



# CYCLE

L'OFFICIEL - Mai 1985 - N° 112 - 20 F - 154 FB - 153 FL - 7 FS

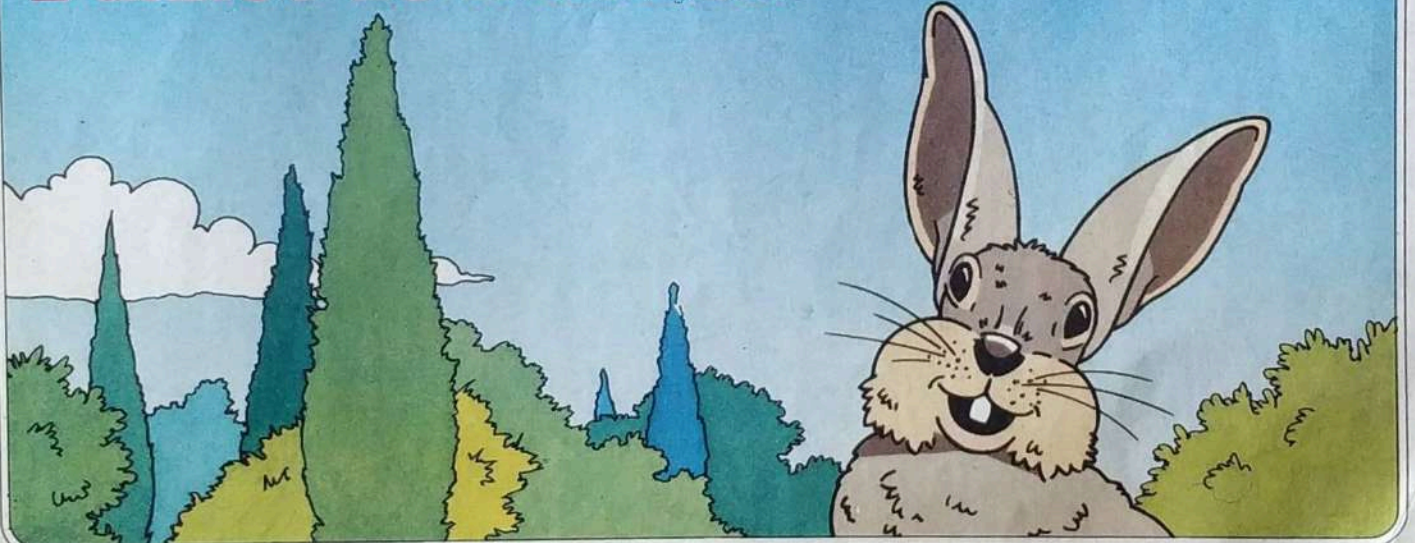


**Le vélo c'est fantastique**

**Salon de New-York**

**Débutants: comment démarrer**

**L'année du triathlon**

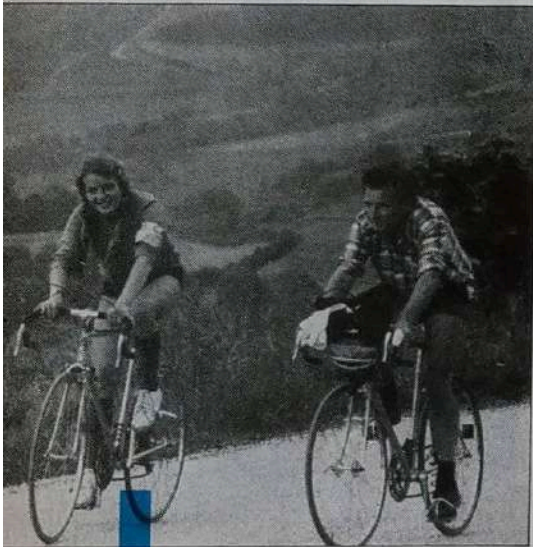


# Roulez léger

Depuis dix ou quinze ans, davantage peut-être, vous avez laissé votre vélo à la cave ou chez un cousin de province. Et pourtant, avec les beaux jours, l'idée vous vient de reprendre la route. Quelques principes de base vous aideront à obtenir une machine adaptée à votre cas, condition impérative pour pédaler avec plaisir.

Certains disent : « pour rouler à 20 à l'heure, ce n'est pas la peine d'avoir un vélo de coureur ».

Ce n'est pas une raison pour tirer un vélo de 15 kg. Car, moins on est en condition, plus il est fatigant de traîner du poids inutile, surtout dans les côtes. Or, ce sont les côtes qui risquent de décourager l'apprenti cycliste, si elles s'avèrent très dures à grimper.



La montée du col de la République : avec le sourire quand les développements sont adaptés à la montagne.

Premier conseil, donc, roulez « léger », ce qui veut dire que vous choisirez soit un vélo de course, soit un randonneur léger. Dans le premier cas, 10 kg est un grand maximum, et, si vos moyens financiers vous le permettent, vous pourriez descendre à 8,5 kg, le rêve.

Dans le second cas, essayez de ne pas dépasser 11 à 11,5 kg. Il existe d'excellentes randonneuses autour de 13 kg

avec roues de 650 et pneus confortables. Les plus légères sont également les plus chères.

Si vous optez pour le vélo de course, vous mettrez avantageusement un petit porte-bagages à l'arrière, et des garde-boue légers. Un éclairage ne s'impose pas, à condition d'avoir une lampe brassard à piles. Sauf si vous aimez les grandes sorties après la nuit tombée.

## La hauteur du cadre

Il est important de choisir un cadre adapté à sa morphologie et, pour cela, nous recommandons de partir de l'entre-jambes plutôt que de la taille, comme on le lit généralement sur les guides et les prospectus.

Pourquoi ?

Simplement parce que la hauteur de la selle est rigoureusement proportionnelle à l'entre-jambes, et que pour une même taille on peut avoir des jambes plus ou moins longues.

La mesure de l'entre-jambes doit se faire avec une règle de 1,5 cm environ d'épaisseur, disposée horizontalement, soit en se servant d'un niveau d'eau, soit en confectionnant une équerre que l'on fera glisser le long d'un mur. Soit E l'entre-jambes.

En multipliant E par 0,66, on obtient la hauteur du cadre entre l'axe du pédalier et l'axe du tube horizontal, mesurée le long du tube de selle.

Ce coefficient convient à la pratique sportive.

Pour un coureur cycliste, on peut descendre à 0,65, dans le but d'améliorer l'aérodynamisme en enfonçant la potence au maximum.

L'idéal est ensuite de choisir la longueur du cadre en fonction du tronc et des bras, mais les cotes standards



La journée de la bicyclette : une occasion pour certains de redécouvrir le vélo.

conviennent en général et il est suffisant de jouer sur la longueur de la potence.

## Le réglage de la selle

C'est le réglage essentiel.

Si l'on est bien posé en selle, les bras trouvent naturellement leur position, mais en aucune façon ils ne permettent de « rattraper » une selle trop basse ou trop avancée. La position de base, avec des chaussures cambrées, s'obtient en

multipliant l'entre-jambes par 0,885, pour obtenir la distance entre l'axe du pédalier et l'horizontale passant par le eux de la selle, mesurée parallèlement au tube de selle.

Le recul de la selle, distance mesurée horizontalement entre le bec de selle et la verticale passant par l'axe du pédalier, s'obtient au moyen du tableau ci-dessous, sur lequel nous avons ajouté la distance S mesurée entre le bec de selle et le cintre.

Il faut savoir qu'il est préférable d'être à l'arrière, plutôt qu'à l'avant, le pédalage ayant un meilleur rendement dans cette position, l'équilibre et la stabilité du corps étant également mieux assurés.



Le tableau comporte aussi une indication sur la longueur m des manivelles, une question controversée sur laquelle de nombreux avis commencent à re-



Ce tableau est indicatif

E	R	S	m
de 75 à 79	de 4 à 6 cm	de 47 à 50 cm	17 à 17,5 cm
de 80 à 84	de 5 à 7 cm	de 50 à 53 cm	17,5 à 18 cm
de 85 à 90	de 6 à 9 cm	de 53 à 59 cm	18 à 18,5 cm

Un vélo dit « de femme ». Le guidon permet néanmoins les trois positions, indispensables dès que la randonnée est un peu longue.

joindre le nôtre, y compris dans le milieu de la compétition : si vous êtes grand, vous pourrez sans inconvénient mettre des « grandes » manivelles. C'est d'autant plus vrai que, dans votre

# L'ordonnance du vélociste

On rencontre de plus en plus de couples – donc de femmes – au cours de nos sorties cyclistes.

Si l'on commence une telle cure de mouvements après la quarantaine, c'est en effet la pratique cycliste qui semble la mieux adaptée. Cependant, nous constatons régulièrement que les femmes utilisent des vélos « de femmes » sur lesquels elles se « traînent » alors que leurs maris ont, généralement, un beau vélo, une super machine « de course » (1).

L'un pédale sans effort, loin devant, l'autre peine droite comme un « i » (position oblige) pour « mieux » prendre le vent avec généralement, pour aggraver le handicap, panier à provisions ou enfant sur le porte-bagages.

Des vélocistes connaissent bien le schéma classique de l'achat, par le mari, des montures pour le couple. L'homme se laisse tenter par un vélo à 5 000 F, son épouse se contentant d'une bicyclette à 500 F !

« La bicyclette de femme », actuellement étiquetée comme telle, n'est pas conçue pour faire du vélo avec plaisir. A l'inverse, mais à condition d'avoir un engin adapté à sa morphologie, ce loisir sportif peut être générateur de joie, de santé et d'équilibre. Ainsi, un matériel approprié au gabarit s'avère déterminant pour pratiquer le deux-roues silencieux dans les meilleures conditions possibles.

cas, une vitesse élevée de rotation des jambes n'est pas recherchée, et que vous n'avez pas l'ambition de démarrer au sprint comme Daniel Morelon...

Si votre entre-jambes mesure 85 cm, vous tirerez le meilleur parti de manivelles de 18 cm, qui vous aideront à mieux passer les bosses. Dans ce cas, il sera préférable que l'axe de votre pédalier soit à 27 cm au-dessus du sol, ou alors, prenez garde à ne pas pédaler dans les virages.

## Les pneumatiques

Vieux débat, là aussi, entre les partisans du boyau et ceux du pneu.

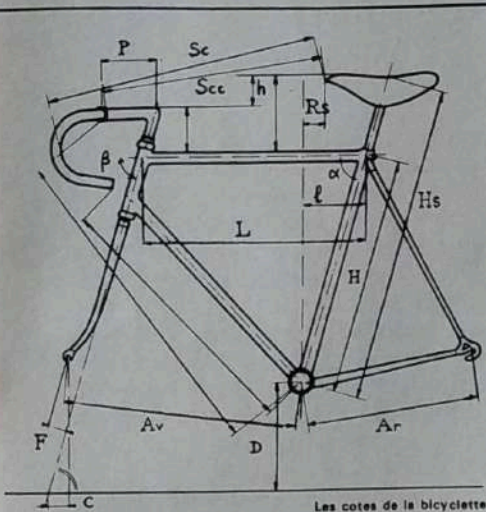
Aujourd'hui, on trouve des pneus de faible section qui « rendent » presque aussi bien que les boyaux. Avantage : en cas de crevaison, il suffit de mettre une rustine sur la chambre à air.

Le boyau reste intéressant, d'autant qu'il est peut-être plus agréable de changer rapidement le boyau crevé, sans perdre de temps à réparer sur place.

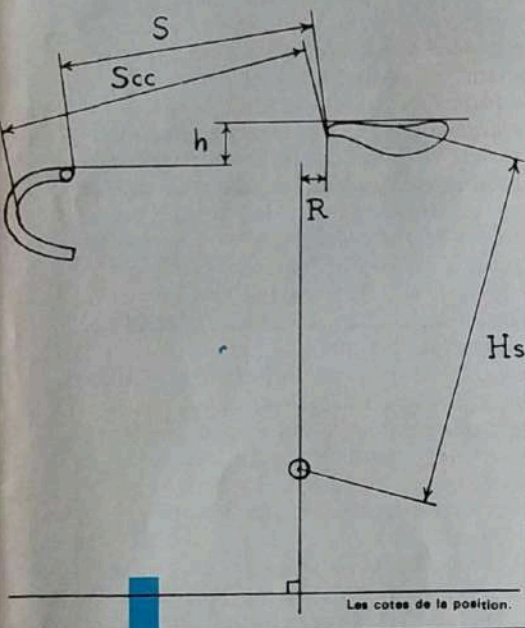
Il existe aujourd'hui des boyaux munis d'une protection anticrevaison, fabriqués par Wolber, qui réduisent les risques, par interposition d'une tresse métallique ou d'une bande de polyuréthane entre la chambre à air et la carcasse.

Attention, les jantes doivent être choisies par l'une ou l'autre solution adoptée, encore qu'il existe des jantes compatibles.

Claude Genzling



Les cotes de la bicyclette



Les cotes de la position.

- Hs = hauteur de selle
- H = hauteur du cadre
- R = recul de selle
- S = distance selle-cintre.





Stéphane Audran était « Madame vélo » en 1979. La pratique de la bicyclette lui apporte la détente et la mise en condition physique, indispensables dans son métier.

Il importe avant tout que le cadre, véritable ossature de la machine, autorise une posture adéquate du corps et un pédalage efficace. Une mauvaise position au départ, notamment trop ramassée, risque d'engendrer des déformations vertébrales. La cyphose dorsale qui concerne la partie thoracique et la cyphose lombaire, le bas des reins, provoquent ce que l'on appelle le dos rond et sont alors responsables de lombalgies et d'une limitation du soufflet pulmonaire.

Le guidon plat n'est pas fait pour la randonnée, tout juste pour faire le tour du pâté de maisons. Lorsqu'on a une activité cycliste, la durée de l'effort, généralement, est prolongée, ce qui implique d'adopter une position décontractée. La position redressée, induite par le guidon droit dit plat, amène une fatigue rapide des muscles des épaules

et des bras. Le guidon de course, au contraire, grâce à ses trois positions, favorise le relâchement musculaire. Ainsi, tout au long de la randonnée, avec un tel « volant », il est possible de changer alternativement de position, mains aux « cocottes », mains sur le haut du guidon, coudes écartés, mains en bas du cintre.

La largeur du guidon influence le fonctionnement de la cage thoracique. Si vous l'adoptez trop étroit, les bras et les coudes collés au corps entraveront la respiration d'où apparition possible de points de côtés.

La selle de bicyclette doit assurer une bonne assise, sans gêner le mouvement des jambes. Lors des premières randonnées, les néophytes s'imaginent que plus la selle est moelleuse (large, pourvue de gros ressorts), moins ils souffriront du siège. En réalité, « une selle bien rembourrée » est un mirage ; de la même manière qu'il est recommandé de glisser une planche sous le matelas pour détendre, pendant le repos, la musculature vertébrale, il est souhaitable d'avoir une selle type course, ferme mais souple, qui n'entraîne pas une fatigue douloureuse des fessiers, au contraire des selles « pullman ».

Une selle large a toujours la préférence du sexe féminin. Le cycliste repose sur la selle par l'intermédiaire des tubérosités ischiatiques qui sont les deux surfaces osseuses sur lesquelles porte notre poids lorsque nous sommes assis. Ces deux « pointes » osseuses sont séparées par un intervalle plus large pour la femme. D'autre part, si la partie antérieure du siège est trop large, les cuisses à chaque mouvement de frottements et d'échauffements. Lorsqu'on sait qu'une sortie cycliste de 30 km impli-

que au minimum 4 500 coups de pédale, on comprend facilement l'intérêt d'éviter ce désagrément.

Si, victime du coup de foudre pour la Petite Reine, on accumule les sorties cyclistes, les fessiers peuvent manifester rapidement leur désaccord. En effet, cette zone particulièrement sensible va être irritée par trois types d'agressions : les frottements, les compressions et les microtraumatismes liés aux inégalités de la chaussée (pavés, rails, nids de poule, etc.). Il est possible de limiter ces inconvénients en habituant progressivement le périnée au contact prolongé de la selle. Au fil des jours, ce massage progressif enduret efficacement la peau. Autre conseil utile : adopter le plus souvent la position « antichoc ». Cette attitude doit permettre d'être toujours bien assis sur la totalité de la selle. Le plus souvent, les mains reposent sur les poignées de frein. Le haut du corps est légèrement penché en avant, reposant en douceur sur les bras non tendus qui servent à amortir les chocs et assurer l'équilibre du couple homme-machine.

A une époque où le besoin de nature et d'évasion est recherché par tous, il est dommage qu'après avoir goûté au cyclisme, nombreux sont ceux qui le délaissent, uniquement parce qu'ils l'ont pratiqué avec une monture inadaptée (2).

Un vélo adapté à sa morphologie, c'est un visa pour un cyclisme sans douleur, avec plaisir et pour une meilleure santé.

**Docteur J.-P. de Mondenard**

(1) De Mondenard J.-P. - Aspects médicaux du cyclisme féminin in « La consultation du médecin : 30 nouvelles consultations ». - Les cahiers du Cycle, 1981.

(2) Prochaine ordonnance : la posologie kilométrique des premières sorties.



## SPECIAL BIZUT



Stéphane Audran était « Madame vélo » en 1979. La pratique de la bicyclette lui apporte la détente et la mise en condition physique, indispensables dans son métier.

Il importe avant tout que le cadre, véritable ossature de la machine, autorise une posture adéquate du corps et un pédalage efficace. Une mauvaise position au départ, notamment trop ramassée, risque d'engendrer des déformations vertébrales. La cyphose dorsale qui concerne la partie thoracique et la cyphose lombaire, le bas des reins, provoquent ce que l'on appelle le dos rond et sont alors responsables de lombalgies et d'une limitation du soufflet pulmonaire.

Le guidon plat n'est pas fait pour la randonnée, tout juste pour faire le tour du pâté de maisons. Lorsqu'on a une activité cycliste, la durée de l'effort, généralement, est prolongée, ce qui implique d'adopter une position décontractée. La position redressée, induite par le guidon droit dit plat, amène une fatigue rapide des muscles des épaules

et des bras. Le guidon de course, au contraire, grâce à ses trois positions, favorise le relâchement musculaire. Ainsi, tout au long de la randonnée, avec un tel « volant », il est possible de changer alternativement de position, mains aux « cocottes », mains sur le haut du guidon, coudes écartés, mains en bas du cintre.

La largeur du guidon influence le fonctionnement de la cage thoracique. Si vous l'adoptez trop étroit, les bras et les coudes collés au corps entraveront la respiration d'où apparition possible de points de côtés.

La selle de bicyclette doit assurer une bonne assise, sans gêner le mouvement des jambes. Lors des premières randonnées, les néophytes s'imaginent que plus la selle est moelleuse (large, pourvue de gros ressorts), moins ils souffriront du siège. En réalité, « une selle bien rembourrée » est un mirage ; de la même manière qu'il est recommandé de glisser une planche sous le matelas pour détendre, pendant le repos, la musculature vertébrale, il est souhaitable d'avoir une selle type course, ferme mais souple, qui n'entraîne pas une fatigue douloureuse des fessiers, au contraire des selles « pullman ».

Une selle large a toujours la préférence du sexe féminin. Le cycliste repose sur la selle par l'intermédiaire des tubérosités ischiatiques qui sont les deux surfaces osseuses sur lesquelles porte notre poids lorsque nous sommes assis. Ces deux « pointes » osseuses sont séparées par un intervalle plus large pour la femme. D'autre part, si la partie antérieure du siège est trop large, les cuisses à chaque mouvement des jambes seront victimes de frottements et d'échauffements. Lorsqu'on sait qu'une sortie cycliste de 30 km impli-

que au minimum 4 500 coups de pédale, on comprend facilement l'intérêt d'éviter ce désagrément.

Si, victime du coup de foudre pour la Petite Reine, on accumule les sorties cyclistes, les fessiers peuvent manifester rapidement leur désaccord. En effet, cette zone particulièrement sensible va être irritée par trois types d'agressions : les frottements, les compressions et les microtraumatismes liés aux inégalités de la chaussée (pavés, rails, nids de poule, etc.). Il est possible de limiter ces inconvénients en habituant progressivement le périnée au contact prolongé de la selle. Au fil des jours, ce massage progressif durcit efficacement la peau. Autre conseil utile : adopter le plus souvent la position « antichoc ». Cette attitude doit permettre d'être toujours bien assis sur la totalité de la selle. Le plus souvent, les mains reposent sur les poignées de frein. Le haut du corps est légèrement penché en avant, reposant en douceur sur les bras non tendus qui servent à amortir les chocs et assurer l'équilibre du couple homme-machine.

A une époque où le besoin de nature et d'évasion est recherché par tous, il est dommage qu'après avoir goûté au cyclisme, nombreux sont ceux qui le délaisent, uniquement parce qu'ils l'ont pratiqué avec une monture inadaptée (2).

Un vélo adapté à sa morphologie, c'est un visa pour un cyclisme sans douleur, avec plaisir et pour une meilleure santé.

### Docteur J.-P. de Mondenard

(1) De Mondenard J.-P. - Aspects médicaux du cyclisme féminin in « La consultation du médecin : 30 nouvelles consultations ». - Les cahiers du Cycle, 1981.

(2) Prochaine ordonnance : la posologie kilométrique des premières sorties.

