



**BO 763 - Septembre 2002**

## **LA PREPARATION AU CYCLO-CROSS**

Dès la fin septembre et avec lui la saison de cyclo-cross qui débute. Cette période peut être abordée de deux manières : soit faire de la saison de cyclo-cross un objectif, soit la prendre comme une période de préparation pour la saison de route ou de VTT. En effet, le cyclo-cross permet d'entretenir la motivation pour rouler en hiver et permet également de progresser techniquement. Comme le dit Jean-Yves Plaisance, entraîneur national de la spécialité : «Le cyclo-cross est une discipline permettant de développer les qualités spécifiques indispensables à un coureur cycliste en s'intégrant dans un programme annuel d'activités».

Commençons par une description de l'activité. C'est une pratique compétitive hivernale du cyclisme, physiquement très intense et s'adressant aux athlètes mûrs physiquement. Néanmoins elle développe les qualités d'adresse, d'agilité, les réflexes et l'audace constituant de ce fait, au stade de l'initiation un excellent moyen de formation technique. Au niveau du profil du parcours, le circuit ne doit pas dépasser 2500m, le dénivelé maximum entre point haut et point bas est de 25m, et il doit y avoir les trois quarts du parcours cyclables (*maximum 10% à pied souhaitable*). Le départ se fait sur la route, éventuellement en dehors du circuit, sur 300 à 500m. Le parcours doit alterner différents tronçons afin de permettre des changements de rythme, des efforts et des récupérations. Minimum 500m de route dont 200m pour la ligne d'arrivée, par fractions afin de relancer le rythme. Des chemins et des prairies, et éventuellement du sous-bois pour constituer des passages techniques intéressants. Les obstacles (*planches en bois*) mesurent 40cm maximum; on peut en trouver au plus 6 par tour et la distance minimum entre deux planches est de 4m. Le changement de vélo est autorisé sur un à deux postes fixes à chaque tour et permet d'évoluer avec un vélo propre le plus souvent.

Les temps de course sont de 1h en Elite, 50mn en espoirs, 40mn en juniors et féminines, 20mn en cadets.

Le matériel a un rôle très important dans la course. L'évolution rend les parcours de cyclo-cross de plus en plus roulants. Il faut un vélo léger et robuste. On retrouve donc souvent des machines en aluminium ou carbone. Le boîtier de pédalier est un peu plus haut que sur route, il n'y a pas d'entretoise sur les bases, la tête de fourche est plus large pour éviter le bourrage. Le cintre de la fourche est accentué et l'entre axe avant et arrières sont plus longs pour le confort et la stabilité. L'inclinaison du tube de selle est plus prononcée. On retrouve des freins à tasseaux dérivés du système «V-Brake». Il y a différentes possibilités de développements à l'avant : soit un plateau unique de 42 ou 43 dents avec un système d'anti-déraillement latéral, soit un double plateau 39/46 ou 39/48. A l'arrière on retrouve des cassettes 13/25 ou 14/26, selon les parcours. Les cintres peuvent être plats mais ils ne peuvent excéder 50cm de largeur et être pourvus d'embouts de guidons. Les roues auront 32 ou 36 rayons pour être solides mais rigides. Les boyaux donneront plus de confort, d'adhérence et limiteront les crevaisons, mais les pneus seront plus économiques et plus faciles d'entretien. Les pédales automatiques seront les mêmes qu'en VTT avec des chaussures de VTT munies de crampons à visser.

Passons à présent à l'entraînement du coureur de cyclo-cross qui fait de cette discipline sa spécialité. Les meilleurs de la discipline sont souvent des coureurs d'âge mûr, expérimentés. La technicité de l'épreuve nécessite la reconnaissance des parcours, des points stratégiques et des principales difficultés, afin de connaître les changements de braquets et les parties de portage. Il faut savoir manier le vélo avec une maîtrise optimale, et savoir « se faire mal » car on est très souvent à la limite de l'effort maximal. L'entraînement sera à dominante routière, avec des exercices fractionnés destinés à l'amélioration de la



puissance aérobie (*efforts à 90% du maximum, sur 3 à 5mn*), et de la résistance au seuil ventilatoire (*efforts fractionnés à 80-85% du maximum sur 8 à 30mn*). Cet entraînement physique se fera en alternance avec un travail technique spécifique en dévers, portages, relances... .

Le travail physique se fait en fonction des exigences du cyclo-cross, à savoir des périodes de puissance aérobie alternées avec de brefs efforts anaérobies lactiques suivis de courtes périodes de récupération. La fréquence cardiaque va osciller pendant une heure entre 80 et 100% de son maximum. Il faut donc une bonne base fondicière que le coureur ayant choisi cette spécialité aura acquis durant l'été sur route à l'entraînement et en compétition. Le travail sera ensuite plus spécifique avec des séances d'endurance critique / seuil (*80-85% de la FCMax*) en continu derrière scooter ou sur le plat pour acquérir de la force, en un travail de puissance aérobie (*90% de la FCMax*) voir même d'anaérobies lactiques (*type sprints longs mais à réserver à des coureurs déjà aguerris*) pour acquérir la puissance et la vélocité en côte.

Le travail technique va servir à améliorer les temps de récupération en course. Plusieurs exercices spécifiques sont à conseiller :

- ◆ Les virages sur le plat ou en dévers : la technique consiste à contrôler la vitesse à l'entrée du virage, élargir le rayon du virage avant pour venir couper ensuite à l'intérieur puis sortir large en relançant. Pour le virage en dévers il faut veiller à ce que la manivelle intérieure ne touche pas le sol et penser à déporter le poids du corps à l'intérieur.
- ◆ Le portage du vélo : il existe deux possibilités pour descendre, soit en patinette ce qui permet de conserver son élan, soit en voltige lorsqu'il faut faire face à des situations imprévues. Pour les portages longs, il faut épauler le vélo (*tube horizontal sur l'épaule*) et le tenir calé par le cintre à l'aide de la main droite si on porte à droite. Pour un portage court, la main gauche tient le cintre près de la potence et la main droite le tube horizontal près de la tige de selle. Pour remonter sur le vélo, il faut continuer de courir en le reposant au sol, puis sauter en voltige sur la selle à l'intérieur de la cuisse droite (*si on porte à droite*) pour glisser ensuite vers la bonne position, recommencer à pédaler et enclencher les pédales.
- ◆ Le franchissement des buttes : Il faut choisir la bonne trajectoire, utiliser un braquet adapté (pas trop souple pour ne pas déraper, pas trop grand pour ne pas rester bloqué) avec de l'élan, au sommet de la butte avancer sur le bec de selle pour conserver l'adhérence au pédalage.
  - ◆ Franchissement des planches : utiliser soit la technique du portage court, soit la technique issue du bicross : le bunny hop. Il faut sauter l'obstacle en soulevant alternativement la roue avant puis la roue arrière. Cette technique doit s'acquérir tout d'abord sur des obstacles de petite taille.

Vous connaissez à présent la plupart des exigences du cyclo-cross. Dans une prochaine rubrique nous verrons comment préparer une saison route ou VTT tout en faisant du cyclo-cross sans entamer son potentiel si ce n'est pas l'objectif.

Matthieu NADAL,  
Entraîneur du Pôle Espoir,