



« EN AVRIL, NE TE DECOUVRE PAS D'UN FIL »

**MAIS TU PEUX METTRE LE NEZ A LA FENETRE...**

## Avril

**Après le sprint, une petite échappée, ça vous dirait ? Oui... alors, c'est parti !**

### **Dans les 30 derniers kilomètres :**

A ce moment de la course, il est plus judicieux de partir à plusieurs.

Si vous décidez de partir seul :

- il sera important de garder des forces ;
- il vous sera difficile de gagner devant un peloton ;
- votre choix sera plus une position tactique ;
- vous devrez gérer votre avance en espérant que d'autres coureurs viennent vous prêter main forte ;
- les efforts que vous allez devoir fournir seront très importants ;
- et le retour du peloton sera la fin de vos espoirs de victoire.

Une seule chose est sûre : seul ou à plusieurs, une fois parti, il vous faudra rallier l'arrivée.

Et pour cela, vous devrez :

1. calquer votre vitesse sur celle du peloton
2. « en garder sous la pédale » pour pouvoir finir très fort dans les derniers kilomètres
3. gérer votre alimentation et penser à bien vous hydrater
4. éviter tout effort inutile : surveillance de sa position, des trajectoires, sa concentration
5. il est important de bien connaître le parcours
6. le départ en facteur est idéal pour ce genre d'échappée
7. plus vous vous rapprocherez de la ligne d'arrivée, plus vous devrez augmenter votre vitesse



### DE QUELLE FACON S'ÉCHAPPER ?

Plusieurs choix s'offrent à vous. Le premier est de sortir le plus fort possible, de faire un écart très rapidement et de maintenir celui-ci jusqu'à la ligne d'arrivée.

Vous pouvez aussi attaquer en deux temps. Cette méthode est efficace en circuit. D'abord vous attaquez dans une ligne droite du circuit ; après avoir pris une quinzaine de secondes, vous calquez votre allure sur celle du peloton (il faut laisser croire à vos adversaires que vous êtes à bloc en restant à leur vitesse ; à ce moment vous êtes en point de mire et, eux, se feront un malin plaisir à vous laisser devant). Pour la deuxième phase, vous devez attendre des conditions favorables, virage ou tout endroit où vous ne serez plus visible des autres coureurs et, là, vous devrez vraiment vous mettre à fond pour vous servir de l'effet de surprise et, cette fois, creuser un bel écart. Cette méthode peut aussi servir si, par des circonstances de course, vous vous retrouvez à l'avant dans un endroit très défavorable pour une attaque.

Vous pouvez aussi laisser prendre à une échappée quelques centaines de mètres et, ensuite, sortir à votre tour ; après être rentré, vous devez (si vous le pouvez) prendre un relais avec bien sûr un encouragement de la voix pour motiver tout le monde. Attention, si vous êtes vraiment fort à ne pas trop augmenter le rythme, sinon les autres vont prendre peur. Ensuite, vous devez veiller à organiser les relais. Ce genre d'effort est spécial et très violent ; il demande un punch énorme.

### **Dans les 15 ou 10 derniers kilomètres :**

La méthode reste la même, seul le rythme change : plus vous vous approchez de la ligne, plus vous devez rouler vite. Si vous êtes en échappée, il faudra surveiller les écarts et calquer votre rythme sur le peloton, il faudra durcir la course pour lâcher les plus faibles du groupe qui pourraient désorganiser l'échappée (si vous avez du mal à lâcher les coureurs au train, il sera judicieux de sortir et de repartir avec une nouvelle échappée).

### CONSEILS :

- 1 Prendre un rythme plus élevé et finir très fort.
- 2 Attention une attaque peut et va désorganiser l'échappée, vous devez être sûr de votre choix

### **Dans les derniers kilomètres :**

L'attaque devra être la plus tranchante possible et, là, pas question de gérer, le but c'est la gagne. (Y'A PAS DE MAIS). Tous les coureurs peuvent participer à une échappée longue mais pour les fins de course, on parlera plus de puncheur ou finisseur.

#### CONSEILS :

- 1 La connaissance du parcours est prépondérante et, à ce stade de la course, vous devez décider de l'endroit de l'attaque ou saisir la moindre opportunité qui se présente (ralentissement du peloton ou autres).
- 3 Eviter d'emmener quelqu'un
- 4 Ne pas se retourner

#### A QUEL MOMENT DOIS-JE ATTAQUER ?

Vous devez surtout vous connaître : avez-vous des facilités à supporter de longues charges d'efforts ou plus courtes ? ; êtes-vous un finisseur ? ; savez-vous gicler d'un peloton ?. Voilà pourquoi l'étude de vos capacités est importante.

#### QUELLE ECHAPPEE ?

Là encore, vos dispositions physiques rentrent en compte. Si vous manquez de puissance pour déclencher une échappée, il sera judicieux de surveiller et de participer à une échappée à plusieurs. Vous devez connaître les coureurs les plus attaquants et les marquer. Si, au contraire, vous avez des dispositions pour attaquer, il faudra simplement décider du moment. Seul ou à plusieurs ?

#### L'ENDROIT DE L'ATTAQUE

Connaître la topographie du circuit ou du parcours est primordial : virages, bosses, faux plats, parties sinueuses ... Voir aussi les parties de circuit où je suis le plus à l'aise, les endroits où le peloton ralenti. Favoriser les parties où vous n'êtes pas à portée de vue.

#### LES CIRCONSTANCES FAVORABLES POUR UNE ATTAQUE

Certains faits de course peuvent faciliter une attaque : le ralentissement du peloton, une succession d'attaques, vous permettront de contrer les fins de course, où souvent les coureurs se marquent, et là le plus vaillant ira à la victoire.



### COMMENT SORTIR DU PELOTON ?

Toujours attaquer de l'arrière pour l'effet de surprise, votre attaque doit être tranchante et décidée ; toujours prendre les instants où vous sentez que « c'est maintenant » (instants de course).

### COMMENT ROULER EN ECHAPPEE ?

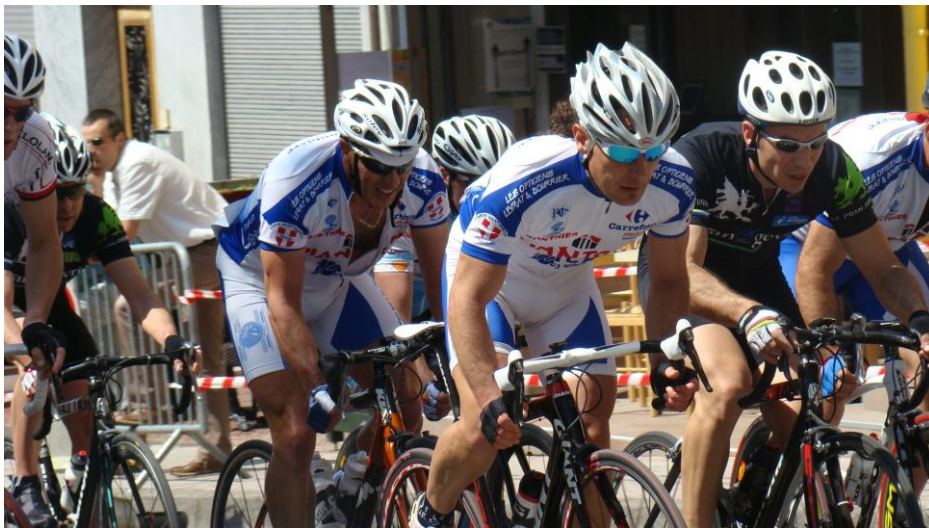
SEUL : Le mot d'ordre : la gestion de votre effort et de votre mental ; ne pas se retourner dans les premiers kilomètres de l'échappée ; en circuit, prendre des repères pour gérer le peloton (ligne droite ou endroit où vous voyez le peloton ; à chaque tour, faire un point ; vous devez calquer votre vitesse par rapport au peloton ; si l'écart diminue, vous devez accélérer ; au contraire, si l'écart augmente, vous pouvez réduire votre rythme ; souvenez-vous que la course est longue.

A PLUSIEURS : Là aussi la gestion est de rigueur mais aussi la gestion des coureurs qui sont avec vous : plus vous êtes loin de l'arrivée, plus vous avez besoin d'eux. Vous devez voir qui sont les plus forts ou les plus faibles et, dans un premier temps, faire un rythme moyen pour ne pas mettre vos compagnons dans le rouge ; vous devez gérer la vitesse par rapport aux autres (s'ils roulent à 40 km/h, je roule à 40km/h. La différence se fera sur la longueur des relais : si je suis moins fort, je prendrai des relais courts mais si je me sens fort, mes relais seront plus longs ; étant plus fort, je dois emmener l'échappée à son terme. Vous devez organiser ce groupe et encourager vos compagnons mais aussi intervenir si des coureurs s'économisent à l'arrière. Je vous rappelle que vous vous sentez fort et que vous devez gagner. Une fois que l'échappée est lancée, l'écart est moins important à surveiller ; l'échappée a pris un rythme de croisière et tout dépend de son efficacité et de son organisation. Le constat est le même pour le peloton : si l'organisation est bonne, celui-ci roulera toujours plus vite. Mais attention cette organisation peut très bien se désagréger, autant pour l'échappée que pour le peloton. La victoire reviendra à ceux qui resteront soudés. J'ai vu revenir des pelotons à quelques mètres de nous et l'échappée est repartie de plus belle. Pas de doute, tout est possible.

Sur des circuits courts, vous devez prendre vos relais à des endroits qui vous sont favorables et toujours les mêmes, le circuit doit être divisé par le nombre de coureurs mais généralement tout se fait naturellement. La régularité est importante en circuit, après plusieurs tours en échappée, vous devez refaire les même gestes, les mêmes trajectoires, gérer dans les parties les plus défavorables pour vous et, tout de suite, reprendre les secondes perdues dans les endroits favorables. En bosses

longues, le peloton roulera sûrement plus vite que l'échappée ; la seule parade pour reprendre le temps perdu se fait à la bascule de la difficulté ; vous devez tout de suite accélérer dans la descente ; généralement le peloton coupe au sommet, c'est pourquoi vous devez vous employer au maximum. Ne pas oublier bien sûr de grimacer et de montrer quelques signes de fatigue pour mettre en confiance vos compagnons d'échappée, de vous ravitailler pour avoir quelques secondes de récupération en plus. Si vous êtes fort, ne pas relancer trop puissamment, ce qui dévoilera votre supériorité.

Après l'effort consenti pour sortir, pour faire un écart, vous êtes obligé de réduire votre rythme, l'erreur la plus répandue est de garder un rythme élevé, ce qui peut vous desservir en vous mettant dans le rouge, vous et les coureurs qui roulent avec vous, mais soyez sûr que l'addition va venir et la vous allez perdre bien plus que des secondes.



### **CONCLUSION :**

L'attaque est un état d'esprit, vous prenez des risques mais soyez sûr que ce choix sera payant.

Comme moi, sentez le vent de l'échappée dans vos cheveux..... Oh, pardon, je m'égarais... Ceux qui me connaissent trouveront l'erreur. Allez courage.

BON ....ZEF A TOUS