Quelques techniques de bases pour mieux descendre en VTT

Par Clément Epailly
Et Siméon Muller

Sommaire

La lecture du terrain *p 3*

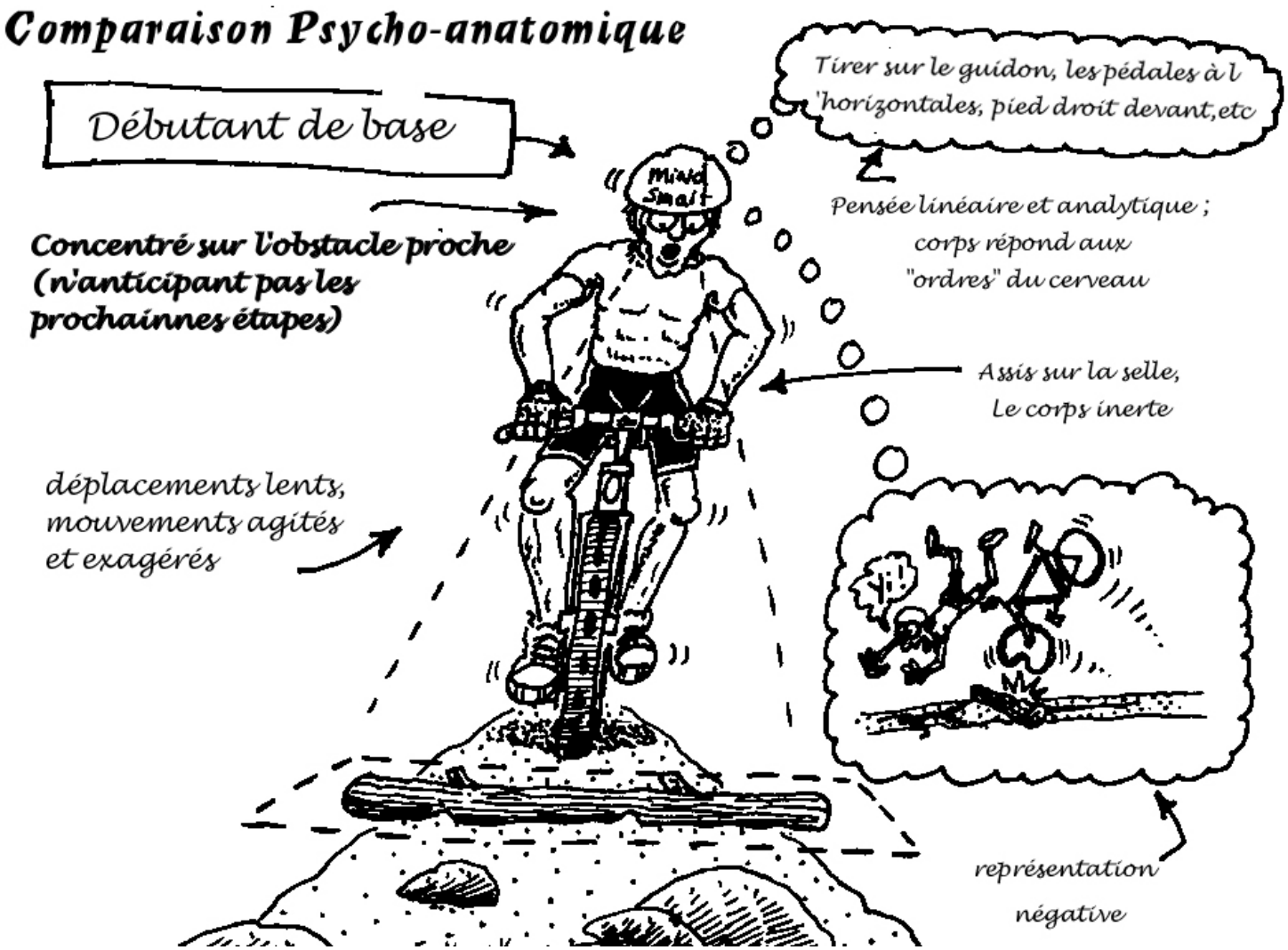
Le freinage *p 5*

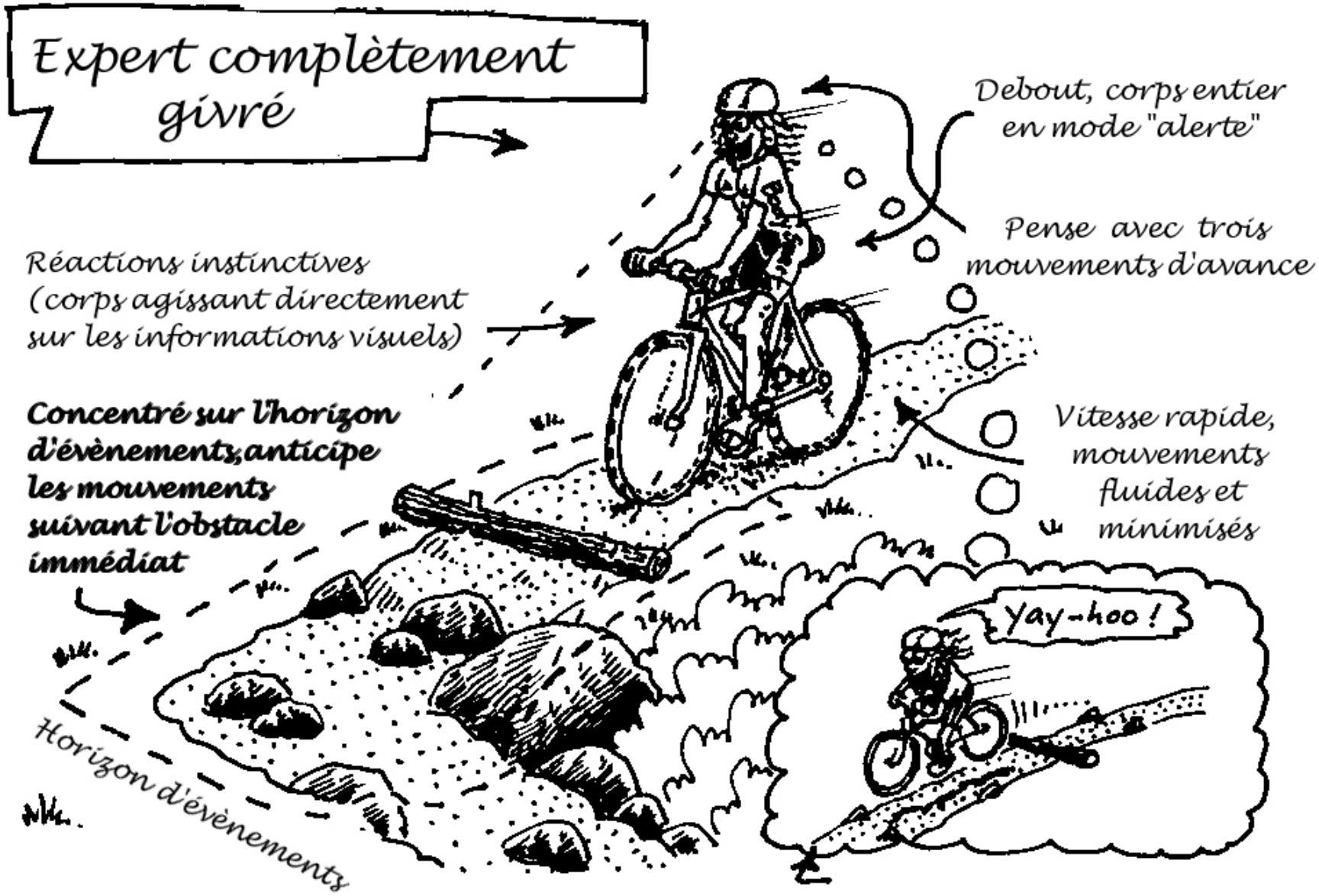
Les virages *p 6*

Les sauts *p 11*

Les actions sur le VTT *p 13*

La lecture du terrain




Expert complètement givré
Debout, corps entier en mode "alerte"
Pense avec trois mouvements d'avance
Réactions instinctives (corps agissant directement sur les informations visuels)
Concentré sur l'horizon d'évènements, anticipe les mouvements suivant l'obstacle immédiat
Vitesse rapide, mouvements fluides et minimisés
Yay-hoo !
Horizon d'évènements

Le freinage

Pour vous arrêter ne comptez pas sur le frein arrière. Le frein avant apporte environ 75% de la puissance nécessaire. Pour un freinage optimal il faut :

- basculer le corps en arrière pour mieux répartir le freinage entre les deux roues,
- abaisser le centre de gravité pour ne pas faire un soleil,
- éviter de bloquer les roues.

Les virages

Tourner en VTT est avant tout une histoire de **regard et de volonté**. Si on regarde où on veut aller, et si on veut vraiment y aller, le vélo suivra. Il existe cependant quelques techniques bonnes à connaître.

♣ Trajectoire :

α En théorie la meilleure trajectoire est à l'**extérieur** du virage en entrant, **intérieur** en milieu de courbe et **extérieur** à la sortie. Cette règle ne doit pas être appliquée les yeux fermés car **chaque virage est différent**. Dans quasiment tous les cas vous pouvez ouvrir exagérément à l'entrée, vous augmenterez votre champ de vision et aurez un virage moins serré. Mais pensez à rouler où le terrain est le plus propre pour rechercher une adhérence maximale, allez aussi chercher les appuis éventuels.

Dernier petit conseil, la trajectoire dépend beaucoup de ce qu'il y a avant et après un virage. Vous serez parfois obligé de « sacrifier un virage » pour mieux prendre le suivant.

♣ Freinage :

α Freinez fort au dernier moment. Une fois dans le virage, **lâchez les freins** pour prendre de la vitesse et favoriser l'accroche des pneus. Ceci demande une grande maîtrise du freinage pour pouvoir perdre le moins de temps possible.

♣ Regard :

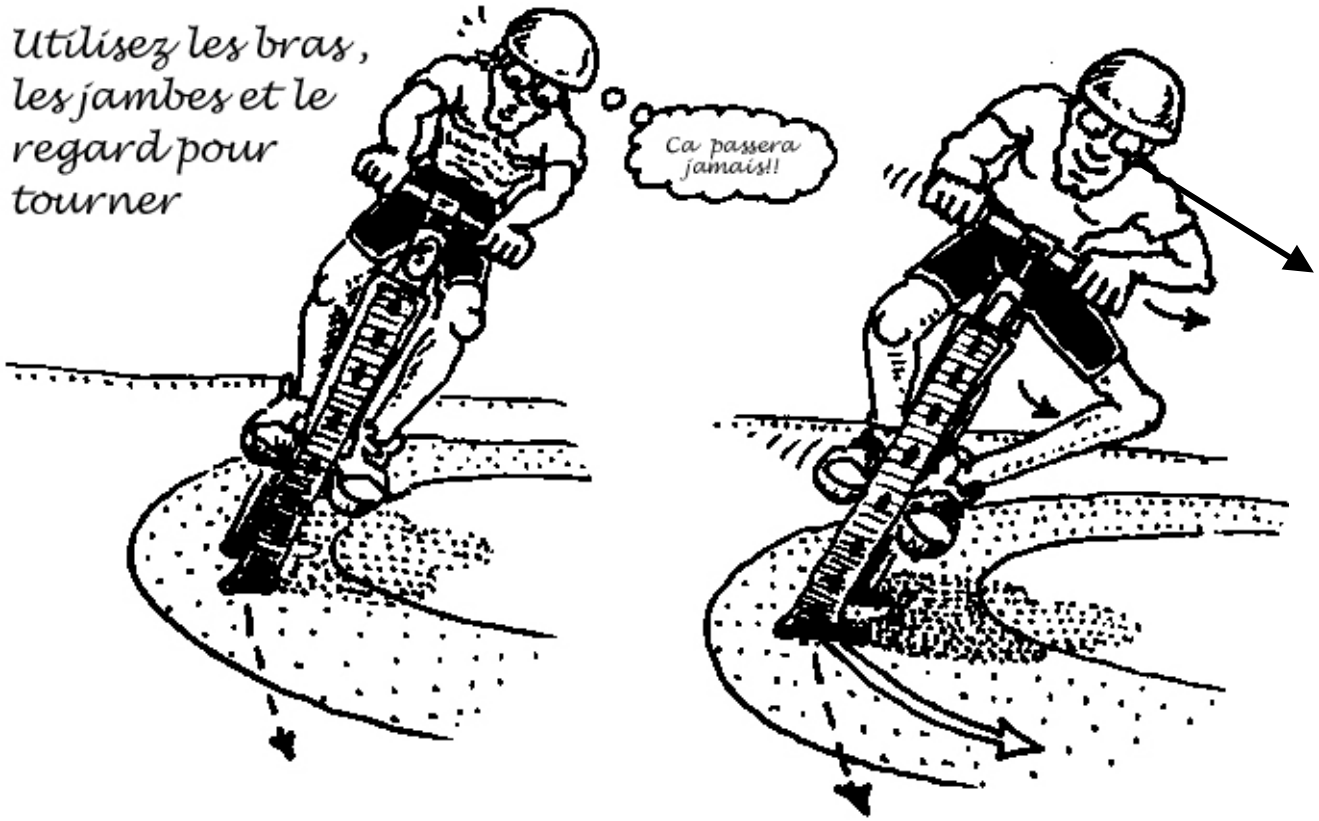
α Forcez vous à lever les yeux de votre pneus avant pour **regarder vers la sortie** avant même d'avoir engagé le virage. Cela positionnera automatiquement vos **épaules** vers là où vous voulez aller. Au début exagérez le mouvement, et jetez vous aveuglément dans le virage en gardant les yeux fixés vers la fin de la courbe.

♣ Position des pédales :

α En général la **pédale extérieure** est en **bas**. En mettant le **maximum de poids** sur cette pédale vous augmenterez l'accroche des pneus, et aurez plus de facilité pour pencher le vélo. Sur terrain défoncé ou dans des pentes raides, il est parfois souhaitable de garder les pédales à plat.

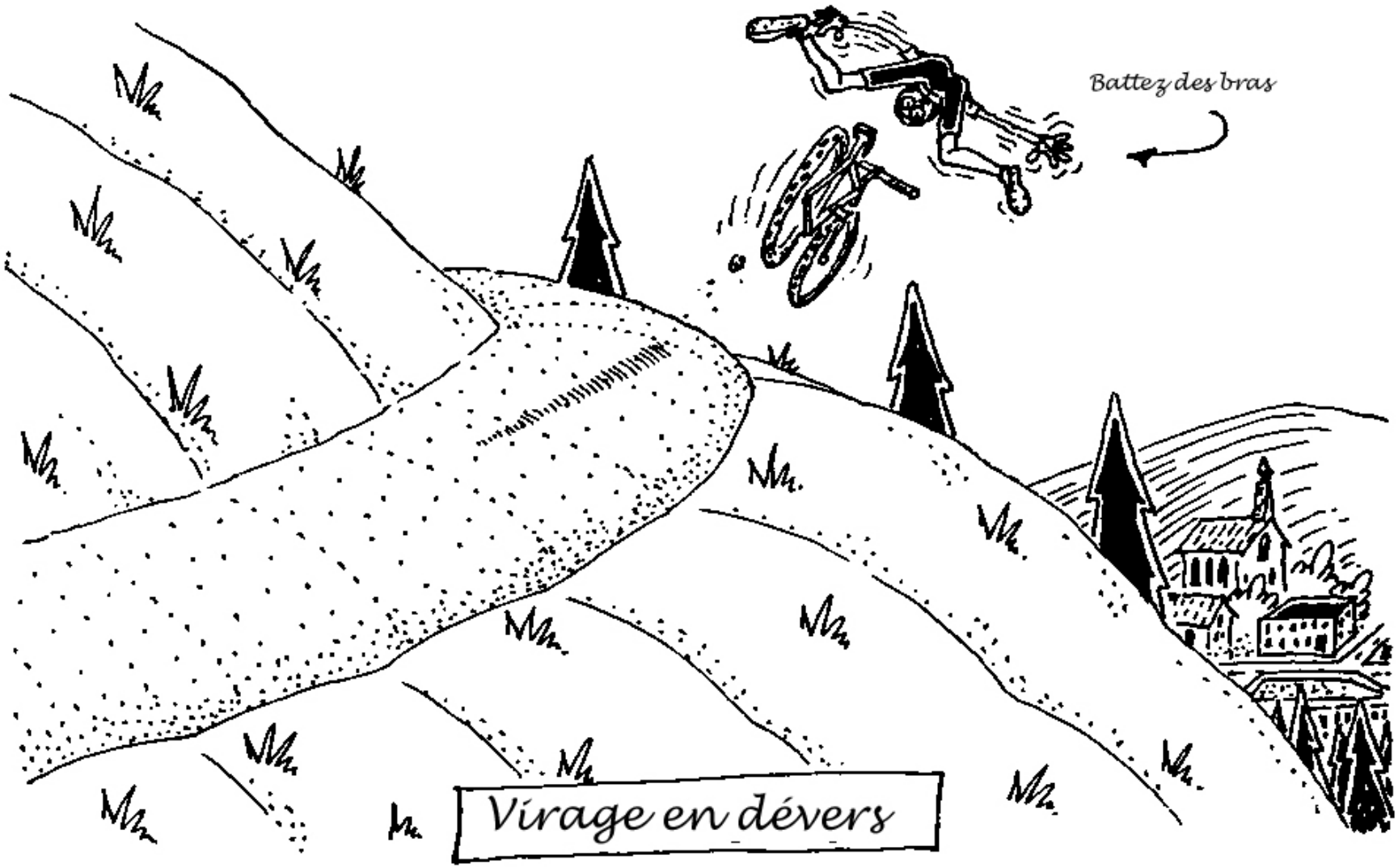
♣ Genoux et coudes :

α Aider vous des coudes et des genoux pour tourner. Genoux et coudes sortis vous permettront de mieux engager le virage.



♣ Angulation du vélo :

α N'hésitez pas à pencher le vélo. Dans un virage relevé le corps bascule vers l'intérieur du virage, pour un virage à plat, le corps peut rester droit (seul le vélo est penché). Pour négocier un virage en dévers, mettez tout votre poids sur la pédale aval, accentuez l'angulation du vélo pour que les crampons latéraux plus agressifs adhèrent et déportez le corps en aval.


Battez des bras
Virage en dévers

Les sauts

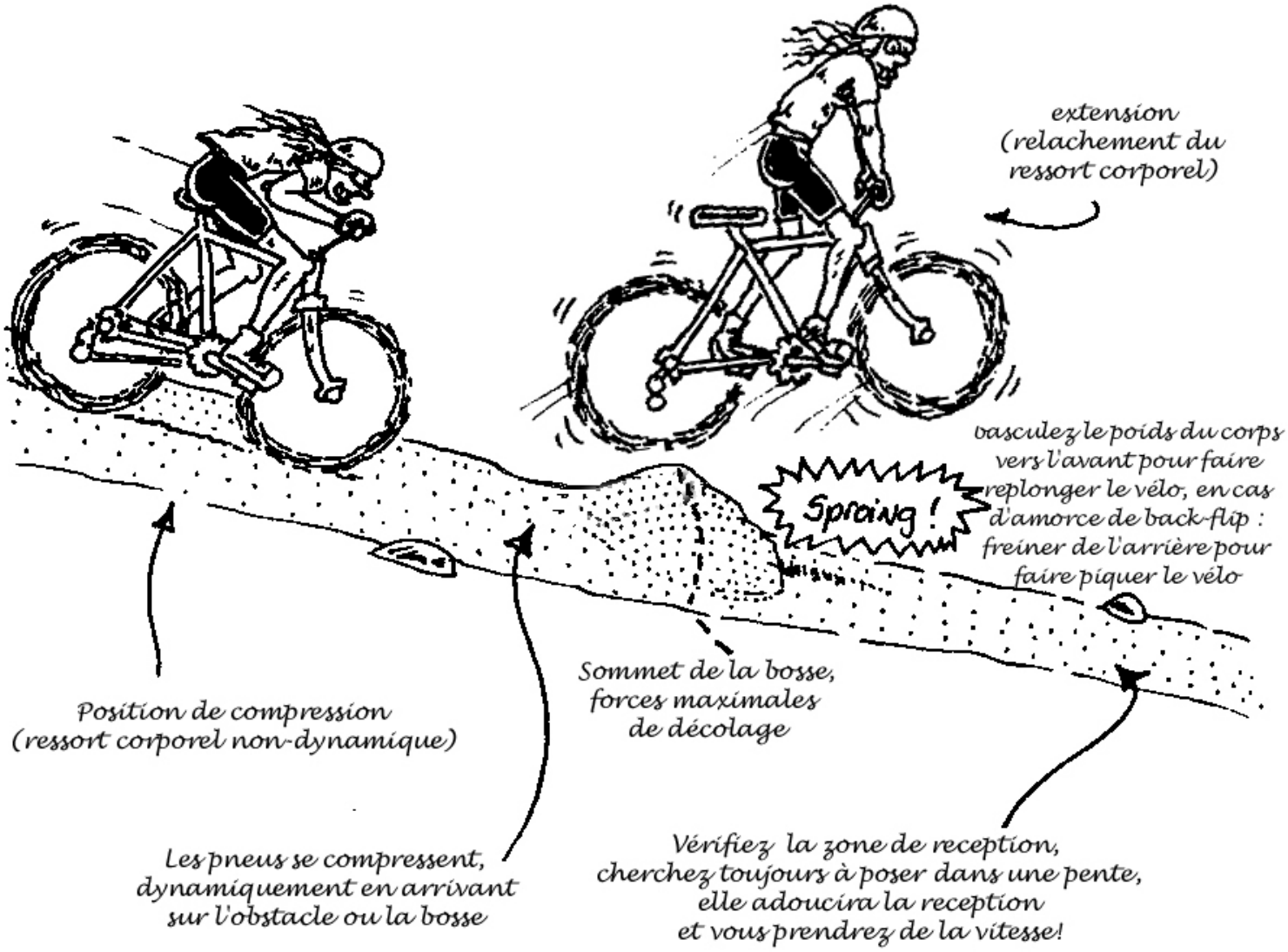
La règle la plus importante pour sauter est « réceptionner dans une pente ». Les meilleurs free-riders sont capables de sauter des barres rocheuses avoisinant les 10 mètres, mais en l'absence de pente de réception il est impensable de sauter plus de 3 mètres. Pour un débutant c'est pareil mais en centimètres, vous devez sûrement vous situer entre ces deux extrêmes.

Le bunny-hop

En français le bunny-hop veut dire « saut de lapin ». Il est intéressant d'avoir l'image d'un lapin qui bondit pour effectuer ce geste technique. Il s'agit d'un mouvement en deux temps. Il faut d'abord lever la roue avant, en basculant le corps vers l'arrière, les bras tendus. Puis soulever la roue arrière, avant de rabattre la roue avant. Le corps doit se détendre vers l'avant en accompagnant ce geste d'une impulsion des jambes. Enfin, laissez remonter naturellement le vélo par une flexion des jambes tout en repoussant les bras vers l'avant pour faire piquer la roue avant.

La double bosse

Pour franchir une double bosse, il s'agit de prendre appel sur la première afin de réceptionner en douceur dans la deuxième. Avec un peu d'imagination vous trouverez des doubles naturelles plus où moins grosses partout où vous allez ! Quand vous descendez, cherchez des appels pour décoller et des pentes pour vous réceptionner. Une bonne lecture du terrain permet de gagner de précieuses secondes et surtout d'éviter le maximum d'obstacles.

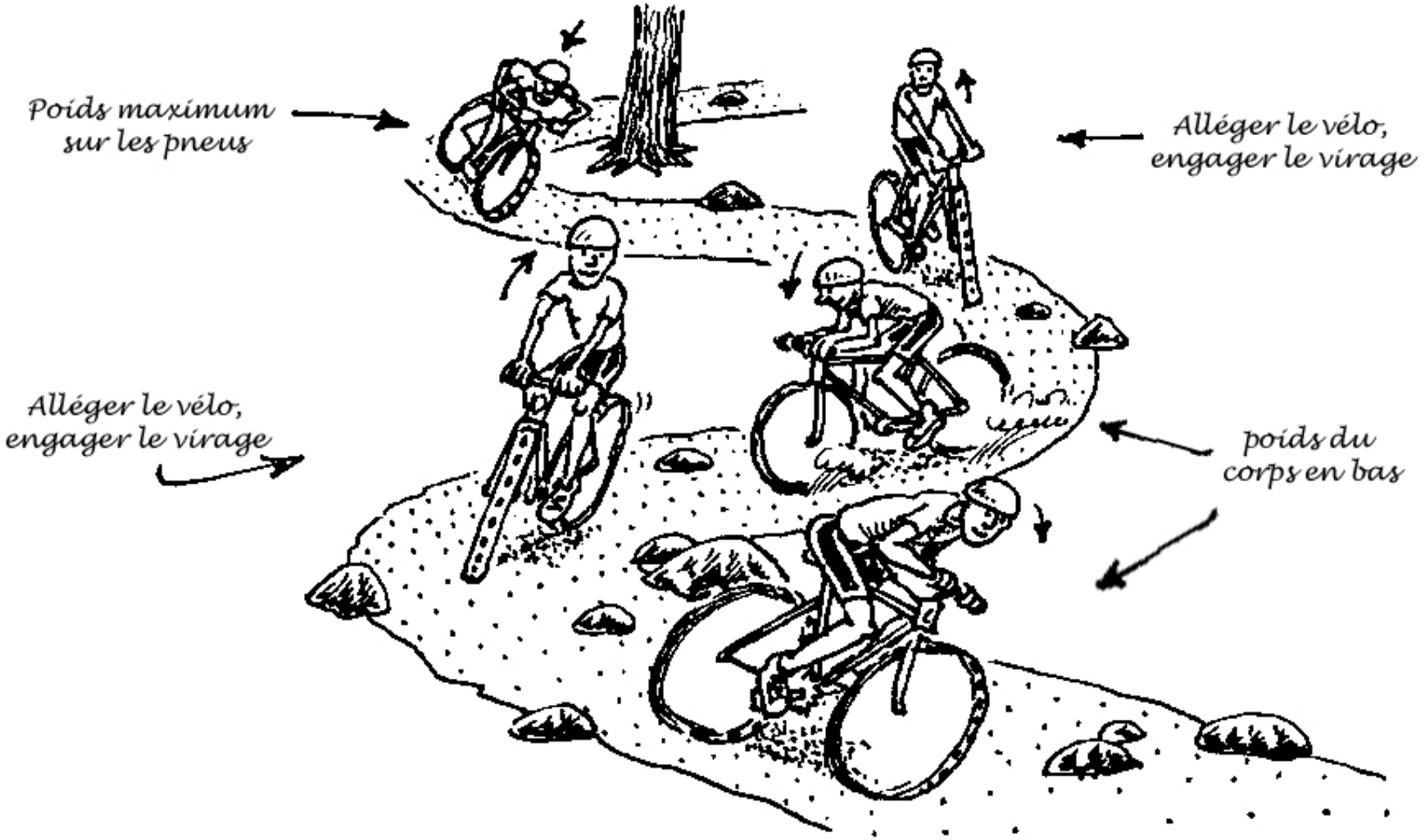

extension
(relachement du
ressort corporel)
basculez le poids du corps
vers l'avant pour faire
replonger le vélo, en cas
d'amorce de back-flip :
freiner de l'arrière pour
faire piquer le vélo
Sproing !
Position de compression
(ressort corporel non-dynamique)
Sommet de la bosse,
forces maximales
de décolage
Les pneus se compressent,
dynamiquement en arrivant
sur l'obstacle ou la bosse
Vérifiez la zone de reception,
cherchez toujours à poser dans une pente,
elle adoucira la reception
et vous prendrez de la vitesse!

Les actions sur le VTT

Un pilotage efficace sur le vélo demande un engagement conséquent. Tous les gestes que vous effectuerez sur le vélo auront une incidence sur le comportement du vélo. Si vous ne faîtes rien, c'est le vélo qui décidera à votre place et en général il vous fera manger la poussière ! Pour garder le contrôle il faut se servir du terrain, soit pour garder le contact avec le sol, soit au contraire pour survoler des sections difficiles. C'est une succession de flexions/extensions qui vous permettront d'alléger le vélo ou de le plaquer au sol.

Ici, Chris Kovarik vient d'avaler une bosse pour ne pas décoller
et s'apprête à faire piquer le vélo dans la pente pour gagner de la vitesse !

La technique ci-dessous est inspirée du ski, il s'agit d'alléger le vélo à l'entrée du virage puis de transmettre le poids sur les pneus pour avoir une adhérence maximale en fin de courbe (à vous d'essayer et de sentir le geste adéquat !) :



Maintenant,

Va rouler !