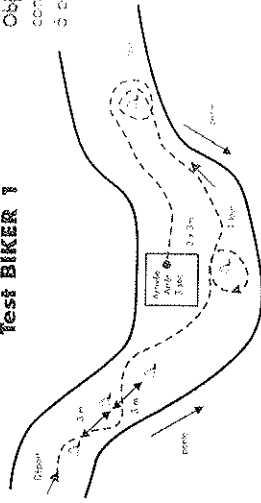


Evaluons ton niveau

Pour savoir quels exercices vont te faire progresser, ton moniteur a besoin de savoir ce que tu sais déjà faire. Les exercices ci-après constituent la base pour maîtriser ton vélo. Ce n'est pas une compétition ! Cette évaluation sert uniquement à repérer les points forts et les difficultés.

Test BIKER 1

Objectif : contrôler ton vélo à grande vitesse



exercice réussi = maîtriser son vélo sans poser le pied à terre. D'ici peu, tu réaliseras tous ces gestes sans aucun problème. Tu pourras même mesurer ta progression avec ce carnet, car tu réaliseras le même test en début et en fin de stage.

Ne sois pas pressé : il faut parfois beaucoup de temps pour acquiescer certaines techniques, et moins pour d'autres.

Ne te compare pas avec les autres : personne n'apprend à la même vitesse et ce n'est pas une compétition.

Observe et écoute le moniteur, lis ce carnet, et tu progresseras vite.

évaluation initiale

- entoure sur le parcours ci-dessus les exercices que tu es capable de réaliser
- barre les exercices que tu as loupés et que tu vas travailler

NOM et cachet du moniteur :
 Ses remarques :

La position de base



Pour rouler sur tous les terrains, il faut être souple. Dans la nature, tu vas rencontrer toutes sortes d'obstacles qu'il te faudra franchir. Pour cela, tu as des suspensions : les jambes ! Ce sont les meilleures suspensions de ton vélo : 30 cm de débattement !

A condition qu'elles puissent fonctionner. Pour cela, tu dois être debout sur ton vélo : c'est la position de base.

! la position de base :
 debout en appui sur les pédales à l'horizontale

Comment faire ?

- Je place mes pédales au même niveau (horizontal)
- Je me mets debout (jambes et bras tendus)
- Je reste souple avec mes bras et mes jambes, pour amortir les obstacles

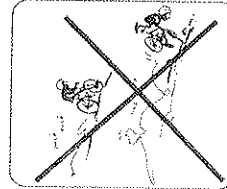


Cette position permet de rouler sur des rigoles, des cailloux ou encore des racines, en les absorbant : tu t'allèges pour ne pas être secoué comme un sac de patates ! Cela ne veut pas dire qu'il faut décrocher les roues, mais simplement être souple pour éviter qu'elles ne tapent dans les cailloux, les trottoirs...

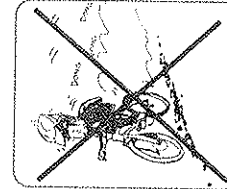
Les erreurs à éviter :
 une pédale + haute que l'autre



enlever un pied



rester assis



MCF - Tous droits réservés.

Le Pédalé-freiné

Pour passer dans les zones difficiles sans poser le pied par terre, il existe une seule manière de contrôler son vélo : le pédalé-freiné ! Késako ?

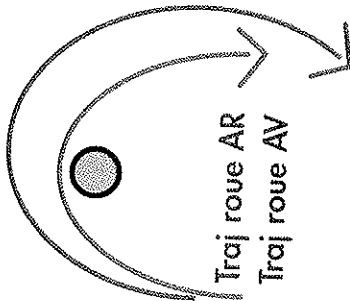
+ Pour contrôler ta vitesse
il faut freiner en continu mais légèrement
+ pédaler tout le temps pour maintenir ton équilibre.

Ces 2 techniques ne sont pas contradictoires, bien au contraire.



- Je lève mes fesses de la selle pour rattraper les déséquilibres (je peux même baisser la selle).
- Je pédale toujours pour m'équilibrer et aussi avancer : mon pédalage est bien régulier (sans à-coups) et soutenu (bracquet* ni trop dur, puisque je freine, ni trop facile, pour ne pas dérapé).
- Je freine toujours légèrement des 2 freins sans à-coups (on appelle ça "lécher" les freins*) et j'apprends à les maintenir à toujours garder un doigt sur chaque levier.

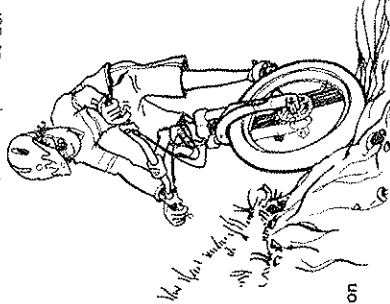
Pour me diriger, je regarde le virage suivant afin de prendre des informations pour éviter les obstacles et choisir la bonne trajectoire.



- J'élargis mes trajectoires dans les passages serrés, comme si je roulais avec une remorque (roue arrière) qui coupe les trajectoires. Je déstabilise avec ma roue AV la trajectoire la plus large, même si je pourrais avec ma roue AV ne rien...

Le surplace

Pour bien maîtriser ton vélo, il faut aussi le contrôler à l'arrêt. On appelle cela "faire du surplace". Ce n'est pas très difficile si tu t'entraînes quelques minutes tous les jours. Même dans ton garage, les jours de pluie, tu peux apprendre ce geste qui te fera vite progresser et qui est indispensable pour acquérir les autres techniques.



Les grands principes

- ▶ Je me place en position de base* : pédales horizontales et fesses levées
- ▶ Je tourne ma roue AV
- ▶ Je bloque les 2 freins (dans un premier temps, car ensuite tu ne seras plus obligé de freiner)
- ▶ J'avance mes épaules au dessus du guidon



Pour débiter, tu peux appuyer la roue AV contre un tronç d'arbre, un poteau ou un mur...

- Et pense que c'est plus facile si :
- tu baisses ta selle
 - tu utilises des pédales plates
 - tu choisis une petite vitesse

Validation des Techniques

- le pédalé-freiné acquis à travailler
- le surplace à travailler acquis

NOM et cachet du moniteur :

Commentaires :

Les descentes

Les descentes sont impressionnantes au début. Mais tu en seras bientôt habitué si tu suis ces conseils.

Je me place en position de base pour faire amortisseur avec mes jambes, après avoir pris un peu d'élan

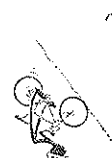
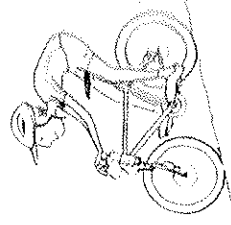
Si la descente est très pentue, je mets mes fesses en arrière de la selle, mais pas trop quand même sinon je ne peux plus piloter mon vélo !

Je regarde loin pour m'équilibrer et choisir ma trajectoire.

Je freine des 2 freins si je veux ralentir un peu
• frein arrière seul : je ne m'arrête jamais
• frein avant seul : voir ci-contre...

Attention :

- roule suffisamment vite (à la vitesse d'un marcheur) pour ne pas tomber car si tu vas trop doucement, tu seras obligé de poser les pieds par terre, et là...
- si tu es trop en avant et que la roue AV tape un obstacle, tu vas tomber par devant. Donc pour éviter cela, mets les fesses en arrière au moment où tu roules avant de toucher l'obstacle et ne freine plus.



Validation des Techniques : date : _____

• les descentes à travailler acquis

NOM et cachet du moniteur : _____
Commentaires : _____



mécanique

L'entretien et les réglages de ton vélo font partie des choses à apprendre, sans quoi tu ne feras pas du vélo bien longtemps...
Mais rassure-toi : c'est tout simple quand un moniteur te l'explique et ça évite les futures galères.



Régler son VTT

Pour bien piloter, il te faut un vélo bien réglé.

Même si tu viens d'acheter un vélo neuf, il n'est pas forcément réglé pour toi. C'est pourquoi, il est important de vérifier les réglages. C'est-à-dire l'adapter à la morphologie et non pas seulement y coller des tasses collantes. Voici les points essentiels :

1. Hauteur de selle : 2 positions existent !

- pour la randonnée, il faut que ta selle soit suffisamment haute pour que ta jambe se tende lorsque tu pédales (tu gagneras de la force et ça t'évitiera d'avoir mal aux jambes). Assis sur la selle, tu dois toucher le sol avec tes pointes de pied ou avoir ta jambe tendue lorsque tu places le talon sur une pédale en position basse.

- pour la maniabilité et les descentes, ta selle ne doit pas te gêner pour bouger autour du vélo ; c'est pour cela que tu peux la descendre, parfois même jusqu'à la position la plus basse. Assis sur la selle, tu dois pouvoir poser tes pieds à plat sur le sol.

2. Position du poste de pilotage

Les commandes du guidon doivent te permettre de rouler avec précision. Elles doivent donc le « tomber sous la main » ! Surtout les leviers de freins. A toi de bien les régler...

- l'inclinaison des leviers : pour ne pas avoir de douleur aux poignets, les leviers de frein doivent être inclinés dans la même axe que les bras.

- la garde des leviers : si tu es de petits doigts, tu dois rapprocher les leviers de frein en diminuant leur garde grâce à la petite vis qu'il faut visser.

+ il faut freiner avec un seul doigt : pour mieux guider ton vélo et pouvoir correctement tirer ou tenir ton guidon, puisqu'il te restera 3 doigts pour encadrer le cintre.

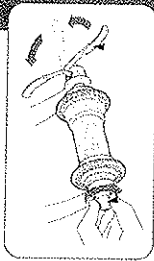
- le décalage des leviers : pour freiner d'un seul doigt, il faut éloigner les leviers vers l'intérieur du cintre afin que ton index tombe au bout du levier de frein ; tu peux ainsi utiliser toute la force que permet le levier, et cela t'empêche aussi de coincer les autres doigts qui tiennent le guidon.

Le démontage des roues

Pour ranger ton VTT ou pour réparer une crevaison, tu dois enlever les roues de ton vélo. Démontez quelque chose est souvent plus facile que le remonter. Et dans le cas des roues, un mauvais serrage peut devenir catastrophique : tu peux perdre ta roue tout en roulant... Aie !

C'est pour cela qu'il faut bien comprendre comment fonctionne un serrage rapide. C'est un levier qui a deux fonctions :

- l'écrasement (partie ronde sans levier) permet d'ajuster le serrage lorsque tu le visses (tourner) ;
- le levier permet de bloquer le serrage



Pour enlever ou serrer ta roue, place-toi au dessus du vélo : tu pourras manipuler les leviers tout en levant ton vélo.



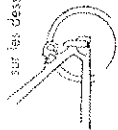
Pour enlever la roue :

0. Si c'est la roue AR, mets la chaîne sur le petit pignon (ce sera plus facile après)
1. Débranche le câble du frein si tu as des freins sur jante
2. Déverrouille le levier de blocage rapide
3. Si la roue ne part pas aussitôt, c'est que ton cadre ou ta fourche dispose d'une sécurité : il faut donc dévisser l'écrasement jusqu'à ce que la roue sorte de son logement (mais ne démonte pas tout car tu risques de perdre l'écrasement et le ressort)

Pour remettre la roue :

0. Si c'est la roue AR, place la chaîne sur le petit pignon
1. Emboîte la roue dans son logement et fait appuyer ton vélo sur les roues pour que la roue soit bien positionnée (centrée)
2. Visse l'écrasement jusqu'à ce qu'il touche le cadre ou la fourche
3. Bloque le levier en l'orientant vers l'intérieur (comme ci-contre), sans trop forcer (tu peux le cousser) et sans trop de facilité (la roue ne tient pas !!)
4. Si c'est trop facile, débloque le levier et ajuste en visant l'écrasement rebloque le levier (étape 3) : inversement si c'est trop dur : tu peux dévisser l'écrasement
5. N'oublie pas de remettre ton câble de frein... et rouler ma parole !

Pense aussi à toujours serrer les leviers de manière à ce qu'ils ne s'accrochent pas dans les branches ou d'autres vélos dans le transport. Pour cela, place les leviers comme sur les dessins ci-contre...



Le croisement de chaîne

"Qui veut aller loin ménage sa monture". C'est une expression qui est valable dans beaucoup de cas, et surtout à VTT.

Par exemple, comment ferai-tu si la chaîne de ton vélo casse à tu la réparerais... Oui mais ce n'est pas si simple, tu le verras au 2ème BIKER.

En attendant, tu peux déjà faire en sorte qu'elle ne casse pas, et pour cela il faut en prendre soin.

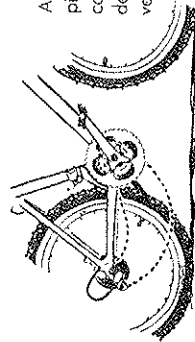
- Je passe mes vitesses doucement, une par une, sans forcer
- Je ne croise pas la chaîne : Késako ???

Explications :

La chaîne n'est ni un élastique, ni une corde : elle ne peut pas se plier dans tous les sens. C'est pourquoi tu ne dois pas la torturer.

- si la chaîne est sur le petit plateau et le petit pignon, sa ligne n'est pas droite (cas n° 1)
- si la chaîne est sur le grand plateau et sur le grand pignon, elle n'est pas droite non plus (cas n° 2)

En résumé, tu dois éviter le plus possible ces vitesses là.



Aussi, si la chaîne est sur le petit pignon et le petit plateau, elle sera complètement détendue (comme sur le dessin ci-dessous) et tu dérailleras souvent !

Evaluation finale

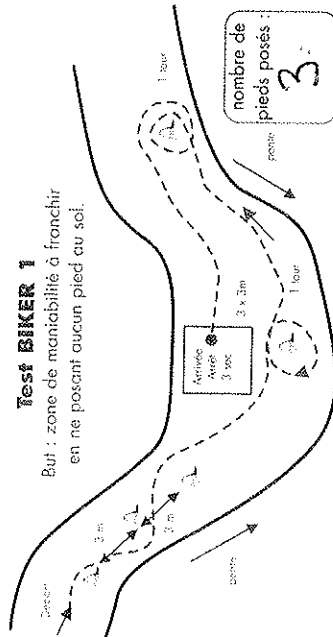
Maintenant que tu t'es entraîné avec l'aide de ton moniteur, évaluons ensemble tes progrès... Le test suivant est le même que celui réalisé en début de stage (page 10).



Le critère de réussite : parcourir la zone sans poser le pied au sol.

Test BIKER 1

But : zone de maniabilité à franchir en ne posant aucun pied au sol.



Si tu réussis tous les exercices, tu seras reconnu 1er BIKER. Cela veut dire que tu sois :

- tenir un équilibre statique (surplace) pendant au moins 3 sec.
- rouler à vitesse lente en conservant ton équilibre (pédale-freiné)
- garder l'adhérence de tes roues en montée et en descente
- descendre un pente raide

évaluation finale

Félicitation ! Tu as réussi le 1er BIKER !

NOM et COGNOM : **LATITUDE VTT**

SAS regroupées : 824 bis, Chemin de Campagne

30250 SOMMIERES

Tél. 04 66 80 36 34 ou 06 74 98 41 28

date : 13.5.06

A.C. CASSET

