

# Sommaire

comment progresser p. **5**  
où pratiquer p. **8**

**BIKER 1** p. **10**  
techniques p. **12**  
mécanique p. **17**  
sécurité p. **22**

**BIKER 2** p. **26**  
techniques p. **28**  
mécanique p. **40**  
sécurité p. **45**  
orientation p. **48**  
environnement p. **53**

**BIKER 3** p. **58**  
techniques p. **60**  
mécanique p. **75**  
sécurité p. **79**  
orientation p. **82**  
environnement p. **87**

lexique p. **92**

## Comment progresser ?

Tu as envie de sauter, de rouler vite ou encore de faire des figures ? C'est normal, mais comprends aussi que ce n'est pas forcément facile.

Pour y arriver plus vite, les conseils d'un moniteur te seront d'une grande aide. Et en pratiquant régulièrement, tu vas vite progresser.



Fabien BAREL a lui aussi travaillé longtemps sa technique pour devenir champion du monde de VTT descente en 2004. Aujourd'hui, il est le parrain de tous les BIKERS car il veut te montrer qu'on ne devient pas un as du pilotage en quelques séances.

**Sois patient, roule toujours bien protégé et fais-toi plaisir avant tout !**  
**Fabien**

Car pour apprendre, il faut essayer et donc parfois se tromper. L'important est de réussir ensuite... C'est à cela que nous allons t'aider, en te proposant 3 niveaux d'apprentissage.

Si tu respectes les étapes du BIKER, tu progresseras beaucoup plus rapidement. Les BIKER I et II abordent les bases du VTT pour passer partout. Ils te permettront de réaliser des gestes plus techniques lors du BIKER III. Si tu vas trop vite, tu feras des erreurs pendant longtemps.

Chaque étape de ce carnet valide tes capacités.



Chaque technique est évaluée 2 fois :

- **par toi** en cochant les petites cases lorsque tu maîtrises les gestes travaillés ;
- **par le moniteur** qui valide chaque technique si tu les réalises correctement.

Quand toutes les techniques du 1<sup>er</sup> BIKER sont validées par un moniteur, tu obtiens ton niveau et la plaque de guidon qui confirme que tu es un BIKER. Place-la sur ton vélo pour la montrer aux copains... et continue !



## Où pratiquer ?

Pour pratiquer toute l'année, contacte un moniteur près de chez toi :

[www.moniteurcycliste.com](http://www.moniteurcycliste.com)



ou rejoins un club de

la Fédération Française de Cyclisme : [www.ffc.fr](http://www.ffc.fr)



Tu peux aussi partir avec ta famille ou entre copains pour découvrir les chemins.

Il existe pour cela des sites VTT labellisés par la FFC partout en France (voir ci-contre).

Tu y trouveras des itinéraires pour tous les niveaux, mais aussi un point de lavage, un accueil avec parfois la possibilité de louer des VTT et d'autres services pour passer un bon moment.

Tu peux aussi acheter un topo-guide VTT. C'est un livre qui rassemble des idées de sorties et les indications pour te guider sur le terrain. Il en existe pour toutes les régions de France. Par exemple, les topos LIBRIS sont très bien conçus. Tu les trouveras, ainsi que le livre "Pilote ton VTT" sur : [www.glenatlivres.com](http://www.glenatlivres.com).

Sinon, avec le BIKER 2, puis avec le BIKER 3, tu vas pouvoir construire toi-même tes circuits en utilisant les cartes de ta région. C'est à cela que les fiches Orientation de ce carnet vont te servir...

**Amuse toi bien !**



# OÙ PRATIQUER LE VTT ET LE VTC ?

Sur les sites de la FFC bien sûr !

+ de 63000km de sentiers balisés vous attendent

Besoin d'informations, de traces GPS ?  
Connectez-vous sur [www.sitesvtt.ffc.fr](http://www.sitesvtt.ffc.fr)

Découvrez l'application des Sites VTT-FFC®



PROCUREZ-VOUS LE GUIDE OFFICIEL DES SITES VTT-FFC®

**CONDITIONS** Envoi de votre demande avec votre adresse postale à [sitesvtt@ffc.fr](mailto:sitesvtt@ffc.fr)



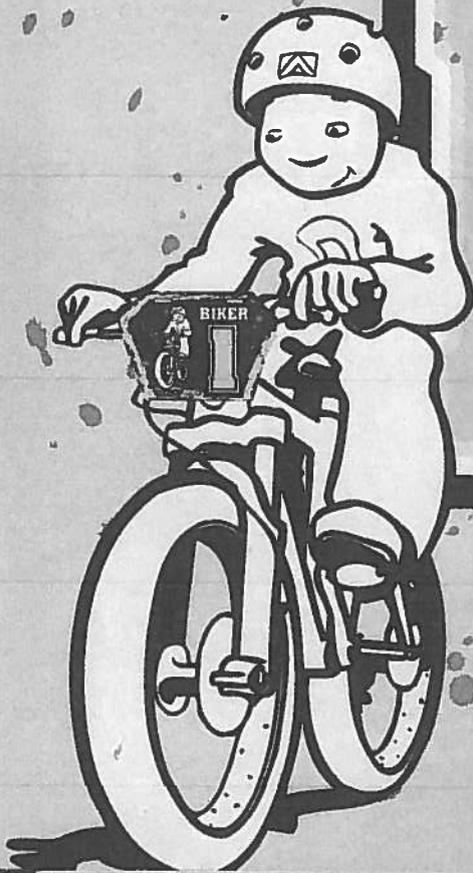
POUR EN SAVOIR PLUS :  
Contact : Tel. 01 81 88 09 58  
[www.sitesvtt.ffc.fr](http://www.sitesvtt.ffc.fr)



# BIKER

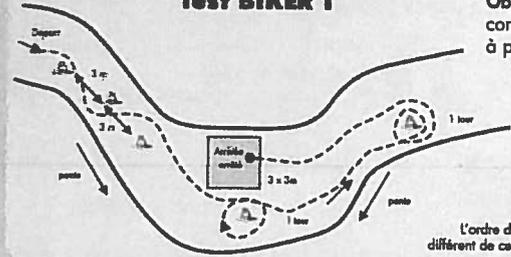
## Evaluons ton niveau

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 tes points forts et tes difficultés.



### Test BIKER 1

Objectif :  
contrôler son vélo  
à petite vitesse



nombre de  
pieds posés :

L'ordre des exercices peut être  
différent de celui présenté ci-dessus.

**exercice réussi** = maîtriser son vélo sans poser le pied à terre  
et en changeant de vitesse.

D'ici peu, tu réaliseras tous ces gestes sans problème. Tu pourras même mesurer la progression avec ce carnet, car tu réalises le même test et en fin de stage.

**Ne sois pas pressé** : il faut parfois beaucoup de temps pour acquérir 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

date : . . .

- entoure sur le parcours ci-dessus les exercices que tu as réussis
- 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 : tes 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

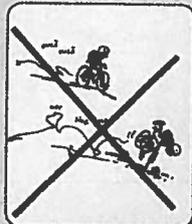
Cette position permet de rouler sur des rigoles, des cailloux ou encore des racines, en les absorbant : tu l'allèges pour ne pas être secoué comme un sac de patates ! Cela ne veut pas dire qu'il faut décoller les roues, mais simplement être souple pour éviter qu'elles ne tapent dans les cailloux, les trottoirs...

### Les erreurs à éviter :

une pédale + haute que l'autre

enlever un pied

rester assis



## Doser le freinage

Rouler à VTT sur la terre, les graviers ou dans la boue, c'est un peu comme sur une patinoire<sup>1</sup> : l'adhérence est parfois faible, même très faible dans l'herbe mouillée !

Pour ne pas glisser ou déraiper, tu dois être très souple avec les freins. C'est ce dosage qui fera de toi un bon pilote. Voici comment faire :

- Je garde toujours un doigt sur chaque frein pour réagir plus vite, donc moins violemment.



**Il faut freiner avec un seul doigt : l'index.**  
Mais pour cela, tes leviers doivent être bien réglés (pages 18 et 42)

- Je freine progressivement et non pas à fond d'un seul coup : je commence doucement puis j'appuie de plus en plus fort.

Entraîne-toi à « lécher les freins » comme pour le pédalé-freiné (ci-contre) ou encore à descendre une butte le plus doucement possible...

- Je ne freine pas en continu mais j'alterne, sinon les freins chauffent et perdent leur efficacité, et surtout, je fatigue mes doigts et mes avant-bras.

- J'essaie de ne pas déraiper pour ne pas enfumer mes copains derrière et pour préserver les chemins.

Déraiper, ce n'est pas freiner ! Un bon pilote freine bien parce qu'il est toujours à la limite du dérapage, mais il ne bloque jamais sa roue arrière.



### Validation des Techniques

date : . . . . .

- Le pédalé-freiné  à travailler  acquis
- Le dosage du frein  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

.....

<sup>1</sup> N'essaye pas car la gamelle est assurée !

## 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 ?

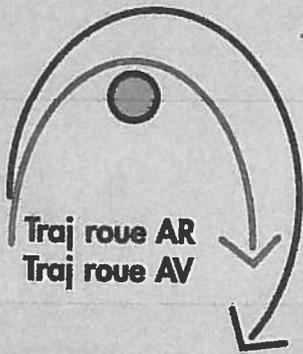
**+** Pour contrôler ta vitesse  
il faut freiner en continu mais légèrement  
+ pédaler tout le temps pour maintenir ton équilibre.

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 souple (braquet\* ni trop dur, puisque je freine, ni trop facile, pour ne pas déraper).
- Je freine toujours légèrement des 2 freins sans à-coups (on appelle ça "lécher" les freins) et j'apprends dès maintenant 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.



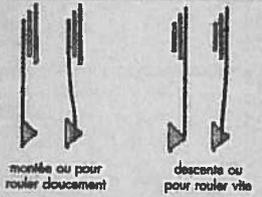
Traj roue AR  
Traj roue AV

○ J'élargis mes trajectoires dans les passages serrés, comme si je roulais avec une remorque (ma roue arrière) qui coupe les virages. Je dessine avec ma roue AV la trajectoire la plus large possible pour que ma roue AR ne touche rien...

## Changer les vitesses

Ton VTT dispose de plusieurs vitesses, contrairement à un BMX. Pourquoi ? Parce qu'à VTT, le terrain n'est pas tout plat : il y a de longues descentes et surtout de longues montées. Les vitesses sont là pour que tu puisses adapter ton effort au terrain.

Entre les plateaux (à l'avant) et les pignons (à l'arrière), il existe de multiples combinaisons. Laquelle choisir ?



- ▶ Si le terrain est presque plat ou légèrement vallonné, reste sur le moyen plateau et change uniquement les pignons (cela est plus facile et moins brutal).
- Plus le pignon est grand, moins tu forces (en montée ou sur le plat à vitesse faible)

▶ S'il y a une grosse descente ou un montée importante, change de plateau.  
→ Plus le plateau est grand et plus tu forces, mais tu vas aussi plus vite

Quelques règles d'utilisation à respecter :

- Je change toujours les vitesses en pédalant (et jamais à l'arrêt !)
- Je ne passe pas trop de vitesses à la fois (une par une c'est mieux)
- J'anticipe : je change en bas d'une montée et non pas au moment où c'est le plus raide (dur), sinon je risque de casser la chaîne !

**+** Regarde toujours loin pour prendre des informations (montée, virage, barrière...) qui t'imposent de changer de vitesse, en anticipant bien sûr !

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- La position de base  à travailler  acquis
- Changer les vitesses  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# Les descentes

Les descentes sont impressionnantes au début. Mais tu en seras bientôt friand 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 sinon
  - 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 ta roue AV tape un obstacle, tu vas tomber par devant, donc pour éviter cela, mets tes fesses en arrière au moment où ta roue avant va 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 ta taille. Un vélo est monté « à la chaîne ». Il faut maintenant le personnaliser, c'est-à-dire l'adapter à ta morphologie et non pas seulement y coller des autocollants. 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'évitera 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 te « 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, tes leviers de frein doivent être inclinés dans le même axe que tes bras.

- la garde des leviers : si tu as 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 encorder 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 te coincer les autres doigts qui tiennent le guidon.

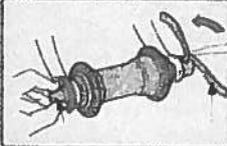


## Le démontage des roues

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



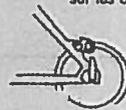
Pour enlever ou serrer ta roue, place-toi au dessus du vélo : tu pourras manipuler les leviers tout en tenant ton vélo.

### Pour enlever la roue :

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

### Pour remettre la roue :

0. Si c'est la roue AR, place la chaîne sur le petit pignon
1. Emballe la roue dans son logement et fait reposer ton vélo sur les roues pour que la roue soit bien positionnée (centrée)
2. Visse l'écrrou 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 casser) et sans trop de facilité (ta roue ne tiendra pas !)
4. Si c'est trop facile, débloque le levier et ajuste en vissant l'écrrou puis rebloque le levier (étape 3) ; inversement si c'est trop dur : tu peux dévisser l'écrrou
5. N'oublie pas de remettre ton câble de frein... et roule ma poule !



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 ferais-tu si la chaîne de ton vélo cassait ? Tu la réparerais... Oui mais ce n'est pas si simple, tu le verras au 2ème BIKER.

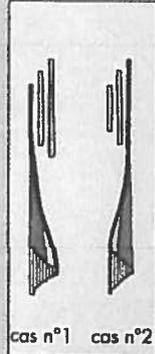
En attendant, tu peux déjà faire en sorte qu'elle ne casse pas, et pour cela il faut en prendre soin.

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

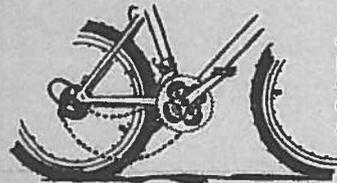
### Explications :

Ta 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 ta chaîne est sur le petit plateau et le petit pignon, sa ligne n'est pas droite (cas n° 1)
- si ta 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 ta chaîne est sur le petit pignon et le petit plateau, elle sera complètement détendue (comme sur le dessin ci-dessous) et tu dérailieras souvent !

# Vérifier ton VTT

Ton vélo n'est pas éternel : il s'use, plus ou moins vite, en fonction de sa qualité, de ton utilisation et de ton entretien. Un mauvais entretien peut même être la cause d'un accident.

Voici ce qu'il faut vérifier pour te faire plaisir avec un vélo qui fonctionne bien :

### Avant chaque sortie :

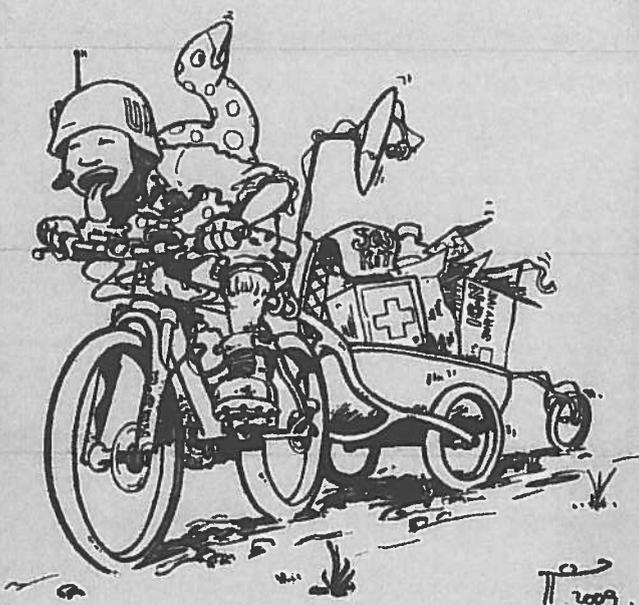
- les roues sont correctement fixées
- les pneus sont en bon état : pas d'usure prononcée ou de déchirure sur les flancs
- les pneus sont gonflés correctement : tu dois pouvoir enfoncer tes pouces lorsque tu serres le pneu à deux mains ; jamais plus de 2 bar, sauf si tu roules sur la route
- les freins sont efficaces : patins ou plaquettes de frein pas usés ; jante ou disque non voilé ; leviers bien réglés
- la chaîne est graissée
- les poignées ne glissent pas, sinon colle-les avec de la laque pour cheveux, ou fixe-les avec du fil de fer fin
- il n'y a pas de jeu dans la direction et dans les roues, sinon reporte-toi à la page 79 ou va voir un spécialiste

### Tout est OK ?

### Bravo, tu peux aller rouler...

#### A faire régulièrement :

- Je contrôle le serrage de tous les écrous et boulons : pédales, pédalier, selle, potence...
- Je vérifie que les leviers de vitesses et de freins (à câble) sont souples, sinon, je change la gaine et le câble (au moins 1 fois par an)



**sécurité**

**+**

Lorsque tu pars à VTT dans la forêt ou en montagne, tu ne dois pas te mettre, ni mettre tes copains et copines en danger. Pour cela, nous allons apprendre ensemble comment éviter les incidents.

## L'équipement du parfait vététiste

Pour être autonome et rouler seul avec les copains ou copines, tu dois emporter avec toi un minimum de choses afin que ta sortie se passe bien... Cela t'évitera de rentrer à pied ou d'appeler les parents.

Tout d'abord, pas question de partir sans le minimum :

- casque
- gants (longs c'est mieux)
- lunette (pour la boue, les branches...)
- vêtements et chaussures adaptés

Ensuite, un vrai vététiste roule toujours avec un sac et de l'eau.

Il existe plein de petits modèles légers et peu encombrants. Mais attention, tu dois pouvoir y ajouter tout ce qui suit...

Dans ton sac, on doit trouver :

**Pour les incidents mécaniques :**

- un dérive-chaîne
- un multi-outils avec des clés BTR (ou Allen à 6 pans)
- un tournevis plat et cruciforme
- une pompe et une chambre à air
- des rustines, de la colle et deux ou trois démonte-pneus
- des patins ou plaquettes de frein de rechange

**Pour être à l'aise :**

- des barres de céréales ou des fruits secs
- de l'eau bien sûr !
- des mouchoirs en papier
- un coupe vent au cas où le temps change ou pour les pauses
- une montre pour rentrer à l'heure et savoir quand la nuit va tomber
- des protections si tu vas sauter...

**Pour agir en cas de problème :**

- un téléphone ou une carte téléphonique
- les numéros des personnes à contacter, même si tu les connais par cœur
- ton nom et les coordonnées s'il t'arrive un accident et que tu es seul et inconscient.

Cependant, il est déconseillé de rouler tout seul. Une chute est vite arrivée et les parents peuvent te chercher longtemps... très longtemps !

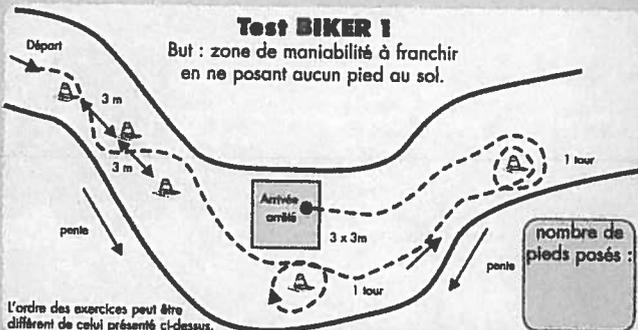


# Evaluation finale



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 11).

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



L'ordre des exercices peut être différent de celui présenté ci-dessus.

Si tu réussis tous les exercices, tu seras reconnu 1er BIKER.

Cela veut dire que tu sais :

- je maîtrise la position de base et je fais le parcours sans m'asseoir sur la selle
- rouler à vitesse lente en conservant ton équilibre (pédalé-freiné)
- garder l'adhérence de tes roues en montée et en descente
- descendre une pente raide

## "Demande ta médaille !"

évaluation finale

date : .....

Félicitation ! Tu as réussi le 1er BIKER !

NOM et cachet du moniteur : .....

Ses remarques : .....



# MCF

moniteur cycliste français

...roulez bien accompagné...  
avec des professionnels diplômés d'Etat

Cours de vélo, stages techniques, passage de tests, raids, voyages  
Retrouvez la liste des 750 moniteurs MCF sur

[www.moniteurcycliste.com](http://www.moniteurcycliste.com)  
tél. 04 76 44 21 92 e-mail > [contact@moniteurcycliste.com](mailto:contact@moniteurcycliste.com)

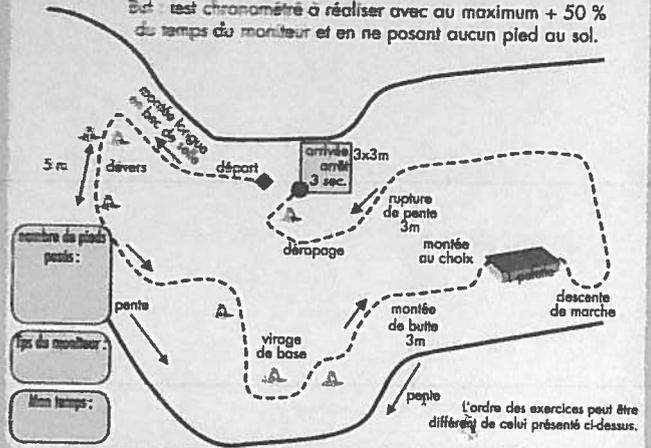
# BIKER



**Félicitations !** Tu es déjà au 2ème niveau du programme BIKER. C'est là que tu vas apprendre à franchir toutes sortes d'obstacles : des dévers, des marches, etc. Tes progrès seront peut être plus lents, mais tu vas découvrir rapidement les joies du pilotage. Ne brûle pas les étapes, car pour passer au

## Test BIKER 2

But : test chronométré à réaliser avec au maximum + 50 % du temps du moniteur et en ne posant aucun pied au sol.



3ème BIKER, il faut d'abord bien maîtriser tous les gestes du BIKER II. Ce test n'est pas une compétition entre pilotes. Tu ne dois pas te comparer aux autres, mais à toi même, entre le début et la fin du stage.

### évaluation initiale

date :  .  .

- entoure sur le parcours ci-dessus les exercices que tu as réussis
- barre les exercices que tu as loupés et que tu vas travailler

NOM et cachet du moniteur :

Ses remarques :

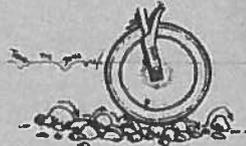
## Le pierrier

Un champ de pierres ! Mais comment passer ? Au début, cela paraît impossible. Mais tu vas découvrir la technique.

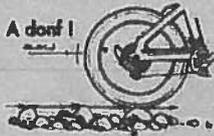
### Le principe :

- si tu freines, tes roues s'enfoncent dans chaque trou
- si tu passes plus vite, tu ne touches que le sommet des pierres, donc tu es moins secoué

On va donc lâcher les freins, mais étape par étape. Tu peux aussi essayer sur les escaliers car le principe est identique.



Trop lent...



A dont !

Je prends de la vitesse

Je me place en position de base



Je regarde loin où je veux aller  
**Attention :** ma trajectoire doit être droite car il est difficile de tourner dans un pierrier

Je suis très souple pour franchir le pierrier, comme si je roulais sur des œufs

### Voici maintenant ce qu'il ne faut surtout pas faire :

- Rester assis sur la selle
- Freiner dans le pierrier
- Regarder sa roue avant
- Pédaler dans le pierrier (sauf si ta vitesse est faible, mais là, c'est une autre technique)

## 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 : pédalles 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 ta roue AV contre un tronc d'arbre, un poteau ou un mur...

Et pense que c'est plus facile si :

- tu boisses ta selle
- tu utilises des pédalles plates
- tu choisis une petite vitesse

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- le pierrier  à travailler  acquis
- le surplace de 3sec.  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

## La descente de marche

Avant de faire de gros sauts, il faut d'abord savoir sauter de petites marches ! Et avant de sauter, il faut surtout savoir descendre les marches sans mettre le pied ou la tête par terre... Chaque chose en son temps. Cela n'a rien de difficile : ça passe tout seul. Il faut laisser aller !

### Le principe

- Je me place en position de base\* avant et pendant la descente



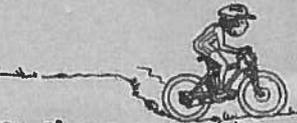
- Je regarde loin pour savoir où je veux aller et je garde une vitesse suffisante pour ne pas être déséquilibré



- Je me place en arrière quand ma roue avant descend et j'amortis en fléchissant mes bras



- Je me replace en avant quand c'est la roue arrière qui descend et j'amortis avec mes jambes



**Attention :** si tes pédales ne sont pas au même niveau (horizontal), tu risques de toucher le rocher...

et là, c'est la gamelle assurée !



\* voir technique en fin de brochure

## Le freinage court (ou d'urgence !)

Cette technique est indispensable, car sur les chemins, rien n'est prévisible : une vache, un fil de clôture ou même un copain malencontreusement à terre. Premiers réflexes à déclencher : freiner uniquement du frein arrière !

Une fois dans le mouvement, le frein avant doit ne pas passer par dessus le guidon. Pour cela, il faut un bon dosage et une position correcte :



**Le frein AV est plus efficace que le frein arrière !  
Le frein AR permet de ralentir, le frein AV de s'arrêter !**

- Quand je freine fort, je me déplace en arrière (je suis derrière la selle) pour anticiper la projection vers l'avant



- Je tends mes bras pour ne pas m'écraser contre le vélo.



Avec la bonne position, impossible de passer par devant, même si la roue AR se lève !

**Attention :** si tu roules dans l'herbe mouillée, sur du gravier ou dans la boue, la glissade est souvent obligatoire. Le dosage du frein doit être encore plus précis pour ne pas glisser.



**glisse = mauvais freinage !**

C'est à toi de gérer la force pour ne pas glisser. Pour bien freiner, il faut que la roue tourne toujours et ne se bloque pas... Le dérapage, c'est pour le style. Pas pour s'arrêter !

### Validation des Techniques

date : .....

- descente de marche  à travailler  acquis
- freinage d'urgence  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# Le virage de base

Pour bien piloter, il faut bien savoir tourner : enchaîner les courbes, ne pas perdre de vitesse, éviter un trou...

### Quelques règles :

- Je regarde bien loin pour préparer mes trajectoires et anticiper les obstacles
- J'ai les doigts sur les deux freins, mais je ne freine pas, si possible
- Je place ma pédale intérieure en haut (pour ne pas toucher le sol)
- Je mets ma pédale extérieure en bas



Ces 4 règles te permettront de mieux passer les courbes : sans déraper, sans partir dans le ravin et surtout sans avoir peur (sauf au début, car ne pas freiner dans le virage demande un petit peu de temps...).

Ensuite, à toi les grands champs où tu pourras enchaîner les virages en inclinant le vélo... Le même plaisir qu'avec des skis !



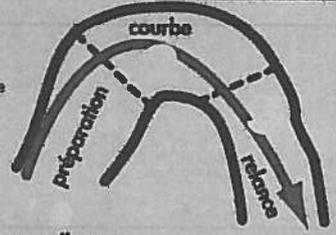
# Les trajectoires en descente

Les virages sont de véritables obstacles qui te ralentissent. Voici comment les passer correctement pour sortir plus vite...

### 3 phases sont à dissocier :

1. La préparation : tout le virage dépend de cette phase !
  - Je ralentis pour trouver la vitesse optimale (et pas maximale)
  - Je me place à l'extérieur du virage
2. La courbe : ici, tu ne fais que tourner
  - Pas besoin de freiner puisque j'arrive doucement
  - Je ne pédale pas
3. La relance : pour sortir vite et bien
  - Je pédale très tôt pour augmenter l'adhérence et prendre de la vitesse

**!** pas de frein en courbe !



### Quelques conseils :

- J'essaie de ne pas déraper
- Je regarde loin dans le virage pour voir la sortie
- Je place mon pied extérieur en bas, et j'appuie de tout mon poids sur cette pédale

**gaz !**

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- le virage de base  à travailler  acquis
- les trajectoires  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

## Le dévers

Après avoir appris à descendre et à monter les pentes, voici maintenant comment les traverser, tel un dahu\* 19

2 solutions, suivant la vitesse à laquelle tu roules :

- en descente ou sans avoir besoin de pédaler
- Je place ma pédale aval\* en position basse
- Je mets mes épaules au dessus de cette pédale et j'appuie de tout mon poids sur celle-ci (le vélo reste droit, comme sur la photo).
- Je regarde bien loin au dessus pour choisir une trace qui me permet de rester le plus haut possible dans le dévers.



En montée ou sur le plat, si je dois pédaler

- Je reste assis sur la selle et je pédale
- Je penche le vélo vers le bas de la pente (avant) pour éviter que la pédale avant\* ne touche le sol lorsque je pédale
- Je déplace mes épaules vers le haut (avant) pour ne pas tomber, comme le moniteur ci-contre.

**Attention :** tu dois aussi apprendre à l'arrêter dans un dévers. Ceci paraît simple, mais c'est un risque de chute. Pour m'arrêter :

- Je pose mon pied avant (coté montagne).

Si tu essaies de mettre le pied aval par terre, tu trouveras que le sol est bien loin et tu finiras par débarouler...



## Le dérapage

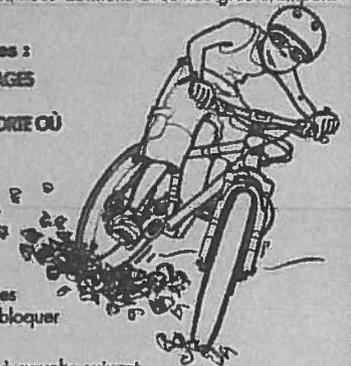
Voilà enfin le moment d'utiliser les pneus ! Enfin pas tout à fait... Car là où on dérape le plus, c'est aussi là où l'on abîme le moins nos pneus. Là où ça glisse en fait sur la terre ou dans l'herbe... Sauf à certains endroits, par respect pour les fleurs ou les propriétés d'altitude que nous abîmons avec nos gros crampons (voir page 54).

On va donc apprendre 2 choses :

**CONTROLLER SES DERAPAGES**

**NE PAS DERAPER N'IMPORTE OÙ**

- Je prends de la vitesse
- J'avance mes épaules et mes fesses au moment où je freine fort pour bloquer et faire glisser la roue AR
- Je tourne mes fesses à droite ou à gauche suivant le côté où je veux faire partir ma roue AR
- Je contrôle ma trajectoire avec mon regard fixé là où je veux aller



A quoi sert un dérapage : il te permet de tourner, surtout lorsque tu vas trop vite. Donc l'important n'est pas de faire de gros nuages de fumée, mais de bien contrôler la trajectoire (phase 2), par exemple sans enlever les pieds des pédales (pour la phase 3 : la relance). A toi de jouer !

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- le dévers
- le dérapage

à travailler

acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

## Le cabrage

Voici les acrobaties qui commencent ! Mais avant de rouler longtemps sur la roue arrière, apprenons déjà à bien lever la roue avant : c'est le cabrage, une levée de roue avant sans pédaler.

2 phases, dont la plus importante est la première :

- Je comprime la roue AV : pour cabrer, il faut d'abord que l'écrase le pneu AV et la fourche en avançant mes épaules au dessus du guidon



- Je fais une extension vers l'arrière : en lançant rapidement mes épaules en arrière, ce qui allège ma roue AV et la fait décoller !



Contrairement à ce que l'on pense, ce n'est pas le fait de tirer fort le guidon avec les bras qui fait décoller la roue avant. C'est ce mouvement important d'avant en arrière avec ton buste, et surtout tes épaules, qui fait décoller la roue.



si ta roue AV se lève trop, donne un léger coup de frein arrière et tu redescendras.

Pour bien réussir cette technique, je fais une compression AV - extension AR avec :

- Amplitude (loin vers l'avant et vers l'arrière)
- Rapidité



▲ Loin devant



▲ Loin derrière

## Monter une butte

Une longue montée... c'est galère !  
Mais une petite butte de terre... c'est gagné... avec la bonne technique !

Quelques conseils :

- Je pédale à fond pour prendre un maximum de vitesse



- J'arrête de pédaler juste avant la butte



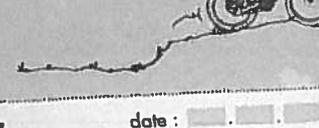
- Je me fais tout léger sur l'avant, en mettant mes épaules en arrière pour lever ma roue AV (la technique du cabrage est idéale).



- Je me place ensuite en avant en avançant mes épaules, pour aider ma roue AR à monter



- Je recommence à pédaler une fois au sommet de la butte



### Validation des Techniques

date : . . . . .

- le cabrage  à travailler  acquis
- monter une butte  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

## Le franchissement cabré

Avec cette technique, tu vas découvrir un nouveau terrain de jeu, plus en hauteur. C'est l'entrée dans le monde du trial !

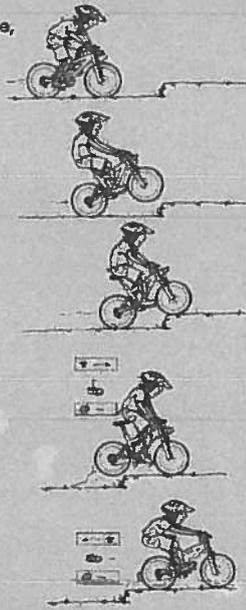
Cette technique s'utilise à faible vitesse. Pour franchir des obstacles avec plus de vitesse, tu apprendras une technique plus compliquée lors du 3ème BIKER : le bunny-up.

### 4 phases importantes

- Je me prépare en position de base\*, comme pour le cabrage, en avançant mes épaules pour écraser ma roue AV
- Je tire mes épaules en AR pour faire lever la roue AV
- Je pose la roue AV sur ou après l'obstacle

**Attention :** ne pose pas la roue AV trop loin après l'obstacle, sous peine de ne pas réussir la 4ème phase !

- J'allège la roue AR en avançant mon bassin et en fléchissant mes jambes sous mes fesses pour laisser monter la roue AR sur l'obstacle



Tu dois essayer 2 types d'obstacles : le rondin et la marche (traitoir par exemple). L'objectif est de ne pas toucher l'obstacle avec la roue AV et de la reposer le plus tôt possible, pour que la roue AR ne touche pas non plus l'obstacle.



## La montée raide

Une montée raide en plus ! Et oui, pour être un vrai vététiste, il faut savoir monter comme descendre. Surtout qu'il faut souvent monter avant de descendre. Mais avec la bonne technique, c'est plus simple :

### 2 problèmes se posent dans les montées raides :

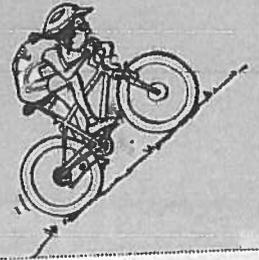
\* la roue AV dérape parce que je pédale en danseuse\*  
Pour éviter cela :

- Je reste assis sur l'avant de la selle.

\* la roue AV se lève et le vélo bascule en arrière parce que je suis trop redressé. Pour éviter cela :

- J'avance mes épaules au dessus du guidon et je plie mes coudes vers le bas

Voici la bonne position pour monter de grosses côtes ! Reste maintenant à choisir la bonne vitesse et à appuyer fort...



### Validation des Techniques

date : . . . . .

- Le franchissement cabré  à travailler  acquis
- La montée raide  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....



## mécanique

Pour progresser à VTT, il te faut un vélo adapté à ta pratique. Ce sera un vélo résistant, équipé de quelques accessoires pratiques, et surtout bien réglé. A toi de le personnaliser, avec une petite touche de style, pour en faire un vrai jouet dont tu ne te sépareras plus...

## Le crevaison

C'est évidemment pas la dernière, donc mieux vaut comprendre comment bien réaliser cette opération, pour ne pas recommencer plusieurs fois par la suite. C'est le principe.

### Le principe :

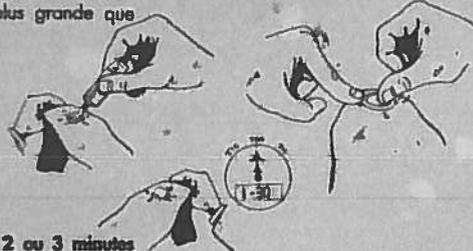
1 Je rappe le trou en gonflant la chambre, puis en essuyant ou en la plaçant dans une bassine d'eau. Je marque le trou par une croix.

2 Je nettoie bien la zone où sera collée la rustine. J'utilise le papier abrasif : + c'est propre et + ça colle !



3 Je mets la colle en couche fine, mais sur une surface légèrement plus grande que la rustine...

5 J'applique la rustine en appuyant dessus vers l'extérieur pour chasser l'air et l'attends 3 minutes.



4 J'attends 2 ou 3 minutes pour faire pré-écher la colle afin de garantir un collage réussi : cela s'appelle la "vulcanisation" c'est en fait la chambre à air qui fond avec la rustine pour ne faire plus qu'un !

6 Je laisse le film plastique car en le retirant avant que le collage ne soit fini, je risque d'écorner le bord de la rustine.

## Le réglage des freins

Il existe une multitude de type de freins sur jante (différents des freins sur disque), mais les réglages sont sensiblement les mêmes. Nous allons donc voir les plus courants, type V-brakes. Ces freins à tirage latéral sont très puissants et conviennent bien à une pratique polyvalente du VTT.

Trois choses sont à régler pour avoir un super freinage :

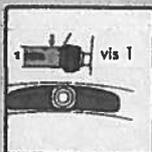
### Réglage des leviers de frein :

1. tu dois freiner avec un seul doigt : l'index ! Donc pour cela, il faut décaler ton levier vers l'intérieur pour que ton index se positionne naturellement au bout du levier de frein.
2. le levier doit être orienté selon le même axe que les bras (oblique)
3. la garde du levier doit être adaptée à la longueur de tes doigts ; tu peux la raccourcir avec la toute petite vis (BTR ou cruciforme) située à côté du départ de la gaine
4. avant de régler le câble, place la molette d'ajustement au minimum : cette molette permet de compenser l'usure de tes patins.



### Réglage des patins :

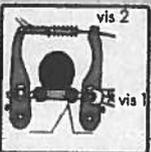
1. dévisse la vis de fixation du patin de frein (vis 1)
2. ajuste le positionnement du patin pour qu'il soit entièrement en contact avec la jante, bien à plat, ou éventuellement un petit peu plus à l'avant pour gagner en progressivité et éviter les grincements (tu peux placer un carton pour faire épaisseur à l'arrière du patin)
3. resserre la vis de fixation du patin sans que celui-ci ne bouge



4. vérifie que le patin ne touche pas le pneu dans son mouvement (patin trop haut) et ne passe pas en dessous de la jante (patin trop bas) ; fais de même pour les autres patins...

### Réglage du câble de frein :

1. pour avoir un freinage souple, il faut à tout prix avoir un câble et une gaine en bon état ; si ce n'est pas le cas, change les deux immédiatement, ça va te changer la vie... et tout au long de l'année, pense à mettre un peu d'huile dans la gaine de frein
2. desserre la vis BTR de 5 mm (vis 2) pour ajuster la tension du câble et faire en sorte que les patins soient à 1 ou 2 mm de la jante.
3. resserre la vis 2 et mets un embout de câble au bout du câble



## Réparer sa chaîne

Il arrive assez souvent que la chaîne de ton vélo casse en plein effort. Dans ce cas, même si tu es à pied, vas te connaître la technique pour réparer. Contrairement à ce que tu pourrais croire, il suffit d'apprendre cette réparation. Évidemment plusieurs fois sur une vieille chaîne.

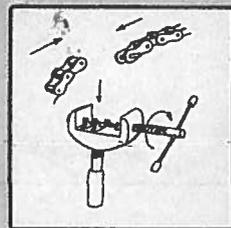
### Comment ça marche ?

Une chaîne est constituée de nombreux maillons qui sont reliés entre eux par de petits axes : les rivets. Ces rivets peuvent s'enlever... C'est ainsi que tu peux allonger ou réduire la longueur de ta chaîne, mais aussi la réparer !

Première étape : acheter l'outil indispensable, le **dérive chaîne**. Les maillons sont une fois sur deux plus larges (maillons extérieurs ou intérieurs).

### Si ta chaîne casse, voici les étapes à suivre :

1. Enlever les maillons abîmés avec le dérive chaîne (attention : tu dois garder un maillon intérieur et un maillon extérieur pour pouvoir faire la réparation)
2. Garder le rivet maintenu d'un côté sur le maillon extérieur ; pour cela, tu dois tourner l'axe du dérive chaîne de 5 tours seulement lorsque tu démontes l'axe !
3. Enclenche le maillon intérieur dans le maillon extérieur avec son rivet (petit conseil : si tu n'as pas trop dévissé le rivet, il va maintenir les deux maillons enclenchés)
4. Dévisse le dérive chaîne et mets la chaîne en place avec l'axe du dérive chaîne en face du rivet qui dépasse
5. Enfonce ce rivet en faisant environ 5 tours. Regarde que le rivet dépasse de manière égale de chaque côté de la chaîne.
6. Enlève le dérive chaîne et contrôle la souplesse de la chaîne ; si elle est trop raide, tords la de manière perpendiculaire à son fonctionnement afin de lui donner un petit jeu de fonctionnement



**Attention :** lorsque tu remets la chaîne en place, vérifie qu'elle passe bien au bon endroit (dérailleur AV et dérailleur AR) !

## L'entretien de son vélo

Pour que ton vélo soit toujours performant, il faut en prendre soin. Un petit effort à chaque sortie, c'est une ou deux années de vie en plus pour ta monture. Cela ne prendra que quelques minutes pour faire l'essentiel.

Les points importants de l'entretien du vélo :

### le nettoyage

La boue, le sable et la poussière sont les premiers ennemis de la mécanique. Il faut donc nettoyer ton vélo après chaque sortie, avant que la terre ne sèche. Pour cela, un jet d'eau (sans haute pression) ou un seau d'eau avec une brosse feront très bien l'affaire. Et un petit coup de chiffon juste après pour le sécher et enlever les traces donnera à ton vélo un aspect toujours neuf.

### le graissage

Toutes les pièces qui tournent sur ton vélo s'usent très vite. C'est le phénomène de friction. Pour allonger leur durée de vie, il suffit d'utiliser de la graisse ou de l'huile sur ces parties en mouvement.

En règle générale, tu dois mettre de l'huile sur la chaîne et de la graisse sur les différents roulements : direction, pédalier, mais aussi dans les gaines pour que tes freins et tes vitesses soient souples.

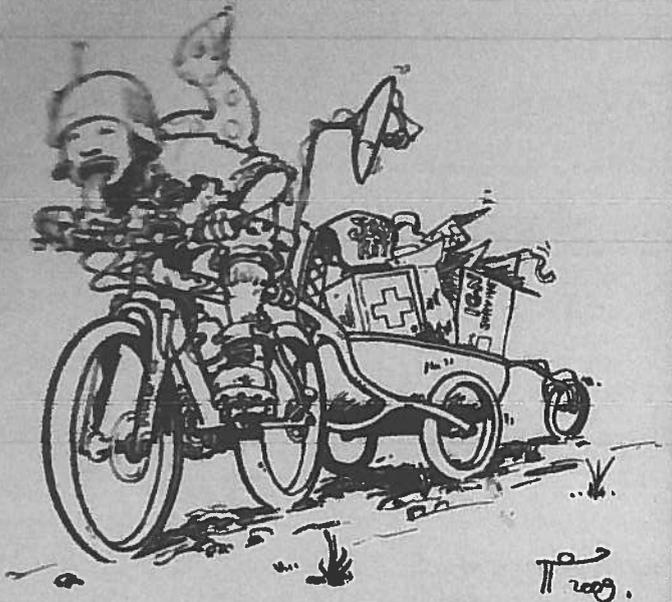
**Check-list :** voici les points à vérifier après chaque sortie

- usure des patins de frein (ou des plaquettes) et fonctionnement des freins
- usure des pneus et réparation éventuelle des chambres percées
- fonctionnement des vitesses.

Pour tous ces soucis, tu peux effectuer toi-même les réparations...

- jeu dans la direction ou le pédalier.

Pour ce problème ou pour d'autres, montre ton VTT à un spécialiste



## sécurité



Désormais tu roules vite, sur des terrains de plus en plus techniques...

Tu dois donc être plus vigilant pour ne pas te retrouver dans des situations à risque, ni mettre les autres en danger.

## Les risques de la pratique

La pratique du VTT comporte des risques ! Comme toutes les activités sportives d'ailleurs, mais parfois plus...

Cela n'est pas une raison pour arrêter car les accidents sont souvent en liaison avec ton comportement ou celui des autres.

Regarde en voiture : il y a des risques, mais ce n'est pas pour autant que l'utilisation de la voiture est interdite ! Par contre, si les automobilistes se comportaient de manière plus « responsable », il y aurait beaucoup moins de dégâts sur les routes !

### A VTT, nous devons montrer l'exemple !

Les chutes sont nombreuses, comme à ski ou en roller, car nous sommes sur un engin instable qu'il est nécessaire de bien maîtriser.

Pourtant, beaucoup de chutes sont sans gravité. Si tu t'entraînes en trial, tu as dû voir que l'on tombe souvent, mais comme c'est à vitesse faible, on se rattrape sur les pieds, un peu comme un chat !

En descente, c'est plus compliqué : les chutes arrivent d'un coup et le choc est plus violent car il est proportionnel à ta vitesse et à l'obstacle qui t'arrête.



### Voici un petit test pour voir si tu ne te mets pas en danger

Jamais			Parfois			Toujours			(entoure ton compartement)
0 point	1 point	3 points	0 point	1 point	3 points	0 point	1 point	3 points	
0	1	3							Je roule toujours avec casque et gants
0	1	3							En descente, je mets mes protections (coudières, genouillères, dorsale...)
0	1	3							J'entretiens et je vérifie souvent mon vélo
0	1	3							Je roule sur des obstacles et des pistes de mon niveau (pour mieux progresser)
0	1	3							En descente, je ralentis près des piétons
0	1	3							Sur la route, je respecte le code de la route

Total : \_\_\_\_\_  
Si le total est inférieur à 14 points → tu as intérêt à faire des efforts !

## Danger public !

Le VTT peut être utilisé et procurer des sensations, un peu comme une moto ou une voiture pour certains. Mais que tu n'es pas tout seul sur le terrain de jeu et que tu peux causer des dommages à tes copains ou à d'autres personnes.

Cela n'est pas acceptable !

Tu ne peux pas mettre en danger les autres sous le prétexte de t'amuser. Tu dois être responsable et tu dois que les autres te respectent, comme par exemple sur la route avec les automobilistes.

Si même à parfois certaines personnes te manquent de respect, le pire serait de leur répondre de la même manière. Tu dois être plus fort : ne pas rentrer dans ce jeu et rester respectueux !

### Voici les attitudes qui donnent une mauvaise image des VTT :

Rouler sur les trottoirs et descendre les escaliers, surtout lorsqu'il y a des piétons !

Ne pas respecter les feux rouges en ville.

S'amuser sur les bancs ou le mobilier urbain.



Rouler à fond en descente sans ralentir et sans prévenir à l'approche des randonneurs.

Ne pas dire bonjour ou pardon...

Arriver vite derrière des cavaliers.

Rouler sur des sentiers interdits.



Respectons les autres et les autres respecteront les vététistes !



## orientation

Rien ne sert d'être un as des techniques VTT si c'est pour se perdre et avoir peur dès que tu te trouves dans la forêt. Ta carte deviendra bientôt indispensable pour trouver de nouveaux itinéraires de randonnée que tu pourras faire découvrir à tes copains ou à ta famille...

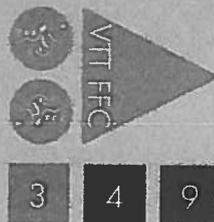
48

## Le balisage

Il ne faut pas croire à l'apparence. Choisis toujours ton itinéraire suivant les capacités physiques et techniques du moment, ainsi que celles des personnes qui seront avec toi. Pour l'instant dans ton choix, il existe des circuits déjà repérés et balisés, avec une classification de difficultés.

### Les itinéraires balisés

Les clubs, les communes ou les départements ont mis en place de nombreux parcours VTT achetés. Ce balisage est normalisé par un triangle pointé et deux cercles. La difficulté du parcours est indiquée par la couleur du numéro de parcours : du vert au noir (le parcours 3 est très facile, le parcours 4 est facile et le 5 très difficile).



**VERT** = très facile  
**BLEU** = facile

**ROUGE** = difficile  
**NOIR** = très difficile

La difficulté tient compte de la longueur du parcours, du dénivelé\* et du niveau technique requis.

Pour trouver ces parcours, renseigne-toi auprès des Offices du Tourisme, des clubs locaux, sur le site internet de la FFC ([www.fcc.fr](http://www.fcc.fr)), sur celui de la FFCT ([www.ffct.org](http://www.ffct.org)) ou auprès des moniteurs proches de chez toi.

### Les topos-guides

Il existe de nombreux livres qui décrivent des parcours, souvent accompagnés d'une carte. En revanche, les parcours ne sont pas forcément balisés et nécessitent donc des notions d'orientation. Aussi, l'utilisation des sentiers n'est pas garantie : nettoyage non effectué ou autorisation de passages non demandée. Attends peut-être de bien maîtriser l'orientation...

\* voir technique en fin de brochure

## Utiliser une carte

Pour la pratique du VTT, nous utilisons des cartes à l'échelle 1/25000, c'est-à-dire que 1cm sur la carte correspond à 25 000 centimètres sur le terrain (soit 250 mètres). Elles sont donc très précises et indiquent les chemins et sentiers que nous pourrions emprunter. En France, elles sont éditées principalement par l'IGN (Institut Géographique National) avec la série TOP 25.



© IGN 2005 extrait de CD Rom IGN Sanda Erika Topoguide

D'autres cartes existent aussi (Didier Richard par exemple), ainsi que de très nombreux road-books qui t'indiquent la direction à suivre à chaque croisement.

Mais pour l'instant, commence par te procurer la carte IGN de ton village pour apprendre à l'utiliser et découvrir des coins secrets...

### L'orientation de la carte

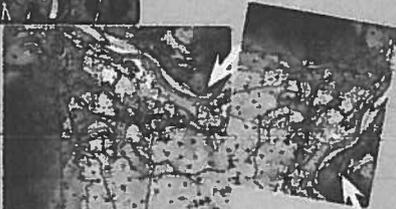
La haut de la carte indique toujours le Nord géographique. Mais sur le terrain, c'est plus compliqué. Voici un exemple :



lorsque tu es sur le chemin et que tu vois la rivière comme ci-contre, il vaut mieux mettre ta carte dans le sens de la vision (ou de ton déplacement).

Cela permet de faire correspondre la représentation de la carte avec le terrain que tu as devant les yeux, et donc de mieux t'orienter.

○ Je sais orienter ma carte



© IGN 2005 extrait de CD Rom IGN Sanda Erika Topoguide

## Les couleurs sur la carte

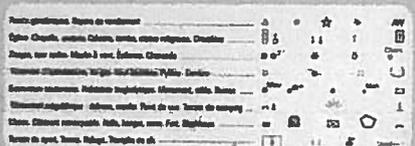
Pour un meilleur résultat, plusieurs couleurs permettent de distinguer les spécificités du terrain. Tu peux les retrouver sur la légende de la carte. Voici les 6 couleurs principales :

**En vert :** les végétaux  
et les zones cultivées



**En bleu :** l'eau, les cours d'eau, les lacs, les fontaines et les sources...

**En noir :** les constructions de l'homme (habitations, routes, chemins, limites administratives...)



**En blanc :** les zones non-cultivées et les prairies

**En orange :** le relief représenté par les courbes de niveau (distance entre chaque ligne = 10 mètres en général)



© IGN 2005 extrait de CD Rom IGN Sanda Erika Topoguide

**En rouge ou en marron :** les itinéraires balisés (pour l'été) et indiqués par exemple GR (sentier de grande randonnée)



MCF - Tous droits réservés

# Suivre un itinéraire depuis une carte

## 1. Quel chemin peux-tu suivre ?

Attention, tu ne peux pas rouler sur toutes ces voies de circulation : les autoroutes et voies à 2 chaussées séparées (routes pour automobiles) sont interdites aux vélos, mais aussi certains chemins ! Tu les verras page 89.

Autoroute : plus, axes de service, de repère	<b>INTERDIT aux vélos !</b>
Route à 2 chaussées séparées	
Route de très bonne viabilité (2 voies et plus)	
Route de bonne viabilité (2 voies larges)	
Route de moyenne viabilité (2 voies étroites)	
Route facile régulièrement entretenue	
Autre route facile : régulièrement entretenue, irrégulièrement entretenue	Chemins privés ou droits réservés
Chemin d'exploitation, Sentier, ligne de coupe	Chemins déviés
Vestiges d'anciennes voies carrossables, Route en construction	GR
Indicative balisée de randonnée pédestre (rouge et caducée blancs)	PR

Les chemins, les sentiers et les anciennes voies carrossables sont idéals pour le VTT.

## 2. Comment ne pas sortir ta carte tous les 50 mètres ?

Pour être sûr de tourner au bon endroit, il faut faire travailler ta mémoire !

Tu dois compter le nombre d'intersections et de routes que tu dois croiser sur ton chemin avant de tourner.

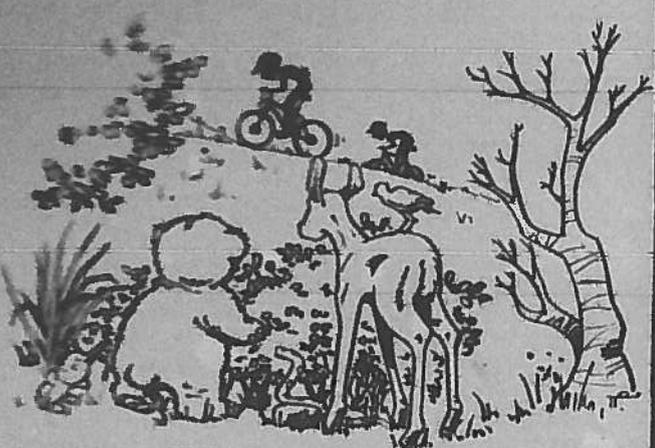
Sur cette carte, si tu vas de Bonnichère à la carrière au dessus de St Baudille et Pipet (sud au nord) par la route, tu dois revenir d'aller tout droit au 1er carrefour, puis à gauche lorsque tu arrives sur la route départementale dans le village.



Tu dois observer tout ce que tu croises.

Non seulement parce que la nature est belle, mais parce qu'en plus cela te permet de valider ton itinéraire : en prenant avant des indices sur la carte pour savoir ce que tu vas rencontrer (clairière, cabane, vignes,...), tu peux confirmer ton itinéraire.

Sur l'exemple ci-dessus, tu dois retenir que tu vas traverser une petite forêt après le 1er carrefour, puis que la carrière se trouve à gauche, après avoir passé l'église et le cimetière.



## environnement

La nature est un super terrain de jeu. Cependant, si tous les utilisateurs font n'importe quoi, elle nous sera vite interdite. Alors respectons-la et entretenons-la ! Evitons que les vététistes soient pris pour des vandales qui jettent leurs déchets et dérangent les animaux... Montrons plutôt l'exemple !

## Notre comportement

Pour s'amuser à VTT, nous allons sur un superbe terrain de jeu qui est le milieu naturel. Mais pour en profiter pleinement et longtemps, nous devons avoir un comportement responsable, en s'imposant quelques règles qui préserveront notre espace de liberté.

Dans la nature, nous ne sommes jamais seuls : la flore (fleurs, végétaux, arbres...) s'épanouit, la faune (animaux, insectes, etc.) habite, et d'autres usagers sont des utilisateurs comme nous.

Voici quelques règles fondamentales :

- **Respect de la propreté** : pas de déchets ! On nettoie pour ne pas laisser de traces (même les épluchures de fruits). On ne fait pas non plus ses besoins n'importe où.
- **Limitation du bruit** : respect de la faune ! On évite de déranger les animaux. C'est ici leur domaine, nous ne sommes que leurs invités.
- **Protection de la flore** : les hommes ont déjà pas mal empiété sur le milieu végétal ! Nous nous devons de ne pas en rajouter. Pas de cueillette en zone protégée et surtout pas de dérapages intempestifs hors des sentiers.

**La vie : c'est cohabiter en harmonie avec les autres et l'environnement !**

### Sois respectueux... et on te respectera.

Pour préserver le VTT, il existe une association nationale qui regroupe tous les pratiquants et les marques de VTT : Mountain Bikers Foundation. Elle défend les vététistes et donne beaucoup d'infos sur la réglementation, les bons exemples, les erreurs à éviter pour plus de respect... Connecte-toi sur [www.mbf-france.fr](http://www.mbf-france.fr) et deviens toi aussi adhérent de soutien !

## Les autres !

### Les autres usagers

Les sentiers ne sont pas réservés aux vététistes. Les randonneurs pédestres, les cavaliers, les baigneurs et les chasseurs les fréquentent aussi. Quelques règles de bonne conduite permettront une bonne cohabitation.



### Pour un VTT exemplaire avec la Nature

#### Les autres usagers de la Nature...

...ont aussi les droits de la Nature et nos mêmes responsabilités envers eux et leurs animaux domestiques ou sauvages. Pour l'avoir à leur avantage, voici quelques règles de bon sens à appliquer.

Mountain  
**Bikers**  
FOUNDATION

1. Je respecte l'environnement dans lequel j'évolue, ainsi que la quiétude de la faune et de la flore. Je rapporte tous mes déchets, même les plus petits et fais attention à ne pas laisser échapper papiers ou bidons de mes poches.
2. Je respecte le sentier et ne pratique pas le hors-piste y compris pour couper un virage ou une épingle. Je roule "propre" et n'abuse pas du dérapage pour ne pas laisser de traces de mon passage. Je m'engage dans la préservation et l'entretien des sentiers auprès des gestionnaires et associations.
3. Pour ne pas surprendre les autres usagers de la Nature, je ralentis et annonce systématiquement mon arrivée par un "bonjour" ou à l'aide de ma sonnette lorsque cela est nécessaire. Un virage aveugle ? Je ralentis de façon à m'arrêter instantanément face à un autre usager.
4. Je fais partager mon amour pour ce loisir en dialoguant avec d'autres usagers dès que je le peux et en respectant le milieu dans lequel j'évolue. En toute circonstance je reste courtois et respectueux de l'ensemble des usagers de la Nature. Je m'implique au maximum dans des démarches de prévention et de médiation.

La priorité est donnée aux piétons. Nous devons ralentir et les croiser au pas. Dans les passages sans visibilité, modérons notre vitesse. Une rencontre surprise pourrait avoir des conséquences graves.

À l'approche de cavaliers, le mieux est de ralentir et de ne surtout pas crier ou faire des gestes brusques. Les chevaux étant très craintifs, ils peuvent avoir des réactions brusques et désarçonner leur cavalier.

MCF - Tous droits réservés



JUSTIN

BIKER 2

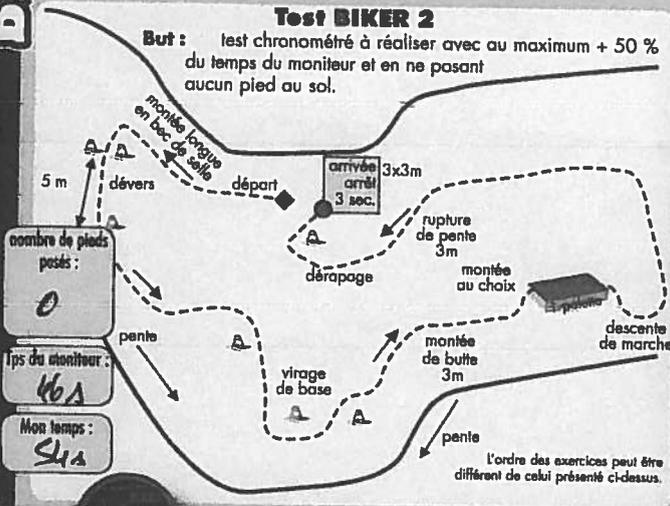
# Evaluation finale

Voici venu le temps d'évaluer ta technique. Tu vas savoir si tu peux t'engager dans la formation du 3ème BIKER pour devenir un "super pilote".  
Retourne à la page 23 pour comparer tes progrès après ce stage.



## Test BIKER 2

**But :** test chronométré à réaliser avec au maximum + 50 % du temps du moniteur et en ne posant aucun pied au sol.



nombre de pieds posés : **0**

tps du moniteur : **46s**

Mon temps : **54s**

L'ordre des exercices peut être différent de celui présenté ci-dessus.

### "Demande ta médaille!"

#### évaluation finale

date : **M. 16**

Félicitation ! Tu as réussi le 2ème BIKER !

NOM et cachet du moniteur : **M. DE LA ROSA**

Ses remarques :

**Bien! Penser à regarder + bien descendre.**



# LA FAMILLE VELO VERT 2014

VELO VERT MAGAZINE

LA VERSION NUMÉRIQUE

VELOVERT.COM



VELOVERT Villard de Lans



SHIMANO

VELOVERT

VELOVERT FESTIVAL

LE PRESENT

VELOVERT.COM

# BIKER

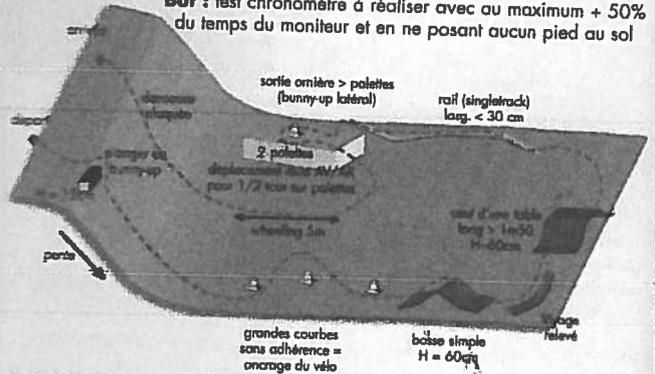
# 3



**Le 3ème BIKER** est la dernière étape de progression. Tu vas découvrir des techniques plus compliquées qui te permettront de jouer avec ton vélo, sur 1 ou 2 roues, en glissant ou en sautant... Ces techniques sont plus dures à maîtriser. L'apprentissage sera donc plus lent, mais ne brûle pas les étapes.

### Test BIKER 3

**But :** test chronométré à réaliser avec au maximum + 50% du temps du moniteur et en ne posant aucun pied au sol



nombre de pieds posés :

temps du moniteur :

Mon chrono :

L'ordre des exercices peut être différent de celui présenté ci-dessus.

#### évaluation initiale

date : . . . . .

- barre les exercices que tu n'as pas réussis

NOM et cachet du moniteur : .....

Ses remarques : .....

## Les déplacements

Dès que tu te trouves dans un espace restreint, tu es obligé de poser pied à terre pour tourner, reculer ou avancer.

Sauf si tu maîtrises les déplacements, c'est à dire que tu déplaces ton vélo avec les 2 roues bloquées, donc à vitesse quasi nulle. Parfois ce sont de tout petits déplacements, juste ce qu'il faut "pour passer", mais cela peut aller jusqu'au demi-tour sur place ! En attendant, entraîne-toi, comme sur la photo, à lever ta roue AV puis ta roue AR, en te déplaçant d'arrière en avant (regarde la position du bassin).



Comment faire ensuite pour déplacer les roues ?

Je freine des 2 freins pour bloquer mes roues

Je m'écrase sur le vélo comme si je voulais enfoncer mes roues dans le sol, ce qui va créer ensuite un rebond

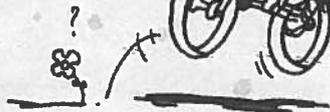
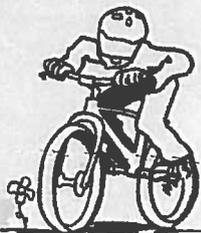
Je me grandis pour que le vélo se soulève puis au choix

Je tire mon guidon si je veux déplacer ma roue AV

ou

Je fais pivoter mon bassin si je veux déplacer ma roue arrière

ou les deux en même temps si je veux déplacer mes 2 roues !



## Sortir d'une ornière

Facile de tomber dans l'ornière, mais plus difficile d'en sortir... Avant de sauter d'ornière en ornière, apprenons ensemble à enlever une roue après l'autre de ce chemin très étroit.

Je comprime la roue AV puisque je vais faire un petit cabrage

Je tire sur le guidon et je décale mes épaules d'un côté pour sortir la roue AV

Je lève et j'avance mes fesses pour que la roue AR soit allégée et puisse sortir sans forcer



**Attention :** il ne faut surtout pas pédaler pour ce geste, au risque de faire ripper la roue arrière et ainsi rester dans l'ornière. De toute façon, tes pédales toucheraient le bord de l'ornière qui est plus haut !

**Remarque :** si tu veux rester dans l'ornière, c'est la technique du single-track que tu dois utiliser : voir page 67.

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- |   |                                       |                                 |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> les déplacements | <input type="checkbox"/> à travailler | <input type="checkbox"/> acquis |
| <input type="checkbox"/> sortie d'ornière | <input type="checkbox"/> à travailler | <input type="checkbox"/> acquis |

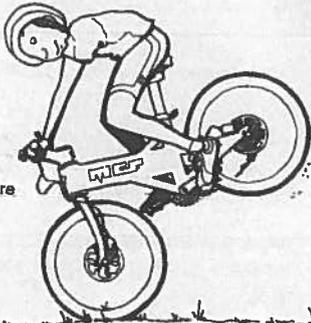
NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

## La Levée de roue AR



C'est une technique qui sert surtout pour le trial, mais que tu dois apprendre pour être à l'aise et faire le pitre...



Voici les 3 phases :



- Je place mes fesses en arrière pour comprimer la roue AR
- Je freine devant ET je déplace mon corps vers l'avant
- Je repose la roue AR (en freinant à l'arrière pour bloquer les roues) et je fléchis mes jambes pour plus de souplesse

**Attention :** ça monte vite, donc si tu vas trop loin, tu as 2 solutions :

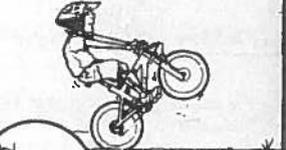
- sauter par dessus le guidon pour faire une figure marrante !
- lâcher le frein AV pour redescendre.

Essaie d'aller de plus en plus haut, puis de pédaler pour faire tourner la roue arrière en l'air...

## Le wheeling

Le wheeling est similaire au cabrage, à l'exception que tu vas pédaler pour rouler plus loin. Le coup de pédale aide aussi à faire monter la roue avant, et il est ensuite possible de tenir longtemps cette position... après beaucoup d'entraînements par contre.

- Je me comprime vers l'avant : comme pour le cabrage, mais en position assis sur la selle, je prépare la pédale (en position haute) sur laquelle je vais appuyer pour lancer le wheeling
- J'appuie fort sur la pédale et...
- ...je fais une extension en arrière : en emmenant mes épaules loin derrière
- Mes bras sont tendus pendant le wheeling
- Je continue de pédaler pour avancer
- J'ai un doigt sur le frein AR pour la sécurité (faire descendre la roue AV)



Comment garder l'équilibre sur la roue arrière :

- équilibre AV / AR : il faut soit freiner du frein AR pour redescendre, soit pédaler un peu plus fort pour relever la roue AV
- équilibre latéral : c'est le plus dur à conserver ; il se gère avec le bassin (comme quand tu diriges ton vélo sans les mains) ; pour cela il faut se décontracter et piloter avec la selle !



### Validation des Techniques

date : .....

- la levée de roue arrière  à travailler  acquis
- le wheeling  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# Plonger dans la pente : le pompage

Cette technique est intéressante : elle va te permettre d'accélérer sans mettre un coup de pédale ! En pompant dans les bosses, tu évites aussi les décollages non contrôlés, et donc les gamelles !

Je me grandis pour voir où aller et s'il y a des obstacles derrière...



Je fléchis mes bras juste avant la cassure\*



Je pousse vivement la roue AV dans la descente pour la faire coller au terrain, comme l'avalement de bosse

Je regarde bien loin car ça accélère sévère !



J'avance mes épaules pour bien diriger mon vélo et aller où je veux



Dans un premier temps, l'objectif est de ne pas décoller les roues, même à grande vitesse.



Dans un second temps, tu pourras faire un bunny-up\* juste avant la cassure pour passer encore plus vite et coller au terrain dès le début de la pente.

Et là, c'est sensation !!!

\*voir lexique en fin de brochure

# L'avalement de bosse

Cette technique est issue du BMX. Elle permet de passer une bosse simple sans décoller. L'intérêt est d'aller plus vite et surtout de contrôler son vélo.

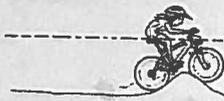
Je prends de l'élan puis me place en position de base (comme pour le franchissement cabré) en fléchissant bien les bras pour avancer mes épaules



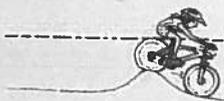
Je cabre\* pour lever ma roue AV, mais cette fois-ci en tirant avec mes bras (fléchis)



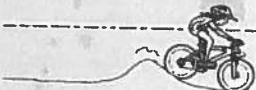
**Attention !** plus tu vas vite, plus il faut faire le cabrage loin avant la bosse !



Je pose la roue AV en haut de la bosse



Je tends vivement mes bras dès que la roue AV est au sommet pour la pousser dans la descente



Je laisse la roue AV monter sous mes fesses au moment où elle roule sur la bosse (mes jambes se fléchissent)

## Validation des Techniques

date : .....

- plonger dans la pente
- à travailler
- acquis
- avalement de bosse
- à travailler
- acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# Le virage en épingle

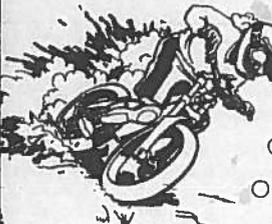
C'est un virage beaucoup plus serré où tu dois tourner rapidement. La phase 2 (voir page 33) est importante, mais celle-ci est surtout conditionnée par ta préparation (phase 1), et notamment la vitesse à laquelle tu arrives dans le virage. Essaie cette progression :

- Je me force à arriver très doucement dans le virage
- Je freine le moins possible dans la courbe et surtout pas du frein AV
- Je regarde la sortie du virage et je pense à lever le coude extérieur
- Je recommence pour ne plus freiner du tout en courbe
- Je recommence en arrivant un peu plus vite et en freinant le moins possible (du frein AR seulement)



Si tu arrives encore plus rapidement, il existe une autre technique :

**le virage dérapé :** ici c'est le dérapage qui fait tourner ton vélo :



- J'avance mes épaules et je regarde la sortie
- Je bloque la roue arrière en freinant fort
- J'envoie mes fesses à l'extérieur de la courbe pour faire pivoter le vélo et j'engage mes épaules vers la sortie du virage (bras fléchis)
- Je reprends très rapidement le pédalage (dès que le vélo est dans la bonne direction) pour ne pas me retrouver arrêté !

Et surtout, n'oublie pas ce que tu as appris avant :

- ta pédale extérieure est en bas
- ton frein avant est relâché pendant la phase de courbe

# Le single-track ou le chemin monofrace

Rien n'est plus amusant que de rouler sur de tout petits chemins. Mais c'est aussi difficile de rester dessus !

Pour y arriver, tu dois savoir bouger sur ton vélo. Et tu vas découvrir que ce n'est pas uniquement ton guidon qui permet de conduire ton vélo, mais aussi ton bassin...

Alors bouge tes fesses !



- Je regarde loin
- Je suis en position cavalier (pour bouger mon bassin)
- Je me déhanche pour rester dans le "rail"



Pour t'entraîner à bouger tes fesses, tu peux :

- faire du vélo sans les mains : c'est la même chose, tu guides ton engin avec ton bassin, en inclinant le vélo.
- rouler sur des planches de plus en plus étroites, sur des trottoirs...

### Validation des Techniques

date : \_\_\_\_\_

- le virage en épingle  à travailler  acquis
- single-track  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : \_\_\_\_\_

Commentaires : \_\_\_\_\_

# Les virages relevés

Le principe est de se servir de l'appui formé par un monticule de terre pour tourner encore plus vite. Il ne faut donc pas chercher à tourner comme dans un virage à plat, puisque cette fois, le sol n'est pas plat, mais incliné, parfois jusqu'à la verticale ! Il va donc falloir coucher le vélo...

### 3 choses à effectuer :

- Je ne freine surtout pas dans le virage relevé
- Je regarde loin pour emmener le vélo dans la courbe
- J'incline le vélo fortement en engageant mes épaules vers le bas



Essaie de coucher de plus en plus ton vélo, sans partir vite au début. Ensuite, plus tu iras vite et plus tu devras l'incliner. N'aie pas peur : ça passe !

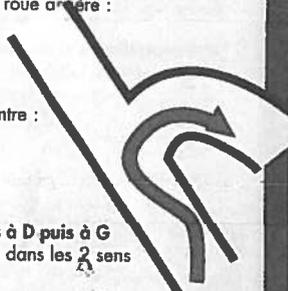


# Déraper pour tourner serré : l'appel - contre appel

Les virages serrés sont très fréquents à VTT. Pour les passer plus rapidement, le dérapage est une bonne solution. Mais il faut très bien le maîtriser. Cette fois-ci, tu es sur un chemin très étroit qui ne te permet pas d'entrer à l'extérieur du virage. Il faut donc déraper serré !

Pour tourner serré en dérapant, il faut d'abord faire déraper la roue arrière dans le sens contraire au virage. On appelle cela l'appel. Puis vient le contre appel, c'est à dire le dérapage dans le bon sens, mais beaucoup plus rapide et très serré grâce à l'appel effectué juste avant.

Voici la trajectoire de ta roue arrière :



Regarde la position du bassin sur la photo ci-contre :



- J'avance mon bassin pour mieux déraper
- Je balance mes fesses à D puis à G pour faire pivoter le vélo dans les 2 sens

Pour l'entraîner, essaie de faire sur le plat (dans l'herbe par exemple) un maximum de dérapage à gauche et à droite en une seule traînée...

### Validation des Techniques

date : . . .

- le virage relevé  à travailler  acquis
- l'appel-contre appel  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# Le BUNNY UP

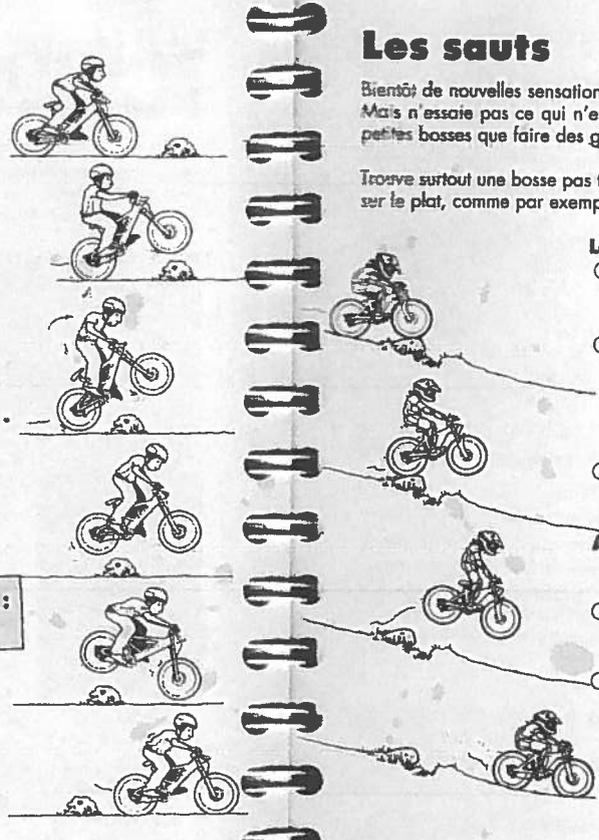
Cette technique va révolutionner ta manière de rouler. Bientôt, tu rechercheras les cailloux, les trous et les marches pour sauter par dessus. Tu n'auras plus peur des rigoles ou des racines... Tu vas l'envoler !

**Voici les 6 phases très importantes :**

- J'écrase ma roue avant comme pour un cabrage
- Je tire mon guidon et mes épaules en arrière (je dois plier mes coudes et aussi plier mes jambes car ce sont mes ressorts !!!)
- Je me grandis avec mes jambes et pour cela je pousse par terre (attention, je ne cherche pas à décoller mes pieds, au contraire je pousse en direction du sol pour écraser le ressort qui va me faire décoller)
- Je regarde APRES l'obstacle mais surtout pas l'obstacle : où vais-je atterrir ?

**! le secret du bunny-up, c'est le cabrage : plus il est haut, plus c'est facile...**

- Je tends mes bras pour faire descendre ma roue avant, ce qui va faire encore plus monter ma roue arrière : le vélo pivote !
- Je suis souple avec mes bras et mes jambes pour la réception : je ne dois pas faire de bruit ou abîmer mon vélo.



# Les sauts

Bientôt de nouvelles sensations avec le pilotage aérien ! Mais n'essais pas ce qui n'est pas de ton niveau. Mieux vaut bien sauter de petites bosses que faire des gros sauts où tu ne maîtrises rien.

Trouve surtout une bosse pas trop grosse où la réception est en descente, voire sur le plat, comme par exemple une bosse de type "table".

**Les bases :**

- Je prends de l'élan : pour sauter, il faut de la vitesse !
- Je me comprime sur l'appel (bras et jambes fléchis) comme à chaque fois que je veux décoller une roue

- Je me grandis en montant mes épaules : c'est l'extension, au moment où la roue AR arrive à la rupture

**Attention :** ne tire pas sur le guidon, ni sur tes pieds

- Je suis grand en phase aérienne

- Je me fléchis à la réception (à la condition d'avoir les bras et les jambes tendus en l'air pour pouvoir amortir la réception en les fléchissant)



**Validation des Techniques**

date : . . . . .

- le bunny up  à travailler  acquis

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

**Réception sur 1 ou 2 roues ?**

- sur la roue AR si le sol est plat pour amortir d'abord avec les jambes puis avec les bras
- sur les 2 roues en même temps si la réception est en descente

# Ancrer son vélo dans une courbe à plat

Si tu roules vite en descente, les virages vont te poser des problèmes. Même si tu maîtrises les trajectoires, il se peut que tu ne puisses pas aller où tu veux car ton vélo "décroche"... C'est à dire que tes roues perdent l'adhérence avec le sol... Pour faire accrocher tes pneus, il existe une position qui ancre ton vélo dans la courbe :

- Je place mon pied extérieur en bas et j'appuie de tout mon poids sur ce pied
- Je déplace mes fesses à l'extérieur de la courbe (pour mieux appuyer sur la pédale basse)
- Je tends mon bras intérieur pour coucher le vélo (c'est l'inclinaison du vélo qui me permet de tourner)
- Je fléchis mon coude extérieur et je le lève (mes épaules sont ainsi parallèles au guidon)
- Je n'oublie pas de regarder au loin la sortie de la courbe



Essaie cette position dans un champ, en alternant les virages à gauche et à droite. Ton objectif doit être de coucher au maximum le vélo, sans que celui-ci ne décroche...

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- les sauts
- ancrer son vélo

- |                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> à travailler | <input type="checkbox"/> acquis |
| <input type="checkbox"/> à travailler | <input type="checkbox"/> acquis |

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# La danseuse plaquée



Quand la pente est trop forte, il faut pédaler en danseuse pour gagner en puissance. Le problème : la roue arrière dérape !

### La solution : la danseuse plaquée.

Explication : • danseuse, parce que tu pédales avec les fesses levées, pour gagner de la force.  
• plaquée sur le vélo pour éviter à la roue arrière de déraiper (le bassin est reculé) et à la roue avant de se lever (les épaules sont plaquées sur le cintre)



- Je pédale en danseuse
- Je garde mon bassin au dessus de la selle (fesses reculées)
- Je baisse mes épaules au dessus du guidon pour éviter que la roue avant se lève
- Je plie mes coudes vers le bas, sous mon ventre, et je tire sur mon guidon pour bloquer mon bassin et transmettre toute ma force aux pédales.

Avec cette technique, tu vas maintenant grimper aux arbres... Mais attention, la dépense énergétique est importante : seules les buttes très pentues et courtes ou la fin de grosses bosses peuvent être franchies ainsi.

### Validation des Techniques

date : . . . . .

- la danseuse plaquée

- |                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> à travailler | <input type="checkbox"/> acquis |
|---------------------------------------|---------------------------------|

NOM et cachet du moniteur : .....

Commentaires : .....

# Porter son vélo

Parfois, la pente est si sévère, ou le terrain si cassant, qu'il n'y a pas d'autres choix que de porter ton vélo. Cependant, il y a plusieurs méthodes, plus ou moins galères, alors autant choisir la bonne...

Vaici comment franchir rapidement une petite côte bien raide : ce portage n'est pas très agréable, mais c'est le plus rapide. Il dépend surtout de la forme de ton cadre. Si tu ne peux pas passer le bras à travers le triangle principal du cadre, pose simplement le dessous de ta selle sur ton épaule...



Pour les longues montées, mieux vaut placer ton vélo correctement sur ton dos, c'est-à-dire bien équilibré sur tes deux épaules.



**Remarque :** si tu portes un sac à dos, il jouera le rôle de protection et retiendra le vélo.

Enfin, si tu veux accéder à des terrains vierges ou très escarpés, les MCF ont mis au point une nouvelle pratique : le Trek in Bike®. Avec un petit sac montagne et quelques sangles, tu pourras grimper longtemps sans trop te fatiguer. Si ton vélo est bien équilibré sur le sac (cadre vertical et les 2 roues par-dessus), tu ne seras pas gêné par le vélo et tu pourras te concentrer sur le paysage...



**Bonne grimpe !**



## mécanique

Pour rouler vite, il te faut une machine bien réglée, comme une moto ou une formule 1. Les réglages d'un vélo sont personnels. Ton moniteur va t'apprendre les réglages de base, puis ce sera ensuite à toi de les figoler et surtout de les ajuster... car ton vélo se dérègle vite !

## Les réparations d'urgence

Même si tu connais bien ton VTT et toutes les pièces mécaniques, il va quand même t'arriver quelques bonnes surprises...

Pour résoudre quelques petits soucis, nous te proposons d'apprendre ces petites bidouilles :

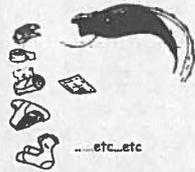
### - le pneu se déchire !

Il arrive parfois que ton pneu soit endommagé : il laisse entrevoir la chambre à air et provoque ainsi une « hernie » : c'est la crevaison assurée !



Mais tout problème possède sa solution...

Et là, elle est toute simple : prends un emballage plastique, un morceau de cuir ou toute matière souple et plate et insère la entre le pneu et la chambre. Tu peux même la coller avec de la colle à rustine pour être sûr qu'elle ne bouge pas en gonflant la roue. Le tour est joué... Tu peux rentrer à la maison et changer de pneu.



### - plus de rustines pour les chambres...

Si tu crèves souvent ou si tu as la tête en l'air, il va parfois te manquer des chambres neuves ou des rustines pour réparer tes crevaisons. Mais comme tu as plus d'un tour dans ton sac, tu vas pouvoir impressionner tes copains. Il existe au moins 3 méthodes pour réparer les crevaisons sans rustines, voire sans pompe !

#### 1. Avec une branche

Pour regonfler la chambre sans fuite, il faut isoler le trou. Pour cela, tu peux utiliser une petite branche souple (et sans épine !) que tu vas entortiller pour isoler le trou. Replaca ensuite la chambre dans le pneu, avec la branche... Tu peux gonfler !



#### 2. Un nœud mogique

Si tu es dans le désert, tu ne trouveras pas de branche pour isoler le trou ! Ce n'est pas grave : un nœud au bon endroit fera très bien l'affaire. Ta chambre sera un peu plus petite qu'avant, mais comme le caoutchouc est élastique...



#### 3. Même sans pompe

La dernière des astuces consiste à remplacer la chambre à air (que tu ne peux pas gonfler sans pompe) par de l'herbe, des feuilles et des branchages. C'est un peu long pour remplir tout le pneu, mais cela fonctionne.

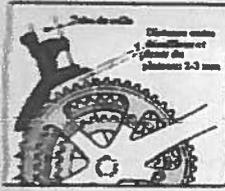
Tu as maintenant un « pneu plein », que tu n'oublieras pas de remplacer, car tu vas vite comprendre le confort qu'apporte un pneu gonflé à l'air. Merci Monsieur DUNLOP (l'inventeur de la chambre à air).

Et la prochaine fois, n'oublie pas tes outils...

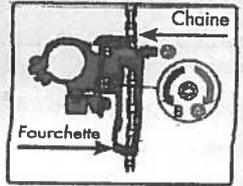
## Régler les dérailleurs

Dérailleur avant : 4 réglages sont nécessaires

1. la fourchette du dérailleur doit être alignée avec les plateaux.



2. la fourchette doit passer 2 mm au dessus du grand plateau

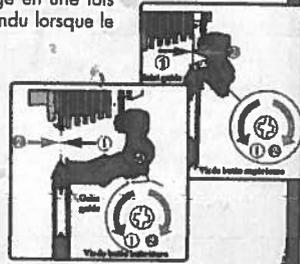


3. les vis de butée haute et basse doivent empêcher la chaîne de dérailler après le petit plateau et au delà du grand plateau : regarde le schéma ci-dessus pour comprendre le fonctionnement des butées : dans le sens A tu visses la butée et la chaîne ira donc moins loin.

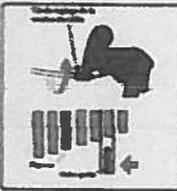
4. la tension du câble doit permettre le passage en une fois d'un plateau sur l'autre (le câble doit être tendu lorsque le dérailleur est sur le petit plateau)

Dérailleur arrière : 3 réglages à faire

1. la butée basse empêche de dérailler après le petit pignon (voir réglage sur le schéma du haut) et la butée haute empêche la chaîne de passer dans les rayons au delà du grand pignon (réglage ci-contre)



2. le câble doit être tendu en position petit pignon



3. la tension du câble doit permettre un passage un par un pour chaque pignon de la cassette : ajuste la tension du câble avec la vis de réglage située à la liaison gaine-dérailleur

○ Mes dérailleurs AV et AR sont bien réglés

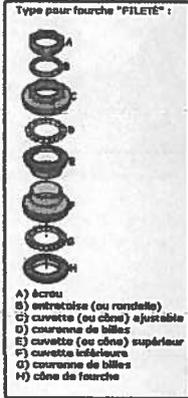
# Le jeu de direction

Le jeu dans la direction se remarque en freinant du frein avant et en poussant le guidon d'avant en arrière : un jeu au dessus de la fourche peut apparaître.

Si c'est le cas, il faut régler le jeu avant qu'il ne soit trop important et que le matériel se dégrade. Mais attention, il existe 2 types de jeu de direction :

### Réglage du jeu de direction fileté (ancien) :

1. disposer de 2 clés extra-plates de 32
2. serrer la cuvette supérieure ajustable (pièce C) jusqu'à n'avoir plus de jeu dans la direction
3. visser l'écrou supérieur (pièce A) tout en maintenant la cuvette C avec l'autre clé
4. vérifier qu'il n'y a plus de jeu et que la direction tourne librement



### Réglage d'un jeu de direction Ahead set :

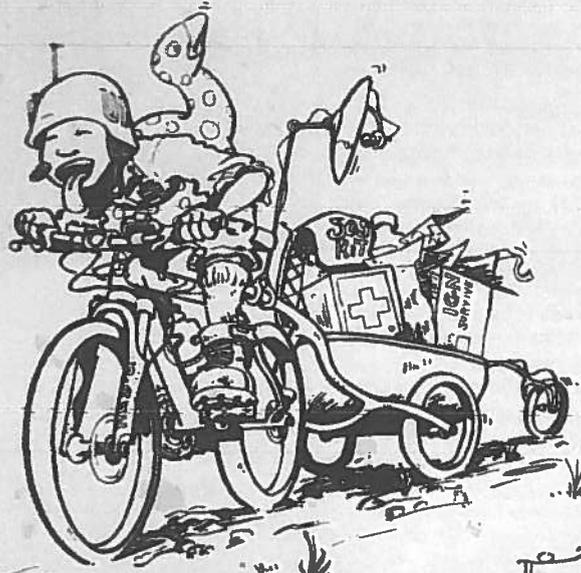
Type pour fourche "NON FILETÉE" (ou "Aheadset")



A) cône de compression  
 B) cuvette ajustable  
 C) couronne de billes  
 D) cuvette supérieure  
 E) cuvette inférieure  
 F) couronne de billes  
 G) joint étanche  
 H) cône de fourche

1. dévisser les vis de fixation de la potence (vis X)
2. serrer la vis de réglage au dessus du bouchon de potence (vis Y) jusqu'à éliminer le jeu
3. resserrer les vis de blocage de la potence (vis X)
4. vérifier qu'il n'y a plus de jeu et que la direction tourne librement

Ma direction est bien réglée



## sécurité



A l'image d'un freerider en ski ou en VTT, chaque BIKER ou BIKEUSE doit être vigilant(e) dans sa pratique.

Comme quoi le VTT ne se pratique pas qu'avec les jambes, mais bien avec la tête ! Et les têtes brulées ne vont jamais bien loin...

## En montagne, vigilance !

La montagne est un terrain de jeu idéal pour le VTT, qui à l'origine s'appelle d'ailleurs mountain-bike ! Pourtant, beaucoup d'accidents arrivent en montagne par manque de connaissance ou par excès de confiance.

Alors méfiance !

Tu dois être humble et accepter que les éléments sont plus forts que toi. Tu ne dois pas les combattre, mais simplement les apprivoiser !

Voici les conduites à adopter en montagne :

- Avant de partir rouler, je me renseigne sur la météo (en montagne, les conditions changent très vite et les orages peuvent être très violents).
- Je ne pars jamais seul et je préviens mon entourage du secteur sur lequel je vais rouler, car en cas d'accident, les recherches seront moins longues.
- J'emporte systématiquement avec moi une carte IGN, un téléphone portable et une fiche avec mes coordonnées et celles de mes parents afin de prévenir quelqu'un et me repérer en cas d'incident.
- Je fais très attention à mon itinéraire car en cas d'erreur, je peux vite descendre sur le mauvais chemin, prendre du plaisir et me rendre compte une fois en bas que je suis dans une autre vallée... qu'il faudra remonter !
- Je surveille régulièrement l'heure pour ne pas me faire surprendre par la nuit car personne ne pourra venir me chercher étant donné qu'il n'y a pas beaucoup de routes accessibles en montagne.



Ces recommandations peuvent être contraignantes ou parfois banales, mais souviens-toi qu'il suffit d'une fois pour que tout se passe mal !



## Porter secours

Il se peut qu'un jour tu assistes à un accident, à VTT ou ailleurs. Dans ce cas, ne panique surtout pas et essaie d'être utile. Voici les étapes à suivre :

### 1. PROTÉGER

En tout premier, avant d'aller voir l'accident, tu dois éviter qu'un autre accident se produise. Il faut donc protéger la zone en trouvant un moyen de prévenir les autres (automobilistes, vététistes sur une piste de descente...).

Si vous êtes entre copains, certains doivent aller signaler l'accident en se plaçant 300 mètres avant. Si tu es seul en descente, tu peux déposer ton vélo plus haut au bord du chemin pour attirer l'œil et faire ralentir un autre vététiste qui pourra t'aider.

### 2. ALERTE

Il faut ensuite donner l'alerte en appelant le 18 ou le 112 sur un téléphone portable. Mais avant d'appeler, tu dois savoir quoi dire. Pour cela, il faut prendre des renseignements sur la ou les victimes en les questionnant avec des phrases simples :

- Bonjour, vous vous appelez comment ?
- Quel âge avez-vous ?
- Vous avez mal où ?
- Vous pouvez bouger ?

Si la personne te répond : tu peux appeler les secours après avoir bien repéré où tu te trouves. Observe tous les indices comme en orientation et utilise ta carte IGN si besoin. A ce moment, tu peux passer l'alerte.

Si la personne ne te répond pas : elle est inconsciente. Vérifie 2 choses :

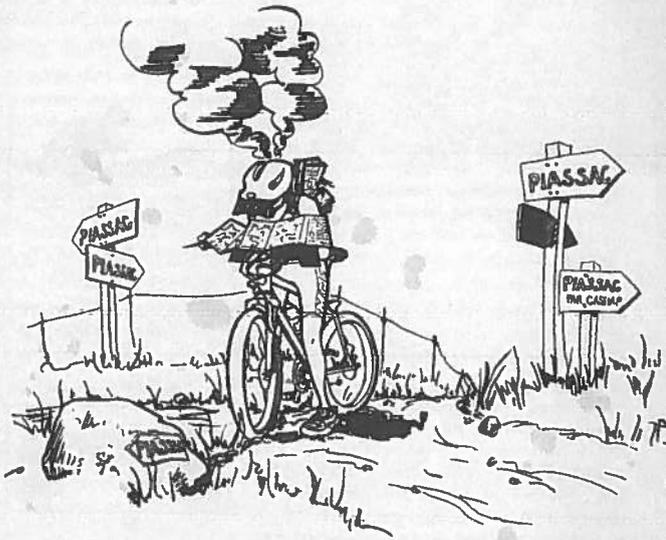
- **Respire-t-elle ?** Ecoute le souffle de sa bouche et regarde si son ventre bouge. Si elle respire, pas de panique. Placé la victime dans une position d'attente : la position latérale de sécurité (PLS). Tu peux apprendre cette technique auprès des pompiers de ton village par exemple. Ensuite, tu peux passer l'alerte.

- Si elle ne respire pas, son cœur bat-il ? Si ce n'est pas le cas, passe rapidement l'alerte, sans paniquer, en expliquant où tu te trouves, le type d'accident, le nombre de victimes et leur état (inconsciente, arrêt cardiaque...).

### 3. SECOURIR

Pour intervenir sur une victime, il faut apprendre comment faire, surtout pour un massage cardiaque. Pour cela, inscris-toi à la formation PSC 1 ou Prévention et secours civiques niveau 1 (ex AFPS). C'est très intéressant...





## orientation

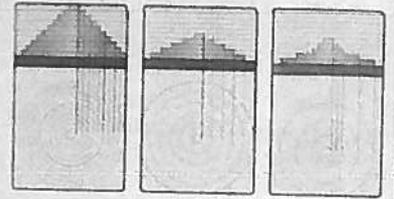
Finies les galères où l'on se perd... Maintenant, tu choisis ton itinéraire grâce à tes connaissances topographiques\*: tu évites les montées trop raides et tu trouves de belles descentes.

82

\*voir lexique en fin de brochure

## Le relief sur la carte

La carte est une vue aérienne d'un lieu, retranscrit avec des sigles et des couleurs normalisées. Cependant, même sur une carte toute plate, nous pouvons voir le relief du terrain grâce aux courbes de niveaux (lignes oranges). Une courbe de niveau regroupe tous les points de même altitude.



La distance entre deux courbes indique le degré de la pente.

Plus les courbes sont rapprochées et plus la pente est importante.



**Attention :** faut-il encore savoir si la pente monte ou descend ??? C'est une donnée importante à vélo...

Ici par exemple, si tu pars du Chalet Montal, comment savoir si le chemin monte ou descend ?

C'est le sens du chiffre de la courbe de niveau 1200 mètres qui te le dit : le haut du chiffre montre le sommet !  
Donc le chemin monte.

éclairage

Pour mieux représenter le relief, il existe sur les cartes un **estompage**. C'est un ombrage qui donne l'impression que le soleil éclaire la carte pour mieux visualiser le relief. Ce soleil éclaire depuis le nord-ouest.



MCF - Tous droits réservés

## Les petits détails de la carte...

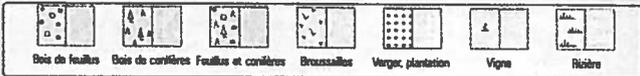
Une carte IGN est truffée d'indices pour te repérer, ou pour connaître les caractéristiques d'un lieu. Voici ceux qui te seront sans doute utiles :

- **le type de terrain** : certains sites sont impraticables à VTT ! Les détails ci-dessous t'en diront plus sur la nature du sol...

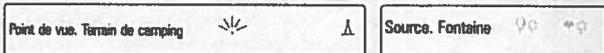


Tu peux trouver le sens de la pente facilement : dans une cuvette, il y a une petite flèche qui indique le creux.

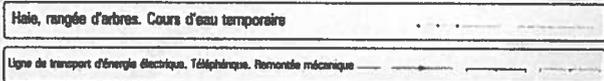
- **le type de végétation** : cela te permet de te repérer (les limites de végétation, comme les clairières, sont de bons repères), mais aussi de savoir si tu vas rouler en zone ombragée ou en plein soleil !



- **les points de passage intéressants à vélo** : justement, s'il fait chaud, un arrêt à la fontaine est peut être obligatoire pour s'hydrater...



- **des points de repère pour se situer** : si tu te perds, certains signes te permettront de savoir où tu es. Alors regarde partout, même en l'air !

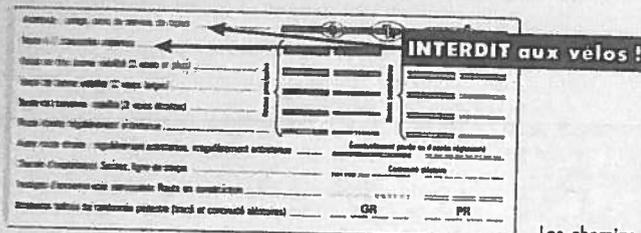


Enfin, la meilleure manière de comprendre comment tu es arrivé à te perdre, c'est d'ouvrir grand tes yeux pour te souvenir de toutes les caractéristiques du terrain : virages, dénivelé, distance, ruisseaux, végétations, etc. Il sera alors plus facile de te situer sur la carte et de retrouver ton chemin.

Pour affûter ton sens de l'observation, ton moniteur pourra aussi mettre en place des jeux de piste, des chasses aux trésors...

## Choisir son itinéraire

À VTT, le terrain sur lequel tu pars n'est pas toujours une partie de plaisir... Pour éviter les galères, il faut donc bien préparer ton parcours. Avec ton vélo tout terrain, tu vas préférer les chemins aux routes goudronnées. Soit quelques fois...  
Voici les différentes voies de circulation. Attention, tu ne peux pas rouler sur toutes les autoroutes et voies à 2 chaussées séparées (routes pour automobiles) sans interdiction aux vélos.



Les chemins, les sentiers et les anciens

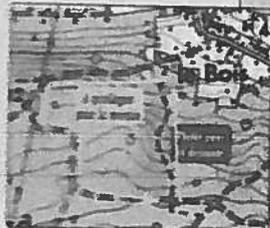
voies carrossables sont idéales pour le VTT. Seuls les itinéraires de grande randonnée (GR) sont parfois inadaptés aux vélos. Ce sont de magnifiques sentiers pédestres, mais les portages y sont fréquents. Mieux vaut aller les repérer auparavant ou trouver d'autres sentiers moins fréquentés.

En fonction du relief, il faut aussi privilégier certains itinéraires :

- **les chemins larges et progressifs (peu pentus) pour la montée** : chemins d'exploitation, voies carrossables, voire même les routes ;
- **les sentiers, souvent monotraces, pour la descente** (cf. technique du single-track page 57).

Dans le petit circuit ci-contre, la boucle peut s'effectuer dans les 2 sens.

Les flèches jaunes t'indiquent le bon itinéraire pour monter «tranquillement» et descendre «à donf» !



Remarque : le sens inverse serait un choix que tes jambes apprécieraient peu...

Comme la montée est plus longue sur le chemin large, l'itinéraire est donc moins pentu et donc plus rapide.

En montant par le sentier tout droit, tu roulerais plus doucement et tu serais peut être même obligé de porter ton VTT.

## Calculer la distance d'un parcours

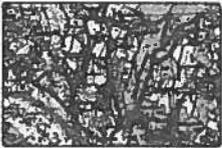
Ta carte est une reproduction à plat de la réalité. Cette reproduction est proportionnelle : par exemple, toutes les distances sont divisées par 100 000. On appelle cela l'échelle, que l'on note : 1 / 100 000. Cela veut dire que 1 cm sur la carte représente 100 000 cm en réalité, donc 1000 m ou encore 1 Km.

### Il existe différentes échelles :

- la plus petite : 1 / 25 000, est idéale pour le VTT car c'est la plus précise (de nombreux détails vont l'être utiles)
- la plus pratique pour le raid : 1 / 50 000, c'est la plus grande échelle qui fait apparaître les chemins ; elle est donc pratique lorsque tu pars longtemps car elle évite d'emporter plusieurs cartes
- pour rouler sur la route : 1 / 100 000 : à partir de cette échelle les chemins ne sont plus indiqués
- pour rouler en voiture : 1 / 250 000 (environ un département) jusqu'à 1 / 2 500 000 pour tout le pays sur une seule carte

Grâce à cette échelle, tu peux connaître à l'avance la distance de l'itinéraire que tu prévois. Il suffit de calculer la distance sur le papier et de la multiplier par l'échelle.

**Exemple :** le circuit bleu tracé sur cette carte au 1 / 25 000 mesure 52 cm. Comme 1 cm = 250 m ou 4 cm = 1 Km (c'est plus facile ainsi), on peut donc dire que le parcours prévu fera 13 Km.

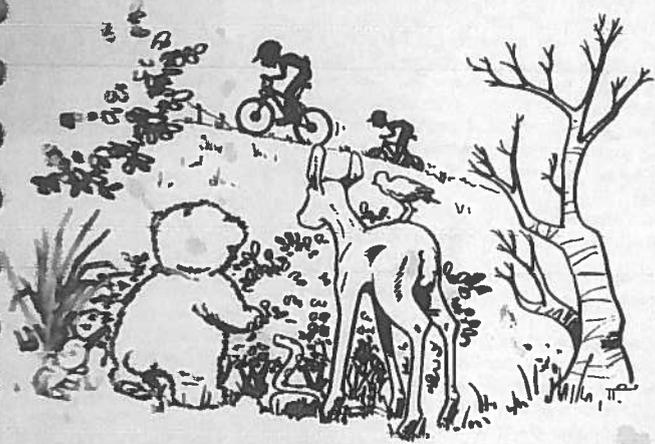


Pour mesurer la longueur d'un itinéraire sur la carte tu as plusieurs méthodes :

- une ficelle que tu reportes sur la carte et que tu peux mesurer ensuite pour connaître la

longueur totale

- un curvimètre : c'est un outil de mesure (mécanique ou électronique) qui lorsque tu le fais rouler sur la carte compte automatiquement la distance en fonction de l'échelle que tu choisis
- les logiciels (IGN Rando, Carto Explorer, Géorando...) sur lesquels tu peux préparer tes parcours et les enregistrer. Tu pourras notamment y visionner le profil de ta rando, comme ci-contre :



## environnement

Connaître le milieu dans lequel on roule est indispensable. Non seulement pour éviter les problèmes qui pourraient nous arriver, mais surtout pour éviter les problèmes que nous pouvons causer en pratiquant.

Pour continuer à profiter de la nature, protégeons-la !

## Les zones de pratique

Même si le VTT est un engin pour rouler sur tous les terrains, cela ne veut pas dire que tu as le droit d'aller partout. Il existe une réglementation, un peu comme le code de la route, qui permet de donner des règles et évite que les gens fassent n'importe quoi...

Imagine si les vététistes roulaient dans le jardin de tes parents !

### 1ère règle : respecter les interdictions

Certains chemins sont interdits au VTT. Il y a certainement une raison. Cela peut être :

- un chemin trop dangereux pour certaines raisons (éboulement, itinéraire très engagé...).
- un chemin très fréquenté par les piétons (sentier botanique, itinéraire de découverte, etc.) et pour éviter les problèmes entre les randonneurs qui contemplent le paysage et les vététistes qui descendent, le maire a préféré interdire ce chemin. Cela est normal : certaines pistes sont réservées au VTT, d'autres sont réservées aux randonneurs pédestres.
- une réglementation pour préserver le milieu naturel : c'est le cas dans les Parcs Nationaux et les Réserves Naturelles.

Si tu ne respectes pas ces interdictions, tu diffuses une très mauvaise image des vététistes. Si plusieurs personnes font comme cela, le VTT sera interdit partout.

### 2ème règle : se renseigner et respecter les propriétés

Tous les chemins ne sont pas accessibles. Ils appartiennent parfois à des propriétaires privés ou à des collectivités. Théoriquement le propriétaire doit matérialiser et fermer l'accès à son chemin s'il ne veut pas que l'on y pénètre. Mais cela n'est pas toujours possible car il y a parfois une multitude de sentiers qui communiquent sur son terrain. Renseigne-toi...

Si en revanche il y a un panneau « Propriété privée - défense d'entrer » sur un chemin, tu dois respecter ce choix.

Ton comportement doit être identique pour les champs et les forêts. Tu ne peux pas construire des passerelles dans des bois : tu n'es pas chez toi.

### 3ème règle : pas besoin de règlement pour être responsable !

Dans la nature, c'est toi qui est invité, alors respecte l'environnement. Tu ne peux pas faire comme à la maison ! Pas question de faire des bosses, de couper des arbres, de tracer des pistes de descente. Pour cela il faut demander l'autorisation. Va voir à la mairie à qui faut-il demander...



## Le milieu naturel

La faune, la flore et les sols constituent ce milieu vivant où nous évoluons. Il est important de le connaître pour mieux le respecter. Un équilibre naturel s'est établi dans ce milieu vivant : c'est ce que l'on appelle un **écosystème**.

Notre passage dans ce milieu, qui peut fonctionner sans l'homme, doit être considéré comme une agression, ou au moins une perturbation. A nous de le perturber au minimum.

### L'érosion des sentiers

Si le passage de 2 ou 3 VTT est insignifiant, le passage régulier et fréquent des vélos dégrade le sol. Certains sols sont fragiles ! A nous de les respecter et d'éviter la sur-fréquentation.

- Restons sur les sentiers.
- Limitons les dérapages intempestifs.
- Evitons les circuits hors-piste sur des tapis végétaux fragiles.

En terrain humide (après la pluie), les pneus creusent des sillons et érodent encore plus les sols. Dans les descentes, le passage répété des VTT arrachent le tapis végétal. Ne passons pas n'importe où et n'importe quand.

### La réglementation des sentiers

Tous les sentiers ne sont pas autorisés à la pratique des VTT. De nombreux chemins sont privés et une autorisation préalable est nécessaire. Des arrêtés municipaux, préfectoraux ou de biotopes peuvent temporairement interdire la fréquentation de chemins. Dans les parcs nationaux, certains sentiers sont interdits. Renseigne-toi auprès

- de la maison du parc. En règle générale, nous pouvons utiliser tous les itinéraires de randonnées répertoriés : les GR, tour de pays, PR, etc.



# La météo

Il est important de prendre le bulletin météo avant de partir. Un orage peut vite transformer ta sortie en galère monstrueuse, et dangereuse de surcroit.

Les orages sont les premiers risques : foudre, pluie abondante ou grêle, bourrasques de vents, montée des eaux, refroidissement des températures. Le mieux est donc de les connaître et d'anticiper leur arrivée. Le bulletin météo te met souvent en garde, mais tous les orages ne sont pas prévisibles. En montagne, ils sont particulièrement violents et fréquents. Ils sont plus nombreux en été.



**L'orage isolé :** en période chaude (été), il arrive plutôt en fin d'après-midi. Le signe annonciateur qui peut te mettre en garde est la formation de nuages en forme de chou-fleur ou d'enclume.

**La zone orageuse :** c'est une immense zone d'air chaud et humide, instable, qui peut couvrir plusieurs départements. Elle est généralement prévue par Météo-France. Ces orages peuvent survenir dès le matin et se forment très rapidement.

**L'orage de front froid :** il se forme rapidement et est très violent.

### Quelques consignes si tu es surpris par un orage :

- recherche si possible un abri à proximité : habitations par exemple
- ne roule pas à vélo car tout déplacement attire la foudre et les objets métalliques sont conducteurs ; mieux vaut s'éloigner du vélo
- ne reste pas sur des zones à risques comme les crêtes, les zones rocheuses, les pylônes et les arbres isolés
- ne reste pas près des cours d'eau car les eaux peuvent monter
- cherche un endroit protégé des impacts directs : replat ou légère pente protégée par une proéminence d'au moins 4 mètres (triangle de sécurité à 2m de la paroi ; la zone est égale à la hauteur de la proéminence).
- isole toi du groupe, en position accroupie, chacun à 2 m de l'autre
- évite de téléphoner avec ton portable.

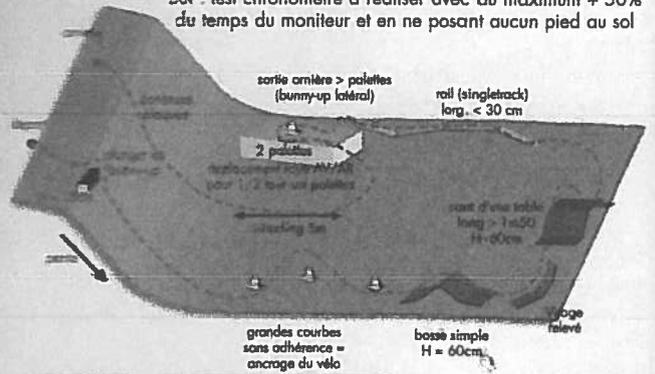
**Voilà le fin de ton carnet et l'ultime évaluation.**

Si tu réussis, tu seras un vrai pilote, stylé et rapide. Pour fêter ta réussite, les MCF t'offre en plus un cadeau. Pour le recevoir, envoie vite le coupon ci-dessous...



### Test BIKER 3

But : test chronométré à réaliser avec au maximum + 50% du temps du moniteur et en ne posant aucun pied au sol



nombre de pieds posés :	temps du moniteur :	mon chrono :
-------------------------	---------------------	--------------

L'ordre des exercices peut être différent de celui présenté ci-dessus.

## "Demande ta médaille !"

évaluation finale



**Félicitation ! Tu as réussi le 3ème BIKER !**

NOM et cachet du moniteur : .....  
Ses remarques : .....

Ton nom et prénom : .....  
Ton adresse : .....

à renvoyer à : MCF, 3 rue Raoul Blanchard - 38000 Grenoble.

## LEXIQUE

- Amont** : dans une pente en dévers\*, c'est le côté qui monte vers le sommet
- Aval** : dans une pente en dévers\*, c'est le côté qui descend vers la vallée
- Avalément** : franchir une bosse sans décoller ; on dit aussi "enrouler une bosse"
- Braquet** : c'est la vitesse utilisée ; se dit "nombre de dents du plateau X nombre de dents du pignon" (ex : 42 X 12 pour la grande vitesse)
- Butte** : montée très raide mais très courte
- Bunny-up** : saut des 2 roues l'une après l'autre, sans tremplin (ou holly en skate)
- Cabrage** : levée de roue avant sans se servir du coup de pédale (voir page 36)
- Cassure** : voir rupture de pente\*
- Croisement de chaîne** : mauvais alignement de la chaîne, du plateau au pignon
- Dahu** : animal des montagnes, spécialiste des dévers, dont les pattes gauches sont plus courtes que les pattes droites ; il ne peut faire que le tour des montagnes et tombe s'il essaie de descendre ou de monter...
- Danseuse** : pédalage en position debout en balançant le vélo de chaque côté
- Dévers** : pente que l'on traverse en large ; comme le dahu (?)
- Gamelle** : une chute, un gadin, une vautre, une ripe... bref, embrasser la Terre
- Lécher les freins** : freiner très légèrement mais continuellement
- Pédalé-freiné** : technique qui consiste à freiner légèrement et à pédaler simultanément pour maîtriser l'équilibre sur des terrains variés et sinueux à faible vitesse
- Pompape** : pousser la roue avant dans une rupture de pente\* pour la faire coller au sol ; permet d'accélérer le vélo sans pédaler
- Position de base (ou position cavalier)** : debout, sans pédaler, avec les pédales au même niveau (horizontal)
- Rapport** : coefficient de démultiplication de la roue AR par rapport au pédalier (rapport 1 = même denture à l'AV et à l'AR = braquet de 32 X 32 ou 22 X 22)
- Rupture de pente** : descente brusque et souvent raide ; l'inverse d'une butte !
- Semi-rigide** : vélo avec une fourche suspendue à l'AV et pas de suspension AR
- Single-track** : petit chemin étroit, appelé aussi chemin monotrace
- Surplace** : position d'équilibre à l'arrêt, les 2 pieds sur les pédales
- Tout-suspendu** : vélo avec une suspension avant et une suspension arrière
- Wheeling** : rouler sur la roue arrière tout en pédalant (voir page 63)

Mountain  
**Bikers**  
 FOUNDATION



Rejoignez  
 nous!

AGIR POUR LE BIEN DE CÔTÉ

COMMUNIQUER SUR LES BOMMES  
 PRATIQUES À IMITÉES

PRÉSERVER LA DURETÉ ET L'ACCÈS  
 AUX SENTIERS

