

# GUIDE LVL UP

---

# MTB





# TABLES DES MATIÈRES

- 1 LES GRANDES RÈGLES**
- 2 PLAN DE SÉANCE**
- 3-7 NIVEAU VERT**
- 8-14 NIVEAU BLEU**
- 15-17 NIVEAU NOIR**
- 18 ANNEXE**

# Grandes règles

---

1- L'étudiant doit se retrouver à une vitesse et sur un terrain qui se situe dans sa zone de confort. Comme point de repère, on peut dire de piloter à 80% de son intensité habituelle (100% seraient le niveau d'une sortie entre ami.es par exemple). Cela libère de la concentration et permet à l'étudiant de réfléchir à ce qu'il fait, soit pour sa capacité d'effort restante de 20%. Cela aide grandement à la fois les apprentissages et la sécurité.

2- Il est préférable de donner un exercice trop facile que trop difficile ; cela permet de bien connaître le niveau de maîtrise de l'étudiant (et de voir à l'augmenter) pour ensuite faire de bons choix pour son évolution. On remplit alors notre objectif sans devoir prendre des risques inutiles. Certains étudiants veulent sauter des étapes et vous demanderont des features / leçons qui ne sont pas appropriées pour eux. Vous êtes responsable de prendre la décision à leur place et proposer quelque chose d'adapté.

Le guide suivant a pour objectif de vous fournir un ordre de progression à partir duquel vous baser afin de partir de la base pour ensuite passer au niveau supérieur.



# Plan de séance

## **Présentation** - 5 min

## **Vérification des objectifs / background** - 5 - 10 min

Depuis combien de temps faites-vous du vélo de montagne ? Quels sont certains de vos sentiers préférés dans lesquels vous êtes à l'aise ? Pourquoi avez-vous décidé de prendre un cours ? Quels sont vos objectifs pour aujourd'hui / pour l'été ?

## **Analyse du cycliste** - 15 min (choix d'un sentier dans la zone de confort du client, ride à 80% d'intensité)

Utiliser les éléments de progression du présent guide pour situer le niveau actuel du client

## **Retour sur analyse et proposition de plan de séance** - 5 min

Communiquer les observations principales au client et proposer les éléments principaux choisis pour démarrer la séance. Vous combinez vos observations avec les objectifs du client pour déterminer quels apprentissages sont selon vous les plus efficaces pour faire progresser le client, et dans quel ordre les présenter.

## **Enchaînements des leçons** - 120 min

## **Récapitulatif** - 15 minutes

Faire ressortir les grandes lignes à travailler et les stratégies pour progresser par lui-même par la suite.

## **Conclusion** - 5 minutes

Vérifier l'appréciation de la séance, Offrir sticker LVL UP, demander la permission pour l'identifier sur l'instagram LVL UP.

\*\*\*Voir la liste de matériels suggérés en Annexe

# NIVEAU 1



**OBJECTIF VERT : CONTRÔLE ET CONFIANCE**

## POSITION ET ÉQUILIBRE

EN MONTÉE :

- POSITION DE MONTÉE (AVANCÉ SUR LA SELLE, LE POIDS VERS L'AVANT)
- ÉVITER DE TIRER SUR LES POIGNÉES

### Exercice

Monter une côte abrupte, mais facile avec les mains ouvertes sur les poignées (contact seulement entre les poignées et la paume). Cet exercice va amener l'étudiant à déplacer son poids vers l'avant pour garder contact avec ses poignées, aidant à la fois sa position de montée ainsi que l'utilisation de l'énergie sur les pédales (et non en se crispant en tirant sur les poignées).

EN DESCENTE :

- COMPRENDRE QU'UNE POSITION LARGE EST UNE POSITION STABLE (POSITION ENGAGÉE)
- COMPRENDRE L'IMPORTANCE D'ÊTRE DÉTENDU POUR LAISSER LE VÉLO BOUGER.

### Exercice

Allez-y progressivement avec les éléments suivants, sur une piste facile et maîtrisée par l'élève, dans laquelle il peut se détendre et se concentrer.

-Debout, tige de selle descendue

-Coudes larges

-Genoux larges (assez pour permettre au vélo de bouger)

-Détendu

Travailler le maintien de la position sur terrain facile



# CHANGEMENT DE VITESSE

- COMPRENDRE QUE LES CHANGEMENTS DE VITESSE DOIVENT ÊTRE FAITS HORS TENSION
- COMPRENDRE QU'IL EST POSSIBLE DE CHANGER PLUSIEURS VITESSES D'UN COUP
- COMPRENDRE QU'IL EST NÉCESSAIRE DE PRÉVOIR LES CHANGEMENTS VITESSE

## Exercice

Accélérer en 2 à 3 poussées et mouliner en se laissant aller (profiter de l'accélération pour ensuite relâcher la tension et effectuer le changement de vitesse)

Tester avec des doubles / triples changement de vitesse

Appliquer ces principes avant une côte, et dans une côte

# FREINAGE

- COMPRENDRE L'IMPACT DE FREINER À 1 SEUL DOIGT SUR LE CONTRÔLE GÉNÉRAL DU VÉLO (FREINAGE À 2 DOIGTS SI FREINS MÉCANIQUES)
- COMPRENDRE QU'UN SEUL DOIGT FOURNIT LA PUISSANCE DE FREINAGE NÉCESSAIRE

## Exercice

Vérifier le positionnement des leviers et au besoin les replacer

Tester dans une légère pente la force de freinage à un doigt

Utiliser sur sentier très facile les freins à un seul doigt pour expérimenter l'efficacité



## FREINAGE (SUITE)

- COMPRENDRE QUE LA FORCE DE FREINAGE DU FREIN AVANT EST LARGEMENT SUPÉRIEURE À CELLE DU FREIN ARRIÈRE. PAR INERTIE, LE FREINAGE PROPULSE LE POIDS DU CORPS VERS L'AVANT, APPLIQUANT AINSI BEAUCOUP DE MASSE SUR LA ROUE AVANT. LE POIDS, C'EST DE LA TRACTION, ET DE LA TRACTION, C'EST DU CONTRÔLE. CELA A POUR EFFET DE RENDRE LE FREIN AVANT TRÈS EFFICACE. LE FREIN AVANT EST UN OUTIL ET PLUS UN OUTIL EST EFFICACE, PLUS IL PEUT ÊTRE DANGEREUX LORSQUE MAL UTILISÉ. EX: ESSAYER DE COUPER SON STEAK AVEC UNE CUILLÈRE. ÇA VA MAL ALLER. UN COUTEAU, ÇA COUPE, CE QUI REND L'OUTIL EFFICACE LE REND AUSSI DANGEREUX (PAR EXEMPLE TENIR UN COUTEAU À L'ENVERS VS TENIR UNE CUILLÈRE À L'ENVERS).
- COMPRENDRE QUE L'EFFET DU FREINAGE SUR LA ROUE ARRIÈRE EST L'INVERSE. PUISQUE LE POIDS AUGMENTE À L'AVANT, IL DIMINUE DONC À L'ARRIÈRE. CELA AUGMENTE L'EFFET DE GLISSEMENT EN DIMINUANT LA TRACTION ET DONC LE CONTRÔLE.

### Exercice

Rouler sur le plat à basse vitesse et actionner chacun des freins séparément, à répétition. Ex: 5 x avant seulement, 5x arrière seulement, 5x les deux simultanément. Ensuite, augmenter l'intensité de freinage progressivement jusqu'à ce que l'étudiant dérape légèrement de la roue arrière lors du freinage arrière et qu'il sente le poids dans ses bras lors du freinage de la roue avant.





## FREINAGE (SUITE)

- COMPRENDRE L'IMPORTANCE DE LA PROGRESSIVITÉ DU FREINAGE (MODULATION)
- COMPRENDRE L'IMPORTANCE DE SAVOIR CONTRÔLER SA TRACTION ET SA VITESSE DANS UN TERRAIN DESCENDANT

### Exercice

- En partant à vitesse 0, sur pente de gazon
- Descendre la côte assis (au besoin, sinon position de base directement) sur le vélo en freinant avec les deux freins tout en maintenant la traction et la vitesse de marche
- Descendre la côte en position de base en utilisant les deux freins tout en maintenant la traction et vitesse de marche
- Descendre la côte en freinant avec frein arrière seulement à vitesse de marche, accepter le dérapage, relâcher simplement le frein s'il y a du stress chez l'élève (démonstration dérapage)
- Descendre la côte en freinant avant seulement à vitesse marche. Si stress, relâcher progressivement le frein (mettre l'accent sur le fait que le frein avant n'est pas dangereux lorsqu'il est utilisé progressivement)

- COMPRENDRE QUE DE FREINER LONGTEMPS ET DOUCEMENT PLUTÔT QUE PARFOIS ET ABRUPTEMENT CONSTITUE UN AVANTAGE EN TERMES DE TRACTION ET DE DÉTENTE DU HAUT DU CORPS (EX: COMPARAISON ENTRE INTERRUPTEURS DE LUMIÈRE ON/OFF ET DIMMER). CE N'EST PAS NÉCESSAIREMENT PLUS LENT DE FREINER À 10% SUR 90% DE LA PISTE QU'À 90% SUR 10% DE LA PISTE.

### Exercice

Descendre une pente facile en utilisant les deux freins souvent et longtemps, mais doucement, afin d'utiliser la stratégie d'éviter d'accélérer plutôt que de ralentir



# VIRAGE

- COMPRENDRE QUE LA TÊTE DIRIGE TOUT LE CORPS

## Exercice

Regarder la fin du virage, bien tourner la tête

- COMPRENDRE QU'UNE TRAJECTOIRE LARGE AUGMENTE LE RAYON DE LA COURBE ET AINSI LA REND PLUS FACILE.
- COMPRENDRE L'EFFET DE SOUTIEN QU'UN VIRAGE RELEVÉ OFFRE ET AINSI L'IMPORTANCE DE DÉPOSER SES PNEUS DESSUS.

## Exercice

Entrer à l'extérieur, dès le début de l'appui et rester dans l'appui.

Finalement , combiner les deux exercices

# MANOEUVRES

- LEVÉ DE LA ROUE AVANT
- LEVÉ DE LA ROUE ARRIÈRE

## Exercice

Effectuer la manœuvre

Franchir des lignes en levant la roue avant seulement

Franchir des lignes en levant la roue arrière seulement

Franchir des lignes en levant la roue avant et la roue arrière

Refaire la routine en franchissant des bâtons

# NIVEAU 2



**OBJECTIF BLEU : ÉQUILIBRE ET AMPLITUDE DE MOUVEMENT**

## POSITION ET ÉQUILIBRE

- COMPRENDRE CE QU'EST NOTRE CENTRE DE MASSE
- COMPRENDRE QU'IL PEUT EXISTER DIFFÉRENTES DYNAMIQUES D'ÉQUILIBRES (RETENU PAR LES POIGNÉES (BACKSEAT), CENTRÉES, OU EN APPUI DANS LES PAUMES)
- COMPRENDRE QUE LA DYNAMIQUE D'ÉQUILIBRE CENTRÉE EST OPTIMALE PUISQU'ELLE LIBÈRE L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT.
- COMPRENDRE QUE C'EST LORSQUE LE POIDS EST SUR LES PIEDS ET QUE LES MAINS SONT LÉGÈRES QU'ON OBTIENT LA DYNAMIQUE D'ÉQUILIBRE CENTRÉE.
- COMPRENDRE QUE L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT EST LA CAPACITÉ DE DISSOCIATION ENTRE LE CENTRE DE MASSE DU CYCLISTE ET DU VÉLO.
- COMPRENDRE QUE PLUS UN CYCLISTE AUGMENTE SON NIVEAU, PLUS SON AMPLITUDE DE MOUVEMENT AUGMENTE. C'EST DONC UN OBJECTIF CENTRAL DE PROGRESSION.





# POSITION ET ÉQUILIBRE (SUITE)

## Exercice

Rouler sur un faux plat descendant debout sur le vélo en position engagée et en ouvrant les mains légèrement autour des poignées (créer un espace de vide en "O" entre la main et la poignée). Tenter de maintenir un "vide" entre ses mains et la poignée le plus longtemps possible. Il est normal de devoir s'ajuster. Cependant, attention aux déséquilibres vers l'avant qui vont donner une sensation de poids dans les mains et attention aux déséquilibres vers l'arrière qui vont donner une sensation de se "retenir" par les poignées. Vérifier si l'on a tendance à se déséquilibrer vers l'avant ou vers l'arrière, et tenter de rectifier jusqu'à utiliser seulement de légers ajustements d'équilibre pour revenir centré.

Tester avec contraction du core (augmentation de stabilité) et tester avec différentes hauteurs.

S'assurer que l'étudiant prend une position engagée

- COMPRENDRE LA RELATION ENTRE LE MOUVEMENT DU VÉLO / LA FORME DU TERRAIN / LA POSITION DU CYCLISTE ET SON ÉQUILIBRE

## Exercice

1.Descendre une marche en exploitant son amplitude de mouvement pour maintenir l'équilibre centré. Demander au cycliste de vérifier qu'il est centré en continu avant / pendant / après l'obstacle.

-Rester centré sur la "marche" à descendre

-Ajustement de la position pour rester centré

2.Rouler dans un sentier avec rollers et bosses et se concentrer sur l'équilibre centré et l'effet sur l'amplitude de mouvement et la fluidité.

Vérifier la fluidité de l'amplitude de mouvement

Demander à l'étudiant de s'autodiagnostiquer sur ses tendances de déséquilibre, et ses bons coups.



## MONTÉE

- COMPRENDRE QUE LA CADENCE OPTIMALE EST DE 60 À 90 ROTATIONS PAR MINUTE. CELA INDIQUE UNE BONNE EFFICACITÉ ENTRE L'ÉNERGIE DÉPLOYÉE ET LE RÉSULTAT.

### Exercice

Demandez à l'étudiant de pédaler à un rythme confortable dans une pente montante modérée. Vous chronométrez 10 secondes et l'étudiant compte le nombre de fois que son genou droit ou gauche s'est retrouvé en haut. Vous multipliez le résultat par 6 et obtenez leur RPM.

Point de repère: Juste assez lentement pour vous permettre de donner un petit boost d'accélération avant de vous retrouver à "pédaler dans le beurre" (ex: accélération en 2-3 poussées et tombe "dans le beurre")

- COMPRENDRE COMMENT LES CHANGEMENTS DE VITESSE NOUS PERMETTENT DE MAINTENIR NOTRE CADENCE MALGRÉ LES CHANGEMENTS D'INCLINAISON DU SENTIER.

### Exercice

L'étudiant vous suit et vous dites "up" lorsque vous montez d'une vitesse et "down" lorsque vous descendez. Allez à une vitesse à laquelle l'étudiant peut vous suivre. Dites-lui d'imiter vos changements de vitesse, cela lui permettra de bien comprendre le maintien de la cadence en utilisant les changements de vitesse pour gérer l'effort.



## MONTÉE (SUITE)

- LES MÊMES PRINCIPES S'APPLIQUENT POUR UNE RIDE DU DIMANCHE OU POUR UN ENTRAÎNEMENT DE COMPÉTITION (EX ÊTRE À 80 RPM TRANQUILLE SUR LE PLAT EN 2E VITESSE, OU AVOIR LA MÊME CADENCE, MAIS DANS UNE MONTÉE ET EN 4E VITESSE)

### Exercice

Répéter l'exercice précédent, mais en démontrant deux niveaux d'efforts : ride du dimanche et entraînement

- COMPRENDRE QUE L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT S'APPLIQUE AUSSI PARTIELLEMENT SUR LES CASSURES EN MONTÉE

### Exercice

Décoller son bassin de la selle lorsque la roue avant franchit la cassure afin que la roue arrière puisse monter sur l'obstacle sans devoir élever le centre de masse du cycliste.

- COMPRENDRE QUE LES MANOEUVRES LEVÉES DE ROUE AVANT ET LEVÉES DE ROUE ARRIÈRE PEUVENT ÊTRE UTILES EN MONTÉE

### Exercice

Franchir une marche en montée et coordonner les manoeuvres pour éviter perdre de la vitesse en passant la marche.



# FREINAGE

- COMPRENDRE QUE LE FREINAGE DÉPLACE LE POIDS VERS L'AVANT PAR INÉRTIE ; CECI A DONC UNE INFLUENCE SUR NOTRE DYNAMIQUE D'ÉQUILIBRE ET PAR LE FAIT MÊME SUR NOTRE AMPLITUDE DE MOUVEMENT
- COMPRENDRE QU'UN DÉSÉQUILIBRE VERS L'AVANT NÉCESSITE UNE RÉPONSE MUSCULAIRE DU HAUT DU CORPS POUR ÉVITER DE S'EFFONDRE.
- COMPRENDRE QUE CETTE RÉPONSE MUSCULAIRE DE CONTRACTION EST CONTRAIRE À LA DÉTENTE NÉCESSAIRE POUR OPTIMISER L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT
- COMPRENDRE QUE FREINER LÉGÈREMENT, MAIS DE FAÇON CONSTANTE PERMET DE RESTER EN ÉQUILIBRE CENTRÉ
- COMPRENDRE QUE PLUS LE FREINAGE EST DRASTIQUE, PLUS LE TEMPS DE RÉACTION NÉCESSAIRE POUR SE REPLACER EN ÉQUILIBRE CENTRÉ EST ÉLEVÉ.

## Exercice

1. Rouler centré sur le vélo, et appliquer les freins. Se concentrer sur ce qui advient de notre dynamique d'équilibre.
2. Aller en sentier et se concentrer sur la relation entre la dynamique d'équilibre et le freinage.

- COMPRENDRE QUE PLUS LE FREINAGE EST BRUSQUE, PLUS LA RÉPONSE MUSCULAIRE - DONC LA TENSION - DOIT ÊTRE ÉLEVÉE. DONC PLUS L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT EST INACCESSIBLE.
- COMPRENDRE LES DEUX STRATÉGIES DE FREINAGE : FREINER POUR NE PAS ACCÉLÉRER (LONGTEMPS ET DOUCEMENT) ET FREINER POUR RALENTIR
- COMPRENDRE QUE C'EST PARFOIS INÉVITABLE DE FREINER PLUS FORT POUR RALENTIR
- COMPRENDRE LE RÔLE DE LA LECTURE DE TERRAIN POUR PRÉVOIR LE FREINAGE



## FREINAGE (SUITE)

- COMPRENDRE QUE L'OBJECTIF EST LA VITESSE DE SORTIE D'UNE SECTION, ET NON LA VITESSE D'ENTRÉE
- COMPRENDRE QU'IL EST IMPORTANT DE GÉRER SON FREINAGE EN AYANT EN TÊTE QUE LE STRESS EMPÊCHE LA DÉTENTE NÉCESSAIRE À L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT

### Exercice

Sélectionner une section de sentier. Demander à l'étudiant d'identifier quelles sont les zones où l'amplitude de mouvement est la plus importante (zones plus difficiles), et les zones où l'amplitude de mouvement est la moins importante (zones plus faciles), ainsi que les zones médianes.

Expliquer que dans les zones où l'amplitude de mouvement est primordiale, le freinage doit être tenu à un minimum, voir relâchement complet.

Expliquer que dans les zones médianes, la stratégie de maintien de vitesse est à prioriser.

Expliquer que dans les zones où l'amplitude de mouvements est la moins importante, c'est l'occasion d'utiliser un freinage plus intense pour ralentir.

Expliquer que l'objectif est de prévoir la vitesse avec laquelle on sera à l'aise de franchir la section.

Pratiquer sur la zone analysée

Faire la transition de freinage entre ces zones de manière progressive

Viser une meilleure vitesse de sortie.

Viser une fluidité et une détente accrue (effet de l'amplitude de mouvement permise par un freinage adéquat)

Pratiquer sur un sentier complet





# VIRAGE

- COMPRENDRE QUE LES VIRAGES NÉCESSITENT UNE AMPLITUDE DE MOUVEMENT.
- COMPRENDRE QUE L'IDÉE EST DE GÉRER LE FREINAGE DE MANIÈRE À OPTIMISER LE VIRAGE
- COMPRENDRE LE RÔLE DU STRESS
- COMPRENDRE QUE LORSQU'ON EST CENTRÉ, LE VÉLO VA FACILEMENT SUIVRE LA TRAJECTOIRE DÉSIRÉE. CONTRAIREMENT AU CLASSIQUE VIRAGE "BACKSEAT" QUI NOUS REND "PASSAGÉ" DU VÉLO.

## Exercice

Effectuer des virages en ayant pour objectif de sortir du virage au moins aussi vite qu'on en est entré.

Utilise soit un maintien de la vitesse dans le virage (stratégie de freinage pour ne pas accélérer), ou soit un relâchement complet (donc accélération)

Vérifier le maintien de la position centrée tout au long. (beaucoup de cyclistes basculent en "backseat" lors des virages, par peur du commitment de rester bien centré et large)

Tester sur différents types de virages



# NIVEAU 3



## OBJECTIF NOIR : COORDINATION ET VITESSE

### ALOURDISSEMENT DYNAMIQUE

- COMPRENDRE QUE LE POIDS ENTRE LE VÉLO ET LE SOL EST EN CONSTANTE MODIFICATION
- COMPRENDRE QUE LA PRISE DE CONTRÔLE SUR CE PHÉNOMÈNE FAIT PARTIE DES CLÉS POUR PROGRESSER AU NIVEAU AVANCÉ
- COMPRENDRE QU'IL EST POSSIBLE D'ALOURDIR LE VÉLO DE MANIÈRE DYNAMIQUE
- COMPRENDRE QU'IL EST PRIMORDIAL DE MAINTENIR L'ÉQUILIBRE CENTRÉ AVANT, PENDANT ET APRÈS LE PRELOAD
- COMPRENDRE QUE MÊME SI L'ON POUSSE DANS LES JAMBES SEULEMENT, COMME LE POIDS EST SITUÉ ENTRE LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE, L'EFFET D'ALOURDISSEMENT EST SUR LES DEUX ROUES
- COMPRENDRE QU'IL EST POSSIBLE D'EFFECTUER L'ALOURDISSEMENT DYNAMIQUE SANS SE DÉPLOYER ENSUITE (DÉPART NEUTRE / FIN ENGAGÉ)

#### Exercice

Rouler sur une surface plane et égale en position neutre et en équilibre centré

Faire chuter son centre de masse vers le bas (se laisser "tomber" en équilibre centré)

Arrêter la chute du centre de masse en contractant les muscles de jambes

Effectuer l'alourdissement dynamique en restant bas (engagé) suite à la manœuvre

Constater l'alourdissement du contact au sol (éléments visibles : pneus qui se déforment, suspension qui se comprime. Élément sensoriel: sensation de pression sous les pieds, contraction des muscles)

Vérifier si l'on reste centré avant / pendant / après



## ALOURDISSEMENT DYNAMIQUE (SUITE)

- COMPRENDRE QUE SI L'ALOURDISSEMENT DYNAMIQUE EST EFFECTUÉ LORSQUE LA ROUE ARRIÈRE EST DANS UNE DÉPRESSION (PENTE DESCENDANTE) UN EFFET D'ACCÉLÉRATION SERA PRODUIT
- COMPRENDRE QUE MÊME UNE ROCHE, QUELQUES RACINES, UNE LÉGÈRE BOSSE DE TERRE SONT DES DÉPRESSIONS SUFFISANTES POUR OBTENIR UN EFFET NOTABLE D'ACCÉLÉRATION
- COMPRENDRE QUE D'EFFECTUER LE PRELOAD + L'AMPLITUDE DE MOUVEMENT + L'ÉQUILIBRE CENTRÉ FAIT 80% DU TRAVAIL DANS UN PUMPTRACK

### Exercice

Tester en Pumptrack (Rester mobile et centré, exploiter son amplitude de mouvement et coordonner les étourdissements avec le franchissement des crêtes des rollers, soit le début de la période de dépression des bosses)

- COMPRENDRE QUE D'UTILISER CETTE TECHNIQUE EST INTÉRESSANT POUR ACCÉLÉRER EN SENTIER PUISQU'ELLE NE COMPORTE PAS LA DÉSTABILISATION DU PÉDALAGE : ELLE PERMET DE RESTER EN POSITION ENGAGÉE, CENTRÉE ET DANS UN PILOTAGE DYNAMIQUE

### Exercice

Aller dans un sentier vert et tenter l'alourdissement pour accélérer sur un maximum de petites dépressions et constater l'effet

Mener le client et crier POW lorsque vous utilisez le preload pour accélérer afin de donner des points de repère au client et lui faire voir les opportunités



## ALLÈGEMENT DYNAMIQUE

- COMPRENDRE QU'APRÈS UNE PHASE D'ALOURDISSEMENT SUIT UNE PHASE D'ALLÈGEMENT (LES SUSPENSIONS SE DÉPLOIENT, LES MUSCLES SE RELÂCHENT)
- COMPRENDRE QUE CET EFFET PEUT ÊTRE AUGMENTÉ EN SE DÉPLOYANT VERS LA POSITION NEUTRE SUITE AU PRELOAD

### Exercice

Effectuer un preload, mais au lieu de rester en position engagée, se déployer jusqu'en position neutre

Constater l'effet d'allègement (Éléments visuels : déploiement des suspensions et des pneus. Éléments sensoriels : sensation d'apesanteur)

- COMPRENDRE QUE L'ALLÈGEMENT DYNAMIQUE PERMET DE FRANCHIR DES OBSTACLES, D'ÉVITER LES PERTES DE VITESSE AVANT DES BOSSES QUI MONTENT (RACINES, MONTICULES, ROCHES)
- COMPRENDRE QUE CETTE MANOEUVRE PERMET D'ÉLEVER LE CENTRE DE MASSE ET DONC LIMITE LES PERTES DE VITESSE LIÉES À LA "MONTÉE" SUR L'OBSTACLE : C'EST SEULEMENT LE POIDS DU VÉLO QUI DEVRA FRANCHIR L'OBSTACLE, ET NON TOUT NOTRE SYSTÈME (AMPLITUDE DE MOUVEMENT)
- COMPRENDRE QUE LE TIMING VA ÊTRE CLÉ AFIN DE PROFITER D'UN ALLÈGEMENT DYNAMIQUE. IL FAUDRA PRÉVOIR SON PRELOAD AFIN DE COORDONNER LA PHASE D'ALLÈGEMENT AVEC L'OBSTACLE.
- COMPRENDRE QUE DANS UNE PUMPTRACK, LA PROCHAINE ÉTAPE EST D'ENCHAÎNER LA PHASE D'ALOURDISSEMENT DANS LA DÉPRESSION AVEC UNE PHASE D'ALLÈGEMENT POUR LA MONTÉE SUIVANT (LE MÊME PRELOAD : EXPLOITATION DES DEUX EFFETS)

### Exercice

1. Tester en pumptrack
2. Tester dans un sentier avec des obstacles dont l'allègement permet un franchissement amélioré

# MATÉRIELS NÉCESSAIRES

---



## Outils

- Multi-Tool
- QuickLink
- Pompe
- Tube de rechange
- Clé à pneus

## Autres

- 3 sacs ziplock. (1 pour le transport du matériel de premier soin, un pour les outils et instruments de premiers soins souillés, un pour les déchets)
- Téléphone cellulaire chargé avec réseau (avec les numéros d'urgence de la région)
- Carte des sentiers (électronique ou papier)

## Trousse de premiers soins

- Masque + Lunette + antiseptique + gants stériles
- Bandages triangulaires
- Gazes stériles de différents formats en compresse et en rouleau
- Compresse ABD
- Pansements adhésifs (diachylon)
- Attelle SAM
- Pincettes à sourcils
- Ruban adhésif, bandage élastique,
- Sutures cutanées adhésives
- Sachets antiseptiques
- Masque de poche
- Scalpel portatif / Ciseaux
- Pince à tic (selon la région)
- Papier et crayon (rapport accident)

## Vivres

- Nourriture
- Eau (en extra au besoin pour le client)

# ANNEXE

---