

LA COURSE

Etre compétitif sur les courses demande plus qu'une bonne disposition cardio-vasculaire et de la force physique. Il faut aussi savoir profiter du peloton, connaître les différentes tactiques, et avoir un brin de psychologie pour mieux apprécier ses adversaires. On doit également savoir minimiser ses points faibles, utiliser ses points forts et se doter d'un mental de conquérant : le petit plus qui fait gagner !

1. Avant la course

Une course cycliste ne commence pas sur la ligne de départ, mais la veille.

Un certain nombre de choses importantes sont à faire :

- Préparer les vêtements qui seront portés lors de l'épreuve, ainsi que le rechange à l'issue de la compétition, le tout sera rangé dans un sac de sport. Cela vous évitera le stress inutile occasionné par la recherche d'un accessoire manquant. Au fait n'oubliez pas des épingles de sûreté pour votre dossard.
- Se renseigner sur la météo (télévision, téléphone, Internet...) du lendemain et prévoir en fonction du temps annoncé (forte chaleur, froid ou pluie) le matériel adéquat.
- Si vous êtes près du circuit, en faire la reconnaissance la veille sous forme de promenade, reconnaître les principales difficultés, l'orientation du circuit par rapport au vent probable, et n'oubliez pas d'inclure quelques petits sprints (maxi 6) pendant votre ballade.
- Si le parcours est trop éloigné, vous pouvez toujours l'examiner sur une carte (1/25000, 1/50000 ou 1/100000) au-delà les détails ne sont plus aussi bien marqué, et vous conserverez une sortie d'une vingtaine de bornes entrecoupée de six sprints courts (maxi 10")
- A l'issue de votre sortie, faire quelques exercices d'étirements.
- Assurez-vous de l'état de votre vélo (et de sa propreté) enfin n'oubliez pas si c'est possible d'adapter vos braquets à l'épreuve.

Votre repas du soir sera pris à l'heure habituelle, par contre entre la fin du repas et le coucher il faut absolument s'occuper de façon distrayante et reposante totalement étrangère au cyclisme.

Au réveil, le compte à rebours est déterminé par l'heure de l'épreuve. Le dernier repas sera terminé trois heures avant le départ de la course, ces trois heures dont une part est consacrée au trajet, sont importantes et doivent être soigneusement minutées pour éviter les affolements du dernier moment.

Au moment de la récupération de votre dossard, n'oubliez pas de présenter votre licence (signée) et profitez de ce moment pour repérer les numéros de certains coureurs réputés en identifiant leurs qualités : sprinters, grimpeurs, rouleurs....

Le trac peut atteindre à ce moment son point culminant, restez calme, les coureurs les plus bavards et les plus exubérants sont rarement les meilleurs.

Economisez votre salive, enfiler votre tenue de compétition, massez-vous, videz votre vessie et relaxez-vous.

Pour la mise entrain et l'échauffement, suivez les conseils du manuel d'entraînement.

2. Le départ

Le départ est souvent très rapide, d'où la nécessité d'un bon échauffement. Les coureurs de tête cherchant à exploiter leur place, les autres cherchant à améliorer leur position dans le peloton.

Pour le coureur mal placé, une seule préoccupation ; se porter le plus rapidement possible en tête de peloton, en prenant garde à ne pas trop rouler sur les bas côtés couverts de graviers où les risques de crevaisons sont importants sans compter la chute toujours possible.

3. Le premier tiers de la course : il faut contrôler

Il est nécessaire de faire la course en tête, ce qui signifie faire preuve de vigilance et se donner ainsi une garantie contre les risques d'échappées dangereuses ou de chutes. Placé au-delà de la cinquantième place, un coureur ne voit plus la course, et il en perd le contrôle.

Si une « cassure » se produit il sera irrémédiablement dans le groupe des « lâchés ». Celui qui effectue la course en tête suit le comportement de ses adversaires et se donne la possibilité d'exploiter leurs éventuelles défaillances, il peut attaquer ou contre-attaquer au moment opportun, tout en restant bien protégé de l'usure du vent.

C'est à ce niveau de la course que la reconnaissance préalable du parcours prend toute son importance, naturellement les premiers tours viendront affiner les possibilités. L'action à mener sera aussi conditionnée par la météo.

C'est aussi à ce moment là que l'on sait si l'on va tenir la distance.

Au bout de quelques tours, il est également possible de se rendre compte du meilleur endroit pour placer une attaque et en regardant ses adversaires, on décèle ceux qui sont à l'affût du bon coup.

Contrôler la course ne veut pas dire courir sans réfléchir après toutes les attaques, bien au contraire il faut même mieux laisser les autres assurer ce travail de police. Par contre, il faut ouvrir l'œil et ne pas laisser les meilleurs s'échapper et intervenir lorsqu' un groupe de coureurs se forme devant le peloton, car il est plus facile de combler un trou de 20 mètres qu'un retard d'une minute.

Lorsque la course est saccadée par des accélérations et des ralentissements, le coureur expérimenté évitera de produire des efforts solitaires, sauf si son intention est de tenter « la belle » en solo.

Il ne faut pas oublier qu'à chaque ralentissement, il est souhaitable de retrouver de la souplesse de jambes en diminuant le braquet et en se décontractant au maximum.

4. Le deuxième tiers de la course : il faut attaquer

Bien souvent la sélection se fait dans ce deuxième tiers, sachant que le meilleur moment pour placer une attaque se situe à la fin de la précédente échappée (contre), car les coureurs de tête de peloton ont fournis un effort conséquent pour neutraliser les attaquants et les attaquants éprouvent le besoin de souffler un peu.

C'est l'instant favorable pour sortir du peloton par surprise en étant au maximum de sa vitesse.

Celui qui attaque ou qui « contre », démarre de la dixième place et surtout veille à ce que l'adversaire ne profite pas de son sillage, cependant si tel est le cas, une fois l'échappée formée il faudra nécessairement faire rouler tout le monde au risque de voir échouer la tentative et de payer les efforts fournis.

Dans ce deuxième tiers, chacun essaie d'utiliser ses propres qualités : un rouleur tentera une échappée dans le vent, un grimpeur placera son accélération dans une « bosse », alors qu'un sprinter se mettra en attente dans le premier tiers du peloton car pour lui son avantage se situe dans son démarrage qui lui permet de réagir plus rapidement qu'un autre, à condition de ne pas attendre que l'échappée atteigne 500 mètres.

Il faut être conscient que l'attaque peut se produire à tout moment, plus elle sera inattendue, plus elle aura de chance de réussir. Cependant il existe des points stratégiques, à l'approche d'un virage où le vent devient favorable, à la fin d'une échappée, quand le groupe est à une dizaine de mètres d'être rejoint, et surtout dans les « bosses », d'où la nécessité d'aborder les côtes en bonne place.

Les meilleurs pourront sortir avant le sommet alors que les mauvais grimpeurs éviteront d'être lâchés. Enfin il existe une loi impérative : ne jamais s'engager dans une échappée solitaire durant les deux premiers tiers de la course, sauf si le parcours est très accidenté, par contre ne jamais reculer devant une entreprise réunissant plus de cinq participants, il faut rejoindre le groupe au plus tôt puis vérifier la qualité et l'entente entre les partants. En cas de vent violent, méfiez-vous des éventails qui se forment, car bien structuré ils peuvent facilement lâcher un peloton.

Il est toutefois difficile de définir une tactique à l'avance car le déroulement d'une épreuve n'est jamais identique, même sur un parcours sans changement d'une année sur l'autre mais, dans tous les cas, mieux vaut se présenter en forme pour pouvoir appliquer une tactique et non subir celle des autres.

5. Le troisième tiers de la course : il faut concrétiser

A ce moment de la course, toute attaque risque de devenir décisive, car, la fatigue s'accroissant, les réactions deviennent moins violentes.

Les attaques sont déclenchées plus particulièrement par les rouleurs ou les grimpeurs qui essaient de ne pas emmener les sprinters dans leur sillage.

Si l'échappée se produit et que vous en faites partie, il faudra vite l'organiser pour la faire vivre une fois l'organisation en place, chaque coureur croit en sa chance et les énergies sont décuplées.

Ne vous affolez pas si le peloton semble vous reprendre, car il y a toujours quelques coureurs déçus d'avoir loupé le « bon wagon » à la tête de celui-ci et c'est eux qui provoquent cette période de « yo-yo ».

Par la suite dans le peloton, les équipiers des coureurs échappés se portent en tête et ils règlent l'allure en menant « un faux train » le plus longtemps possible.

Le coureur dans l'échappée ne doit pas s'économiser tout en évitant de relayer plus fort ou plus longtemps que les autres.

Des relais brefs et nerveux permettent de garder une vitesse suffisante en répartissant le travail équitablement entre les échappés, tout en sachant que des relais trop appuyés peuvent casser le rythme.

Il est astucieux pour le coureur expérimenté de choisir sa place dans la file pour assurer le relais au moment le plus favorable, (à l'abord d'une légère descente par exemple), prendre le sillage du coureur offrant le meilleur abri, éviter de passer en tête avant le coureur le plus puissant, le retour à la fin du groupe risque alors d'être trop rapide, obligeant à un effort additionnel pour ne pas être décollé.

Si un coureur de l'échappée refuse de participer (renard) accélérer d'une manière un peu sèche au sommet d'une rampe ou à la sortie d'un virage pour vérifier si son attitude relève d'un état de fatigue ou d'un calcul.

