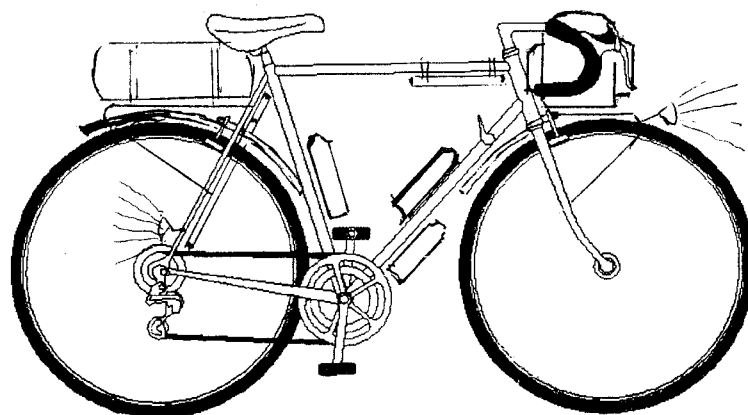


COMMENT PREPARER AVEC LES MEILLEURES
CHANCES DE SUCCES UNE GRANDE EPREUVE DE
CYCLO-TOURISME COMME LE

PARIS - BREST - PARIS



Cholet Vélo Sport _____ *1999*

Il y a juste 20 ans, l'idée a germé dans la tête de quelques cyclos du C.V.S., de participer à la grande randonnée du PARIS-BREST-PARIS : 1.200 kilomètres en quatre jours et quatre nuits.

Nous nous sommes retrouvés à 12 au départ du P.B.P. de 1979, et les 12 ont réussi !

Nous avons fait les brevets préparatifs, avec les « Randonneurs Angevins » qui était -à l'époque- la seule association dans le Maine et Loire, à organiser ce genre d'épreuve : les 200, 300, 400, 600 km, avant le 15 juin, exactement dans le style imposé et homologué par la société organisatrice de Paris. La sélection est très sévère afin de n'engager que des cyclistes bien préparés, et ne jamais dépasser plus de 10% d'abandons.

A cette époque pourtant récente, le matériel était largement moins sophistiqué qu'il ne l'est aujourd'hui ; beaucoup avaient des vélos de plus de 12 kg. Moi, je roulais avec des pneus de 23 à tringles rigides, et certains roulaient avec des boyaux qui, par temps de pluie, (fréquent en Bretagne), risquaient de percer souvent.

Les vélos tout équipés et chargés, approchaient les 20 kg. (On est loin des 8 kg de nos champions !). Sans oublier les cale-pieds qui, à la longue, blessaient le bout des orteils.

Les années qui suivent se nourrissent des souvenirs de cette première aventure. Et quatre ans plus tard, en 1983, quelques cyclos se décident pour un 2^{ème} Paris-Brest-Paris.

Nous choisissons alors d'organiser les brevets à Cholet, pour éviter les allers et retours sur Angers. Nous renouvelons notre organisation pour les éditions 1987, 1991 et 1995.

Cette année 1999 verra donc le 6^{ème} P.B.P. préparé sur les mêmes parcours, acceptés et homologués.

Hélas, malgré l'arrivée de nombreuses recrues, le nombre des candidats baisse régulièrement : en 1983 ce sont 80 cyclistes qui font le 200 km. Ils ne sont que 50 en 1995. Que dire sur le 600 km qui n'a enregistré que 18 participants en 1995 ! Et pourtant nous sommes entourés de bons camarades cyclos de la Roche-sur-Yon, des Herbiers, de Beaupréau et de quelques individuels.

Je sais que c'est surtout ceux qui s'intéressent au PARIS-BREST-PARIS qui restent pour les brevets de 400 et 600 km. Mais il faut penser qu'un vrai cyclo ne doit pas se limiter à sa petite sortie du dimanche matin...

Nous sommes le seul club cycliste de Cholet qui envoie des sportifs pour participer à cette épreuve. Il y a maintenant plus d'une quarantaine de cyclos qui l'on fait. La plupart d'entre eux n'a pas d'aptitude physique particulière, ni une activité professionnelle dans un domaine sportif, ni une pratique sportive intensive. Ils ont juste eu envie, un jour, de vivre une aventure et de se mesurer dans une épreuve de leur loisir favori. Certains ont réussi 5 fois. Ce qui prouve que cette épreuve reste physiquement accessible à beaucoup d'entre nous.

Des « gars » réputés durs comme les Choletais abandonneraient-ils leur place ? Il faut « se remuer », et pour cela je vois beaucoup de candidats qui paraissent tous bien taillés pour faire leur 1^{er} essai.

De même que le musulman est tenu d'aller à la Mecque au moins une fois dans sa vie (certains y vont tous les ans), tout vrai cyclo qui se respecte est tenu de faire son P.B.P. (nous, c'est tous les quatre ans, ce n'est pas si souvent que cela) !

On peut dire que le PARIS-BREST-PARIS, c'est bien la « Mecque » des cyclotouristes ou cycloportifs. Cette image n'est pas trop forte, car ce que l'on y voit, et que l'on ressent n'a rien à voir avec les banales randonnées organisées sur le nom de vedettes qui n'ont jamais roulé plus de 300 km de suite, et avec toute une armada de suiveurs et de soigneurs.

Pensez que nous serons 3.500 cyclos, répartis en 5 départs.
40.000 repas seront servis en quelques minutes dans les salles de sport des 12 contrôles, et tout cela par des bénévoles.

A Villaines-la-Juhel, contrôle situé à 220 km de Paris, l'organisation est formidable. Dans un délai d'environ 75 heures, il faut nourrir les 3.500 cyclos de l'aller, et à nouveau les 3.500 du retour. Ce qui représente environ 7.000 litres de bouillon de légumes ! Tous ces légumes sont épluchés dans la cour de l'école, par les épouses de cyclos toutes bénévoles, et cuits dans de grands récipients d'au moins 100 litres chacun. Imaginer la masse d'un réservoir de 7.000 litres de potage laisse rêveur...

Parfois, jusqu'à 100 cyclos peuvent arriver ensemble et consommer leur repas en quelques minutes. Les viandes sont grillées dans la cour, sur d'anciens fourneaux de forge, actionnés à la main et chauffés à la braise fraîche.

Cela, c'est pour le ravitaillement. Mais il y a aussi l'organisation du sommeil : au retour, avec 1.000 km dans les jambes, le besoin de dormir se fait irrésistible même si les conditions hôtelières sont ... « particulières » :

Vous demandez simplement une couchette. On vous conduit dans une salle de sport où il fait très sombre et où on devine des rangées de matelas numérotés et presque tous occupés.

Au mur, un tableau indique pour chaque numéro de matelas le numéro du cyclo qui l'occupe et l'heure à laquelle il souhaite être réveillé. Vous vous installez sur le matelas qu'on vous désigne, vous retirez vos chaussures et votre casque, étendez une couverture sur vous et attendez le sommeil réparateur qui ne vient pas tout de suite, alors que vous dormiez sur le vélo une demi-heure avant ! (les voisins font parfois beaucoup de « musique » ...)

Lorsque 2 heures plus tard, une gentille « cyclotte » viens vous gratter les pieds en vous disant aimablement : « c'est l'heure » ! Vous avez l'impression d'être juste endormi. Qu'à cela ne tienne : debout, un bon café noir, et c'est reparti.

Estimez-vous heureux si vous avez eu un matelas, car en cas de trop grande affluence, il ne reste que quelques bottes de paille dans un coin du réfectoire et là les boules Quies sont indispensables.

Tout le circuit est surveillé par 1.000 contrôleurs répartis dans les points de contrôles et sur la route. Ils ont pour mission d'empêcher les voitures suiveuses de pénétrer sur les routes secondaires empruntées par les cyclos (les accompagnateurs doivent utiliser les Nationales). Ces voitures sont toutes munies du numéro de leur poulain. Il y en a au moins 2.000, toutes éparpillées sur le circuit. A chaque contrôle, elles sont environ 250 à chercher un parking, et à se répartir sur 600m avant et après le lieu de contrôle. C'est toujours au suiveur de repérer l'arrivée de son poulain pour être sûr de le retrouver.

C'est tout cela, PARIS-BREST-PARIS. Et beaucoup d'autres choses encore dont on pourrait remplir les pages de plusieurs livres. Ce petit récit vous a convaincu, j'espère, de l'intérêt que vous trouverez à y aller voir de plus près.

J'ai préparé un petit lexique de ce qu'il faut faire et ne pas faire pour mettre toutes les chances de son côté. Je pense qu'il y aurait beaucoup d'autres sujets à traiter, mais ils reviennent toujours aux mêmes principes fondamentaux.

Divisons en 4 points principaux ce qui me semble incontournable :

- 1° UN MORAL D'ACIER
- 2° L'ENTRAINEMENT
- 3° LA SANTE
- 4° LE MATERIEL

1° AVOIR UN MORAL D'ACIER !

Avoir une foi inébranlable dans le bon déroulement de l'épreuve est indispensable. Mais il ne faut surtout pas tout garder pour soi. Il faut en parler aux copains, dans la famille et surtout à celle qui est près de vous et qui n'a pas du tout les mêmes sentiments que vous sur le PARIS-BREST-PARIS...

Il y aura quelquefois du découragement provoqué par de multiples raisons (travail, problèmes familiaux ou de santé,...). Si vous êtes entouré, il y aura toujours quelqu'un qui vous encouragera et tout sera très vite dépassé ! ...

Pour ce qui est du moral des suiveurs, l'idéal reste que ce soit l'épouse -accompagnée de 1 ou 2 ami(e)s- qui suive l'épreuve. Mais il faut savoir qu'ils seront tous aussi fatigués que leur leader, car ils n'auront guère le temps de dormir plus d'une heure par-ci par-là dans leur voiture !

Certains « cadors » avec un équipement de Mobil Home, et 2 à 4 suiveurs, réalisent le même exploit à chacun des 12 contrôles : 1 accompagnateur conduit, s'occupe de la mécanique du vélo lors des étapes, vérifie l'éclairage, et remplit les 2 ou 3 bidons de la boisson favorite du concurrent. Le 2^{ème} vient nourrir la « star » à la cuiller en lui soulevant la tête, car elle est allongée sur une table ou des chaises, pour que le 3^{ème} accompagnateur puisse effectuer un massage réparateur de 5 minutes pour le devant des jambes puis 5 autres minutes pour l'arrière alors que notre « super champion » poursuit son repas le nez dans son assiette !

Soit un total d'arrêts qui ne dépasse pas les 2 heures (12 fois 10 mn). Comme les meilleurs temps sont de 43 heures, et que des contrôles secrets incontournables ralentissent l'allure, cela fait une moyenne de plus de 30 km/h : vitesse atteinte par Antonin Magne en 1934 dans le cadre du Tour de France. Presque 50 cyclos s'approchent de ce résultat à chaque PARIS-BREST-PARIS ! ...

2° UN ENTRAINEMENT BIEN ORGANISE

Pour certains cyclos, 2.000 à 3.000 kilomètres en plus des brevets seront suffisants (dans la période du début de l'année jusqu'au départ). Mais il faudra à d'autres le double ou quelquefois plus. Les meilleurs parcours dans notre région pour s'entraîner sont ceux qui présentent le plus de bosses : la Vendée, Côte de Cossé, Puy du Fou, etc., car il faut savoir que le P.B.P. comporte plus de 10.000 mètres de dénivelés soit 850 mètres pour 100 kilomètres. Ce qui est difficile à trouver chez nous.

Un autre détail important, adressé aux jeunes ou aux moins jeunes : 2 mois avant l'épreuve économisez-vous au maximum, ne brûlez pas la chandelle par les deux bouts, vous aurez besoin de toute votre énergie pour pédaler, et vous aurez tout le temps de vous rattraper après ! Vous avez 200.000 tours de pédalier à faire (avec un braquet de 5 m, et en enlevant le temps de roue libre...).

Le premier P.B.P. a été couvert en 72 heures avec un pignon fixe de 530 de développement. Remarquons qu'à pied, cela ferait 1 million cinq cent mille pas de 0,80 mètres.

Pour ce qui est de l'esprit de l'épreuve, entraînez-vous à un nouvel exercice : coller à la roue de quelqu'un qui vous dépasse est très dangereux. Cet homme cherche à rattraper le groupe qu'il a perdu, comme vous, mais il ne chasse pas le même gibier que vous. Laissez-le tomber ! ...

Dans P.B.P., vous aurez la nécessité de vous arrêter seul, pour de multiples raisons. Essayez plutôt de rattraper un groupe qui apparaîtra sûrement devant vous.

Un autre truc : il y a trois durées à choisir à l'inscription pour le P.B.P.. On les reconnaît à la couleur des plaques de cadres. Ceux qui prennent le 80 heures, ont forcément une allure plus rapide que les 90 heures.

Les départs de P.B.P. sont impressionnants : 600 cyclos démarrent au pistolet. Les mieux placés atteignent vite le 40 km/h., et chauffent les grands braquets. Le 1^{er} arrêt n'est pas imposé à l'aller, mais c'est la nuit et il est bon de prendre quelque chose de chaud. Les premiers évitent la bousculade du peloton. Contentons-nous de suivre en 40/17 ou 42/18 et restons-y le plus longtemps possible. C'est le premier gage de succès.

Dans les dernières semaines, ne forcez pas trop. Dormez beaucoup. Prenez des vacances et contentez-vous de nombreuses petites sorties de 80 km.

3° UNE SANTE FLORISSANTE

C'est très important, pour tout l'ensemble de l'organisme. En premier lieu votre estomac (votre serviteur en a souvent fait l'expérience). Il faut l'habituer à un exercice qu'il ne connaît pas : avaler des milliers de vitamines en 4 jours et 4 nuits, soit un volume qui représente plus du triple de la quantité habituellement consommée.

L'intestin est aussi à protéger. On boit beaucoup, mais il faut aussi consommer du solide, qui ne passe pas toujours. J'ai vu de nombreux cyclos dans la cantine des contrôles, aller rendre aux toilettes ce qu'ils venaient d'absorber (parfois même un simple potage). Imaginez l'état du cyclo qui remonte en selle...

Pensez aux dents, et aux doigts de pied.

Et dernier point, le plus important pour beaucoup : le fessier. Tout le monde sait que c'est la transpiration qui humidifie la peau de chamois du cuissard. L'irritation très pénible vient par un adoucissement et un échauffement de la peau. Il faut donc trouver un moyen pour l'assécher.

Voici une petite « combine » qui m'a été passée par un vieux cyclo, aujourd'hui disparu et qui m'a réussi : le badigeon à l'alcool à 90°. Lavez avec une eau légèrement savonneuse matin et soir, et assécher à fond. Passez l'alcool pendant deux mois. C'est long, mais que ne ferait-on pas pour éviter de souffrir ? On voit fréquemment des cyclos accomplir les derniers 100 à 200 kilomètres en danseuse, ce qui n'est pas marrant surtout dans les descentes !

La nourriture irritante joue aussi son jeu. Evitez les charcuteries, épices, poivre, vinaigre, vin blanc, cornichons, sans oublier le tabac et l'alcool (depuis longtemps abandonnés par tous les cyclos). Préférez les viandes grillées, les sucres lents, les légumes verts cuits, les glucides, confitures, miels, figues, etc. ...

Consommez beaucoup de potage, même si vous ne l'aimez pas. N'oubliez pas que c'était la nourriture de base de nos ancêtres que l'on disait « costauds ».

4° LE MATERIEL « IMPECCABLE »

On va emporter le principal du petit matériel mais il ne faut pas oublier des rayons et des câbles de dérailleur qui sont très sollicités et quelquefois moitié usés sans qu'on s'en aperçoive.

Vérifier en détail tout le vélo. Un de nos camarades a roulé pendant toute une étape avec simplement l'axe d'une pédale. Demandez-lui s'il s'est marré...

Les pneus, toujours dans cette épreuve extraordinaire, sont souvent à revoir. Si chez nous, on peut rester 4 heures sur la selle avec des pneus de 20 mm gonflés à 7 Kg (quelquefois plus), dans le P.B.P. c'est tout différent. Il y a plus de 500 km de routes secondaires qui sont par endroit juste gravillonnées et qui mettent votre postérieur à dure épreuve. C'est le 23 mm moins gonflé qui est préférable, à moins de posséder un derrière en fer ! ...

Parlons de l'éclairage.

C'est un des points du matériel qui donne le plus de mal au cyclo et il est bien recommandé de monter 2 éclairages indépendants et complets, en parfait état de fonctionnement. Je préconise le 1^{er} avec une dynamo (il existe dans le commerce des petites dynamos très sophistiquées, avec phares munis de lampes halogènes très performantes, avec un abaisseur de tension qui évite de sauter en grande vitesse - C'est très ingénieux). Le 2^{ème} éclairage sera à pile : confectionnez une petite batterie avec 4 piles de 1,5 V montées dans un tube en carton maintenu au cadre par des courroies de cale pieds. C'est simple, ça marche et c'est moins cher que ce que l'on trouve dans le commerce (des torches qui vous laissent tomber par le frottement des piles sur le tube et qui produisent de l'oxydation). Les 2 phares et les 2 feux rouges sont identiques, afin de pouvoir échanger si besoin est.

Pour ce qui est du fonctionnement de cet éclairage, placez un interrupteur à proximité de la manette de la dynamo. Avec un peu d'habitude, on descend une côte rapidement avec la dynamo car on a plus besoin de visibilité, et sitôt passé le bas de la côte, on aborde la montée doucement, on débranche la dynamo et on passe sur la pile avec l'interrupteur juste à côté. Et ainsi de suite, car il y a beaucoup de côtes (et de descentes) dans P.B.P.. Ce système a l'avantage de ménager votre batterie qui en fonctionnant par intermittence se donne une certaine recharge. Une seule batterie est nécessaire et l'ensemble ne doit pas dépasser les 1.000 gr .

Ce n'est pas obligatoire, mais je préconise quand même la pose de petits garde-boue très utiles par temps de pluie (et il peut pleuvoir en Bretagne). On protège bien le cuissard qui, sinon, risque de s'humidifier et c'est le drame.

Pour l'habillement, un sac genre « marin », posé sur un porte bagage en alu, de quelques grammes doit contenir : les protège-chaussures, un pantalon étanche, un imperméable, un bonnet de laine, un collant long et un cuissard. C'est à chacun de voir, mais la nuit quand il fait froid, certains cyclos ont 5 épaisseurs sur les épaules : un maillot de corps à manches courtes, un maillot cycliste à manches courtes, un maillot de cycliste à manches longues, un gilet de laine à manches longues et un imperméable. Cela fait sourire mais ça empêche de claquer des dents...

Ne pas oublier d'emporter une tenue de rechange pour tout ce qui touche à la peau : maillot de corps, collant court avec peau de chamois, socquettes. Tout cela peut servir en cas de grosse chaleur ou par temps de pluie. Il faut aussi une couverture de survie en alu dont le volume est très faible et qui est indispensable si l'on est amené à dormir dans un fossé.

Si j'insiste pour que ce soit le cyclo qui transporte tout son matériel, c'est qu'il est très risqué d'en faire transporter une partie par le suiveur en voiture.

Il ne faut jamais courir le risque de perdre de précieux moments à attendre votre suiveur qui est peut-être à dormir dans un coin de champ.

De toutes façons, votre suiveur saura toujours où vous êtes car chaque contrôle est équipé d'un système informatique qui indique la minute précise où le cyclo est passé.

Pour la sécurité, en plus de votre chasuble réfléchissante sur le dos, il faut des bandes sur le casque, à l'arrière du porte bagage, du sac, sur les manivelles et les pédales, et parfois même sur les jantes.

Tout ce que l'on vient de dire est valable pour tous les brevets de nuit. Il n'est pas besoin d'attendre le P.B.P. pour avoir un engin parfaitement au point.

Paris-Brest-Paris , n'est pour aucun des participants (du premier au dernier) une facile et simple distraction.

La distance, le parcours, le manque de sommeil, le vent qui freine, le froid, la pluie, toutes ces conditions extrêmes, demandent d'avoir la capacité de savoir souffrir.

C'est un test de caractère et la satisfaction personnelle de l'avoir réussi, ne peut être gagnée qu'à force d'énergie et de volonté.

Un ancien « FADA » de PARIS-BREST-PARIS.