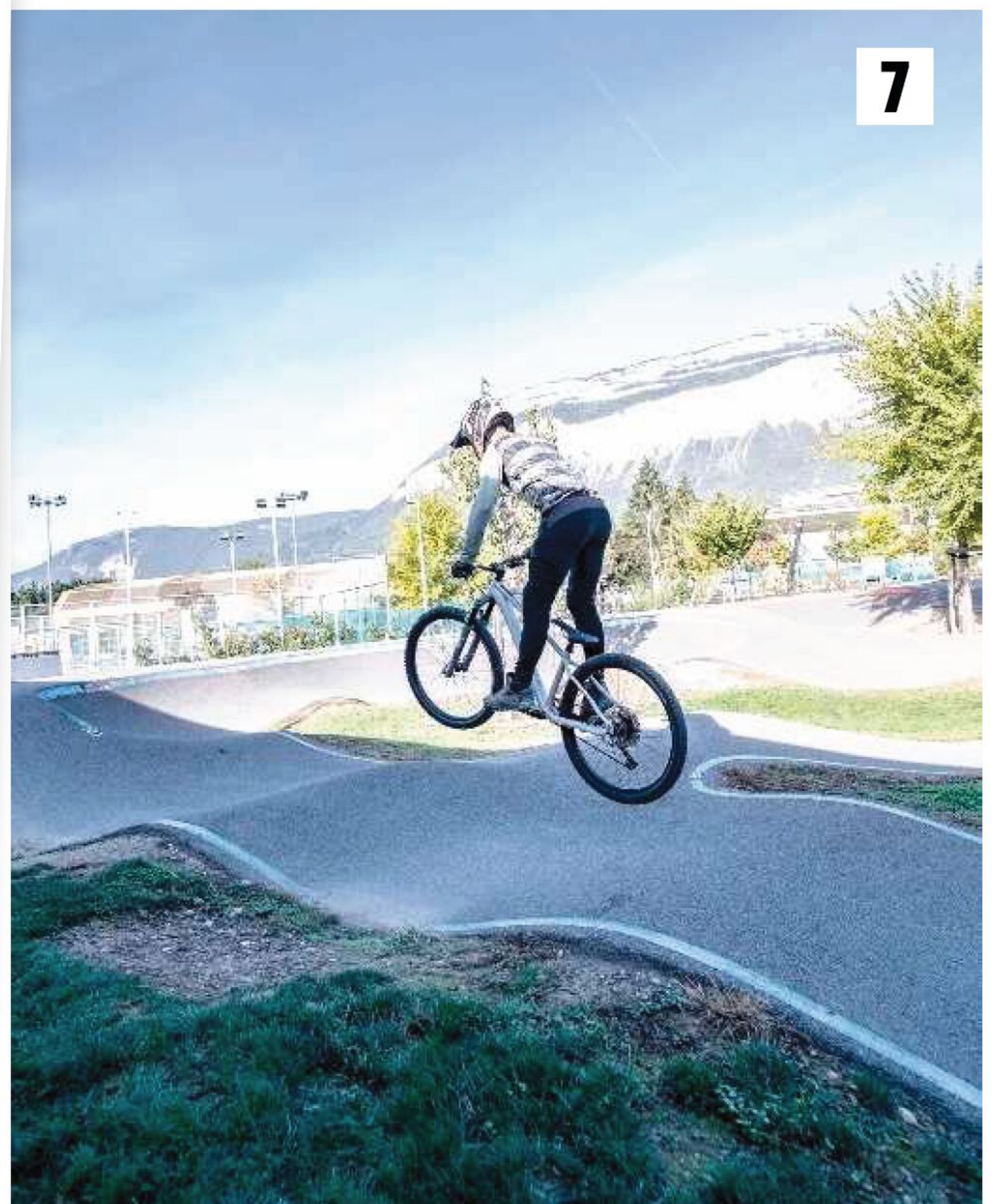
3



8



7

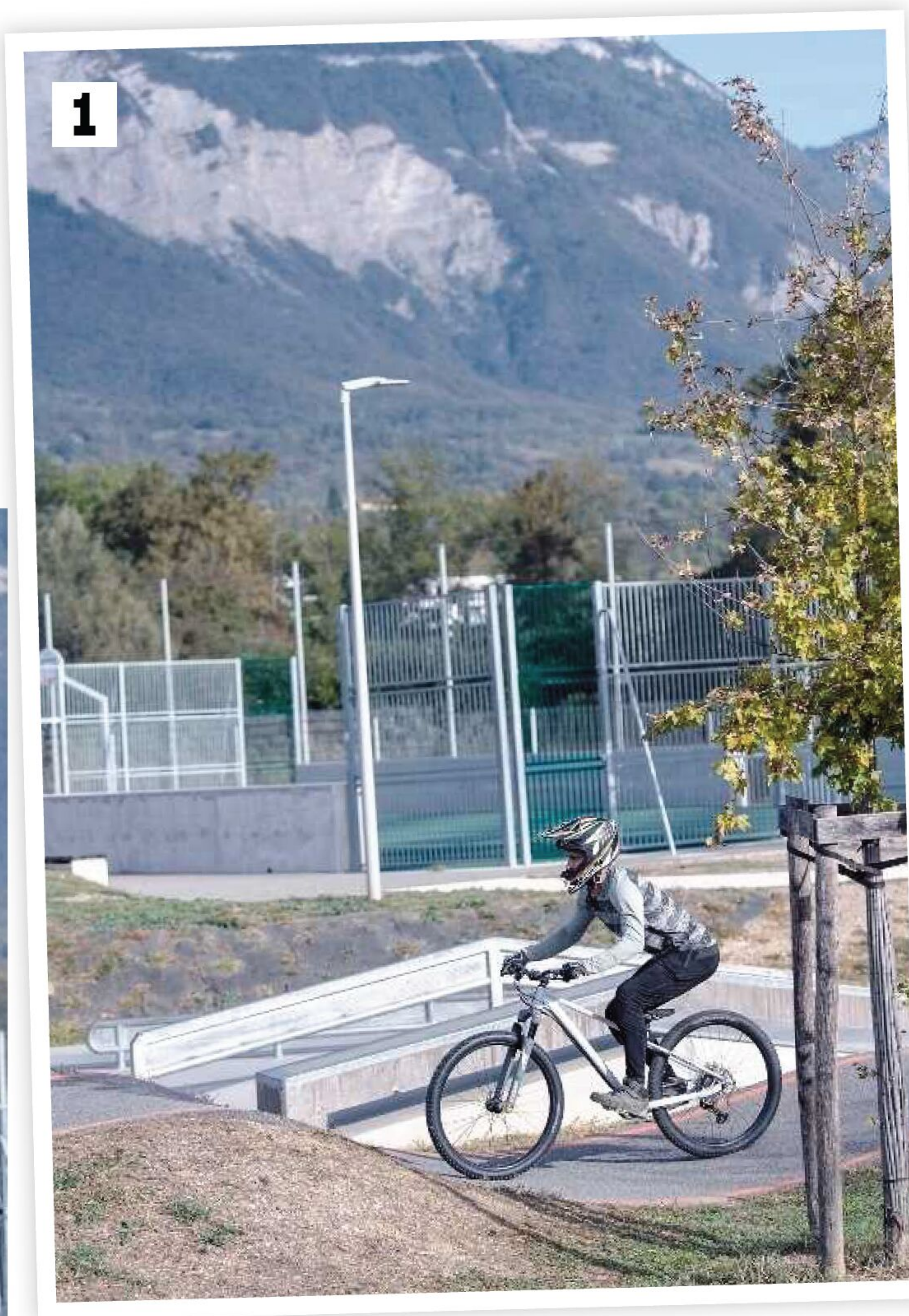


LE MANUAL TO MANUAL, L'ALLIANCE DE LA VITESSE ET DU STYLE

Difficulté : **EXPERT**

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

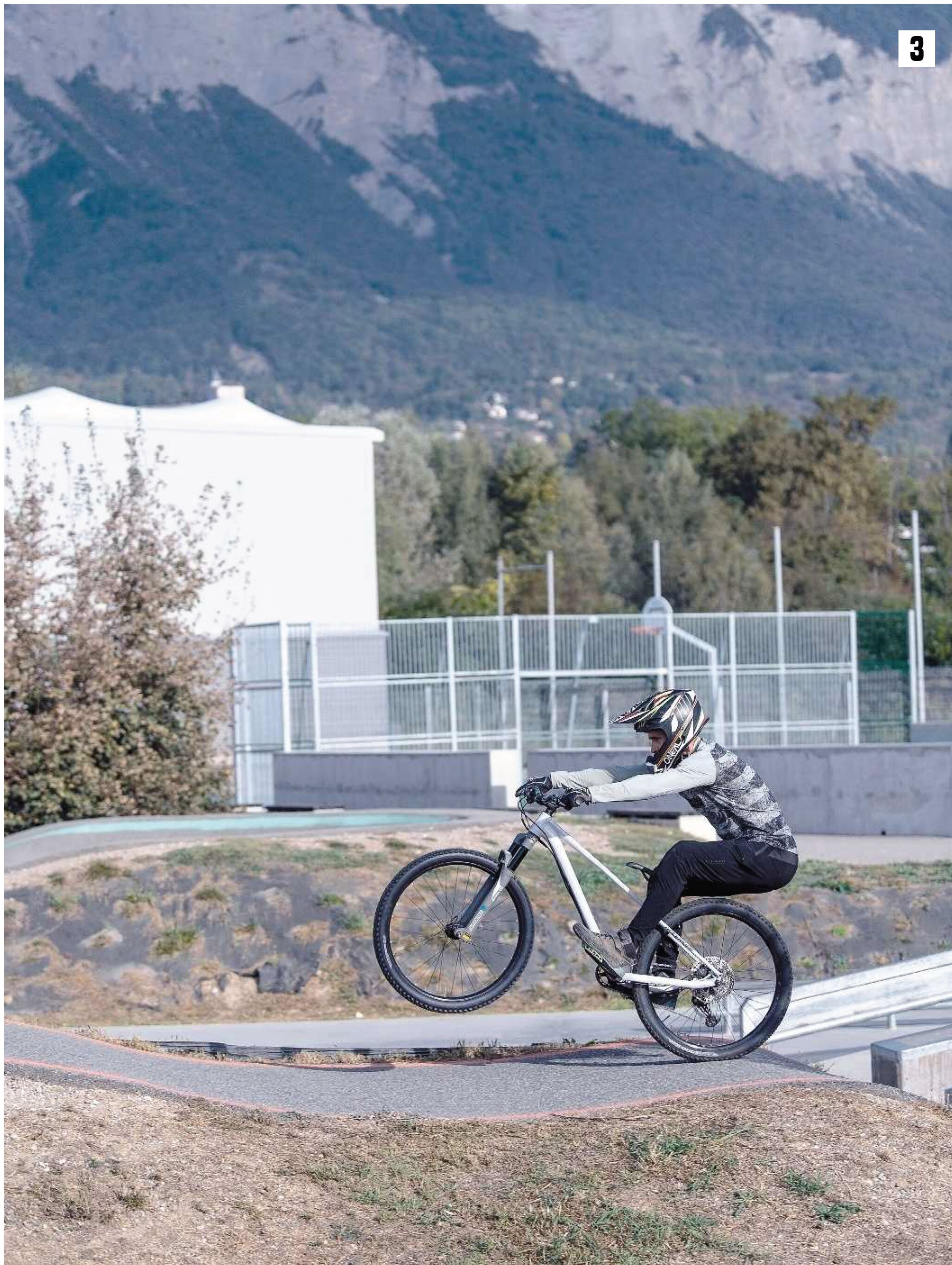
Technique qui partage forcément beaucoup de points communs avec le manual « simple », le manual to manual consiste tout simplement à enchaîner deux fois ce mouvement dans deux creux successifs. Dans ce cas de figure où trois simples bosses se succèdent, l'intérêt de rester sur la roue arrière est évident lorsque la cadence s'accélère et qu'il devient impossible d'envisager de passer en pompant. C'est aussi très efficace lorsque les creux sont trop profonds.



CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

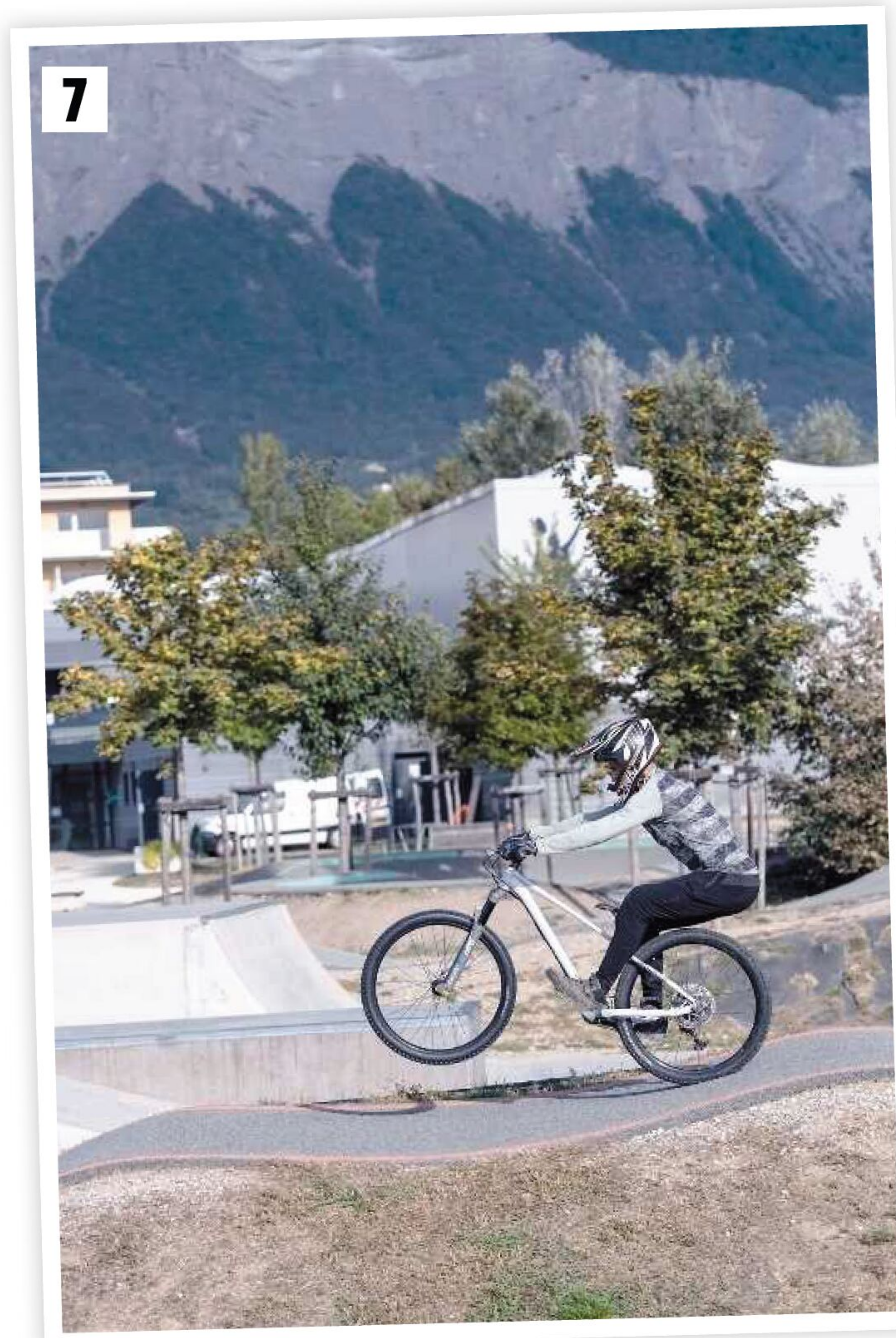
Travailler uniquement avec la roue arrière au contact du sol, pour éviter de trop subir l'empatement du vélo. En d'autres termes, vous êtes mieux isolés des mouvements de terrain, ce qui vous permet de mieux vous concentrer et d'être plus précis sur le timing de poser et de pousser qui va suivre. Trois temps forts ici, dont deux que vous devriez maîtriser plus facilement.

La phase la plus engagée est celle du premier manual. On s'assure maîtrise et stabilité via une roue avant assez basse, compensée par un bassin très projeté vers l'arrière.



Photos 4-5-6-7 : On voit très bien le travail des bras et le redressement du buste, pour permettre de passer le second sommet en restant sur la roue arrière.

Photos 8-9 : On anticipe le posé via un recentrage, la roue avant replonge immédiatement à l'endroit désiré.



AMORCE ET LAISSER MONTER

Ces deux actions sont en tous points similaires à la technique du manual : arriver centré en position de base, puis allègement et transfert du poids du corps vers l'arrière, avec flexion des jambes à mesure que l'on franchit le premier obstacle.

CREUX 1

POUSSER DE JAMBES / TRANSITION

Ici, le but est de basculer le poids du corps sur les jambes. On projette le bassin au-dessus de la roue arrière, en laissant bien « tomber » les épaules dans la même direction.

Dans cette configuration, la plupart du temps, la poussée des jambes n'est pas aussi puissante que lors d'un simple manual. On est un peu plus en gestion, pour une raison : la phase de transition qui suit conditionne la réussite de cette technique.

Alors qu'on se projetait déjà dans le poser de la roue avant en simple manual, on va ici chercher à créer un nouveau point d'appui pour repar-

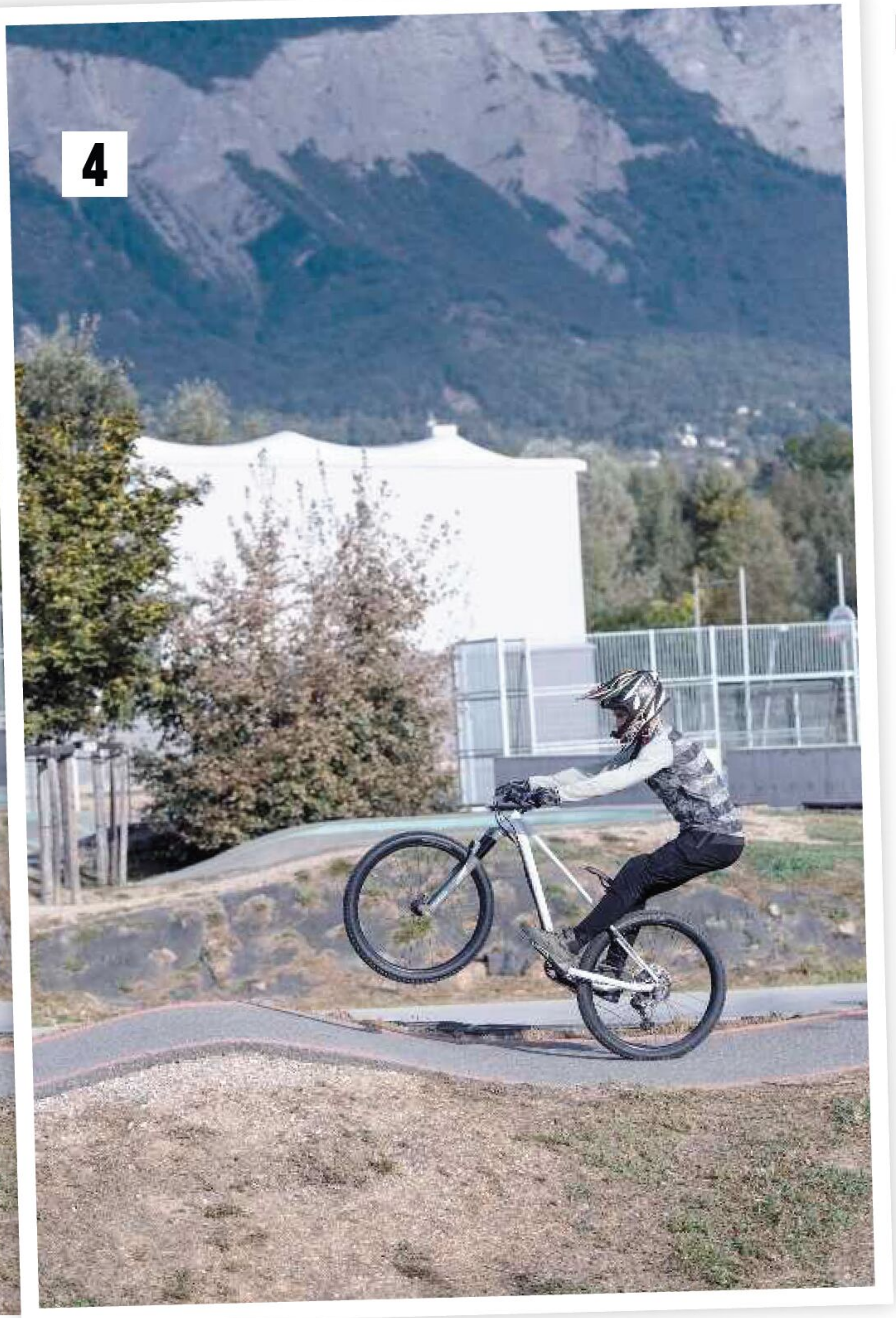
tir sur un manual. L'angle entre les bras et le tronc se ferme et on tire un peu sur les bras pour redresser le vélo. Cela entraîne un fléchissement des jambes qui permet de conserver la roue avant en l'air.

Ainsi, on retrouve des attitudes de la position de base, avec un corps semi-fléchi et un peu plus centré sur le bike, mais la roue avant toujours bien haute, comme si on abordait la montée d'une bosse imaginaire.

CREUX 2

Si la phase précédente est réussie, celle-ci n'est qu'une formalité, dans le sens où elle est plus naturelle. On se sert de la descente pour détendre les jambes et ainsi « coller » la roue arrière à la pente.

Le bassin se décale de nouveau un poil vers l'arrière (tout comme les épaules), autant de temps qu'il est nécessaire pour atteindre le point désiré pour poser de la roue avant. Tout comme le manual simple, on anticipe le contact entre la roue avant et le sol en se réengageant vers l'avant, pour être dans une position de pousser optimale.



RÉVEILLENZ LE RACER EN VOUS, AVEC LE SAUT TO MANUAL

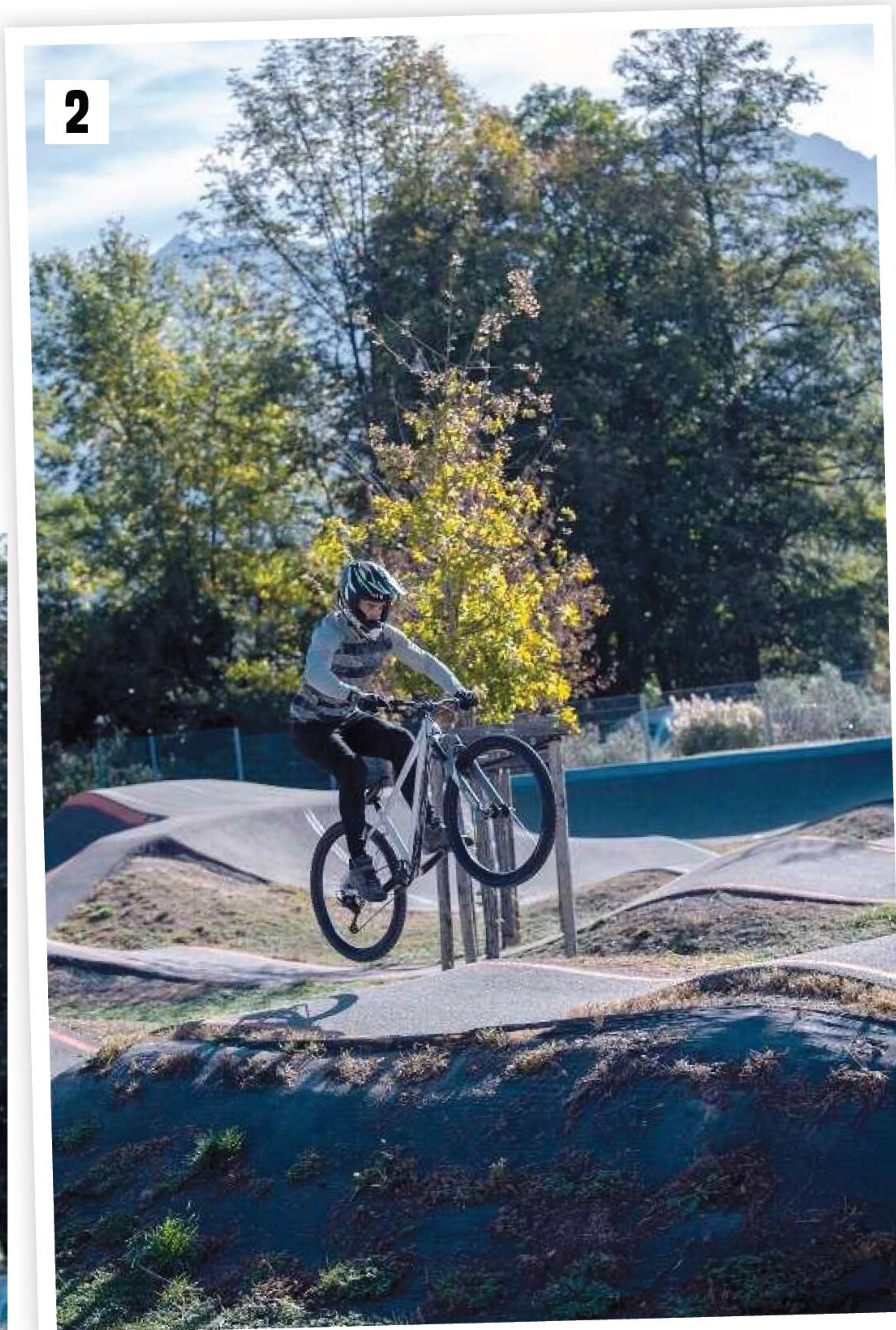
Difficulté : Expert

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

Technique emblématique des riders BMX (race comme street), le saut manual permet d'éviter les gros plats lorsqu'on se met trop long sur un jump et/ou qu'il est trop difficile de plaquer les deux roues du bike dans une réception (trop) raide. Cela reste donc une action principalement utilisée pour être efficace, avoir une vitesse de passage la plus élevée possible. Ça, c'est pour les racers. Pour les autres, c'est le moyen parfait d'être stylé à point, tout en réalisant des enchaînements d'un autre monde.



1



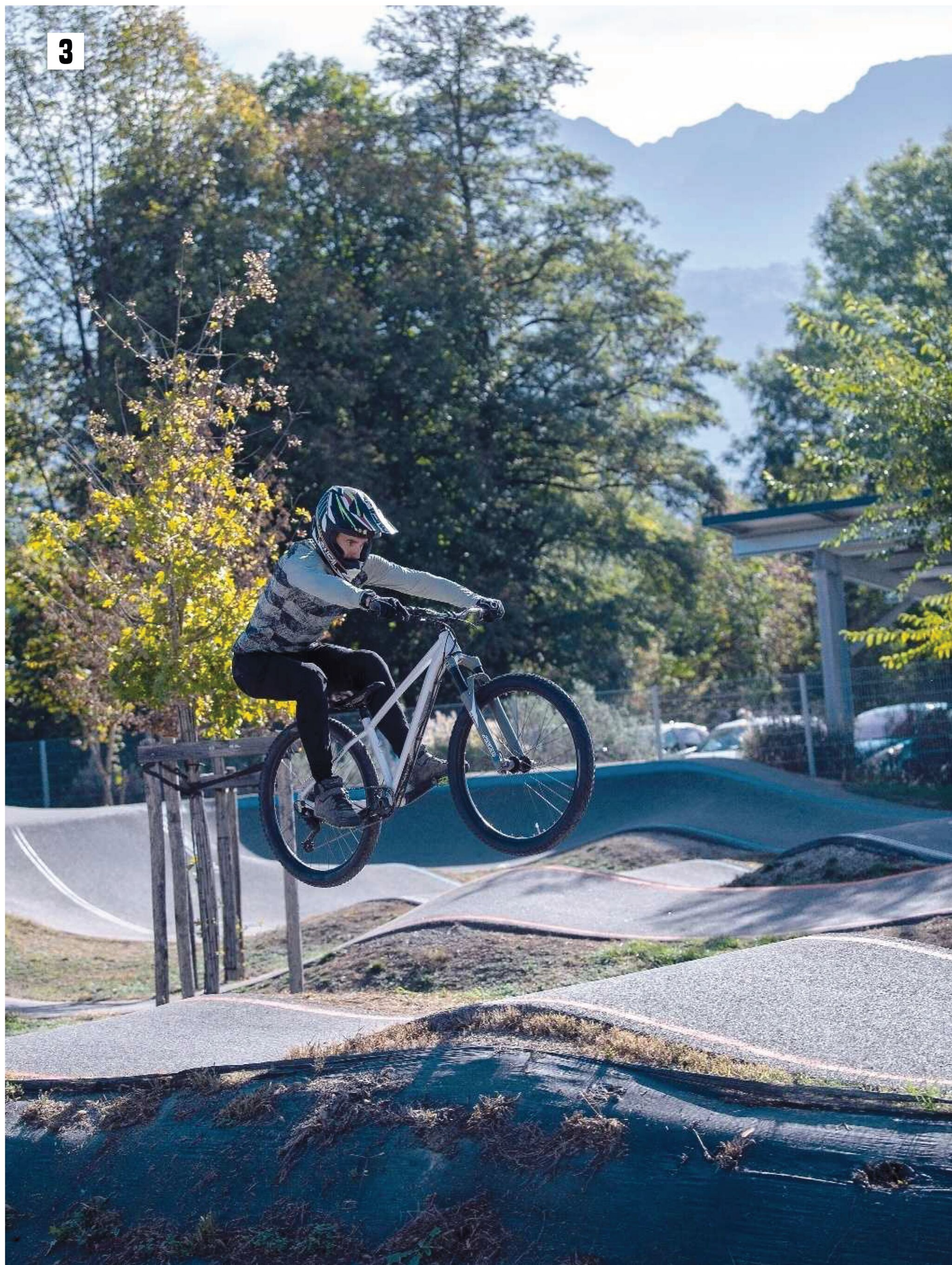
2

Photo 2 : A peine sorti du kick, l'intention est déjà de faire passer le vélo devant soi pour atteindre la position optimale de manual.

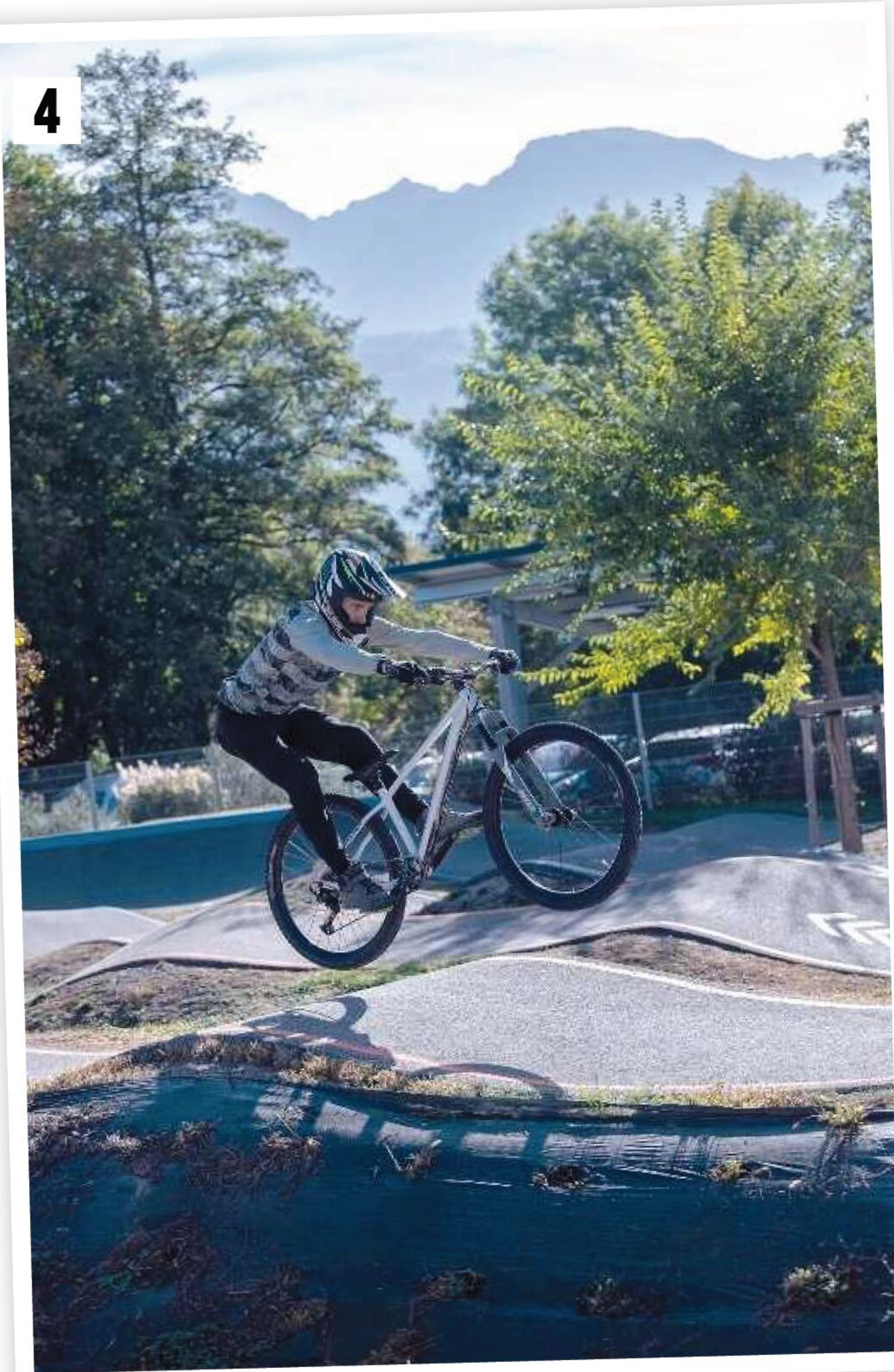
CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

On en revient à la technique du saut ici, un peu revisitée toutefois. En effet, vous devez toujours rentrer dans l'appel et projeter vos épaules vers le haut, mais à un détail près : celui de vouloir aller plus loin que nécessaire ! L'idée est de se donner assez de vitesse horizontale pour faciliter la mise en position manual en l'air, sans risquer de manquer de longueur...

Photo 3 : La position de patience, wait and see ! À ce stade là, on a déjà fait le plus dur et il est important de prolonger cette attitude jusqu'au point de contact.



4



5



Photos 4-5 : Touch down ! Il a fallu prolonger l'extension des jambes jusqu'au bout pour celui là !

L'APPEL ET LE LAISSER MONTER

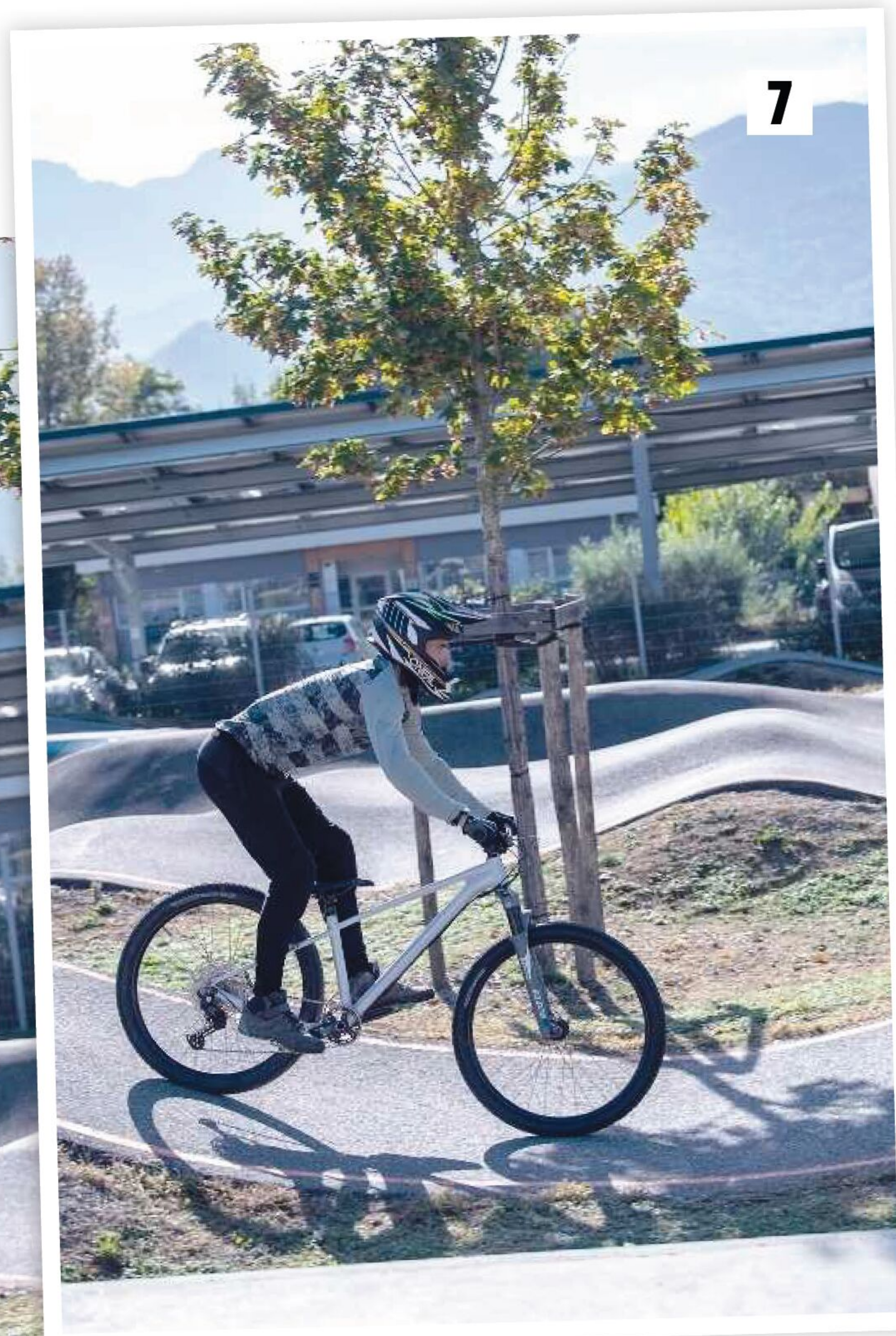
Une fois le kick passé, l'impulsion effectuée et l'intention d'atteindre le sommet de la cloche présente ; on va se servir de l'élan emmagasiné pour laisser remonter le vélo sous soi et surtout devant soi. Pour cela, on va accentuer la flexion des jambes, tout en permettant aux bras de se tendre et donc de placer le bike devant soi. En gros, on se retrouve en position de manual (soit la chaise), que l'on a vue précédemment.

LE POSER EN MANUAL

Le plus dur est évidemment de maintenir cette position assez statique autant que nécessaire : on voit régulièrement des échecs dans cette technique par une détente de jambes trop tôt dans la descente, voire même pendant la phase montante. Généralement, cela se traduit par une roue arrière qui frappe l'arête suivante, au lieu d'épouser parfaitement le haut de la réception. Comme pour le manual, plus vous accentuez

cette position (et notamment la flexion des jambes) et la maintiendrez, plus vous aurez de chances de valider l'enchaînement sans trop avoir besoin de détendre les jambes à l'atterrissage.

De plus, et cela a son importance, vous limiterez d'autant les risques de vous mettre sur le dos, en mode tortue. Au-delà de la posture pure, on prendra la précaution de bien mettre le doigt sur le frein arrière au cas où on l'on basculerait sur l'arrière.



Photos 6-7 : On se pose à peine trop long en bas de la réception. Idéalement, le contact de la roue avant se fait en amont de la descente, pour pouvoir utiliser toute la longueur de cette dernière et maximiser la prise de vitesse.

Un coup de levier sur le frein arrière fera plonger automatiquement l'avant du vélo.

À l'approche de la réception, l'intention de garder la roue avant levée doit être conservée, donc le maintien des bras tendus (et des épaules vers l'arrière) est très important. Finalement, tout se passe au niveau des jambes : on les détend, plus ou moins vigou-

reusement (et plus ou moins amplement) en fonction du type de réception : assez rapide et ample si la réception est raide et profonde ; plus doucement et en touchant, si celle-ci est plate et longue.

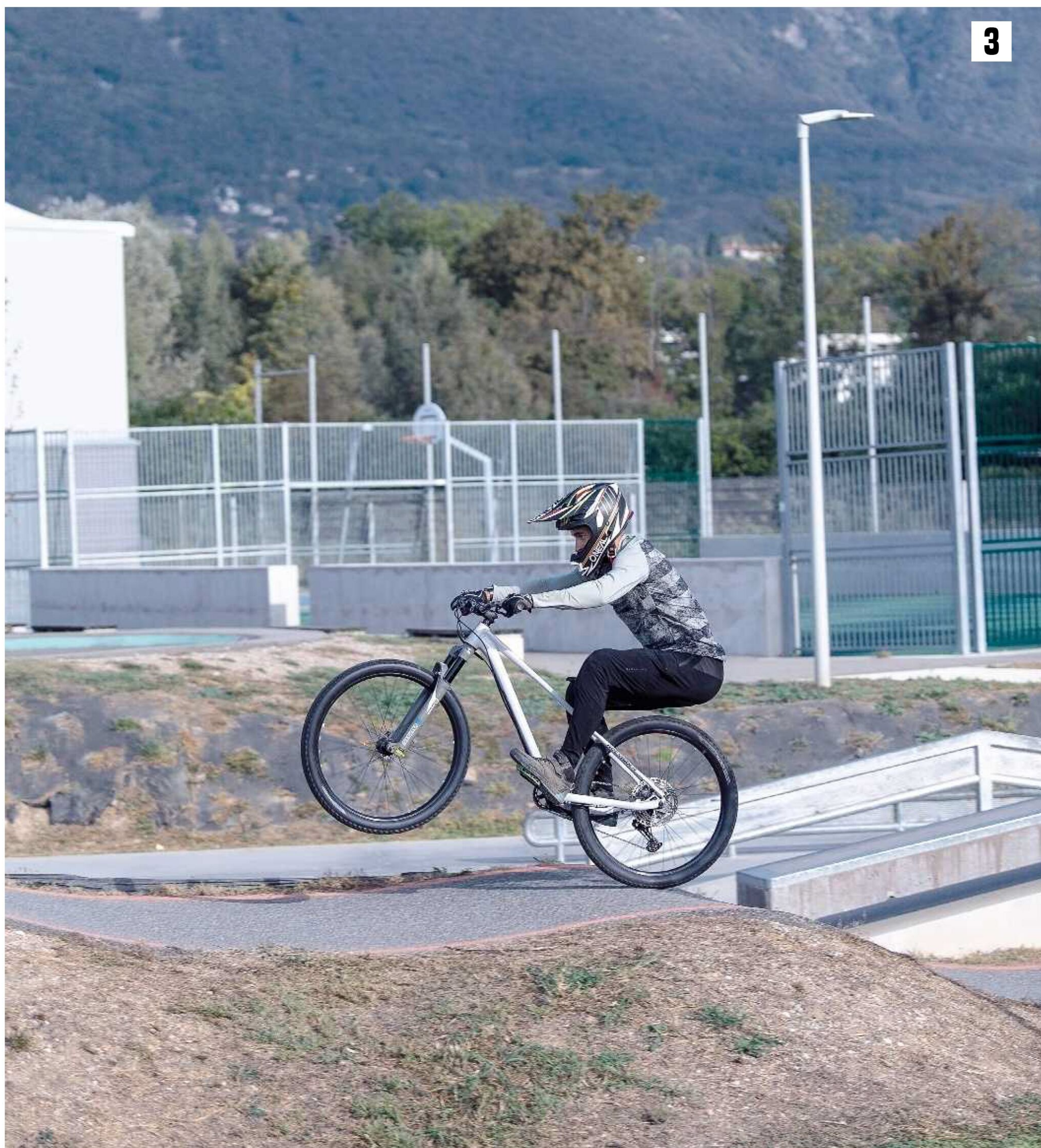
Je rappelle, qu'à ce moment-là, l'objectif est encore de maintenir ce manual (roue avant en l'air) autant que nécessaire pour enfin

reposer la roue avant à l'endroit désiré, c'est-à-dire juste derrière le sommet suivant.

Ceux qui maîtrisent parfaitement cette technique auront déjà les épaules un peu réengagées vers l'avant au moment de poser la roue avant, pour être dans une position optimale de poussée, soit le plus centré sur le bike possible.

LE MANUAL TO SAUT, LA TECHNIQUE DES EXPERTS DE LA VITESSE

Difficulté : EXPERT



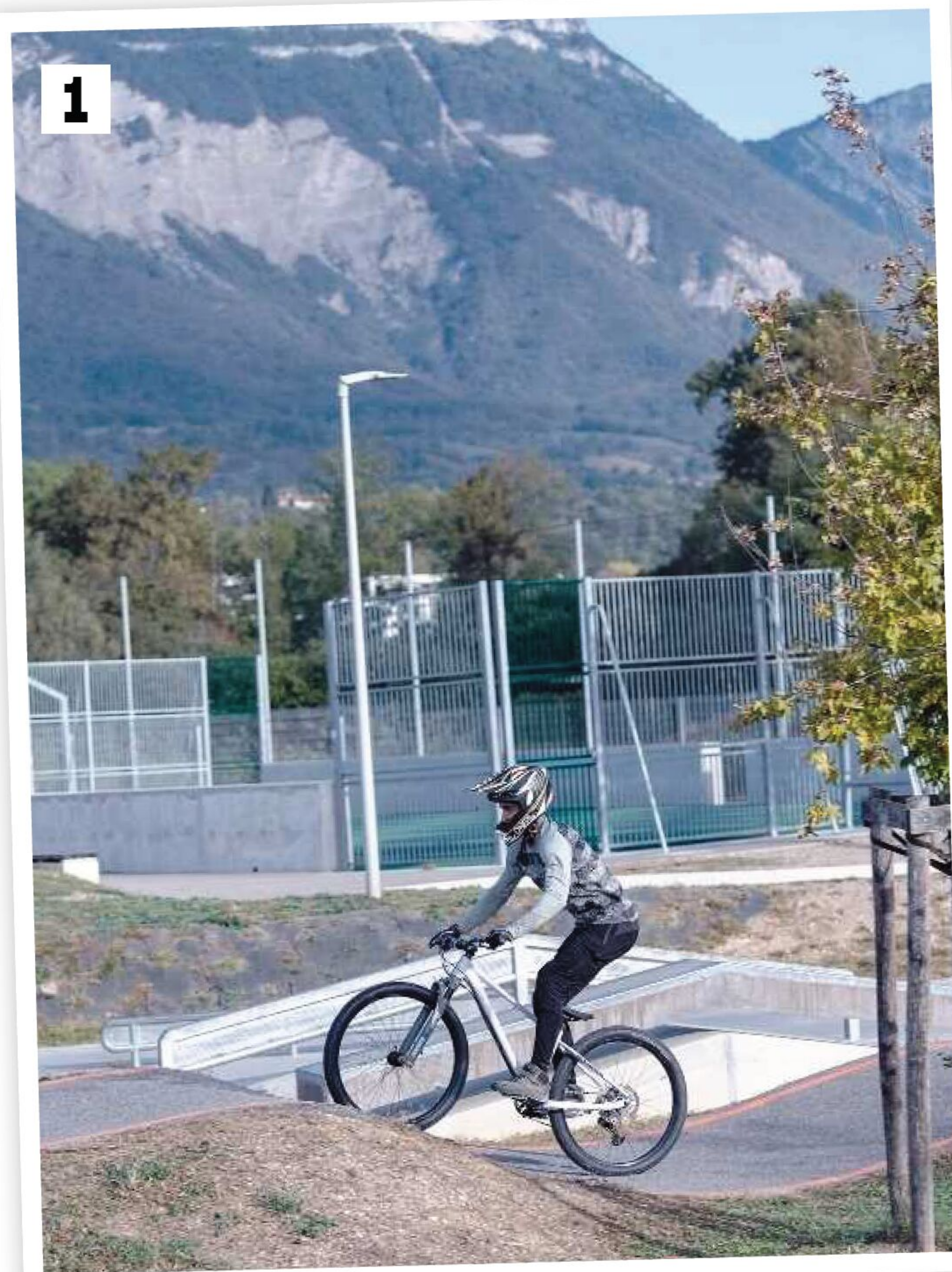
CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR

À l'instar du manual to manual, le manual to saut est une technique appropriée pour des passages à vitesse max, quand le rythme est trop élevé pour maintenir le contact roue/sol dans la seconde partie de l'enchaînement. Concrètement, cela peut être une petite triple qu'on aborde full gaz, ou encore une simple table : on aura la technique et le temps pour faire le manual dans le premier creux, mais pas dans la seconde partie. C'est une technique très difficile à appréhender, notamment parce qu'il n'y a *quasi* pas le droit à l'erreur au moment de l'impulsion. L'assiette du vélo est très fine à maîtriser, il est extrêmement facile de partir en nose en l'air et de frapper le second sommet avec sa roue avant. Mais c'est une manœuvre super efficace quand elle est bien réalisée. On a d'ailleurs vu Loïc Bruni l'utiliser dans les petites doubles du haut de tracé de la Coupe du monde de Loudenvielle (Hautes-Pyrénées).

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

On reste dans le cadre de ce que l'on a vu lors du manual et du manual to manual. On rentre bien dans l'appel et on laisse monter puis passer le bike sous et devant soi, via une flexion des jambes et une inclinaison des épaules vers l'arrière. Petite différence qui a son importance pour la suite, le buste reste légèrement plus redressé, ce qui va avoir un impact lors de l'impulsion qui suit.

Photos 1-2-3 : Position de manual classique, si ce n'est une «présence» des bras plus marquée, plus tonique, pour se préparer à l'impulsion qui va suivre.



CREUX 1 ET IMPULSION

Le moment clé se présente déjà : le positionnement et les actions menées dans ce premier creux conditionnent la réussite de l'enchaînement. Le but général reste le même, à savoir, continuer de rouler sur la roue arrière. Garder les lignes d'épaules et de bassin engagées vers l'arrière est donc prioritaire. L'élément variable va être l'orientation du buste : on a intérêt à le redresser davantage verticalement, dans l'idée de bien orienter son impulsion, mais aussi de monter davantage la roue avant comme pour un simple manual to manual.

De même que pour le saut classique, cette direction à un impact sur la trajectoire de la cloche, comme sur l'assiette. D'autant qu'on a moins de marge de manœuvre pour éventuellement corriger cette dernière si les choses tournent mal, à cause du timing serré et de la posture, peu encline aux réajustements.

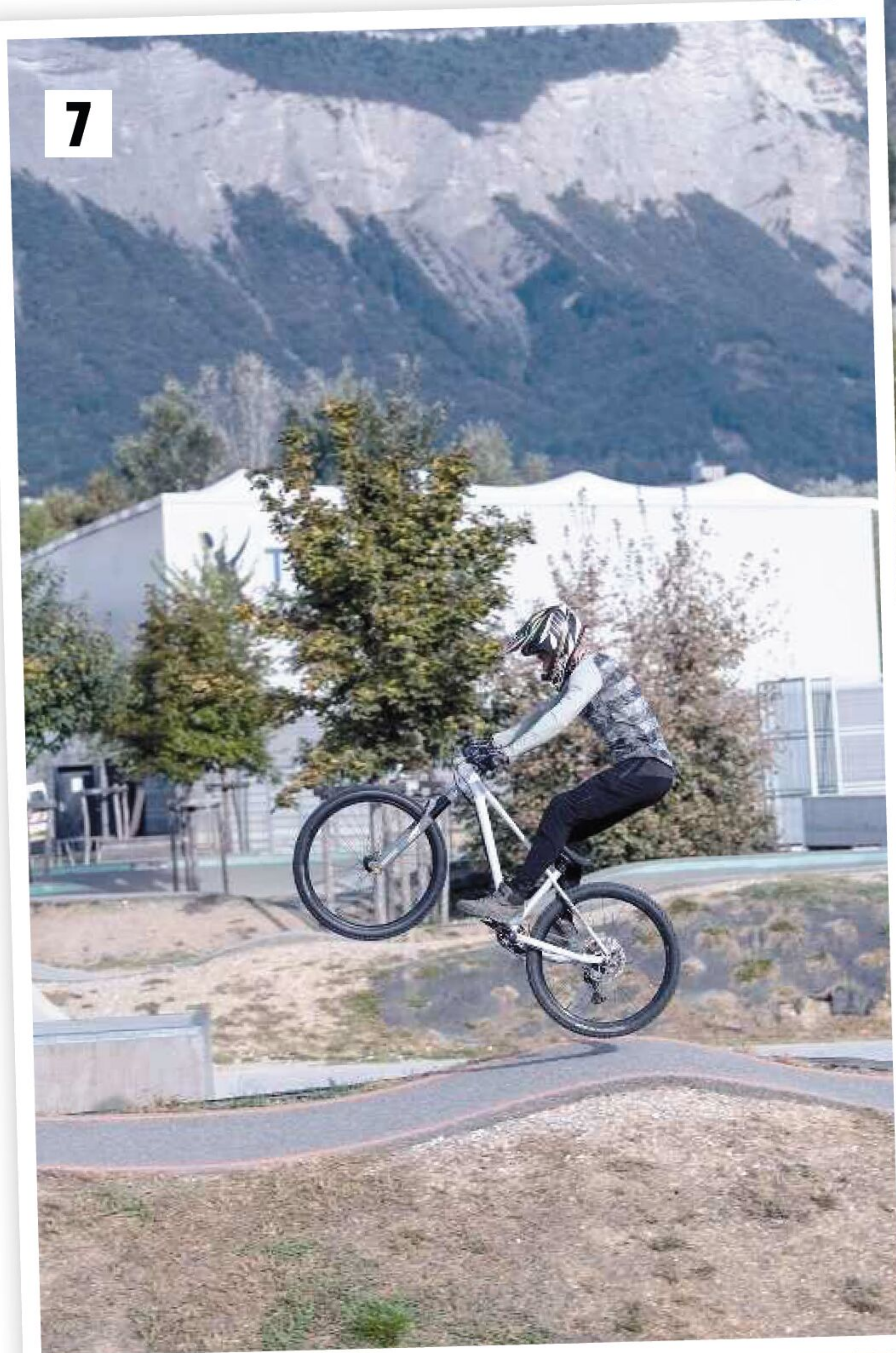
Idem pour le buste : on va engager plus franchement les jambes, comprenez les détendre de manière plus marquée dans la deuxième montée, afin que celles-ci puissent nous servir d'appel. À ce moment-là, on est davantage dans le registre physique que lors d'un manual to manual, où l'on se concentre sur le toucher de terrain pour garder l'équilibre.

Au moment de la sortie, attention à bien maintenir la ligne d'épaules engagée vers l'arrière et la roue avant bien haute, pour ne pas piquer du nez dès l'instant où la roue arrière quitte le sol. Cette phase va nécessiter une bonne dose de gainage et de tonicité du haut du corps, pour créer le point d'appui qui permet de transférer l'énergie accumulée en saut.

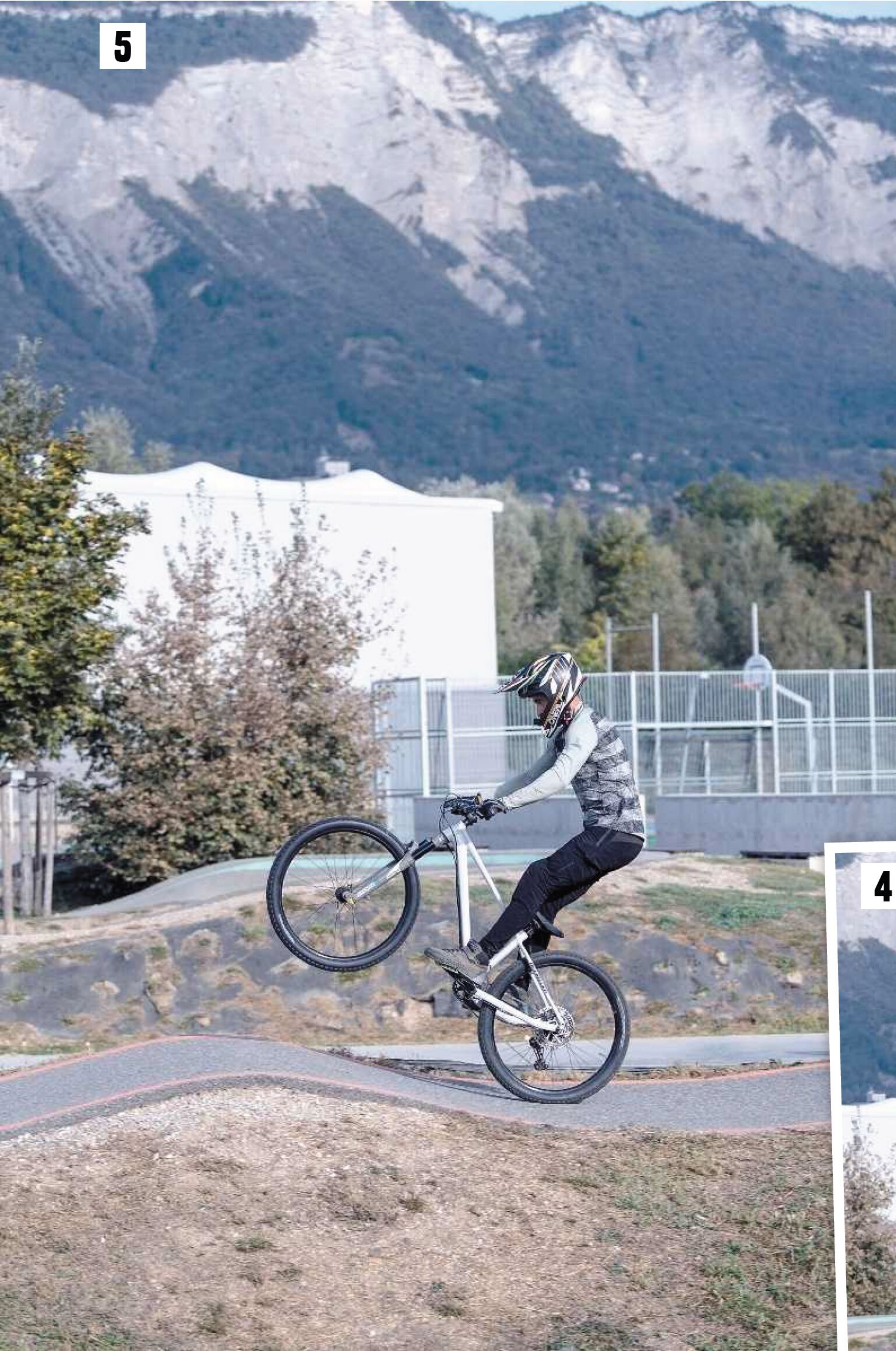
Photos 4-5-6-7 : On détend les jambes et on verrouille tout pour bien transmettre l'énergie vers le haut du corps. Le buste reste bien orienté vers la verticale pendant cette phase.

6

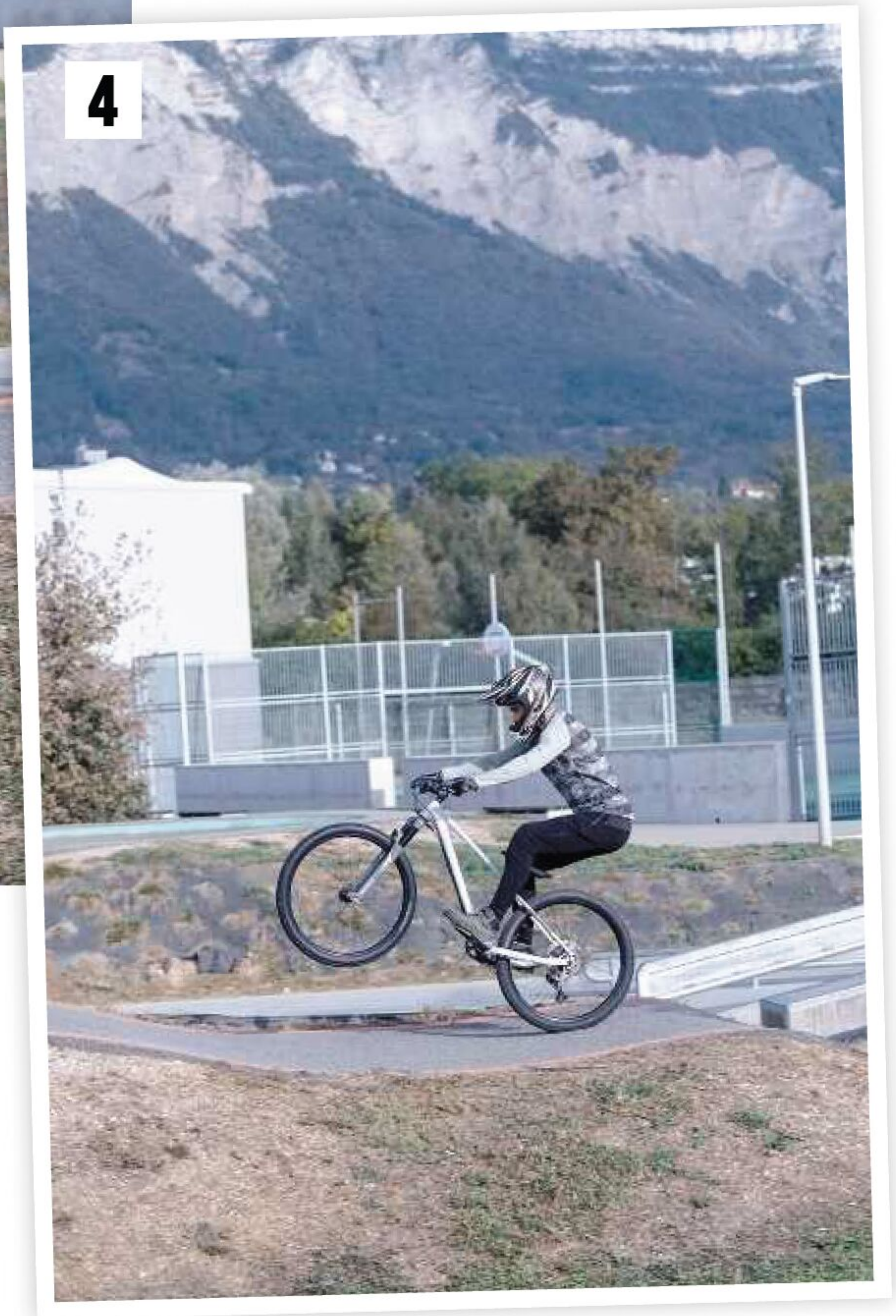
7



5



4





Photos 8-9-10 : Une fois «resté grand» assez longtemps pour s'assurer la distance de vol nécessaire, on reprend la phase de réception classique en laissant remonter le bike sous les jambes, et en se mettant le plus parallèle possible à la réception.

AIR TIME ET RÉCEPTION

Comme pour le jump classique, l'idée est de rester un moment en extension complète au niveau du buste, pour se donner l'amplitude de vol nécessaire à la longueur de l'obstacle. La suite de l'enchaînement est plus classique: on laisse tranquillement remonter le bike sous soi via une flexion progressive des jambes, afin de faire piquer le vélo de manière contrôlée.

Là encore, attention à ne pas amorcer cette variation d'assiette trop tôt, il vaut mieux se mettre trop long sur l'arrière que trop court en nose! On reste donc en position assez safe dans cette phase, avec les épaules encore axées vers l'arrière.

À mesure que la réception se rapproche, on peut se réengager tranquillement vers l'avant pour retrouver sa position de base, la plus centrée possible, assez rapidement.

TRAVAILLER LE MANUAL TO SAUT

Il faut faire simple dans un premier temps, donc à plat et sans obstacle. On lance un manual de quelques mètres, avant de déclencher une impulsion pour sauter par-dessus une marque au sol. Au début, l'idée est d'atterrir sur la roue arrière en premier, pour bien maîtriser la gestion de l'assiette en l'air. L'étape suivante est d'atterrir les deux roues en même temps.

Vous pouvez augmenter la taille de l'obstacle au fur et à mesure, puis, concrètement, commencer à l'appliquer sur des bosses de type simple table, où une réception courte - ou trop sur l'avant - sera moins fatale que sur une double bien creuse...



FEAR IS EXCITING*

Ce n'est au moment précis où vous pensez avoir dépassé le point de non-retour, que vous ressentirez la peur, que l'adrénaline commencera à circuler et que vous reprendrez le contrôle de la situation. Vous essayerez de repousser vos limites sur chaque piste, et de revivre cette expérience encore et encore, à la recherche de l'euphorie. C'est la seule façon de comprendre le Super Enduro. C'est la seule façon de comprendre le **SUPERFOXY**.

*La peur est excitante

MONDRAKER.COM



MORE INFO



VYRON MDS-V3



MAGURA
PERFORMANCE COMPONENTS



ROULER SANS BIBOUILLER

#PUSHFORMORE

**AUCUN CÂBLE. AUCUNE RECHARGE.
JUSTE INSTALLER ET DÉMARRER !**

Avec la nouvelle tige
de selle **VYRON MDS-V3**.
magura-vyron.com

