LE CYCLISME

V7 203797
xx 00270989 3

Biblioteka Gł. AWF w Krakowie

1800054277

400607

BIBLIOTHÈQUE SPORTIVE POUR TOUS

LE CYCLISME

PAR

E. WEBER

Préface de JACQUELIN



ÉDITIONS NILSSON
8, Rue Halévy, Paris

AKADEMIA WYCHOWANIA FIZYCZNEGO
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
w Krakowie

85855

Akc. Nr 153/D/12 I.

796.61 (07)

PRÉFACE

PRÉFACE

Ecrire, même une courte préface comme vous dites, n'est point mon affaire, mais vous insistez tellement, vous collez si bien au train, que je vois un unique moyen de vous « semer » : écrire ces quelques lignes par quoi vous présenterez aux lecteurs votre « CYCLISME ».

Vous avez bien fait de ne pas donner une méthode d'entraînement, mais seulement quelques conseils. Certes, le jeune homme qui appliquerait vos indications serait tout juste bon à faire une galette, mais il ne risquerait pas, du moins, de se fatiguer inutilement, de détruire ses qualités naturelles.

Je n'ai jamais compris comment il se trouve des gens pour oser écrire des manuels d'entraînement, et encore moins, comment il se trouve des gens assez naïfs pour en suivre à la lettre les prescriptions.

Chaque coureur dispose de moyens particuliers et c'est lui seul qui peut les perfectionner et les employer avec leur maximum de rendement.

Pourquoi interdire complètement le vin, si l'estomac du sujet s'en accommode ?

Pourquoi recommander à tel cycliste aux masses musculaires puissantes la même préparation qu'à celui-ci, tout souple et tout fin ?

Vous avez dit l'essentiel, fait quelques observations générales. C'est bien. A ceux qui les liront de rechercher ce qui convient le mieux à leur tempérament, à leur constitution.

Ai-je eu moi-même une méthode d'entraînement ? Non ! j'en ai eu plusieurs que j'ai appliquées à tour de rôle, selon mes dispositions du moment, et je serais fort en peine de fixer laquelle fut la meilleure.

Au fond, voyez-vous, il n'y a qu'une chose vraie : pour réussir, il faut vouloir. Non pas vouloir follement, en force. Non ! vouloir, sans plus : en souplesse. Chercher la bonne méthode

sans se laisser rebuter par les difficultés et corriger celle qu'on a choisie, dès qu'on a constaté qu'elle ne rend pas.

Nul n'est certain d'obtenir un bon résultat, mais pour les prédestinés, il y a toujours une indication qui témoigne qu'ils ne se fourvoient pas. Ceux-ci deviennent champions parce qu'ils se sont entraînés. Ils constatent d'incessants — mais parfois presque inappréciables — progrès. Les autres, que la nature a moins favorisés, qui s'entraînent pour devenir champions, ont moins de chance de succès et risquent d'épuiser leur persévérance sans résultat.

JACQUELIN.

LE CYCLISME

DU VÉLOCIFÈRE A LA BICYCLETTE

De tout temps, l'homme a cherché les moyens propres à faciliter les communications et à lui



Vélocipède à raquette.

rendre la locomotion plus douce et moins fatigante.

Les découvertes qu'il a faites dans ce sens n'ont jamais été l'œuvre d'un jour, et, si simples

qu'elles nous paraissent, ont toujours été l'œuvre de plusieurs années, voire de plusieurs siècles.

La bicyclette, ce merveilleux petit instrument de locomotion, n'a pas échappé à la règle, et si on veut en rechercher l'origine, c'est dans l'instrument bien imparfait baptisé « vélocifère », et inventé par Blanchard vers 1780, qu'on la trouve.

Blanchard, qui devait, par la suite, s'illustrer comme aéronaute, après avoir tenté vainement de trouver un appareil volant plus lourd que l'air, avait aussi dirigé ses recherches dans la locomotion sur terre.

Son vélocifère, comme nous l'avons dit, était bien imparfait : il se composait de deux roues de bois reliées par une poutre sur laquelle était fixé un siège, où se tenait le cavalier qui, à l'époque, se nommait vélocipède.

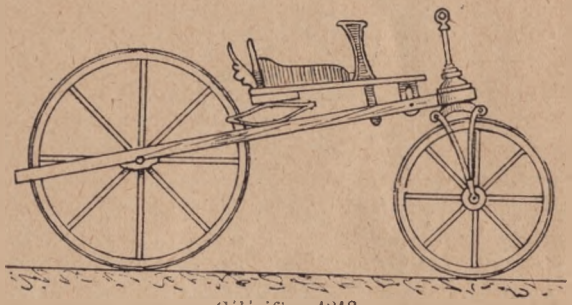
Si primitif fût-il, l'appareil faisait les délices des Incroyables du Directoire. Des courses avaient lieu sur le boulevard des Italiens, devant le pavillon de Hanovre.

Puis le vélocifère subit des transformations sérieuses, des perfectionnements qui aboutirent au célérifère de 1818.

Sur la gravure on peut voir que si le célérifère marquait un progrès pour les gens qui avaient connu les premiers vélocifères, pour nous, cet appareil que l'on faisait avancer en posant alternativement les pieds sur le sol, et avec lequel on pouvait déambuler à une vitesse de 7 ou 8 kilo-

mètres à l'heure, ne devait point tenter les masses.

Aussi vélocifères et célérifères tombaient dans l'oubli, et c'est seulement vers 1860 qu'on allait les voir réapparaître complètement transformés, sous le nom de bicycle.

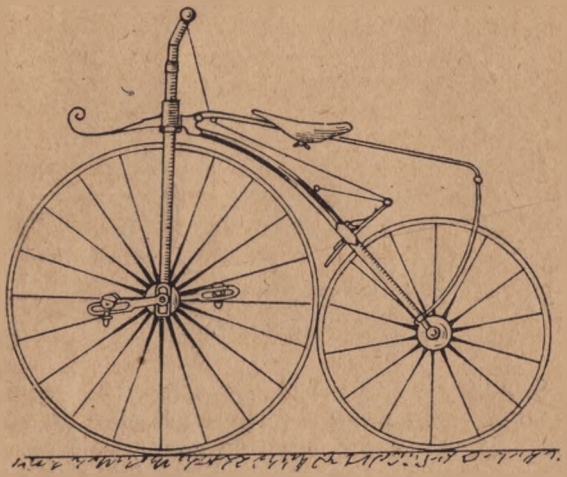


Célérifère 1818.

Si nous en croyons M. Deharme, voici comment se serait produit cette renaissance du vélocipède. A cette époque on connaissait aussi le tricycle que ses avantages de stabilité avaient fait préférer aux célérifères.

« On nous a raconté qu'un jour un de ces tricycles fut apporté à la maison *Michaux*, moins connue alors qu'elle ne l'était il y a quelques années, pour y être réparé. Le fils de la maison joue avec l'appareil ; au lieu de 3 roues, il n'en met que 2, et il actionne la roue d'avant avec les pieds. Il essaie, il se lance, il tombe. Il se lance encore, sa course devient plus sûre ;

chaque chute excite son courage. L'homme court sur cet appareil qui ne peut se tenir droit au repos, et le vélocipède est inventé. La maison Michaux se fonde, puis donne naissance à la *Compagnie Parisienne.* »



Vélocipède Michaux.

Suit un paragraphe, constatant les avantages et les désavantages que peut offrir le nouveau mode de locomotion.

« L'homme pèse, en moyenne, de 65 à 70 kilogs, et marche avec une vitesse de 1 m. 50 par seconde. Il développe donc un travail de 100 kilogrammètres environ. Si l'homme pouvait se

rouler sans aucun intermédiaire, l'effort de traction qu'il aurait à fournir sur une route ordinaire en bon état serait le 1/30 de son poids, ou 2 kgm. 14 à 2 kgm. 31, et le travail correspondant, en admettant la même vitesse de 1m.50 par seconde, varierait de 3 kgm. 21 à 3 kgm. 46.

« Mais il faut tenir compte du travail absorbé par le vélocipède lui-même. Nous l'évaluerons à 2 kgm., la vitesse étant de 1 m. 50, ou à 8 kgm., la vitesse étant de 6 m. par seconde, vitesse normale du vélocipède.

« Dans cette nouvelle hypothèse, le travail que doit développer le voyageur pour son propre déplacement (la vitesse étant quadruplée) devient 12 kgm. 84 à 13 kgm. 84. Ces chiffres, ajoutés aux 8 kilogrammètres, travail du vélocipède, donnent 20 kgm. 84 à 21 kgm. 84.

« Rapprochant ces chiffres du premier que nous avons posé: 100 kgm., travail de l'homme en marche, nous voyons que le vélocipède-bicycle a pour effet de réduire le travail dans le rapport de 20 à 100, ou de 1 à 5, en quadruplant l'effet produit, c'est-à-dire la vitesse obtenue. »

Mais si cet appareil, avec lequel on obtenait une vitesse de 10 kilomètres à l'heure avec économie dans l'effort, pouvait paraître superbe, un gros inconvénient se présentait dans la construction des roues : on les garnissait de caoutchouc plein, ou d'un boudin de caoutchouc creux, contenant un fil de fer dont les extrémités réunies se rejoignaient sur un écrou dont

BIBLIOTEKA GŁÓWNA w Krakowie

le serrage fixait le caoutchouc contre la jante. Malgré tout, le vélocipédiste était mal protégé contre les cahots. De plus, au moindre obstacle, la roue arrière avait une tendance fâcheuse à passer par-dessus la roue avant, et c'est ce qui amenait la construction du bicycle à raquette à roue d'avant motrice, avec direction reportée sur la roue arrière, mais, néanmoins, tous les perfectionnements apportés n'auraient pas suffi pour donner au vélocipède droit de cité lorsqu'on trouva la bicyclette.

Les premières bicyclettes, si elles marquaient un grand pas vers le progrès, présentaient encore beaucoup des imperfections de leurs aînés, les bicycles. A corps droit, c'est-à-dire avec un gros tube allant de l'avant à l'arrière aux lieu et place du cadre actuel, à rayons directs et caoutchoucs pleins ou creux, elles étaient encore bien loin du degré de perfection auquel on est arrivé actuellement.

Avec le temps, les perfectionnements se faisaient place : l'outillage modifié permettait une fabrication plus soignée ; le cadre remplaçait le corps droit ; pour les roues, les rayons, au lieu de prendre directement dans le moyeu, venaient se rattacher à une garniture adaptée sur le côté du moyeu : c'était le rayon tangent, plus solide et plus facile à fabriquer ; les roulements étaient perfectionnés, et les constructeurs pouvaient mettre sur leurs catalogues : roulements à billes partout, *même aux pédales.* La fourche de direction, si délicate à fabriquer et dont la

rupture provoquait des accidents terribles, offrait à présent toutes garanties de solidité. Enfin les modifications apportées dans la garniture des roues, l'invention du pneumatique, étaient le couronnement de l'œuvre.

Aujourd'hui la bicyclette est entrée dans nos mœurs et nos habitudes.

La facilité de la fabrication la met à un prix de revient suffisamment modique pour qu'elle puisse être entre toutes les mains. L'ouvrier, l'employé en ont fait un instrument de transport; les jeunes gens un instrument de sport. Pour tous, elle représente le moyen de transport rapide le moins coûteux.

C'est comme instrument de sport que nous allons l'étudier.

LE TOURISME

Occupons-nous d'abord du touriste, de celui qui, l'été, passe ses dimanches hors de la ville, et qui, dès l'aube, s'évade de l'enceinte fortifiée pour n'y revenir qu'à la nuit tombante.

Partant à 5 heures du matin pour ne rentrer que vers 8 heures du soir, cela fait 15 heures pleines de balade, et avec un peu d'entraînement, très peu, l'on arrive à couvrir, sans grande fatigue, de 150 à 200 kilomètres dans un temps maximum de 10 heures : 5 heures restant disponibles pour le déjeuner, le repos après le repas, les haltes aux endroits pittoresques au gré et à la fantaisie du baladeur.

Ce chiffre de 200 kilomètres n'est pas une obligation, loin de là : c'est le résultat auquel peut prétendre, une fois par semaine, sans que ses occupations quotidiennes en soient gênées le moins du monde, l'individu bien portant, bien constitué, qui, ne voulant pas s'adonner aux courses de vélo, a, néanmoins, la prétention de faire mieux qu'une promenade au bois de Boulogne ou au bois de Vincennes, lesquelles, quoique charmantes, deviennent, trop souvent répétées, monotones et fastidieuses.

Un cercle de 100 kilomètres de rayon autour de son domicile, voilà le champ d'opération du touriste.

LA MACHINE

Avant de voir en quoi consistera l'entraînement, occupons-nous de la machine :

Ce ne sera pas une machine de course : l'allure de 18 ou 20 à l'heure n'exige pas une bicyclette ultra-légère, avec jantes en bois et boyaux. Ce sera tout simplement la bonne grosse routière de 12 kilos avec pneus.

Les routes, surtout autour de la capitale, sont rongées par les antidérapants des autos ; les fabricants de pneus pour autos sont, du reste, les premiers à le proclamer, et, sur tous les chemins, le silex règne en maître. Il faut du caoutchouc épais, et le gros pneu s'impose. Il serait préférable aux boyaux, même s'il n'offrait pas les mêmes garanties de solidité que le boyau, vu les ennuis causés par la réparation de celui-ci. Avec un boyau, en cas d'accident, on ne peut guère songer à réparer sur la route. Qu'on en juge :

« Il faut d'abord décoller le boyau de la jante, trouver la fuite, ce qui n'est pas toujours très commode ; la fuite trouvée, il faut découdre l'enveloppe, sortir la chambre, et effectuer la

réparation, comme sur une chambre ordinaire, puis recoudre l'enveloppe, et recoller le boyau sur la jante. »

Avec le boyau, la réparation, si minime soit-elle, demande toujours une demi-heure ou trois quarts d'heure de travail, sans compter le surplus de matériel à emporter : aiguilles, fil, tubes de gomme laque, sécotine, etc...

Avec le pneu ordinaire, bien moins d'embarras : s'il y a fuite, vous sortez l'enveloppe de la jante, et voilà la chambre à l'air, à votre disposition pour la réparation, sans avoir eu à décoller, ni à découdre, ni même à démonter la roue.

On peut, dira-t-on, emporter des boyaux de rechange et, au moment de l'accident, remplacer le boyau malade par un autre en bon état. Est-ce bien le fait d'un touriste de se charger d'une ou deux paires de boyaux de rechange, et croyez-vous que l'on ne répare pas un pneu démontable, dans le même temps que l'on met à démonter une roue pour y ajuster un nouveau boyau ? Pour cette grande raison : la commodité, le touriste doit adopter le pneu. Nous verrons, par contre, que, pour le coureur, d'autres raisons, qui n'ont pas à entrer en ligne de compte ici, doivent lui faire préférer les boyaux.

Donc des pneus et, comme je le disais, de gros pneus. Néanmoins, pour ceux qui en feraient une question primordiale, je ne vois pas d'inconvénient à prendre des petits pneus ; en les vérifiant avec soin, après chaque randonnée, les débarrassant des petits silex incrustés dans

le caoutchouc, bouchant avec de la dissolution les trous ainsi découverts et leur conservant leur souplesse en les enduisant de temps à autre avec un mélange de térébenthine et de mine de plomb, on peut en tirer un très bon parti.

La bicyclette, nous l'avons vu, sera la grosse routière : de bons gros tubes, une selle genre hamac, jantes en fer et un développement moyen de 5 m. 10, qui permet de grimper les côtes les plus dures.

Si vous adoptez la roue libre et le changement de vitesse, il faut prendre 4 m. 40 pour les côtes et 5 m.70 pour le plat, autrement dit des pignons de 24 dents au pédalier et 9 au moyeu que le changement de vitesse amènera à 24 — 12.

La roue libre et le changement de vitesse ont leurs partisans et leurs détracteurs. Ce qu'on leur reproche le plus, c'est leur fragilité et leur facilité de déréglage. A cela les partisans vous répondent qu'il suffit de savoir choisir sa marque et que vous pouvez faire des centaines de kilomètres sans avoir le moindre ennui avec un bon système.

Un autre reproche, c'est de briser l'allure.

On sait la facilité de l'allure provenant justement du mouvement automatique ; or, arrêter le mouvement des jambes dans une descente, c'est se donner une peine inattendue lorsque, arrivé sur le plat, il faut reprendre l'allure : quelque chose d'aussi pénible qu'un démarrage. Là encore, les partisans de la roue libre vous diront que cette impression est tout à fait il-

lusoire, qu'après une côte, il n'y a rien de tel que dévaler une descente, les mains à plat sur le guidon, et les jambes immobiles.

Pour nous, nous conseillons la roue libre, mais avec la restriction donnée. Choisissez une bonne marque, et alors ne craignez pas d'avoir des freins, un au rétro-pédalage, et deux à main sur la roue avant et sur la roue arrière. Au cas ou votre rétro n'aurait plus d'effet, ce n'est pas trop d'un frein avant et d'un arrière pour arrêter la machine sur laquelle vous n'aurez plus d'action avec les jambes que pour accentuer sa vitesse.

Le guidon sera à barre droite et poignées relevées, reversible si l'on veut. Il est des jours où la tarentule de la vitesse peut piquer même les gens sérieux ; un simple tour de clef pour retourner le guidon et l'on peut donner satisfaction à ces envies passagères, de même qu'après un autre tour de clef le touriste aura repris l'allure calme et tranquille qui convient à sa qualité de promeneur.

Si nous insistons sur la forme du guidon à barre droite, c'est tout simplement parce qu'on peut y fixer commodément le sac, le fameux sac du touriste, car, vous le savez, le touriste qui se respecte doit avoir un sac, et quel sac ! la boîte de Pandore, ni plus, ni moins.

Dans le sac, on doit trouver tout ce qui est nécessaire pour la réparation des pneus, les petites réparations de machine, et encore quelques autres menus objets.

1° *Pour la réparation des pneus :* Le nécessaire genre « Minute » ou « Seconde », pour démonter les enveloppes ;
— Un tube de dissolution ;
— Quelques pastilles de caoutchouc (feuille anglaise) pour les petites perforations de la chambre à air;
— Du caoutchouc plus épais, pour les accidents plus graves ;
— De la toile pour faire un manchon.

2° *Pour la machine :* Un jeu de clefs s'adaptant à tous les écrous ou, mieux, une clef anglaise ;
— Quelques boulons de chaîne ;
— Une ou deux clavettes pour les manivelles ;
— Quelques écrous ;
— Une burette d'huile.

3° *Pour le cycliste :* Un maillot ou une chemise de flanelle de rechange ;
— Une serviette ;
— Une éponge ;
— Un flacon d'alcool de menthe ;
— Quelques morceaux de sucre.

A l'arrivée à l'étape, au moment de déjeuner, pouvoir se nettoyer, *grosso modo*, faire disparaître la poussière du visage, et pouvoir endosser un vêtement sec, a bien son prix, surtout si, sans être gourmand, on veut satisfaire l'appétit gagné sur la route, dans des conditions confortables.

Par les grandes chaleurs, l'éponge vous sera encore utile en d'autres occasions : mouillée et mise dans le chapeau, son action rafraîchissante vous permettra de vous risquer, par les chaudes journées de juillet et d'août, sur les routes ensoleillées, sans crainte de la fâcheuse congestion.

Pour en terminer avec la machine, un mot sur le carter et les garde-crotte :

Ayez des garde-crotte faciles à adapter, que vous pourrez fixer ou enlever, suivant le temps mauvais, douteux ou beau. D'ailleurs, le garde-crotte n'a qu'une importance relative ; il n'a même, oserai-je dire, de valeur que pour les gens soigneux de leurs vêtements.

Bien autrement en est-il du carter.

Le carter devrait être sur toutes les machines, surtout aujourd'hui qu'on les fait si légers et si bon marché. C'est la garantie du bon fonctionnement de la chaîne. Que vous rouliez par temps sec ou par temps humide, si la chaîne n'est pas protégée, elle s'encrasse.

Par temps sec, c'est la poussière qui envahit les maillons, empêche les rouleaux de bien remplir leur office.

Si c'est par temps de pluie, c'est encore pis. L'huile ou la vaseline dont vous vous servez, formeront avec la boue recueillie un mélange désastreux dont le travail le plus clair sera d'activer l'usure de la chaîne et des dents des pignons, usure que vous aurez tôt fait de constater, bien heureux encore si, durant des kilomètres, malgré des nettoyages réitérés, vous

n'avez pas entendu votre chaîne grincer aussi bien en côte que sur le plat.

Avec un petit carter du modèle le plus simple, vous roulerez en paix par n'importe quel temps.

Avant chaque sortie, s'assurer du bon réglage des roues, du pédalier, de la direction : que tout fonctionne bien, en un mot, et s'il y a une petite réparation à faire, un tour de clef à donner, le faire immédiatement, et ne pas partir pour une longue promenade sur une machine malade. C'est le plus sûr moyen de provoquer l'accident, partant la grosse réparation qui ne peut être effectuée que par un mécanicien, et c'est alors la bourse qui est touchée.

Démonter les roulements des roues et du pédalier une fois ou deux au cours de la saison, les nettoyer à fond et les enduire copieusement de vaseline. La vaseline est préférable à toute autre graisse parce qu'elle encrasse plus difficilement, et à l'huile parce qu'elle présente, le long des joints des roulements, un obstacle à la poussière qui ne peut, de ce fait, pénétrer jusqu'aux billes. Une goutte d'huile dans les moyeux, de temps à autre, lubrifie suffisamment pour augmenter la facilité du roulement.

L'ENTRAINEMENT DU TOURISTE

Après la machine : l'homme.

Si couvrir 200 kilomètres dans sa journée n'est pas une performance sensationnelle, cela présente tout de même un effort appréciable qui demande une légère préparation, autrement dit un entraînement.

Dans tout entraînement il y a deux périodes :

Une première qui peut être dite de mise en forme ;

Une seconde qui a pour objet de conserver cette forme.

La première, en la circonstance, dure un mois. Au bout d'un mois, l'on peut arriver à couvrir 200 kilomètres dans sa journée, à une allure de 18 à 20 à l'heure, sans ressentir ni la courbature, ni l'ankylose, suite ordinaire d'efforts trop violents.

Pendant la première semaine, faire, chaque jour, 3 kilomètres à bonne allure, et, le dimanche qui suit, une promenade d'une cinquantaine de kilomètres.

Pendant la deuxième et la troisième semaine, porter la ration quotidienne à 5 kilomètres et forcer l'allure, de manière à couvrir les 5 kilo-

mètres en 10 minutes, et chaque dimanche, faire une promenade de 100 kilomètres.

La dernière semaine, chaque jour 10 kilomètres, si possible en 20 ou 25 minutes, et le dimanche qui suivra, vous pourrez, sans douleur, faire vos 150 kilomètres. Ensuite, vous n'aurez plus qu'à vous tenir en bonne disposition. Deux ou trois fois la semaine faites 5 ou 10 kilomètres à bonne allure, et le dimanche vous serez d'aplomb pour la balade hebdomadaire.

Du choix du terrain d'entraînement :

Que ce soit un vieux cycliste qui, après l'hiver, se remette au vélo, que ce soit un jeune qui débute, les premières séances de bicyclette doivent être très douces.

Que ce soit pour dérouiller les jambes ou pour les préparer à un labeur qu'elles n'ont pas encore pratiqué, le travail doit être facile ; les premières séances d'entraînement doivent avoir lieu en terrain plat ; ce n'est qu'au bout de quelques séances que l'on cherchera la difficulté.

A ce point de vue, les Parisiens trouvent le terrain idéal au bois de Boulogne. C'est la route qui ceinture l'hippodrome de Longchamp. On croirait qu'un dieu cycliste (pourquoi n'y en aurait-il pas ?) a passé par là, et s'est plu à réunir en un même endroit les accidents de terrain que l'on peut rencontrer sur la route : longues lignes droites, raidillon, descente et même, ô comble ! un virage dangereux avec caniveau ! Aussi, du jour où la bicyclette a fait

son apparition à Paris, il y eut des cyclistes qui tournèrent à Longchamp : des courses y eurent lieu, on y a établi des records. Aujourd'hui, il n'y a qu'à voir, tous les jours de la belle saison, le nombre de fervents de la bécane qui viennent s'y adonner à leur sport favori, pour constater que Longchamp est le terrain idéal de l'entraînement pour les routiers.

La route de Longchamp mesure près de 3 600 mètres, et il est facile, à quelques mètres près, d'y doser son entrainement.

Le jour où vous voulez varier votre entraînement, vous trouvez, à proximité, la route du bord de l'eau de Suresnes à Paris par Billancourt, ou, si vous préférez le terrain dur, la route de Suresnes à Versailles, toute en montées et en descentes.

Voilà tout ce que nous pouvons dire, dans un traité aussi restreint sur le tourisme.

Terminons en disant que le tourisme est la phase transitoire entre la bicyclette instrument de travail et la bicyclette instrument de sport.

LA COURSE

Au fur et à mesure que la bicyclette était mise à la portée de toutes les bourses et que le nombre des cyclistes allait augmentant, des Sociétés se formaient, des championnats étaient créés, tant et si bien qu'aujourd'hui il ne se passe pas de dimanche qu'il n'y ait des courses cyclistes sur route ou sur piste : courses inter-clubs, de corporations, ou de professionnels.

Occupons-nous d'abord des amateurs.

Les amateurs sur route n'ont guère que la course de demi-fond. Il faut croire qu'elle suffit amplement à leurs désirs ou à leurs besoins car le nombre des amateurs va s'augmentant d'année en année.

Pour pratiquer la course sur route à vélo il faut naturellement de l'entrainement, un entrainement beaucoup plus sévère que pour faire du tourisme.

Le grand tort, parmi nos jeunes gens, est de croire que, du moment que l'on sait se tenir à bicyclette, l'on peut s'adonner à l'entrainement pour faire de la course sur route. De même

qu'en course à pied il faut, pour courir, apprendre à courir, « cultiver l'allure », à bicyclette il faut travailler l'allure, avec cette différence que si, dans la course à pied, marcher ou courir est une fonction naturelle et qu'apprendre à courir c'est simplement perfectionner cette fonction, la bicyclette, malgré tous les perfectionnements qu'on a pu lui faire subir, ne répond pas absolument aux fins de notre organisme.

Voyez les coureurs professionnels. N'y a-t-il pas dans leur marche quelque chose de particulier, dans le déhanchement, dans la façon d'avancer la jambe, qui indique une transformation de l'individu ? C'est que l'individu s'est adapté peu à peu à sa machine, le corps subissant, à la longue, les modifications résultant du travail qu'on lui fait produire.

Or cette transformation, comme tout ce qui touche à l'organisme humain, est excessivement lente et ne doit pas être brusquée. Si l'on oriente le corps vers cette transformation, du moins faut-il le faire d'une façon continue mais excessivement douce, et c'est pourquoi, avant de tenter de la course et même de l'entraînement pour la course, les jeunes devraient se contenter, au moins pendant deux années, de faire du tourisme. Deux années pendant lesquelles ils apprendraient à tourner les jambes sans risquer de compromettre, par un effort prématuré, les qualités naturelles qu'ils peuvent avoir pour la pratique du sport cycliste.

Voyez pédaler un débutant. Le buste incliné à droite, à gauche, dans un effort que l'on sent mal dirigé ; sous la pesée des cuisses, les genoux vacillent, comme si les jambes étaient trop faibles pour transmettre l'effort jusqu'aux pédales : beaucoup de peine pour un résultat minime.

L'ensemble donne l'impression d'une machine dont les pièces accessoires auraient été mal ajustées.

Voyez, par contre, le cycliste de métier : le buste immobile reposant d'aplomb sur les bras et sur les hanches ; les cuisses se levant et s'abaissant, sans que les genoux s'écartent du plan vertical dans lequel ils se meuvent ; le pied jouant bien sur la cheville et enlevant aux jambes cette allure saccadée, « coup de piston ».

C'est cette souplesse dans l'effort, dans le jeu des articulations de la hanche, du genou, de la cheville, en même temps que la force dans les muscles des hanches, des cuisses et du mollet qu'il s'agit d'acquérir et qui s'acquiert par un travail de souplesse.

Rouler quotidiennement et doucement en terrain plat, s'habituer à sentir ses muscles, faire de longues promenades hebdomadaires, autrement dit faire du tourisme et l'entraînement adéquat, voilà la première période d'entraînement, à laquelle les jeunes gens devraient avoir la patience de s'astreindre. Les résultats, pour plus tardifs, n'en seraient que meilleurs.

Combien en voyons-nous qui, grisés par un

résultat qualifié de sensationnel à cause que venu d'un tout jeune, demeurent sur ce résultat, parce que la préparation hâtive à laquelle ils veulent s'astreindre, ou brise les muscles, ou provoque le développement anormal des uns au détriment des autres, rompant l'harmonie indispensable si l'on veut arriver à un bon résultat.

Nous avons, d'ailleurs, des exemples de vigueur et d'endurance chez des coureurs qui, ayant déjà atteint l'âge mûr, continuent à briller au premier rang, aussi bien en vitesse qu'en fond. Sont-ce des phénomènes ? Non. Tout simplement des individus qui, disposant de moyens ordinaires mais bien dirigés, ont eu la sagesse de ne pas brusquer la machine, qui ont commencé doucement avec l'intention d'aller longtemps et prouvent ainsi, tous les jours, l'excellence de leur méthode.

LES QUALITÉS DU COUREUR

La première qualité que doit posséder un cycliste qui veut faire de la course sur route, c'est de pouvoir soutenir le train, le train étant la vitesse à laquelle se fait la course.

Les temps de course des 50 kilomètres flottent entre 1 h. 25 et 1 h. 30 ; ceux des 100 kilomètres, de 3 h. 10 à 3 h. 20.

Naturellement ces temps peuvent varier pour différentes raisons : qualité des concurrents, circonstances atmosphériques, configuration du terrain où a lieu l'épreuve, mais ce n'est pas exagérer que de fixer au chiffre de 32 kilomètres à l'heure l'allure des courses n'excédant pas 100 kilomètres.

Pour pouvoir tenir cette allure en course, le routier doit pouvoir *faire* seul *facilement du* 30

à l'heure. Mais tenir le train n'est pas suffisant. Si cela lui permet, sauf accident, de se maintenir dans le groupe de tête, cela ne lui donne une chance de gagner que s'il possède une pointe finale le mettant à même de résister à l'ultime assaut de ses concurrents. Donc, au bout de 50 ou de 100 kilomètres à bonne allure, il faut être encore assez frais pour pouvoir fournir un dernier 100 mètres très vite : par conséquent, outre le train, il faut travailler la vitesse.

Enfin, rarement une course est faite à une allure régulière : tantôt le train peut atteindre 36 à 38 à l'heure, tantôt tomber au-dessous de 30 kilomètres.

Résister à ces à-coups ou même provoquer, pendant un certain temps, une augmentation de la vitesse pour écœurer les concurrents, tout en conservant la possession de ses moyens, et nous aurons la troisième qualité nécéssaire en course : le démarrage. Travailler à acquérir ces différentes qualités en pratiquant un entraînement raisonné en conséquence, tel doit être l'objectif du routier.

Pour le train, tous les jours 4 ou 5 kilomètres dans un temps de 10 minutes et, une fois par semaine, une course de 10 kilomètres en 20 minutes.

Dans le cours du deuxième mois, au plus une fois par semaine, des essais sur 20, 30 et 50 kilomètres, qui, d'après ce que nous avons dit précédemment, doivent être couverts, huit jours avant la course, dans le temps de 1 h. 40.



Poulain au départ.

Poulain, champion de France en 1924, a réalisé l'extraordinaire exploit de retrouver, à 40 ans, sa qualité d'avant-guerre.

Nous supposons le sujet ancien amateur de tourisme, et ayant déjà au moins deux ans de bonnes et longues balades dans les jambes.

La pointe finale viendra en terminant très vite les derniers 200 mètres du travail quotidien. On peut travailler le démarrage en faisant des poussées, départ arrêté, sur 30, 40, et 50 mètres.

Après chaque séance d'entraînement, massage sérieux, et douche si possible. Enfin, quelques mouvements simples des bras avec des haltères légers, quelques mouvements d'assouplissement ne peuvent que faciliter le travail de l'entraînement et amener l'obtention plus rapide du résultat cherché.

Nous venons d'indiquer, d'une manière générale, la base de tout entraînement pour course sur route. Mais une grande part reste à l'initiative de chacun : autant d'individus, autant de dispositions ou de qualités différentes.

L'un arrive très vite en forme ; c'est à lui de juger et quand et dans quelle mesure il doit modérer son entraînement. Tel autre, très bon pour le train, est moins bon pour le démarrage. Chez un troisième, c'est la pointe finale qui sera défectueuse.

C'est à chacun de savoir reconnaître ses défauts, ses qualités, et à faire de l'entraînement plus spécialement sur tel ou tel point.

De même, lorsqu'on a une course en vue. Suivant la physionomie du parcours : terrain plat ou accidenté, s'entraîner sur telle ou telle

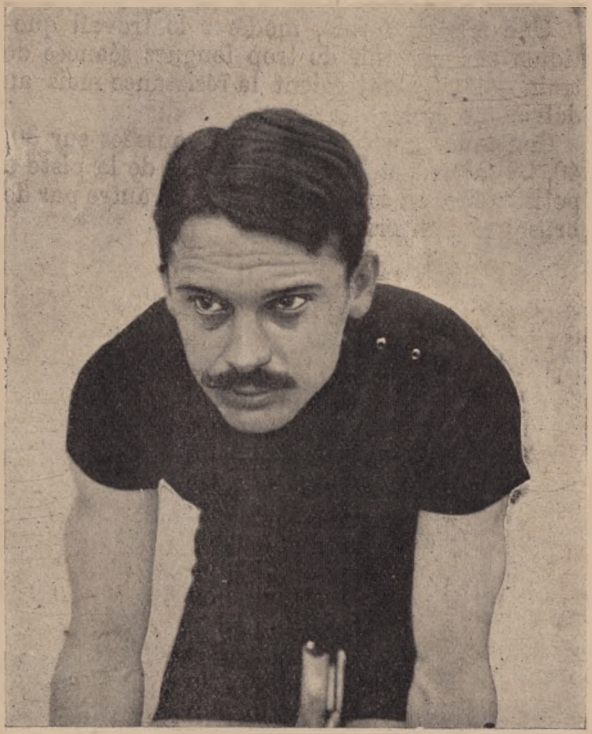


Photo Branger.

Friol
qui fut l'un des plus grands sprinters français.

route dont la configuration répondra aux besoins du moment.

Répétons-le. C'est à chacun à juger ce qui lui convient le mieux comme entraînement.

Une fois en forme, modérer le travail quotidien et s'abstenir de trop longues séances de train qui augmenteraient la résistance mais au détriment de la vitesse.

Continuer, au contraire, les poussées sur 30, 40, 50 mètres, et, si possible, faire de la piste à petite allure en coupant de temps à autre par de brusques démarrages.



Photo Branger.

Guignard.

L'un des plus grands stayers français, toujours recordman du monde derrière motos.

LA MACHINE DU COUREUR

La machine du coureur est naturellement très différente de celle du touriste. L'une répond surtout à la commodité ; l'autre doit être, avant tout, légère, aussi légère que possible, sans porter atteinte à sa solidité : une petite selle, des jantes en bois, et des boyaux.

Ici, le boyau s'impose : sa légèreté et sa supériorité pour le rendement en vitesse doivent le faire préférer au pneu. En prévision de l'accident, le coureur n'a qu'une ressource : en avoir de rechange une ou plusieurs paires, qu'il emportera croisés autour du corps. De toute autre manière, roulés sous la selle, fixés sur le guidon, il risque de les abîmer étant obligé de les plier.

Comme matériel, le strict nécessaire :
une clef anglaise pour resserrer un écrou ;
une pompe légère fixée le long du cadre.

Si le coureur craint la fringale, il peut emporter quelques morceaux de sucre ou une tablette de chocolat, mais pour les courses n'excédant pas 100 kilomètres il doit partir l'estomac suffisamment garni, pour ne pas avoir à craindre de tomber d'inanition.

POSITION EN MACHINE

La position en machine du coureur sur route est assez difficile à déterminer parce qu'elle doit répondre à plusieurs fins : position du sprinter à un moment, du stayer à un autre.

Le sprinter se campe sur sa machine dans la position la plus commode pour produire un effort violent, presque debout sur sa selle.

Le coureur sur route devra, à certains moments, pouvoir prendre cette position, pour démarrer, pour grimper une côte, pour terminer une course, mais cette position en avant sur la machine est très fatigante ; et il ne lui est pas permis de l'adopter pour couvrir des kilomètres et des kilomètres à travers la campagne.

Il lui faut donc à la fois être suffisamment bien assis sur la selle pour marcher à une allure de plus de 30 à l'heure sans trop grande fatigue

des reins, et aussi pouvoir, quand il le jugera nécessaire, porter le corps en avant s'il y a un effort violent à produire.

Si l'on peut dire que pour courir sur route la selle doit être plutôt en arrière, une ligne verticale partant du bec de la selle devant passer à quelques centimètres en arrière du moyeu du pédalier, la selle étant assez basse, c'est au coureur lui-même à déterminer sa position. Il la trouvera petit à petit, par tâtonnements, au fur et à mesure qu'il s'entraînera et que son



Henri Pélissier.
Le type du grand routier français, vainqueur du Tour de France 1923 et qui possède le palmarès le plus complet de tous les routiers européens.



Kramer, qui fut pendant dix ans imbattable en Amérique, et même en Europe, où il vint, deux années consécutives, enlever le Grand Prix de Paris.

corps se sera assoupli. Une fois qu'il l'aura trouvée, qu'il se fixe des points de repère sur la tige de selle et sur la selle elle-même pour pouvoir, en cas d'accident, de changement de

machine, ou pour toute autre raison, se retrouver immédiatement dans la position qui lui convient le mieux.

De la position de la selle dépend la position du guidon.

Un guidon ne doit être ni trop large, ni trop étroit, l'écartement des poignées correspondant à peu de chose près à l'écartement des épaules, de façon que les bras se trouvent dans la position la plus naturelle, légèrement pliés pour avoir plus de force pour tirer sur le guidon.

Enfin, le guidon, ni trop haut, ni trop bas.

Trop haut, c'est la position du touriste, et l'on ne peut, dans ce cas, exercer sur les bras la traction assurant la solidité du buste.

Trop bas, il empêche le bon fonctionnement des poumons et est une cause d'essoufflement.

Des manivelles de 0,16 sont bien suffisantes pour un développement de 5 m. 50 à 5 m. 80.

Au début de l'entraînement, pour aider à l'assouplissement des jambes, on peut utiliser la manivelle de 18 cm., mais à moins d'être d'une taille au-dessus de la moyenne, avec des jambes *ad hoc*, adopter la manivelle de 0,16.

AVANT LA COURSE

A côté des qualités physiques interviennent les qualités morales : courage, ténacité, que l'on peut résumer en une seule : l'énergie.

Si, à l'entraînement, le coureur ne doit jamais pousser à fond de manière à conserver la maîtrise de ses moyens et ne pas transformer un travail progressif en une courbature de tous les instants, il n'en est plus de même en course.

Lorsque le coureur s'aligne au départ, ce doit être avec la ferme volonté de donner tout ce qu'il peut, et de n'abandonner la lutte qu'à la dernière extrémité.

C'est en faisant subir à sa volonté, par des moyens différents, le même entraînement auquel il astreint son corps, que le coureur arrive à supporter, sinon aisément, du moins à surmonter la défaillance passagère dont le meilleur peut, à certain moment, être victime.

Qui n'a pas connu la dépression où les muscles refusent tout service, sans cause déterminée ? Dépression d'un moment, après lequel tout rentre dans l'ordre, les jambes se remettant en mouvement comme s'il n'y avait rien eu.

Ce sont des défaillances que le coureur doit s'habituer à surmonter à l'entraînement, à plus forte raison en course.



Ph. Branger.

Parent, un des meilleurs stayers français,
plusieurs fois champion de France et du monde.

C'est en demandant à son corps des efforts progressifs, et quelquefois en le forçant, que le coureur transforme ses muscles en une machine obéissant sans efforts à tous les commandements de sa volonté.

Enfin, préparé soigneusement aussi bien au physique qu'au moral, le moment sera venu de s'aligner en course.

Pour ses débuts, le routier ne doit pas avoir les dents trop longues, et rechercher la lutte avec les grands ténors amateurs. Plus modeste



Sérès, coureur complet, champion de France et du monde derrière motos, devenu aussi grand spécialiste derrière tandems et en américaines, vainqueur de plusieurs Six Jours.

dans ses prétentions, il doit considérer ses premières courses comme étant une suite naturelle de son entraînement, courses peu longues : 25, 30 kilomètres avec des coureurs très ordinaires ; courses de club dont on ne parle pas, ou, du moins, dans un cercle très limité.

Pourquoi, dira-t-on, ne pas empoigner, sauf



Ph. Branger.

F. Faber.
Athlète magnifique, l'un des plus grands routiers qui aient existé. Vainqueur notamment de Bordeaux-Paris et du Tour de France.

votre respect, le taureau par les cornes et s'attaquer immédiatement aux gros morceaux, aux courses classiques ? Avec tant soit peu de veine,

on peut tout aussi bien réussir dans un endroit que dans un autre.

Parce que, chez un débutant, il y a l'émotion inévitable du début. Se présenter n'étant pas en possession de tous ses moyens, il lui vaut mieux se heurter à des débutants comme lui ou à des coureurs de force moyenne que, battu, il peut espérer battre à son tour la fois suivante, plutôt que d'aller se mettre en ligne avec des adversaires qui feront montre d'une telle supériorité sur lui qu'il ne pourra concevoir l'espoir de pouvoir jamais les rencontrer à nouveau avec succès. Enfin, parce qu'il y a un apprentissage de la course, apprentissage que l'on ne peut faire qu'en étant capable de suivre la course, c'est-à-dire qu'elle ne soit pas au-dessus de vos moyens, que vous puissiez la faire de bout en bout, en compagnie des premiers parmi ceux qui, sans s'en douter, vous inculqueront les premières notions de la manière de courir.

Une fois dégrossi, une fois que vous aurez vu, de vos yeux vu, tous les accidents qui peuvent se produire en course, que quelques succès vous auront donné la confiance qui vous manquait, la science qui vous faisait défaut, vous pourrez prendre part à une course qui mérite le nom de course, et où vous vous trouverez en tête à tête avec de vieux routiers, à qui vous demanderez de mettre la dernière main à votre éducation de coureur.

LE DÉPART

Dès le départ, c'est la lutte pour la place.

Au bout de 500 mètres, 1 000 mètres au plus, ceux qui ont la prétention de jouer un rôle à l'arrivée ont su se faufiler en tête et former un peloton d'où sortira le gagnant.

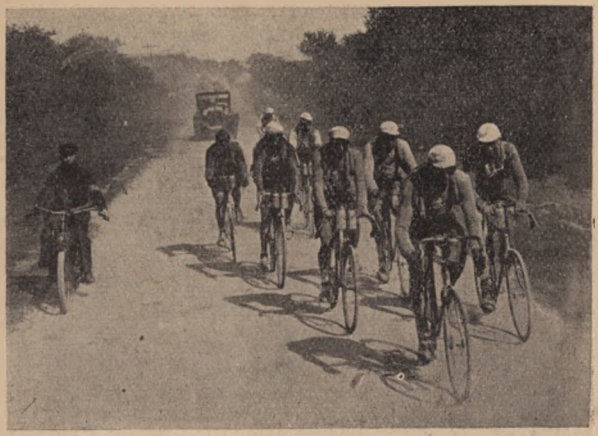
Choisir sa place dans ce peloton n'est pas chose commode.

En tête, c'est s'obliger à mener le train, c'est-à-dire, dès le début, user ses forces, au profit des adversaires pour qui vous jouez le rôle d'entraîneur.

Etre en queue du peloton, c'est scabreux, car, à un moment où le peloton est égrené, c'est être trop éloigné de la tête, et au cas où un démarrage des premiers se produirait, ce serait déjà chose difficile que de pouvoir les rejoindre.

Le mieux sera donc au milieu et sur la gauche du peloton.

De la sorte, vous surveillez les premiers, et si les derniers essayent de fausser compagnie, vous

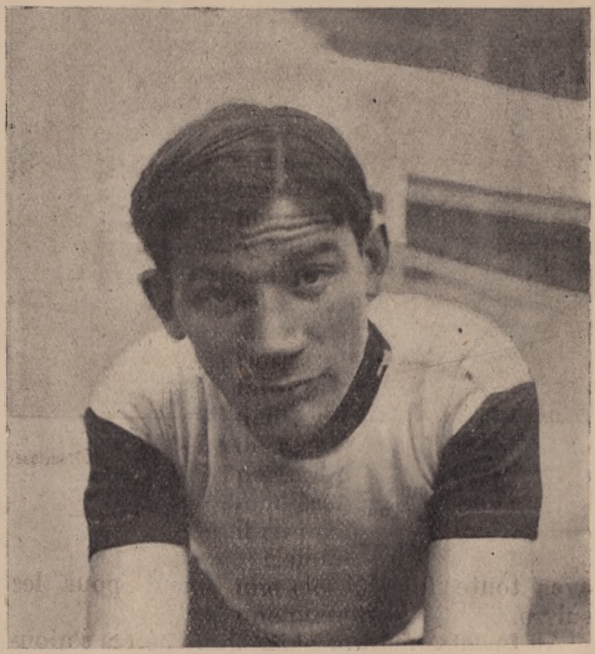


Ph. Meurisse.

Sur la route. — Le peloton avant Vannes.
(Tour de France 1924)

avez toute liberté de mouvement pour les suivre.

Au fur et à mesure que les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres, c'est au coureur à savoir adopter la ligne de conduite qui s'adapte le mieux aux circonstances. S'il est peu confiant dans ses aptitudes au démarrage ou s'il juge que les gaillards à qui il a affaire sont de taille à lui répondre et qu'il n'y a rien de bon pour lui à tenter de ce côté-là, tous ses efforts se borneront à se maintenir avec les premiers et à être en bonne position dans les derniers 500 mètres.



Brocco.
Le type du coureur des Six Jours,
dont plusieurs épreuves ont été gagnées par lui,
tant en Amérique qu'en Europe.

Son rôle se borne donc à s'accrocher jusqu'au bout.

Qu'au contraire, il juge qu'il a une chance, en démarrant au bon moment, de filer sans être

rejoint, il doit le faire sans hésiter quand se présentera ce bon moment.

Quand doit-on placer un démarrage ? En général, chaque fois qu'un incident est venu jeter le désarroi dans le peloton: en haut d'une côte ; sur du pavé ; après un passage à niveau ; dans un passage étroit, quand une voiture, un troupeau de moutons, ou tout autre obstacle oblige les coureurs à se mettre en file indienne ; ou, mieux encore, si vous en avez la force, immédiatement après le démarrage d'un concurrent, qui n'a pu être rejoint qu'après une chasse effrénée.

Une première tentative n'a pas donné de résultat ? Essayez à nouveau, cherchez à lire sur la figure, dans l'allure de vos adversaires, l'effet que produisent vos tentatives. Quelquefois un signe de lassitude, une vague souffrance reflétée par la physionomie, peut vous éclairer sur leur état, et vous donner la ligne de conduite à suivre : nouvelle tentative immédiate ou, au contraire, attente d'une meilleure occasion.

Si, au contraire, vous réussissez à décramponner les suiveurs, il n'y a plus qu'une chose à faire : poussez jusqu'au bout, en donnant tout ce que vous pouvez, car derrière vous la chasse se sera organisée, et, dans la poursuite de l'ennemi commun, vos adversaires se seront immédiatement trouvés d'accord pour se mener le train à tour de rôle afin de vous rejoindre.

Si l'événement se produit à quelques kilo-

mètres de l'arrivée, vous avez une belle chance de gagner.

Si c'est au début de la course, la tâche sera plus dure, mais là encore votre objectif sera de



Ph. Meurisse.

Critérium des Aiglons 1924. — L'arrivée à Cherbourg.

ne pas être rejoint et de pousser jusqu'à l'extrême limite de vos forces.

Même en se relayant, vos adversaires peuvent se lasser à votre poursuite, se fatiguer au train forcé qu'ils sont obligés de tenir et, finalement, sinon abandonner la partie, du moins se ménager afin de conserver la meilleure chance pour la place de second qui reste en perspective.

Si, malgré des tentatives réitérées de démarrage, il y a eu des lâchages, mais qu'à l'arrivée le peloton se présente encore compact et compte une dizaine de coureurs, c'est à vous de prendre



Ph. Meurisse.

Bottechia passe à Montpellier.
(Tour de France 1924)

la meilleure place pour l'emballage. Sachant l'endroit précis où se fait l'arrivée, il vous faut être, sinon en tête, du moins parmi les deux ou trois premiers, et surtout bien dégagé, pour ne pas vous trouver enfermé au moment de l'effort final.

Vous devez connaître vos adversaires, leurs moyens physiques ; tout au moins par ouï-dire.

L'un a la réputation d'être imbattable sur la fin : collez-vous à lui et tâchez de le remonter dans les cent derniers mètres. La première fois

vous ne réussirez pas, mais vous vous consolerez en pensant que ce n'est que partie remise, que, jeune dans le métier, vous avez de grandes chances de vous améliorer.

***

Nous venons de parler de la course, telle qu'elle se passe, sans accidents de machine ni crevaison de pneus.

Ne vous découragez pas, quand la malchance s'en mêle et que vous êtes victimes de crevaison, bris de chaîne, etc. Dans ce cas-là, si, l'accident réparé, vous êtes encore en état de courir, continuez la course, n'abandonnez que lorsqu'il vous est matériellement impossible de faire autrement.

Du moins, si vous n'avez pas de chances de figurer, il faut tirer de l'épreuve le bénéfice que vous pouvez en tirer : un bon entraînement.

Et puis on ne sait jamais !... Immobilisé en arrière, vous ne voyez pas ce qui se passe en avant et vous pouvez vous ragaillardir avec l'espoir que, dix kilomètres plus loin, vous rejoindrez la plupart de ceux qui vous précédaient et qui auront été eux-mêmes victimes d'incidents ou d'accidents.

En théorie, on ne doit jamais abandonner. Pouvoir se dire : « J'ai fait ce que je devais faire », vaut toujours mieux que la réflexion : « Si j'avais su... »

Enfin quand nous aurons dit que c'est de ses premières courses que le débutant tire le meilleur enseignement sur la valeur de ses moyens, nous en aurons à peu près terminé avec la course sur route catégorie amateur.

C'est dans ces premiers contacts qu'il doit se compléter :

Un tel lui est connu, comme dur au train ;

Tel autre est cité pour ses démarrages ;

Un troisième pour la manière dont il termine.

C'est en étant à l'œuvre avec eux, en s'en servant comme points de comparaison, qu'il apprendra à modifier son entraînement. Il se contentera d'un travail léger pour entretenir telle qualité qui est suffisamment développée pour, au contraire, reporter tous ses soins sur les points où il se sent inférieur.

Nous avons parlé, pour les courses d'amateurs sur route, de 50 et de 100 kilomètres. C'est, croyons-nous, le chiffre qu'un amateur ne devrait pas dépasser.

L'amateur faisant du sport par distraction, pour son plaisir, ne doit pas transformer l'entraînement en une corvée.

Or si l'entraînement, pour des courses de petite distance, est facile, voire agréable, il est beaucoup plus sérieux et demande une bien plus grande assiduité pour les courses de 150 ou 200 kilomètres.

Pour ces distances l'entraînement demande beaucoup plus de temps, et n'est plus guère possible pour les jeunes gens obligés pour vivre



Ph. Meurisse.

Oscar Egg, fameux champion suisse,
gagnant du Boi d'Or 1924,
dont les sportsmen français n'ont pas oublié le duel fameux
avec Berthet pour le record de l'heure sans entraîneur.



Philippe Thys,

un des plus célèbres routiers belges de ces dernières années, vainqueur notamment du Tour de France.

de se livrer au labeur quotidien. Celui qui se sentirait des aptitudes pour les longues distances devrait donc s'y adonner complètement, abandonner toute autre occupation, autrement dit : devenir professionnel.

Ici, quelques conseils :

Devenir professionnel, toucher des prix en espèces pour une course de bicyclettes, c'est abandonner pour toujours la carrière d'amateur. Il y a là déjà de quoi réfléchir.

Tel qui brille, sinon au premier rang, du moins parmi les bons coureurs amateurs, peut n'être qu'un professionnel de n...ième ordre.

Dans le cyclisme, comme dans toutes les carrières, le professionnel, à de rares exceptions près, — les exceptions qui confirment la règle, — s'est toujours montré bien supérieur à l'amateur.

Pour se risquer dans le professionalisme, le coureur sur route doit donc être parmi les premiers amateurs de son époque et avoir prouvé qu'il peut tenir le premier rang, aussi bien à Paris qu'en province.

Si sa qualité et les prix remportés lui font espérer un bon résultat et qu'il passe professionnel, il doit s'attendre à faire, dans sa nouvelle condition, une espèce de stage avant de se classer parmi ses nouveaux adversaires ; absolument comme il lui a fallu un certain temps pour percer comme amateur.

Il se heurte à des concurrents qui, presque tous, avaient fait leur chemin comme amateurs, avant d'être professionnels, et ne sont devenus

professionnels que lorsque leur supériorité leur a démontré qu'ils pouvaient tenter de transformer en moyen de rapport ce qu'ils avaient fait jusque-là pour leur plaisir ; qui ont battu tous les adversaires amateurs qui leur étaient proposés et qui, plus anciens que lui, ont l'avantage d'une expérience qu'il doit acquérir par un nouvel entraînement, beaucoup plus sévère que celui qu'il avait suivi jusqu'à présent.

PROFESSIONALISME

Comme nous l'avons dit, les courses sur route pour professionnels, si elles sont moins nombreuses que les courses d'amateurs, sont beaucoup plus longues.

Depuis Paris-Roubaix jusqu'au tour de France en passant par Bordeaux-Paris, nous voyons qu'elles représentent depuis 300 à 600 kilomètres, couverts en une seule étape, jusqu'à 5 000 km. couverts par étapes de 300 à 400 km.

Le professionnel, vivant d'un métier où la concurrence se manifeste beaucoup plus que partout ailleurs, doit cultiver ses moyens physiques de manière à produire, non pas un bon résultat, mais le meilleur résultat qu'il lui soit possible d'obtenir.

L'entraînement du cycliste professionnel est, avec celui du boxeur professionnel, le plus dur et le plus sévère qui soit.

Comme dans celui du boxeur professionnel, nous y trouvons la période d'entretien correspondant à peu près à l'entraînement de l'amateur, et la période de préparation qui dure pendant les six semaines ou deux mois précédant une épreuve.

En temps ordinaire le routier professionnel doit faire chaque jour 10 ou 15 kilomètres à la marche à une allure de 8 kilomètres à l'heure pour conserver son endurance, faire des exercices d'assouplissement (gymnastique suédoise), des mouvements des bras avec des haltères légers, et une séance de bicyclette d'environ une heure, pendant laquelle, sans forcer l'allure, il pratique successivement le train, le démarrage et les pointes de vitesse.

Eviter les excès de tous genres : de boisson, de table, ou autres. Se coucher tôt et se lever matin : huit heures ou neuf heures de repos par nuit sont suffisants, même aux moments les plus actifs de la période d'entraînement. Une durée plus longue amène l'engourdissement des muscles.

Se coucher tôt : le sommeil de la nuit donne le repos le plus profitable.

Se lever de bonne heure : les exercices en plein air pratiqués le matin donnent de meilleurs résultats qu'à tout autre moment.

En vue d'une épreuve le routier pratiquera alors ce que nous pouvons appeler l'entraînement intensif.

Pendant les premiers jours augmenter graduellement la durée de la marche quotidienne : aller jusqu'à 25 kilomètres, toujours à bonne allure : 8 kilomètres à l'heure. Partir assez doucement pour augmenter progressivement et finir très vite.

Continuer et augmenter les exercices d'assou-

plissement et les mouvements des bras avec haltères de 2 à 3 livres sans oublier la séance quotidienne de bicyclette sur route.

Au bout de quinze jours supprimer la séance de marche. Conserver les exercices d'assouplissement mais augmenter le travail à bicyclette et le pratiquer sur la route où doit avoir lieu la course.

Couvrir le parcours en entier, par étapes, et tenter un essai quinze jours avant l'épreuve, sinon sur le parcours entier, du moins sur une bonne partie, mais ne pas excéder 200 kilomètres.

S'il s'agit d'une épreuve comme le Tour de France qui représente 5 000 km. à couvrir par tranches de 400 km. tous les deux jours, le coureur ne doit pas être à l'apogée de sa forme quand il se présente au départ. Il aurait à craindre, avant la fin de la course, le surentraînement et le claquage complet.

Le cas s'est déjà présenté d'un coureur brillant au premier rang pendant la première partie de l'épreuve et disparaissant ensuite sans cause apparente.

Les premières étapes doivent être en quelque sorte le dernier travail de l'entraînement, et ce n'est que vers le milieu de l'épreuve que le coureur doit arriver en pleine forme, de manière à terminer dans une meilleure condition qu'au départ.

A côté des travaux à imposer au corps interviennent les soins qui doivent assurer le bon

fonctionnement de tout l'organisme. Après tout exercice : douche et massage, friction au gant de crin.

***

L'alimentation doit être très surveillée.

La somme de travail fournie exige une plus grande quantité de nourriture. Cette nourriture doit être variée et abondante.

Augmenter le nombre des repas si l'on craint la fatigue de l'estomac par suite d'une ingurgitation trop copieuse en une seule fois. Ne pas abuser de la viande. Boire du vin sans excès, mais éviter les liqueurs et supprimer le tabac.

Surveiller le bon fonctionnement de l'intestin ; au besoin faire usage de laxatifs doux : la magnésie et le séné, qui donnent un bon résultat sans fatiguer l'appareil digestif.

Pour un travail aussi minutieux et qui exige autant de précautions que l'entraînement pratiqué dans ces conditions, la meilleure solution est, pour le coureur, de se confier à un manager éprouvé.

Le fait de n'avoir pas à se faire lui-même un programme de travail, savoir que tout est réglé à l'avance, qu'il n'a qu'à faire ce qui lui est indiqué, est un gros souci de moins et lui donne la quiétude d'esprit nécessaire.

De même s'il a eu la bonne fortune de se faire remarquer et d'être attaché à une maison, de courir pour une marque, les conditions sont bien différentes de celles de l'isolé.

Il n'a pas à s'inquiéter de ses machines : celles-ci lui sont livrées prêtes. C'est tout juste s'il a à faire les quelques modifications de détail concernant la position de la selle et du guidon.

Le jour de la course l'accident de machine n'existe pas pour ainsi dire. Derrière lui, en auto, le suivra son manager avec tout ce qu'il faut pour réparer. La question du ravitaillement est résolue.

Combien différent le sort de celui qu'on est convenu d'appeler l'isolé !

Il lui faut partir avec tout le matériel de réparation qu'emporte le touriste : des boyaux de rechange, etc...

Il lui a fallu, avant la course, s'enquérir si, dans telle ville, des amis ou des personnes de bonne volonté pourront lui tenir prêtes quelque nourriture et quelque boisson, en plus des provisions qu'il emportera dans le sac fixé sur le guidon.

Dans ces conditions il n'est guère possible de gagner, et les événements ont prouvé que la victoire ne peut échapper au coureur de l'une des trois ou quatre grandes marques qui se disputent la prépondérance commerciale.

Tout ce que peut espérer l'isolé, c'est d'arriver dans un rang honorable et d'attirer sur lui l'attention des dirigeants de maisons de cycles qui sont toujours à la recherche du « comingman » (de l'homme qui vient).

COURSES SUR PISTE

A côté de la course sur route, il y a la course sur piste.

Les courses sur piste comprennent : la vitesse, le demi-fond et le fond. Comme la route, la piste a ses amateurs, sinon aussi nombreux, du moins aussi convaincus, aussi acharnés.

Quelqu'un a dit :

« On peut devenir stayer ; on naît sprinter. »

Ce qui revient à dire que pour faire un sprinter il faut un ensemble de qualités que l'entraînement ne peut pas vous donner, si vous ne les avez pas naturellement. Avec de l'entraînement, un travail sérieux, l'on peut devenir stayer ; jamais l'on ne devient sprinter.

Sont considérées comme courses de vitesse, celles se disputant des distances de 1 000 à 5 000 mètres ; au delà on peut les considérer comme

courses de demi-fond jusqu'à 100 km. ; courses de fond quand cette distance est dépassée.

Voyons d'abord la course de vitesse.

Plus que tout autre, le sprinter doit travailler la souplesse de l'allure ; plus que tout autre il doit travailler à améliorer la facilité de son coup de pédale. Aussi le plus clair de son travail sera de longues séances de piste, à allure modérée et régulière. Ce travail de préparation doit être fait sans heurt et sans à-coup. Ce n'est que lorsque les muscles auront été bien assouplis par ce premier travail que le sprinter pourra essayer la pointe de vitesse par augmentation progressive de l'allure à la fin de sa séance quotidienne de piste ; le démarrage sera travaillé en dernier lieu et seulement lorsque le cycliste sera déjà capable d'une bonne pointe finale.

Pas de travail sur la route autre que de la promenade. Le travail sur la route, si léger soit-il, alourdit et appesantit l'allure : c'est déjà un travail de force comparativement à celui de la piste et qui ne peut être d'aucune utilité au coureur de vitesse.

Un sprinter de renom, pour augmenter sa vitesse de jambes, se laissait dévaler à toute vitesse du haut de côtes assez dures. Le système peut avoir du bon ; en tout cas, comme nombre de sprinters sont arrivés à la gloire sans recourir à ce moyen, nous pouvons le laisser de côté.

Pour ceux qui voudraient tout de même en essayer, nous ne conseillerions ni la roue libre, ni une trop petite multiplication. Dans le pre-

mier cas on voit tout de suite le résultat à acquérir ; dans le second ils risqueraient fort de passer par-dessus le guidon.

Le coureur doit faire des exercices d'assouplissement de tout le corps par la pratique de la gymnastique suédoise : assouplissement des bras, du tronc et des jambes ; mouvements simples des bras, avec haltères légers de 2 à 3 livres, pratique du punching-ball et saut à la corde.

Les meilleurs sprinters ont toujours été les individus dont le corps, merveilleusement développé, est parfaitement équilibré, et où aucun muscle ne s'est développé au détriment d'un autre.

Dans l'effort du sprinter tout l'organisme participe à cet effort et ce serait une erreur de croire que la pratique seule de l'entraînement à bicyclette suffit pour obtenir un bon résultat.

Une fois le premier travail d'assouplissement terminé, c'est-à-dire après de longues séances de piste à allure modérée sans plus, le coureur pourra commencer à modifier ce travail, le transformer en une série de traites qu'il terminera en vitesse. Si, par exemple, il avait coutume de faire 10 km. à petite allure, il fera deux fois 5 km. plus rapidement, puis trois fois 3 km., puis quatre fois 2 km. 500, en terminant de plus en plus vite, de façon à arriver tout naturellement à faire des pointes de vitesse au cours du travail et sans le couper.

Pour se rendre compte des progrès qu'il peut faire, il se fera chronométrer soigneusement sur 100, puis 200 mètres. Là encore, il y a une progression à suivre : les essais de vitesse devant d'abord être faits sur 40 ou 50 mètres, pour passer ensuite à 100, 150, puis 200 mètres.

Quand il est en plein entraînement, le sprinter doit faire quotidiennement plusieurs séances de piste, séances de train qu'il coupe de démarrages et pointes de vitesse effectués tantôt départ arrêté, et tantôt départ lancé.

Comme le coureur sur route, le coureur de vitesse complet doit posséder trois qualités mais à un plus haut degré : le train, le démarrage et la pointe finale.

Le train, qui doit lui permettre de soutenir les allures les plus rapides sans pour cela que ses moyens soient diminués dans les 100 derniers mètres.

Le démarrage, qu'il placera à l'occasion ou qui lui permettra de répondre aux démarrages que placeront ses adversaires.

Enfin la pointe finale, c'est-à-dire la vitesse qu'il peut donner dans les derniers mètres, vitesse qui, dans les courses d'amateurs, se traduit par les 200 derniers mètres, couverts en un temps de 13 à 14 secondes.

***

Nous venons d'indiquer les trois qualités que, théoriquement, doit posséder l'athlète parfait,

mais, dans la pratique, il en est bien autrement.

La plupart du temps il n'y a pas de train dans les courses en ligne. L'allure est ridiculement lente, et, dès le départ, les concurrents, hypnotisés par l'idée de ne pas mener, se refusent à prendre la tête.

Résultat : on voit des coureurs gagner, parce qu'ils peuvent fournir 100 mètres à grande vitesse.

A un autre point de vue, un coureur pouvant assurer le train et terminer très vite, arrive à annuler l'effet du démarrage d'un concurrent. Le démarrage, pour avoir un résultat, doit être placé à un moment où l'allure est très ralentie. Que vous mainteniez l'allure rapide, et vos adversaires ne pourront placer un démarrage. Enfin, un concurrent plaçant un démarrage au bon moment, à quelque 150 mètres du poteau, peut prendre suffisamment d'avance à ses adversaires pour vivre sur cette avance et terminer devant des adversaires qui, plus rapides, n'auront pas pu cependant combler l'avance prise. Ceci dit afin de constater que si le coureur parfait doit posséder le train, le démarrage, la pointe finale, un athlète possédant deux, ou même une seule de ces qualités développée à un haut degré, peut espérer obtenir un excellent résultat. Cette considération ne doit pas empêcher le coureur de pratiquer son entraînement de façon à développer plus particulièrement ce qui lui manque.

Si c'est la tenue au train, augmenter la lon-

gueur des séances de piste ; au besoin faire de la marche, puisque, dans tous les sports, la marche est reconnue comme le moyen le plus efficace pour donner de l'endurance.

Si c'est la vitesse de jambes, augmenter le nombre des pointes de vitesse, et si on a l'occasion, par ses occupations ou par son métier, de faire de la bicyclette en dehors de la piste, prendre un tout petit développement : 4 m. 50, qui vous oblige à tout moment à tourner les jambes très vite sans les durcir par un travail de force.

Beaucoup de massages et d'exercices d'assouplissement.

Si, enfin, c'est le démarrage, c'est-à-dire la détente en force, pratiquer l'exercice qui consiste à se baisser sur la pointe des pieds, les bras allongés horizontalement pour conserver la stabilité, d'abord sur les deux jambes, ensuite alternativement sur chaque jambe, le plus lentement qu'il soit possible.

Les progrès à l'entraînement sont très lents quand la forme est proche ; aussi le coureur doit-il se montrer toujours très assidu au travail.

La nature capricieuse se manifestera de façon différente chez tel ou tel individu.

Chez l'un, les progrès seront très lents mais constants ; le coureur, jusqu'à ce qu'il arrive à l'âge extrême de la croissance, pourra tabler sur des progrès qui se manifestent mathématiquement.

Chez un autre, au contraire, il y aura de la

stagnation. Malgré un travail méthodique et suivi, un coureur ne constatera aucun changement dans les résultats qu'il obtient, et ce pendant des mois, voire des années, et c'est au moment où, désespéré et ne comptant plus sur une amélioration, il sera résolu à renoncer, que cette amélioration se fera sentir, et d'autant plus sensible qu'elle aura été plus attendue.

LA MACHINE

La bicyclette de course sur piste est naturellement très différente de la bicyclette de course sur route : plus légère comme construction, avec de plus grands leviers, elle est plus ramassée dans la forme, l'athlète qui la monte devant se trouver dans une position lui permettant de produire un effort beaucoup plus violent.

Le développement de 7 m. 50 est généralement adopté avec des manivelles de 18 centimètres. Certains coureurs prennent des développements de 8 mètres, de 9 mètres et même plus : ce sont ceux qui veulent suppléer à la vitesse de jambes qui leur manque.

Adopter un grand développement, c'est aussi en accepter les inconvénients. Le démarrage est beaucoup plus pénible ; pour être en pleine action, il faudra donc partir de plus loin et posséder un long emballage.

En outre, les jours de vent, si la grande multiplication est avantageuse quand le vent souffle dans le dos des coureurs, par contre le désavantage est sensible si le vent souffle dans le nez du coureur dans la ligne d'arrivée ; des coureurs même n'hésitent pas en ce cas à changer au

dernier moment leur multiplication et à en prendre une plus petite.

C'est au coureur à tenir compte de toutes ces considérations, au besoin à essayer différents développements, pour porter son choix sur celui qui convient le mieux à ses moyens.

Un coureur jeune, qui a une bonne vitesse de jambes, prendra de préférence le développement de 7 m. 50.

Le coureur déjà âgé et qui ne se sent plus la souplesse d'antan, qui travaille plus en force qu'en souplesse, prendra, au contraire, une plus grande multiplication.

Comme nous l'avons vu, la position du sprinter est très différente de celle du coureur de demi-fond ou de fond : la selle plus en avant et plus haute, le guidon plus en avant et plus bas, de manière à laisser aux jambes toute facilité pour donner toute leur vitesse et toute leur force.

Comme pour le coureur sur route, c'est au coureur sur piste à déterminer cette position. Il sait qu'il doit monter plus haut que les coureurs d'une autre catégorie, avoir son guidon plus bas, mais ces données ne lui donnent qu'une vague indication.

C'est au cours de l'entraînement, de ses premières courses, qu'il arrivera à avoir sa position définitive et pour laquelle, nous l'avons vu également, il se fixera des points de repère sur les tubes de selle et du guidon. Il n'y a qu'à voir les soins qu'apportent, pour bien avoir leur posi-

tion, les champions prenant une nouvelle bicyclette, faisant au besoin, usage du fil à plomb, pour se retrouver exactement sur le nouvel instrument comme ils étaient sur l'ancien, pour juger de l'importance que tient, dans le travail d'un champion, sa position à bicyclette.

Le grand avantage qu'a le coureur sur piste sur le routier, c'est de ne pas avoir à traîner sur sa machine quelque matériel que ce soit.

Qu'il coure sur sa piste d'entraînement ou qu'il soit en déplacement, il a les pièces de rechange, ou celles propres à la réparation, sur la pelouse ou au quartier des coureurs. Pour lui, pas de soucis ; il peut avoir plus que le strict nécessaire comme boyaux de rechange, outillage, etc... (il n'en est pas à quelques grammes près) et aura près de lui tout ce qui peut être utile, depuis les clés, écrous, chaînes, selle, jusqu'aux roues toutes montées, ou la machine derechange.

La tactique de la course sur piste. — Comme dans la course sur route, la tactique et la science dela course jouent un grand rôle dans la course sur piste. C'est dire que, comme le routier, le sprinter devra courir le plus souvent possible, même lorsqu'étant indisposé il ne se voit pas grande chance de gagner, pour faire son apprentissage de coureur. Autant que possible, bien connaître la piste où ont lieu les courses. Si c'est sur une piste parisienne, huit jours au moins avant l'épreuve le coureur parisien doit s'y entraîner, autant pour se familiariser avec les virages et les lignes droites, c'est-à-dire avec le

gabarit de la piste, que pour adapter son coup de pédale au bois ou au ciment.

Paris possède quatre vélodromes :

Deux à piste en bois ;
Deux à piste en ciment.

Les quatre sont de dimensions différentes et, par conséquent, avec des différences notables dans la longueur des lignes droites et la brièveté des virages, d'où changement dans la manière de courir.

Les deux pistes en bois sont les plus petites, le Vélodrome d'Hiver et Buffalo ayant respectivement 250 et 300 mètres autour.

Sur ces pistes, les coureurs doivent être en plein emballage avant le dernier virage, et ne pas attendre la ligne droite pour tenter de remonter leurs adversaires.

Les pistes en ciment : Vincennes et le Parc des Princes, mesurent 500 m., et 666 m. 66 au tour. Ici, au contraire, c'est dans le dernier virage, quelquefois à l'entrée de la ligne droite, au Parc des Princes surtout, que se joue la course.

En outre, la piste en bois est considérée comme plus roulante que celle en ciment.

Le coureur qui vient sur le bois, après le ciment, manque donc de souplesse, et le coureur venant sur le ciment après le bois aura besoin de rendre son coup de pédale plus fort.

Toutes ces raisons font que le coureur qui veut mettre tous les atouts dans son jeu devra, chaque fois qu'il courra, venir s'entraîner

quelques jours à l'avance sur la piste où il doit s'exhiber.

Si la course a lieu en province, et que le déplacement à l'avance soit impossible au coureur, il doit pouvoir, quelques heures avant la course, faire quelques tours de piste, prendre les virages en vitesse, et pousser un emballage ; faire, somme toute, une petite séance d'entraînement.

Dans le peu de temps dont il dispose, il n'apprend pas à connaître la piste, mais au moment de la course, il ne se trouve pas tout de même en terrain inconnu, il l'a déjà tâté, il a reconnu les virages, vu s'il peut se risquer en pleine vitesse, et c'est énorme que de savoir si, même sur cette piste inconnue, il pourra donner tous ses moyens.

LA COURSE DE VITESSE SUR PISTE

Voyons maintenant les différents incidents qui peuvent se produire au cours d'une course de vitesse sur piste.

Malgré de grandes différences, elle présente pourtant une grande analogie avec la course sur route quant au fond. Comme dans la course sur route il y a : le train, le démarrage et l'emballage, mais, sur piste, la course est plus régulière, l'accident pouvant fausser la régularité de l'épreuve, avarie de machine ou chute, se produisant bien moins souvent. En certains cas même, suivant la manière dont l'accident s'est produit, il peut y avoir nouveau départ. Où la différence se fait le plus vivement sentir, c'est dans la rapidité d'exécution que doit montrer le sprinter. Au cours d'une épreuve sur route, le préjudice causé par un instant d'hésitation à un moment critique peut se réparer par la suite, vu le temps que dure l'épreuve ; dans une course de vitesse, le plus petit temps d'arrêt, un retard d'un cinquième de seconde dans l'exécution d'un démarrage, de l'emballage, peut coûter la course.

Plus que dans n'importe quelle autre épreuve,

le sprinter ne doit pas attendre ce que vont faire les autres coureurs pour agir lui-même.

Supposez un concurrent qui, mettant à profit un moment d'inattention de la part de ses ad-



Ph. Branger.

Personne ne veut mener le train.

versaires, démarre et prenne quatre ou cinq longueurs d'avance. Attendrez-vous qu'un autre parte pour partir vous-même ? Jamais. Vous voyez l'échappade, démarrez le plus vite possible ; tant pis si d'autres en profitent pour se faire ramener !

En partant tout de suite, vous pouvez vous échapper vous-même et la course ne sera plus qu'un match à deux.



Départ pour une course de vitesse.
(Kaufmann, Bailey et Spears.)

Si, au contraire, vous attendez qu'un camarade complaisant se dévoue pour se mettre à la poursuite du démarreur, vous faites le jeu du démarreur puisque vous lui laissez le temps d'augmenter son avance et lui donnez ainsi une chance de gagner.

Cet exemple, pris entre dix autres, avec lesquels nous arriverions toujours à la même conclusion : « Ayez du coup d'œil et de la décision. »

Les courses de vitesse se courent généralement de 900 à 1500 mètres, mesures approximatives, car c'est plutôt la piste qui détermine la distance, la course se faisant sur un, deux, ou

plusieurs tours de piste, plutôt que sur un chiffre rond de mètres.

Elles comprennent la course scratch et le handicap, qui comportent deux manières différentes de courir.

Dans la course scratch, les coureurs partent d'une même ligne de départ.

Dans le handicap, tout le monde le sait, ils partent échelonnés, à des intervalles qui, théoriquement, devraient représenter les différences de valeur des concurrents.

***

Voyons d'abord la course en ligne.

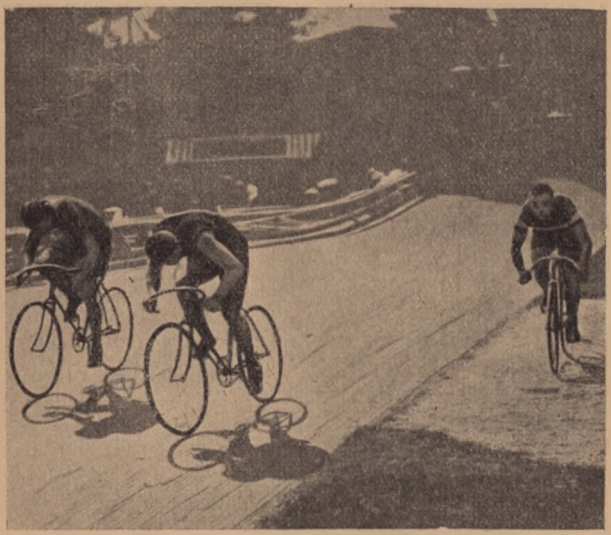
Quelle que soit la distance, généralement la course en ligne, à peu d'exceptions près, se réduit à une véritable course de vitesse sur les 200 ou 300 derniers mètres. Et cela se comprend aisément.

Les coureurs possédant l'emballage le plus long n'ont jamais pu dépasser 400 mètres, et encore est-ce en faiblissant considérablement sur les derniers mètres qu'ils pouvaient emballer aussi longuement. Aussi n'est-il pas étonnant qu'en raison de cette constatation, passée à l'état de loi, les coureurs se réservent pour la fin du parcours qu'ils tiennent à couvrir en possession de tous leurs moyens.

Autre loi :

Deux coureurs, possédant les mêmes moyens physiques, emballent sur 200 mètres, l'un derrière l'autre, à un intervalle n'excédant pas

une longueur. A peu près régulièrement c'est celui se trouvant sur la roue arrière de son rival



Ph. Granger.

Le coureur de gauche est resté le plus longtemps possible derrière le " leader " et ne tente de passer qu'à la fin de la course. Le troisième (c'est Jacquelin) a voulu passer à la corde, mais n'ayant pas la place suffisante, il a dû aller sur la pelouse, se mettant ainsi hors de course.

au début de l'emballage qui passe premier au poteau d'arrivée, l'autre lui ayant servi d'entraîneur.

Donc, en vertu de ce principe, l'objectif du coureur doit être celui-ci :

Avoir la meilleure position au moment de l'emballage final ; autrement dit, se trouver sur la roue du concurrent le plus dangereux, puisque, emballant avec lui et sur lui, il doit le remonter dans les derniers mètres.

Mais cette donnée n'exclut pas les incidents de course et les circonstances qui peuvent en empêcher la mise à exécution. C'est ce que nous allons voir.

La course en ligne peut être considérée sous trois aspects différents, suivant le nombre de coureurs qui y participent :

1° C'est la course ordinaire, l'éliminatoire, qui peut comprendre 5, 6, 7 coureurs ;

2° La demi-finale ou la finale, où le nombre des concurrents se réduit à 4 ou même 3.

3° Le match à deux.

***

1° — *La course ordinaire éliminatoire.*

Au point de vue tactique, c'est peut-être la course la plus facile.

Au départ, en raison du nombre des coureurs, il s'en trouve toujours pour mener le train. Surveiller les adversaires n'a pas la même importance que dans une course à deux ou à trois, par le fait que, plus nombreux, les coureurs se surveillent mutuellement et qu'une tentative d'échappade a peu de chances de se produire.

Il faut des circonstances tout à fait particulières : manque de train, refus de mener de

tous les concurrents, ce qui est plutôt rare, pour que l'un des concurrents tente le coup.

Mais avec une meute de 8 ou 10 coureurs derrière lui, qui se relaient à tour de rôle, pour



Ph. Branger.

Une arrivée en ligne. — Les trois nommes luttent de front sur toute la longueur de la ligne droite.

revenir sur le fugitif, celui-ci est bientôt rejoint. C'est donc à l'emballage que se décide la question, et c'est au dernier tour que le sprinter doit être en mesure de partir à fond.

Eviter surtout d'être « enfermé ». Si on se trouve en seconde position, l'homme de tête menant à la corde, bien faire attention à ne pas

laisser un adversaire venir sur sa droite et en avant, qui ne laisserait pas de place pour passer entre le leader et lui. Même supérieur aux hommes qui précèdent, ayant une pointe finale meilleure, à quoi serviront ces moyens si on n'a pas le terrain nécessaire pour les mettre en action ?

Si cette éventualité se produit, et s'il en est encore temps, rétrograder pour changer sa ligne, et repartir ensuite, quoique cette façon de faire soit bien aléatoire.

Le mieux est de se bien renseigner sur la valeur de ses adversaires, et ayant conclu à sa supériorité, de faire sa course seul à l'extérieur du peloton ; autrement dit, faire le grand tour. Là, si ses moyens sont suffisants, on peut au bon moment produire son effort.

Dans les demi-finales et finale, la physionomie de la course change complètement.

Dans les éliminatoires, on trouve avec les cracks les débutants et les coureurs de second ordre, dont le rôle consiste à figurer dans toutes les épreuves, et rarement à en tirer profit.

Dans les demi-finales et les finales, la lutte se passe entre concurrents d'une qualité supérieure puisqu'ils se sont déjà tirés avec honneur d'une première épreuve. Étant moins nombreux, ils se surveilleront mutuellement de beaucoup plus près, leur attention étant moins partagée.

Aussi, dès le départ, personne ne veut mener, chacun essayant de prendre la meilleure place pour surveiller les voisins, c'est-à-dire en queue.

Celui qui, à ce moment-là, est obligé de se sacrifier, c'est le moins adroit en « sur place ».

Encore une chose que le coureur doit cultiver à l'entraînement : le « sur place ». Etre, à la fois, le plus vite et le moins vite, voilà ce que doit être le bon coureur.

L'un des coureurs s'est décidé à partir ; les autres suivent en file indienne. Est-ce à dire que les deux ou trois tours de piste seront faits ainsi ?

Non, car le premier, obligé par les circonstances à être le premier, cherche, par tous les moyens possibles, à quitter cette situation gênante. Il accentue l'allure, s'arrête brusquement, recommence le « sur place », monte dans les virages, plonge brusquement à la corde.

Ne pas se laisser prendre à ces feintes, et se maintenir en queue, voilà ce qu'il faut faire.

Si les « sur place » se prolongent, tenter le démarrage. Placer un démarrage 500 ou 600 mètres avant l'arrivée, c'est jouer le tout pour le tout. C'est donc chose extrêmement délicate. Celui qui le tente doit naturellement être excellent démarreur, et posséder un très long emballage.

Il lui faut, pour pouvoir vivre sur son avance jusqu'à l'arrivée, mettre, entre lui et les autres concurrents, un écart d'au moins cinq ou six longueurs. S'il prend une avance moindre, les autres se lancent à sa poursuite et, s'entraînant les uns les autres, le rattrapent.

C'est, pendant un moment, la lutte d'un seul

contre plusieurs, dont l'issue dépend du plus ou moins d'avance prise. Que cette avance soit suffisante, et le démarreur gagne. Qu'elle soit trop juste, il est, fatigué par son effort prématuré, obligé de s'incliner, et c'est entre ses adversaires, un moment avant ligués contre lui, que se dispute la première place.

2me *cas.* — C'est un adversaire qui, cinq ou six cents mètres avant le poteau, démarre à fond. Pas d'hésitation : lancez-vous immédiatement à sa poursuite. Si vous le rejoignez assez vite, ne vous attardez pas derrière lui, continuez à pousser jusqu'au poteau : il vous faut écœurer les adversaires qui sont à vos trousses et qui, vous voyant ralentir, en profiteraient pour vous dépasser en continuant leur lancée.

Dans ce cas de démarrage d'un adversaire, le mieux est de se faire ramener par un voisin, mais ce jeu-là est excessivement dangereux.

Si, quand un adversaire est parti, vous attendez qu'un autre parte, ou même si, plus simplement, vous attendez pour vous placer dans son sillage, c'est autant de gagné par le fugitif, qui augmente ainsi ses chances pour la première place.

Donc, si un adversaire démarre, démarrez vous aussi et tâchez d'être sur lui le plus vite possible.

Nous arrivons, enfin, au cas le plus ordinaire : les coureurs sont tous ensemble, 250 ou 300 mètres avant le poteau.

C'est ici que la surveillance des gestes des

adversaires doit être la plus rigoureuse. C'est le moment où, fatalement, ils vont emballer. C'est aussi à ce moment-là qu'il faut augmenter l'allure pour prévenir un démarrage de la partie adverse. Si vous avez une bonne pointe finale, vos adversaires, le sachant, tenteront d'annihiler l'effet de votre emballage par un violent démarrage, démarrage qu'ils tenteront au moment précis où, pour une cause ou pour une autre, vous aurez cessé de les surveiller pendant un cinquième de seconde. Quand votre regard reviendra sur l'un deux, ce sera pour le voir, arc-bouté sur sa selle, se mettre en pleine action. Si vous ne répondez pas immédiatement vous-même, vous aurez grande chance d'être battu.

Jacquelin gagnait neuf fois sur dix par son démarrage.

Si, au contraire, c'est vous qui possédez le démarrage, au lieu d'augmenter la rapidité de l'allure pendant le dernier tour, vous avez tout intérêt à endormir vos adversaires par un « sur place » prolongé au bout duquel vous placerez le démarrage qui doit vous donner la victoire.

Rappelons en tout cas que ce que nous venons de dire sur la tactique à avoir en course n'est que de la théorie ; que la théorie est facile, et la pratique excessivement difficile ; que le coureur en course se heurte à des adversaires qui en savent aussi long que lui sur le démarrage, la pointe finale, etc... et qu'il doit surtout pratiquer les feintes, tromper l'adversaire sur son jeu, tout en le forçant à découvrir le sien.

3° *Le match à deux.* — Le match à deux ne se pratique guère que lorsque deux coureurs ayant battu tous les adversaires qui leur étaient opposés en course ouverte, s'étant même battus à tour de rôle, il y a une question de supériorité à trancher et que cette question de supériorité ne peut être tranchée qu'en écartant tout ce qui pourrait fausser le résultat ou donner un résultat discutable. Car la course à trois ou quatre coureurs avantage le coureur, sinon le plus scientifique, du moins le plus roublard.

Quand un démarrage se produit et que le démarreur est rejoint, le plus avantagé est, naturellement, celui qui a pu, ou qui a su s'accrocher à un camarade pour rejoindre celui qui tentait de s'échapper.

Il profite de l'effort qu'ont fourni deux adversaires, l'un pour essayer de se sauver, l'autre pour le rejoindre.

Qu'au moment de l'emballage l'un des concurrents se trouve enfermé, ne puisse pas produire son effort, il y a encore matière à discuter le résultat.

Dans le match à deux, les péripéties de la course existent toujours, mais donnent un résultat franc. Que l'un des concurrents s'échappe, si l'autre le rejoint, il le fait seul, sans aucune aide, par ses seuls moyens ; au moment de la lutte finale, les deux concurrents se retrouvent à armes égales, handicapés par le même effort. Pas de crainte à avoir qu'au moment de l'emballage l'un des matcheurs ait le chemin barré

par un troisième larron. Celui qui est battu est bien battu et ne peut guère invoquer d'excuse.

***

Comme courses de vitesse, avec la course scratch, existe le handicap.

Les handicaps se courent généralement sur 800 ou 1 500 mètres, les coureurs étant échelonnés sur différentes distances.

Le handicap exige des aptitudes spéciales au train : les limitmen poussant à fond pour ne pas être rejoints ; les scratchmen, au contraire, pour combler leur retard le plus vite possible...

Même rejoint, le limitman doit continuer à pousser pour achever d'écœurer un adversaire, déjà fatigué par un premier effort. On comprend aisément que si, au contraire, il ralentit, il fait le jeu du scratchman, le laissant souffler et se mettre à même de fournir une bonne pointe finale.

Le handicap devenant une course en ligne, régulièrement, le limitman doit être battu.

Citons, pour mémoire, le handicap dont les séries se courent entre hommes de même handicap. Chaque série devient alors une course en ligne, et doit se courir comme telle : la finale seule étant le vrai handicap.

VITESSE. PROFESSIONNELS

Le coureur amateur de vitesse, qui veut devenir professionnel, se trouve pour le faire dans des circonstances tout autres que celles où se trouve le routier.

Nous disions, pour le routier, qu'il devait, avant de prendre cette décision, bien réfléchir parce que, lors de ses premières rencontres avec les professionnels, il est en pays inconnu, et dans des conditions désavantageuses pour lutter contre des adversaires mieux partagés au point de vue soins et machines.

Le sprinter, lui, s'il veut abandonner l'amateurisme, le fera en connaissance de cause : à l'entraînement, sur la piste, il a déjà pu se rencontrer avec les ténors de la vitesse. S'il n'a pas lutté avec eux en course, il a pu les suivre dans leur travail journalier, exécuter ce même travail, constater les qualités qu'ils possèdent, et juger si les siennes lui permettent d'entamer la lutte.

Il peut, au besoin, et même cela vaut mieux, ne pas abandonner son occupation habituelle d'ouvrier ou d'employé. L'entraînement du

sprinter n'est pas si sévère et ne demande pas tant de temps par jour que l'on soit obligé de s'y consacrer entièrement à l'exclusion de toute autre occupation.

Si, pour le routier, la question : devenir professionnel, est grosse d'aléas, pour le sprinter, elle est beaucoup plus simple. Lorsqu'il se fait professionnel, c'est qu'il sait qu'il peut le devenir, que pour les professionnels il y a, hiver comme été, des courses tous les dimanches, que certaines courses sont réservées aux coureurs de deuxième catégorie, et qu'en outre, avec les handicaps il peut arriver à tirer son épingle du jeu.

Devenant professionnel, l'amateur n'aura pas à modifier beaucoup son entraînement. Comme nous l'avons vu, l'entraînement du sprinter n'est pas progressif comme pour le demi-fond et le fond ; une séance de train, quelques démarrages, quelques pointes de vitesse. Le tout exige, au grand maximum, une heure de piste par jour, y compris les quelques repos dont est coupée la séance. La gymnastique suédoise, le punching-ball, le saut à la corde, tout le travail est surtout un exercice d'assouplissement, assouplissement qui doit, peu à peu, amener l'augmentation de la vitesse.

Et justement, parce que c'est un travail d'assouplissement, il faut éviter le surmenage et ne pas se figurer que de longues séances de train doivent donner un bon résultat. Non, ce serait tout simplement de l'entraînement pour le demi-fond.

LE DEMI-FOND SUR PISTE

Les courses de demi-fond et de fond sur piste se courent avec ou sans entraîneurs.

Occupons-nous d'abord du demi-fond sans entraîneurs.

Le demi-fond, comme nous l'avons dit, comprend les courses de 10 à 100 kilomètres. C'est dire que ces courses, comme la course sur route, exigent un entraînement tout spécial.

Pour le débutant, ce sera tout d'abord l'assouplissement de l'allure, c'est-à-dire le travail que nous avons déjà indiqué précédemment : de longues séances de bicyclette sur piste, à allure modérée, au cours desquelles il étudie le coup de pédale, la position en machine ; où il apprend à rouler, en un mot, avant de commencer l'entraînement proprement dit.

Dans cet entraînement nous aurons, suivant un cliché connu, la période de mise en forme, et, une fois la forme acquise, l'entretien de cette forme.

La première semaine, commencer par des séances de 5 kilomètres, que l'on doit arriver à couvrir en moins de 10 minutes. Cette allure représente du 30 à l'heure, mais il faut arriver

à faire seul en piste au moins 38 kilomètres en une heure pour avoir une chance en course.

Dès la seconde semaine, augmenter la dose que l'on porte à 10 kilomètres en 20 minutes.

Pour développer son endurance, autrement que par le seul travail de piste, faire de la marche : 5 à 10 kilomètres par jour à l'allure de 8 km. à l'heure. Quelques exercices d'assouplissement de tout le corps : gymnastique suédoise, mouvements des bras avec haltères légers, etc...

Après chaque exercice : douche et massage.

Au bout d'un mois de ce régime, faire un essai sur 25 ou 30 kilomètres soigneusement chronométré ; d'après le résultat, le coureur voit s'il peut se considérer comme arrivant en forme, ou si, le résultat n'étant pas satisfaisant, il doit continuer purement et simplement le travail journalier.

S'il a pu couvrir les 50 kilomètres en 1 heure 20 minutes, il peut envisager le moment où il s'alignera en course, et s'entraîner en conséquence. Le travail qu'il a fourni jusqu'à présent n'a pu lui donner qu'une qualité : le train.

Or, dans la course sur piste comme dans la course sur route, outre cette première qualité, il faut en posséder deux autres : le démarrage et la pointe finale.

Comme le sprinter, travailler la pointe finale par poussées de 50, 60, jusqu'à 100 mètres ; les pratiquer d'abord départ arrêté, puis ensuite les intercaler dans le travail au train.

Une fois en forme, diminuer la durée des

séances de piste ; ne pas dépasser 5 km. à bonne allure, mais continuer à travailler ferme le démarrage et la pointe finale.

Et comme toujours, nous terminons ces indications sur l'entraînement du demi-fond en disant au coureur :

« C'est à vous de constater vos progrès ; si « vous vous améliorez rapidement au train, tra- « vaillez plus particulièrement votre pointe «finale.

« Si c'est le contraire qui se produit, augmentez « la longueur des séances de train et de marche, « en évitant toutefois le surentraînement.

« C'est à vous de constater ce que vous avez « de défectueux et d'orienter le travail quotidien « dans le sens propre à obtenir une amélioration.

« Comme pour les courses de vitesse, vous « vous entrainerez, tout au moins les derniers « jours, sur la piste où doit avoir lieu la course. »

Nous avons déjà dit que la piste en bois est plus roulante que la piste en ciment.

Donc, nécessité de se réhabituer au milieu où a lieu l'épreuve si elle se court sur une piste autre que celle où vous opérez habituellement.

Enfin une dernière observation : pratiquer, si possible, pendant les dernières séances d'entraînement, à l'heure où doit avoir lieu la course. Cette question a, ici, une importance qu'elle n'a pas pour les courses de vitesse ou pour les courses sur route.

La course de vitesse est un effort violent mais

court, si court que pendant sa durée la température n'influe pas sur vos moyens.

La course de demi-fond sur piste a lieu au moment où la chaleur atteint son maximum, et, en raison de la durée de la course : une heure, deux heures, vous pouvez en ressentir les effets désastreux : faiblesse, claquage complet, si vous n'avez pas eu la précaution de vous entraîner en quelque sorte contre la chaleur.

LA MACHINE

Comme pour le sprinter, la machine est très légère. Seule la position diffère :

Le sprinter monte très en avant, et très penché sur le guidon.

Le guidon aura la position plus en arrière, pas tant néanmoins que celle du routier.

Comme nous l'avons dit déjà une fois, la position trouvée, la repérer soigneusement, par des marques sur le tube, des mesures prises avec le fil à plomb.

Nous sommes sur piste : rien à mettre sur la machine, pas de matériel de réparation, pas de pièces de rechange. Mais tout doit être prêt pour le cas d'accident ; crevaison, chute, etc... et vous devez avoir au moins une machine de rechange à votre disposition. En vitesse, s'il peut y avoir un nouveau départ après une crevaison et qu'on laisse à un concurrent le temps de réparer, on ne peut pas agir de même en demi-fond et interrompre une course alors que les coureurs en sont au quinzième ou vingtième kilomètre. Là il n'y a donc pas à parler de réparation, il faut du matériel de rechange prêt à fonctionner.

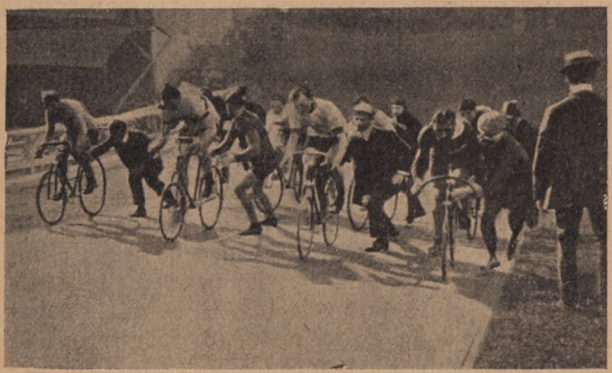
LA COURSE

La course de demi-fond sur piste est plus pénible sous certains rapports que la course sur route.

Sur route, quelque incident peut venir faciliter la conduite de la course : crevaison, passage difficile, côtes plus ou moins dures, incidents qu'un routier peut mettre à profit pour tenter un démarrage.

Sur piste, rien de tout cela.

Les concurrents se suivent en file indienne,



Ph. Branger.

Départ d'une course de fond sur piste.

pendant des kilomètres et des kilomètres. Si aucun d'eux ne tente un démarrage, c'est la monotonie dans toute sa splendeur.

Sur piste, la course se décide comme sur route, soit par un démarrage, soit à l'emballage.

Pour bien courir — dans le sens de faire une bonne course — le stayer se mettant en piste doit se renseigner sur les aptitudes de ses adversaires : savoir si un tel pratique le démarrage ; si cet autre, au contraire, ne sait que s'accrocher pendant toute l'épreuve afin de tirer le meilleur profit d'une bonne pointe finale.

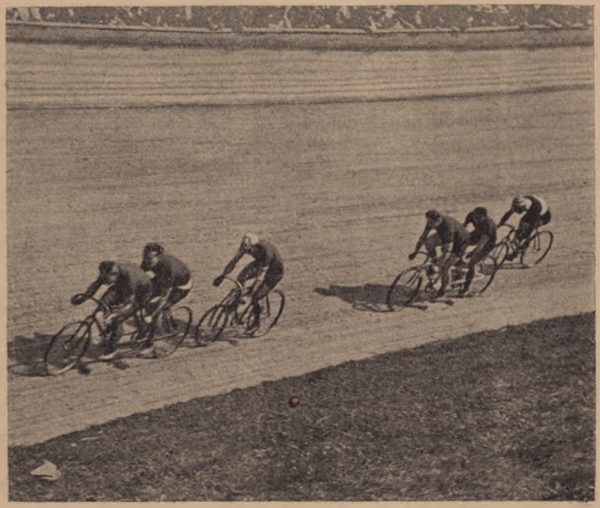
Ces renseignements sont précieux. A vous d'en profiter : si vous avez un bon démarrage, à vous de le placer lorsqu'un de vos adversaires a jeté le désarroi dans le peloton par une tentative d'échappade.

Si le démarrage est difficile, le travail qui suit est relativement aisé. Sur la route, si le démarreur arrive à décramponner le peloton, il lui faut ensuite pousser à fond jusqu'au bout, sans aide et seul contre tous. Sur la piste il en est autrement :

Qu'il prenne dix, vingt, trente longueurs, derrière lui le gros du peloton suivra à cette distance, mais il y aura eu des lâchages : un, deux, trois coureurs qui ne peuvent soutenir l'allure pour rejoindre le fugitif, et qui, s'échelonnant le long de la piste, lui faciliteront la tâche de doubler le peloton. Chaque fois qu'il en rejoint un, il y a pour lui une satisfaction morale qui est un stimulant. Qu'il rejoigne le peloton,

et la fin de la course, sauf crevaison ou bûche, lui sera autrement facile que dans une course sur route.

Revenu dans le peloton, son objectif n'est plus



Ph. Branger.

Voilà pour l'homme de tête le moment de placer un démarrage.
Son suivant n'est pas derrière son tandem.

que de résister aux démarrages de ses concurrents et de se maintenir dans le peloton jusqu'à l'arrivée. Avec un tour d'avance, il se moque du concurrent ayant la meilleure pointe finale.

Pour placer un démarrage sur piste, nous l'avons dit, il n'y a pas d'accidents de terrain ; les incidents : crevaison ou chute, sont plutôt rares, et, néanmoins, pour réussir, il faut, autant que possible, placer le démarrage par surprise : c'est encore une affaire d'expérience de juger quand les concurrents étant écœurés par un train soutenu ou par des démarrages prématurés de concurrents trop pressés, un bon démarrage a chance de réussir : partir de derrière le peloton, ou à un moment de ralentissement, dévaler du haut du virage.

Si, par contre, vous savez que dans le peloton il y a deux ou trois gaillards qui sont de taille à répondre à vos démarrages, et non seulement à y répondre, mais encore à pouvoir s'échapper eux-mêmes, et que vous ne les craigniez pas sur les cent derniers mètres, votre ligne de conduite sera tout autre. Au lieu de vous tenir en queue du peloton et de guetter le moment propice pour partir, tenez-vous de préférence sur la roue des adversaires que vous craignez ; au besoin, si vous êtes de taille à le faire, quand l'allure se ralentit, prenez la tête et forcez l'allure, de manière à prévenir toute échappée, et vous arriverez ainsi au dernier tour sans avoir été décollé.

A ce moment-là ne vous laissez pas enfermer pour pouvoir donner tout votre effort dans la dernière ligne droite.

DEMI-FOND AVEC ENTRAINEURS

Voyons maintenant les courses de demi-fond avec entraîneurs.

Il y a deux sortes d'entraînement :

L'entraînement humain et l'entraînement mécanique.

L'entraînement humain se pratique aujourd'hui au moyen de tandems seulement. Il y a quelque quinze ans, avant que l'entraînement mécanique ne fît son apparition, le demi-fond avec entraîneurs montés à triplettes et quadruplettes faisait fureur. Ce fut l'âge d'or pour les entraîneurs. Les équipes étaient aussi connues que les coureurs eux-mêmes.

Après une éclipse momentanée, on est revenu aux courses avec entraînement humain, mais les triplettes et les quadruplettes ont disparu ; aujourd'hui on s'en tient aux seuls tandems.

Les courses avec entraîneurs offrent certainement un grand intérêt, mais on peut leur reprocher de ne pas donner toute la régularité dé-

sirable, comme dans toute course où les coureurs ne sont pas livrés à leurs seuls moyens.

Ici vous présentez la combinaison de deux efforts : celui de l'entraîneur et celui du coureur. Ayez les meilleurs entraîneurs et vous vous trouverez avantagé vis-à-vis d'adversaires qui, vous valant athlétiquement, auront à leur disposition de moindres moyens pour faire valoir leur qualité.

Comme pour les épreuves sans entraîneurs, le demi-fond avec entraîneurs comprend les courses depuis 25 jusqu'à 100 ou 150 kilomètres.

L'entraînement à suivre est le même que pour celui de la course sans entraîneurs. Vous n'avez qu'à apprendre, en plus, l'art de bien coller à la roue de vos entraîneurs.

Pour commencer, vous essayer sur la roue de vos camarades d'entraînement. C'est peu de chose en somme : savoir se mettre à la cadence de l'entraîneur, voilà tout le secret.

Peu à peu vous pouvez vous habituer aux reprises en passant d'une roue à une autre.

En course, cette question des reprises a une grande importance :

Vous quittez une équipe fatiguée pour en prendre une toute fraîche ; il est bien rare que vous le puissiez faire sans à-coup : l'une quittant la piste essoufflée a forcément ralenti ; l'autre, au contraire, marche à une allure plus relevée. Résultat pour le coureur : certaines reprises seront, pour lui, de véritables petits démarrages.

A lui à prévoir cette nouvelle circonstance

de la course, et à se durcir contre ces à-coups, qui se présenteront plus ou moins souvent suivant le savoir-faire de ses entraîneurs.

Huit jours avant la course, parfaire l'entraînement, avec au moins deux tandems, pour justement pouvoir travailler les reprises à l'allure de course ou, mieux encore, deux ou trois jours avant l'épreuve, faire une espèce de répétition sur la moitié de la distance avec toutes les équipes qui doivent vous entraîner.

Un petit détail qui a son importance :

Pendant la course, s'il y a seulement trois concurrents et qu'ils fassent une reprise d'entraîneurs presque ensemble, il y aura, pendant un moment, six tandems en piste. Le coureur, pour reconnaître facilement les siens et éviter la fâcheuse erreur de coller à un tandem qui n'est pas pour lui, devra adopter le moyen simple qui consiste à fixer sur les fourches arrière une marque voyante, papiers ou petites banderoles d'une couleur uniforme.

Comme cela, le coureur fait sa reprise sans hésitation et sans, pour ainsi dire, quitter des yeux sa roue avant.

Comme pour la course sans entraîneurs, la course avec entraîneurs se décide soit en lâchant les adversaires par un démarrage, soit à l'emballage si les entraîneurs doivent tirer les coureurs jusqu'au poteau d'arrivée ; même ayant une bonne pointe finale, il vous faut tenter de vous assurer l'avantage bien auparavant.

Vous devez vous méfier de la bagarre à l'ar-

rivée, entraîneurs et coureurs luttant ensemble jusqu'au bout et, naturellement, les entraîneurs servant leur coureur par tous les moyens dont ils peuvent disposer contre l'adversaire.

Vous tenterez le démarrage. Il peut aboutir, s'il y a entente parfaite entre les entraîneurs et leurs coureurs. Sur une reprise, et sur un signe convenu, vous partez à fond. C'est à vos entraîneurs à maintenir l'allure, à se relayer plus fréquemment, au besoin tous les tours, jusqu'à ce que vous soyez parvenu à doubler vos adversaires.

Le mieux est de confier la direction du mouvement au meilleur de vos entraîneurs ou, mieux, à votre manager.

Si vous échouez une première fois, soufflez un moment, puis repartez cinq ou dix tours plus loin. C'est devant le nombre de vos tentatives que vos adversaires finiront par lâcher pied et, écœurés par votre ténacité, se laisseront doubler.

Si vous prenez un tour, méfiez-vous. A moins que vous ne soyez bien supérieur à vos adversaires, vous aurez à votre tour à subir leurs essais de lâchage et d'autant plus répétés que la fin approchera.

Si vous conservez votre avance, vous vous moquez de l'emballage et finissez dans un fauteuil.

Qu'au contraire vous arriviez au dernier tour sur le même rang que tous les concurrents, c'est la finale de la course ordinaire. A vous de ne

pas vous laisser enfermer, de démarrer au bon moment et de gagner.

Si nous contestons la régularité des courses avec entraîneurs humains, parce que le coureur sera d'autant plus avantagé qu'il aura les meilleurs entraîneurs, que dire des courses avec entraînement mécanique ?

Ces courses sont en vogue à cause des vitesses que ce genre d'entraînement permet d'atteindre. Mais elles ne sont pas à recommander. Elles sont l'apanage des professionnels.

COURSES DE FOND

Les courses de fond sur piste, au-dessus de 100 ou 150 kilomètres, exigent, comme les grandes courses sur route, un entraînement beaucoup trop pénible et beaucoup trop sévère pour que les amateurs puissent s'y livrer.

Le grand fond sur piste, comme le grand fond sur route, est donc une spécialité réservée aux professionnels.

Pour la course de grand fond le professionnel doit faire à la fois de la route et de la piste, et pour une seule course, telle que le Bol d'Or, qui est la course classique de fond sur piste, commencer sa préparation au moins trois mois à l'avance.

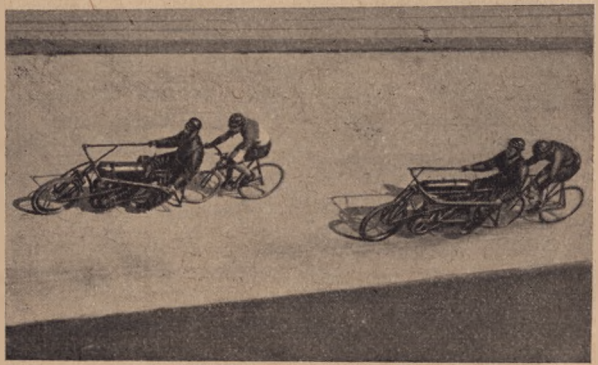
C'est un temps minimum si l'on songe à l'effort considérable que représente le fait de couvrir plus de 900 kilomètres en 24 heures, c'est-à-dire à une vitesse moyenne de plus de 37 kilomètres à l'heure.

Le professionnel de grand fond commence sa



Ph. Branger.

Départ d'une course avec entraîneurs à motocyclette.



Ph. Branger.

Pendant la course.

préparation sur la route, comme s'il avait en vue une épreuve genre Bordeaux-Paris.

Ce n'est qu'au bout d'un certain temps, trois semaines ou un mois, qu'il se met à la piste, alors qu'il a déjà acquis l'endurance.

Ce sont alors les longues séances de train, alternant avec les exercices d'assouplissement, le saut à la corde, le punching-ball et l'entraînement à la marche, successivement 20, 25, 30 kilomètres à l'allure de 8 kilomètres à l'heure, avec la douche et les massages après chaque exercice.

Pour un entraînement aussi compliqué, le coureur doit se placer sous la direction d'un manager. Pour que cet entraînement intensif porte ses fruits, il faut des soins pour tout l'organisme, que le coureur ne serait pas à même de se donner.

L'intensité du travail amène un surcroît d'activité dans toutes les fonctions du corps. Il faut un choix sévère dans la nourriture, qui doit être à la fois réconfortante et rafraîchissante.

Ne pas abuser de la viande qui peut amener de la fatigue de l'estomac, n'user du vin qu'en quantités modérées : bourgogne ou bordeaux. Pas d'alcool et supprimer le tabac.

Veillez au bon fonctionnement de l'intestin. Le manager ne doit pas hésiter à administrer des laxatifs : séné ou rhubarbe, si le besoin s'en fait sentir.

Les heures de repos bien réglées. Huit ou neuf heures de sommeil sont un maximum. Le cou-



P.L. Branger.

Le poste de ravitaillement pour une course de 24 heures.

reur doit être couché à neuf heures, pour se lever à six heures.

Eviter toute cause d'énervement ou d'émo-

tion, dont les répercussions peuvent être fâcheuses pour la progression de la forme.

Devant un programme aussi détaillé il est certain que le mieux pour le coureur est de se mettre entre les mains d'un manager éprouvé, qui lui tracera le programme de ses journées, suivra attentivement la marche de l'entraînement, le modifiant en un sens ou un autre suivant les besoins du moment, et assurant ainsi à son coureur la tranquillité d'esprit dont il a besoin.

C'est encore le manager qui assure le ravitaillement pendant la course : question qui prend une importance toute particulière, le coureur devant réparer ses forces sans interrompre sa randonnée. Il devra absorber des aliments très souvent mais par petites quantités : du poulet, du lait, des œufs, du bouillon, du chocolat, du sucre, choses essentiellement réconfortantes sous un petit volume.

Encore au manager le soin de s'occuper du matériel : machines de rechange, réparation de pneus ; à lui aussi le soin d'assurer le service d'entraînement.

La tactique de la course de fond. Avant tout, savoir se ménager au début, pour pouvoir tenir non seulement jusqu'au bout, mais encore être capable d'un bel effort pendant la seconde moitié de la course, puisque le moment le plus pénible d'une course de 24 heures, c'est le cap de la douzième heure.

Certains coureurs marchent d'après un ho-



Ph. Branger.

Comment se fait le ravitaillement.

raire fixé à l'avance, transformant l'épreuve en une course à la montre.

D'autres, au contraire, attendent les événements, et marchent en conséquence.

L'une et l'autre tactique ont leurs inconvénients :

Le coureur qui marche d'après un horaire fixé à l'avance doit alors se désintéresser absolument des faits et gestes de ses concurrents, s'il veut atteindre le résultat qu'il s'est fixé.

Ce sang-froid, cette indifférence peuvent-ils se trouver pendant vingt-quatre heures, chez un homme qui, au bout d'un certain temps, voudra fatalement connaître sa position en course ? S'il est en tête, cela ira bien, mais s'il a du retard, ne supputera-t-il pas immédiatement les chances qu'il a de regagner le terrain perdu, et, avec la dépression morale résultant de l'effort prolongé, conservera-t-il jusqu'au bout la plénitude de ses moyens, s'il suppose s'être trompé dans ses calculs ?

Agir suivant les circonstances, sans horaire, c'est risquer de suivre dans son effort un coureur qui a trop présumé de ses moyens, et qui, fatigué par un effort trop violent au début, ne pourra pas aller jusqu'au bout.

Le plus sage serait donc de se faire un tableau de marche, mais qui ne servirait que comme moyen d'appréciation et que l'on modifierait le cas échéant, si l'écart avec les coureurs de tête menaçait de devenir trop grand.

Si nous ne nous étendons pas plus longuement sur l'entraînement pour le grand fond, c'est, comme nous l'avons dit, que, pour préparer ce genre d'épreuve, un coureur doit se mettre entre les mains d'un manager qui lui tracera sa ligne de conduite, mieux que ne pourraient le faire des conseils d'entraînement qui ne peuvent traiter

de la question qu'à un point de vue général. Prenez dix coureurs, vous aurez dix tempéraments différents. Ce qui convient parfaitement à l'un ne vaudra rien pour l'autre. C'est ce que peut seul juger un homme compétent en la matière, ce qui rend d'autant plus difficile le choix du manager.

Avec le grand fond nous en aurons terminé avec ces conseils d'entraînement pour le tourisme ou le sport à bicyclette ; le meilleur souhait que nous puissions faire à nos lecteurs c'est d'en tirer quelque profit.

LES COURSES DE SIX JOURS

C'est le grand fond par excellence. Et pourtant, malgré les apparences, c'est une course moins dure certainement qu'une course de 24 heures par exemple.

C'est qu'on a renoncé à demander à un homme l'effort prodigieux de rester en selle pour ainsi dire pendant six fois 24 heures consécutives comme on le fit lors des premières épreuves de six jours, dans lesquelles s'illustra tout particulièrement l'Américain Miller.

On fait courir maintenant les six jours par équipes de deux coureurs, se relayant à volonté. Si bien qu'en principe on ne demande à chaque coéquipier qu'un effort de 12 heures sur 24. Mais ce n'est qu'en principe seulement. Dans la réalité il en va tout autrement. Quand un coéquipier est parti pour se reposer, laissant à son camarade le soin de continuer la ronde, il arrive qu'on vient le réveiller tout à coup, parce qu'une bagarre s'est produite. Un des coureurs s'est sauvé pour essayer de prendre un tour et alors, pour rattraper le fugitif, il faut que tout le monde soit debout, les deux coureurs de chaque équipe se relayant dès que l'un est fatigué ; au bout du compte, il est douteux qu'un coureur de six



Course des six jours à Paris. Le coureur Brocco se repose.

jours ait à la fin de la 144e heure dormi au total plus de 20 heures.

C'est donc un effort considérable qu'on demande aux compétiteurs d'une épreuve de ce genre. Mais nous le répétons, il est plus apparent que réel. Et la meilleure preuve en est qu'on a vu les spécialistes de ce genre, tels Brocco, Egg et quelques autres, disputer en 3 mois à peine trois courses de six jours : à Madison Square (Amérique), à Bruxelles et à Paris.

Quoi qu'il en soit, les courses de six jours constituent une épreuve à spectacle par excellence. Aussi sont-elles très goûtées du public

et elles sont une des attractions les plus courues du grand public, même de celui qui ne s'intéresse pas spécialement au sport cycliste. A côté d'heures monotones, où en file indienne les compétiteurs tournent en rond nonchalamment, à 15 et même à 10 à l'heure, surtout aux approches du jour, il y a des heures extraordinairement animées au moment des sprints, ou des chasses à la poursuite des fugitifs. C'est l'attente de ces instants d'animation qui fait tout l'attrait des courses de six jours. Et aussi, il faut le dire, le côté pittoresque. Car, comme les coureurs ne quittent pas le vélodrome pendant les six jours, et qu'ils doivent être prêts à tout instant à relayer leurs camarades, on leur installe, en bordure de la piste même, un véritable campement avec une cabine pour chaque équipe. Et c'est là, sous les yeux mêmes du public, qui ne se prive pas — les privilégiés tout au moins, ceux du pesage — de venir les voir de près, comme des bêtes curieuses en cage, qu'ils mangent, boivent, dorment, se font masser, ayant à leur service toute une armée de soigneurs.

Et c'est pourquoi, quand bien même il serait archi-démontré que les courses de six jours ne prouvent pas grand'chose au point de vue de la qualité de ceux qui y participent, il n'en est pas moins vrai qu'elles ont conquis la faveur du public et que, par conséquent, elles ne sont pas près de disparaître.

TABLE

TABLE

	PAGES
PRÉFACE	9
Du vélocifère à la bicyclette	13
LE TOURISME	21
La machine	23
L'entraînement du touriste	30
LA COURSE	33
Les qualités du coureur	37
La machine du coureur	44
Position en machine	45
Avant la course	49
Le départ	54

Professionalisme 66
Courses sur piste 71
La machine 78
La course de vitesse sur piste 83
Vitesse. Professionnels 96
Le demi-fond sur piste 98
La machine 102
La course 103
Demi-fond avec entraîneurs 107
Course de fond 112
Les courses de six jours 120

Nouvelle collection "Sport"

Les sports à la portée de tous par les Champions et les Élites en chaque sport, sous couverture illustrée en couleurs

(Format 11 ¾ × 15 ¾)

Chaque volume : 1 fr. 50

La Natation, par HENRY DECOIN.
La Boxe, par ROBERT EUDELINE.
La Pêche, par CHARLES DENIS.
Le Football Rugby, par R.-W. MAGNANOU.
Le Football Association, par GABRIEL HANOT.
La Course à pied, cross et fond, par JEAN VERMEULEN.
La Course à pied, vitesse et haies, par CHARLES POULENARD.
La Culture physique pour l'Homme. } Par
— — — **la Femme**. } RODOLPHE
— — — **l'Enfant** . . } TRACHET.
Hockey et Basket-ball, par MARCEL VITRY.
L'Aviation. par JEAN DAÇAY.
Sauts et Lancers, par ROBERT CASTE, champion de France d'athlétisme.
Le Cyclisme, par MARCEL BERTHET, ex-recordman du monde de l'heure sans entraîneurs, et ANDRÉ LATOUR, rédacteur à *l'Auto*.

[redacted] R. LACOSTE.

[redacted] HENRI DUDON. rédacteur à *l'Écho*

[redacted] RCEL VITRY, membre du Conseil de [redacted]çaise de Tennis.

[redacted] par H. DUDON, rédacteur à *l'Écho*

[redacted] NEMROD.

[redacted] **d'hiver : Patinage, Hockey sur [redacted] Bobsleigh, Luge, Ski**. par P. FERRAND, [redacted]t des Sports d'Hiver, président de la Commis[redacted]es Règlements et Qualifications.

EN VENTE CHEZ TOUS LES LIBRAIRES
et contre mandat ou timbres-poste aux

ÉDITIONS NILSSON, 8, Rue Halévy, Paris

(*Port 10 % en plus*)

Biblioteka Gł. AWF w Krakowie

85855

Nouve

Sous couvert

Pour être
Pour être
Pour être bon boxeur, par L. CHARTIER.
Pour être souple et [illegible]ureux, par H. DISPAN.
Pour être bon coureur [illegible]pied, par MARTIEN ROGER.
Pour être bon cyclis[illegible]e, par L. NAGEON.
Pour être bon joueur de rugby, par B. LEROUX.
Pour être bon joue[illegible]r d'association, par H. CLEMENT.
Pour être bon athl[illegible]e, par P. MOREL.
Comment se défend[illegible]e dans la rue, par P. MOROT.
Pour être bon joueur de tennis, par P. MOREL.
Pour être bon sauteur et lanceur, par THOINANT.
Pour être bon patineur, par M. CROZIER.
Pour être bon marcheur, par R. DIZIER.
Pour être bon tireur, par P. LELONG.
Pour être bon lutteur, par A. DUTEAU.
Pour être bon gymnaste, par L. MÉRIEL.
Pour être bon joueur de billard
Comment on fait de l'escrin
canne, par M. CROZIER.
Comment devenir athlète com
Comment lutter au Catch as C
ROLAND.
Comment on fait de l'aviron, par P
[illegible]la boxe, à
[illegible]VER.
[illegible]football, à la
[illegible]r L. MEYER.

[illegible]US LES LIBRA
[illegible]timbres-poste aux
[illegible]3, Rue Halévy, Par
en plus)

[illegible]PRIMERIE KAPP, PARIS-VANV

Biblioteka Gł. AWF w Krakowie

1800054277