

Du vélo droit au Trike : un changement de philosophie

Bel exemple de résilience et de solidarité au sein du club !

La résilience, c'est cette capacité que nous avons ou pas à triompher des traumatismes.

Jean-Yves Pervis nous raconte sa manière de continuer à vivre malgré de gros soucis de santé et tout cela grâce à nos chercheurs, techniciens, qui inventent des machines pour rouler différemment ; le vélo de route n'est plus le seul modèle possible et d'autres façons de rouler sont à inventer avec des machines et cyclotouristes différents mais aimant la vie.

Né dans une famille de cyclistes, j'ai toujours fait du vélo un mode de vie. Je croyais avoir tout connu dans ce domaine, la route, la piste, le cyclo-cross et le VTT. Je me suis essayé à la compétition dans tous ces domaines. Avec les années la pratique a évolué. La randonnée m'a permis de me mesurer autrement lors de Vélocio ou de grandes épreuves comme Paris Brest Paris. J'ai également découvert le plaisir de la balade à vélo, une pratique plus ludique au contact d'épicuriens du sport, le bonheur sportif en pente douce en quelque sorte.

La vie hélas n'est pas un long fleuve tranquille. L'accident ou la maladie peut s'inviter brutalement et changer profondément la face des choses.

Dans la démarche de résilience qui se met en place pour accepter la nouvelle situation et qui peut prendre du temps, la moindre lueur d'espoir est à analyser.

J'aurais pu poursuivre une activité cycliste sur un vélo conventionnel, toutefois monter et descendre de vélo devenait problématique et le risque de chute avec son contingent de fractures, devenait trop important.

La rencontre avec le monde du vélo couché fut déterminante. Assez peu développé chez nous, patrie du Tour De France, les anglo-saxons et les pays nordiques ont une approche de la pratique du vélo un peu différente sans pour autant en exclure le sport et la compétition.

C'est avec Philippe de VELOFASTO (<http://www.velofasto.fr/>) que j'ai eu mes premiers contacts. Compte-tenu de mes soucis, c'est le tricycle couché à 3 roues (deux devant et la roue motrice derrière) appelé également « trike », que mon choix s'est porté. Philippe m'a tout de suite précisé que si ce genre de machine pouvait être la solution pour des personnes en situation de handicap, c'était avant tout une approche différente du vélo, qui avait ses adeptes et ses compétiteurs

parfaitement valides.

En effet il existe des trikes pour la compétition, légers et surbaissés qui permettent des vitesses de pointe supérieures au vélo droit, car avec une pénétration dans l'air mieux adaptée. La recherche du gain de poids est privilégiée (à partir de 13,4kg pour le Ice VTX). Le siège très étudié sur le plan ergonomique est positionné très bas, presque horizontal, ce qui permet d'avoir à la fois une force motrice importante et un très bon coefficient de pénétration dans l'air. Les roues avant sont de diamètre 20 pouces mais sur ce modèle la roue arrière est identique à un vélo classique (roue de 700), ce qui permet l'utilisation de braquets similaires.

Ce coefficient de trainé, ou Cx, peut encore être très largement amélioré en appliquant un carénage sur ce type de véhicules.

Philippe a réalisé le dernier Paris-Brest-Paris sur cette monture. Au moment de choisir, la tentation fut grande de jeter mon dévolu sur ce type de machine qui correspond bien à l'idée que je me fais de la performance d'autant que j'ai fait la connaissance, via Facebook de Pierre Marmelat, qui comme notre ami Jean-Yves Soutif a perdu une jambe dans un accident de la route (à moto), et qui pratique depuis de nombreuses années le trike. Il vient d'investir dans ce modèle de compétition avec de nouveaux objectifs. Dernièrement ils se sont retrouvés sur le circuit de Castellet pour une épreuve de 6 heures, ce qui prouve bien que tout est possible quand la volonté et l'envie de rebondir sont là.



Cyclo Passion

Du vélo droit au Trike : un changement de philosophie



Mon Choix

Il a rapidement fallu me rendre à l'évidence que cet Ice VTX n'était pas fait pour moi. La première difficulté était de m'installer sur ce siège et la seconde d'en sortir.

J'ai donc choisi le modèle « adventure », moins racé mais beaucoup plus confortable.



La première sensation fut assez bluffante. Quand depuis des mois l'angoisse de tomber est permanente à la marche, une fois franchie l'installation, c'est la sérénité. On pose les pieds sur les pédales (le réglage est très simple), et au plus petit effort on avance avec une facilité déconcertante. J'avais trouvé ce qui pouvait

me sortir de chez moi. Contrairement aux modèles plus sport le châssis est pliable ce qui permet de le transporter facilement dans une voiture. Pour me rapprocher au plus près des sensations sport, j'ai opté pour une version non suspendue avec une roue arrière intermédiaire de 26 pouces (roue de 650), et des pneumatiques assez fins. En plus avec une cassette 10 vitesses cela laisse de la marge pour étaler les développements

L'étape suivante était de voir si, après 18 mois d'inactivité, les muscles avaient gardé un minimum de tonicité. Après quelques dizaines de kilomètres sur le plat, sans difficultés majeures, je me suis donc lancé à « l'escalade » d'une côte que je connais bien, derrière chez moi. Ce fut une bonne surprise. En adaptant le braquet à la difficulté, cela déroule bien et le rythme s'installe. Par contre dans les descentes, les sensations peuvent surprendre. D'une part la direction est très directe et il faut éviter le guidonnage et puis les freins à disques très puissants demandent une bonne répartition entre la main droite qui commande le freinage de la roue avant droite et la main gauche qui fait pareil sur la roue avant gauche. Sur la roue arrière il y a juste un frein de parking.

Il faut maintenant augmenter les distances, les difficultés et travailler. Par ailleurs ce ne sont pas les mêmes muscles qui sont sollicités, donc il faut s'adapter.

Au-delà de ces changements liés à la motricité, c'est ailleurs que l'on découvre un monde nouveau. Confortablement installé sur un siège bien étudié et parfaitement ergonomique, on est invité à allonger les jambes. Pas de stress lié à l'équilibre, pas de problème pour s'arrêter avec la possibilité de profiter de l'instant. Par ailleurs finis les problèmes de selle, inutile d'avoir des cuissards sophistiqués, pas de problèmes de dos, de poignets, de cervicales, de fourmillements dans les bras. Les tenues changent, les poches dans le dos étant proscrites, il faut envisager des tenues plus classiques, peut être moins « lycra ».

Pierre Marmelat retrouve périodiquement son trike adventure avec lequel il a fait des milliers de km, pour retrouver d'autres terrains de jeu. La notion de randonnée et de cyclos camping, prend toute sa dimension et des grands rallyes raid sont organisés



Cyclo Passion

Du vélo droit au Trike : un changement de philosophie



A partir du moment où l'on a ce regard sur la possibilité de se déplacer à la seule force musculaire, on ouvre des possibilités extraordinaires, et, comme pour le vélo, il y a la possibilité de l'équiper d'une assistance électrique, donc son utilisation n'a pas de limite d'âge ou de handicap.

Dans les mois qui viennent je vais pouvoir analyser les possibilités qu'offre cette machine. Sans ce coup d'arrêt dans ma vie, et cette perte d'autonomie me condamnant à une forme d'immobilité qui m'est insupportable, je n'aurai probablement jamais franchi le pas. Aujourd'hui non seulement cela me permet de m'évader de temps à autre mais cela me permet également de voir comment aider ceux qui abandonnent trop tôt toute activité sportive pour telle ou telle raison liée à l'âge, la maladie ou le handicap.

En cette fin d'été, le CTM s'est mis à l'heure du trike. Qui dit handicap dit aidants. Si je suis en mesure de m'évader de façon assez autonome, je ne peux partir seul car en cas de problème, même, mineurs je ne peux pas être totalement indépendant.



Les accidents que nous avons eus en 2016 ont plongé notre club en plein désarroi. Une reconstruction est en cours. Nous avons un jour adhéré au CTM parce que nous aimons le sport, nous avons la fibre de l'effort et s'il y a salut, c'est par ce biais qu'il faut chercher.

L'imagination ne manque pas quand on veut construire un monde d'empathie. Rien n'est jamais définitif et quelles que soient les difficultés, des solutions existent.

Il faut utiliser les signes qui nous sont envoyés pour essayer d'en tirer profit. Notre club semble en panne d'imagination. Nous ne parvenons pas à intéresser les plus jeunes. Sommes-nous certains d'avoir tout essayé ? Sur l'une de ces photos, une toute jeune adolescente autiste, valide par ailleurs, est totalement bloquée psychologiquement et ne peut pas faire de vélo toute seule.



Elle peut appréhender le vélo dans un premier temps de façon passive puis petit à petit prendre part à la progression du vélo avec son partenaire valide qui pilote. Sur cette autre photo le garçon n'a plus l'usage de ses jambes mais peut encore aider de temps à autre avec ses bras. Il peut faire du sport à son niveau.

Cyclo Passion

Du vélo droit au Trike : un changement de philosophie



Il y a des belles rencontres à faire sans que cela perturbe qui que ce soit. Comme nous l'avons vu plus haut Philippe et Pierre se sont engagés sur la même épreuve des 6 heures du Castellet. Ils y prennent le même plaisir et ont beaucoup à s'apporter l'un l'autre.

Actuellement il est assez facile, pour les clubs qui veulent s'investir, de trouver des financements pour acheter des équipements favorisant l'insertion des personnes handicapées dans nos activités cyclo-touristiques. Par exemple ce modèle de tandem Morpheus (photo de la jeune autiste) est très polyvalent et peut être équipé en fonction du besoin. Vous trouverez en annexe l'argumentaire développé par Philippe de « Vélofasto » pour permettre au Codep FFCT 03 de monter un dossier afin de financer ce type de machine

Notre club, comme beaucoup d'autres, risque de disparaître faute de renouvellement. Toutefois, une bonne nouvelle vient « enfin » de notre Fédération. La création de 3 types de licences est une très bonne chose. C'est l'occasion de réorganiser notre structure autour de ces trois axes. L'aspect sportif « vélo sport » est à construire, avec toutes ses composantes, de préférence différentes des structures de la FFC. En cela le développement des vélos spéciaux peut constituer une ouverture complémentaire, sans oublier le VTT...et la piste (nous avons un vélodrome à notre porte). La partie cyclotouriste « vélo rando » est la base de notre club et peut se poursuivre tout en se renouvelant. L'autre nouveauté vient de la licence « vélo loisir » qui peut ouvrir plus largement ses portes à toutes les formes d'activité vélocipédique intégrant le vélo à assistance électrique ainsi que notre contribution au sport handicap.

Je remercie infiniment les membres du CTM pour l'amitié qu'ils m'ont manifestée. Ces petites balades

d'accompagnement me vont droit au cœur.



Alors regardons, il y a peut être autre chose à faire et le mixage des pratiques est peut être une première étape dans cette réflexion. J'ai vu dans mes accompagnants des rencontres entre des adhérents qui étaient au club depuis de nombreuses années et qui roulaient ensemble pour la première fois... Cela aussi est à méditer



Vous souhaitez vous démarquer, lancer un nouveau produit, informer, développer votre clientèle, ... ?

Faites le grand saut !

Boostez votre business avec un zeste de Lemonad !



lemonad
Studio multimedia

... identité visuelle, édition, site internet, référencement, hébergement, maintenance, photo, vidéo, 3D, ...

Elodie : 06 13 19 69 27 • Ernest : 07 60 07 22 00 • www.lemonad.fr

Cyclo Passion

Du vélo droit au Trike : un changement de philosophie

Annexe :

Argumentaire rédigé par Philippe de « Vélofasto » pour Codep FFCT 03 qui a acheté ce modèle de tandem en 2014, pour aider à développer la pratique du "vélo accessible à tous" dans les clubs de son département.

« Le tandem Morpheus <http://www.velofasto.fr/products/tandem-morpheus/> est beaucoup plus polyvalent qu'un tandem classique, surtout avec la panoplie d'accessoires incluse dans le devis pour l'adapter aux capacités de chacun (pédales spéciales, raccourcisseurs de manivelles, harnais,...),



Il conviendra ainsi pour toutes sortes de personnes qui ont des handicaps plus ou moins importants :

- non-voyants, mal voyants
- handicap partiel ou total des membres supérieurs, quel qu'il soit (le passager n'a absolument pas besoin de ses bras pour se tenir sur ce tandem, contrairement à un tandem classique)
- handicap partiel des membres inférieurs (le fait d'avoir une roue-libre et de pouvoir adapter avec des raccourcisseurs de manivelles voire des pédales pendulaires, permet à la plupart des gens de pédaler selon leurs propres capacités)
- handicap mental (personnes qui manquent d'autonomie pour conduire seul un vélo quel qu'il soit)
- autisme
- spasticité
- Infirmes Moteur Cérébral - maladies neuro-dégénératives (telles que sclérose en plaques, maladie de Huntington, Parkinson,...)
- hémiplégié (suite à AVC ou autre cause,...)

- troubles de l'équilibre

C'est le pilote valide derrière qui gère l'équilibre, la direction, les changements de vitesse, les freins, et qui garde un œil en permanence sur son passager, lui permettant de réagir instantanément en cas de besoin.

Le gros intérêt est aussi le plaisir de participer à un effort commun entre un passager handicapé et une personne valide, et de permettre à des personnes handicapées de se balader à un rythme normal de cycliste quelles que soient leurs capacités. Contrairement au handbike qui demande un investissement sportif plus important pour qui voudrait se déplacer avec un groupe de cyclistes. Ce tandem est aussi beaucoup plus polyvalent qu'un tandem classique en termes de tailles. La place avant peut en effet se régler pour des cyclistes à partir de 1,30m, jusqu'à environ 1,95m. Idem pour le pilote à l'arrière, même s'il est mieux que celui-ci fasse au moins 1,55m ».

FRANCE VOYAGES Pour tous vos déplacements collectifs,
 Allée Chapart Autocars de Grand Tourisme,
 ZAC desmarceaux Toilettes, Bar, Vidéo, Air conditionné,
 78710 ROSNY SUR SEINE Inclinaibles et Couchettes de 34 à 56 places
 Remorque pour 40 vélos.



Tél. 01 34 76 98 46 . Fax 01 30 92 07 95