

## VTT - LE FREINAGE

### DÉFINITIONS EXPLICATIONS THÉORIQUES

Maîtriser son freinage et pouvoir décélérer de manière efficace en toute situation est une chose importante pour la sécurité en cyclisme.

#### L'efficacité du freinage va dépendre :

##### DE LA QUALITE DU MATERIEL UTILISE

Il existe différents types de freins, les freins à disques mécaniques, les freins à disques hydrauliques (plus puissant, moins d'entretien, progressif et efficace dans toutes les conditions) et les freins à patins (moins puissant, très limité dans les conditions humides, et nécessitant plus d'entretiens)

Des freins mal entretenus et/ou avec des composants usés perdront de leur efficacité.

Vérifier l'état de ses freins avant de monter sur son VTT fait partie des points clés à contrôler, cela ne prend que quelques petites secondes mais peut éviter quelques mauvaises surprises.

##### DE L'ADHERENCE AU SOL

Freiner sur des sols meubles et glissants augmente la distance de freinage. Il est ainsi intéressant d'anticiper des freinages en prenant en compte ce paramètre et prévoir d'allonger sa distance de freinage dans le cas où le terrain le nécessiterait. Un pneu usé ou un pneu à gomme dure réduit également l'efficacité du freinage. Le pneu est un élément très important pour garder l'adhérence en courbe mais aussi lors des freinages.

Si on peut accepter de perdre l'adhérence sur la roue arrière, voire s'en amuser, il est en revanche bien moins sympathique de perdre l'adhérence de la roue avant. Pour cette raison-là, les pneus posés sur l'avant sont souvent d'une section plus importante qu'à l'arrière, avec une gomme parfois plus tendre. (Les pneus feront l'objet d'une fiche spécifique ultérieurement.)

##### DU BON DOSAGE DES FREINS

Bloquer les freins augmente la distance de freinage, vos doigts sur les freins doivent jouer le rôle d'ABS. Un freinage optimal est un freinage où on arrive en limite des capacités d'adhérence du pneu, sans jamais perdre l'adhérence et en adaptant la répartition du freinage entre l'avant et l'arrière du VTT, généralement 70% du freinage doit être réalisé avec le frein avant, et 30% avec le frein arrière.

##### DE LA POSITION DU CYCLISTE SUR LE VTT AU MOMENT DU FREINAGE

Sur un freinage en ligne droite puissant, le poids du corps doit venir légèrement se positionner en arrière afin de s'opposer à la force qui vous attire vers l'avant durant le freinage.

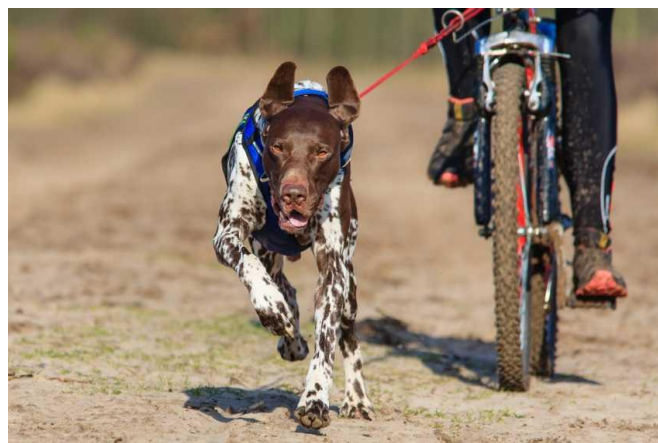
Rester la tête dans le guidon lors d'un freinage puissant est dangereux car augmente les risques de passer par l'avant et donne un sentiment d'inconfort qui nous pousse naturellement à réduire l'intensité du freinage et augmenter les distances.

##### DU REGLAGE DE VOS FREINS

Un frein mal réglé c'est du temps perdu, ce sont des difficultés à venir chercher le levier de frein.

### INTERET DANS LA PRATIQUE DU CANI-VTT

Le freinage est donc un élément de sécurité en cyclisme mais cela est d'autant plus vrai en CaniVTT puisque la discipline met en œuvre un animal positionné juste devant la roue du VTT.



##### POUR QUELLES RAISONS LE FREINAGE EFFICACE DEVRAIT ETRE MAITRISE EN CANIVTT ?

De nombreuses situations peuvent justifier des freinages forts et puissants en cours de pratique et il est important de maîtriser ces freinages seul en amont.

- Le chien peut se tromper de chemin et tourner soudainement de manière imprévue
- Le chien peut partir en chasse après du gibier
- Le chien peut prendre peur de quelque chose

- Le chien peut se faire mal et soudainement s'arrêter ou décélérer
- Le chien peut vouloir faire ses besoins
- On peut être surpris sur le parcours par un obstacle : branche, gros cailloux, personnes qui se promènent...

Par ailleurs, dans une pratique "compétition/performance" il peut être intéressant de maîtriser le freinage efficace pour décélérer fortement à l'abord d'un obstacle sans perdre trop de temps.

Ce freinage est d'autant plus important à maîtriser que la force de traction du chien vient s'opposer à notre action sur le VTT.

## LE TEMPS DE REACTION

Les temps de réaction en CaniVTT doivent être réduits au plus court afin de garantir la sécurité du binôme.

Pour cela, on veillera à toujours garder 1 doigt sur chaque frein, en toute circonstance, toujours prêts à intervenir de manière réactive.

Ce doigt doit être maintenu dans le prolongement de l'avant-bras et retomber naturellement sur le levier de frein, entre la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phalange, prêt à agir...

Pour permettre une position confortable et une action efficace, les freins devront faire l'objet de quelques réglages.

## EXERCICES PRATIQUES

### REGLER SES FREINS

#### → Réglage de l'inclinaison

En position de pilotage votre index doit reposer sur le levier de frein en étant dans l'axe de votre avant-bras.

Pour cela vous pouvez desserrer la fixation du frein sur le cintre du VTT et changer l'inclinaison de levier de frein.



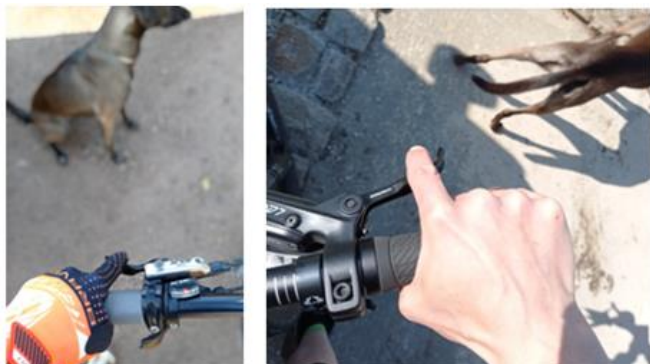
Vis de réglage de l'inclinaison du levier de frein sur le cintre.

#### → Réglage de la position sur le cintre

En position de pilotage votre index doit être situé dans la deuxième partie extérieure du levier afin de mieux profiter du bras de levier.

Un index situé trop proche de l'axe du levier aurait davantage de mal à freiner efficacement.

Pour cela on peut desserrer la fixation du frein sur le cintre et le rapprocher ou l'éloigner afin que l'index soit bien positionné, sans contrainte.



#### → Réglage de la garde du frein

Les leviers peuvent être plus ou moins proches du cintre. Si un levier est trop loin du cintre alors les doigts ne parviendront pas à aller le chercher à moins d'effectuer un mouvement supplémentaire... s'il est trop proche vous allez arriver en butée du cintre rapidement.

En position de pilotage votre index doit reposer sur le levier entre la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phalange.

Attention ce réglage peut évoluer en fonction de l'usure des plaquettes, la garde peut devenir alors moins importante.

De plus, ce réglage n'est pas toujours disponible, cela dépend des VTT.



Molette ou vis de réglage de la garde du frein, se présentant de façon différente en fonction des modèles qui en sont pourvus.

Anne FULLERINGER,  
Aurélien NORDMANN,  
Johan CHAMBRIER

*Commission VTT*