LA PRÉPARATION DU CYCLISTE

1. Trucs et conseils de votre encadreur

L'heure du bilan

Les maux de cou, de dos, de genoux et de chevilles peuvent être attribuables à un mauvais positionnement sur votre vélo, un déséquilibre musculaire ou un problème de flexibilité. Le premier facteur à considérer est donc votre positionnement sur le vélo. Une évaluation posturale avec un thérapeute du sport certifié, suivi d'un programme de renforcement musculaire et flexibilité peut s'avérer un choix judicieux.

Définir ses objectifs et en comprendre les exigences

Les précieux conseils d'un entraîneur maximiseront l'atteinte de vos objectifs. N'oubliez pas que pour progresser, il faut pondérer son entraînement : créer une fatigue, puis prendre le temps de récupération nécessaire. Si l'équilibre effort/repos n'est pas respecté, les résultats ne seront probablement pas au rendez-vous.

Établir un calendrier d'entraînement réaliste

Pour établir votre calendrier d'entraînement, voici une proposition d'exercice. Prenez une semaine type de votre emploi du temps et identifiez les plages horaires libres où vous seriez disposés à vous entraîner. Ciblez-en quelques-unes tout en vous rappelant le principe de l'équilibre effort/repos mentionné précédemment. Évitez de surcharger vos journées et réservez-vous au moins deux jours de repos par semaine.

Reprendre les bases : le coup de pédale

Il est évidemment important de débuter sur de bonnes bases lorsque la saison du vélo recommence. Commencez par réapprendre à solliciter chacun de vos muscles pour effectuer le mouvement complet sur le pédalier et ainsi gagner en efficacité.

Plus l'intensité est faible, plus grand est le niveau de difficulté. Si votre coup de pédale est saccadé, c'est que vous n'utilisez pas chacune des phases du mouvement.

Un autre aspect du coup de pédale à ne pas négliger est votre capacité à travailler à différents RPM (révolutions par minute). Selon les conditions, cet aspect aussi aura un impact direct sur votre niveau de performance.

Infidèle à son vélo, et alors...

Intégrez d'autres sports à votre programme d'entraînement. Cela permet notamment de tirer d'autres bénéfices, tout en conservant un aspect ludique. De nombreux cyclistes de haut niveau décident de rester au Québec durant la période hivernale et d'inclure la pratique d'autres sports à leur préparation.

Équivalence pour 1 heure de vélo en endurance :
- 20 minutes de course à pied (jogging)
- 30 minutes de ski de fond (style patin ou *skate*)
- 1 heure de ski de fond (style classique)
- 1 heure de raquette

La musculation, un élément complémentaire

Pour ceux qui évitent la musculation, il est possible de faire des gains en force sans avoir l'air d'un culturiste en s'entraînant tout simplement de la bonne façon. Donc, pourquoi s'en priver? Il ne faut pas négliger de groupes musculaires; il faut rechercher l'équilibre. Plusieurs connaissent les bienfaits de la musculation à l'aide de poids.

Consultez un spécialiste, il pourra bien vous informer et aussi s'assurer de la bonne exécution, car en ce qui concerne la musculation, la technique se doit d'être parfaite afin d'éviter les blessures qui pourraient vous faire perdre un temps précieux.

L'endurance, ça s'entraîne !

Peu importe le parcours choisi, l'endurance est le facteur le plus important. Vous devrez être en mesure de parcourir 150 km dans un laps de temps allant de 5 à 7 heures. Certains devront même le répéter pour 2 ou 4 jours. Pour vous préparer, vous pouvez débuter de façon progressive en augmentant peu à peu vos distances d'entraînement pour finalement en arriver à faire 150 km dans le but de parcourir la pleine distance au moins une fois avant l'événement.

Chose importante à savoir : au sein d'un peloton, il est possible d'économiser de 10 à 30 % d'énergie, puisque derrière d'autres participants, vous êtes à l'abri du vent. Lors de vos entraînements, si vous êtes seul ou en petit groupe de moins de cinq (5), la dépense énergétique est plus grande. Par conséquent, si vous faites entre 110 et 130 km, cela équivaut à la même dépense énergétique que lors d'un 150 km effectué dans un grand groupe.

Pour les jours de semaine ou si vous ne disposez pas de longues périodes de temps pour vous entraîner, il est tout de même possible d'augmenter votre endurance. Pour ce faire, vous devez procéder par séances d'intervalles et maintenir une vitesse élevée (plus rapide que le rythme que vous adopterez lors de votre défi) durant une période de temps définie.

Accroître sa force

C'est bien de travailler son endurance, mais une bonne préparation ne s'arrête pas là. Pour être un cycliste complet, il faut également développer sa force. Cela vous aidera notamment lorsque viendra le temps de braver vent et montées.

Par vent de face ou dans des côtes à faible pourcentage, utilisez de deux (2) à trois (3) braquets de plus qu'à l'habitude, de façon à diminuer votre cadence et travailler en force. Il est important d'avoir une bonne technique de pédalage lors de ces exercices, de manière à bien solliciter vos muscles et éviter les risques de blessure. La cadence devrait alors se situer entre 70 et 90 rpm. Vous devrez effectuer ce type d'effort dans une alternance effort/ repos. Même durant la période dite de repos, il est important de continuer à tourner les jambes à faible intensité (entre 100 et 110 rpm). Ainsi, vous ne perdrez pas la cadence et favoriserez la récupération grâce à un apport élevé en sang dans les muscles de vos jambes. Il est toutefois déconseillé de répéter ce genre d'exercice à l'intérieur de 72 heures.

S'entraîner, beau temps, mauvais temps!

La température est un facteur à ne pas négliger. Une heure de vélo sous la pluie à 5 degrés ne cause pas la même fatigue sur votre organisme que lorsqu'il fait 25 degrés et que le temps est clément. Il en est de même par extrême chaleur, soit lorsque le mercure dépasse les 30 degrés. Dans tous ces cas, vos efforts en endurance ou en intensité généreront plus de fatigue.

Par temps pluvieux, lorsque la température descend sous les 20 degrés, favorisez des entraînements courts et intenses afin de minimiser l'impact du froid sur votre organisme.

L'importance de l'alimentation lors des longues sorties à vélo

Il est très important de ne pas attendre d'avoir faim ou soif avant de manger ou boire, car il est alors trop tard. En général, les gens vont bien s'alimenter avant et après leur sortie à vélo, mais plusieurs négligent de le faire durant l'effort. Si votre niveau d'hydratation diminue, votre capacité à fournir un effort en sera proportionnellement affectée; même chose pour une alimentation solide insuffisante. Et si vous terminez vos sorties à vélo avec des « réservoirs » vides, votre corps aura besoin de plus de temps pour récupérer, ce qui n'est pas souhaitable, surtout lorsque vous participez à un événement qui s'étend sur plusieurs jours consécutifs.

Il faut éviter les boissons trop sucrées, ainsi que les gels ou autres aliments contenant beaucoup de sucres en début de sortie. Gardez ce type d'aliment pour la fin de votre sortie, soit dans la dernière heure d'effort.

Dans les premières heures, il est préférable de consommer des boissons légèrement sucrées, de même que des aliments solides contenant des sucres complexes. Plus il fera chaud, plus vous devrez vous hydrater, et moins vos boissons devront être concentrées.

Bien gérer son effort

L'expression « *Partir en lion et finir en mouton* » prendra tout son sens si vous ne faites pas une bonne gestion de votre énergie lors de longues sorties. Au début d'une longue sortie de vélo, on se sent prêt à tout affronter et on a, par conséquent, tendance à surestimer nos capacités à long terme. Si on part en trombe, compléter la distance devient un défi en soi. Voici donc quelques trucs pour vous faire économiser de l'énergie.

Dans la roue d'autres cyclistes (c'est-à-dire derrière eux), vous économiserez beaucoup d'énergie. Il faut profiter du phénomène d'aspiration et se répartir le travail.

En début de sortie, il importe de penser à économiser vos jambes en utilisant des braquets favorisant la vitesse de jambe plutôt que le travail en force. Le travail en force vous fera dépenser beaucoup plus d'énergie, ce qui risque de vous hypothéquer plus tard. Une fois les muscles fatigués, il est difficile d'augmenter la cadence de pédalage.

Quelques vérifications qui éviteront bien des désagréments

Faites vérifier votre vélo quelques jours avant vos sorties d'importance pour le tester convenablement avant le grand jour.

Si possible, arrivez avec des pneus neufs ou presque, de façon à mettre toutes les chances de votre côté pour l'événement. Vous pourrez toujours finir d'user vos vieux pneus à l'entraînement.

Saviez-vous que bien des crevaisons sont évitables? Donnez-vous la peine d'inspecter vos pneus régulièrement. Enlevez tout éclat de verre ou petits cailloux logés dans la surface du pneu et évitez ainsi qu'ils ne s'enfoncent lors de votre trajet, causant presque inévitablement une crevaison. Certains débris peuvent mettre quelques kilomètres, voire quelques sorties, avant de causer une crevaison.

Conseils offerts par Pascal Choquette, entraîneur de l'Équipe du Québec

1. Entretien vélo

À quelle fréquence votre bicyclette se doit-elle d'être entretenue? Évidemment, cela varie considérablement selon les kilomètres engloutis, l'effort que vous y avez mis, les conditions de terrain... Voici une liste qui vous aidera à cerner vos besoins.

À chaque sortie : Jeu de direction (roulement, ajustement), pneus (coupure, usure, pression), freins (bon fonctionnement).

Hebdomadairement : Patins de frein (usure, dépôt), jantes (dépôt), chaîne (lubrification), câbles de frein & vitesse (rouille, usure, lubrification), mécanismes de frein & vitesse (lubrification).

Mensuellement : Tige de selle (lubrifier pour éviter la saisie), manivelle (jeu de pédalier lâche), guidon (jeu, alignement, fêlure, courbure), selle (bon lien avec la tige), jantes (parapluie, alignement, craquelures), chaînes (étirement), plateaux et pignons (usure, déformation).

Deux fois l'an : Jeu de direction (billes, courses, cônes, usure et lubrification), jeu de pédalier (idem), moyeux (idem), pédales (idem), manivelles (bien fixées et serrées), potence (lubrifiée pour éviter la saisie), suspension (changement d'huile ou d'élastomère), déclenche rapide (usure, lubrification), jantes et rayons (craquelures, courbures, dentelures).

Annuellement : Cadre (rouille, craquelures, retouche de peinture), câbles et gaines (remplacement), freins et dérailleurs (jeu dans les bagues et mauvais fonctionnement), graissage complet (vérifier billes, cônes et courses), corps de cassette (lubrification).

2. Techniques pour rouler en groupe

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer l'ensemble des règles décrites ci-dessous. Durant la période d'échauffement ou à un moment où le groupe ralentit pour reprendre son souffle, chaque cycliste a le réflexe de se donner une distance de manœuvre suffisante autour de lui afin de pouvoir rouler de façon plus décontractée. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, le peloton se resserre. Plus la vitesse est grande, plus les cyclistes se rapprochent les uns des autres, plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base pour profiter du phénomène de l'aspiration.

La régularité : règle maîtresse

Maintenez constante la distance entre vous et le cycliste qui vous précède
Si vous laissez celui qui vous précède prendre de l'avance, il vous faudra ensuite accélérer pour le rejoindre. Ceux qui sont derrière vous devront aussi accélérer pour réussir à vous suivre. Évitez le plus possible d'utiliser les freins. En cas d'urgence, il est préférable de briser la file et de se placer à côté de la personne qui nous précède.

Ayez un coup de pédale constant, n'arrêtez pas inutilement de pédaler
Cesser de pédaler est pour celui qui vous suit le premier signe d'un éventuel ralentissement. Vous lui imposez ainsi un «garde-à-vous» inutile qui peut même devenir stressant à haute vitesse.

Maintenez votre vélo sur une ligne droite, la plus régulière possible
Un bon rouleur se reconnaît à la régularité de sa ligne de roulement. Il est beaucoup plus agréable de suivre un cycliste qui respecte cette règle. Elle n'est évidemment pas facile à respecter avec le nombre astronomique de trous que l'on rencontre. Attention! Toutefois, sachez qu'il est plus sécuritaire, lorsqu'on roule en peloton, de passer dans les petits trous que de systématiquement essayer de les éviter. Par vent de travers avec bourrasques, il est pratiquement impossible de maintenir une ligne droite. Essayez tout de même de faire de votre mieux.

La conduite du vélo

Ne regardez pas directement la roue du cycliste qui vous précède
Lorsqu'on rédige un texte à l'ordinateur, on ne doit pas regarder le clavier. De la même façon, les cyclistes n'ont pas à regarder directement la roue de celui qui précède. La vision périphérique transmet cette information.

La distance confortable entre votre roue et celle qui vous précède vous donne le temps de réagir si une variation de vitesse survient. Se maintenir aussi près de l'autre demande beaucoup de concentration et ne peut être pratiqué que par ceux qui ont de bons réflexes et des années d'expérience. À plus d'un mètre et quart de distance, le phénomène d'aspiration est diminué de beaucoup; à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus d'aspiration.

Indiquez de la main ou verbalement toutes les manœuvres de virage ou d'arrêt
Habituellement, c'est le cycliste en tête qui indique en premier un virage ou un arrêt. Pour éviter toute confusion, il est souhaitable que tous les cyclistes du groupe indiquent également de la main la manœuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il va falloir tourner ou s'arrêter.

Il est préférable de se tenir à environ 50 à 75 cm du bord de la route

Si vous roulez trop près de la bordure de la route, vous vous enlevez une marge de manœuvre transversale qui peut, devant un imprévu quelconque, être essentielle. De plus, si vous ne prenez pas assez de place sur la chaussée, les automobilistes auront le réflexe de vous pousser sur la bordure.

Ne dépassez pas vos limites

Le peloton roule de plus en plus vite. Au début, cette augmentation graduelle de la vitesse est stimulante. On pousse un peu plus fort sur les pédales. On tient bien la roue de celui qui nous précède. La concentration est maximale. Le coeur bat de plus en plus vite. On sent qu'on pousse ses propres limites. On retire un plaisir qui ne peut pas se décrire facilement (certains prétendent que c'est chimique). Le groupe insiste. Les plus forts vont peut-être même lancer un sprint. Le coeur bat vite, trop vite. Il faut coller au maximum la roue de celui qui nous précède si on veut suivre…

Il y a une limite qu'il ne faut pas dépasser. Sachez reconnaître ce point critique et si vous l'atteignez, n'hésitez pas à décrocher. Votre potentiel de risque est peut-être plus élevé durant ces quelques minutes que tout le reste de l'été. Rouler vite en peloton et profiter de l'aspiration demande une grande concentration et il est difficile, voire impossible, de la maintenir lorsqu'on a dépassé ses limites.

En effort, ne vous laissez pas distraire et ne distrayez pas les autres cyclistes

Pour maintenir votre vitesse de pointe lorsque vous roulez seul, vous devez déployer tout ce que vous avez comme force musculaire. En peloton, vous devrez en plus utiliser toute votre concentration. Plus vous roulez vite, plus l'aspiration est importante et plus vous devez vous concentrer sur votre pilotage. Évitez alors tout ce qui peut vous distraire : regarder son compteur, vérifier la position de la chaîne sur les pignons, discuter avec un autre, chercher de la main sa bouteille d'eau, etc.

Les relais

Lorsque vous prenez le relais, ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède de ralentir

Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se déplace pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de grosses chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h. Une file de cyclistes se comportant comme un ressort ou un accordéon, le dernier à la queue aura à produire une accélération plusieurs fois supérieure à la vôtre. Vous risquez alors de produire un largage involontaire. Pour éviter d'avoir ce comportement, vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre compteur la vitesse à laquelle vous roulez.

Lorsque vous passez le relais, **jetez d'abord un coup d'œil en arrière**. **Indiquez clairement votre intention** de passer le relais à celui qui vous suit. Écartez-vous très doucement de votre ligne de roulement. Déplacez-vous de votre ligne, d'environ un guidon et demi. Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers et rangez-vous à la fin.
Il ne faut pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre les troisième et quatrième cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton. Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui.

Si vous ne voulez pas faire les relais

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, il est préférable de continuer à faire la rotation et de faire un relais très court (quelques secondes) plutôt que de demeurer en fin de peloton.

Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme.

La tête du peloton

En tête de peloton, vous devez :

- Maintenir une vitesse la plus régulière possible;
- Indiquer clairement les virages et les arrêts;
- Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereux et éviter de passer très près des trous et crevasses;
- Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée, etc.), indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.
- Ne jamais s'écarter brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.
- Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton.
- En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing et toute la responsabilité du groupe. Rouler à la tête d'un peloton est, malgré les apparences, beaucoup plus exigeant que de rouler seul.
- Il faut être concentré, prévenant et le plus stable possible.

Pour augmenter la vitesse du peloton, vous devez :

- Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber ce gain de vitesse.
- L'augmenter très graduellement, 1 km/h à la fois.

-

Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais. Il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux ou trois en avant du peloton? Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le groupe revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

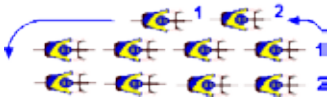
Formation de deux lignes parallèles

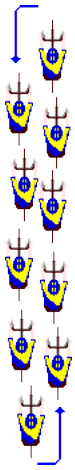
Il est préférable, pour un groupe de six cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles.

Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort, ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet d'aspiration est plus efficace.

Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par un roulement du groupe.

a) Le relais deux par deux a l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Il a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment du relais, il y a trois cyclistes de large.



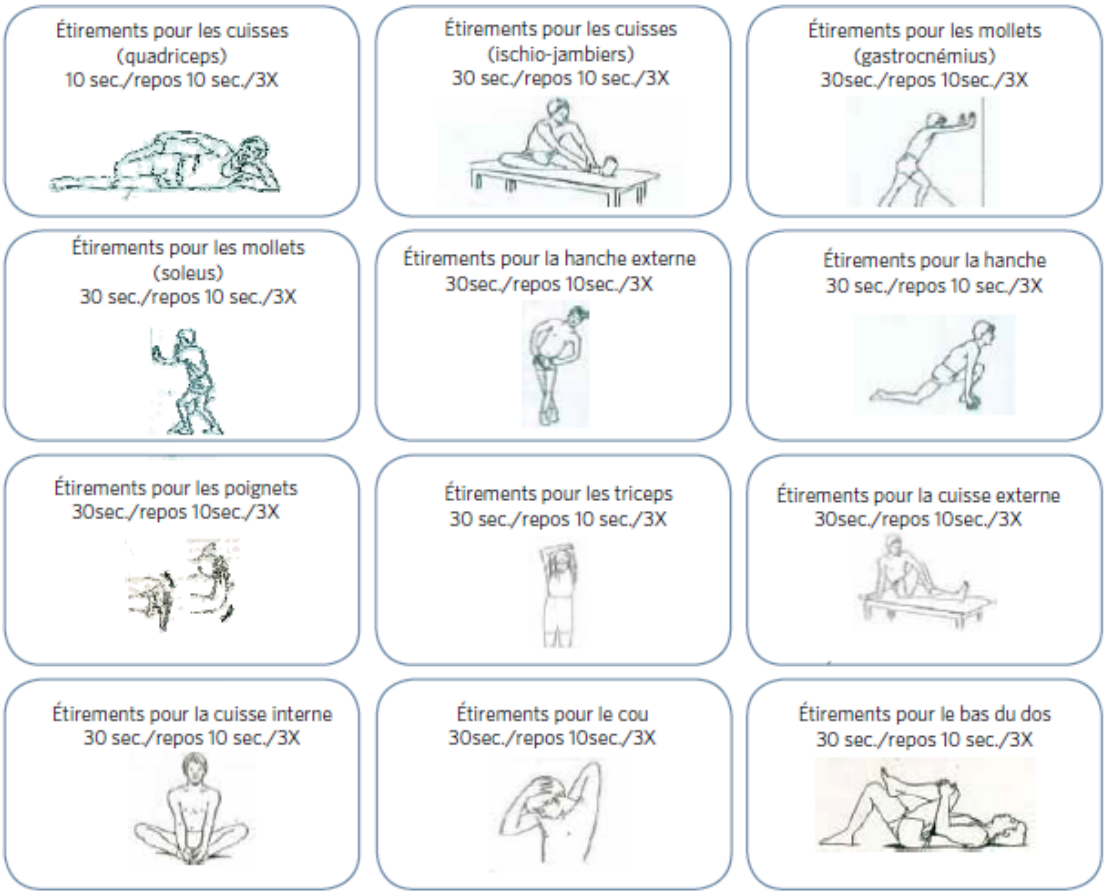


b) Pour faire des relais par roulement :

Il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se placer à gauche. Celui qui est en arrière à gauche se déplace alors dans la ligne de droite.

Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter. Faire des relais très courts est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace dans la ligne descendante du groupe. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (10 à 20 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

3. Échauffement et étirements



Pourquoi se réchauffer?

- Pour augmenter la température corporelle en général, augmenter la circulation sanguine.
- Pour étirer les tissus afin de permettre plus de flexibilité, diminuant ainsi la possibilité de déchirures musculaires, entorses ligamentaires et douleurs musculaires.
- Pour augmenter la décharge du fluide synovial, un lubrifiant naturel des jointures.

Durée de réchauffement

Un réchauffement complet doit prendre environ 15 à 30 minutes. Cette durée assure le réchauffement corporel nécessaire préalable à l'exercice ou à l'activité. Les étirements sont de deux types : dynamique et statique.

Étirements en deux types

Dynamique (balistique)
Mouvement rebondissant : dangereux parce qu'on demande aux muscles de s'étirer et de se contracter dans une très courte période de temps, amenant ainsi des possibilités de blessures ou de douleurs musculaires. Ces étirements sont contre-indiqués.

Statique
Étirements doux qu'on maintient pendant 30 secondes et que l'on répète 3 fois. Les muscles doivent être étirés lentement et progressivement au point maximum, sans causer de douleur. Ces étirements doivent être confortables. Ils peuvent être faits plusieurs fois par jour (jusqu'à trois fois).

Mouvements à éviter en faisant les étirements

- Hyperflexion d'une articulation
- Hyperextension du dos et du cou
- Rotation soudaine
- Rebondissements
- Sauts excessifs
- Balancements rapides des bras ou des jambes

Pour augmenter la flexibilité

- Pratiquer un léger échauffement quelques minutes avant les étirements
- S'assurer que les étirements ne causent pas de douleurs
- Maintenir les étirements 30 secondes
- Changer de position lentement entre les étirements
- Répéter les étirements plus d'une fois
- Faire les étirements chaque jour

Fin de randonnée

Comme le corps est graduellement réchauffé au début de l'exercice, le corps doit graduellement se rafraîchir. Nous devrions prendre 8 à 10 minutes pour le *cool down*. Les phases sont :

- Marche ou activité légère pour empêcher l'accumulation de sang dans les muscles actifs et les extrémités : l'inactivité après l'exercice ne permet pas au sang de revenir au cœur, donc celui-ci travaille plus fort pour

compenser la diminution de sang qui revient, ce qui provoque un risque d'étourdissement et d'évanouissement (durée 5 minutes)

- Mêmes étirements que pendant le réchauffement, ce qui prévient la douleur et les raideurs postexercices (durée 3 à 5 minutes). Les douleurs musculaires débutent de 8 à 24 heures après l'exercice, et elles sont moins fortes les jours suivants. Les traitements recommandés sont la glace, la chaleur, le massage et les étirements.

Les douleurs musculaires sont causées par

- Le début d'un programme de renforcement
- L'augmentation de la distance parcourue
- L'augmentation du braquet ou de l'intensité
- Le changement de position sur le vélo

Bon Tour!