



LE

GIRAFON FÉDÉRÉ

Numéro 15 – octobre 2020 › octobre 2023



prix libre



Sommaire

Photo de couverture : William Haun

Le Girafon Fédéré

Le journal de la Commission
Nationale Monocycle

www.monocycle.info

Rédacteurs en chef:

Vincent Briot

François Wurmser

Conception graphique:

Vincent Briot

Traduction:

Vincent Briot

François Wurmser

Contributeurs:

Julia Brétécher

Vincent Briot

Eddie Ducol

Simon Jan

Pablo Koerner

Cédric Vincent

François Wurmser

Correcteurs:

Vincent Briot

Samuel Coupey

Sylvie Couturier

Contact:

zegirafon@gmail.com



Histoire

Juliana Bicycle Team



Technique

Tout sur le 36 pouces



Union
Nationale Sportive

leo lagrange

Le Girafon n'est pas gratuit, mais presque !

En format papier, il est à prix libre pour financer son impression.

Cette dernière coûte un peu plus de 3€ par exemplaire.

Sentez-vous libres de contribuer selon votre portefeuille, votre humeur, ou votre attachement aux bébés girafes :-)



Interview

Thierry Boucher et le MTT



Tout-terrain

Markus Büchel



Dossier Unicon XX

Comment faire un Unicon ? **22**

Budget **23**

Julia Brétécher **26**



Street

En vrai, c'est quoi ?



Interview

Cédric Vincent



Tout-terrain et fiesta

Mouss'tache Muni

édito

poème

4 ans

4 ans sans Coupe de France de Monocycle. 4 ans sans Girafon. Pour les plus jeunes d'entre vous, l'événement est nouveau. Ce magazine est inconnu. 4 ans.

Les articles que vous trouverez dans ce numéro ont donc entre 4 ans et quelques semaines. Parfois, ils sont un peu dépassés. Parfois pas. Parfois ils parlent de l'Unicon 2022 à Grenoble comme un événement futur. Parfois comme un événement passé. Bref. Ils retracent 4 ans d'histoire du monocycle en France. 4 ans marqués par l'organisation pour la première fois dans notre pays du plus gros événement de notre jeune et brillant sport. Un accomplissement pour la communauté monocycliste française dont vous faites partie toutes et tous.

4 ans, pour un bébé Girafon, c'est un âge honorable. 4 ans, pour un bébé Girafon, c'est être déjà devenu une Girafe. Avec des responsabilités. Des choses à montrer, à expliquer. Mais le bébé Girafon restera toujours un Girafon, et jamais nous ne deviendrons adulte. Jamais !

Profitez donc pleinement du retour de la Coupe de France de Monocycle. Profitez pleinement du retour du Girafon.

Partagez, riez, roulez.

François

L'envol du monocycle
Il est né en 12 pouces
Paré à faire la course
Paré à prendre son envol
À aller au mono école

Il a grandi en 16 pouces
Encore c'est vrai, un mini pouce
Mais il roule déjà assuré
Sur les terrains stabilisés

Le voilà maint'nant en 20 pouces
Enfant ou ptet adolescent
Le monocycle, c'est pour tous
Flat ou trial, désopilant

Et puis on prend le 24
Basket ou bien 10 kilomètres
La vie vaut bien qu'on s'y ébatte
Le monocycle est une fête

Voici venir le 29 pouces
En tout terrain, dans la montagne
Des fois on roule, des fois on pousse
C'est l'aventure qui y gagne

Certains passent par le 32
Originaux, aventureux
C'est une taille d'exception
Pas réservée à des champions

Le 36 pouces et c'est l'envol
Vers le plaisir dans les guiboles
Un monocycle épanoui
Un monocycliste réjoui

Ça n'est pas la taille qui compte
Mais plutôt la mentalité
Notre pratique est féconde
Ce que l'on aime c'est délirer

IA & monocycle : le test

Il se passe quoi si je demande à Dall-e, Midjourney ou n'importe quelle IA de dessiner un monocycle ?

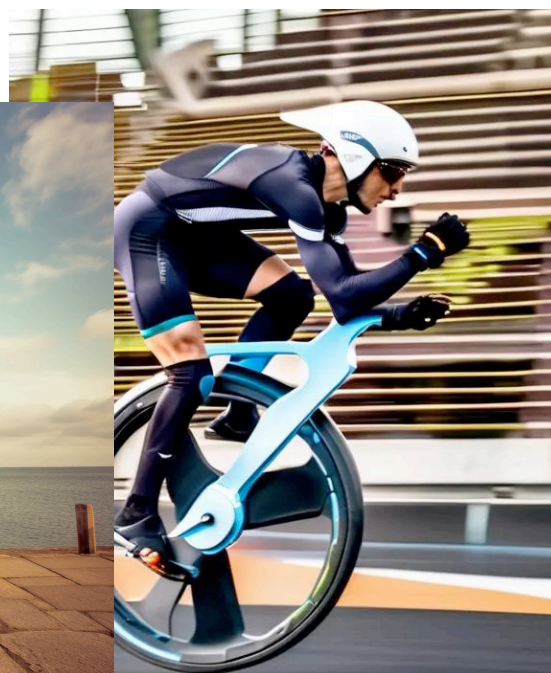
Elle dessine combien de roues ? De pédales ? De doigts à chaque main ?

monocycle.info a été le lieu de débats et de concours de "prompts" (instructions pour le logiciel) pendant quelques mois en 2023.

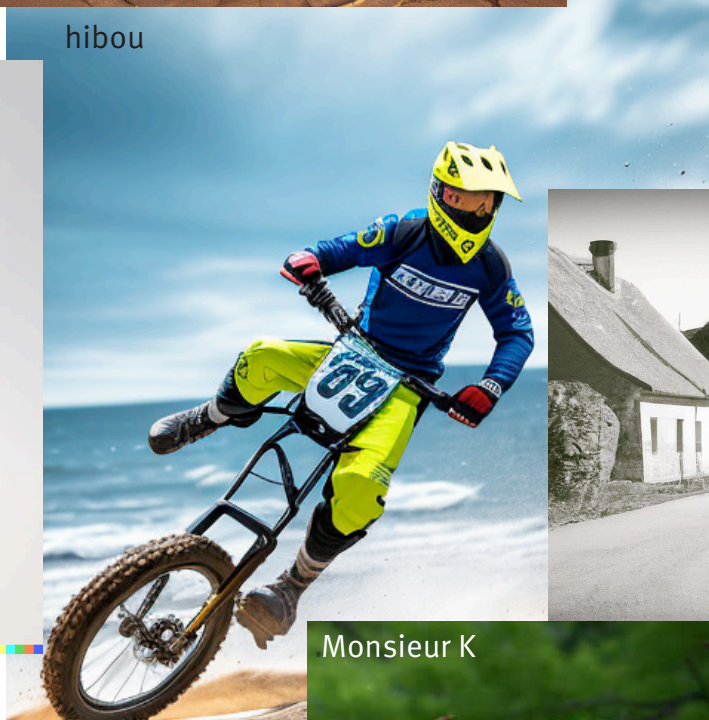
Voici quelques résultats plus ou moins réussis, ainsi que les pseudos des contributeurs du forum... et du Girafon !



Canapin



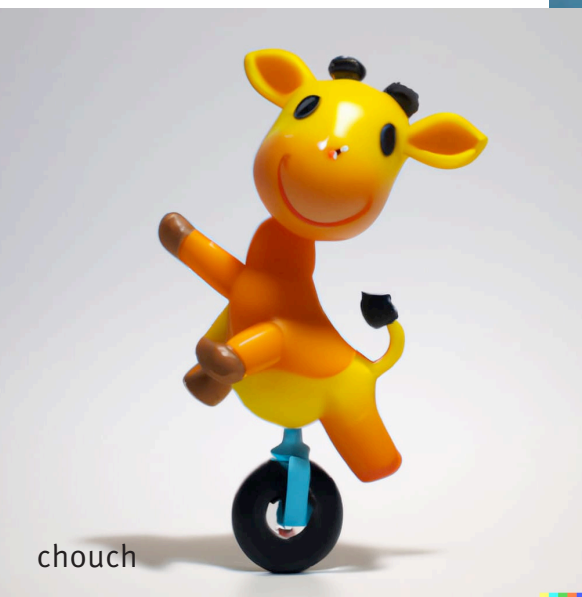
toutestbon



hibou



gingo



chouch

Monsieur K



Canapin

Juliana bicycle team

Erik Janssen

interview : François Wurmser

photos : Juliana bicycle team



Photos : Xxxxxx

Bonjour Erik, peux-tu te présenter ?

Je m'appelle Erik Janssen, j'ai 62 ans, j'ai commencé à faire du monocycle à l'âge de 10 ans, c'est donc mon 52^e anniversaire avec l'équipe Juliana Bicycle Team, qui a été fondée en 1909. Dans mon travail, je suis chef de projet technique et je conçois tous les systèmes électriques à bord des yachts de luxe. C'est donc mon deuxième hobby, en plus du monocycle.

Tu fais partie de la Juliana Bicycle Team, peux-tu nous parler de cette organisation et de son histoire ?

Le nom néerlandais de l'équipe Juliana Bicycle Team est difficile à prononcer : Kunstrijwilvereniging Juliana. C'est pourquoi nous avons changé le nom en anglais, car personne ne le comprenait. L'équipe a été fondée en 1909, l'année de naissance de notre ancienne reine Juliana. C'est donc de là que vient le nom. Au départ, il s'agissait d'une équipe qui effectuait principalement des voyages à vélo. Au cours de ces voyages, les cyclistes buvaient quelques verres et, sur le chemin du retour, ils faisaient des figures sur le vélo.

L'un des membres de l'équipe était fabricant de bicyclettes, c'était son métier à l'époque. Il a créé un monocycle à partir de rien. Il avait quelques pièces et il l'a fabriqué. C'est comme ça qu'il a commencé. Ses coéquipiers et lui faisaient déjà des figures sur des bicyclettes, et ils ont introduit les monocycles.

À cette époque, ils organisaient des concours en Allemagne, près de la frontière. Des concours pour les deux-roues. C'est là qu'ils ont présenté le monocycle qu'ils avaient gardé complètement caché auparavant. Ils ont gagné beaucoup d'argent parce que c'était tout nouveau à l'époque.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, tout a été détruit. Il n'y avait plus de vélos, tout avait disparu. L'équipe a dû repartir de zéro et nous avons construit nos propres cycles. Et c'est toujours le cas aujourd'hui, nous avons notre propre atelier, et nous avons construit nos propres vélos, nos propres monocycles, nos propres girafes. Puis l'association a repris vie et nous avons été invités aux célébrations ici, aux Pays-Bas. Le 30 avril, date de naissance de la reine Juliana, a toujours été une célébration importante pour nous, notamment en raison de notre nom. L'aspect unique de notre spectacle nous a permis d'être souvent invités.

L'équipe fabrique-t-elle encore ses propres monocycles ?

Nous achetons maintenant les monocycles d'entraînement 24" et 26". Les vélos et monocycles que nous utilisons pendant le spectacle, nous les fabriquons nous-mêmes parce qu'ils doivent être un peu plus solides : il arrive que trois personnes soient en même temps sur un monocycle. Les monocycles normaux ne sont pas assez solides pour notre utilisation.

Oh, maintenant, on trouve sur le marché des monocycles très solides.

Oui, je n'en doute pas, mais je ne suis pas au courant des derniers développements.

Avez-vous des soudeurs professionnels parmi vous, pour les monocycles ?

Notre village de Millingen aan de Rijn (Millingen-sur-Rhin) est situé au bord du Rhin, nous avons un chantier naval et beaucoup de gens sont familiarisés avec les constructions, les machines, etc. Ce sont les mêmes personnes qui fabriquent nos vélos, l'ingénierie, le design. Nous avons notre propre poste à souder, notre propre tour et tout ce qui est nécessaire pour fabriquer nos monocycles et vélos.

Tu as participé à de nombreux spectacles de monocycle, peux-tu nous en parler ?

J'ai fait cela pendant 35 ans, oui. Nous devons obligatoirement nous entraîner deux fois par semaine pour acquérir les compétences nécessaires. Mais ensuite, vous montrez au public ce que vous pouvez faire, appréciez le spectacle et le public qui vous regarde.

Cela a commencé très modestement aux Pays-Bas et en Allemagne, puis en 1992, Internet s'est développé lentement et nos images ont été vues dans le monde entier. Tout à coup, on nous a appelés du Canada, des États-Unis. C'était tout à fait nouveau pour nous. Nous n'avions jamais quitté l'Europe, pas même l'Allemagne !

Un monde complètement nouveau s'ouvrait à nous. L'un de nos membres avait rêvé que nous nous trouvions dans un avion pour l'Amérique, et quelques années plus tard, c'est ce qui s'est passé !

Quel était ton rôle dans ce spectacle ?

Nous fabriquons toutes sortes de pyramides. Notre but n'est pas de faire autant de figures difficiles que possible sur un monocycle. Nous voulons donner une sorte de spectacle combinant monocycle et vélo.

En roulant, en restant immobiles ou en combinant avec des girafes. J'ai joué tous les rôles. J'étais sur l'un des monocycles les plus hauts ou l'un des plus petits, je pouvais tenir beaucoup de rôles dans le spectacle.

Roules-tu toujours à monocycle ?

Non, juste à vélo ! Enfin parfois sur un monocycle. C'est comme le patinage, ça ne s'oublie pas !

Votre équipe a fait le voyage de Paris à votre ville natale de Nederland en 1984. Tu as participé à ce voyage, peux-tu nous en parler ?

Ce voyage a été initié parce que 1984 marquait le 75^e anniversaire de notre association. Nous voulions donc faire quelque chose de spécial, qui n'avait jamais été fait auparavant, pour nous-mêmes, mais aussi pour les habitants de notre ville natale de Millingen-sur-Rhin. Nous étions assis ensemble autour d'un verre lorsque l'idée nous est venue d'aller de Paris à Millingen. Nous voulions être de retour le 30 avril, jour de l'anniversaire de Juliana. Nous avons demandé qui voulait se joindre à nous, et six personnes étaient partantes. Nous nous sommes entraînés les week-ends pendant plus de six mois, soit 1 300 km. Le trajet entre les deux villes est de 550 km. Nous devions nous entraîner à rester assis sur le monocycle pendant huit heures d'affilée. À l'époque, c'était unique. C'était une très belle aventure.

Au cours de ce voyage, quelles ont été les réactions du public ? Avez-vous beaucoup discuté avec les gens ?

En France, c'est là que tout a commencé, bien sûr. Nous sommes allés à la Tour Eiffel. Nous n'avons pas commencé là, il y avait trop de circulation. Nous avons vraiment commencé dans la banlieue de Paris. C'était une expérience étrange, parce que nous roulions sur les petites routes, pas sur les routes principales. À ce moment-là, nous avons réalisé que c'était très dangereux. Aux Pays-Bas, il y a beaucoup de pistes cyclables.





En France, en 1984, il n'y avait presque rien. Les premiers jours ont été très dangereux. Nous avions une voiture derrière nous avec un gyrophare. Les conducteurs français étaient très enthousiastes, ils klaxonnaient, etc. Au bout de deux jours, nous avons cherché des routes encore moins fréquentées, parce que c'était trop dangereux.

Lorsque nous nous arrêtons, toutes les heures ou toutes les deux heures, les gens nous voyaient et venaient vers nous pour nous apporter une bouteille de vin ou simplement pour discuter, c'était très agréable. Notre français n'est pas très bon, mais ils étaient très enthousiastes et c'était une belle expérience.

Nous avons également reçu des visites dans nos camps, le soir. Nous avions une sorte de bus de camping dans lequel nous pouvions manger et dormir. Le chauffeur préparait toujours le prochain arrêt. Et nous avions une accompagnatrice qui cuisinait. Tout était organisé pour que les monocyclistes n'aient rien à faire. Nous devions nous lever, nous laver, manger, rouler et dormir. Ils se sont très bien occupés de nous. En 2019, vous avez renouvelé l'expérience, de Londres à votre ville natale. Oui, en fait, c'était la troisième fois. Il y en a eu une deuxième, aux Pays-Bas. Seuls un ou deux membres ont fait les deux. L'idée était de parcourir plus de kilomètres que nous. Nous en avons fait 550, alors ils visaient 551 minimum. Et finalement, ils en ont fait 600.

Et puis, à l'occasion de l'anniversaire de l'association en 2019, un nouveau groupe est venu pour relier Londres à Millingen.

Roulent-ils toujours sur de "petites" roues (26 pouces) ?

Nous n'en avons pas d'autres. J'ai vu qu'il existait des roues plus grandes.

Avez-vous suivi le développement du monocycle en tant que sport ?

Non, nous faisons notre propre truc. Nous connaissons le travail de Sem Abrahams et de son équipe. Il a montré de nombreuses possibilités avec un monocycle, et c'était extraordinaire pour nous. Mais cela ne correspondait pas à notre spectacle. Ou nous ne pouvions pas lui donner la place qui lui revenait. Nous nous sommes donc concentrés sur nos compétences à nous. Nous n'avons jamais cherché à relever des défis en montagne ou sur des sentiers, ou ce genre de choses.

Thierry Boucher

et le
MTT®

interview : François Wurmsler
photos : Thierry Boucher

Bonjour Thierry, peux-tu te présenter ? Depuis combien de temps fais-tu du monocycle ? Que fais-tu dans la vie, etc. ?

Bonjour à toute l'équipe du Girafon. Voilà maintenant 30 ans que je pratique le tout-terrain sur une roue. J'ai débuté à 23 ans (en 1990). J'ai reçu mon premier monocycle au pied du sapin de Noël, un concours de circonstance, je dois cela à mon frère. À l'époque, si tu n'étais pas dans le milieu du cirque ou du spectacle, il était presque impossible de te procurer un engin et les tout-terrain n'existaient pas... Tout est allé très vite, pendant plus de 15 ans, le mono c'était 200 % de ma vie, une histoire menée avec Cathy ma compagne, des projets aux quatre coins du monde, dans le but de promouvoir le monocycle en montagne, puis rapidement d'autres actions : l'association MTT sensations à Grenoble, les démos, l'organisation de rencontres, les stages, la fédé nationale... et le reste : c'est-à-dire un travail à côté, n'ayant rien à voir avec le mono, une famille... Puis, avec 3 enfants à la maison, l'approche du mono a été différente, moins d'engagements perso et collectif, mais plus de pédagogie (cf. vidéo d'apprentissage en 2012), d'ailleurs les enfants ont tous les trois appris à rouler. Par conséquent, j'ai pris pas mal de recul avec le milieu, mais rien perdu de ma passion.

Roules-tu toujours à monocycle actuellement ?

J'ai repris il n'y a pas si longtemps que cela. Car en 2006, après avoir monocyclé l'arête sommitale du Mont-Blanc, j'avais franchement le sentiment d'avoir réalisé tous mes rêves sur une roue. J'avais fait une première tentative en 1999, j'étais arrivé au sommet avec mon mono, mais ce n'était pas le bon jour pour cette réalisation, je ne le montais pas là-haut pour faire seulement 3 tours de roue ! Finalement, la descente de l'arête sommitale en 2005 m'a permis de «

boucler la boucle », j'étais sur mon « petit nuage ». À 39 ans, j'ai ensuite progressivement diminué ma pratique, puis arrêté complètement en 2014 suite à des problèmes de santé qui m'ont éloigné de toute activité en montagne. Cela a été un choc pour moi, mais peu à peu depuis 2019, j'ai redécouvert les plaisirs du monocycle en montagne. Le niveau n'est plus le même, mais le plaisir est bien là. C'est tellement particulier comme sensation, c'est magique, une vraie thérapie !

Peux-tu présenter ta pratique du monocycle tout terrain ?

Ma pratique était pionnière et se basait sur 2 principes : pratiquer en tout-terrain devait être accessible à toute personne normalement constituée sachant rouler à monocycle, et aucun terrain, quelle qu'en soit la difficulté, ne pouvait empêcher une approche à monocycle. C'est pourquoi, très tôt j'ai eu envie de démocratiser la discipline : d'abord en créant en 1991 le premier club de monocycle dédié au tout-terrain et reconnu aujourd'hui comme le premier club de l'histoire du monocycle tout-terrain (MTT Sensations), puis en établissant en 1992 le premier record mondial au Guinness Book en descendant depuis 5 500 mètres d'altitude sur l'Aconcagua (Argentine). Ma pratique était aussi pionnière dans le geste technique, permettant d'affronter des pentes très raides (sans utilisation de frein), par des mouvements de rotation du corps (dits pédalé-sauté), et avec une tenue de main particulière qui n'était pas naturelle pour les pratiquants des années 90. Cette approche enfin était pionnière par les rencontres que j'ai sollicitées (Roger Davis, Duncan Castling en Europe et d'autres pionniers pratiquants de tout-terrain sur d'autres continents). Précisons qu'à cette époque nous en étions aux balbutiements de l'Internet grand public et que j'échangeais par courrier postal avec Georges Peck par exemple aux États-Unis (pionnier américain du tout-terrain). La facilité en termes d'échanges grâce au mail est arrivée quelques années plus tard et a grandement fluidifié la communication de l'activité tout-terrain auprès du grand public.

Que considères-tu comme ton plus bel accomplissement sur un monocycle ?

Bien sûr plusieurs réalisations me viennent en tête avec chacune leur charme, leur difficulté... Mais je dirais la traversée des Alpes avec mon ami Pierre Desjonquères : une ligne magnifique réalisée en 2002, 12 000 mètres de dénivelé négatif, en intégral, en 12 jours (cf. le Girafon n°3, version « non fédéré »), avec pour paysages les plus beaux sommets alpins (Cervin, Eiger, La Meije...). Avec Pierre, nous sommes allés assez loin dans notre approche, tous deux « puristes » : il fallait que le parcours soit beau, continu, fluide dans le geste, une forme d'art...

L'Aconcagua figure évidemment parmi les plus beaux souvenirs, c'était un bel accomplissement ayant nécessité un an de préparation, un sommet à la fois lointain et engagé,

aujourd'hui interdit aux cycles ! Je resterai peut-être le seul à avoir « ridé » sur cette montagne.

À quelles rencontres internationales as-tu assisté ?

La première rencontre à laquelle j'ai participé était l'Euro-cycle 1995, à Mougins en France, suivie de l'Unicon 8 en 1996 à Guilford en Angleterre (premier Unicon organisé en Europe). C'était la première fois que je rencontrais « en chair et en os » des monocyclistes du monde entier... des américains, des japonais, le haut niveau de l'époque et c'est à cette occasion que j'ai pu réunir bon nombre de signatures de pionniers du monocycle sportif dont Jack Halpern (fondateur de l'IUF – International Unicycling Federation et organisateur des tous premiers Unicon), John Foss (organisateur du premier Muni week-end des USA en 1996) qui adhéraient complètement à l'idée de développer le monocycle sous sa forme tout-terrain, sachant que cette pratique ne faisait pas encore partie des activités reconnues par l'IUF. À cette époque j'ai donc adhéré à la Fédération Mondiale de Monocycle, convaincu de l'importance de structurer la discipline qui portait diverses dénominations. La même année (1996) se déroulait à Grenoble la Convention Européenne de Jonglerie qui rassemblait de nombreux monocyclistes. J'ai saisi cette opportunité pour organiser, dans le cadre du club MTT Sensations, « la Moucherotte » (dont la « Première » avait eu lieu en 1995), qui a permis à près de 50 monocyclistes de descendre depuis le sommet situé à 2 000 m (premier rassemblement tout-terrain à l'échelle européenne, la même année nos amis américains organisaient de leur côté leur premier rassemblement « off-road »). Les années qui ont suivi, participer aux Unicon avec 3 enfants, à 10 h d'avion de la maison, n'était plus ma priorité. Sauf en Italie (Unicon 16 en 2012), où nous avons fait un détour en famille sur la route des vacances, entre autre pour aller saluer Kris Holm, que je voulais remercier de m'avoir cité en tant que pionnier de la discipline dans son ouvrage « The Essential Guide to Mountain and Trials Unicycling » qu'il venait alors de publier. C'est également lors de cet Unicon que j'ai fait la connaissance de Nathan Hoover qui a réalisé lui aussi quelques belles aventures en monocycle.

Comment vois-tu la croissance actuelle du monocycle ? Et le niveau ?

Je trouve que l'on fait des choses incroyables aujourd'hui en monocycle. Les performances et le niveau ont été démultipliés, et les terrains extrêmes sont devenus des terrains de jeu accessibles. Mais je suis convaincu que ce n'est pas fini. Le matériel y contribue largement, la nouvelle génération de monocyclistes également et nous risquons fort d'être encore très surpris dans les années à venir. Je constate aussi que le monocycle a pris le même chemin que le VTT, c'est devenu un réel sport avec ses compétitions, ses règles, ses pilotes, ses stars, ses fans, ses médias...





Comment vois-tu l'évolution du matériel au fil des années (solidité, tailles de roues et de manivelles, freins) ?

L'évolution du matériel a permis de réaliser ce qui n'était pas possible avant, elle a aidé à progresser techniquement, à réduire l'énergie consommée dans l'effort, elle a sans doute démocratisé la pratique. Avant, c'était l'engin qui imposait ses limites : tu tordais la jante, la tige de selle, tu cassais les manivelles, l'axe...

Aujourd'hui, certains monocycles me semblent presque surdimensionnés en termes de capacité et de nombreux pratiquants n'atteindront jamais les limites de l'engin. Or à mes yeux, le plaisir est vraiment situé dans le rapport poids/résistance/maniabilité. Selon le pilote, l'engin pourrait être plus léger, plus maniable et par conséquent il procurerait certainement plus de plaisir, donnerait un geste plus fluide, marquerait moins le terrain, et donnerait aussi l'envie d'aller plus loin. J'estime qu'on ne devrait pas imposer de taille de roue en fonction de la discipline, c'est le type de terrain et le profil du pratiquant qui doivent guider le choix et non l'inverse. Visiblement je surprends à persister dans ma pratique avec un 20". Peut-être certains pensent-ils que je n'ai rien connu d'autre, or en 1996, je suis revenu d'Angleterre avec un des premiers Muni industrialisés en 26". Et en 1997 c'est avec cet engin que j'ai fait le tour des Écrins en 60 h non-stop, 17 500 m de dénivelé et 160 km. Bien sûr je n'avais pas pu rouler partout, mais si la grande roue était plus rapide sur terrain « facile », elle était aussi plus lourde, rendant le portage mal aisé, avec une sensation moins sécuritaire en descente... Le 20" correspond vraiment à un type de pratique, adapté à un certain type de terrain, aux sentes escarpées, peu larges, rocailleuses. Il permet de faire facilement des sauts, la hauteur des manivelles par rapport au sol et leur longueur correspondent à un certain rapport à la pente, le poids moindre de l'engin le rend plus maniable... Bref, il convient bien à ma pratique et à ma façon d'appréhender le terrain et c'est toujours un vrai plaisir de monocycler avec en montagne. Je voudrais aussi dire un mot sur la « poignée-selle » (concept développé par Pierre Desjonquères dès 2002) testée sur l'Obiou ou sur la Dent de Crolles, dont

jusqu'aux sponsors, même si ce n'est pas encore à la même échelle que celle de son cousin à deux roues. Côté aventure, ou voyage au long cours, l'engin suscite toujours l'étonnement et permet un bon contact humain. Sur ce plan-là je pense qu'il y a encore réellement de belles choses à faire. En ce qui concerne l'approche plus spécifique de la montagne, avec recul, Pierre et moi avions 20 ans d'avance en évoluant sur ce type de terrain dans une approche résolument « montagne ». Aujourd'hui les choses bougent avec Markus Büchel, Lutz Eichholz et les autres (pour ne citer que quelques européens...) et franchement, c'est un vrai plaisir pour moi de voir ces nouvelles générations. Ce qui se fait aujourd'hui en montagne est une suite logique, même si je n'ai pas revu de pratiquants utiliser de corde pour la sécurité par exemple. Or, dans mon esprit le monocycle peut se pratiquer en « désescalade », mais cette pratique-là n'est sans doute pas encore bien comprise, alors qu'elle pourrait permettre d'aller encore beaucoup plus loin dans l'engagement, tout en restant en sécurité... mais c'est aussi une histoire de combat intérieur avec soi-même...

on retrouve aujourd'hui différentes évolutions sur les monocycles utilisés en terrain de montagne.

Comment perçois-tu l'allongement des Unicon et la multiplication des disciplines du monocycle ?

C'est très bien. Cela prouve que ça intéresse de plus en plus de monde et que les effectifs par épreuves et catégories sont plus nombreux. Le niveau monte, et qui sait, on connaîtra peut-être bientôt des sélections par pays pour limiter les participations, mais je ne crois pas que ce soit vraiment l'objectif pour l'instant. Les Unicon sont nécessaires au développement de la pratique. Depuis le début, ils constituent un bon vecteur de communication et de divulgation de la discipline. Je considère que c'est vraiment une chance pour un monocycliste de participer à un Unicon, même en tant que simple spectateur. Quand je repense à ma participation en 1996, elle consistait en une seule épreuve (une épreuve qui n'était pas encore du « tout-terrain » tel qu'on l'entend aujourd'hui, c'était une simple course d'orientation avec balises...). Dans le milieu j'étais alors en marge, les monocyclistes ne concevaient pas que tu puisses ne pratiquer qu'une seule discipline du monocycle. Aujourd'hui, j'ai l'impression que les pratiques évoluent quand même vers des spécialisations : plutôt route, plutôt tout-terrain, plutôt trial... en tous cas la carte

mondiale des monocyclistes démontre qu'un nombre croissant de pratiquants s'orientent vers une pratique exclusive en tout-terrain. Le sport monocycle a cela d'exceptionnel qu'il permet, en fonction de tes envies, prédispositions, de trouver l'activité qui te correspondra : du freestyle, au trial en passant par les sports collectifs, la route, le marathon... il y a en a vraiment pour tous les goûts !

Quels monocyclistes t'impressionnent le plus et pourquoi ?

Pour rester dans ma discipline, il est clair que ce que font des monocyclistes comme Markus Büchel, ça me parle, les itinéraires qu'il choisit, et les images qu'il ramène, j'adore ; tout comme les monocyclistes de haute altitude, j'aime bien ce que font Lutz Eichholz, Maksym Siegienczuk, leur type de réalisation. Ça peut paraître simple : monter sur un sommet et en redescendre sur une roue, mais c'est un vrai engagement et ça ne réussit pas à tous les coups (il y a la météo, les aléas des conditions du terrain). Sur un volet plus compétition, je souhaiterais citer nos supers français et leurs performances, comme Martin Charrier et Zoé Hebinger... Mais j'apprécie aussi ce que font d'autres pratiquants, moins médiatiques, dont j'ai vu les vidéos, et dont j'apprécie la recherche intérieure, dans le rapport à la nature par exemple, le fait de monocycler entre amis sur des sentiers, pas très difficiles, juste pour le plaisir, sans recherche de l'exploit, ni esprit de compétition, je trouve cela très bien aussi.

Tu as déposé la marque MTT il y a quelques années, quelle était ta motivation pour cela ?

Il est important de se remettre dans le contexte de l'époque, en 30 ans il s'en est passé des choses ! L'histoire de la marque MTT remonte à 1990 et s'est imposée peu à peu naturellement. À l'époque, personne ne croyait au développement du monocycle ailleurs que sur un stade ou dans un gymnase ; nous étions en France en pleine croissance du VTT (on disait plutôt « Mountain Bike » d'ailleurs). Nous étions donc encore loin, très loin du développement et de la reconnaissance du monocycle tout terrain en tant que pratique sportive. Cela a été un vrai combat à tous points de vue, mené avec ma compagne, contre ceux qui prétendaient faussement que la pratique venait d'Australie (parce que ça faisait « fun »), ceux qui disaient que la pratique d'origine était celle qui consistait à utiliser comme appui des bâtons de ski, ceux qui considéraient tout simplement que le « MTT » n'avait pas à être distingué des autres pratiques du monocycle... Nous avons défendu « corps et âme » cet acronyme « MTT » car nous estimions qu'il était plus facile de médiatiser sa pratique sous un concept nouveau. Je n'ai jamais prétendu être l'inventeur de quoi que ce soit, même si des journalistes ont parfois véhiculé cette image. C'est à partir de 1996, face à la multiplication des échanges entre les pionniers du monocycle en tout-terrain, chacun désignant sa pratique sous un terme différent, que j'ai proposé de créer une fédération internationale de « MUni ». La





marque MTT® a été déposée en 2000 (l'année du millénaire, pour moi cela avait un vrai sens), d'ailleurs MUni® était aussi une marque déposée, alors qu'en parallèle se développaient d'autres pratiques comme le trial, le street... et que l'intensification de l'utilisation d'équipements de protection (jambières, coudières) déclenchait parfois de vrais comportements à risque. Certains monocyclistes, se croyant protégés par l'utilisation d'équipements, se mettaient à rouler n'importe où, pratiquant jusque dans des zones protégées, dévalant les pentes hors des sentiers, quitte à arracher tout sur leur passage, la vitesse à tout prix... alors que cela ne correspondait pas à ma conception de la pratique qui devait être respectueuse des autres pratiquants de la montagne (marcheurs, cyclistes, etc.) et de la nature. La marque MTT, ce n'était pas qu'un nom, elle portait un concept, une pédagogie, une éthique. La marque « MTT » a donc été le moyen, grâce à la mise en place d'une charte de bonnes pratiques, de porter un message positif sur le développement d'une discipline ouverte au plus grand nombre, et de se prémunir d'un éventuel développement anarchique, bien loin de l'objectif mercantile que certains détracteurs ont véhiculé, par méconnaissance, et qui a été associé à mon nom pendant de nombreuses années. MTT® est toujours d'actualité et si c'était à refaire, je le referai. Avoir une marque déposée n'a jamais entravé la liberté de qui que ce soit, je n'ai jamais entamé de procédure contre qui que ce soit, tout le monde peut utiliser MTT®, sauf à titre commercial. Pendant toutes ces années, je n'en ai perçu aucun revenu, la marque MTT® a seulement permis de protéger une idée, un concept, tel qu'imaginé il y a 30 ans maintenant. Une histoire de passion, d'aventure et de rencontres...

Seras-tu présent à Grenoble pour l'Unicon ?

Oui, je répondrai présent à Grenoble pour l'Unicon. L'histoire du MTT, c'est 30 ans de monocycle tout terrain notamment à Grenoble. J'ai toujours rêvé d'un Unicon à Grenoble et il aura bien lieu ! Quelle chance pour tous les monocyclistes français, une occasion unique de voir du très haut niveau enfin en France... Un grand merci à la Commission Nationale Monocycle de mener à bien ce projet déterminant dans le développement du sport monocycliste en France et bravo à l'équipe d'organisation. Au plaisir de vous y rencontrer...

www.monocycle-mtt.fr

A high-angle photograph of a mountain biker riding a rocky ridge. The rider is wearing a blue long-sleeved shirt, a blue helmet, and a large orange and yellow backpack. The terrain is rugged and rocky, with patches of brownish-green vegetation. In the background, there are snow-capped mountain peaks under a clear blue sky.

Markus Büchel

*interview : François Wurmser
photos : Markus Büchel*

Je m'appelle Markus Büchel, j'ai 47 ans, je suis originaire du Liechtenstein. Ma femme et moi avons deux garçons, 13 et 20 ans. Je suis travailleur social et monocycliste.



Depuis combien de temps roules-tu à monocycle ?

J'ai commencé à faire du monocycle à l'adolescence, vers 13 ans, et des spectacles, de cirque notamment, quand j'avais 19 ou 20 ans : je jonglais, je crachais du feu, faisais un peu de magie. A l'époque, je roulais à monocycle aussi, mais pas très souvent. En 2006, j'ai recommencé, lorsque j'ai vu la vidéo de Kris Holm et d'autres monocyclistes. J'ai réalisé qu'il était possible d'aller dans les montagnes et de faire des trucs de fou. J'ai donc recommencé avec un vrai MUni, enfin d'abord un monocycle de trial. Et j'ai recommencé à partir de ce moment-là.

Vous pratiquez principalement le MUni, mais aussi d'autres disciplines ?

Oui, j'ai presque tout essayé, j'ai un 36 pouces avec un moyeu Schlumphf, que j'utilise pour rouler sur route, mais je ne suis pas très à l'aise avec ce mono-là. Je ne suis pas très à l'aise avec la vitesse. Dans notre club, j'ai aussi essayé un peu de hockey et de basket, ce qui est très fun. Mais nous vivons dans les montagnes, le MUni est vraiment ce qu'il y a de mieux pour moi. J'ai aussi commencé à faire un peu de trial, ce qui est un bon entraînement pour le MUni.

Lorsque vous avez commencé en 2006, les gens roulaient à 20 ou 24 pour MUni. Que pensez-vous de l'évolution des monocycles depuis lors ?

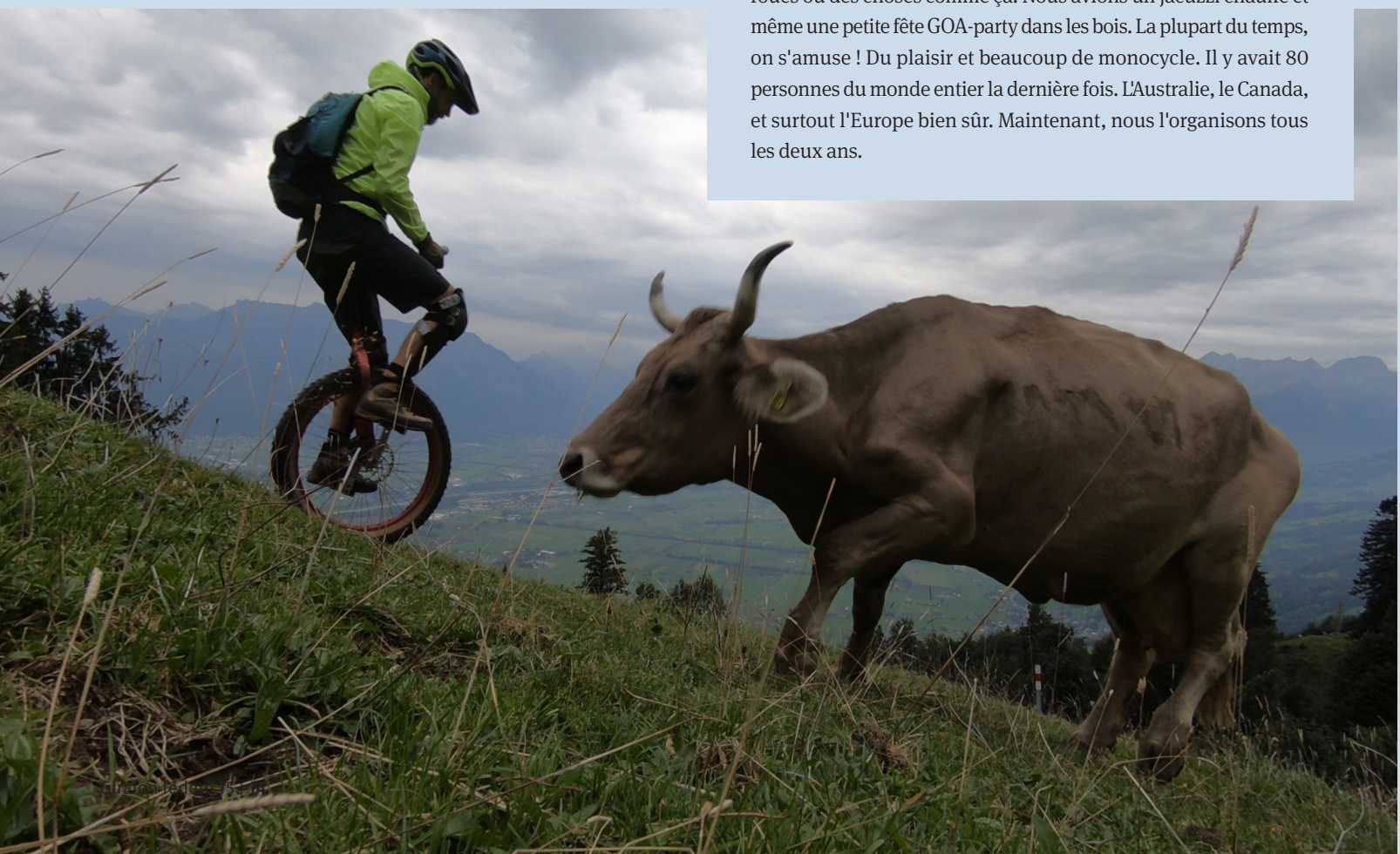
C'est une très bonne évolution, d'hier à aujourd'hui. C'est vraiment cool de voir d'où on est partis et comment on en est arrivés là. Lorsque le premier frein à disque est apparu, il ne provenait pas des grandes usines, c'était un petit frein à disque de montagne qui venait des États-Unis. Je pense que c'était vraiment très cool. Aujourd'hui, la situation est bien différente. Au début, je n'avais pas de frein, alors je n'étais pas capable de rouler sur de longues distances en descente ; après une descente de 1000 m, j'étais fatigué, fini. Aujourd'hui, c'est beaucoup plus simple de rouler.

Vous avez organisé trois éditions du Grischa MUni Challenge, pouvez-vous nous en parler ?

Il s'agit d'un événement sur trois jours, d'une course en équipe. Vous commencez quelque part et vous avez un objectif pour la journée que vous devez atteindre. Vous avez 8 heures et chaque équipe doit trouver les sentiers qu'elle veut prendre pour atteindre l'objectif. Ensuite, avec le traceur GPS, nous suivons les itinéraires et la distance. A la fin des 3 jours, l'équipe qui aura fait le plus de dénivelé en descente/montée/le plus de distance gagnera. Nous avons aussi une deuxième épreuve avec beaucoup de tâches amusantes que vous devez accomplir et dont vous devez prendre des photos. La plupart du temps, il s'agit d'un événement fun pour les monocyclistes qui font du MUni. Vous rencontrez des gens formidables du monde entier qui participent à l'événement. L'événement se déroule en Suisse, dans le comté de Grischa, où il y a beaucoup de hautes montagnes et de remontées mécaniques. Il existe des événements similaires pour les vététistes dans la région. J'ai demandé à participer avec un monocycle, mais il y avait déjà trop de monde, alors nous avons créé notre propre édition.

Vous organisez également l'Elsbet, pouvez-vous nous en parler ?

Elsbet, c'est très vieux ! La première édition a eu lieu en 2007, avant même que je ne participe à une convention. Je voulais juste rencontrer d'autres riders. Lors de la première édition, il y avait environ 20 riders de Suisse et d'Allemagne du Sud. C'est au printemps, 3 ou 4 jours. Pas de course, pas de compétition. Juste rouler, s'amuser, descendre les montagnes. Au début, il y avait aussi beaucoup de trial, avec beaucoup de palettes euro pour construire des zones de trial, mais les deux derniers Eslbet étaient seulement Muni, avec beaucoup de navettes et quelques remontées à la force des mollets. Nous avons des concerts le soir, des ateliers pour construire des roues ou des choses comme ça. Nous avons un jacuzzi chauffé et même une petite fête GOA-party dans les bois. La plupart du temps, on s'amuse ! Du plaisir et beaucoup de monocycle. Il y avait 80 personnes du monde entier la dernière fois. L'Australie, le Canada, et surtout l'Europe bien sûr. Maintenant, nous l'organisons tous les deux ans.





Il y a une communauté de MUnicyclistes au Liechtenstein, en Suisse, en Autriche, en Allemagne... Avez-vous beaucoup de monocyclistes au Liechtenstein ?

En Suisse, il y a beaucoup de montagnes, mais pas beaucoup de MUnicyclistes. Nous avons 2 grands clubs en Suisse pour la montagne. Celui de Decino de Sandy Ries, le Monocyclos, qui fait aussi du MUni, avec des enfants. Et ici au Liechtenstein, nous avons un grand club avec plus de 50 membres. Nous nous entraînons en salle deux fois par semaine, mais l'objectif est de partir en montagne. Aujourd'hui, la scène s'agrandit un peu, car Ben Soja a déménagé à Zurich, ainsi que Jamie Mccaughey, Ettore Gilardoni, d'Italie, Flo Kaiser, Lorena Schwerzmann (une monocycliste de l'équipe Qu-ax qui vit également en Suisse), Rocco Schultz. L'Autriche est très proche : David Weichenberger et d'autres. Il y a une petite communauté "internationale" là-bas, mais pas avec les Français. Je ne sais pas pourquoi, est-ce la langue, ou... ? En fait, nous avons un monocycliste suisse, de la Suisse romande, Pierre Granier. Mais en France, nous n'avons pas une bonne connexion.

Oui, nous avons beaucoup d'événements propres en France, donc nous allons généralement au plus proche et au plus facile. Mais je suis sûr que vous verrez de plus en plus de Français maintenant que certains d'entre nous sont allés à Grischa et à Elsbet. Le mot passera.

Oui, nous avons quelques familles françaises inscrites à l'Elsbet cette fois-ci.

Comment se porte votre club en ce moment ?

Très bien, même avec le Covid. Nous avons plus de 30 enfants lors des entraînements. Avec le printemps qui arrive, nous commençons l'entraînement au monocycle de montagne, dimanche prochain aura lieu notre première sortie. Il s'agit de l'URSLI : Unicycle Riders from Switzerland and Liechtenstein. URSLI est aussi un livre pour enfants très connu en Suisse. Le héros est un jeune fermier. C'est un peu un jeu de mots.

Comment le monocycle est-il structuré dans votre région ?

Notre club se trouve au Liechtenstein et nous ne faisons pas partie d'une fédération. Il y en a une en Suisse, l'URSLI est membre de cette fédération, mais nos membres ne le sont pas, parce que nous

devrions les payer, mais il n'y a rien qu'ils proposent pour le MUni. Je leur en ai parlé et ils m'ont dit de simplement enregistrer le club, parce que nous ne participons pas à des courses sur piste, à des événements de freestyle, à des tournois de hockey. Nous sommes le seul club du Liechtenstein, mais le pays n'est pas bien grand.

Y a-t-il des monocyclistes que vous admirez, que vous respectez ou que vous prenez comme exemple ?

Oui, bien sûr, plusieurs. Comme je l'ai déjà dit, Kris Holm m'a inspiré avec ses vidéos, son livre, le prix Evolution of Balance, etc. Cela m'a beaucoup inspiré, particulièrement lorsque j'ai commencé à rouler en MUni. Ensuite, il y a les héros locaux ici en Suisse, comme Adrian Iten qui était le seul trial et tout-terrain que je connaissais ici quand j'ai commencé. Il m'a beaucoup aidé à acquérir les compétences nécessaires, mais aussi à savoir où acheter un MUni, où aller rouler, etc. Et aussi David Weichenberger qui roulait aussi à l'époque. Je l'ai rencontré très tôt, nous avons fait un voyage de quelques jours en MUni en 2007 ou 2008. Son esprit et sa façon de voir MUni m'inspirent beaucoup. Et le fait de ne pas aller aux courses et aux compétitions, j'aime beaucoup cela.

Quelle est ta plus grande aventure en montagne avec ton monocycle ?

La plus belle a peut-être été lorsque nous sommes allés à Capanna Margaritha (Signal Kuppe), c'est le point le plus haut que nous ayons atteint. 4500 m d'altitude. C'était avec Jogi Pfender, Elke Körner, Sandy Ries, et un gars de Slovénie. Sur un glacier, c'était très spécial. Mais je ne le referai pas, parce que le monocycle sur un glacier c'était pas très fun. Il a neigé à ce moment-là, nous ne pouvions pas beaucoup rouler. Nous avions un guide à l'époque, et nous devions souvent nous attacher avec une corde. Mais c'était une grande aventure, et je ne le regrette pas.



Sinon, une fois par an, nous faisons un plus grand voyage, généralement d'une semaine quelque part dans les montagnes. L'année dernière, nous étions en Valais, nous avons fait le Warhorn, 3600m. C'est généralement juste pour s'amuser, avec quelques amis, David Weichenberger, Lea Opitz d'Allemagne, Flo Kaiser. Nous dormons dans les cabanes, nous essayons de trouver le meilleur chemin, nous grimpons un max de sommets, c'est ce que j'aime vraiment dans le MUni.

Vous prenez beaucoup de photos de monocycle et de vous en train de rouler. Est-ce aussi une motivation ?

Non, c'est juste un autre de mes hobbies. J'aime beaucoup prendre des photos, j'ai appris en tant qu'apprenti. Il est très rare que je sorte juste pour prendre des photos. Parfois, j'ai une idée, que je veux faire, un coucher de soleil, ou un lever de soleil au sommet de la station, ou ailleurs. Mais en général, c'est juste que les deux hobbies vont très bien ensemble. Quand je ne peux pas sortir parce que le temps est trop mauvais, ou qu'il y a trop de neige, j'aime beaucoup regarder les vieilles photos, les vidéos, parce que ce sont de bons souvenirs pour moi.

Vous prévoyiez de participer à votre premier Unicon, quelles étaient vos attentes en ce qui concerne les compétitions et la convention ? (NDLR : Markus n'est pas venu à l'Unicon 20 finalement)

Je ne suis pas sûr de la compétition en ce qui me concerne. J'étais une personne très compétitive en VTT, mais je ne peux rouler que très très fort en compétition, et je ne veux pas rouler fort en MUni.

Je ne sais pas trop à quoi m'attendre. Je vais faire de la longue distance, comme du 10k et du marathon, ainsi que des disciplines de MUni. Mais je m'attends surtout à rencontrer beaucoup d'amis que j'ai déjà rencontrés, et j'espère rencontrer des gens en personne que je ne connais que par Facebook ou les forums, ou Instagram.

Quelque chose à ajouter ?

Pour moi, le MUni n'est pas seulement un sport. C'est un style de vie, et beaucoup de plaisir. On prend aussi du plaisir avec le ski de randonnée ou le snowboard, mais le MUni est pour moi le meilleur moyen d'aller dans la nature et d'en profiter, de se détendre et de faire le tri dans sa tête. Ce n'est pas seulement un sport, c'est bien plus que cela.



t•out sur le 36

Par Simon Jan

Passé

Je me souviens de mes premières sensations avec le 36 pouces du club Rennes Monostars au cours de ma première année de monocycle en 2012.

Son imposant guidon nimbus en acier, son pneu de 2 kg, ses 48 rayons... avec un poids total dépassant largement les 10 kg.

Une espèce de char d'assaut avec une inertie incomparable. À l'époque, je ne savais pas utiliser le frein (et ce mono n'en avait pas), il me paraissait inconcevable d'utiliser un tel monocycle pour me déplacer en ville (et même sur la route en dehors des villes). Monter dessus était une vraie galère. Son usage semblait réservé à de longues pistes cyclables ou chemins de halage, plats de préférence. Après cet essai peu concluant, le 36" est sorti de mon esprit pendant quelques années. Jusqu'en 2015, il n'y avait que le 29" qui comptait, d'abord avec des manivelles de 89 mm puis avec un axe Schlumpf (ndlr : on parlera de « 29"S » par la suite, et de 36"S pour les monocycles de 36 pouces équipés de cet axe à vitesse magique).

L'Unicon 18 en Espagne a été le déclencheur pour Martin Charrier et pour moi ; il fallait considérer à nouveau le 36". Tous les deux, nous avions une pratique du monocycle principalement en ville, où nous prenions beaucoup de plaisir à nous déplacer en 29"S.

Les parcours annoncés du 10 km et du marathon de l'Unicon étaient très roulants. Sur de tels parcours, nous aurions été désavantagés par rapport aux concurrents en 36"S.

Fin 2015, nous avons eu l'opportunité de tester une taille intermédiaire, le 32", taille qui ne nous a pas bien convaincus. À l'époque

nous jugions qu'elle cumulait les inconvénients du 29" (diamètre trop proche) et du 36" (poids et disponibilité des pièces) sans en tirer d'avantage. Quelques mois plus tard, j'ai finalement pu acquérir d'occasion le 36"S de Gaby Costes. À partir de là, je n'ai plus lâché cette taille de roue.

Les mois et années qui ont suivi ont apporté des améliorations progressives. Elles ont permis de rendre le 36" plus performant. La performance, c'est aussi une meilleure accessibilité pour tous (pas forcément pour le portefeuille). Certains diront qu'une roue lourde est plus stable une fois lancée, mais c'est bien le seul avantage face aux difficultés qu'elle génère : il est plus difficile de monter sur le monocycle, de prendre les virages, de monter des côtes, de s'arrêter... La première grosse innovation a été la sortie d'un pneu allégé fin 2017, le Nimbus Nightrider Lite (annoncé 1 400 g). D'autres pneus « light » sont sortis par la suite. À l'époque, les pneus les plus légers pesaient environ 1 700 g, le mien plus ancien était plus proche de 2 kg. Début 2018, je me suis fait faire par Jakob Flansberry un cadre en V pour optimiser la rigidité du cadre et par conséquent de mes appuis sur le cadre (notamment sur le guidon). Pour le moment, ce type de cadre n'est pas encore disponible en série.

Fin 2019, la première jante carbone de 36" est arrivée sur la planète Terre. Une marque de vélo spécialisée dans le 36", a voulu ajouter à son catalogue un vélo haut de gamme équipé de jantes en carbone. Jusqu'à présent, nous utilisons des jantes en aluminium qui pesaient 1 100 g, leur principal avantage est la présence d'une bande de freinage.



Qu-Ax
Frein v-brake,
fourche acier

Le vénérable
Coker original





*La modernité
des années
2020 : cadre
alu, frein à
disque de série,
jante carbone et
guidon*

*La modernité
des années
2000 : cadre
type "truss"
acier, frein à
disque artisanal,
jante alu*



Présent

Depuis que j'ai monté un monocyte de 36" sans vitesse avec la jante Braus fin 2019, j'utilise ce monocyte au quotidien pour mes déplacements en ville.

Aujourd'hui, il existe 2 jantes en carbone sur le marché :

La jante 36" Braus est sortie fin 2019. Elle pèse 633 g, n'est disponible qu'en version 32 trous, avec une largeur interne de 28 mm. Nous avons pu faire plusieurs commandes groupées grâce à Martin Charrier et Didier Record. Aujourd'hui, il semble difficile de se la procurer et son dernier prix connu en Europe était proche de 600 €. La jante 36" Nextie est sortie à l'été 2021. Elle pèse 620 g, est disponible en 28, 32 ou 36 trous, avec une largeur interne de 35 mm. Son prix est proche de 340 €, elle est actuellement disponible à l'achat en ligne sur le site de Nextie. Nous avons peu de recul sur son utilisation, c'est une jante relativement large et sans crochet. Bien que le constructeur annonce une pression max de 60 psi (environ 4 bars), il faut rester vigilant à ne pas monter trop haut en pression. Ces 2 jantes ont toutes les deux un design tubeless ready, mais aujourd'hui, aucun pneu de 36" n'est compatible tubeless. En guise de fond de jante, je vous conseille de faire 2 tours de scotch d'électricien en passant 3 fois au-dessus du trou de la valve (attention : un fond de jante trop épais peut compliquer le montage du pneu). Passons donc directement au détail le plus important, la chambre à air. Une chambre à air de 36" existe, elle pèse environ 500 g. Depuis plusieurs années, je roule exclusivement avec des chambres à air de 29" (qui font moins de 200 g). Aujourd'hui, installer une chambre à air de 29" est le moyen le plus facile pour améliorer son 36".

Encore faut-il acheter le bon modèle de chambre à air et bien s'y prendre pour l'installer. Tout d'abord, il convient de la gonfler à vide pour vérifier que son diamètre augmente et pas seulement sa

section. D'ailleurs, il vaut mieux prendre une chambre à air avec une section plus petite que les 2.25" du pneu. La référence que j'utilise est la chambre à air MICHELIN Butyl airstop 700/35-47mm (coût : 2 € 99 sur Internet).

Je reprends l'installation de la chambre à air : je monte un côté du pneu, je monte ensuite la chambre à air déjà gonflée dans le pneu. Je la gonfle à vide de façon à ce que son diamètre fasse 36", ainsi je n'ai nul besoin de forcer ou de l'étirer pour la rentrer dans le pneu. Le fait qu'elle soit déjà gonflée facilite également le montage du second côté du pneu (attention : les jantes en carbone sus-citées ont un design tubeless, il faut bien mettre les tringles du pneu au centre de la jante, c'est une partie plus technique que physique). Pour faciliter le montage, il est possible de dégonfler légèrement la chambre à air, mais il vaut mieux y aller progressivement.

La longueur des rayons dépend directement du choix du moyeu (vous pouvez la calculer avec le calculateur de unicycle.com). Les moyeux qui intègrent un disque à l'intérieur nécessitent un rayonnage plus compliqué avec des tensions asymétriques et peuvent être moins solides (surtout si le rayonnage est mal fait). Pour choisir votre moyeu, il y a plusieurs éléments à considérer : le poids, l'interface avec les manivelles, le nombre de trous, le disque... Aujourd'hui, QU-AX propose des moyeux Qaxle plus légers que les moyeux ISIS. Pour le moment, il y a un peu moins de choix du côté des manivelles. Ce n'est probablement pas un argument valable pour tous, mais j'apprécie particulièrement d'avoir équipé mon 36" sans vitesse d'une paire de manivelles ISIS triple insert (Nimbus et M40 en commercialisent).

Enfin, pour les plus jeunes et pour les adultes qui ont des petites jambes, il ne faut pas oublier que depuis 2013 il existe un cadre qui permet d'avoir la selle très proche de la roue : le Nimbus Nightfox. Non, le 36" n'est pas réservé aux personnes de grande taille.

Futur

Tout d'abord, comme vous pouvez le constater à travers ces lignes, il n'est pas possible d'acheter un 36" haut de gamme équipé d'une jante en carbone. Cependant, j'ai entendu dire qu'une marque allemande envisage de rajouter un tel monocycle à son catalogue.

Par ailleurs, certains imaginent des roues avec des pneus plus fins pour diminuer la résistance au roulement. Pour ma part, je pense qu'il y a certainement des choses à améliorer sur les design des pneus et des jantes, mais la section actuelle des pneus (2.25") me semble être un bon compromis entre rendement et confort. Si on veut améliorer la performance, c'est probablement du côté d'un moyeu à vitesse qu'il faut se pencher.

Par contre, là où je vois des améliorations possibles, ce sont sur les appuis que sont le guidon et la selle ainsi que sur la géométrie du cadre. Des éléments indispensables pour augmenter le contrôle et le confort de ses sorties en 36". Le cahier des charges me paraît relativement simple, le guidon doit être le plus rigide possible et la selle doit être confortable (moins de frottements des cuisses et moins de compression des tissus mous). Aujourd'hui, selon les marques vers lesquelles on se tourne, il faut faire des compromis. Les guidons les plus rigides sont proposés par Mad4One avec le concept du « handlesaddle » (selle et guidon en une seule pièce, c'est aussi plus léger que les combinaisons selle et guidon) et les selles qui semblent les plus abouties sont chez les concurrents (Nimbus, QU-AX, Kris Holm...).

Certains monocyclistes bricolent des adaptations pour rigidifier leur guidon en ajoutant un tube supplémentaire entre le cadre et le guidon, d'autres essayent de modifier la mousse de leur handlesaddle... La solution peut aussi passer par la construction d'un cadre en V (ou en Y) afin d'avoir un guidon rigide et une selle au choix.

Comme je l'ai déjà mentionné, j'ai vraiment un faible pour les manivelles triple insert, ce qui me permet de faire à l'occasion une sortie en montagne (l'arrivée au sommet d'un col est la meilleure occasion de souffler, de prendre des photos, de boire un coup, et de changer de trou de manivelle !). Pour le moment, le choix reste relativement limité sur 2 paires de manivelles ISIS.

Enfin, un point qui peut sembler un détail : les rayons actuels sont bas de gamme. J'espère qu'un jour nous aurons des rayons plus légers et plus résistants.



▲
*Cadre acier
sur mesure
avec rallonge,
prolongateurs
et jante carbone*

*Cadre alu en
V sur mesure,
prolongateurs,
selle de vélo
évidée, pédales
automatiques*
▼



UNICON 20 août 2022 Grenoble – France



CHAMPIONNAT DU M
DE MONOCYCL



Dis, comment on fait un Unicon ?

par François Wurmsér

Cela fait des années que la communauté monocycliste française bruissait de l'idée d'un Unicon en France. Mais par où commencer ? La tâche semble titanesque. Il y a eu quelques pistes, mais rien ne s'était jusque-là concrétisé.

Et puis arrive un petit message de Jenni Rinker (danoise, ex-membre de la fédération internationale), à l'automne 2018, peu après le retour de Corée. C'est la cata, l'Italie qui devait accueillir l'Unicon 20 ne peut plus. Des infrastructures leur sont passées sous le nez. Bon. Oui, on a envie de reprendre le flambeau, mais comment faire ?

Grenoble. Une évidence d'un coup : la montagne, les pistes cyclables, un club dynamique, Mono'Gre, et la présence de Myriam Chomaz, cadre technique de l'UNSL qui nous encadre, devrait nous faciliter la tâche.

A partir de là, ça s'enchaîne. La mairie est enthousiaste, nous étudions la faisabilité, discutons avec le club local. Un appel à bénévoles plus tard, et l'équipe se constitue peu à peu. Pas de doute, un Unicon en France, ça fait bien rêver notre communauté. Quel plaisir de voir qu'elle suit, et qu'elle se réjouit à l'idée d'accueillir nos amis monocyclistes étrangers chez nous !

Mais que faut-il pour réussir un bel Unicon ?

D'abord, des gens ! Des gens avec pleins de compétences différentes : communication, web, finances, recherche de partenariat, logistique, animation, hébergement, éco-manif, vidéos, relations avec des élus et des services techniques de collectivités, ...

Et le sportif dans tout ça ? Eh bien le sportif, c'est géré en coopération avec la fédération internationale, qui désigne des directeurs de compétitions (souvent en duo par sécurité). Eux seront responsable du sportif, et vis-à-vis d'eux, nous sommes dans une relation de fournisseurs : nous fournissons infrastructures, parcours, matériel, temps d'utilisation, etc. C'est donc une équipe d'organisation d'une cinquantaine de personnes qui se mobilise pour préparer l'Unicon.



Puis arrive un petit truc : le COVID.

Au début on en rigole. Mais pas longtemps. Puis on ne sait pas quoi en penser. Ça va durer, ça ne va pas durer ? On envoie des messages pour prendre la température dans les pays étrangers qui ont des fédérations. Les retours pleuvent et sont unanimes : ça devient beaucoup trop incertain de pouvoir voyager, il faut reporter. Une première fois, puis une seconde fois. Le bilan ? On évalue à 28 000 euros la perte financière non reportable. Ça picote. Mais à côté de ça, ces années supplémentaires nous ont permis de mieux nous faire connaître auprès des différentes collectivités locales (ville, métropole, département, région) et d'être bien mieux subventionnés en 2022.

Le village Unicon

Nous sommes particulièrement heureux du côté vivant et festif du village Unicon. Convivialité, compétitions, tout était au rendez-vous pour en faire un lieu central où tout le monde se rencontrait. Si cet espace a pu être tel qu'il était, c'est grâce à la coopération de deux personnes : Sylvain Gobron et Bernard Ferrari.

Bernard n'est pas monocycliste. C'est le président de l'association « Les amis du travailleur Alpin », qui organise chaque année depuis bien longtemps la fête de l'Huma locale. Ils ont donc énormément de connaissances logistiques, de contacts et de

matériels. Et l'investissement de Bernard (en mode, tiens, ça a l'air fun ce truc) nous a permis de profiter pleinement de leur expérience.

Un ressenti étrange...

Mais comment a-t-on réussi à faire ça ? J'ai l'impression à titre personnel de ne pas savoir faire plein de choses qu'on a réussi à faire : une logistique incroyable et complexe, des relations chaleureuses avec les élus, de belles vidéos, et des réseaux sociaux actifs et sympathiques, un site web et une appli mobile, un événement écolo, la réussite du sportif... La richesse des compétences de tous et la passion partagée de notre sport ont permis des choses que seuls on ne pourrait certainement pas faire. Et ce essentiellement bénévolement !

Une volonté écologique

La volonté, c'est une chose. Mais ça ne suffit pas. Pour être vraiment écolo, il faut aller dans le concret. C'est sûr qu'en faisant venir en avion des gens des quatre coins du monde, on n'est pas bien partis, alors c'est sur place qu'il faut faire des efforts ! Et l'écoteam a fait un travail remarquable sur des choses qui sont peut-être évidentes pour les particuliers, mais qui représentent un sacré challenge pour un événement de cette ampleur. Tri sélectif (y compris compost), livraisons en vélo cargo, utilisation de tupperwares réutilisables pour la nourriture et de gobelets réutilisables issus des éco kits des collectivités pour le bar. A noter : la gratuité des transports en commun pour les participants sur présentation du bracelet. Ajoutons à cela une forte limitation des impressions, mise à dispo des informations par d'autres canaux. Pour le ravitaillement : pas de bouteilles plastiques, de la nourriture bio et en gros (et super variée en plus !). Bref, un tas de petits efforts qui ont fait pas mal LA différence.

Le bilan financier

Quelle fierté quand on se rend compte que le bilan financier (voir le tableau page suivante) est à l'équilibre ! Gérer un budget aussi costaud, ça n'a rien de trivial. Tout se réfléchit au fur et à mesure des certitudes et des incertitudes financières, alors après deux ans de COVID, des hauts et des bas sur les subventions, c'est un beau soulagement de voir que la gestion a été saine, ni négative, ni trop positive.



Un moment marquant

Le moment qui m'a le plus marqué (mais l'Unicon dans son ensemble restera à vie comme quelque chose de spécial), c'est la finale de trial. Nous sortions de la journée la plus compliquée pour nous, avec pas mal de retard sur la descente, ce qui a entraîné des problèmes de gestion en cascade. Et derrière, nous avons fait deux heures de route pour ramener du matériel au fin fond de l'Isère. Fatigués, abattus, nous voilà de retour alors que la finale de trial féminine est déjà commencée. Je rentre dans la Halle Clémenceau, et là, tout de suite, c'est la claque. Grand écran, avec les scores, vidéo live, et surtout, 2000 personnes qui crient, qui chantent qui encouragent, bref qui vivent pleinement cette finale ! Ça met du baume au cœur ! On ajoute à cela la magnifique victoire de Julia Brétécher chez les féminines et la victoire de l'intouchable Mark Fabian chez les masculins, assortie d'une jolie demande en mariage sur le podium. De quoi repartir du bon pied dès le lendemain !

Le bilan global

Globalement, nous tirons un bilan très positif à la fois de la compétition, et pour nous, une expérience inédite, l'expérience d'une vie. Le village était la zone sociale la plus réussie de l'histoire des Unicon (ce n'est pas moi qui l'ai dit !), malgré quelques soucis de vols. Les compétitions se sont globalement très bien déroulées et ont été appréciées.

Des mercis majuscules

Je crois que je ne peux pas finir cet article sans citer les personnes impliquées dans cette organisation. Ordre aléatoire et injustifiable.

Nathanaëlle Doreau, Sylvain Gobron, Marine Henry, Bernard Ferrari, Geneviève Ilcinkas, Nicolas Boucand, Elise Lecomte, Valesca Von Usslar, Cyril Ravet, Myriam Chomaz, Jérémy Mouchel, Constance Cotter, Kirsten Goldstein, Éléonore Cauquil, Didier Perez, Marjorie Durif, Antoine Pallud, Bérénice Dialo, Loïs Poujade, Sébastien Golliet, Yann Henry, Maxence Cornaton, Armand Martinez, Julie Bove, Romarine Vallée, Anne-Sophie Rodet, Bernard Amade, Nicolas Chopiné, Nicolas Gagnaire, Pierre Granier, Simon Jan, Bernard Amade.

Sans oublier les directeurs internationaux : Andy Cotter, Felix Regelsberger, Jan et Lars Vocke, Inge et Julia Sanders, Edd Hawkes, Emma Kvist, Greta Koehler, Richard Tharett, Christian Eder, Mark Fabian, Ian Dylewski, Lasse et Katrine Jensen, Ken Looi, Jill Cohan, David Ilcinkas, Julien Perrot, Sam Watson, Steven Hughes. Et avec le soutien de l'Union Nationale Sportive Léo Lagrange, et notamment de sa présidente, Françoise Bouvier, son directeur Philippe Nicolino, et son directeur administratif et financier, Sylvain Préhu. Désolé, c'est long, mais que de boulot abattu !

Le budget présenté ici est celui de 2019-2022, comprenant le coût des deux reports consécutifs dus à la crise sanitaire.

LE BUDGET

FINANCEMENTS

INSCRIPTIONS	292 019 €
SUBVENTIONS PUBLIQUES	83 667 €
PARTICIPATION FÉDÉRATION SPORTIVE	11 000 €
RECETTES D'EXPLOITATION	20 464 €
SPONSORING	3 467 €
TOTAL	410 617 €

VALORISATIONS

BÉNÉVOLES	156 928 €
MATÉRIEL	19 780 €
INFRASTRUCTURES	46 885 €
INFORMATIQUE	30 000 €
TRANSPORT	114 740 €
COMMUNICATION	2 344 €
HÉBERGEMENT	300 €
TOTAL	370 977 €

DÉPENSES

ACCUEIL & FRAIS D'INSCRIPTIONS	24 060 €
ÉPREUVES & COMPÉTITIONS	37 330 €
LOGISTIQUE & INFRASTRUCTURES	66 330 €
TRANSPORT	18 890 €
ÉVÈNEMENTS	23 095 €
COMMUNICATION & MEDIAS	22 290 €
SÉCURITÉ & MÉDICAL	42 800 €
COMITÉ D'ADMINISTRATION & ADMINISTRATION	164 530 €
ECO-MANIFESTATION	9 500 €
TOTAL	408 825 €
RÉSULTAT	1 792 €

Nous remercions chaleureusement les institutions publiques de la Ville de Grenoble, du conseil régional de l'Auvergne Rhône-Alpes, de Grenoble Alpes Métropole, du conseil départemental de l'Isère, ainsi que l'Agence Grenoble capitale verte européenne 2022 pour l'aide financière conséquente apportée à l'organisation.



Pour consulter le détail du budget de l'Unicon, merci de faire la demande par mail à organisation@unicon20.fr.

33
compétitions

1057 compétiteurs et
compétitrices

9
sites

42,4%
compétitrices

1
évacuation par hélicoptère

3
records du monde validés

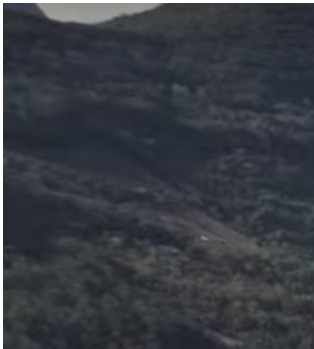
32
médailles françaises
expert

200 l
déchets compostés

504
bénévoles

1414
participantes et
participants







Julia Brétécher

finale de trial

Photos : William Haun et Cirqu'en Retz

Que dire sur les Unicon... Ce n'est pas parce qu'il n'y a rien à dire que la page reste blanche mais bien au contraire car tout est à organiser. Les souvenirs, les émotions, les anecdotes, ce qui les a précédés et tout ce qui les a suivis. Après plusieurs essais infructueux, pas de papiers dans la corbeille mais bien des minutes devant l'ordinateur, je vais tenter de raconter mon aventure au sein d'une plus grande encore qu'est l'aventure Unicon. Soyez indulgents, si ces commentaires apparaissent comme des confettis, c'est qu'ils sont autant de souvenirs éparpillés que de joies colorées à l'égard de cet été 2022.

Les Unicon sont les championnats du monde de monocycle, ils sont une bulle privilégiée pour les amateurs de la discipline mais aussi une fenêtre ouverte pour tous les curieux qui ne connaîtraient pas notre sport. Cet été là, des monocyclistes du monde entier arpentaient les rues de Grenoble et faisaient vibrer toute une communauté à chaque heure de la journée durant deux semaines. Pour ma part, j'ai stressé, j'ai retenu mon souffle, j'ai explosé de joie, j'ai pleuré de peur et de soulagement. J'ai tout vécu en deux semaines, emmitoufflée dans un cocon d'émotions alimenté par une équipe extraordinaire, autour duquel gravitaient les messages de soutien de mes proches. Vous vous imaginez le cocktail ! Il y avait du spectacle sportif partout, du freestyle à l'athlétisme en passant par le flat et les sauts, on n'avait qu'à s'asseoir et profiter de la chance de pouvoir admirer et de se sentir admiré(e).



Concernant mon expérience personnelle, remporter le titre de championne du monde de trial, a été une sensation aussi intense qu'étrange. Petite rétrospective...

18h50. Dix minutes avant le départ de la finale, je fais les 100 pas dans les gradins, une énième barre de céréales dans le bec pour être sûre que l'ATP (ndlr : Adénosine triphosphate, on vous laisse chercher sur Wikipedia) allait bien être synthétisée tout au long de l'épreuve... Psychorigide ? Complètement. Puis l'horaire est décalé et je me sens comme une lionne en cage, comme une bombe prête à exploser ! Mes parents sont avec l'équipe dans les gradins, et les nombreux amis qu'on a prévenu sont devant leurs téléphones pour suivre le live en direct et n'en perdre aucune miette. Adrien et son équipe de choc sont fin prêts à couvrir l'évènement de la manière la plus professionnelle possible. À 20 heures, je trépigne sur mon mono en attendant le top départ, le coach Nico est là, aussi concentré que moi, les copains sont accoudés aux barrières. C'est parti. J'enchaîne les zones sans respirer, je m'en fous, j'ai pas besoin. Je n'entends pas le public, j'ai vu la foule avant de commencer mais dès que j'ai posé les pieds sur mes pédales en un instant, il n'y eut que moi, Nico et les palettes. Je cours partout, Nico peine à me suivre, on dirait qu'il me suit, chargé de sacs, dans une galerie marchande. Je lui demande ma gourde, il ne la trouve pas et panique « mais je ne sais pas où tu l'as posée, ta gourde !!! », je le regarde calmement, fais signe qu'il regarde sous son bras pour me donner ma bouteille d'eau qui ne l'avait pas quitté... Un peu stressé le coach non ?

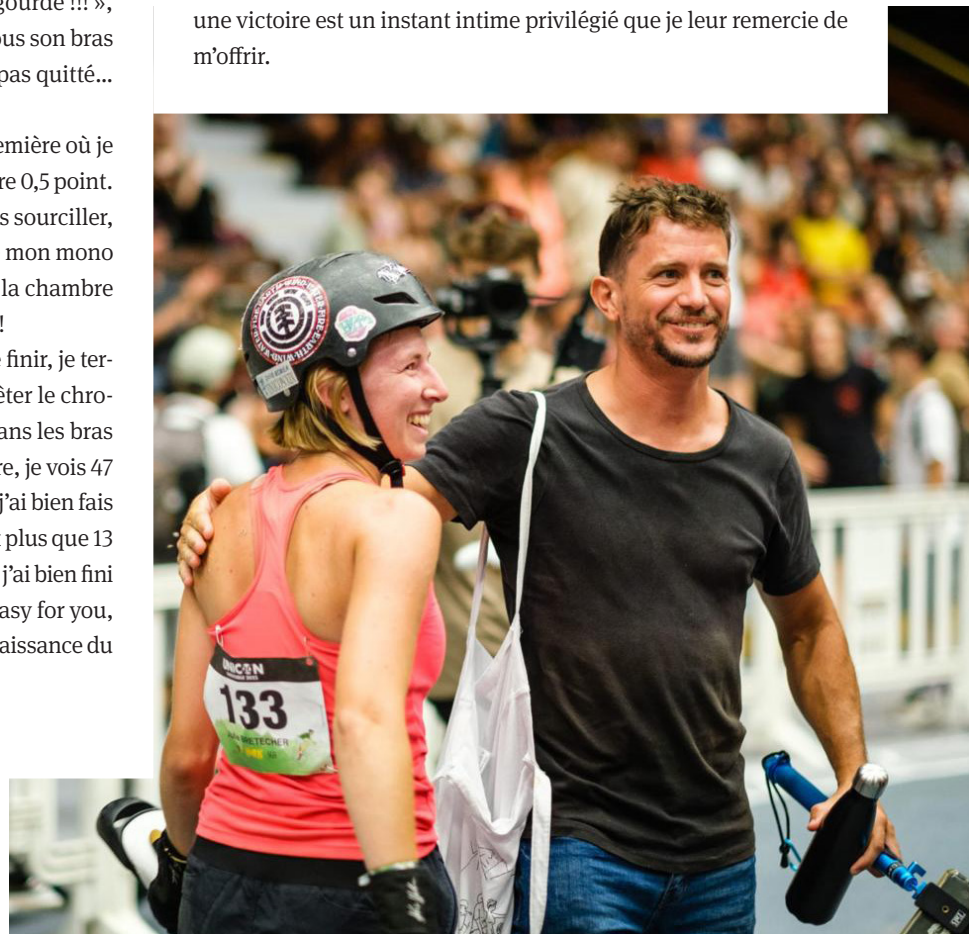
Après avoir fait toutes les zones je retourne à la première où je me suis octroyée un pédal grab, ce qui me fait perdre 0,5 point. Sur le chemin, je sens mon pneu se dégonfler ; sans sourciller, je le donne aux copains qui me l'échangent contre mon mono de rechange et se mettent en action pour changer la chambre à air le plus vite possible. Vous voyez Cars ? Pareil ! Malheureusement je ne leur laisse pas le temps de finir, je termine la zone, récolte 30 points sur 30 et cours arrêter le chronomètre auprès des juges. Non sans m'être jetée dans les bras de Nicoach... Les juges me montrent le chronomètre, je vois 47 min , je me tourne vers Nico et lui dis « oh dis donc, j'ai bien fais de me dépêcher, c'était presque fini, il ne me restait plus que 13 min! », il rigole et me dit qu'il reste 47 minutes et que j'ai bien fini en 13 minutes ! Les juges s'excusent : « it was too easy for you, I'm sorry », petite fierté d'avoir participé à la reconnaissance du sport féminin à mon échelle.

Waouh ! mon cœur fait des bonds.

Ainsi, après des années à convoiter ce titre, à m'entraîner avec mes amis, j'ai enfin pu l'atteindre au bout de 13 minutes de compétition. Assez long pour rendre humides les yeux de mon ami coach, mais beaucoup trop court pour se rendre compte que c'était fait. S'en est suivi une vague d'amour, que dis-je une déferlante. Mes amis, avec qui j'ai tant de souvenirs : autour de moi Candice, Fanny, Marin, Souryan, l'équipe formidable de Cirqu'en Retz, mes parents qui ne savent plus quoi dire, et les centaines de messages... Les monocyclistes, mais aussi les badauds, les curieux entrés par hasard dans ce gymnase qui me félicitent, me demandent des autographes sur des verres, des tote-bags, des drapeaux, des tee-shirts. Voilà comment une communauté de gens extraordinaires qui partagent une passion hors du commun peut se faire sentir si spécial quelqu'un qui passe incognito au quotidien. Merci pour ça, merci pour tout.

Cet été, j'ai parlé toutes les langues, le français, l'anglais, l'espagnol et l'amitié. J'ai vibré pour mes amis autant qu'ils l'ont fait pour moi. J'ai renoué avec le freestyle le temps de permettre à une coéquipière blessée de vivre la conclusion de longues heures de préparation par procuration.

J'ai assisté aux sacres de grand(e)s champion(ne)s et admiré les progrès de futur(e)s grand(e)s champion(ne)s. Et puis le lendemain de ma victoire, une fois allongée sur le transat du camping, seule face à la piscine, je me suis demandée ce que sportivement parlant je pouvais dorénavant atteindre, maintenant que le souhait que je faisais à chaque étoile filante était réalisé. Gagner encore ? De toute évidence. Mais surtout revivre ces moments auprès de mes amis et au sein de cette communauté merveilleuse car au final, quand ils gagnent c'est un peu moi qui gagne. Le sourire sur leur visage après une victoire est un instant intime privilégié que je leur remercie de m'offrir.





Si le monocycle est un sport de niche, alors le « monocycle street français » est la puce sur le chien de la niche... Dans ces lignes, je vais vous parler de cette puce.



Cet article n'est PAS un article wikipedia sur le monocycle street. Pour consulter l'article détaillé, rédigé principalement par le même auteur, mais avec un historique plus détaillé, allez sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Monocycle_street



Textes : Eddie Ducol
Photos : Vincent Briot

Pour commencer, il me faut faire le lien entre le street et ses disciplines sœurs, le trial et le flat. D'abord parce que ces disciplines sont intimement liées, pour le dire grossièrement « Trial + Flat = Street », et surtout parce que la quasi-totalité de nos streeteux français sont aussi des trialistes et flatistes (à ne pas confondre avec platistes !) accomplis.

L'exemple le plus parlant étant le cas d'Adrien Delecroix, à la fois champion du monde en street en 2008 et en flat en 2010 (ndlr : Adrien a de nouveau été champion du monde de flat en 2022 !).

À noter, le cas particulier de Cléden Guichard, qui est le seul Français et un des rares riders au monde à rouler quasi exclusivement en street. Il faut dire que le street est une discipline si exigeante physiquement et psychologiquement qu'il est parfois tentant de lui faire quelques infidélités...

Ainsi, il y a des riders comme Loïc Baud, qui ont un street plus orienté flat, et des riders comme Eddie Ducol (ndlr : oui, c'est l'auteur !), qui ont un street orienté trial... Les streeteux sont donc généralement des riders polyvalents et les mélanges de disciplines leurs permettent une large palette de styles possibles !

Cela étant dit, laissez-moi vous parler du monocycle français en général et du street en particulier :

C'est en 2000 que sort aux États-Unis la cassette -vidéo « UNIVERSE: Extreme Unicycling ». Dans ce film, produit par Syko, on peut voir des riders tels que Kris Holm, Adan Ryznar et Dan Heaton pousser les limites du monocycle. C'est cette vidéo qui a fait découvrir au monde, et donc à la France, les débuts du monocycle comme sport extrême. C'est à cette époque que le trial et le street font leur apparition en France, mais rappelons-nous que la frontière n'était pas encore très nette entre ces disciplines et que le flat n'existait pas encore...

Aux alentours de 2003, la marque française Koxx one apparaissait et avec elle la team originelle constituée de Yoggi, Tiffouille, Mat

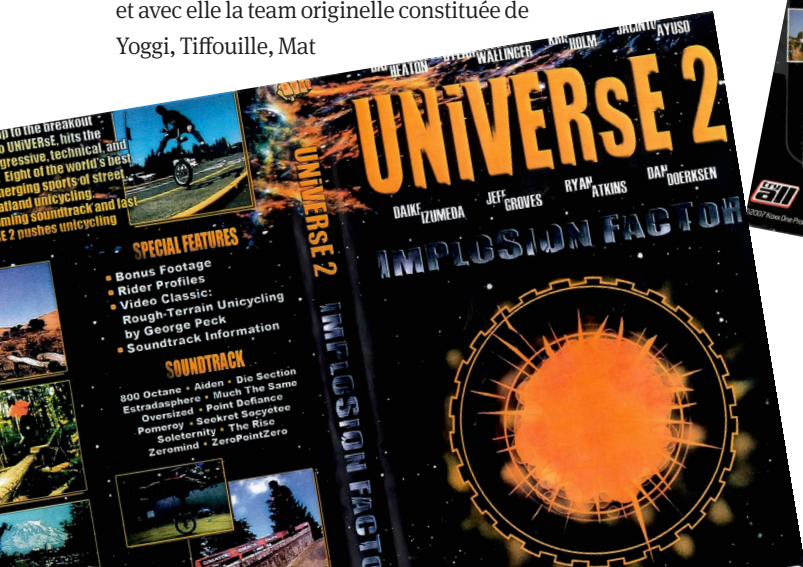
Huet et un certain Xavier Collos. Ce dernier, qui n'est autre que le père du street et du flat français, se fait rapidement un nom. Avec son style dynamique et ses roll-ups (ndlr : saut en hauteur effectué avec élan, en roulant, au contraire du side-up, un saut en hauteur où le monocycliste saute de côté) impressionnants pour l'époque, il fait de la France une nation importante du monocycle street.

À tel point que quand sort en 2005 « DEFECT », le nouveau DVD de Syko, il est le seul Européen à avoir droit à sa séquence. Et en 2006, il devient le premier champion du monde de street à l'Unicon XIII à Langenthal, en Suisse, devant Kevin McMullin, un grand nom du street canadien.

C'est aussi en 2006 qu'a lieu à Nantes la première compétition de street aux championnats de France. Elle est remportée par Romain Bouschbacher, un camarade de session d'Adrien Delecroix.

Il est important de noter qu'à cette époque, le street féminin français était plutôt bien représenté, même si les compétitions de street n'étaient pas encore vraiment ouvertes aux filles. La team Unigirl, composée entre autres de Céline Novik, Cécilia Ocana et Marine Mirault, était très présente dans les compétitions et en vidéo. Pour ne citer qu'une vidéo : « Butterfly ».

En 2007, Koxx one sort le DVD « The one » et vient appuyer un peu plus la domination du monocycle français. La marque en profite aussi pour enrichir sa team d'une nouvelle génération de riders.



Fini le "trial/street", place au "street/flat". Des riders comme Adrien Delecroix, Loïc Baud, Mat Belot et Arthur Caron viennent poser les premières briques du street/flat moderne. C'est l'époque des rolls et des gros flips (ndlr : rotation complète de la roue au milieu d'un



Unicycling Is Not a Crime
(UINAC pour les intimes) est dispo
en intégralité sur Youtube !



saut, avant de remettre les pieds sur les pédales et de replaquer), le street gagne alors en technicité ce qu'il perd en brutalité.

Durant cette époque, aux alentours de Pontarlier, un petit groupe d'amis créait la team Keukly. Loïc Baud, Mat Belot, Samiaul, Mihret, Robin et bien d'autres vont marquer une génération entière de monocyclistes grâce à leurs vidéos. Pour n'en citer qu'une : « Adrien in Pontarlier ».

Aux Fluck 2007, les championnats d'Europe de l'époque, Loïc prendra la seconde place en street derrière un jeune Hongrois encore méconnu, Kristian Kovacz. À l'époque, le flat est en plein essor et en revoyant les runs, on est surpris aujourd'hui que l'énorme majorité des tricks soient lancés sur le sol.

En 2008, Adrien Delecroix devient champion du monde de street devant Loïc Baud et il rentre dans la légende grâce à son incroyable Front flip lancé du haut d'un tas de 10 palettes. Et du côté du street féminin, c'est Marine Mirault qui remporte la première place !

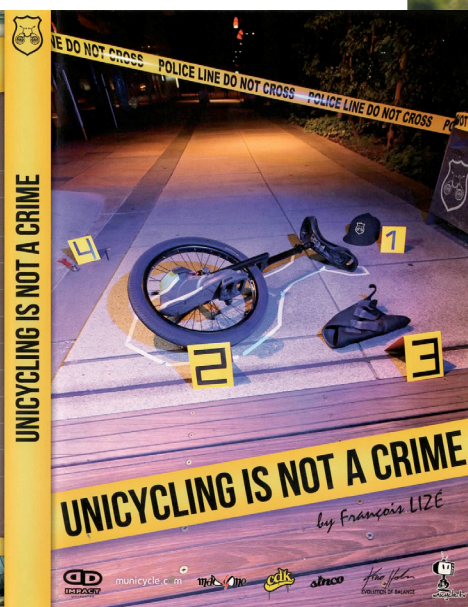
C'est l'apogée du monocycle urbain tricolore car les champions du monde de flat (Loïc Baud) et de trial (Max Cabot) étaient eux aussi français ! Il faut comprendre qu'à l'époque il y avait le team Koxx one, bien sûr, mais aussi les teams des différents revendeurs tel que Kahero, ABC électro

et CDK. Tout allait alors très vite, les monocycles évoluaient, les tricks se complexifiaient et les vidéos se multipliaient. Arthur Caron avait même créé Switch Unimag, un magazine sur le monocycle urbain...

Mais malheureusement, rien n'est éternel. Fin 2008, Yoggi quitte Koxx one et part créer Addict qui deviendra plus tard Impact. C'est Arthur Caron qui reprendra les rênes de la marque. Un nouveau logo, de nouveaux monos et une nouvelle team. Thibault Deman en fait partie, c'est un rider ayant des Fullout Flip dévastateurs (ndlr : le monocycle fait un 360 tout en ayant les pédales qui font un tour en flip ; ce qui différencie le treyflip du fullout flip, c'est que le monocycliste fait ce mouvement selle rentrée, ce qui nécessite un passagement de main). Mais malheureusement, il arrêtera le monocycle trop tôt pour laisser vraiment sa trace. Thibault Deman ainsi que Clédén Guichard, David Bouton, Amaury et bien d'autres font partie du team lillois Krisis qui prendra du poids à mesure que Keukly disparaîtra peu à peu avec une dernière vidéo en 2009. Kahero et ABC électro quant à eux seront revendus puis délaissés.

À l'occasion du concours vidéo de la CFM 2009, Arthur Caron réalise une vraie belle vidéo de street comme on n'en avait pas vu depuis longtemps, intitulée sobrement « Arthur Caron CFM 2009 ».

Et en 2010, c'est Clédén qui publiera quant à lui une superbe vidéo en 24" intitulée « 24 Street life ». Quelques mois après il deviendra champion de France de street derrière le belge Tim Desmet. Malheureusement, à ce moment, le monocycle français commence à perdre de son éclat, des tensions naissent entre certains riders et c'est le Néo-Zélandais Chris Huriwai qui devient champion du monde de street devant Loïc Baud. Il le restera trois éditions d'affilée en 2010, 2012 et 2014. Celui-ci défiera même Adrien Delecroix quelques mois plus tard dans sa vidéo « 2011 - Street Unicycling (Call out to Adrien) », Adrien y répondra avec une part dense en technicité (malheureusement cette vidéo n'est plus disponible sur internet).



François Lizé aka Bobousse sort en 2011 le DVD « Uni-cycling is not a crime » où c'est Clédén (accompagné de Tim Desmet) et Adrien qui représentent le street français. La même année, Adrien sera sacré champion de France de street derrière Tim Desmet, encore lui. À l'EUC summer 2011, Clédén obtient la médaille d'argent en street, ce Poulidor à une roue fera de même en 2012 et 2013. Puis à l'Unicon XVI, Clédén empruntera le dossard de Damien Dyonne pour participer à la compétition de street, mais malgré une très bonne prestation, faute d'inscription, il ne pourra pas accéder à la finale.

2012 date la dernière vidéo du team Krisis et la première du team Monoster-one. Son créateur, Eddie Ducol (ndlr : oui, c'est encore l'auteur !) se fait remarquer en rapportant la toute première Street JAM à Lyon organisée par la team CTB (la vidéo « CTB STREET JAM 2012 » est à voir absolument !). Il confirmera l'essai en devenant champion de France de street la même année, puis cinq fois encore par la suite.

En 2013, c'est au tour de Mario Bel de se faire remarquer. Il intègre les teams Monoster-one puis CDK, il brille aussi dans le premier épisode des « Nantes Street Series » grâce notamment à un back flip (ndlr : la figure commence avec un saut, puis le monocycliste pousse sur la pédale arrière pour lancer une rotation complète de la roue avant de remettre les pieds sur les pédales et de replaquer) d'une hauteur sans précédent, les gros gaps (ndlr : sauts) devenant peu à peu sa spécialité.

« Nantes Street Series » donc, est un projet de Bobousse comprenant quatre vidéos de quatre riders français (Mario, Clédén, Eddie et Damien Dyonne) filmés à Nantes de 2013 à 2014. La qualité de cette série permet au street Français de briller à nouveau à l'étranger.

En 2014, la quasi-totalité du team CDK se retrouve à Lyon pour filmer la vidéo « Team CDK Meeting 2014 », encore une fois réalisée par Bobousse. Dans cette vidéo, on peut notamment voir Mario lancer le premier whip en street sur la place de l'hôtel de ville de Lyon (ndlr : lors d'un saut lors duquel le monocycliste lâche les pédales et la selle, la selle du monocycle fait un tour autour de la roue sous le monocycliste).

À l'Unicon XVII, à Montréal, le jeune Hugo Vielly remporte la seconde place du street junior derrière le déjà très doué Mimo Seedler (ndlr : en couverture). Du côté des experts, les Français n'arrivent pas à se qualifier à la finale du street, mais c'est sans compter sur Eddie Ducol qui remporte une seconde place en street slopestyle, une toute nouvelle discipline taillée pour lui (ndlr : à l'image du ski slopestyle, les compétiteurs devaient traverser un parcours d'obstacles, avec un départ et une arrivée, en enchaînant des figures, chaque rider ayant trois passages, le meilleur étant comptabilisé au classement ; le format slopestyle n'a pas été proposé de nouveau durant le dernier Unicon, étant donné que les nouvelles règles du street s'en rapprochaient beaucoup).

Un an plus tard, à l'été 2015, en parallèle des EUC Summer en Hongrie, des championnats d'Europe nommés UNIOEC ont lieu en Italie. Le podium du street y est entièrement tricolore : premier Adrien, second Mario et troisième Eddie. Au mois de septembre de la même année, Mario Bel sort enfin sa part « Mario Bel- Street Edit 2015 », une vidéo encore aujourd'hui avec un niveau d'engagement à la limite du raisonnable...

Eddie sort quant à lui « Escape » en 2016, une vidéo avec un gros travail sur la créativité compilant près de quatre années de sessions.

En avril de la même année, Bobousse organise chez lui à Nantes, une street jam que Clédén remportera devant Eddie qui cassera tout de même deux jantes. Mario quant à lui manquera l'événement à cause d'une mauvaise gestion de son planning.

À l'Unicon XVIII, à Saint-Sébastien en Espagne, le jeune Clément Pujol décroche une médaille d'argent en slopestyle junior. Eddie, lui, montera sur la troisième du podium en slopestyle expert et parviendra à se qualifier pour la phase finale du street, mais, blessé, il sera contraint de laisser sa place à Tim Desmet, qui remportera la médaille d'or. À noter que Xavier Collos était juge durant l'épreuve.

Au retour de cet Unicon Mario, Clédén et Eddie, accompagnés de Pierre Sturny et de Sacha Vappereau, organiseront un road trip jusqu'à Bordeaux ; cela donnera la vidéo très punk « No road trip ».

Et pour finir l'année, le 31 décembre 2016, Mario et Clédén sortent une vidéo collaborative intitulée « CDK - Mario Bel



Les PDF de Switch Unimag sont disponibles gratuitement sur monocycle.info
monocycle.info/switch-unimag



feat. Cléden Guichard », où on peut admirer (à 1' 30") un monstrueux double flip de 12 marches lancé sans surprise par Mario (ndlr : le double flip est une figure qui consiste, lors du saut de 12 marches, à ce que le monocycliste tienne son monocycle par la selle, lâche les pieds et fasse faire deux tours dans le vide à la roue avant de replaquer) ! À titre de comparaison, en 2008, le trialiste Tom Pec s'était fait une triple fracture au pied gauche en tentant de sauter 12 marches.

En 2017 Mario va en Nouvelle Zélande un an afin de voyager et de rider avec les riders locaux. Il participe là-bas au championnat national et devient champion de street et de trial devant Chris Huriwai et Waylon Batt, qui ne sont autres que deux champions du monde.

À la CFM 2018, peu de streeteux sont présents, si ce n'est Clément Pujol, qui en profitera pour remporter la médaille d'or en street, grâce tout de même à une excellente prestation ! En Corée du sud, à l'Unicon, Mario parviendra à se qualifier à la finale du street de l'Unicon mais il n'y décrochera malheureusement aucune médaille. Quelques semaines plus tard, Eddie sortira sa nouvelle et dernière vidéo « Révolution » avec des tricks bruts sans fioritures, le tout en 20 pouces.

À l'EUC Winter 2019, le flateux Kévin Gaudillère parvient à remporter la première place en street à la surprise

générale, grâce à son sixtflip (lors d'un saut le monocycliste lâche les pédales et fait tourner sa roue pendant six tours avant de replaquer), trick qu'il est le seul à réussir et qu'il a rentré pour la première fois en 2015 !

À l'été 2019, Mario et Eddy partent en road trip ensemble dans le sud de la France. Malgré une certaine perte de motivation, les vieux amis parviennent tout de même à sortir la très chouette vidéo « Bad trip » accompagnée de part en part de Dalida en guise de fond musical.

En octobre, Clément Pujol, la relève du street français sort « Sale gosse », une vidéo très lyrique produite et dirigée par Eddie. À l'EUC Winter 2020, il rentre officiellement dans la cour des grands en remportant la première place en street. Et puis le covid est passé par là, période durant laquelle il ne s'est pas passé grand-chose... Jusqu'à l'Unicon de Grenoble. Trois Français se sont qualifiés pour la finale (Clément Pujol, Mario Bel et Eddie Ducol). Clément a réussi à remporter une belle deuxième place notamment grâce à un très bon run qui a presque fait douter l'allemand Mimo Seedler, favori et médaille d'or de la compétition.

En octobre 2022, suite à un boost de motivation post Unicon, Eddie revoit entièrement la page wikipédia « monocycle Street » ; si vous avez aimé ces lignes, nous vous invitons vivement à y jeter un coup d'oeil.

Quelques mois plus tard Eddie en partenariat avec l'association « Des balles ton cirque » organisa un stage de deux jours afin d'initier une dizaine de jeunes aux bases du monocycle street, peut-être cela est le début d'une nouvelle génération de streeteux... Qui sait?

Et en parlant de nouvelle génération, j'aimerais conclure ce long texte sur un point qui je l'espère sera enfin corrigé à la prochaine CFM. Il ne vous aura pas échappé durant cette lecture que les femmes se font rares dans le street et tout particulièrement dans le street français. Cela m'attriste, d'autant plus que nous n'avons actuellement jamais eu de championne de France, c'est intolérable!

Alors Mesdames, s'il vous plaît n'hésitez plus, le street est fait pour vous et vous êtes faites pour le street, rejoignez-nous !

 **Bonne nouvelle :** la plupart des vidéos citées dans l'article sont disponibles sur Youtube

Nous en avons regroupé un maximum sur une playlist du compte du Girafon, à consulter avec le QR code.



interview : Vincent Briot
photos : Cédric Vincent

Salut Cedric (avec ou sans accent) ! Peux-tu nous parler de toi ?

Depuis 2020 et le covid, ma vie a beaucoup changé avec un déménagement de Bâle vers une petite maison en pierres au milieu de la forêt du Tessin - la partie sud de la Suisse. Grâce à l'électricité produite par les panneaux solaires installés sur mon toit, à l'eau que je récupère et au chauffage par un poêle à bois, je peux vivre une vie unique, simple et épanouissante. "Less is more" ("moins, c'est plus") - les monocyclistes le savent bien ! L'hiver, je retourne vivre en ville avec des amis. Mais en général, je peux travailler à distance en tant que graphiste, c'est donc ce que je fais pour vivre. Par ailleurs, j'aime beaucoup produire de la musique électronique. Aujourd'hui, j'ai 33 ans, ce qui me paraît fou !

En France, nous te connaissons surtout pour tes vidéos en grandes roues dans la rue, du street en fait ! Tu pratiques d'autres disciplines ?

Le street a toujours été ma discipline préférée, même si j'aime aussi rouler en Muni et descente. J'ai aussi une roue BC, ou roue impossible, qui est très amusante mais totalement différente.

Parle-nous un peu du street en grande roue : quelle a été ta progression dans la taille des roues ? Quels sont les avantages et les inconvénients des différentes tailles ?

J'ai été très inspiré par les premiers monocyclistes de street comme Dan Heaton ou Kevin McMullin. Je pense que c'était aux alentours de 2003. À l'époque, j'avais un de ces monocycles lourds, mais indestructibles, de 20 pouces. L'idée de rouler sur une plus grande roue est venue plus tard, en 2009, quand j'ai commencé à envier la vitesse que les autres gars du skatepark pouvaient atteindre avec leur skateboard ou leur BMX. J'ai donc acheté un monocycle de 26 pouces et cela m'a bien convenu. C'était le mélange parfait entre la vitesse et l'agilité et, après ça, je n'ai jamais voulu revenir à un 20 pouces ! Puis, plus tard, il y a environ cinq ans, j'ai voulu essayer une 36 pouces, juste pour voir ce qu'il était possible de faire et à quelle vitesse je pouvais rouler. J'ai été impressionné par la vitesse, mais aussi par le grand décalage par rapport au sol - on a vraiment l'impression que c'est une taille de la roue royale ! Bien sûr, toutes les manœuvres sont devenues plus difficiles à réaliser, et je ne pouvais pas faire des sauts aussi importants qu'avec une 26 pouces. Ensuite, j'ai reçu un prototype de monocycle 32 pouces de Qu-ax, une taille plus raisonnable donc, mais toujours avec ce gros potentiel de vitesse. Après cela, j'ai fini par adopter une 29 pouces, qui m'a finalement semblé le format le

Cédric Vincent

plus naturel. Je pense que c'est là-dessus que je vais rester - c'est la taille de roue parfaite pour mon style de ride ! Je dirais que le fait d'expérimenter différentes tailles de roues et longueurs de manivelles m'a vraiment aidé à progresser. Pour le street technique, une roue de 20 pouces sera toujours la bonne taille, parce qu'elle est légère et facile à faire tourner. Plus la roue est grande, moins elle est agile. D'un autre côté, une roue plus grande roule plus facilement sur les obstacles et à une vitesse plus élevée. Le deuxième facteur important est la longueur des manivelles : plus elles sont courtes, plus tu peux aller vite, plus elles sont longues, mieux tu peux contrôler la roue et ta trajectoire.

Il y a toujours du pour et du contre pour les différentes tailles, il est donc intéressant d'avoir une bonne vision de ce que l'on veut atteindre ou de ce que l'on doit ressentir pour choisir la bonne taille.

Au final, quel matériel utilises-tu en ce moment ?

Un mélange : moyeu QX, manivelles QX 136 mm, jante KH Freeride (large) 29 pouces, fourche KH 29 pouces, pédales QX en plastique sans les picots métalliques, que



j'ai retirés, selle Carbon Exceed et un pneu Maxxis Grifter Urban bien roulant.

Tu t'entraînes beaucoup ? Avec qui ? Tu fais peut-être partie d'un club ?

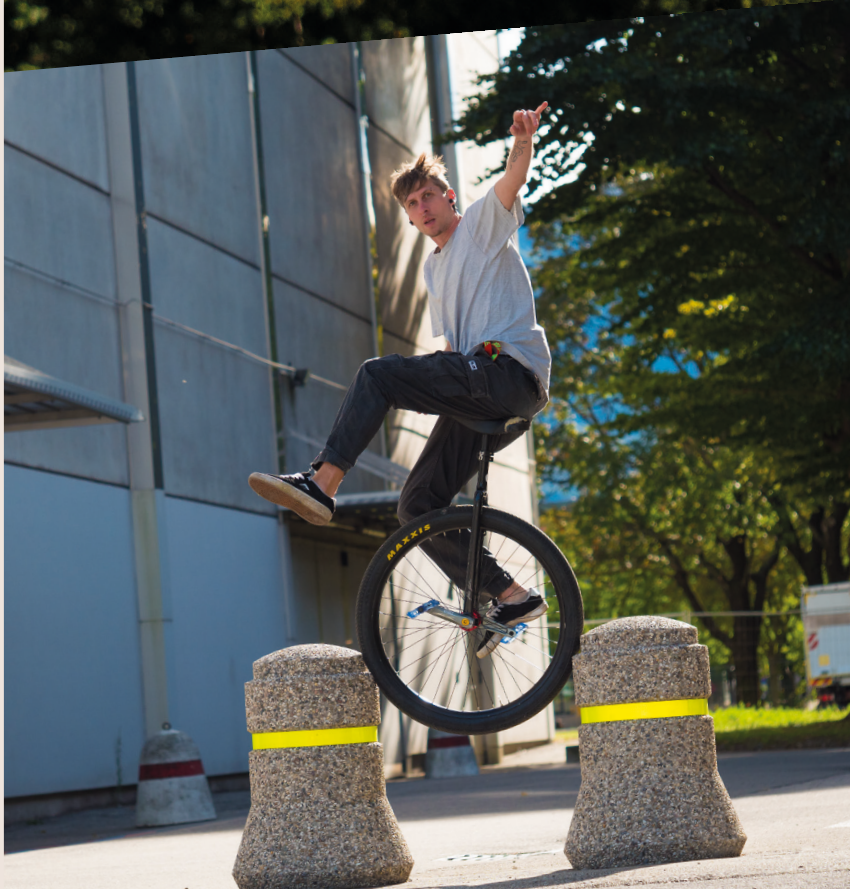
Je m'entraînais beaucoup... Maintenant, je roule de temps en temps, par exemple lorsque j'ai besoin de bouger après une longue journée de travail. La ville, les skateparks ou parfois les chemins autour de chez moi : tout me va ! Il n'y a par contre pas beaucoup de monocyclistes dans mon coin, ni de club, mais les skaters peuvent être tout aussi amusants. Rouler seul est aussi une bonne chose, je mets mes écouteurs et j'y vais.

Quelle est ta figure préférée ?

Difficile d'en citer une seule. J'aime les simples 180°, parce qu'ils peuvent sembler "tout en douceur" et parce qu'il y a ce défi de rouler en arrière après l'atterrissage.

Participes-tu à des compétitions ? Est-ce que tu es déjà monté sur le podium ?

En 2006 et 2008, puis en 2016, j'ai participé à l'Unicon. J'ai également participé au FLUCK et aux EUC à plusieurs reprises. Mais je n'ai jamais gagné de médaille, je crois. Je suis également allé à l'Unicon à Grenoble de manière très spontanée, mais pas pour gagner une médaille non plus ;)



Voir la nouvelle vidéo de Cédric (septembre 2023)

Remerciements spéciaux à Cédric pour ses conseils de mise en page du Girafon de dernière minute :)

Les légendes de Papi Pablo

Mouss'tache Muni



Récit : Pablo Koerner - photos : Benji Top Fin et Antoine Pallud

Mes chers petits, mes chères petites, asseyez-vous autour du feu et ouvrez grand vos oreilles. L'histoire que je vais vous raconter m'est véritablement arrivée. Sinon, et bien, je ne pourrais pas vous la raconter...

Chaque année et ce depuis que l'humain est humain, au cours du mois de mai lorsque les premiers bourgeons percent sous la neige, les esprits du Mouss'tache Muni sortent de leur hibernation. Dans un petit village vosgien oublié de la civilisation se réunit une troupe de monocyclistes, motivée par l'envie d'aller explorer les sentiers alentour fraîchement déneigés.

En l'an 2021, après une longue année d'isolement causé par une épidémie mondiale, le village sort de sa torpeur et appelle au rassemblement des monocyclistes les plus téméraires, afin de réveiller la tradition du Mouss'tache Muni !

De toute la France, ils répondent à l'appel. Les parisiens arrivent les bras chargés de matériel neuf et de pièces à casser. Les sudistes franchissent les Alpes et malgré leur accent réussissent à trouver le village en demandant leur chemin aux autochtones. De l'autre côté de la montagne, les allemands chargent charrettes et carrioles de vins et de mauricettes pour venir assister à l'événement.

Certains lyonnais même, renoncent à leur confort le temps de quelques jours et rejoignent les Vosges.

Tout ce peuple se retrouve réuni dans la grande auberge du Blanc Ru, tenue par le célèbre Papa Bourru, dont la renommée se sait au delà des océans !

Les guides vosgiens Les Roues Flaquettes ont établi tout un programme. Descentes techniques, singles hasardeux, sentiers roulants, les journées sont prévues pour ravir le monocycliste exigeant, avide de frotter son pneu à la terre vosgienne qui sait si bien lui rendre. La troupe s'adonne à sa passion, ne rechignant devant aucun raidillon, ne négligeant aucun bourrinage de drop. Le monocycliste sait qu'à la fin de la journée, le fût de Licorne l'attend à la tireuse, prêt à éteindre sa soif et à panser ses blessures.

De petits groupes se forment, certains se dépêchent (sans doute sont-ils pressés de rentrer à l'auberge). D'autres prennent leur temps, se promènent ou accompagnent à pied leur monocycle. Au Mouss'tache Muni, chaque personne vient comme elle est, apportant aux autres son savoir et ses habitudes.

Beaucoup discutent et échangent leurs connaissances. Quid d'une roue libre par ici ? Il y a-t-il mieux que le mérinos par là ?

On s'arrête pour admirer les magnifiques cascades du dijonnais Totoï, seul survivant d'une tribu martyre.

Et les Vosges sont sages, elles savent donner à qui sait les aimer. Malgré un ciel sombre, souvent couvert de nuages menaçants, aucune goutte de pluie ne viendra gâcher les sorties des monocyclistes. La nature se défoulant une fois la troupe à l'abri dans la chaleur de l'auberge.

Le soir venu, ce petit monde fourbu mais ravi se retrouve autour de pizzas au feu de bois, de croziflette ou autres mets succulents, bercé par les anecdotes de Bourru, Michel, Gaétan et autres anciens druides de la région. Il arrive qu'ils s'adonnent au traditionnel « tournoi de petites flèches » ou aux courses de voiturettes pimentées de carapaces et de bananes.

Cette année de renaissance a vu fleurir le concours de moustache, remporté haut le poil par Paul Sergent, pourtant novice.

Une fois le dimanche arrivé, on retourne dans son pays, avec des souvenirs plein la musette et des courbatures plein les gambettes. Vous allez me dire « Mais pourquoi nous racontes-tu cette histoire Papi Pablo, alors qu'il n'y a ni aventure rocambolesque ni petit chaton à sauver ? ».

Et quel intérêt ai-je trouvé à venir braver la nature de cette contrée hostile alors que cela fait bien huit années que je n'ai chevauché un monocycle...



L'histoire du Mouss'tache Muni 2021, mes enfants, c'est avant tout une aventure humaine, où la passion réunit dans la solidarité les peuples de diverses régions. Racontez la à vos ami.e.s, joignez vos deniers et fondez un équipage pour, à votre tour, être présent.e.s l'année prochaine ...

ndlr : le Mouss'tache continue de se muscler depuis 2021 avec deux rencontres hautes en couleurs, internationales et intenses à beau-coup de points de vue ! L'édition 2024 s'annonce déjà stupéfiante.



