



DOSSIER DE PRESSE

Programme détaillé

Championnats du monde de vélos couchés

Allègre 2006

Les 5 . 6 . 7 août en Haute-Loire
www.france-hpv.org



Performance, sport et nature



Les 5-6 et 7 août 2006 en Haute-Loire
www.france-hpv.org

La Haute-Loire souhaite la bienvenue aux championnats du monde

La richesse du sport est aussi sa diversité voire son originalité. En Août 2006 Allègre vivra les Championnats du monde de vélo couché, un sport qui mérite la découverte.

Ce sera un événement sportif exceptionnel sur un site qui constitue l'un des atouts de notre belle Haute-Loire. Au pied de sa Potence historique, nous savons que cette attachante commune d'Allègre saura recevoir et que les sélectionnés mondiaux repartiront avec un palmarès mais aussi des souvenirs forts de leur séjour parmi nous.

Jean Boyer

Vice Président du Conseil Général
en charge du sport
Sénateur de la Haute-Loire

Une aventure cycliste comme un Championnat du Monde, c'est une occasion unique de faire découvrir la beauté et la variété de notre région.

Allier sport et nature a toujours été ma passion. Je vous adresse tous mes encouragements et vous dis Bravo pour ce très beau projet.

Régis Forissier

Réalisateur du Tour de France
Maire de Chomelix

Les vélos couchés, à Allègre, on connaît ! Depuis 4 ans, ils sillonnent la région sur leurs engins étonnants à la découverte des plus beaux sites de la Haute-Loire.

Leur présence parmi nous est un véritable bain de jeunesse pour la ville.

Robert Baylot

Maire d'Allègre

Edito

En organisant les championnats du monde de vélos couchés à Allègre en Haute-Loire, notre objectif est triple :

- Présenter aux concurrents venus du monde entier des courses dans un écrin naturel de toute beauté ;
- Proposer un événement complet et original qui saura intéresser les médias et séduire toutes les sensibilités du milieu du vélo couché ;
- Faire découvrir et dynamiser une région qui nous tient à cœur et dont le potentiel nous semble bien réel ;

Toute l'équipe organisatrice s'est lancée avec énergie dans une aventure humaine extraordinaire qui trouvera sa conclusion les 5, 6 et 7 août prochain. Notre grand plaisir sera de voir partir les concurrents, accompagnateurs et spectateurs enrichis de nombreuses découvertes et de nouvelles expériences.

Jean-Charles Gosselin

Président de France-HPV
Association organisatrice



VELOS COUCHÉS, INNOVATION ET PERFORMANCE

Le 5 octobre 2002, le canadien Sam Whittingham devient l'homme le plus rapide au monde en atteignant **130,4 km/h sur le plat, sans l'aide d'aucun moteur**. Sa performance ne tient pas tant à des capacités physiques hors normes qu'à l'extraordinaire rendement de sa machine, le **Varna Diablo II** : un vélo un peu spécial entouré d'un carénage aérodynamique et dont la position de pédalage est horizontale. Autre particularité, le Varna est un modèle à traction, c'est-à-dire à roue avant motrice et directrice. Pour le reste, il ne s'agit ni plus ni moins que d'un vélo comme les autres avec un pédalier, deux chaînes (pour faciliter la transmission sur la roue avant et obtenir un développement suffisant), des pignons, deux freins et un guidon dont la forme est adaptée à la géométrie de l'ensemble. Malgré son aspect qui paraît à l'heure actuelle encore étonnant pour le grand public, le Varna ne comporte aucune innovation. Il est l'aboutissement de l'évolution naturelle de la bicyclette dont voici un bref résumé.

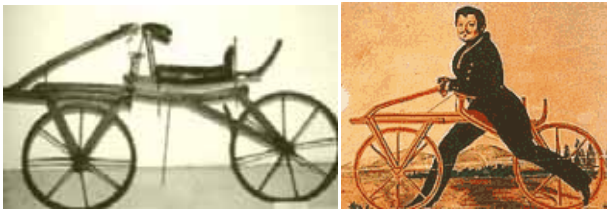


Sam Whittingham et son Varna, en 2002

UN PEU D'HISTOIRE...

Les premiers deux-roues

En 1817, le baron Karl Drais von Sauerbronn qui travaillait sur des carrioles automotrices à quatre roues eut l'idée de concevoir un modèle deux roues plus léger. Il réalisa alors une machine avec deux roues en bois dont l'une pouvait tourner autour d'un pivot pour diriger l'ensemble et une poutre située à hauteur de jambe comportant une sorte de selle rembourrée. La propulsion se faisait directement en prenant appui sur le sol. La draisienne fit sensation en permettant à son créateur d'effectuer un trajet de 28 km beaucoup plus rapidement qu'une malle-poste attelée. Le concept du deux-roues venait de montrer son incroyable efficacité.



Avec la draisienne en 1817 naquit le concept du deux-roues

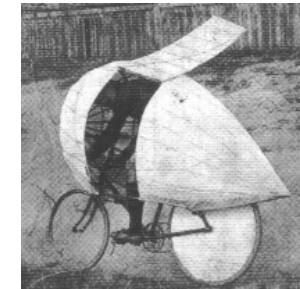
En 1847, Gavin Dalzell ajouta un système de bielles et leviers pour faire tourner la roue arrière, les pieds décollèrent du sol et l'équilibre devint dès lors permanent. En 1861, l'ajout de pédales sur la roue avant simplifia la transmission et le vélocipède de Pierre et Ernest Michaux, consacré par l'exposition universelle de 1867, allait prendre son essor. Dans les années 1870, la roue avant du vélocipède s'agrandit pour gagner en vitesse. Ce type de vélo, baptisé grand bi, allait augmenter le retentissement sportif et fasciner le grand public. Son inconvénient majeur était qu'en cas de chute, le cycliste tombait de haut et fréquemment sur la tête. Pour abaisser la position tout en conservant un développement raisonnable, il fallut avoir recours à une transmission indirecte par chaîne. Cela fut sans doute fait de façon confidentielle autour de 1870 mais il fallut attendre **1888** pour que **la Rover Safety de John Kemp Starley** ne supplante le grand bi. La bicyclette moderne était née et allait s'affirmer au XX^{ème} siècle à la fois comme moyen de transport et sport de masse.



La Rover Safety en 1888

Le vélo Torpille

Après une série d'améliorations techniques importantes en soi mais mineures quant à la géométrie de la bicyclette, l'ingénieur Bunau-Varilla eut l'idée en 1913 d'ajouter un **carénage en bois et toile tendue** afin de réduire la résistance au vent. Le bénéfice fut immédiat et le cycliste **Marcel Berthet**, un géant de la route, **améliora nettement tous les records** dont le célèbre record de l'heure. L'Union Cycliste Internationale (UCI) qui régissait déjà les courses cyclistes de l'époque ne tarda pas à changer son règlement technique pour interdire ce vélo trop performant qui faussait la comparaison sportive. Le Vélo-Torpille et ses quelques successeurs durent alors se contenter de démonstrations sur vélodrome.



Le Vélo Torpille en 1913

Le Vélocar

Une autre évolution majeure de la bicyclette naquit dans les années 30. Le français Charles Mochet, qui avait déjà conçu des voitures à pédales dans les années 20, eut l'idée de réaliser un modèle à 2 roues pour mieux négocier les virages. Il emprunta alors à ses voiturines la position de pédalage horizontal, plus aérodynamique et confortable, et gagna en vitesse grâce au concept du deux-roues. En référence à ses précédentes créations, il baptisa son invention le « Vélo Vélocar », aujourd'hui communément appelée **Vélocar**.

En 1933, non sans avoir prévenu les instances dirigeantes de l'UCI qui lui donnèrent le feu vert, **Charles Mochet lança un pistard d'Ambert, Francis Faure, à l'assaut du record de l'heure**, immédiatement pulvérisé avec plus de 45 km. Au même moment, un champion de renom, Maurice Richard battit également le précédent record mais fit moins bien que Faure. Fallait-il privilégier l'évolution technique représentée par le Vélocar ou la force sportive du champion ? L'UCI trancha avec 52 voix en faveur de Richard contre 44 pour Mochet. Allant à l'encontre de son propre règlement technique, revenant sur l'homologation accordée à Mochet quelques mois auparavant et annulant une première ratification, l'UCI raya des tablettes le record de Faure.





Francis Faure bat le record de l'heure dans le Vélocar de Charles et Georges Mochet (1933 et 1939)

Mais contrairement au Vélo-Torpille, le Vélocar eut les honneurs de la route. Parfaitement utilisable au quotidien sur routes ouvertes, il connut une honnête carrière commerciale où sa promotion se fit déjà avec des arguments de confort et de vitesse. De plus, grâce à quelques coureurs de second rang, il participa à des courses cyclistes professionnelles et fit bonne figure dans certaines classiques **Paris-Roubaix et Paris-Limoges**. A signaler que, malgré l'interdiction de l'UCI, les organisateurs du Tour de France 1934 proposèrent une place au départ à l'équipe de Vélocars de Mochet mais celui-ci refusa. Nul doute que cette fenêtre médiatique aurait donné un plus grand retentissement à cette fabuleuse invention.



1934, apparition trop brève du Vélocar dans les grandes classiques cyclistes

L'aventure du Vélocar ne devait pas tout à fait en rester là. Reprenant le flambeau après le décès de son père, **Georges Mochet** adapta l'idée du carénage au vélo couché et permit à Francis Faure d'être le premier à dépasser les **50 km dans l'heure**.

C'était en 1939 et toutes les caractéristiques importantes qui permettront 63 ans plus tard au Varna de dépasser les 130 km/h étaient réunies. Malheureusement, la deuxième guerre mondiale interrompit toute amélioration. Pis, elle fit sombrer le Vélocar et les vélos carénés dans l'oubli.



L'IHPVA - INTERNATIONAL HUMAN POWERED VEHICLE ASSOCIATION

Suite aux crises pétrolières des années 1970, des budgets furent alloués à des universités américaines afin de permettre l'émergence de véhicules moins consommateurs en carburant. On redécouvrit alors que des vélos équipés de carénages aérodynamiques pouvaient atteindre des vitesses fort honorables, comparables en théorie à celles des véhicules à essence.

En 1976, pour homologuer des records non reconnus par l'UCI, l'International Human Powered Vehicles Association – Association Internationale des Véhicules à Propulsion Humaine – (IHPVA) fut créée. Elle se chargea de régir les courses de **Véhicules à Propulsion Humaine (VPH)**, terme le plus général possible pour désigner les **véhicules sans moteur mus par la force de l'homme**.

Evidemment, des distinctions furent faites entre les véhicules terrestres, aériens, aquatiques et sub-aquatiques mais au sein d'une même classe, aucune limitation technique n'est imposée, seule la performance sur un type de parcours ou une distance donnée est prise en compte.

En organisant un championnat annuel, en gardant trace des meilleures performances et en attribuant, grâce à ses mécènes, des prix incitatifs (par exemple, **25000 dollars pour qui atteindrait 1/10è de la vitesse du son**), l'IHPVA a su canaliser les énergies et stimuler la recherche.

Le record de vitesse pure, le 200 m départ lancé, évolua rapidement :

- 94,8 km/h en tricycle Vector en 1980
- 105,4 km/h avec Freddy Markham dans le Gold Rush en 1986
- 110,6 km/h grâce au Cheetah en carbone et au puissant cycliste Chris Huber en 1992
- 130,4 km/h en 2002 grâce à la pureté de ligne du Varna conçu par Georgi Georgiev.

Les records actuels

A titre de comparaison, voici quelques records reconnus par l'UCI :

- **Record de l'heure en vélo classique : 56,376 km**
réalisé par Chris Boardman en septembre 1996 ou *49,700 km* selon les nouvelles mesures restrictives introduites en 2000
- **Record de sprint en vélo classique (200 m lancé) : 72,985 km/h**
réalisé par Curt Harnett en 1995
- **Record de l'heure féminin : 48,159 km**
détenu par Jeannie Longo ou *45,094 km* selon les nouvelles règles.

Les records IHPVA :

- **Record de l'heure en vélo couché : 85,991 km**
soit en moyenne 13 km/h plus vite que le record de sprint UCI !
réalisé en juillet 2006 par l'américain Freddy Markham dans le Varna Mephisto,
- **Record de sprint en vélo couché (200 m lancé) : 130,36 km/h**
réalisé par le canadien Sam Whittingham en octobre 2002 dans le Varna Diablo
- **Record de l'heure féminin : 73,411 km**
détenu par la suisse Rosmarie Bühler également dans le Varna Diablo
- **Record des 24h : 1046,94 km** soit une moyenne de **43,62 km/h**
établi en juillet 2006 par l'américain Greg Kolodziejzyk dans son Critical Power Speedbike.

A noter que l'actuel président de l'IHPVA, le journaliste anglais Richard Ballantine, auteur de livres à succès autour du vélo, sera présent aux championnats. Il sera accompagné d'observateurs officiels de l'IHPVA qui surveilleront le bon déroulement des épreuves et seront chargés d'homologuer les records le cas échéant.





Les 5-6 et 7 août 2006 en Haute-Loire
www.france-hpv.org

FRANCE-HPV

Les principales associations affiliées à l'IHPVA sont aujourd'hui présentes dans les pays suivants :

- les Pays-Bas (1600 adhérents)
- Les Etats-Unis (1200)
- L'Allemagne (1000)
- La Suisse (500)
- La Belgique (300)
- Le Royaume-Uni (300)

Les pays latins tels l'Italie, l'Espagne, l'Argentine, le Brésil sont émergents et très peu représentés.

L'association française affiliée à l'IHPVA, France-HPV, créée le 11 décembre 1991 par Daniel Dussart, ne rassemble quant à elle qu'une cinquantaine d'adhérents enthousiastes.

Son but est de conseiller ceux qui veulent acheter ou fabriquer un vélo couché ou d'autres véhicules à propulsion humaine. Elle maintient en relation les différents pratiquants en organisant des courses ou des randonnées et permet par ces échanges l'amélioration des techniques employées dans le milieu du VPH.

Au niveau événementiel, **l'organisation d'une grande boucle hexagonale sera sans doute le prochain rendez-vous majeur** après les championnats du monde. Un tel événement, reprenant le concept des tout premiers Tours de France cyclistes en utilisant des technologies de caméras embarquées et de suivi GPS, permettrait le développement de VPH carénés capables d'être utilisés sur routes ouvertes.

Dans un autre registre, France-HPV promeut également le vélo couché et les autres VPH comme moyens de transport écologiques pour le quotidien en mettant en avant les bienfaits pour notre corps et pour l'environnement d'une utilisation régulière.

Le président d'honneur de France-HPV est Georges Mochet, concepteur du Vélocar caréné de 1939, qui habite dans le sud de la France à Saint-Aygulf.

Adresse de l'association française des véhicules à propulsion humaine affiliée à l'IHPVA :

France-HPV
24 rue Gabriel Péri
F-94000 CRETEIL
france-hpv@ihpva.org



7



Les 5-6 et 7 août 2006 en Haute-Loire
www.france-hpv.org

LES CHAMPIONNATS DU MONDE

Les premières compétitions organisées sous l'égide de l'IHPVA eurent lieu sur le sol américain. Le premier championnat réellement international fût l'Aspro Clear challenge en 1980 à Brighton en Angleterre. Depuis, les championnats du monde sont organisés chaque année à tour de rôle par une association nationale affiliée à l'IHPVA.

Le principe des championnats est simple puisqu'il s'agit d'aller le plus vite possible sur un véhicule propulsé uniquement par la force de l'homme. On peut utiliser tous les dispositifs aérodynamiques imaginables pour améliorer la pénétration dans l'air et concevoir tous les systèmes de transmission pour augmenter la puissance motrice. La compétition est donc tout **autant technique que sportive**.

En août 2006, la France organisera cette manifestation pour la première fois.

Il s'agira de l'événement VPH le plus important jamais organisé sur le sol hexagonal, avec 150 participants venus de 15 pays différents, 50 organisateurs, de 3000 à 5000 visiteurs sur 3 jours et la présence attendue de l'ensemble des distributeurs français de vélos couchés.

LE CHOIX DE LA HAUTE-LOIRE

Après **avoir fait le tour du monde** en passant par le Canada, l'Allemagne, l'Autriche et le Danemark, **les championnats de VPH se feront cette année en Haute-Loire**.

Plusieurs atouts ont motivé ce choix :

- Le Puy-en-Velay dispose **d'un aérodrome** situé à Loudes dont la piste est idéale pour les épreuves de vitesse pure.
- La Haute-Loire bénéficie d'un **cadre naturel exceptionnel** pour des courses sur route de toute beauté, au sein du parc naturel régional du Livradois-Forez.
- **Les élus locaux** sont nombreux à soutenir ce projet dont l'écho sera international.
- Les pratiquants de VPH se rassemblent tous les étés sur la commune d'Allègre depuis 2002, pour des randonnées en vélo couché ; ils apprécient le cadre mais aussi la topographie des circuits.
- **Le critérium VPH** organisé par France-HPV en 2005 fut un grand succès à Allègre et a donc donné envie aux organisateurs de revenir.
- **L'attrait touristique** de l'Auvergne est indéniable.

L'intérêt populaire qui se ressent de plus en plus tend à confirmer le bien-fondé de ce choix.

Les soutiens spontanés tels ceux proposés par les classes de BTS "Secrétariat trilingue" et "Communication des entreprises" du lycée Anne-Marie Martel du Puy-en-Velay, le comité départemental de cyclisme de Haute-Loire, le Groupe Cyclo Le Puy-en-Velay et l'AGUMA de la Communauté de Communes des Portes d'Auvergne permettent **d'envisager un événement de premier ordre qui renforcera l'image d'une région active et dynamique** dont le cadre naturel dominant en enchantera plus d'un !



8

LE PROGRAMME DES COURSES

Du 5 au 7 août 2006, les coureurs s'affronteront sur cinq épreuves :

- 3 courses sur route
- 2 courses de vitesse pure sur piste.

COURSES SUR ROUTES

Prologue, le samedi 5 août, 15h - 18h

Contre-la-montre des Portes d'Auvergne : 12 km entre Allègre et Saint-Paulien.

Course de côte d'Allègre, le dimanche 6 août, 9h - 12h

Contre-la-montre individuel en côte à 15 %.

Critérium Allègre - Monlet, le dimanche 6 août, 15h30 - 18h30

Circuit vallonné de 18 km à parcourir 4 fois.

COURSES SUR PISTES

200 m sprint départ lancé, le lundi 7 août, 9h - 12h

En cas de record, le coureur devra valider sa performance par une deuxième tentative.

1000 m départ arrêté, le lundi 7 août, 14h -17h

Ces épreuves se dérouleront sur la piste de l'aérodrome du Puy-en-Velay à Loudes.

Prologue

Les championnats débiteront par un contre-la-montre individuel de 12 km. Départ place du monument à Allègre, puis D13 en direction de Saint-Paulien.

La route est suffisamment large pour envisager **des moyennes supérieures à 70 km/h** pour les meilleurs avec des pointes à 100 km/h.

De part les beaux points de vue sur la campagne environnante, la D13 est classée "pittoresque" sur les cartes Michelin.

Emplacements conseillés : entre Serres et Allègre où les cyclistes arriveront lancés après la descente.

A Pierre-Brune, en fin de parcours, zone dégagée en léger faux-plat descendant.

L'arrivée sera jugée à l'entrée de Saint-Paulien. Hors chronomètre, les coureurs rallieront ensuite l'Aquaparc de Saint-Paulien où sera donnée une petite réception.

Date : samedi 5 août 2006

Départs des premiers concurrents (juniors) : 15h30

Arrivées des derniers concurrents (carénés) : 18h30

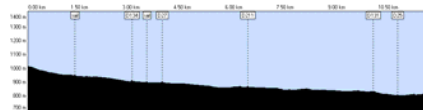
Dénivelé positif : 111 m

Dénivelé négatif : 292 m

Distance : 12 km

Dénivelé : -192 m (-1,6 % en moyenne)

Remarque : route entièrement privative



le profil du contre-la-montre



Course de côte

La course de côte est une discipline plutôt rare dans le milieu du vélo couché qui a été initiée aux championnats du monde 1999 à Interlaken en Suisse et reprise aux championnats d'Europe 2004 de Telfs (Autriche). Profitant du relief naturel de la région, les organisateurs proposent cette année un contre-la-montre individuel dans la ville d'Allègre.

Départ de la place du monument et **arrivée à la Potence** en passant par l'église et la rue Porte de Monsieur avec ses **passages à 14-15 %**.

Les allegras seront aux premières loges pour profiter du spectacle !

Emplacements conseillés : au premier virage où les concurrents découvriront la pente après une prise d'élan en faux-plat descendant. Puis, aux abords de la Porte de Monsieur, sur la place du Marchédial et à la Potence, c'est-à-dire aux trois sites classés monument historique à Allègre.



Vue générale d'Allègre



La place du village qu'emprunteront les coureurs

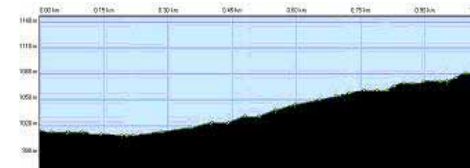
Date : dimanche 6 août 2006

Départ des premiers concurrents : 9h

Arrivée des derniers concurrents : 12h

Distance : 1,1 km

Dénivelé positif : 90 m



le profil de la course de côte



Critérium

Le critérium est une course dont le départ est donné en ligne. La performance du vélo et la puissance du cycliste ne sont plus les seuls paramètres à prendre en compte.

La part de tactique est en effet loin d'être négligeable car il faut faire des efforts à bon escient pour prendre le bon wagon ou arriver à lâcher ses compagnons de route.

Le circuit du critérium Allègre-Monlet est très sélectif de part la présence de nombreuses côtes tout au long du parcours.

Date : dimanche 6 août

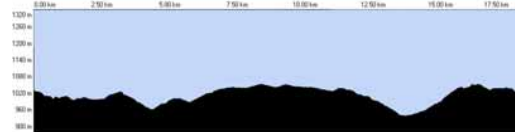
Départ : 15 h du camping d'Allègre

Arrivée : 16h50 pour les meilleurs

Distance : 4x18 = 72 km

Dénivelé positif : 1348 m au total pour les 4 tours

Remarque : circuit privatif



le profil du critérium



le parcours du critérium : une alternance de forêts, de champs, de hameaux et de prés

200 m départ lancé

C'est l'épreuve reine de vitesse pure qui permet de juger le mieux des qualités aérodynamiques d'un véhicule et de la puissance du cycliste.

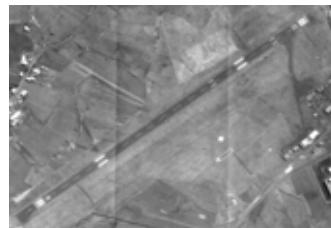
Etant donné la qualité de la piste de Loudes, si les conditions météo le permettent (vent, pluie...) **on peut s'attendre à un record du monde** pour les non carénés.

Date : lundi 7 août

Lieux : piste de l'aérodrome de Loudes

Premiers départs : 9 h

Dernières tentatives : 12 h



1000 m départ arrêté

Course de vitesse pure nécessitant à la fois de l'explosivité, une bonne vitesse de pointe et de la résistance.

C'est une discipline très difficile qui met à la fois les machines et les organismes à rude épreuve. Les carénés ne sont pas beaucoup plus avantagés, surtout s'ils sont lourds. Il devrait donc y avoir du suspens pour l'attribution du titre mondial.

Date : lundi 7 août

Lieux : piste de l'aérodrome de Loudes

Premiers départs : 14 h

Dernières tentatives : 17 h

Remarque : possibilités de travelling sur la piste



L'aérodrome de Loudes offre une belle vue panoramique sur les montagnes de la Haute-Loire

Remise des prix et des titres de champion du monde à 18 h sur l'aérodrome de Loudes

LES CATEGORIES

Si le nombre de participants est suffisant cinq catégories de véhicules seront ouvertes pour ces championnats :

- Les VPH carénés
- Les VPH non carénés
- Les VPH multi-personnes (carénés et non carénés)
- Catégorie handisport (propulsion par la force des bras)

Au sein d'une même catégorie de véhicules, au maximum six catégories de cyclistes pourront s'affronter :

Juniors (hommes / femmes)

Catégorie réservée aux moins de 18 ans. Les jeunes sont encore peu nombreux en compétitions mais les fils et filles des champions devraient prendre le relèvement d'ici peu.

A noter que de jeunes cyclistes peuvent atteindre des vitesses phénoménales tel Charlie Ollinger qui a dépassé les 90 km/h en sprint à l'âge de 14 ans dans son M5 caréné.

Senior (hommes / femmes)

Il s'agit de la catégorie reine des championnats. Cette année, le titre s'annonce très serré avec la possible victoire de nombreux outsiders.

Le classement général est déterminé par l'addition des points obtenus dans chaque épreuve. Les points sont attribués en fonction du classement d'arrivée et de la vitesse moyenne réalisée. L'intervention de la vitesse moyenne dans le calcul permet de récompenser le moindre effort et interdit tout relâchement lorsqu'une position est acquise.

Vétéran (hommes / femmes)

Pour les 50 ans et plus. **Le vétéran de l'épreuve** sera cette année le français **René Marty**, 70 ans, qui aime taquiner les plus jeunes que lui. René, en suivant des règles de calcul élaborées par des physiologistes, compare ensuite ses performances en données compensées tenant compte de la perte de performance due à l'âge. Fera-t-il mieux que le champion du monde ?



LES CHAMPIONS

Voici une présentation des concurrents ayant annoncé leur venue et présentant le plus de chances de victoire. A noter que bon nombre d'entre eux viendront repérer les différents parcours quelques jours avant les championnats.

Les seniors hommes

Thomas Schott

2m01

100 kg

44 ans

Allemagne (région de Munich)

Roule en **Razz-Fazz**, un prototype en carbone qu'il a conçu et réalisé lui-même dont la dernière version ne pèse pas plus de **6,9 kg** (le plus léger vélo couché au monde).

Performance : 51 km/h sur l'heure

Vice-Champion d'Europe 2005, champion du Monde 2002, vainqueur de la Classique Genevoise 2005 et 2006 (il a battu Laurent Jalabert en 2005 !),

Thomas est un colosse très puissant. Il est sans conteste le grand favori du contre-la-montre. Le critérium pourrait lui revenir s'il se montre capable d'enchaîner les côtes successives du parcours. Travaille à mi-temps pour pouvoir s'entraîner le plus possible (près de 30000 km par an).



Walter Berger

1m70

56 kg

34 ans

Suisse (Berne)

Roule en Merlin, **vélo en carbone de 9 kg** qu'il a conçu et fabriqué lui-même

48 km/h sur l'heure

Champion de Suisse, très bon grimpeur, Walter pourrait finalement prendre le dessus sur Thomas Schott dans le critérium.

Ingénieur de profession



Hans Wessel

1m91

78 kg

37 ans

Pays-Bas

Roule en compétition, soit en Razz-Fazz soit en Quest.

70 km/h en sprint

Vice-Champion du Monde 2005, Paris-Brest-Paris en 65 h en 2003 dans un vélomobile Quest, Hans Wessel est une force de la nature qui ne manque ni d'endurance, ni d'explosivité. Il n'a pas de point faible, c'est donc logiquement **un des favoris pour le titre de champion du monde.**



Charles Henry

1m90

76 kg

45 ans

Suisse (Zurich)

Roule en Birk Comet à pointe orange

50 km/h sur l'heure

70 km/h sur rail dans un prototype caréné

Charles Henry est **le Poulidor du vélo couché**. Il collectionne les deuxièmes places : Vice-champion de Suisse, deuxième de la classique genevoise 2005, deuxième du championnat de France open 2000. Le terrain des épreuves devrait l'avantager. C'est en tout cas un outsider à ne pas négliger.

Ingénieur de recherche en biologie



Naan Eldering

1m76

65 kg

20 ans

Pays-Bas

Roule Baron d'Optima

67 km/h en sprint

Champion du Monde de Sprint junior 2004, **l'un des favoris du 1000 m départ arrêté.**



Helmut Lechner

1m90
82 kg
47 ans
Autriche
Champion du Monde 2004 en sprint, ancien champion de descente à ski
Roule en M5 Carbon Low Racer
69 km/h en sprint
Un profil atypique et une volonté fer.



Les meilleurs français :

Après avoir raflé tous les titres dans les années 90 grâce aux prototypes carénés Nilgo conçus par **Raymond Brichet**, les français attendent depuis 10 ans un nouveau sacre de champion du monde. Cette année, les français font encore office d'outsider mais leurs chances de monter sur le podium sont bien réelles, d'autant que de nouveaux talents pourraient se révéler à l'occasion des championnats. Voici en tout cas les valeurs sûres :

Denis Lotte

1m72
64 kg
34 ans
Nantes
Roule en Velokraft VK2
44 km/h sur l'heure en 2005
Professeur de génie civil



Triathlète, 3ème français à participer à l'Iron Man d'Hawaï, Denis s'est converti au vélo couché en 2004. 3ème de la Classique Genevoise 2006 derrière Thomas Schott et Walter Berger, Denis progresse constamment et a entamé en grande forme la saison 2006. Il a récemment joué de malchance avec de petits incidents techniques dans les moments cruciaux.

Vincent Pfister

1m90
85 kg
36 ans
Valence
Pasteur, commercial, 7 enfants.
Roule en Velokraft VK2
45 km/h sur l'heure
Champion de France 2004 et 2005, détient le record du contre-la-montre du Lac de Paladru, vainqueur de la Cyclo-sportive de Vezoul, Vincent est en théorie la meilleure chance française de ces championnats. L'inconnu reste son manque de compétition en 2006.



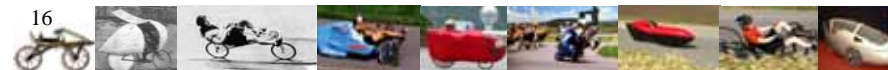
Marc Lesourd

1m70
62 kg
38 ans
Grenoble
Roule en Speculoos, un prototype belge original à roue avant motrice et directrice, plus difficile à appréhender mais plus efficace dans les côtes.
45 km/h sur l'heure
Vice-Champion d'Europe 2006 sur 3 heures, adepte des épreuves d'endurance.
Technicien à l'ESRF, Marc a abandonné sa voiture et roule 45 km par jour pour se rendre à son travail.
Membre actif de France-HPV.



Jean-François Marcon

1m82
73 kg
37 ans
Boussoulet en Haute-Loire
Vainqueur du critérium d'Allègre 2005, spécialiste des côtes, Jean-François est le régional de ces championnats. Sa connaissance du terrain est un avantage certain.
Roule en Baron d'Optima
44 km/h sur l'heure
Triathlète, professeur d'EPS, ardent défenseur des énergies renouvelables, Jean-François construit lui-même sa maison en suivant des principes de haute qualité environnementale (murs en paille, puits canadien...)



Les meilleurs carénés

Sandro Bollina

1m90
78 kg
43 ans
Suisse (Luzern)
Roule en Lightning X2 ou F40 (vélos avec carénage)
68 km/h en sprint
58 sec au 1000 m (excellent chrono)
Vainqueur du Critérium d'Interlaken en 2006, champion du monde du 1000 m et des 3 heures en 1999



Le Lightning X2 de Sandro Bollina

<- le Lightning F40

Bernhard Bölher

1m75
70 kg
45 ans
Allemagne
Roule sur un Cobrabike caréné par lui-même
76 km/h en sprint à Aalborg en 2005
Champion du Monde en titre, champion d'Europe 2004



Sergey Dashevsky

1m82
72 kg
40 ans
Russie
Roule en vélo caréné Kuban Sun
Adepte des épreuves d'endurance, Sergey a déjà roulé **5 heures à 50 km/h en compétition**.
Sa prestation dans le prologue devrait être spectaculaire.



Les féminines

Le plateau féminin, à défaut d'être dense, sera particulièrement relevé avec incontestablement trois des quatre meilleures compétitrices internationales de ces dernières années.

Barbara Buatois

1m70
54 kg
28 ans
Draveil dans l'Essonne
Roule en compétition sur Cobrabike, vélo belge non caréné en carbone de 9,5 kg.
44 km/h sur l'heure. Bordeaux-Paris en 26 heures en 2006 dans son vélomobile.
Médaille de bronze aux championnats du Monde 2005, championne d'Europe 2005 et 2006,
Barbara possède toutes ses chances, notamment dans le critérium et la course de côte. Elle s'est entraînée avec beaucoup de rigueur ces dernières saisons.



Acheteuse au Vieux Campeur, Barbara parcourt quotidiennement 40 km dans son vélomobile Mango pour se rendre sur son lieu de travail

Ellen van Vugt

1m78
65 kg
35 ans
Hollande
Roule sur un prototype en carbone de 7 kg conçu et réalisé par le néerlandais Peter Gröneveld.
Championne du Monde 2005. Ancienne **recordwoman de l'heure et du 200 m lancés** en VPH caréné, Ellen est une cycliste complète et expérimentée qui a l'instinct de la compétition.



Danielle van der Waard

39 ans
Rotterdam (Hollande)
Roule en Razz-Fazz IV, prototype allemand en carbone très léger (7,3 kg) et nerveux
61 km/h en sprint
Vice-championne du Monde 2005, championne d'Europe 2006 en sprint.
Danielle est très puissante et rapide sur le plat, **elle part favorite du 200 m lancé.**
Compagne de Hans Wessel, autre champion du vélo couché.



LES ANIMATIONS AUTOUR DES CHAMPIONNATS

L'EXPO-MUSEE DU VPH

L'exposition-musée du VPH rassemblant des spécimens historiques beaux et originaux permettra au public de mieux appréhender l'évolution de la bicyclette, des premières réalisations en bois jusqu'aux engins carénés permettant de dépasser les 100 km/h tel le tricycle Vector.



Le Vélocipède de Michaux



Le tricycle Vector dépassa les 90 km/h dans les années 80

Entre autres, les modèles suivants seront exposés :

- Grand-Bi,
- Singer de 1880,
- Libérateur (vélo de course de 1910),
- Terrot 1920 (jantes et pare-boue en bois et lampe à pétrole),
- Une rétrodirecte des années 30 (pédalage à l'envers pour monter les côtes),
- Une réplique de Vélocar d'avant-guerre,
- Cousin et Barbier (1940),
- Vector (tricycle caréné 1980),
- Vélérique, le premier vélo couché caréné de série (échec commercial),
- L'Herculès, la Sauterelle (cadre articulé),
- Un Aquacycle à pédales.

Avec le concours :

- du **musée du vélo de Saint-Etienne**
- d'**Arnfried Schmitz**, membre fondateur de France-HPV, collectionneur et auteur d'un livre sur l'histoire du vélo couché ("Human Power, the forgotten energy" édité par Tony Hadland)
- de **Marc Leonetti**, membre de France-HPV possesseur d'une intéressante collection privée.

L'expo-musée aura lieu :

- à Allègre, dans l'école primaire, les 5 au 6 août
- à Loudes, dans un des hangars de l'aérodrome, le 7 août.

Entrée libre.

Ouverture au public de 10 h à 19 h.



LE SALON COMMERCIAL

L'ambition de France-HPV en organisant ce salon est de montrer au grand public que le vélo n'a pas forcément qu'une selle et deux roues, qu'il peut présenter des formes très diverses en alliant notamment vitesse et confort d'utilisation.



Le salon commercial sera l'occasion inédite en France de **voir et d'essayer** des vélos hors du commun. Les revendeurs et marques présentes seront :

- **CycleZen** : spécialiste des vélos couchés et tricycles, propose une très large gamme de modèles, pour tous usages : ville, randonnée, course, tour du monde... Importateur de **Challenge** et **Nazca**, deux des principales marques hollandaises, distributeur **Azub**, **Radical**, **Bion'x**...
- **Challenge** : à côté de CycleZen, la marque néerlandaise Challenge exposera ses modèles sur son propre stand.
- **Bike to the future** : revendeur suisse roman. Distributeur des marques **Sun Bicycles EZ** (tandem en alu à double pédalage indépendant et un trike EZ3 à l'essai), **Catrike** (spécialiste des tricycles, notamment avec le modèle Road 2006), **Cyclegenius** (CGX standard + un ALX), **Rowbike** (vélos rameurs américains bon marché).
- **M5 France** : représentant de la marque du champion néerlandais Bram Moens, détenteur notamment du record de Trondheim-Oslo (540 km), fabricant de vélos couchés en titane ou carbone, de tandems, de vélos pour la course ou pour le voyage.
- **Rando-Cycles** : spécialiste national du vélo de grande randonnée. Constructeur d'un tandem couché qui fait actuellement le tour du monde, distributeur des marques allemandes **Hase** et **HP Velotechnik**. Présentera en exclusivité en France l'**Aerorider**, un tricycle caréné à assistance électrique.
- **Airodin - Optima France** : distribue les vélos de la gamme **Optima** (l'une des principales marques de vélos couchés), tricycles **KMX** (est au tricycle ce qu'est le BMX au vélo), **Kickbike** (patinette de vitesse).
- **Bike Friday** : fabricant spécialisé dans les vélos pliables (vélos couchés, tandem et vélos de ville). Par l'intermédiaire de son revendeur allemand, il présentera en exclusivité en France son nouveau modèle de vélo couché pliable.
- **Waw** : fabricant belge de **vélomobiles**, tricycles carénés destinés à un usage quotidien, véritables alternatives à la voiture. Son carénage aérodynamique protège des intempéries et du vent.
- **Co-Motion** : fabricant de **tandem américains** représentés en France par **Vélo Transatlantique** qui exposera quatre modèles représentatifs de l'éventail de leur gamme : le Periscope 700 dont la géométrie originale permet de rouler aussi bien avec un enfant qu'avec un adulte, le Primera, le Speedster co-pilot et le Robusta.





Les 5-6 et 7 août 2006 en Haute-Loire
www.france-hpv.org

- **Schwalbe France** : distributeur de la fameuse **marque allemande de pneumatiques** qui propose des modèles haute-performance adaptés aux vélos et tricycles couchés (Stelvio, Marathon, Marathon slick). Présentera un **nouveau prototype de vélo couché** et des modèles d'occasion. Présent uniquement le lundi.
- **Bip-Bip VPH** : revendeur suisse roman des marques Rans (vélos couchés et tandems américains) et **BionX** (moteur électrique intégré dans les roues de vélo), de Cruisers.
- **Tonic Cycles** : artisan stéphanois **spécialiste des tandems**, également très attentif à l'évolution des vélos couchés, présentera sa gamme pour le tout terrain, la route et les randonnées. Présent uniquement le lundi.
- **Brompton** : fabricant de vélos pliables très compacts particulièrement pratiques pour les déplacements urbains et mixtes (transports en commun + vélo).
- **Westcountry Recumbent** : revendeurs de vélos couchés anglais spécialisés dans les tricycles et notamment la marque australienne **Greenspeed** (X5, GTX et SLR).

Les marques suivantes seront donc représentées :

- **Aerorider, Azub, Bike Friday, BionX, Brompton, Catrike, Challenge, Co-motion, Cycle Genius, Greenspeed, Hase, HP Velotechnik, Kickbike, KMX, M5, Nazca, Optima, Radical design, Rans, Rando Cycles, Rowbike, Schwalbe, Sun Bicycles, Tonic Cycles, WAW**

Le salon accueillera également l'entreprise **Celnat**, producteur algérien de produits céréaliers bio, **l'Ademe** Auvergne à travers son agence Info Energie et les **associations** qui soutiennent les championnats :

- Le **Tandem Club de France**
- **Cyclo Camping International**
- Le **Vélo Club du Velay** (avec sous réserve l'école de vélo)
- Le **Groupe Cyclo Le Puy**
- **France-Footbike**
- **France-HPV** qui ouvrira son stand à **Matthieu Monceau**, tourdumondiste en vélo couché, auteur d'un CD et d'un livre relatant son aventure.
- Le livre d'**Arnfried Schmitz**, *Human Power, the forgotten energy* sera disponible sur le stand de France-HPV. Il relate les origines des VPH et des vélos-couchés jusqu'aux années 90.

Entrée libre.

Le salon sera ouvert les samedi 5, dimanche 6 et lundi 7 août 2006 de 10 h à 19 h.

Samedi et dimanche : à Allègre dans une halle de la scierie Ampilhac située à 50 m des courses.
Lundi : sur l'aérodrome de Loudes – Le-Puy-en-Velay.



21



Les 5-6 et 7 août 2006 en Haute-Loire
www.france-hpv.org

L'EXPO ET LE CONCOURS PHOTOS

France-HPV, à l'occasion des championnats du monde de VPH, organise un concours de photographies dont le thème est :

"Entre course et nature"

Concours gratuit et ouvert à tous exception faite des membres du jury.



Les photos doivent avoir été réalisées lors de la semaine des championnats du monde entre le 5 et le 9 août 2006 et **devront prendre en compte un ou plusieurs véhicules à propulsion humaine.**

Le jury sera constitué de personnalités de la photo, du monde du VPH, de journalistes, de responsables locaux... Il effectuera un classement des photographies le jeudi 10 août 2006, afin de décerner les prix suivants :

- Les meilleures photos course (3 lauréats)
- Les meilleures photos nature (3 lauréats)
- Le prix spécial du jury (1 lauréat)

Le public de l'exposition photos sera également mis à contribution pour décerner **les prix du public.**

Le jury notera chaque photographie selon cinq critères :

- La qualité générale (esthétique, artistique ...)
- L'originalité
- La dynamique, la netteté et la profondeur de champs
- La lumière
- La composition

Les résultats du concours seront rendus public le **jeudi 10 août 2006 à 19 h** à l'occasion d'une **réception proposée par la mairie d'Allègre** dans l'enceinte de l'école primaire.

A cette occasion, l'ensemble des photographies du concours seront affichées, les trois lauréats de chaque catégorie seront récompensés et leur photographie sera exposée en grand format.

Par la suite, elles seront publiées dans les magazines partenaires et sur le site internet www.france-hpv.org.



L'exposition photo mettra en avant les différents aspects des VPH

Exposition de photos :

Lieu : préau de l'école primaire d'Allègre, rue Baptiste Marcet
Dates : du 15 juillet au 15 août

Concours de photos :

Lieu : préau de l'école primaire d'Allègre, rue Baptiste Marcet
Dates : du 5 au 9 août, résultats le jeudi 10 août



22

UNE SOIREE VPH

Une soirée spectacle et débat sera organisée le dimanche 6 août à 20h30 en la salle polyvalente George Sand d'Allègre.



Matthieu Monceau, tourdumondiste à vélo couché, présentera un diaporama de son périple

Au programme :

- Projection d'un **diaporama sonore de 33 minutes** entrecoupé de séquences vidéo relatant la formidable aventure du **tour du monde en vélo couché** de Matthieu Monceau, qui sera présent pour répondre aux questions du public.
- Présentation des résultats de la **thèse "Activité physique, sport et santé"** encadrée par le Dr Jean-Luc Saladin du Havre.
Cette thèse présente les conclusions impressionnantes d'une étude danoise menée pendant 15 ans sur 13000 personnes. La pratique d'une activité physique quotidienne, notamment se déplacer à vélo, **réduit de 40 % les risques de maladie cardio-vasculaire et de cancers.**
- La soirée se terminera par un débat plus général sur la place des véhicules à propulsion humaine pour nos transports au quotidien.

DEUX RECEPTIONS

Réception de bienvenue à l'Aquaparc de Saint-Paulien

Proposée par la Communauté de Communes des Portes d'Auvergne à l'Aquaparc de Saint-Paulien.

Cette réception de bienvenue accueillera **l'ensemble des participants et des médias** pour la remise des prix du spectaculaire prologue d'ouverture des championnats du monde.

Date : le samedi 5 août à 19 h



Apéritif dînatoire du concours photos à Allègre

A l'occasion de la **remise des prix du concours photos** et en guise d'au revoir aux participants, la mairie d'Allègre offrira un apéritif convivial et détendu dans la cour de l'école primaire.

Date : le jeudi 10 août à 19 h

DEMONSTRATION DE VOL DU ZEPPY

Le Zeppy est **l'un des trois dirigeables à propulsion humaine existant dans le monde**. Son pilote Stéphane Rousson de l'association Endless Flyers souhaite être le premier à traverser la Manche, ce qui serait une première dans sa catégorie.

Les dirigeables à pédales ne sont pourtant pas nouveaux. Le journaliste aventurier **Nicolas Hulot** avait présenté son émission Ushuaïa à bord d'un tel engin. Il avait même tenté en duo avec le président de l'aéroclub de France, **Gérard Feldzer**, la **traversée de l'Atlantique sud** sur une version biplace équipée d'un chien de mer (un dispositif aquatique anti-dérive). Un problème technique sur ce dernier les a obligés à abandonner cette tentative.



Le Zeppy, dirigeable à propulsion humaine

La traversée du Zeppy, prévue initialement en juin 2006 a été reportée en raison de mauvaises conditions météorologiques lors des vols d'essais mais aussi à cause du budget d'Endless Flyers qui ne permet pas de combler les dépenses nécessaires pour s'engager en toute sécurité dans un vol trans-Manche. Néanmoins, l'expérience acquise les mois derniers par **Stéphane Rousson**, notamment dans le domaine très pointu de la micro-météo maritime, lui permet d'être serein quant à ses chances de réussite.

Si les conditions météorologiques le permettent (vent faible), le Zeppy effectuera une démonstration de vol sur la piste en herbe de l'aérodrome de Loudes le lundi 7 août.

LES RANDONNEES

Les championnats du monde se prolongeront par des randonnées cyclotouristiques du 8 au 11 août. Comme chaque année depuis quatre ans, France-HPV va proposer des balades dans la région qui rassembleront ceux qui ont pris le parti de **rouler pour leur plaisir**, en dehors de toute considération imposée par le chronomètre.

Chaque jour, 3 ou 4 parcours de difficulté variable, à parcourir sans notion de vitesse :

- une randonnée facile : 30 à 60 km
- une randonnée moyennement difficile : 60 à 80 km
- une randonnée assez difficile : 80 à 120 km
- une randonnée difficile : 120 à 180 km

mardi 8 août 2006

- Polignac (60 km), visite des imposantes ruines du château.
- Le Puy-en-Velay (75 km), ville classée patrimoine mondial par l'Unesco.
- Moudeyres (106 km), visite de la ferme des frères Perrel.
- Mézenc (125 km, départ possible en nocturne), passage au col de la Croix de Peccata (1564 m), deuxième plus haut col du Massif Central.

mercredi 9 août 2006

- Saint-Victor-sur-Arlanc (55 km), visite de la distillerie d'un herboriste bio.
- Chalencou (79 km), superbe village tout en pierre avec son pont du Diable datant du XIème.



- **la Francis Faure (134 km)** : randonnée en hommage au premier recordman de l'heure à vélo couché. Elle passera par Ambert, sa ville natale et par le redoutable et très long **col des Supeyres** (20 km) culminant à 1366 m d'altitude. Retour par Viverols, Craponne-sur-Arzon et Chomelix.



Francis Faure devant la mairie ronde d'Ambert dans les années 30

Jeudi 10 août 2006

- La Chaise-Dieu (31 km), visite d'un potier et de la célèbre abbaye de la Chaise-Dieu.
- Lac du Bouchet (80 km), sans doute le plus beau lac de la Haute-Loire.
- Arlempdes (104 km, départ possible en nocturne, retour par le lac du Bouchet), village classé parmi les plus beaux de France, site saisissant du premier château en bord de Loire.
- Alleyras (91 km), randonnée gastronomique avec retour par les gorges de l'Allier.

Retour impératif pour les résultats du concours photos et la réception organisée par la mairie d'Allègre à 19h.



Les efforts des randonneurs seront récompensés par des paysages de toute beauté



Vendredi 11 août 2006 : l'Altiligérienne

Pour clôturer l'événement, les cyclistes les plus endurants et les plus courageux pourront s'attaquer au parcours très sélectif de l'Altiligérienne.

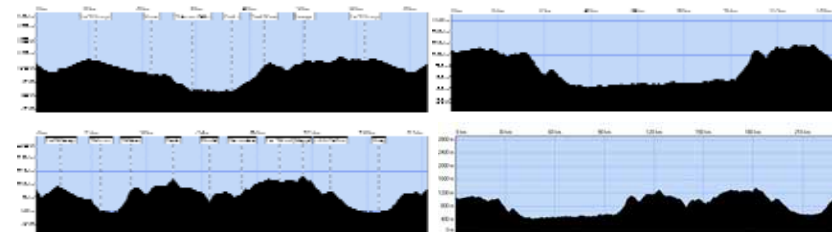
Avec ses **238 km** à travers le plateau de la Chaise-Dieu, le Brivadois, les gorges de l'Allier, les gorges de la Loire, le plateau du Mézenc, le massif du Meygal et les gorges de l'Arzon, cette randonnée est un véritable **tour de Haute-Loire** passant par la terrible **côte de Saint-Bérain** et sa pente de 15 % sur 2 km.

Pour le plaisir d'un plus grand nombre, trois variantes plus accessibles permettront déjà de découvrir la beauté et la variété des paysages altiligériens. Toutes emprunteront le tronçon Saint-Arcons-d'Allier – Prades (ravitaillement) – Saint-Bérain :

- l'Altiligérienne 77 - le marais de Limagne (77 km)
- l'Altiligérienne 140 - le val d'Allier (140 km)
- l'Altiligérienne 183 - les hauts plateaux (183 km)
- l'Altiligérienne (238 km)



Le tracé de l'Altiligérienne



Tout au long de ces quatre jours, **les randonneurs espèrent trouver de nombreux encouragements sur le bord des routes** de Haute-Loire. Le ravitaillement en eau sera apprécié de tous en cas de fortes chaleurs.



POUR EN SAVOIR PLUS

PRESENTATION DES ORGANISATEURS

Jean-Charles Gosselin, 34 ans, ingénieur physicien, aime le vélo sous toutes ses formes (course, randonnée, déplacements) et a adopté le vélo couché pour son trajet quotidien de 2x25 km à travers Paris.

En fonction des circonstances, il peut utiliser un vélo pliable, un tandem, un vélo classique ou combiner avec les transports en commun.

Connaissant bien la région de part ses attaches familiales, il organise depuis 2002 des randonnées touristiques à vélo couché sillonnant la Haute-Loire.

Alban Cassus, 34 ans, professeur de mathématiques, est intéressé par la conception et la construction de prototypes originaux (triplette, tandem côte-à-côte, tricycle à direction arrière).

Participant de la première heure aux randonnées de vélos couchés organisées en Haute-Loire, il a adopté la région en s'installant un pied à terre à Allègre.

Chantal Pendélieu, 34 ans, gestionnaire immobilier, est adepte des vélos pliables pour ses déplacements en ville et en transport combiné (train + vélo).

Elle aime les balades familiales et a réalisé des parcours de plus de 1000 km en tandem avec carrieole.

Jean-Michel Joffre, 42 ans, journaliste informatique, est un spécialiste de l'endurance. C'est l'un des premiers français à avoir terminé la randonnée Paris-Brest-Paris en moins de 90 h à vélo couché.

Pour ses déplacements quotidiens, il utilise fréquemment un vélo pliable (train + vélo).

Marc Lesourd, 38 ans, technicien à l'ESRF, cycliste accompli, laisse désormais sa voiture au garage et prend son vélo pour une séance d'entraînement quotidienne de 45 km.

Il peut ainsi enchaîner les kilomètres tout en ayant la satisfaction de ne plus polluer.

Véronique Ravary, 47 ans, bibliothécaire, est spécialiste du gâteau au chocolat, ce qui est important dans un groupe ! Elle utilise également son vélo comme moyen de transport sur un parcours de 24 km. Elle a adopté le vélo couché pour les balades et se sent davantage en sécurité dans les descentes.

Philippe Ravary, 47 ans, informaticien, est diabétique mais c'est aussi un grand sportif. Il pratique la plongée sous-marine, le VTT et le vélo couché en endurance (brevets de 600 km). Au quotidien, il utilise les transports combiné train + vélo pliable, ce qui lui permet de faire de l'exercice au quotidien et de limiter la prise d'insuline.

Rodolphe Friemel, 33 ans, docteur en thermodynamique, est passionné par la recherche et la mise au point de nouveaux concepts.

Il a ainsi conçu un tandem-remorque dos-à-dos avec deux roues motrices propulsées à la fois par la force des jambes et des bras. La remorque permet d'utiliser le vélo en solo et d'ajouter rapidement une deuxième place si besoin.

Marc Leonetti, jardinier, est un passionné de vélos. Amateur de technique, il collectionne des modèles originaux.

Randonneur qui n'a pas peur d'enchaîner les parcours de plus de 200 km, Marc s'est naturellement tourné vers le vélo couché.

Yves Destrubé, 59 ans, psychiatre, aime partir pour de grands voyages avec sa femme en tandem couché. Ils ont déjà réalisé notamment le Tour d'Islande et le tour de Kirghizie.

Emmanuel Delannoy, 41 ans, conseiller en développement durable, est un ancien membre de l'Audax Club Parisien qui regroupe les cyclistes d'endurance.

Adepte du vélo couché depuis maintenant 10 ans, il devrait se lancer dans l'aventure du Paris-Brest-Paris en 2007



VPH ET VELO COUCHE : QUEL USAGE EN DEHORS DES COURSES ?

Si la vocation sportive des vélos couchés et des VPH est indéniable, il faut néanmoins se rappeler que leur renouveau s'est fait dans les années 70 sur fond de crise pétrolière avec comme objectif premier la découverte de véhicules à haut rendement capables de supplanter la voiture.

A l'heure actuelle, les VPH de pointe atteignent des vitesses proches des limitations sur route imposées aux véhicules à moteur (130 km/h en sprint et 84 km dans l'heure). Ils n'offrent cependant pas le côté pratique de ces derniers. Leur carénage est très étroit pour réduire la prise au vent, l'aération intérieure est minimale, il n'y a généralement ni rétroviseur, ni éclairage, ni coffre et le rayon de braquage est souvent très limité. Bref, le confort est spartiate car les choix techniques sont avant tout guidés par un souci de performance.

Les vélos couchés non caréné

En abandonnant le carénage, les vélos couchés perdent en vitesse mais retrouvent un caractère beaucoup plus pratique et demeurent plus efficaces que les bicyclettes traditionnelles.

En effet, grâce à la position allongée du cycliste, **la prise au vent, qui représente 80 % de l'énergie de pédalage à 30 km/h**, est considérablement réduite. Ainsi, un sujet sportif qui évolue à plus de 25 km/h de moyenne peut espérer **gagner 4 voire 5 km/h** sur un trajet roulant. Le confort est également accru grâce à une diminution de la pression sur les zones d'appui (selle-guidon) et à une position plus naturelle de la colonne vertébrale qui protège des pathologies lombaires et cervicales.

Le vélo couché est très polyvalent et couvre pratiquement toutes les utilisations de la bicyclette, à l'exception du tout terrain et du trial. Ainsi, on trouve des modèles adaptés à la ville, aux randonnées, aux compétitions sportives, à une utilisation « tous chemins » et aux grands voyages autour du monde.

Les caractéristiques principales spécifiques aux vélos couchés sont :

- la hauteur de l'assise (haute pour la stabilité, basse pour la vitesse)
- la position du guidon (au dessus ou en dessous du siège, bras pliés / bras tendus)
- la transmission (traction / propulsion, avec ou sans roulette guide-chaîne)
- le siège (coque rigide et mousse ou toile tendue)
- réglage de la taille par coulissement soit du pédalier, soit du siège.

En fonction de l'utilisation, on choisira certaines configurations plutôt que d'autres.

Précisons que deux équipements de sécurité sont nécessaires pour une utilisation urbaine : le rétroviseur et, pour les modèles les plus bas, le fanion.

Contrairement aux idées reçues, le vélo couché peut parfaitement être utilisé dans des régions montagneuses. Par rapport aux VPH carénés, son poids reste raisonnable. Ainsi, par exemple, le Razz-Fazz, prototype allemand destiné à la course ne pèse que 7 kg. **Des modèles de série tournent autour de 8,5 kg**. C'est beaucoup mieux que les premières productions qui avaient du mal à descendre sous les 15 kg et dépassaient même souvent les 20 kg tout équipé.

Cette première génération a malheureusement donné aux vélos couchés la réputation de mal négocier les côtes. Certes, l'absence de triangulation au niveau du boîtier de pédalier et la grande longueur de chaîne entraînent une perte sensible de puissance dans les montées. Néanmoins, on passe partout et les progrès sont spectaculaires depuis que les fabricants se sont intéressés à la clientèle française qui constitue un marché en forte croissance.

La musculature ?

Le vélo couché fait travailler davantage les fessiers et les muscles postérieurs des jambes ainsi que la partie intérieure du quadriceps située au-dessus du genou. Après un réglage soigneux de la position de pédalage, on commencera par des petits parcours à allure modérée pour parfaire sa musculature.



Les vélomobiles, VPH du quotidien

Prenant en compte l'ensemble des facteurs imposés par la circulation routière, les vélomobiles sont des VPH qui se sont adaptés aux contraintes du quotidien. Contrairement aux vélos couchés, ils ont repris l'idée du carénage qui offre à la fois un gain de vitesse substantiel et une protection contre les intempéries et les chocs. La plupart du temps, celui-ci est réalisé en carbone ou en fibre de verre et monté sur un châssis à trois roues. **Cette géométrie permet d'être stable en toutes circonstances**, surtout par vent latéral et lors des phases d'arrêt et de démarrage et d'abriter un coffre dont la capacité de chargement peut dépasser 100 litres.



Différents modèles de vélomobiles aussi à l'aise pour faire ses courses que pour faire la course

Parmi les aspects spécifiques au vélomobile, il faut mentionner la difficulté de le faire transporter par d'autres véhicules. Plus question de le mettre dans le coffre d'une voiture ou le compartiment vélo d'un train. De part son encombrement et son poids, le vélomobile se situe entre la bicyclette et la voiture. On peut le comparer à un scooter ou une voiturette, bruit et pollution mis à part. Par rapport au vélo classique, le champ d'action est considérablement élargi. Un cycliste en forme peut tabler sur des vitesses de **plus de 40 km/h sur le plat**.

Sur route, le plaisir de rouler est accru par le sentiment d'une plus grande sécurité car les automobilistes adoptent vis-à-vis d'eux un comportement moins agressif et plus prudent. La sécurité passive est également améliorée : **en cas de choc, le carénage absorbe une grande quantité d'énergie et protège donc le cycliste d'un impact violent**. Il existe plusieurs modèles en vente sur le marché dont les différences se situent au niveau du design du carénage, des matériaux utilisés, de la taille du coffre, des suspensions, de la transmission, du siège, de la qualité du réseau électrique (éclairage extérieur et intérieur, clignotants), des équipements, des possibilités d'assistance électrique etc.

Des perspectives pour les transports individuels

Si les vélos couchés et les vélomobiles permettent d'ores et déjà d'élargir le champ d'action des bicyclettes, des **pistes cyclables plus larges**, plus rapides et sans arrêt permettraient d'utiliser tout leur potentiel dans les zones d'habitation dense.

Cependant, le frein principal à leur généralisation reste sans doute qu'il faut pédaler ! L'avenir du transport individuel grand public en France passe alors peut-être par les vélomobiles assistés. Citons l'**Aérorider** et le **Twike** qui embarquent un moteur électrique destiné à soulager l'effort de pédalage, voire à s'y substituer. De ce fait, ils sont assimilés légalement à des motocyclettes. Nous en sommes aux balbutiements dans ce domaine car l'Aérorider vient juste d'être commercialisé. L'accueil qui lui sera réservé à Allègre nous éclairera sur l'avenir de nos transports.

Et l'équilibre ?

Le pédalage horizontal modifie notre perception de l'équilibre. Selon les vélos et les personnes, l'adaptation peut être immédiate ou nécessiter 10 à 15 minutes de persévérance. Pour les premiers essais, on privilégiera un modèle à l'assise plutôt haute et au siège peu incliné.

L'ORGANISATION

Les moyens en homme

50 bénévoles, 15 gendarmes, une équipe de pompiers-secouristes, un médecin de course, 1 commentateur professionnel.

Les moyens en matériel

Un hélicoptère, 7 motos, 10 véhicules, 200 barrières Vauban et 10 km de rubalise

La communication

2000 affiches, 15000 tracts, 1000 plaquettes, 1000 programmes, deux arches gonflables. Présence aux championnats d'Europe 2006 aux Pays-Bas, aux courses des championnats Suisse et Belge, au salon des vélos spéciaux de Germersheim en Allemagne, au Festival du Voyage à Vélo de Saint-Denis, au congrès de la Fubicy à Amiens, au trophée Kidam (kilomètre départ arrêté) à Vincennes, au salon la Petite Boucle de Décathlon au Puy-en-Velay,

Nos soutiens

Qu'ils soient matériels, financier, humain, tous sont indispensables pour mettre en place un événement d'envergure. Les organisateurs remercient particulièrement :

- Le Conseil Régional d'Auvergne
- La Communauté de Communes des Portes d'Auvergne
- Le Conseil Général de Haute-Loire
- La Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay
- La ville d'Allègre

- Sofinco
- La menuiserie Savel d'Yssingeaux et les fenêtres Finstral
- S.R.V. Vacher
- L'agence de communication Kavesta
- Le Crédit Agricole
- Catrike
- Decathlon
- Cyclezen
- BikeToTheFuture
- Le restaurant l'Helvétia et les brasseries SBBM
- Les commerçants d'Allègre
- Velovision magazine
- Airodin - Optima
- Celnat

- Tandem Club de France
- Cyclo Camping International
- La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBICY)
- Endless Flyers
- L'Association Française de Bentriveurs
- L'Association de Développement du Vélomobile
- Les Guidons Vellaves
- Velo-Club du Velay
- Groupe Cyclo Le Puy-en-Velay
- L'AGUMA et les amis d'Allègre
- La Maison des Jeunes et de la Culture de Lunéville





Les 5-6 et 7 août 2006 en Haute-Loire
www.france-hpv.org

VOS CONTACTS

France-HPV

24 rue Gabriel Péri
 94000 CRETEIL
france-hpv@ihpva.org
www.france-hpv.org

Président

Jean-Charles Gosselin
 24 rue Gabriel Péri
 94000 Créteil
 01 43 39 31 75

Vice-Président

Responsable course

Marc Lesourd
 81 rue de la République
 38430 Moirans
 06 31 42 68 03

Trésorier

Sponsors et collectivités locales

Alban Cassus
 5 rue Baptiste Marcet
 43270 Allègre
 06 33 48 04 96

Salon commercial

Chantal Pendélieu
 24 rue Gabriel Péri
 94000 Créteil
 06 79 72 72 73

Exposition – musée

Marc Léonetti
 1 rue Stendhal
 84000 Avignon
 04 90 88 27 70

Webmaster – inscriptions

Yves Destrubé (destrube@club-internet.fr)

Renseignements :

Office du tourisme d'Allègre
 04 71 00 72 52

Hébergement

Véronique Ravary
 20 square des Eucalyptus
 77240 Cesson-la-Forêt
 01 60 63 42 70

Expo et concours photo

Philippe Ravary
 20 square des Eucalyptus
 77240 Cesson-la-Forêt
 01 60 63 42 70

Secrétaire adjoint

Contact média
 Jean-Michel Joffre
 84 rue des Belles Vues
 77000 Vaux-le-Pénil
 06 74 47 33 58

Secrétaire

Coordination bénévoles
 Rodolphe Friemel
 1 ter rue Chéret
 94000 Créteil
 06 67 55 92 34

Adjoint sponsors

Emmanuel Delannoy
 06 83 55 66 25

Venez découvrir
 des vélos extraordinaires



5 > 7 août 2006

3 jours de courses
 Vol du Zeppy à Loudes
 Salon commercial > Essais pour le public
 Nombreuses animations



Championnats du monde
de vélos couchés
 Allègre
 Haute-Loire



Samedi 5 août : Allègre et Saint-Paulien
 Dimanche 6 août : Allègre
 Lundi 7 août : Aérodrome de Loudes

150 participants

15 nations

Pour nous rejoindre

- Par Lyon, Saint-Etienne, le Puy-en-Velay : RN102, D906 puis D13 à Saint-Paulien
 - Par Clermont-Ferrand : A75 sortie n°20 puis RN102 et D40 à Fix-St-Geneyss
 - En venant du sud : RN88, D906 puis D27 par Darsac et D13

Renseignements : 04 71 00 72 52



entrée gratuite

www.france-hpv.org

