

ETOILE CYCLISTE PEYRAT-23

Cyclisme sur route

La préparation d'une compétition (bien gérer son avant-course)

Une course se prépare à l'avance. Il est important de respecter un bon timing si l'on veut être placé dans les meilleures conditions de réussite.

L'exemple suivant est applicable pour un départ fixé au dimanche à 16 heures (cas le plus simple à gérer). Il sera à adapter en fonction du jour de la course (samedi, dimanche ou lundi...) et de l'heure de départ.

Le mercredi (J-4)

Un entraînement foncier (*foncier*: faire de la distance sans efforts violents et répétés) est en général programmé le mercredi après-midi pour une course le dimanche :

- 🚲 40 à 60 km pour les minimes (13-14 ans)
- 🚲 60 à 75 km pour les cadets (15-16 ans)
- 🚲 70 à 100 km au-dessus

Les heures qui suivent un effort long et intense sont optimales pour reconstituer le stock de glycogène (muscles et foie). Le repas du soir doit contenir une bonne part de sucres lents (pâtes, riz, pommes de terre, petits pois, semoule, etc. - voir la fiche consacrée à la diététique -). Ne pas prendre de viande rouge lors de ce repas. Préférer poisson, volaille ou œuf pour un apport modéré en protéines.

Le jeudi (J-3)

Le repas de midi devra à nouveau faire une grande place aux apports en sucres lents pour continuer à recharger l'organisme en réserves de glycogène.

Le repas du soir pourra contenir une plus grande part de protéines avec par exemple de la viande rouge. Sur ce repas, on associera la viande à des aliments plus riches en fibres (haricots verts, bettes, endives, choux...) pour éviter une digestion trop longue le soir.

Le vendredi (J-2)

Pas de consigne particulière pour le repas de midi si ce n'est de suivre les règles d'une alimentation correcte en évitant les aliments déconseillés.

Le soir, programmer une sortie « rapide » :

- 🚲 10 km d'échauffement
- 🚲 monter de 1 à 3 fois (suivant sa catégorie) une côte de 1 km environ en maintenant un rythme élevé jusqu'au sommet
- 🚲 on peut aussi choisir (une fois par mois?) d'effectuer un circuit de 5 à 10 km chronométré, cela permet de comparer ses temps et d'évaluer ses progrès au fil de la saison et d'une saison sur l'autre
- 🚲 effectuer ensuite 10 à 15 km en décontraction

Le repas du soir comportera à nouveau essentiellement des sucres lents.

Le samedi (J-1)

Le repas de midi sera protéiné et celui du soir à base, à nouveau, de sucres lents. Ne pas charger en viande le samedi soir afin d'avoir un bon sommeil.

Important: se coucher à l'heure habituelle afin de ne pas dérégler l'organisme.

Profiter de la journée du samedi pour nettoyer et réviser le vélo :

- 🚲 bon positionnement des patins de frein sur la jante et nettoyage (aluminium, silex)
- 🚲 vérification des pneumatiques (coupures éventuelles qui peuvent nécessiter le changement du pneu, enlever les silex incrustés dans la gomme)
- 🚲 essuyer la chaîne et la huiler légèrement ainsi que les entrées de câbles de freins et de dérailleurs,
- 🚲 vérifier le bon fonctionnement des dérailleurs

Il est possible d'effectuer une petite sortie routière en tournant bien les jambes (10 à 30 km)

Le dimanche (Jour J)

Il est crucial de respecter un bon emploi du temps le dimanche.

Inutile de mettre le réveil comme les jours de classe. Si on s'est couché à l'heure habituelle, on va se réveiller naturellement après 8 à 10 heures de sommeil (vers 8h00, 8h30). Il ne faut pas traîner au lit et faire la grasse matinée, ce qui perturberait le rythme des repas et la bonne digestion. Il faut donc prendre son petit-déjeuner habituel de suite, afin d'avoir le temps de le digérer avant le repas suivant.

Au cours de la matinée

Préparer le sac de sports avec :

- 🚲 les chaussures (+ sur chaussures par temps froid)
- 🚲 les socquettes
- 🚲 le cuissard (+ un collant long pour l'échauffement par temps froid)
- 🚲 un maillot de corps ajouré
- 🚲 un maillot à manches courtes + un maillot à manches longues
- 🚲 les gants (été ou hiver)
- 🚲 le casque
- 🚲 la licence et un peu d'argent
- 🚲 une pommade chauffante par temps froid
- 🚲 six épingles à nourrice pour le dossard
- 🚲 un gant et une serviette
- 🚲 une gourde (1/2 litre à 1 litre) avec 1/4 d'eau de Cologne (1^{er} prix) et 3/4 d'eau pour se laver après la course
- 🚲 deux bidons de boisson **légèrement** sucrée. Sur des courses jusqu'à 70 km, il n'est pas nécessaire de compléter par autre chose.
- 🚲 S'il fait très chaud prévoir un bidon supplémentaire avec de l'eau pure + des boissons pour se réhydrater après la course.
- 🚲 Mettre la pompe à pied à côté du sac
- 🚲 Vérifier si la sacoche de réparation, la pompe à main et le compteur sont bien sur le vélo.

Profiter du temps restant pour se consacrer au travail scolaire et ainsi penser à autre chose qu'à la course.

A midi (4 heures avant la course) : se mettre à table

Le repas avant la compétition doit être terminé au moins 3 heures avant la course afin de l'avoir digéré au moment du départ.

Menu conseillé : crudités (carottes, tomates, céleri..), pâtes ou riz, poisson ou volaille ou jambon blanc, yaourt aux fruits + éventuellement un fruit (banane...) et une tasse de café.

A partir de ce moment il faudra éviter au maximum l'agitation et la station debout afin de favoriser la circulation dans les jambes. On peut faire une petite sieste (15 minutes).

Être sur le lieu de la course 1h00 à 1h15 avant le départ, soit avant 15 heures

Si le circuit est long (plus de 7 km ??) et n'est pas connu, prévoir un tour de reconnaissance en voiture dans le temps de trajet. (Il faut bien calculer le temps de trajet...)

Sur place, aller chercher le dossard dès que possible et ne pas traîner en discussions. Fixer le dossard sur les poches, du côté du podium, sans le plier, avec 4 à 6 épingles.

Commencer l'échauffement 40 minutes avant le départ, soit à 15h20.

Mouliner pendant 5 à 6 km, puis essayer de trouver un faux-plat ou une côte sur laquelle on va maintenir un rythme plus élevé jusqu'au sommet pour faire monter le rythme cardiaque. Après une récupération, on peut encore se mettre à fond sur 200 à 300 mètres.

On revient ensuite tranquillement à la voiture à 15 minutes du départ, soit à 15h45.

Conseil : pour ne pas être dérangé pendant l'échauffement on peut faire un tour du circuit en moulinant, puis choisir un secteur à l'écart du circuit pour conduire son échauffement.

On pose le bidon utilisé pendant l'échauffement et on en remet un plein (et un second avec de l'eau pure s'il fait chaud) sur le vélo. On enlève la pompe et la sacoche de rechange. On enlève le maillot humide et on prend le maillot de course. L'équipement vestimentaire est bien sûr à adapter en fonction des conditions météorologiques! (Mais : sauf conditions de froid ou de pluie extrêmes, on ne court pas avec une veste en Windtex ou un coupe-vent).

Attention à la façon de boire!

Avant comme pendant la course, même lorsqu'il fait très chaud, il ne faut pas boire de grandes quantités de boissons à la fois, pour éviter des surcharges de l'estomac. Il vaut mieux boire quelques petites gorgées plus fréquemment.

Dans l'heure qui précède la course, il ne faut pas absorber une grande quantité de boisson sucrée. Le sucre arrivant dans le sang en masse, l'organisme va réagir en sécrétant de l'insuline pour faire baisser ce taux de sucre. Et on va se retrouver sans force au moment du départ!

Après, c'est la course! Si l'on a bien suivi son planning, et si l'on ne fait pas d'effort inutile pendant l'épreuve, un résultat positif sera au rendez-vous.

Le soir et le lendemain de la course il faut penser à bien reconstituer son stock de glycogène en absorbant encore une bonne quantité de sucres lents.

Si le départ est à 14h00 (ou 14h30...) :

Si l'on se réveille suffisamment tôt (8 heures), on allège le petit déjeuner parce qu'il faudra avoir faim au moment de se mettre à table vers 10h00 ou 10h30.

Si l'on se réveille plus tard, on peut patienter en remplaçant le petit déjeuner par un jus de fruit ou un fruit. Bien penser qu'il va falloir manger plus tôt que d'habitude.

Bien respecter le timing proposé, tout particulièrement à partir du samedi soir est un gage de réussite. Avoir fini son repas au moins 3 heures avant le départ de la course est d'une importance capitale quel que soit le type d'épreuve (route ou cyclo-cross).