

Auteur ou collectivité : Hoiry, René

Auteur : Hoiry, René

Auteur secondaire : Ravaud, Charles

Titre : Ce que tout cycliste doit savoir

Adresse : Bayonne : imprimerie du "Courrier" 1926

Collation : 1 vol. (40 p.) : couv. ill., tabl. ; 18 cm

Cote : CNAM-BIB Br 1019

Sujet(s) : Bicyclettes -- Histoire ; Courses cyclistes ; Coureurs cyclistes ; Cyclotourisme

Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?BR1019>

Br. 1019

DÉPOT LÉGAL

BASSES-PYRÉNÉES

N° 218

1926

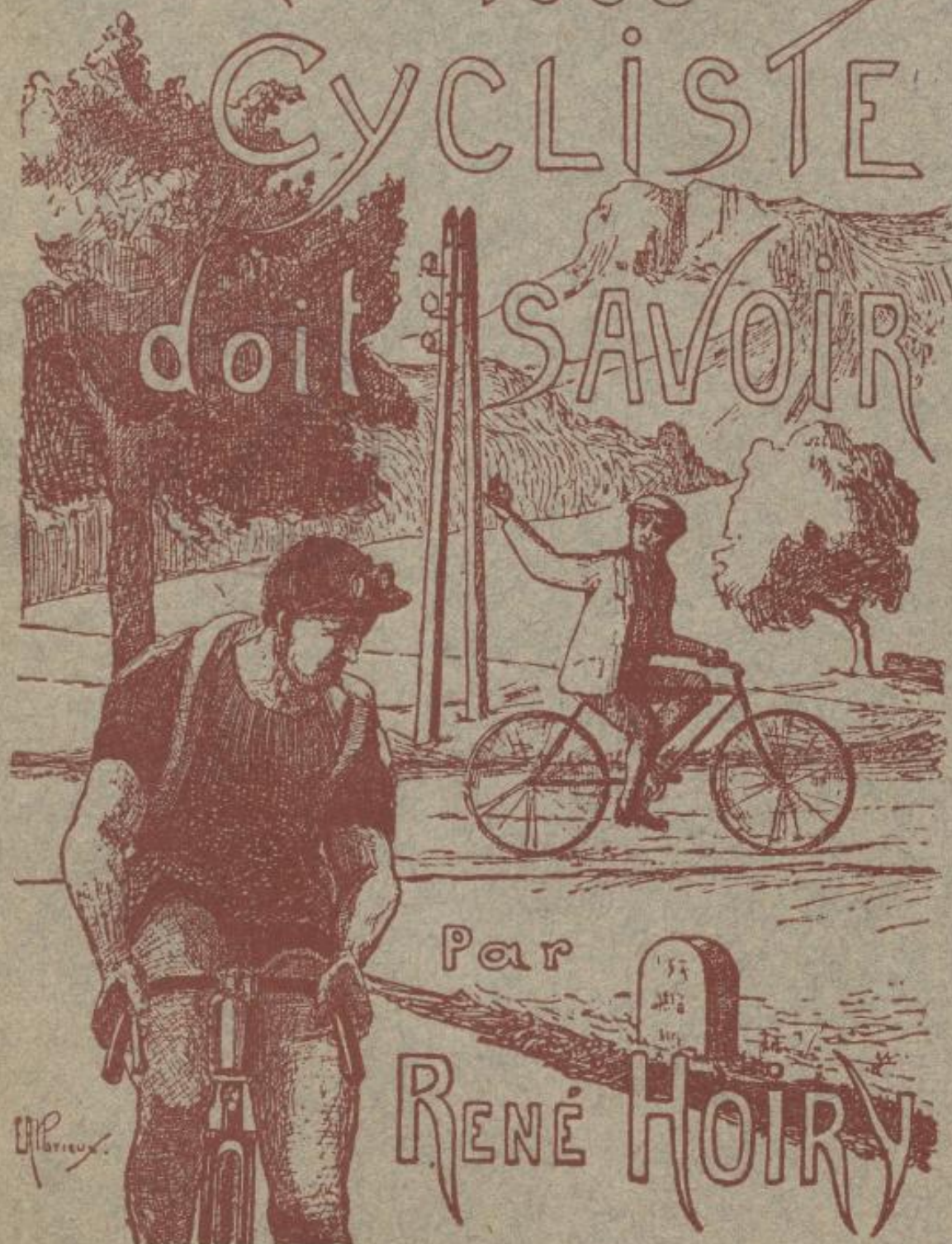
CE que

Tout

CYCLISTE

doit

SAVOIR



Par

RENÉ HOIRY

D.L.

1926

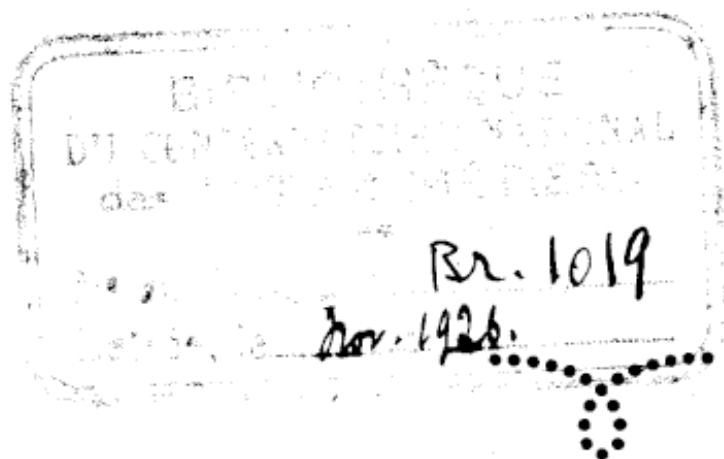
Br. 1019

Ce que tout Cycliste doit savoir

PAR

RENÉ HOIRY

avec Préface de M. Ch. RAVAUD



Prix; 2 fr. 50

BAYONNE

IMPRIMERIE DU "COURRIER" RUE JACQUES - LAFFITTE, 9

1926



PRÉFACE

Le 13 Avril 1925.

Je viens de parcourir votre petit opuscule « *Ce que tout cycliste doit savoir.* »

Permettez-moi de vous dire que ce petit travail est tout à fait remarquable en ce sens qu'il renferme, exposé de façon claire et précise tous les « tuyaux » dont peut avoir besoin celui qui veut comprendre que le cycle est réellement devenu un bienfait social.

Chaque chapitre de votre opuscule a sa valeur propre. Il résume admirablement l'histoire de la « vélocipédie », et votre précis d'entraînement et de ravitaillement (courses) est d'une netteté et d'une vérité indiscutables.

Enfin votre chapitre tourisme est tout à fait exact et je suis heureux d'avoir à vous féliciter pour une tâche qui rendra les plus grands services aux néophytes de la bicyclette.

Encore une fois tous mes compliments et bien sincèrement à vous.

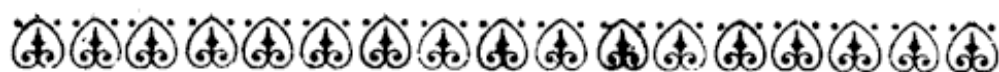
Charles RAVAUD.



AVANT - PROPOS

Le lecteur trouvera ici, non pas un ouvrage complet au point de vue technique, ni une œuvre littéraire. Dans cet opuscule, je n'ai eu l'intention que de concrétiser les renseignements puisés aux sources les plus autorisées, les enseignements qu'une longue pratique du vélo et des exercices physiques en général m'ont permis d'acquérir et, enfin, quelques conseils pratiques dont l'application est la plus fréquente.





Ce que tout Cycliste doit savoir

CHAPITRE I

L'ORIGINE DU VÉLO

En se rapportant à l'Histoire générale de la vélocipédie de BAUDRY DE SAUNIER, on peut voir que l'idée du vélo fut lancée en 1790 par M. de Civrac. Il ne fut à sa création qu'un véhicule tout à fait rudimentaire, constitué par deux roues en bois, réunies, dans leur sens radial, par une traverse, également en bois, servant de selle. L'appareil ainsi constitué fut dénommé « Célérifère ». Cette appellation fut changée quelques années plus tard en « Vélocifère » et l'on donna le nom de Vélocipède à celui qui le montait.

Ce n'est que 30 ans plus tard, en 1818, que DRAIS de SAUERBON, baron badois, imagina un vélocifère articulé qui prit le nom de « Draisienne. »

Il faut arriver en 1855 pour voir le système de propulsion au pied poussant sur le sol, se transformer heureusement, remplacé d'abord par une manivelle, puis par une pédale ; ce fut l'œuvre de MICHAUX.

Vers la même époque, un ouvrier carrossier de

Pont-à-Mousson nommé LALLEMENT fabriqua aussi manivelles et pédales, s'adjoignant, pour le lancement de son système, l'anglais Carrol.

De l'émulation et de la rivalité des deux inventeurs naquit, dix ans après, le vrai « vélocipède ».

1874 vit l'éclosion de modèles nouveaux dont les plus connus sont : le « Cryptos », modèle plus réduit que le grand « Bicycle », lequel, après transformations successives, prit vers 1885 la forme de la bicyclette actuelle.

Ces diverses machines étaient montées sur des cacoutchoucs creux ou pleins et les premiers pneumatiques n'apparurent qu'en 1890. Le confort qu'ils apportèrent donna à l'industrie du Cycle un essor considérable et depuis, grâce aux constantes améliorations apportées, nous sommes arrivés au véhicule robuste, léger et élégant, dont nous sommes les fervents adeptes.

Telle est, succinctement résumée, l'histoire généalogique de la bicyclette.

CHAPITRE II

DE L'UTILITÉ DE LA BICYCLETTE

L'utilité de la bicyclette est incontestable. Son prix de revient tout d'abord assez élevé, variant entre 700 et 1000 francs, ne permettait qu'aux gens riches de l'acquérir, surtout si l'on considère la valeur d'achat de 1000 francs à cette époque. Mais elle est aujourd'hui à la portée de toutes les bourses, surtout avec les facilités de paiement accordées par les Maisons de Cycles.

Au début, la bicyclette eut inévitablement de nombreux détracteurs, c'est la rançon du progrès. Actuellement encore, nous l'entendons décrier par des gens qui, pour la plupart, ne l'ont jamais utilisée. Nous, qui en sommes les fervents, devons en être les apôtres et suivre l'exemple du grand écrivain sportif PIERRE GIFFARD, défenseur énergique de sa cause et dont les efforts ont heureusement porté leurs fruits.

L'ouvrier se rendant à son travail est son plus grand usager. A la campagne elle rend des services incontestables et bien rares sont les foyers où il n'y a pas une bicyclette. Grâce à elle le paysan se sent moins isolé et, en cas de maladie, de blessure ou de sinistre, c'est elle qui permettra de quérir le secours en temps utile. En dehors de son utilité, elle apporte aux villageois, qui en sont souvent privés, une distraction saine et agréable.

Je ne m'étendrai donc pas davantage sur les bienfaits apportés par la bicyclette, vous en connaissez tous les avantages multiples pour toutes les catégories sociales, tant à la ville qu'à la campagne.

CHAPITRE III

LES COURSES

L'engin étant dès lors praticable, l'idée des compétitions en découla tout naturellement. La première course se déroula le 7 novembre 1869 sur le parcours Paris à Rouen soit 123 kilomètres. Elle obtint un retentissant succès puisque plus de 300 coureurs se firent inscrire. Cependant, mis au

pied du mur, beaucoup se récusèrent et une centaine seulement prirent le départ.

C'est en 10 h. 45 que le vainqueur J. MORRE franchit la distance, à la moyenne de 12 km. Cela vous fait sourire, mais vos vélos actuels fins, légers et roulants, n'ont rien à voir avec les machines de ce temps-là.

Je n'entreprendrai pas de vous énumérer successivement la liste complète des épreuves qui suivirent, je vous citerai seulement celle qui déclencha la série des épreuves de grand fond.

En 1891, Pierre GIFFARD créa Paris-Brest et retour. Cette randonnée de 1200 km. d'une seule traite, parut fantastique à l'époque et nombreux furent les critiques clamant à tous les échos que c'était la mort du cyclisme. Son succès triomphal montra, mieux que tout autre commentaire, l'inanité de ces prédictions et, à l'heure actuelle, sa vogue ne s'est pas démentie.

Puis, vint le Tour de France, mots magiques répondant à tous les Messieurs « Tant pis », petits pontifs bedonnants ou maigrichons, qui qualifient cette apothéose du muscle, de l'intelligence et de l'énergie humaine, de Tour de souffrance, Calvaire de martyrs et autres épithètes aussi ronflantes qu'absurdes... Du reste, il n'est aucune épreuve, dans aucun sport, ni dans une autre nation, qui obtienne un succès aussi général. Du Monsieur qui confie sa précieuse personne à sa « Rools » rapide et nickelée, jusqu'au gamin qui, en fait de vélo, ne possède encore que des pinces à pantalon, tout le monde connaît le Tour de France. Les paysans eux-mêmes, si acharnés au labeur, quittent un

instant leur champ pour regarder passer sur la route ces hommes qui semblent jeter un défi aux kilomètres. Quant aux villes-étapes, là, c'est l'attente fiévreuse et les cris délirants à l'arrivée des as dont les noms volent de bouche en bouche d'abord, pour ne faire ensuite qu'une longue clameur. Que ceux qui répandent partout que le cyclisme se meurt aillent donc jeter un coup d'œil à ces arrivées, ils verront si l'enthousiasme décroît et si ce sport n'intéresse plus personne. Au fait, croyez-moi, ils y sont et ont souvent, par des ruses d'Indien Sioux, décroché une place dans la tribune officielle.

Bien que ne voulant pas parler des Courses actuelles, je me suis laissé écarter de mon sujet par le Tour de France, parce que j'estime que c'est le couronnement d'une carrière de coureur que d'avoir « fait premier au Tour ». C'est, du reste, à vous, jeunes espoirs, la grâce que je vous souhaite à tous : on ne sait jamais, dans dix ans il faudra bien que nos vieilles gloires passent la main à leurs juniors.

Puisque nous venons d'aborder le chapitre courses, nous allons entrer dans quelques considérations qui intéressent tous ceux qui, pour se servir de l'expression du regretté Faber « Veulent abattre des kilomètres en qualité de coureur ».

Que faut-il pour faire un coureur cycliste ?

M de la Palisse aurait répondu : Un homme et un vélo (à condition bien entendu que le vélo ait existé de son temps).

Occupons-nous d'abord de l'homme, c'est-à-dire de sa constitution, de ses dispositions physiques,

de sa santé et de son moral ; nous aborderons ensuite la question primordiale de son entraînement.

1^o *Une constitution robuste.*

Il nous paraît inconcevable de voir s'aligner dans une course des coureurs qui seraient bossus, bancals, manchots ou atteints d'infirmités patentées. Mais en dehors de ces disgrâces respectables et apparentes, il en est d'autres qui pour être cachées n'en rendent pas moins ceux qui en sont atteints, impropres à ce sport violent, sous peine de graves complications.

Il est bien entendu qu'en dehors des courses, ces mêmes individus peuvent faire du vélo d'une façon rationnelle, non seulement sans dommage, mais encore avec profit pour leur état général.

Aussi, je souhaite vivement que les Sociétés auxquelles les jeunes gens confient leurs destinées sportives, prennent l'initiative d'exiger de leurs coureurs un certificat du Médecin le plus qualifié pour ce diagnostic, avant de les autoriser à défendre leurs couleurs. La délivrance d'une licence de l'U. V. F. ne devrait être accordée qu'à cette condition. Vous m'objecterez que cette façon de procéder causera des défections ! Belle raison, vous dirai-je. Voyons, MM. les Dirigeants, relisez vos statuts, vous y trouverez très probablement ceci : « La Société a pour but le développement du Sport cycliste. » Or, une des conditions de ce développement, c'est son succès auprès du public. Croyez-vous que le spectacle de jeunes gens arrivant exténués, vidés, pour employer l'expres-

sion à la fois si juste et si imagée et se traînant défigurés par une fatigue excessive dans les Contrôles et aux Arrivées, soit fait pour nous attirer des fervents ? A la rigueur, le Public admet cela pour les grands As ou les Professionnels qui, eux, en font un métier ; mais quant aux jeunes, ménageons-les, non seulement au point de vue spectaculaire, mais aussi et surtout dans leur intérêt, c'est pour nous un devoir rigoureux.

Les dirigeants doivent se rappeler que leurs fonctions leur créent surtout des devoirs envers les coureurs d'abord et envers leur Club ensuite. C'est pourquoi le rôle du Manager-Soigneur devrait, à mon avis, être prépondérant dans la discussion des admissions pour les coureurs à courir telle ou telle épreuve.

Je ne veux pas m'étendre ici plus longuement sur ce sujet, mais je le laisse à la réflexion des intéressés.

Le jeune coureur se présentant au début de chaque année (sa constitution, à cette époque de la croissance, changeant tous les ans, il appartient aux dirigeants, s'il est reconnu apte par le Médecin, de commencer l'entraînement sportif du sujet.

Il est indiscutable qu'un coureur bien préparé, par une éducation physique générale, aux efforts violents et continus, aura beaucoup plus de chance de briller qu'un autre doué de qualités naturelles supérieures, mais n'ayant pas acquis la souplesse et l'élasticité des muscles par des exercices quotidiens et pratiqués sérieusement.

En dehors de cette séance d'éducation physique quotidienne dont la durée doit être d'un quart

d'heure au moins et qui, suivant la constitution de l'intéressé devra s'appliquer au développement général ou, plus particulièrement, à telle ou telle partie du corps, il tombe sous le sens qu'une sortie d'entraînement journalière sera nécessaire au jeune coureur.

Là encore, la question est souvent agitée de savoir la distance à accomplir journellement et dans quelles conditions ?

De d'avis général des étoiles de la route, 25 km. est la dose normale pour le maintien en condition. Ces 25 km. au train doivent être coupés, dans les 10 derniers, de quelques sprints poussés à toute allure, mais, et ceci est très important, le coureur doit toujours rester en dedans de ses moyens. Maintenant, à l'approche d'une course de 150 ou 200 km. il lui faudra, deux fois par semaine, faire au moins 100 km. au train, sans forcer bien entendu. Dix jours avant la course il devra même accomplir la distance totale et de préférence sur le parcours de cette épreuve. L'entraînement routier devra cesser deux jours avant la course et cette trêve sera réservée à deux séances d'assouplissement et à un massage sérieux. Il me reste à dire, à ce sujet, que les sorties d'entraînement doivent avoir lieu de préférence le matin.

2° Une nourriture spéciale tant à l'entraînement qu'en course.

De l'avis des professionnels, la nourriture doit être abondante, mais légère. Il est évident que le régime des bananes, du poulet et autres denrées

préconisées n'est pas à la portée de toutes les bourses, mais, tout au moins pour l'entraînement, on peut remplacer ces dernières par des côtelettes *grillées* et minces. La viande de porc n'est pas recommandable, parce que lourde et par conséquent indigeste. Pas d'alcool pur, ni pendant les périodes d'entraînement, ni pendant la course, surtout pas de doping (1), pour les jeunes en particulier. Son effet, extrêmement passager, est suivi d'une dépression fatale qui enlève tous ses moyens au coureur et, à la longue, ruine son estomac et sa constitution en général.

Dans les milieux autorisés, on estime que le coureur doit emporter pour :

50 km. : 2 bananes.

75 km. : 3 bananes et 1 orange.

100 km. : 1 côtelette grillée très mince, 2 bananes, 1 bidon de café additionné très légèrement d'alcool.

125 km. : 1 côtelette grillée, 3 bananes, 1 bidon de café.

150 km. : même régime, plus 1 bidon de viandox ou bouillon de viande très léger et dégraissé.

175 km. : 1 côtelette grillée, 4 bananes, 2 bidons comme ci-dessus, 1 ou 2 œufs frais gobés au Contrôle.

200 à 250 km. : même régime plus 1 côtelette.

3° *Eviter la défaillance.*

Il est un préjugé, dit Henri Pélissier, qui consiste

(1) C'est-à-dire usage de stimulants tels que : caféine, alcools, strychnine, etc,

à croire que le coureur défaille par les jambes, quand c'est au contraire d'abord par l'estomac que la défaillance se produit. Aussi le coureur ne devra-t-il user que très modérément d'aliments acides ou crus (salades, marinades, etc...) de tout alcool, de vin pur en dehors des repas. C'est à cette seule condition qu'il maintiendra sa forme et ne sera pas victime en course de ce douloureux tiraillement d'estomac précurseur immédiat de la défaillance.

Nous venons de voir d'une façon générale l'entraînement du routier : gymnastique, entraînement cycliste sur route, alimentation à l'entraînement et en course.

Voici donc notre coureur fin prêt, voyons maintenant sa machine .

4° Un vélo de course.

D'une façon générale, toutes les grandes firmes fabriquent à l'heure actuelle des vélos de course excellents. Certes on peut reprocher à telle ou telle marque, soit la faiblesse de fourche, soit celle du cadre, soit quelque autre partie défectueuse, mais en résumé, toutes sont à peu près qualifiées pour fournir une machine répondant aux besoins demandés. Cependant le coureur devra s'informer sérieusement, avant d'adopter telle ou telle marque, des caractéristiques de chaque fabrication et ce, non pas aux Agents de ces marques, mais à des coureurs et à des amateurs impartiaux. Chaque marque comporte elle-même des sous-marques qu'il

faut connaître, ainsi que des machines d'un type plus ou moins étudié et renforcé pour la course.

Cette question du choix de la marque résolue, le coureur choisira le modèle de cadre convenant le mieux à sa taille et à sa structure.

Vient ensuite la question du guidon et des boyaux.

Pour le premier, la chose est si importante, que beaucoup de maisons ayant des vélos en service les mettent à la disposition des coureurs sans guidons, laissant à ceux-ci le soin de s'en pourvoir et certains en conservent le même guidon plusieurs années, tant ils craignent le moindre changement de position.

Quant aux boyaux, prenez-les en pur para ou mieux encore ces singles-tubes extra-légers dont les joues ne comportent qu'une toile gommée biais très souple et dont chaque chape est renforcée d'un entoilage fil croisé caoutchouté très résistant. Un bon boyau se paie actuellement de 40 à 80 francs, mais le dernier modèle, du reste assez difficile à se procurer, vaut de 70 à 80 francs.

En tous les cas, je ne conseille pas aux coureurs de partir en course avec des boyaux fatigués ou mal cousus. Le travail intense qui leur est demandé en course, surtout dans les côtes, aura tôt fait de les mettre hors d'usage et vous pouvez partir avec la certitude de crever une ou plusieurs fois, autrement dit de ne pas vous classer. Quand vous participez à une course, emportez des boyaux presque neufs, c'est-à-dire mis à l'épreuve pendant une cinquantaine de kilomètres et qui, par conséquent, en cas de crevaisson s'adapteront facilement à la jante.

5° *La position. — Le développement.*

Nous allons aborder maintenant le Chapitre concernant la position du coureur sur sa machine. Question d'une extrême importance si l'on considère le surcroît de fatigue occasionné par une position défectueuse.

Nous avons entamé au chapitre précédent la question du guidon ; nous allons la reprendre au sujet de la position.

La partie la plus personnelle du vélo, c'est le guidon. Les roues, et les différents accessoires sont interchangeables sans autre dommage en course que les pertes de temps. Mais la position du guidon ne doit pas varier, sous peine d'un préjudice constant durant le temps nécessaire à son accoutumance.

Le coureur choisira donc un profil lui convenant, puis occupant successivement sur son guidon les diverses positions, il n'hésitera pas à les modifier (à chaud de préférence) si l'une ou plusieurs de celles-ci ne lui conviennent pas, l'aisance entière dans toutes les positions des mains étant absolument nécessaire. Maintenant il est indiscutable que les routiers ne doivent pas adopter la position avancée et surbaissée des pistards, la question de résistance de l'air entrant peu en ligne de compte sur route, en comparaison avec la fatigue occasionnée par cette position trop longtemps occupée.

Les tubes de guidon sont toujours trop minces pour que les mains aient une prise entière et résistante. Pour remédier à cet inconvénient, les coureurs ont d'abord recouvert ces tubes d'une épaisseur de chatterton ou de boyauline. La plupart ont

désormais adopté les poignées en caoutchouc mousse, qui, très élastiques remplissent toutes les conditions désirées. La raison essentielle de ces poignées de différents modèles est d'absorber en partie les chocs de la route et de supprimer presque entièrement la crispation des doigts si douloureuse à la longue.

Dans la question position, celle de la selle est également primordiale. Une selle placée trop haut supprime une partie de l'effort musculaire, car il se produit ce que l'on peut appeler un point mort au moment où l'un des pieds est à fond du coup de pédale et a de la peine à s'y maintenir. Il en résulte une perte de l'effort et un mouvement de jambes saccadé qui vous occasionnera promptement une crampe aux mollets. Dans le cas contraire, la selle étant trop basse, vous perdez toute souplesse, travaillez en force, ce sont les genoux et le muscle supérieur de la jambe qui ne tarderont pas à vous rappeler à l'ordre et vous l'éprouverez par cette sensation de détente lorsque, quittant la pédale, vous allongerez la jambe ; le mouvement régulateur de l'articulation du genou n'est, dans ce cas, pas terminé.

Avant de terminer la question de la selle, je crois utile de recommander son assouplissement par le frottement, le battage et l'imbibition de matière grasse. A ce sujet je préconise la vaseline pharmaceutique boriquée car il est évident qu'avec l'échauffement de la selle, les émanations d'huile minérale ou de graisse de même nature ne peuvent qu'agir d'une façon malencontreuse pour le postérieur de l'intéressé.

La question du développement à adopter est aussi d'une extrême importance. Comme règle générale on doit envisager de prime-abord une grande rapidité de jeu des jambes et, à mon avis, celle-ci ne s'acquiert que par l'usage, au début de l'entraînement, d'un petit développement en roue fixe. Au bout d'un certain temps quand le coureur se sera habitué à tourner vite et rond, ce qui est le but de l'entraînement en roue fixe, celui-ci pourra adopter progressivement un développement plus grand et enfin rouler en roue libre. Selon le profil du parcours et selon la distance, le braquet devra varier et, il est évident que pour une course de 30 km. il ne saurait être le même que pour 200 km. Néanmoins, le coureur devra chercher son braquet type, c'est-à-dire celui qui lui permettra une bonne vitesse moyenne sans pour cela le mettre en difficulté à la moindre côte. Il ne saurait y avoir de règle absolument fixe, le développement à adopter variant suivant la puissance de l'individu ou sa vitesse de jambes.

En tous les cas, le routier devra posséder au moins deux développements et arriver par des exercices répétés à opérer un retournement de roue dans le délai maximum de 100 secondes.

Plus loin, dans le Chapitre des conseils pratiques, les intéressés pourront consulter une Table des divers développements.

6° *Les derniers préparatifs.*

Le coureur ayant choisi sa machine, l'ayant grée et réglée à sa convenance, non sans avoir pris

conseil de gens autorisés, se trouve, à la suite d'un entraînement sérieux, prêt à conquérir ses premiers lauriers.

Au cours de cet entraînement, il va sans dire qu'il soignera son vélo comme l'instrument de ses succès futurs, il évitera les moments d'humeur pendant lesquels on a tendance à attraper le marteau, ce grand ennemi de la mécanique de précision, il apprendra à maintenir sa chaîne dans un état parfait de souplesse, à choisir son huile pour les roulements et surtout à monter et démonter des boyaux dans le moins de temps possible, cette opération ne devant jamais excéder 3 à 4 minutes. En un mot il devra se familiariser avec sa machine, en connaître tous les rouages et être susceptible de faire toutes les réparations de fortune. Avant le départ, il s'assurera par un sévère examen et après un petit canter que tous ses écrous sont parfaitement serrés et que ses freins fonctionnent d'une façon souple et puissante, que ses boyaux ne se dégonflent pas que sa direction est à la fois fixe et souple, en un mot, que toute sa machine est parfaitement réglée. Les chutes en course sont, la plupart du temps, provoquées par des accidents de machine.

7° Les qualités du coureur et l'art de courir.

Les qualités essentielles du coureur doivent être le sang-froid et l'énergie. Par sang-froid, je veux dire non seulement la maîtrise absolue de sa machine à toutes les allures, mais encore l'observation constante de soi-même et de ses concurrents. Après trois ou quatre courses régionales, un coureur doit

pouvoir apprécier tel ou tel homme, connaître ses qualités, ses défauts, sa tactique. Il est indispensable de savoir si un homme est bon au train ou au sprint, s'il est accrocheur ou s'il possède à la fois toutes ces qualités. Dans ce dernier cas, ce qui est très rare, il faut chercher le défaut de la cuirasse permettant de le lâcher à un moment quelconque, sans risquer d'être rejoint. Se révèle-t-il grimpeur ou peut-il tenir un train terrible sur le plat ? Est-ce l'homme de la distance ? Par où commence-t-il à fatiguer, est-ce l'estomac, le souffle, le cœur, les jambes ? Autant de questions auxquelles un coureur régional doit pouvoir répondre au sujet de ses concurrents.

Il est évident qu'il ne suffit pas d'être fixé sur la valeur et les possibilités des autres, il faut encore et surtout se connaître soi-même, c'est-à-dire savoir son point faible et se faire par suite une tactique permettant de rester toujours en dedans de son effort tout en ne décollant pas le peloton de tête. D'une façon générale je ne considère pas comme fin coureur celui qui mène la course plus souvent qu'à son tour pour afficher sa supériorité, c'est une mauvaise manière, à moins que la course soit très courte et que sa classe soit vraiment supérieure à celle de ses concurrents. Du reste l'expérience a maintes fois démontré que c'est rarement celui qui mène la la course de bout en bout qui franchit le premier la ligne d'arrivée.

Il y a encore l'entente entre les coureurs et les équipes d'un même club. Dans les challenges, tout particulièrement, c'est une condition indispensable du succès. Les Dirigeants devraient s'atta-

cher à cultiver cet état d'esprit au lieu d'opposer parfois tel ou tel de leurs poulains et les traiter tous, depuis la vedette, jusqu'au débutant, sur un pied d'égalité morale. Ceci est une question délicate qui doit être laissée à l'initiative des intéressés, être l'objet de leurs efforts, et dans le détail de laquelle je n'entrerais pas.

Après la course.

La course terminée ne restez pas à traîner aux abords de l'arrivée. Songez que le dimanche suivant vous avez une autre épreuve à disputer, ne risquez pas de perdre le bénéfice de vos patients et rudes efforts pour acquérir la forme, en contractant un refroidissement qui peut avoir pour vous les suites les plus graves. Rejoignez votre vestiaire immédiatement et, après un nettoyage et un massage sérieux, reprenez au plus tôt vos habits de ville. Surtout abstenez-vous d'absorber une consommation froide avant qu'il se soit écoulé au moins deux heures, vous contracteriez votre estomac et risqueriez une bronchite.

Quelques conseils encore :

Ayez toujours une excellente tenue en course, comme dans les Contrôles, songez que la foule vous regarde et que les yeux de la Renommée aux Cent bouches sont attachés sur vous. Vous-même et votre Club produirez une impression plus ou moins favorable, suivant que votre présentation sera plus ou moins correcte. Et puis, aussi, observez votre langage, n'oubliez pas qu'il y a là des gens qui se dérangent pour voir du sport et pour l'en-

courager par leur présence et parfois par leurs subsides et non pour entendre des propos grossiers ou malséants. En un mot, défendez la cause morale du Cyclisme, votre intérêt ne fera qu'y gagner.

Dans ce Chapitre des Courses nous avons vu successivement la constitution, l'entraînement, le régime et la manière de courir. Il est évident que tout ce qui y est exposé n'est pas une règle absolue et ne peut s'appliquer indistinctement à tous les individus. Cependant, d'une façon générale, en suivant les principes qui y sont exposés, vous ne pouvez qu'améliorer votre forme et j'ose espérer qu'ils vous seront d'un grand appoint pour vous aider à acquérir la renommée d'un Champion local ou même régional, probe, consciencieux et sympathique.

CE QUE GAGNENT LES VEDETTES. — LEUR AGE.

Il me reste à vous exposer succinctement, à titre documentaire, les différents revenus des principaux professionnels, mais je vous mets en garde contre la splendeur des chiffres et vous invite à comparer votre qualité avec celle des as qui y sont cités, vous verrez qu'à moins d'être une étoile de première grandeur, le métier ne nourrit pas son homme. (Les chiffres cités sont ceux de 1924.)

GIRARDENGO. — A couru en été 180 courses. Sur piste demande 5000 le dimanche et 3000 la semaine. A touché environ 450.000 pour l'année.

Chacun des PELISSIERS gagne 150.000 par an et est payé 3500 par mois. Bottechia et Thys touchent 3000. BUYSSE, 2700. Tous leurs prix

sont doublés ou triplés et ils touchent en outre de nombreuses indemnités.

Chaque Tour de France rapporte au moins de 50 à 80.000 francs au vainqueur. Bordeaux-Paris : 25.000. Paris-Roubaix : 10.000.

BOTTECHIA a gagné 250.000 francs en deux ans. Les autres, les plus réputés, gagnent de 80 à 100.000 par an. 50 coureurs de 30 à 60.000 ; ce sont les privilégiés, autrement dit, il y a 100 sur 500 professionnels qui s'en tirent, les autres font un métier de misère.

Ces chiffres sont communiqués par M. Gaston BENAC.

Voici maintenant l'âge de quelques as d'après P. DELBLAT.

Gabriel POULAIN a -passé la quarantaine LINART a 41 ans, SERES 37 et Jules MIQUEL 35 ans. Henri PELISSIER a 36 ans, ALAVOINE, 36. MOTTIAT, THYS, MASSON sont sensiblement au-dessus de la trentaine. BROCCO a 41 ans, DERUYTER en a 36.

D'une façon générale, vous voyez que les vedettes ont presque tous de 30 à 35 ans, c'est une preuve que le métier de champion cycliste est des plus difficiles et que la qualité, secondée par la Renommée, ne se fait jour que lorsque le coureur est réellement devenu un homme fait.

CHAPITRE IV

LE TOURISME

1^o *Ses avantages. — Sa pratique.*

Tout le monde ne peut pratiquer la course de vélo, mais ce qui est à la portée de tous, c'est le tourisme. Cette question du tourisme à bicyclette a déjà fait couler des flots d'encre, aussi n'ai-je pas l'intention de ressasser de nouveau ce qui a été dit à ce sujet. Cependant, poursuivant le but pratique de ce petit opuscule, je vais me permettre de vous donner quelques conseils suggérés par l'expérience.

Je ne puis passer sous silence les bienfaits du cyclo-tourisme. Au point de vue physique, c'est un des meilleurs exercices qu'il soit : tous les muscles travaillant dans un rythme cadencé et rationnel. C'est dans l'atmosphère vivifiante du plein air que ces efforts se développent, entretenant l'élasticité de la machine humaine, l'aguerrissant et la fortifiant pour la lutte contre les mille petites misères inhérentes à notre nature.

Au moral, il est indiscutable que le cyclo-tourisme est la plus saine des distractions et la meilleure école d'énergie et de débrouillardise. Quelle que soit la région habitée, il est certain qu'elle a des attraits touristiques qui, pour être différents selon qu'elle est en plaine, en montagne ou qu'elle s'étale au bord de la mer, n'en sont pas moins certains. Il tombe donc sous le sens que les privilégiés qu'attire le plein air, aient recours au cyclo-tourisme

pour connaître et apprécier les charmes de notre France et plus particulièrement de la région où ils sont appelés à vivre. Les promenades à pied ? Très bien, seulement, elles ne peuvent avoir qu'un rayon restreint, d'autant plus qu'au cours d'une randonnée rien ne vous empêche de descendre de machine, de la déposer dans quelque auberge ou quelque ferme des environs du point de vue que vous voulez atteindre. En chemin de fer votre itinéraire est invariablement fixé par les rubans d'acier, la vitesse trop grande, le champ de vue restreint, l'horaire absolument fixe et l'avantage physique nul. L'auto a un rayon d'action plus détaillé, mais elle aussi va trop vite et ne peut passer partout, sans compter naturellement, les frais énormes que ce mode de locomotion entraîne. Il y a bien le cheval qui est un moyen idéal de faire du tourisme, mais c'est un véritable luxe que d'entretenir cet animal aussi sympathique que dispendieux.

Il n'y a donc que le vélo qui réalise pratiquement les conditions requises, quand au moyen de transport pour faire du bon tourisme à peu de frais.

Maintenant il convient de distinguer deux catégories dans le cyclo-tourisme :

La Sortie-promenade, le grand tourisme.

La première peut être pratiquée par tous ceux qui savent monter à bicyclette. Quant à la seconde elle demande un peu d'entraînement, des qualités plus solides et une préparation plus complète.

La Sortie-promenade est à préconiser, car c'est avec la course le meilleur élément de propagande pour la diffusion et le développement du sport cycliste. Il s'adresse à tous les adeptes du vélo et

démontre rapidement, et d'une façon effective, les nombreux avantages de sa pratique.

La Sortie-promenade n'exige de la part de celui qui s'y livre aucune aptitude spéciale, car le fait de parcourir une quarantaine de km. à une moyenne de 12 km. à l'heure, ce parcours étant du reste coupé de haltes, l'effort qu'il demande n'est pas au-dessus des moyens de la généralité. D'autre part, l'agrément de rouler en compagnie donne à chacun des promeneurs, un entraînement qui fait oublier la fatigue.

Au point de vue distraction, il va sans dire qu'il est plus intéressant de voyager en groupe, ce qui permet d'échanger ses impressions et empêche la monotonie, plutôt que de rouler solitaire et silencieux.

La question la plus importante est le choix d'un Capitaine de route qui ait autorité pour régler tous les détails de la sortie : itinéraire, vitesse moyenne, haltes, ainsi que l'observation des règles de la bonne tenue. Cette dernière condition est nécessaire, si l'on ne veut pas risquer de voir les adeptes s'abstenir les uns après les autres et préférer rouler seuls que d'être astreints à entendre des propos déplacés ou à se promener en compagnie de personnes de mauvais genre. C'est surtout à l'intention de l'élément féminin que je rappelle cette dernière observation, laquelle devra retenir tout spécialement l'attention du Capitaine de route.

Quant au grand tourisme, il nécessite des qualités plus sérieuses d'endurance et une connaissance plus complète de la pratique du vélo. Le touriste qui confiera à sa bicyclette le soin de lui

faire voir du pays devra d'abord tracer son itinéraire en laissant quelque marge pour l'imprévu, c'est du moins mon avis. D'autres pensent au contraire qu'il est préférable de marcher à sa fantaisie et laisser à l'improvisation du hasard le soin de régler sa randonnée. Je crois que cette dernière méthode ne peut donner que des déboires. Les étapes étant fixées jour par jour, il n'est pas néanmoins strictement obligatoire d'observer, pour chacune d'elles, un horaire immuable qui supprime tout imprévu et diminuerait cette sensation de liberté si chère aux amants de la route.

D'une façon générale, je puis dire qu'il est préférable d'accomplir la plus grande partie de l'étape au lever du jour et la seconde après la grosse chaleur, vous profiterez ainsi des heures fraîches de la matinée et le soir vous continuerez votre route suffisamment à temps pour visiter la ville-étape.

2^o *Le Vélo de Tourisme*

Il est un préjugé qui fait croire qu'un vélo monté avec un cadre à gros tubes et muni d'une infinité d'accessoire est le type du véritable vélo de tourisme. De l'avis de tous les vrais amateurs c'est une erreur grossière, car c'est dans la qualité du métal, le montage et le profil qu'il faut chercher la solidité. Un vélo de tourisme ne résisterait pas sans avaries à une étape du Tour de France étant donnée la vitesse et les à-coups qu'il aurait à subir. Le vrai type du vélo de grand tourisme, c'est le modèle Tour de France qui possède les qualités de solidité et de légèreté nécessaires aux longues

randonnées. Il est évident qu'il y a lieu d'y adapter quelques détails de confort, sa destination n'étant plus alors de faire de la vitesse. C'est le guidon type « Trials » adopté par les « Audax » d'une façon générale qui me paraît convenir le mieux ; munissez-le de poignées mousse, et vous en aurez toute satisfaction. Choisissez votre selle dans le type touriste et veillez à ce qu'elle soit résistante et très élastique. Les roues doivent, à mon avis, être à jantes bois, soit à boyaux ou, ce qui est préférable, à démontables en pur para, le rendement en étant sensiblement égal, l'usage moins difficile, permettant de nombreuses réparations et offrant plus de confort. A ce sujet, l'utilité d'une selle très souple est de vous permettre d'emprunter des pneus de 28 m/m leur rendement étant bien supérieur à ceux de plus fortes sections et par conséquent la fatigue étant moindre.

Quant au développement, munissez votre roue arrière de deux roues libres dont une au moins à double denture, cela vous fera trois braquets que vous choisirez à votre convenance, mais dont par simple indication, je vous donne les types les mieux appropriés, je crois le petit devra donner environ 3 mètres, le second 4^m 20, et le troisième 5^m 50.

Le chapitre des freins est aussi très important. Il existe de ceux-ci une infinité de modèles ; prenez-les, en tous les cas, très résistants ; veillez à ce qu'ils soient souples et mettez-en un à l'avant et l'autre à l'arrière : vous ne risquerez pas dans une descente au cas où votre câble de frein se rompe, de rester désarmé devant la vitesse acquise, sans cesse grandissante, et occasionnant la plupart du temps

un accident grave : le deuxième frein sera là pour vous sauver de la chute. L'usage simultané des deux freins est très recommandable, mais serrez d'abord le frein arrière, pour éviter les dérapages ; vous ménagerez vos pneus.

3° Ce qu'il faut emporter

Tout d'abord, et ce qui est commun à tous les vélos, quelque destination qu'ils aient, soyez en règle avec le Code de la route. Pour cela que vous faut-il :

Une plaque des Contributions, un appareil avertisseur, un dispositif de freinage, une lanterne et un réflecteur rouge à l'arrière la nuit.

Vous m'objecterez que vous ne sortez jamais la nuit et que la lanterne est un objet encombrant dont vous pouvez facilement vous passer. A cela, je réponds par un conseil de prudence : on ne sait jamais ce qui peut arriver et les accidents sont presque toujours causés par des gens qui sont en défaut. A propos de lanterne, je vous recommanderai celles à éclairage par pile sèche interchangeable, dont certains modèles à projection très claire et d'une construction robuste sont préférables aux lanternes à acétylène qui éclairent bien (quand elles fonctionnent) mais dont l'entretien est désagréable et la durée d'éclairage atteint rarement 3 heures. Ajoutez à cela la difficulté de se procurer partout du carbure, des becs, des verres même, et vous jugerez que son emploi ne donne pas toute la sécurité désirable. Les modèles électriques à éclairage par dynamo sont lourds, encombrants

et exigent un réglage parfait, en outre, leur prix d'achat est très élevé. Quant aux lanternes à huile et à bougies : éclairage nul, extinction par les trépidations de la route et mille autres désagréments.

Choisissez comme avertisseur un timbre très bruyant ; il en existe un modèle à rotation contre le pneu qui répond parfaitement à cette condition. Les autres avertisseurs (corne, sifflets, etc.) ne sont pas réglementaires pour les vélos.

Ayez une pompe longue et légère du modèle course, ce sont celles qui offrent le gonflage le plus rapide et le moins fatigant. Pour les roues, adoptez les écrous à papillon, ce sont les plus pratiques.

Quand le touriste a arrêté son itinéraire et que son vélo est fin prêt, réglé et graissé avec soin, il lui reste une question très importante à régler, c'est celle de son bagage : que faut-il emporter ?

Pour la sortie-promenade :

Si vous êtes monté sur boyaux, emportez-en deux de rechange. Si vous êtes sur pneus, mettez dans votre sacoche : un nécessaire complet de réparation, toile, feuille anglaise, dissolution et ajoutez-y un paquet de Rustines, qui sont pour les chambres à air le moyen le plus rapide de réparation en même temps que le plus efficace. Deux démonte-pneus suffisent, une clef à rayons et une clef anglaise, un serre-câble. Si vous êtes capitaine de route, joignez-y une pince universelle et vous serez ainsi la Providence de ceux qui auront des ruptures de câble. Avec ceci pour pouvez tomber en panne, neuf fois sur dix, vous pourrez réparer.

Si le temps n'est pas très sûr, n'hésitez pas à

fixer soit sur votre guidon, soit sur votre porte-bagages un caoutchouc ample et léger.

Pour le grand tourisme.

Si vous êtes monté sur boyaux, prenez-en trois de rechange, mais je vous le répète, le pneu de 28 m/m pur para est de beaucoup préférable étant donné le poids et l'encombrement de trois boyaux supplémentaires et la difficulté de la réparation. Dans la sacoche : un nécessaire de réparation complet, Rustines, (pour les boyaux fil et aiguilles, chatterton) deux démonte-pneus, une clef à rayons, une clef anglaise, une pince universelle réduite, un serre-câble, un maillon de chaîne avec boulons et écrous.

Sur le cadre : une pompe longue et légère, six rayons de rechange. Sur le porte-bagage : un caoutchouc léger et ample.

Dans la sacoche de guidon : linge de rechange dans une toile imperméable, vivres, et quart aluminium. Dans les pochettes : une chambre à air de rechange, un flacon de menthe, un flacon de teinture d'iode.

Il importe évidemment que tous les objets en métal soient de toute première qualité sous le moindre poids et le moindre volume possible pour éviter l'encombrement. Si vous ne craignez pas de vous charger un peu plus, munissez-vous de jumelles et d'un appareil photo.

Par principe, ne vous chargez pas de sacoques, musettes, etc., le poids à tirer sera le même que si vous chargez votre vélo, mais les bretelles vous cou-

peront les épaules et... la respiration. Ne gardez sur vous que votre carte routière, celle-ci est absolument indispensable si vous ne voulez pas commettre d'erreurs de parcours. Celui qui a un tant soit peu roulé connaît la valeur des renseignements donnés par les ruraux. Un petit carnet où vous relatez vos impressions au jour le jour, des papiers d'identité et... un portefeuille convenablement garni, car il faut toujours prévoir ... l'imprévu. Une fois toutes ces précautions prises, vous pouvez partir tranquille, vous aurez fait tout le nécessaire pour accomplir une agréable randonnée.

PETITS CONSEILS PRATIQUES

Je n'ai pas la prétention d'indiquer ici tous les moyens employés pour la réparation des vélos, leur entretien, les mille petits trucs préconisés pour le dépannage, etc... Les quelques conseils que je vais présenter sont le fruit d'une longue expérience pratique et je souhaite qu'ils puissent vous être utiles.

Allure. — Multipliez votre développement par 3,6, le résultat donne un nombre de secondes pendant lequel vous compterez vos coups de pédales ; autant de coups, autant de kilomètres à l'heure.

Exemple : $6^m \times 3,6 = 21,6$ ou 22 secondes. Admettez 30 coups de pédales ou 30 km. à l'heure

Transpiration. — Débarrassez-vous au plus tôt des vêtements mouillés par la transpiration. La sueur produite par le travail musculaire est très toxique, contrairement à celle des chambres chaudes ou bains de vapeur.

Location. — En cas de procès-verbal pour défaut de lanterne ou d'avertisseur le loueur est responsable.

Trépidation. — La trépidation est la première cause de fatigue du cycliste et de sa machine.

Fourche. — La courbe de la fourche est un facteur de la trépidation, selon qu'elle est ou trop avancée ou trop droite.

Cadre. — Plus le cadre est bas, moins il y a de

trépidation, moins il y a de trépidation, plus la vitesse est grande.

Direction. — Plus votre tube de direction sera long, moins il fatiguera.

Braquets. — Course : toutes dimensions suivant le parcours et le coureur. *Tourisme* : 3 m, 4, 50, 5, 40.

Cadence. — Cherchez à conserver la même cadence avec tous les développements.

Kilométrage. — Vérifiez bien le kilométrage avant les courses.

Ecrous-Papillons. — Recommandés sur route, mais non dans les cross. Interdits sur piste.

Valve. — Humectez votre clapet si votre valve perd, soit avec de la salive, de l'eau ou, ce qui est mieux, avec une goutte d'huile très légère.

Roues libres. — Réparez vos ressorts de roues libres avec des fils de câble de frein.

Roues. — Il est utile d'avoir une paire de roues de rechange, une paire jantes bois pour l'été, une autre, jantes acier, pour l'hiver.

Pneus. — Ne montez que des « purs para ». Souplesse et résistance à l'usure. Les pneus fil biais sont plus souples et plus résistants.

Freinage en montagne. — Un fagot et 4 à 5 mètres de ficelle.

Légèreté. — Il faut surtout rechercher la légèreté dans la périphérie de la roue. C'est l'avantage des jantes bois.

Chaîne. — Pour la nettoyer, brossez-la avec une vieille brosse à dents, la suspendre à un clou après l'avoir trempée dans du pétrole, laissez égoutter, essuyez et frottez-la avec un chiffon enduit de vaseline.

Freinage. — Le freinage est meilleur sur jante bois que sur jante fer. Les patins de frein caoutchouc et toile, peuvent être remplacés par des patins en liège.

Poids. — Vélo touriste 16 kilos, vélo course 12 kilos.

BARÈME DE VITESSE

Vitesse horaire. .	36 km.	35 km.	34 km.	33 km.
Le km. . . .	1'40	1'43	1'46	1'49
	32 km.	31 km.	30 km.	29 km.
	1'52	1'56	2'	2'4
	28 km.	27 km.	26 km.	25 km.
	2'8	2'13	2'18	2'24
	24 km.	23 km.	22 km.	21 km.
	2'30	2'36	2'43	2'51
	20 km.	19 km.	18 km.	17 km.
	3'	3'7	3'20	3'31
	16 km.	15 km.	14 km.	13 km.
	3'45	4'	4'18	4'36
				5'

TABLE DES DÉVELOPPEMENTS

Roues de 0,70 - Circonférence de la roue, 2,199

Nombre de Dents du Pignon arrière

	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
36	5.64	5.27	4.93	4.65	4.40	4.16	3.96	3.76	3.88	3.44	3.30
38	5.94	5.57	5.18	4.91	4.62	4.39	4.18	3.97	3.78	3.63	3.48
40	6.26	5.86	5.50	5.17	4.87	4.63	4.39	4.18	3.98	3.83	3.65
42	6.60	6.15	5.75	5.43	5.09	4.86	4.62	4.39	4.18	4.01	3.85
44	6.91	6.45	6.04	5.69	5.37	5.09	4.83	4.60	4.40	4.20	4.02
46	7.22	6.74	6.41	5.95	5.59	5.32	5.09	4.81	4.60	4.39	4.20
48	7.53	7.03	6.60	6.20	5.85	5.55	5.26	5.02	4.77	4.58	4.40
50	7.85	7.33	6.87	6.46	6.04	5.78	5.50	5.23	5.00	4.78	4.57
52	8.16	7.62	7.13	6.72	6.31	6.01	5.72	5.44	5.18	4.97	4.74

Nombre de Dents au Pédalier

Je me suis efforcé, au cours de ces quelques pages d'intéresser mes lecteurs. Le sujet, j'en suis certain, a attiré toute votre attention ; quant au style, vous serez indulgents : je ne vous cacherai pas que je n'ai pas la prétention d'entrer sous la Coupole. Je me suis seulement efforcé d'user d'un langage clair et dénué d'expressions techniques, afin qu'il soit accessible à tous.

Malgré ses défauts, j'espère que vous ferez bon accueil à ce petit ouvrage, je vous remercie à l'avance, heureux serai-je si j'ai pu servir quelque peu la cause de notre petite Reine.

R. HOIRY.

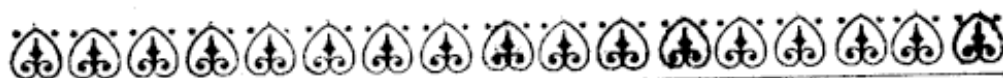


TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
Préface de M. CHARLES RAVAUD.....	3
AVANT-PROPOS.	5
CHAPITRE I. L'origine du vélo	7
CHAPITRE II. De l'utilité de la bicyclette.....	8
CHAPITRE III. — Les Courses	9
Que faut-il pour faire un coureur cycliste ?	11
1° La constitution	12
2° La nourriture du coureur	14
3° La défaillance	15
4° Le vélo de course	16
5° La position, le développement	18
6° Les derniers préparatifs	20
7° Les qualités du coureur et l'art de courir ..	23
8° Après la course	23
Ce que gagnent les vedettes, leur âge	24
CHAPITRE IV. — Le Tourisme.	
1° Ses avantages, sa pratique	29
2° Le vélo de tourisme	31
3° Ce qu'il faut emporter.....	31
Pour la Sortie-Promenade	32
Pour le Grand Tourisme	33
Petits Conseils Pratiques	35
Barème de vitesse	36
Table des développements	38