

# LE GIRAFON FÉDÉRÉ



**INTERVIEW MAX SCHULZE - SIMON BERRY'S CFM  
FREINS À DISQUE - L'INTERVIEW DU PRÉSIDENT  
WHEEL FRITES - NUMÉRO 8 - NOVEMBRE 2013**



## IMPOSSIBLE

Nicolas Potier en roue impossible, tracté par une voile de kite. Photo de François Lizé aka Bobousse.



## SOMMAIRE

MONOGLISSE LES SPORTS D'HIVER	6
VIE D'ASSO WHEEL FRITES !	8
DISTANCE VITE : QUI, COMMENT, POURQUOI ?	10
ÉVÉNEMENT MONO SIMON BERRY'S CFM	14
CNM L'INTERVIEW DE FRANCK CHOVELON	16
ÉVÉNEMENT MONO Y'A DE LA BALLE DANS TES PÉDALES	20
INTERVIEW INTERNATIONAL MAX SCHULZE	22
ÉVÉNEMENT MONO MONOBASKET À LOUVAIN	25
MATOS FREIN À DISQUE	26

**Le Girafon Fédéré**  
**Le journal de la Commission**  
**Nationale Monocycle**  
[www.monocycle.info](http://www.monocycle.info)  
**Rédacteur en chef :**  
 François Wurmser  
**Interviews :**  
 François Wurmser  
**Traduction :**  
 Elise Lecomte  
 François Wurmser  
**Rédaction :**  
 Céline Arnal  
 Simon Berry  
 Samuel Coupey  
 Martin Charrier  
 Franck Chovelon  
 Dominique Dufresne  
 Kris Holm  
 Damien Jeandel  
 Gaétan Jeandel  
 Xavier Lebrun  
 Antoine Pallud  
 Alexandre Poiré  
 Maxwell Schulze  
 Michel Windholz  
 François Wurmser  
**Correcteurs :**  
 Didier Record  
 Céline Arnal  
 Samuel Coupey  
 Vincent Briot  
**Conception graphique :**  
 Arthur Richard  
**Couverture :**  
 Maxwell Schulze et son salto avant  
 Photo de Minesh Bacrania  
**Quatrième de couverture :**  
 Arthur Richard  
**Contact :**  
[zegirafon@gmail.com](mailto:zegirafon@gmail.com)



PHOTO ROMAIN GADIOLET

# PETIT POÈME

PAR DOMINIQUE DUFRESNE

Le camarade Frank, à mi-printemps dernier  
 En fidèle mordu, me présenta l'article  
 Et presto me transmit, l'amour du monocycle  
 Si vrai qu'en ce jour, j'en reste extasié  
 Et depuis je m'enivre, dans les coins forestiers  
 De balades heureuses, de bambines en tricycle  
 De sorties souriantes, de papa unicycle  
 Ça m'étonne pourtant, moi le grand casanier

Pourtant cette simple roue, nous soutient plus que tout  
 À la voir évoluer, on s'exclame : c'est fou !  
 Moyennant persistance, elle sait nous apprivoiser

Composée de rayons, elle en connaît tout un  
 Certes sur la vitesse et l'équilibre humain  
 Mais aussi volontiers, sur la vraie volupté

Dans les voies du camping, l'euphorie m'envahit  
 Même en vacances, le mono s'y prête  
 En croisant les passants, les regards s'arrêtent  
 Et laisse dans le sillon, des visages ébahis

Les rebonds des ballons, doux bruits le jeudi soir  
 Mono dans la raquette, gymnase plein d'athlètes  
 Quand les ballons résonnent, splendeur dans ma tête  
 Ainsi le mono-basket, à la victoire m'y prépare

Dans ces compétitions : Unicon CFM  
 Réunir les fervents et toucher le suprême  
 Dans les yeux la fierté des garçons et des filles  
 Merci toi fédéré ô le grand Girafon !  
 Par d'admirables pages, léguer l'information  
 Et ensemble souder cette grande famille

# L'ÉDITO

Le Girafon est comme toutes les publications : il doit trouver sa place dans un monde rapide où l'Internet est l'élément majeur de communication. Raconter des conventions, l'actualité de notre sport, c'était son rôle jusqu'à maintenant et ça devrait le rester. Cependant, la lenteur par nature du Girafon devrait le faire muter vers des articles de fond sur notre sport, notre matériel, ses pratiquants, etc. Un bien joli mix en tout cas !

Le 21<sup>e</sup> siècle, c'est donc l'actualité par l'Internet. Pour suivre l'actualité française, il y a essentiellement quatre sites à suivre. Le premier s'est développé récemment avec les articles de blog sur monocycle.info et son forum associé. On peut aussi ajouter l'équivalent anglophone : unicyclist.com. Le second, c'est le blog du monocycle que fait Romain depuis déjà quelques années avec succès. L'actualité institutionnelle est également visible sur le site officiel de la CNM. Enfin, le dernier site internet sur lequel la plupart de l'activité monocycle se passe, c'est malheureusement... Facebook !

Malheureusement. Pourquoi ? Facebook a énormément d'avantages par son réseau et sa visibilité. Mais pour l'information et la gestion d'une communauté, Facebook ne peut être et ne devrait être qu'un soutien, un relais. Or actuellement, l'essentiel de l'information de tous les jours passe par cette plateforme - pas forcément

les annonces officielles mais plutôt les discussions constructives qui font une communauté. Les discussions sont dispersées dans une myriade de groupes, plus ou moins fréquentés, plus ou moins connus, rendant la recherche et la synthèse d'informations très difficile. C'est pour moi une utilisation inadaptée de l'outil. Faisons vivre notre communauté !

Ce Girafon du 21<sup>e</sup> siècle, le voici aujourd'hui. J'espère qu'il vous plaira. Il a mis une fois de plus du temps à paraître, mais il est ici, prêt à vous réjouir. Des photos et des comptes-rendus. Un long entretien avec Franck Chovelon, président de la Commission Nationale Monocycle. Un dossier approfondi sur les freins à disques et leur apparition récente dans notre sport. Ce Girafon manque d'une chose, j'en suis conscient : d'articles concernant les disciplines extrêmes, le trial, le street et le flat. C'est quelque chose que je souhaite corriger mais je manque cruellement de rédacteurs dans ces disciplines. Toi qui aimes écrire et qui es passionné(e) de flat, de street, de trial... contacte-nous en écrivant à l'adresse zegirafon@gmail.com.

Suivez le Girafon sur Facebook (quoi, j'ai dit du mal de Facebook ?).  
[www.facebook.com/LeGirafonFedere](http://www.facebook.com/LeGirafonFedere)

François Wurmser



# LES SPORTS D'HIVER

PAR SAMUEL COUPEY  
PHOTOS PIERRE VELLAY

« Je suis réveillée ! » 7 h 52. Autant dire le milieu de la nuit... « Papa, tu te lèves ? » Ma fille deux ans et demi me monte dessus et s'allonge sur moi : « Je te fais un gros câlin pour que tu te réveilles. » Ok, ce matin c'est mon tour de me lever ; c'est pas une heure quand on est en vacances mais la perspective de rouler sur les pistes de ski de fond me tire du lit. Hier il a fait beau et relativement doux, la neige s'est transformée. Alors s'il a bien gelé là-dessus cette nuit, les pistes de fond pourront soutenir un monocycliste. Le domaine de ski de fond de Bessans (village de Savoie posé sur un plateau à 1750 m d'altitude) est vaste et les pistes pas trop difficiles. Lorsque l'on ne s'y enfonce pas (par temps froid et neige bien tassée) c'est un terrain de jeu idyllique pour le cross-country !

## Comment acheminer son mono à la montagne ?

Nous venons de Rennes à la montagne, chez mes parents, en train jusqu'à Modane puis en car jusqu'à Bessans pour un séjour de deux semaines ; le luxe ! Nous faisons envoyer nos affaires et mon mono par le service Bagages de la SNCF qui, n'étant pas à une contradiction près, les fait acheminer en camion... Bref cela nous permet tout de même de voyager léger avec nos deux enfants : « Papa pourquoi tu ne veux pas emmener mon mono aussi ? ». J'emballer le mono dans son carton d'origine conservé pour ces occasions. On peut aussi voyager avec son mono dans le train (pédales démontées) ; je l'ai fait mais c'est un peu plus contraignant. Dans le TGV à l'aller j'avais dans la poche deux clefs Allen qui font à elles deux la plupart des réglages de mon mono. Derrière nous étaient assis un monsieur et sa fille. En fin de voyage la demoiselle a perdu une de ses boucles d'oreille apparemment d'une valeur certaine. À force de chercher ils ont fini par la localiser dans la rainure qui se trouve dans le mécanisme permettant de replier la tablette : inaccessible. À l'approche de leur arrêt, le gars commençait à devenir tout rouge et à jurer en essayant de l'atteindre quand je lui ai proposé une de mes clefs : tablette démontée, boucle d'oreille récupérée et tablette remontée

en quelques minutes juste avant leur descente du train. T'aurais vu la tête du gazier reconnaissant et suffoqué : « Évidemment, si j'avais eu ma caisse à outils moi aussi... »

## Des chemins de neige dure tu trouveras !

Malheureusement ce matin vers 9 h il fait déjà doux quand mon KH29 Schlumpf à tout faire tente ses premiers tours de roue du jour et que je constate qu'il est difficile aujourd'hui de bien avancer sur les pistes désertes mais fraîchement damées : ça roule, mais trop souvent la roue s'enfonce et se bloque dans la neige trop douce. Je me rabats sur une piste pour piétons sur laquelle la dameuse n'est pas passée cette nuit. C'est beaucoup mieux et je commence à remonter la vallée à bonne vitesse mais cette fois ce sont les empreintes de pas gelées qui rendent la progression inconfortable. Je me rabats sur la route pour rouler vitesse enclenchée sur le faux-plat montant qui mène au bout de la vallée de Haute Maurienne et au col de l'Iseran l'été. La route est « noire », comprenez « pas blanche », c'est-à-dire déneigée, jusqu'à l'entrée de Bonneval-sur-Arc. Ensuite c'est neige dure ou glace, vitesse désenclenchée et prudence de rigueur... La stabilité d'un mono est surprenante sur la glace, à condition d'éviter accélération, freinage et changement de direction brusques. À Bonneval-sur-Arc s'arrête la route et c'est là que ça commence à être intéressant ! Un chemin enneigé (rive gauche de l'Arc, départ en face du syndicat d'initiative) et tassé pas les piétons et skieurs monte au village de l'Écot (2027 m), régulièrement au début puis plus fort puis trop fort ! Cette année je me suis arrêté de rouler à l'avant dernier virage (manivelles de 125 montées et j'ai eu la flemme de changer de trou en route) mais on peut monter en mono jusqu'au village. En fin de montée je discute avec deux skieurs de fond rattrapés. L'un d'eux me dit : « J'ai vu un gars sur la chaîne xtrem qui descendait des parois avec un monocycle comme ça c'était pas toi non ? » Heu non c'est gentil mais ça devait être Kris Holm, regardez il y a son nom sur mon mono, c'est lui qui les vend et c'est vraiment un autre niveau...

## Là-haut, le grand blanc

Là-haut on découvre un grand plateau, sauvage, décor de haute montagne, et ce petit village (rive droite) aux maisons de pierres rénovées, charpentes en bois et toits de lauze sans âme qui vive l'hiver. Dans la ruelle de l'Écot (sans doute un des plus beaux villages de France), pas un bruit à part celui des ailes des choucas et du vent en bourrasques. La météo a annoncé Jour blanc (ciel et sol confondus, peu de contrastes et visibilité faible) et en effet on ne voit pas grand-chose. Pas facile de descendre le chemin étroit et sinueux de neige gelée dure entre les maisons sans bien distinguer le sol, mais quel plaisir de descendre (quand on vient du plat pays breton) dans ce cadre et sur cette neige ! Mais gare à la chute : on glisse plus à pied que sur son pneu ! La descente se poursuit après le village toujours rive droite par le chemin des agneaux (plus raide que celui de la montée, toujours bien damé par le passage des piétons) jusqu'à un vieux pont de pierres. Je refais ce parcours plusieurs fois. Je rencontre un couple : le monsieur, Pierre Vellay, photographe, m'enverra les photos qu'il a faites et qui illustrent cet article. Sympa. Nous devisons tranquillement sur le calme et la beauté des lieux quand la dame nous interrompt : « Écoutez, un tétras lyre, non ?! » Bah là en fait non c'était moi qui jouais machinalement avec mon frein ! À propos le HS33 n'est peut-être pas à la hauteur du frein à disque mais tout de même très très utile pour ce genre de descente. Une dernière descente d'une traite et je retrouve plus de monde au pied des pistes de ski alpin de Bonneval. En altitude, le traditionnel : « Vous avez perdu une roue ? » de rigueur en plaine est systématiquement

remplacé par : « C'est un pneu neige !?! » Ça change ! En bas, la traversée du Vieux Bonneval, splendide et rigolo à rouler (bosses, bonnes descentes perpendiculaires au chemin principal), est un autre bon moment de cette balade, avant d'enclencher le « x 3/2 » (environ) pour rentrer vite fait à Bessans et retrouver en fin de matinée mon réveil matin sur pieds ainsi que le reste de la famille. Bonne sortie : une trentaine de kilomètres avec les allers-retours.

## Le monocycle, nouveau sport d'hiver

Avoir un mono à la montagne l'hiver permet de varier les plaisirs : descentes sur les pistes de ski alpin (le soir après la fermeture) ou dans les ruelles des villages, distance sur les pistes de ski de fond (quand il fait froid en journée ou tôt le matin ou le soir quand la neige porte), commissions vite faites au village et randos insolites. De Bessans on peut aussi descendre à Val Cenis par le chemin du Petit Bonheur (qui porte vraiment bien son nom) : col de Chantelouve à passer (en face du col routier de la Madeleine) puis descente dans la forêt vers Lans-le-Villard (1450 m). Là on attrape à son premier lacet la route qui permet de monter au col du Mont Cenis (2081 m) en une dizaine de kilomètres à 7 % de moyenne (passage à 10 % à la fin) ; c'est la piste verte de la station, neige dure requise là encore pour pouvoir rouler. Au col du Mont Cenis (frontière italienne) on longe le lac du même nom et on est aussi dans une ambiance haute montagne : panorama de sommets et vent. Pour la descente, on a le choix de la couleur des pistes : verte, bleue ou rouge ! Rendez-vous l'hiver prochain ?





« Unicycling Louvain-la-Neuve, ça fait pas trop sexy comme appellation, ça ! » nous ont, fort à propos, fait remarquer certains. Nous avons donc, tout récemment, décidé de nous rebaptiser en « Wheel-frites », ce qui nous permet de garder un accent quelque peu « international » tout en affirmant notre chère belgitude.

Mais d'où viennent-ils donc ces Wheel-frites apparus, il y a maintenant tout juste un an, dans le microcosme des basketteurs sur une roue ? De Louvain-la-Neuve, bien sûr mais aussi des environs de Bruxelles qui n'en est pas très éloignée.

Un tout petit peu d'histoire... C'est à l'initiative de Thierry, (Thierrix notre chef) que s'est créé il y a fort longtemps déjà un petit groupe de monocyclistes pas vraiment faits pour le basket. Se sont donc retrouvés sur une roue, quelques adeptes d'écoles de cirque, quelques sportifs en mal de nouvelles disciplines, quelques étudiants lassés de se fourrer le

nez dans d'indigestes syllabus... Et puis, on ne sait plus trop comment, la grosse balle orange qui nous est maintenant chère s'est, petit à petit, immiscée dans nos entraînements hebdomadaires mais d'une façon bien anarchique et pas vraiment productive malgré les efforts du précité Thierry mettant toute sa belle énergie à essayer de structurer notre jeu. Durant toutes ces années, nos seules rencontres à enjeu consistaient à croiser deux ou trois fois par saison, notre équipe « sœur » de Bruxelles, les Monokenpils ainsi qu'à participer à un petit tournoi annuel avec quelques équipes flamandes.

#### Unicon...

Il y a tout juste deux ans, nous avons entendu parler de l'Unicon 16 qui allait se tenir une année plus tard en Italie. Puisque nous savions tenir sur un mono et que nous faisons un peu de basket, nous nous sommes dit que nous pourrions peut-être

relever le défi de s'y inscrire. Certains ont donc diminué les bières, d'autres arrêté temporairement les frites pour se consacrer, une année entière, à enfin écouter les conseils savamment distillés par notre chef/coach/entraîneur et, petit à petit, sous la férule de celui-ci, notre jeu s'est construit, comme l'oiseau fait son nid.

Aller à l'Unicon, quel beau challenge ! Serions-nous d'emblée sacrés « Champions du monde » ou bien allons-nous nous y couvrir de ridicule en empilant les déconvenues et les corrections ? Franchement, nous ne savions pas du tout à quoi nous attendre mais au final, le tournoi s'est plutôt bien passé et nous en sommes sortis au beau milieu du classement, « dans le ventre mou » comme dit l'amateur de houblon.

Nous sommes revenus avec deux belles surprises de l'Unicon, d'une part, le niveau et la structure du monobasket nous ont étonnés par leurs qualités et d'autre part, nous

n'y avons pas été ridicules, encourageant tout ça...

Comme ce petit monde du « monocycle international » que nous découvrons avait globalement le bon goût d'être composé de gens sympathiques, nous avons également noué, à l'Unicon, quelques contacts cordiaux et fructueux. Mais plus que cela, nous avons découvert que le monobasket était essentiellement une discipline française et comme, la petite Belgique n'est, aux yeux de certains du moins, qu'un département du nord et que l'on pratique, à quelques borborygmes près, la même langue, nous nous sommes dit qu'il serait bien de nous immiscer dans votre « Ligue de monobasket » toute naissante si toutefois nous y étions acceptés.

#### La CFM, les tournois de la ligue...

Et nous avons été acceptés. C'est d'ailleurs gentil tout plein d'avoir élargi une coupe de France et un

championnat national à des « pas tout à fait français ». Et nous voilà partis à la CFM chez nos amis alsaciens de Rouffach où nous avons été super bien reçus par ce bon vieux Gérard et son équipe ainsi que par Muriel et toute la petite corporation des manieurs de ballons sur unicycle. Allaient suivre les tournois de Bron, Ingré, Brumath... toutes belles expériences et grands moments de convivialités et de monobasket, même si, malheureusement, nous n'avons pas pu aller, cette année, à celui de Saint Brévin.

Le tournoi de Louvain-la-Neuve... Comme nous n'avons pas trop envie de passer pour des « pique-assiettes » profitant seulement de la belle organisation des autres, nous nous sommes dit que nous pourrions tirer parti du magnifique cadre de Louvain-la-Neuve et des belles installations sportives qui s'y trouvent pour vous renvoyer l'ascenseur et organiser, à notre tour, un tournoi que

nous espérons digne de ce nom. Tout naturellement s'est donc mise en place l'organisation de la première édition du « Tournoi international de monobasket de Louvain-la-Neuve »... Tremblez mortels ! Et cela aussi fut une bien belle expérience. Reste bien sûr à peaufiner certaines choses mais en gros : satisfaction générale et de très bons échos. D'ailleurs nous remettons ça l'année prochaine, à la même période, qu'on se le dise !

Vive la nouvelle saison de monobasket ! En bref, depuis l'Unicon 16, nous voilà le pied à l'étrier et lancés dans une bien belle aventure qui motive à fond plus d'un d'entre nous. En plus, à force de rencontres avec de nouvelles équipes et au contact de bien meilleurs joueurs que nous, on sent bien que notre jeu évolue et ça c'est quand même, une fois, agréable, non ?

En tous les cas, on est chauds comme des baraques à frites pour aborder la nouvelle saison !



# VITE : QUI, COMMENT, POURQUOI ?

PAR MARTIN CHARRIER



PHOTO EVAPRINT.IT

Cet article n'est autre qu'un résumé de ce qu'il en est aujourd'hui dans le domaine du monocycle à grande roue, qu'il soit utilisé pour aller vite ou pour se déplacer. Il n'apprendra probablement pas grand-chose aux monocyclistes de distance confirmés qui baignent déjà dans ce sujet.

Si de plus en plus de monocyclistes se tournent aujourd'hui vers la distance, c'est certainement dû à l'originalité et au plaisir de parcourir rapidement des kilomètres sur un moyen de transport équilibré encore peu connu du grand public, mais aussi et surtout grâce aux innovations qui ont vu le jour ces dernières années. Sans parler d'autres facteurs qui rendent les monocycles 29 et 36 pouces attractifs comme la sensation de hauteur due à la position verticale que l'on n'a pas en vélo, une position idéale pour discuter et admirer le paysage !

## Se déplacer en monocycle, de la ville...

En ce qui me concerne, j'utilise le monocycle en premier lieu non pas comme un sport, mais comme un moyen de transport quotidien, surtout en ville. Qu'y a-t-il de mieux qu'un 29 pouces pour parcourir les rues de Lyon ou de Paris, faire ses courses, le prendre avec soi dans le train, le bus, le métro ? En alternant entre les voies publiques, les pistes cyclables, les

trottoirs et les pelouses, se déplacer en monocycle est simplement royal.

## ...aux long trajets

De nombreux monocyclistes vont plus bien loin en utilisant le monocycle pour voyager sur de très longues distances. La course Ride The Lobster organisée en 2008 par Edward Welder est la plus longue course monocycliste ayant eu lieu jusqu'à présent. Le nom vient du tracé du parcours de 800 km qui sur une carte ressemble à un homard. 35 équipes, soit un total de 104 monocyclistes y participèrent, avec des relais au sein de chaque équipe. C'est aussi la course de monocycle lors de laquelle la récompense pour la première place fut la plus élevée : 5 000 \$ en prix et espèces. Et c'est l'équipe Allemande German Speeders composée de Jan Logemann, Johannes Helck, Arne Tilgen et Holger Summer qui finit première en 36 h 17 min 47 s (soit 22 km/h de moyenne). Gabriel Costes, ayant parcouru en 2008 900 km en 9 jours de Castanet-Tolosan (Haute-Garonne) à Surrain (Calvados) et David Fourmanoît qui est rentré du dernier UNICON dans le Tyrol italien jusqu'à Paris sont quelques français ayant déjà goûté à la loooooonnnngue distance en mono.

Les UniTours sont des sorties annuelles de plusieurs jours organisées très sérieusement au niveau de

la logistique et des hébergements et lors desquelles les participants parcourent plusieurs centaines de kilomètres. Monguni fut le premier Unitour en Mongolie du 2 au 13 août 2010, le suivant se déroula en Inde en 2011 et la prochaine sera en Ouzbékistan, principalement organisée par Ken Loï. Pour toutes questions sur ces aventures, Christian Mettetal et Didier Record sont certainement les meilleurs interlocuteurs français puisqu'ils ont tous deux participé aux éditions 2010 en Mongolie et 2011 en Inde ! D'autres longs raids en monocycle sont organisés plus ou moins régulièrement sur chacun des continents.

## Les innovations commercialisées

La distance et le « Mountain-UNicycling » (MUNI) sont très certainement les domaines du monocycle qui ont vu les plus belles innovations mécaniques lors des dernières années. C'est lors de l'Unicon 13 à Langenthal (Suisse allemande) en 2006 que l'on a pu essayer pour la première fois un monocycle à deux vitesses commercialisé par l'ingénieur Florian Schlumpf, le passage de la vitesse se faisant par un coup de talon dans le moyeu pendant le pédalage. La première version de son moyeu comportait une patte qui devait se fixer sur la fourche par une vis pour pouvoir utiliser la vitesse. M Schlumpf s'est



PHOTO BRUNO CHARRIER

ensuite associé avec Kris Holm, ce qui lui a permis de ne plus avoir à concevoir des monocycles complets, mais de se concentrer seulement sur son moyeu. Ce dernier a été renforcé et modifié de façon à ne plus avoir besoin de la patte sortant du moyeu et pour qu'il puisse se monter sur les fourches de la marque Kris Holm. Aujourd'hui, le moyeu est utilisé autant en MUNI qu'en distance. Le rapport de vitesse est de 1,55 ce qui entraîne les transformations équivalentes suivantes : 24 pouces -> 37 pouces, 29 pouces -> 45 pouces et 36 pouces -> 56 pouces environ. Cela me permet d'atteindre sans trop d'effort une vitesse de 30 km/h sur du plat avec un 29 pouces, voir 40 km/h en forçant un peu plus.

Le guidon ou les poignées à l'avant de la selle ont suivi de près la mise en vente du Schlumpf car ils aident à contrôler le monocycle lorsque la vitesse est enclenchée. En effet dans ce cas, le monocycliste fournit d'avantage de couple à chaque coup de pédale et la simple poignée de selle ne suffit plus pour garder l'équilibre. Le guidon augmente le bras de levier avec lequel on pousse ou on tire sur la selle, ce qui rend le pilotage du Schlumpf moins périlleux. Le guidon offre aussi plus de place pour les mains par rapport à la poignée de selle et permet d'y installer compteur,

sonnette, caméra, bidon... Beaucoup se fabriquent leur guidon eux-mêmes, et nombre d'entre eux ont précédé l'arrivée du Schlumpf. Ils étaient déjà utilisés pour un plus grand confort et pour réduire l'amplitude de zig-zag que fait tout monocycle en roulant. Bien que récemment commercialisé (en 2010 par Nimbus et un peu plus tard par QU-AX et Kris Holm), le frein à disque a été adopté assez tôt par bon nombre de monocyclistes car il permet un contrôle plus doux du freinage et, comme en vélo, a l'avantage d'être insensible au voilage de la roue. Certains monocyclistes notamment français s'étaient déjà fabriqués des monos à frein à disque en 2008 et les avaient utilisés lors de l'Unicon 14 au Danemark.

Bien qu'elles n'aient pas (encore) été commercialisées, d'autres innovations ont vu le jour, ou ont du moins été imaginées chez des monocyclistes passionnés à l'aise en bricolage. Le monocycle à trois vitesses et assistance électrique de Justin est une belle concrétisation. Ce dernier travaille dans une boutique de vélos électriques à Vancouver (Canada) et est aussi un mordu de monocycle. C'est dans ce magasin que travaille maintenant notre chère Anne-Sophie Rodet (N.B. : première présidente de la Fédération France Monocycliste, l'ancêtre de la CNM, et première

rédactrice en chef de ce journal) qui s'occupe du rayon monocycle.

Justin a commencé par fabriquer un monocycle à assistance électrique grâce à un moteur situé dans le moyeu actionné par un petit joystick sur le guidon. Lors de l'ascension du Mont Diablo en Californie lors des U-Games 2010, il a montré que son monocycle 29 pouces assisté pouvait facilement le faire grimper à plus de 30 km/h. Arrivé en haut, il lui restait près de 50 % des batteries qu'il déchargea entièrement avant d'attaquer la descente. Utilisant ensuite son moteur en générateur pour freiner, la descente lui suffit pour recharger entièrement ses batteries. Selon lui, le monocycle est plus efficace que le vélo en ce qui concerne la charge des batteries car tout monocycliste ne fournit pas uniquement un couple positif en roulant, mais force aussi souvent dans l'autre sens pour s'équilibrer. Cette énergie de freinage peut ainsi être restituée presque constamment aux batteries, ce qui accroît leur autonomie.

Mais Justin ne voulait pas s'arrêter là. Pour lui, la suite logique du mono électrique était d'avoir des vitesses pour pouvoir profiter pleinement du moteur sans être limité par la limite de fréquence de rotation à laquelle il est possible de tourner les jambes. Le moyeu étant déjà occupé par le moteur, il a donc utilisé un moyeu

à trois vitesses de vélo qu'il a positionné juste au-dessus de la roue et relié aux pédales et à la roue par des chaînes. Pour bloquer la roue libre qui rendrait le pilotage extrêmement difficile, il a monté une seconde roue libre à l'envers sur le moyeu. Pour la conception de cet unique monocycle électriquement assisté à trois vitesses, Justin a fabriqué lui-même une fourche en aluminium pour agencer le tout. Malgré cela, il me semble que son mono pèse près de 15 kg...

Mais ce poids ne l'a pas empêché d'amener son mono avec lui en Italie en juillet 2012 lors de l'Unicon 16. Les trois vitesses de son moyeu équivalent à des diamètres de roue de 32, 45 et 57 pouces, il n'y a pas de rapport 1:1 avec la roue de 29 pouces.

Travaillant chez Renault et ayant longtemps participé à des courses en solex dans sa jeunesse, Didier alias « Bouin-bouin » s'y connaît en mécanique. Pratiquant la longue distance, il a récemment dessiné un moyeu à

trois vitesses pouvant se monter sur l'axe de n'importe quelle roue de monocycle avec changement des vitesses au guidon. Son moyeu, dont la conception a été approuvée par ses collègues de travail, demeure encore malheureusement au stade du dessin. Ce moyeu permettrait d'enclencher les rapports suivant : 1:1 ; 1:1,3 et 1:0,75, qui le rendrait par exemple très utile en cross. En effet, monté avec un 29 pouces, il permettrait de réduire à l'équivalent d'un 22 pouces

en montée raide et de rouler en 38 pouces en descente ou sur le plat !

D'autres innovations comme le tandem à une roue et le monocycle couché de Corbin Dunn ou encore le monocycle électrique sans pédales, le mono auto-freiné d'un certain Robin, le système de passage des vitesses du Schlumpf au guidon d'un danois utilisé lors des derniers Unicon sont d'autres innovations tout aussi intéressantes ayant vu le jour.

Malgré une finalité prometteuse,

aucune innovation portant sur des manivelles de longueurs variables pendant le pédalage n'a encore été conçue. À ce jour, il se pourrait bien que le moyen le plus rapide pour modifier rapidement la longueur des manivelles soit d'utiliser deux bases de pédales clipsables vissées chacune dans un trou de manivelles doublement percées. Une vidéo présente ce système sur le blog de Romain du CDK. Ce système ne permet que deux positions différentes et exige de descendre du monocycle pour procéder au changement. De plus, il augmente significativement la distance entre les deux pédales, ce qui fait d'avantage zigzaguer le monocycle.

#### Les bons de la distance

Ken Loï est un monocycliste Néozélandais connu pour ses performances en longue distance et qui s'engage beaucoup dans l'organisation d'événements monocyclistes. Pilier de l'organisation de l'Unicon 15 chez lui en Nouvelle Zélande (2009-2010) lors duquel il finit troisième lors d'un marathon très mouvementé par le vent et le dénivelé, il détient aussi le record officiel de kilomètres parcourus sur un stade en une heure. Ayant réussi à atteindre les 30 km/h à l'entraînement, il les manqua de très peu le jour de l'enregistrement officiel sur un 36 pouces Schlumpf. Plus récemment connu, Christoph Hartmann, jeune allemand de 24 ans, s'est imposé au marathon de Düsseldorf en 2012 avec un temps record de 1 h 22 minutes soit plus de 30 km/h de moyenne et le record du monde. Il finit aussi second du marathon de l'Unicon 2012 en Italie et premier au 100 km. Scott Wilton et Dunn Corbin, tous deux américains respectivement de 20 et 34 ans, finissent très régulièrement sur les podiums en longue distance et en cross. Pour ce qui est de la distance, Dunn Corbin fut premier du marathon de l'Unicon 15 en Nouvelle Zélande (2010) et troisième au marathon et au 10 km à l'Unicon 16 en 2012. Scott, lui, finit premier au marathon de l'Unicon 16 en 2012 ainsi qu'aux 10 km "illimité" des deux derniers Unicons. Il fut le premier à utiliser des pédales automatiques en longue distance à l'Unicon 16. Officieusement, il est aussi le recordman

de vitesse ayant atteint 53 km/h en descente sur un monocycle 36 pouces équipé d'un Schlumpf, le record précédent étant à 46 km/h.

L'américain Chuck Edwald a remporté le marathon « illimité » au Danemark (2008) et battait régulièrement Corbin et Scott jusqu'en 2010 lors des courses de distance aux championnats d'Amérique du Nord. Une erreur d'organisation lui a malheureusement coûté de ne pas pouvoir participer au dernier Unicon mais il reviendra sans doute encore plus fort à l'Unicon 17 au Canada !

#### Les espoirs français lors du prochain Unicon

Pour finir, je voulais citer deux jeunes monocyclistes français qui semblent prometteurs en distance pour les années qui suivent. Le premier a 21 ans et semble plus que jamais décidé à s'emparer des premières places au 10 km et marathon dès la prochaine CFM... Il s'agit bien sûr de Thomas Pajon qui a fini respectivement sixième et premier aux 10 km et au marathon en catégorie standard en Italie ! Sponsorisé par le Cri du Kangourou et la boisson Human Energy, Thomas dispose maintenant de deux Schlumpfs 26 et 29 pouces et est à l'aise autant en cross qu'en distance, aïe aïe aïe ! Il me tarde d'aller rouler avec ce pilote Savoyard pour voir les progrès qu'il a fait depuis novembre. Et dans la catégorie féminine, Zoé Hebingier d'Heguisseim (en Alsace) a me semble-t-il remporté pas moins de six médailles d'or (toutes catégories) ainsi que quelques-unes en argent et en bronze lors de la dernière CFM, ce qui fait d'elle la plus médaillée de la compétition à l'âge de 14 ans. Désormais en possession d'un 29 pouces Schlumpf, on ne peut que l'encourager pour l'Unicon 17 !

Merci pour votre lecture et longue vie au Girafon Fédéré !

Note : Martin est trop modeste pour parler de son propre cas, mais il reste actuellement le leader Français incontesté de la longue distance avec de nombreuses premières places au niveau Français et surtout de nombreux podiums à l'international !



PHOTO KEN LOI



# SIMON BERRY'S CFM

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS WURMSER, TRADUCTION ELISE LECOMTE  
PHOTO THOMAS HIRTZ

## Salut Simon ! Peux-tu te présenter à nos lecteurs ?

Je m'appelle Simon Berry, je suis Anglais et je viens d'avoir 18 ans. J'ai commencé le monocycle quand j'avais 13 ans, donc ça fait pile 5 ans que je roule ! Ma discipline préférée est le street, mais j'aime aussi beaucoup le flat et le trial et j'aime l'idée d'être bon dans plusieurs disciplines. J'ai été sponsorisé par unicycle.com pendant deux ans, mais cette année, je les ai quittés pour Voodoo unicycles, qui sont soutenus par Stouats, une marque de barres de céréales bio et ATW clothing, une super marque de vêtements street ! J'étais dans le top deux du Royaume-Uni pendant trois années consécutives, mais cette année, je n'ai pas pu aller à suffisamment de compétitions pour entrer dans le classement 2012. En 2013, j'espère devenir champion britannique de street et de flat et d'être 2<sup>e</sup> en trial. Le monocycle est ma plus grande passion, mais je dois jongler entre le mono, l'école et le fait de gagner de l'argent pour aller à des conventions de mono !

## Comment as-tu commencé le monocycle ? Qu'est-ce qui te motive à rouler ?

J'ai commencé le mono en 2008, quand j'ai acheté un vieux seize pouces rouillé et lourd pour rigoler avec mes amis. C'était pendant les vacances scolaires et j'ai passé deux ou trois jours complets à apprendre à rouler, et depuis, je suis accro ! Après ce premier monocycle, j'ai eu un 24 pouces pendant un an, puis j'ai eu mon premier mono de street/trial. Ma motivation vient de beaucoup de choses : mes amis, d'autres monocyclistes (bien que ces deux catégories se recoupent souvent) et les riders de skate et de BMX qui m'inspirent. Ma motivation vient en grande partie du fait de m'amuser et de profiter des libertés que permet le monocycle.

## Quelle est ta plus grande aventure à monocycle ?

Ma plus grande aventure à monocycle a été l'Unicon XVI à Brixen, en Italie, cet été. C'était la première fois que j'allais à l'étranger avec des amis et c'étaient mes premiers championnats du monde, donc je m'en souviendrai toujours ! C'étaient deux semaines incroyables, à rencontrer de nouvelles personnes, faire du mono,

des compétitions et profiter des paysages, des sons et des goûts des Alpes italiennes !

## Tu fais partie de Voodoo Unicycles, peux-tu nous en parler un peu ?

J'en fais partie depuis fin 2009 et j'adore ça. Voodoo fait des démonstrations, coache des sessions et des spectacles lors d'événements au Royaume-Uni et partout dans le monde. Pour moi, c'est un très bon moyen de voyager en faisant ce que j'aime, de rencontrer de nouvelles personnes et de faire la promotion de notre jeune sport en pleine expansion. Nous avons eu l'honneur de faire un spectacle pour les JO de Londres, ainsi que pour de grandes entreprises comme Sky ou la BBC. Pouvoir gagner de l'argent en faisant du mono est aussi quelque chose d'incroyable, que je ne voudrais pas considérer comme allant de soi.

## Tu étais à la dernière CFM. Est-ce que ça t'a plu ?

J'ai adoré la CFM, tout le monde était sympa et en général les compétitions étaient très bien organisées. C'était génial de participer à une convention où la plupart des têtes m'étaient inconnues, ce qui semble incroyable en venant des petites conventions britanniques où tout le monde se connaît. La France abrite un certain nombre des meilleurs monocyclistes mondiaux (Adrien Delecroix, Damien Dyonne, Maxime Cabot etc.) donc c'était super de pouvoir rouler de nouveau avec eux après l'Unicon ! J'ai passé quelques jours en France à Paris, pour faire du mono avec Léo Quentin. C'était génial de pouvoir passer un peu de temps dans cette ville magnifique et de pouvoir passer du temps avec un super ami !

## Qu'as-tu pensé de l'organisation en général ? Qu'est-ce qui t'a surpris ?

Je pense que la CFM était très bien organisée. Toutes les compétitions ont eu l'air de bien se passer et l'organisation avait l'air professionnelle. Cependant, ça m'a paru bizarre que les compétitions soient éparpillées dans autant de villages. Pour ceux qui avaient une voiture, ça allait, mais j'ai dû me débrouiller pour me faire emmener par d'autres personnes pour aller d'un lieu à l'autre. Heureusement, le vrai esprit monocycliste a fait que c'était facile de trouver

une place ! Je voudrais particulièrement remercier Rémy Wauquier pour m'avoir emmené partout !

## Qu'est-ce qui t'a plu le plus à la CFM ?

Ce qui m'a plu le plus à la CFM, c'était de voir des monocyclistes que je connaissais et d'en rencontrer de nouveaux ! J'ai aussi aimé pouvoir participer à la compétition de flat, étant donné qu'au Royaume-Uni, nous n'en avons pas (bien qu'on soit en train d'en organiser une pour 2013), donc les battles de flat étaient quelque chose de nouveau et de passionnant !

## À quelles compétitions as-tu participé ? Est-ce que ça t'a plu ? Es-tu satisfait de tes résultats ?

J'ai participé au flat et au saut en longueur. Je ne me souviens pas de mon classement en flat, mais j'étais content, parce que les flateurs français sont dingues ! En saut en longueur, j'ai fait deuxième ex aequo avec Adrien Troiano, avec un saut de 2 m 60, donc je suis très content de mon résultat. Je comptais participer au street, mais malheureusement, mes chaussures ont rendu l'âme pendant le flat et je n'ai pas pu faire ce que je voulais.

## Tu as participé à des compétitions nationales au Royaume-Uni, peux-tu nous dire les différences qu'il y a avec la CFM ?

Une chose est sûre, la CFM est beaucoup plus grande que le BUC (British Unicycle Convention), mais j'espère que le mono va se développer au Royaume-Uni et que le BUC va bientôt être aussi grand que la CFM ! Voodoo Unicycles travaille aussi beaucoup sur l'organisation de compétitions au Royaume-Uni, comme le VUC (Voodoo Unicycles Championship) en 2011 (qui ressemble à un Extreme Unicycle Championship, mais en Angleterre) et cette année on a eu la Voodoo Trials and Street league, qui a eu lieu sur des spots de trial et de street partout au Royaume-Uni.



PHOTO ROMAIN GADOLET

# L'INTERVIEW DE FRANCK CHOVELON

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS WURMSER

## Qui es-tu ?

Je suis salarié d'un club de monocycle et de cirque, les Braïzanbas, membre du WOOM, Président de la Commission Nationale Monocycle et membre du bureau de l'IUF (International Unicycling Federation, la Fédération internationale de monocycle).

## Ça commence à faire pas mal de casquettes !

Oui, sûrement trop !

## Comment es-tu venu au monocycle ?

Par hasard. J'étais jongleur à la base et, pour passer le brevet d'initiateur aux arts du cirque, il faut savoir manier un petit peu le monocycle. Au début, j'y suis allé vraiment par obligation. J'étais monté dessus une fois en colo et je m'étais fracassé par terre. Ça m'avait calmé, je m'étais promis de ne pas remonter dessus. J'y suis donc remonté par obligation et, en fait, quand j'ai su rouler, j'ai trouvé ça trop bien. Les premières vidéos de Yoggi, Kris Holm et d'autres arrivaient avec l'Internet. J'ai donc découvert qu'on pouvait faire du monocycle tout terrain, j'ai trouvé ça génial. Je suis venu en tant que spectateur à la

CFM à Nantes en 2006. Je suis rentré dans le gymnase du basket et j'ai vu le WOOM en défense en zone. Je me suis dit : « C'est trop bien, c'est ce que je veux faire ! » J'avais fait dix ans de basket avant. Voilà comment je suis venu au monocycle ! Dans mon association de cirque, j'ai fait ensuite grandir le monocycle, jusqu'à avoir maintenant trois créneaux horaires complètement dédiés au monocycle.

## Qu'est-ce qui t'a donné envie de t'investir dans la Commission Nationale Monocycle ?

Depuis que j'ai commencé le monocycle, j'ai posé la question : mais à quoi sert la Fédé ? Et généralement, la réponse qu'on me donnait, c'était : « Elle sert à rien. » C'est loin d'être la seule fédération pour laquelle on se pose ce genre de question, j'ai travaillé pour la fédération des œuvres laïques du Rhône et les gens se posaient la même question vis-à-vis de leur adhésion. Pour ce qui est de la CNM, je ne pense pas que la réponse ait foncièrement changée depuis. À la CFM de Reims, j'ai halluciné, c'était ma première CFM, j'avais vécu avant l'Unicon au Danemark et là, à

Reims, j'arrive au basket, y'a pas un ballon, les inscriptions avaient duré des plombes, etc. Bref, une série de petites déceptions qui ont fait que j'avais passé mon week-end à râler. Du coup, je me suis dit, soit je râle, soit j'y vais pour essayer de faire changer les choses. Je discutais déjà beaucoup avec Valérie Delecroix et Muriel Caire, même si on se connaissait encore peu. Elles m'ont poussé à me présenter pendant l'AG.

## Quels sont les projets et objectifs de la CNM ?

Quatre grandes lignes directrices :

1. La formation d'initiateur monocycle. Avec Léo Lagrange, nous avons créé le DIM (Diplôme d'Initiateur Monocycle). C'est un terme reconnu par l'État, les premiers diplômés sortent. C'est encore chaotique dans la mise en place du calendrier. Pourquoi cette formation ? Parce qu'en discutant avec les présidents de club, on se rend compte que bien que former un débutant soit facile, apporter une plus-value dans le cadre du club à un niveau suivant est difficile, notamment trouver des exercices formateurs restant ludiques. Le diplôme permet d'acquiescer une certaine démarche, sur la manière d'aborder les différents apprentissages.
2. L'animation territoriale. Ce qui comporte la structuration au niveau régional via les clubs. Mais c'est aussi aider ou motiver les clubs à organiser des rencontres locales. L'objectif est de multiplier les rencontres. Comme ce que fait par exemple Roue Libre avec Y'a du mieux dans ton pneu pour le tout terrain. Pas forcément sur le mode compétitif. On s'est aussi, par exemple, fixé comme objectif de remettre en place les compétitions régionales d'athlétisme, soit cette année, soit l'année prochaine. Nous avons des problèmes de disponibilité d'infrastructures que les mairies rendent parfois difficiles. On a pour projet de mettre en place d'autres compétitions de trial. Actuellement en France, à part Dijon sur la Roue, il n'y a pas grand-chose. On voudrait aussi mettre en place

des compétitions de tout-terrain.

3. La création de clubs. La documentation de soutien va être mise en place sur le site institutionnel de la fédération : [www.monocycle-france.fr](http://www.monocycle-france.fr). Petite parenthèse, ce site restera institutionnel et n'a pas vocation à faire concurrence à [monocycle.info](http://monocycle.info) qui reste le site communautaire. Monocycle-France a surtout un rôle de représentation auprès des organismes comme le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Ce site comporte donc des documents sur la création et la gestion des clubs. Quand les gens me contactent, je leur renvoie un dossier d'aide à la gestion des clubs.
4. La communication. À destination des monocyclistes, et du grand public. On progresse, mais c'est pas encore ça. (NDR : on en reparle plus loin)

Point à part : La Coupe de France. On n'arrête pas d'en discuter. Est-ce qu'on reste à la Toussaint ? C'est pratique car c'est les vacances, mais la météo est pourrie tous les ans. Est-ce qu'on fait les 26 disciplines ou pas ? Je n'ai pas de réponses. Ce qui risque de nous donner une réponse, c'est que le nombre de clubs volontaires pour la porter est limité. On sait que l'année prochaine, c'est à Saint-Brévin, mais après, on ne sait pas. On a aussi une appréhension des conséquences des CFM (dégâts) qui rend les clubs réticents pour mettre en péril la bonne entente qu'ils ont depuis des années avec leur mairie.

## La CFM c'est bien beau, mais on entend parler d'un Unicon, est-ce d'actualité ?

Ah là là, si tu savais comme j'aimerais ! Pour l'instant, on l'a laissé très clairement de côté, on a botté en touche magnifiquement. Le dernier Unicon m'a un peu calmé. J'ai eu l'impression que y'a six personnes du crûs qui proposent de le faire là et les Américains arrivent avec leurs ordi et disent, ça se passe comme ça. Par exemple, Jim Sowers a proposé l'Afrique du Sud après le Canada. Du coup, je lui ai demandé qui il y avait là-bas. Si si, il y a des monocyclistes !

Enfin quatre quoi. En fait, l'organisation, se déplace. Attention, je ne dis pas que ce n'est pas précieux cette organisation en place d'un Unicon à l'autre. Mais si on l'organise en France, je veux que ce soit à la sauce un peu française ! Et puis c'est aussi un sacré aventure quand même ! J'aimerais bien sonder un peu la motivation des clubs. D'autant qu'en tant qu'organisateur, on fait le deuil de notre Unicon. Pour moi, il faut que ça se fasse, on ne peut pas y couper. Et ça ne peut être que formateur pour nous. Je suis allé aux Championnats d'Amérique du Nord récemment. Quand je vois comment ils organisent l'athlétisme, c'est magique, ça roule nickel. Quand je suis revenu, je me suis dit que j'aimerais arriver au rythme qu'ils ont. Au début, je me demandais pourquoi ils prennent huit jours pour faire ça. C'est un rythme beaucoup plus calme. On a fait une soirée tour des pubs qui était un peu violente ! Pour les organisateurs, ce rythme est très bon, ils ont le temps de réfléchir pendant le championnat, de faire des réunions intermédiaires, etc. L'Unicon, c'est toujours dans nos têtes. L'incertitude est surtout dans la date : 2016 ou 2018 ? Je pense que c'est essentiel qu'on le fasse.

## Le street et le flat sont des disciplines qui se sentent souvent lésées. Quelle est votre approche à la CNM vis-à-vis de ces disciplines ?

Pour moi, c'est une énigme. J'aimerais vraiment qu'on arrive à quelque chose de bien avec eux. J'aimerais que ce soient des disciplines où ça tourne bien. Notamment au niveau des règlements où il y a souvent des incertitudes et des points de tensions. Ensuite, pour moi le street est devenu trop conventionnel. J'en peux plus de ces trois zones ! Quand je vois le run de Xavier Collos en Suisse avec des tonnes de zones. Je ne sais pas d'où vient le street actuel, peut-être d'Olaf. Je pense qu'on y a vraiment perdu. Je pense qu'il y a un travail à faire aussi sur les catégories, par exemple en trial espoir / expert / master. Un enfant de 12

ans avec un adulte, ça ne me paraît pas normal d'un point de vue physiologique. Quand je vois comment ces disciplines ont été organisées à l'Unicon, je comprends qu'ils se sentent lésés. Qu'il y ait des problèmes relationnels / humains avec certains membres de la commission, je comprends. Mais parfois, j'ai l'impression qu'eux aussi ne font pas l'effort de comprendre que sur une CFM, c'est un tout, avec des infrastructures pour toutes les disciplines et tout ce qu'il faut autour des disciplines. J'aimerais beaucoup que des gens vraiment flatoux s'impliquent dans la commission. Actuellement, Valérie s'occupe de ces disciplines, mais elle aimerait bien passer le relais car elle prend de plein fouet les critiques. Ces disciplines sont très porteuses et spectaculaires. Flatoux motivés, on a besoin de vous dans la commission !

## On a vu un niveau et un développement du freestyle en France très limité. Problème ? Comment pourrait-on le résoudre ?

J'ai été satisfait du nombre d'inscrits cette année. Il est en augmentation. Mais le niveau est super faible. Ça vient peut-être de plusieurs choses. D'abord, je pense qu'il y a très peu de clubs qui ont un créneau dédié au freestyle. On a besoin de ça, encadré par des gens ayant une très bonne connaissance de la discipline. Du coup, je me suis demandé si ça ne serait pas à faire pour l'année prochaine dans mon propre club. Ce qui permettrait, au-delà de la compétence technique, un apprentissage de la rigueur nécessaire à la construction d'un bon numéro de freestyle. Essayer de tirer le freestyle vers le haut par les clubs, booster aussi la créativité.

## On a un gros besoin de formation d'arbitres et de juges dans de nombreuses disciplines, du basket au freestyle en passant par le street et le flat. Qu'en penses-tu ?

Il y a trop de gens qui viennent sur les compétitions sans en connaître les règles. Ça s'est amélioré, mais il y a encore du travail. Je voudrais

mettre en place des formations, mais pour l'instant, ce n'est pas facile. Même en athlétisme, beaucoup de gens ne connaissent pas les règles, surtout dans les disciplines un peu farfelues comme le marché sur la roue, le stand still. Il y a aussi des discussions au sein de l'IUF pour savoir si on doit garder toutes les disciplines qui font certes parties de notre histoire mais sont peut-être un petit peu trop « originales ».

**Que répondrais-tu à quelqu'un qui te dirait « Bonjour, je veux m'investir pour le monocycle en France » ?**

Bienvenue, merci !

**Et comment faire ?**

Il faut rentrer en contact avec moi, avec Muriel. On lui proposera des missions ponctuelles, ou de l'intégrer peu à peu aux travaux de la Commission via d'abord une participation aux réunions. Actuellement, au sein de la Commission, on a commencé à se répartir des tâches, par exemple, Florent est responsable du calendrier. Bon, ça ne tourne pas bien, il galère à obtenir les infos. Les clubs ne sont pas habitués à fournir ces infos. Une mission par exemple pour un trialiste, serait de revoir les catégories des compétitions en trial. Les gens ne viennent pas nous voir, ce qui est probablement aussi de notre faute car on ne communique pas très bien. Nicolas chez les WOOM par exemple s'est proposé pour être l'intermédiaire de la Commission sur le forum.

**On reproche beaucoup à la CNM sa communication. Est-ce que vous en avez conscience et comment comprenez-vous vous améliorer là-dessus ?**

Ah, c'est la question qui fait mal ça ! On en a conscience. C'est un peu comme au nouvel an. Tous les ans on prend des bonnes résolutions et puis pris dans la tourmente... Actuellement on est peu réactifs par mail, etc. On fait des réunions régulières de vie de la Commission via Skype puis d'autres avec Léo Lagrange qui permettent d'entériner les décisions. On a besoin de plus de structuration au sein de la Commission.

**La FFM a été absorbée par Léo Lagrange. Que nous a apporté ce**

**partenariat ? En es-tu satisfait ? Devrait-on le continuer d'après toi ?**

Oui, je suis content de ce partenariat. Même s'il y a tout de même beaucoup de points où je ne suis pas content. Ils nous recadrent beaucoup vis-à-vis du Ministère. Sans eux, les CFM de Dôle et d'Yssingeaux n'auraient jamais eu lieu car nous n'avions plus du tout d'argent et ils ont avancé les finances nécessaires. De même, ce sont eux qui financent les formations d'initiateurs au monocycle. Ils nous aident aussi à nous structurer. Je pensais (peut-être naïvement) que Léo Lagrange nous appuierait plus sur la création et le travail de fond, comme par exemple les documents de formations. Sur certains points, ils nous aident beaucoup, mais parfois, c'est plus tendu, comme par exemple pour le site internet. Il a mis des plombs à se mettre en marche, ils ont perdu des documents, j'ai dû me déplacer au siège, parfois on a l'impression que c'est super lent. Ils n'ont pas tant de moyens que ça. Avant, le ministère leur allouait une certaine enveloppe au développement des nouveaux sports. Depuis deux ans, cette enveloppe ne fait que baisser. Donc forcément, ils ont moins de moyens humains. Ils essaient de faire ça bien malgré tout. Maintenant, y'a une relation plus facile qu'au début car nous connaissons réciproquement nos façons de fonctionner. Je suis donc pour continuer le partenariat. L'idée, c'est que dans quatre ans, on puisse se débrouiller seul. Pourquoi dans quatre ans ? Parce qu'actuellement au niveau du ministère, il y a une personne qui est chargée de faire l'état des disciplines sportives émergentes. L'objectif, c'est de voir quel sport peut vraiment se constituer en fédération, ou doit plutôt être rattaché à une fédération existante. Cette personne nous connaît car au sein de Léo Lagrange, Carine Varlez est détachée du Ministère de la Jeunesse et des Sports et elle fait le lien. C'est notamment grâce à elle que le DIS peut être reconnu par le ministère. Ils commencent donc peu à peu à nous connaître. Léo Lagrange nous permet toujours de faire les CFM. Par

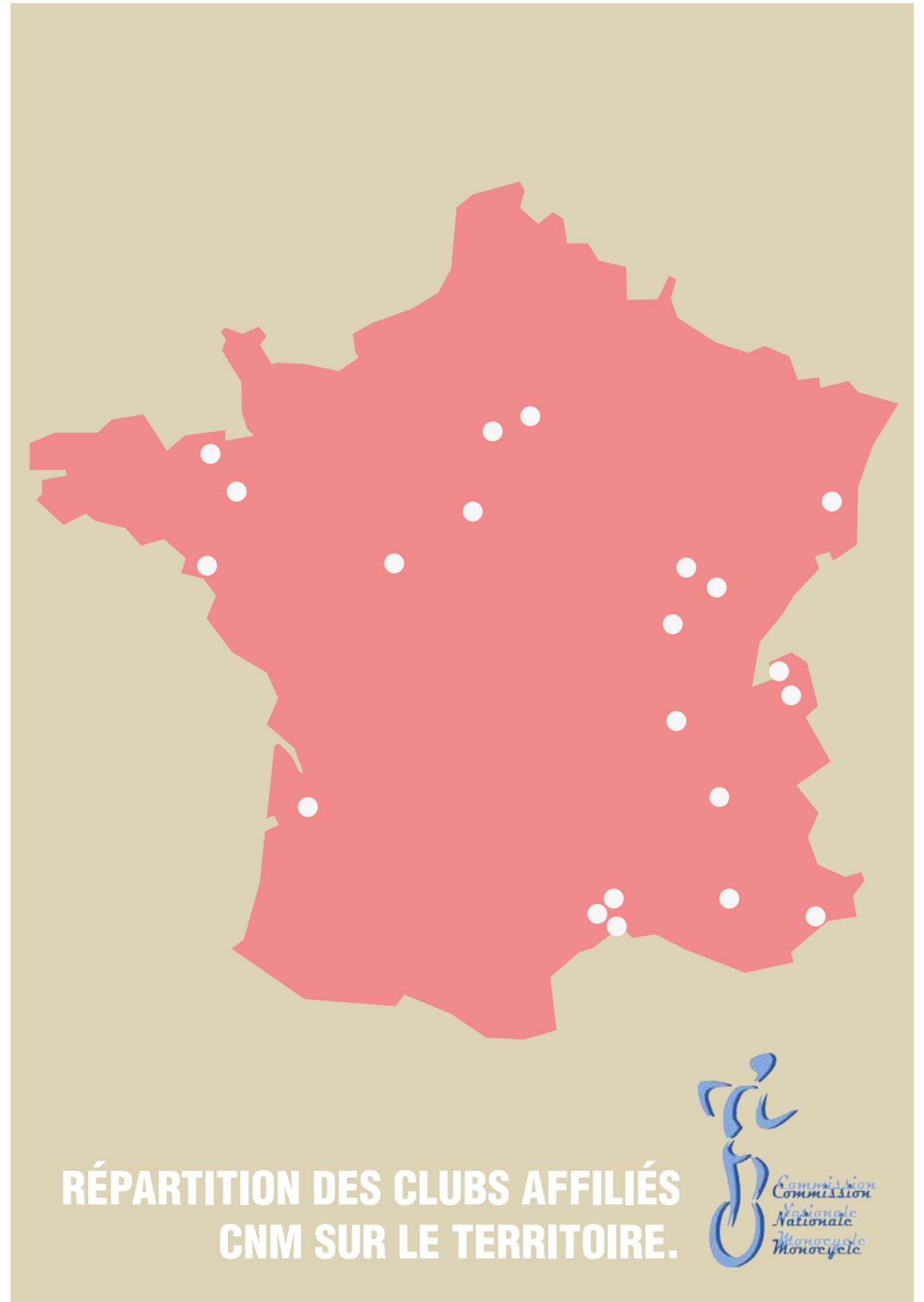
exemple, les inscriptions couvrent à peine la moitié du budget de la CFM actuellement. Le reste, ce sont des subventions, du sponsoring et parfois Léo Lagrange qui nous aide.

**Actuellement, par rapport à beaucoup de fédérations, notre inscription n'est pas chère. Si on devient indépendants, ça devra changer ?**

C'est probable. Un truc simple : l'assurance. Léo Lagrange a la puissance du nombre, quand ils négocient avec la MAIF, ils négocient forts de leur 200 000 adhérents. Un truc intéressant que font les américains, entre autre grâce à des donateurs privés, c'est qu'ils aident financièrement trois monocyclistes très impliqués. Ils ne choisissent pas une chèvre naine qui a posé trois palettes ! Ils choisissent des compétiteurs de haut niveau, par ailleurs impliqués dans le développement de leur sport. Je ne dis pas que c'est ce qu'on doit faire, c'est dans leur culture et pas forcément dans la nôtre. Il ne faut pas se voiler la face, si on veut faire des trucs, il faut des sous. Un truc que je ne sais pas faire, c'est aller chercher des subventions. Il faudra bien qu'on trouve des gens compétents sur ce genre de choses !

**Les chiffres ! Combien de clubs et combien d'adhérents à la CNM ?**

25 Clubs, pour environ 600 adhérents. Mais on a des niches monocyclistes, des endroits très denses. Maintenant, il y a plus d'adhérents dans les clubs bien structurés, qui ne viennent pas aux CFM. Celles-ci sont donc moins le mètre étalon qu'elles pouvaient être il y a quelques années. J'invite les gens qui souhaitent s'investir à venir vers nous. Je veux que le monocycle reste un sport avec toutes ses disciplines. Je ne veux pas qu'on se limite à certaines, elles ont toute leur place. C'est peut-être naïf. Je me souviens de l'image de mon premier Unicon. Tu as envie de voir du trial, tu vois du trial, du freestyle, tu vois du freestyle et le tout avec un niveau de porc ! Moi je savais à peine rouler. Est-ce que j'aurais continué le monocycle sans ça ? Faire vivre un événement comme ça aux gens, c'est important. Joignez-moi par mail ou par téléphone !



**RÉPARTITION DES CLUBS AFFILIÉS  
CNM SUR LE TERRITOIRE.**





# Y'A DE LA BALLE DANS TES PÉDALES

PAR CÉLINE ARNAL  
PHOTOS ROMAIN GADIOLET

## Voyage au pays du hockey

Mercredi 13 février vers 20 heures, place Jean Jaurès (« la Plaine » pour les Marseillais qui ne savent pas qu'elle a un vrai nom...), derniers préparatifs pour ce week-end. Qui vient ?

Avec quelle voiture ? Faut-il faire un détour par Gardanne ? Combien de monos faut-il prendre ? Choix de l'heure du rendez-vous... Samedi matin 9 heures, rendez-vous à la Plaine, donc, où les membres de Monopoz s'entraînent tous les mercredis soirs à la faible lueur des lampadaires (« Elle est où ? » y est devenu un leitmotiv). Les quatre monocycles sont chargés dans le coffre de la petite voiture qu'une amie a prêtée à Thom. Nous voilà partis. Au passage, petit arrêt au Décathlon. En effet, après le dernier (et premier) entraînement, je me suis rendu compte que porter un cycliste rembourré était indispensable... J'avoue que, sans ça, je n'aurais pas tenu le week-end entier...

Je ne fais pas du hockey depuis bien longtemps. Dans la voiture de Thom, je recompte : aujourd'hui, ce sera la troisième fois que je tiens une crosse du haut de mon monocycle. Je connais mal les règles, mais ce sera l'occasion d'apprendre... Et puis, je me dis qu'à Forcalquier, le bon esprit est toujours présent ! Si je ne m'en sors pas, on ne m'en voudra pas...

Arrivée au COSEC (Complexe Sportif Évolutif Couvert), prise de contact, retour sur nos pas pour aller chercher un pique-nique, retour au gymnase.

Nous arrivons et pique-niquons devant de courts matchs d'échauffement. Ça a l'air de bien commencer ce petit week-end de mono. Fin du

battre. Ce ne sera pas bien difficile...

Au cours de ce match, je sens une certaine agressivité dans le jeu. Je trouve ça dommage. Moi qui vis chez les Bisounours, je n'imaginais pas qu'on pouvait autant avoir la rage de gagner contre une équipe de si faible niveau... Je me dis que ce n'est pas bien grave, que je vais tenir le week-end parce que je suis engagée avec mon équipe mais que le prochain tournoi à Forcalquier se fera sans moi. Passer le week-end entier dans cet esprit de compétition me paraît vraiment difficile. La fin du premier match arrive, ouf, sauvée. Je sais que nous avons perdu. Quant au score, impossible de m'en souvenir tellement j'étais déçue. En sortant du terrain, je regarde le tableau des matchs suivants : « plus que » cinq matchs à jouer. J'ai peur...

Je ne sais plus contre qui a été le match suivant mais je sais que l'esprit y était plus convivial, plus à la rigolade. Je me rappelle d'un match contre les enfants de Roue Libre. Le niveau était à peu près équilibré. En sortant du terrain, j'étais contente. J'avais eu plaisir à jouer. Il y a aussi ce match que nous avons perdu (6 à 0 ou quelque chose comme ça) contre les Cycl'Hop, il me semble mais pendant lequel je me suis régalée. Pendant ces jeux, les monocyclistes n'étaient pas là simplement pour gagner. Il y avait un esprit sympa de rigolade, de jeu.

Après cette journée, arrivée à Biabaux, le centre de vacances où travaille Yvon. L'installation dans les chambres a lieu avant le repas. Au menu, c'est couscous ! La journée a été riche en émotions pour moi. Je monte me coucher assez rapidement après le repas. Je ne pense pas nécessaire de raconter ici mes mésaventures nocturnes avec mes voisins de chambre assez bruyants mais un petit clin d'œil me semblait nécessaire. Le lendemain, je me lève tôt (c'est peut-être l'habitude

de préparer le petits déjeuners pour Y'a du Jeu...). Le petit déj' n'est pas encore prêt. Je pars faire un petit tour autour du centre enneigé (pas trop quand même!) avec Thom. Il est sympa ce petit coin de campagne !

Dans la journée, nous n'aurons qu'un seul match à jouer. Les matchs s'enchaînent. Leur durée est allongée (deux fois dix minutes contre dix minutes pour les matchs de la veille).

La finale a lieu dans l'après-midi. Le jeu oppose Unistyle et les Cycl'Hop de Nice. Finalement, les Cycl'Hop remportent le tournoi (6 à 4, si je me rappelle bien). La coupe bricolée par Max est remise par quelqu'un de la mairie.

À la relecture de cet article, je me rends compte que, de ce week-end, je ne retiens pas le classement, ni les scores. Je retiens plutôt quelques chiffres :

- une quarantaine de « monocyclhockeurs » ;
- 7 équipes venues de Lyon, Nice, Saint Drézery, Marseille, Forcalquier ;
- 3 rayons cassés par une crosse un peu trop énergique ;
- 3 heures pour réussir à m'endormir ;
- 2 gâteaux au chocolat (dont un au rhum, mmm !) ;
- 1 manivelle à moitié arrachée ;
- 1 balle coincée dans les rayons...

Je retiens aussi le nombre assez important de personnes qui se sont proposées pour arbitrer à tour de rôle, chose que j'aurais été incapable de faire : Max, Yvon, Antoine, Esteban (perché sur les épaules de Michel)... et plein d'autres dont je n'ai plus les noms en tête. Après ma grande frayeur lors du premier match, je me suis quand même régalée d'être à Forcalquier ce week-end dans la bonne humeur. Je conclus quand même que je n'ai vraiment pas l'esprit de compétition et que je prends vraiment ce genre de tournoi à la légère... Peut-être que ce n'est tout simplement pas fait pour moi.

# MAX SCHULZE

PROPOS RECUEILLIS PAR  
FRANÇOIS WURMSER

Max Schulze est probablement le plus grand trialiste à monocycle actuel. Double champion du monde, sa précision, sa stabilité sont impressionnants. Il a complètement surclassé ses adversaires lors des derniers Unicon en Italie. Il est également le premier à avoir réalisé un salto avant sur le plat à monocycle. Nous ne pouvions trouver de meilleur représentant du street et du trial mondial.

## Bonjour Max ! Peux-tu te présenter ?

Je m'appelle Maxwell Schulze et j'ai 21 ans. J'ai commencé le monocycle à douze ans lorsque mon père a été inspiré par la partie de Kris Holm dans le DVD « New world Disorder » (DVD de VTT freeride). Mon frère et moi lui avons offert un monocycle, mais il ne l'a pas beaucoup utilisé, du coup, je m'y suis mis ! Depuis ce moment, j'ai continué à repousser mes limites avec des figures de plus en plus difficiles. Au début, je faisais du tout terrain parce qu'il y a beaucoup de sentiers autour de chez moi, mais ensuite je me suis mis au trial, puis au street et au flat. Je me suis remis au tout terrain récemment. Actuellement, je fais des études de chimie dans une école d'ingénieur (Colorado School of Mines). Mon but est de faire une thèse et de m'orienter vers la recherche dans une branche de la chimie, même si je ne sais pas encore laquelle. J'aimerais vraiment faire de la recherche, j'ai eu l'occasion à l'Université de faire de la recherche appliquée aux énergies renouvelables, sur des trucs comme des enzymes de catalyse des biocarburants. Ce serait



PHOTOS MINESH BACRANIA

génial de pouvoir continuer dans un domaine comme celui-ci.

## Quelle est ta discipline de prédilection ? Pourquoi ? Pratiques-tu d'autres disciplines ?

Ma discipline préférée, c'est le trial, car c'est surtout une compétition contre l'environnement. Elle nécessite force, précision et un bon mental. Si tu vois un gros transfert, tu peux penser : « c'est gros, mais peut-être pas trop gros ! » Et puis tu le passes, tu l'as vaincu. Je fais aussi du street et du flat parce que c'est assez simple de s'y mettre et tu peux apprendre une nouvelle figure quasiment tous les jours. Non seulement tu peux faire les figures existantes, mais tu peux aussi créer de nouvelles figures et être créatif sur les combinaisons ou sur les obstacles de street. Je me

suis remis au tout-terrain car il y a beaucoup de sentiers géniaux près de chez moi et puis c'est une bonne solution pour faire des sorties à plusieurs, où tu n'es pas forcément obligé de te mettre tout le temps à 100 %. Je n'ai pas essayé d'autres disciplines. Ceci dit, j'aime bien regarder le freestyle. Le basket, le hockey ou la distance ne m'attirent pas beaucoup, sauf si c'est du hockey avec un palet enflammé !

## T'entraînes-tu souvent ? Qu'est-ce qui te motive à rouler ? T'entraînes-tu spécifiquement pour les compétitions ?

Je roule en flat, street, trial ou tout terrain quasiment tous les jours. Parfois, je fais du VTT ou du vélo trial à la place. Ma principale motivation vient du fait de rouler avec des amis ou

simplement de faire une pause dans les études. C'est un super moyen d'évacuer le stress quotidien et de simplement profiter du fait d'être sur une roue. Filmer ou s'entraîner pour les compétitions demande des efforts plus spécifiques et c'est plus difficile de se détendre et de profiter de la session à ce moment-là, du coup, je le fais moins que les sorties pour le fun.

## Quelle est ta plus grande aventure sur une roue ?

Ma plus grande aventure je pense, ce sont les conventions. Non seulement c'est une opportunité de voyage vers des endroits supers comme la Nouvelle-Zélande ou l'Italie mais c'est aussi l'occasion de rencontrer pleins de gens géniaux. J'ai rencontré des gens qui sont maintenant parmi mes meilleurs amis grâce au monocycle, en allant à des événements comme les NAUCC (la Coupe d'Amérique du Nord) ou l'Unicon.

## À quelles conventions es-tu allé ? Est-ce que ces rencontres t'ont inspiré pour tester d'autres styles de monocycle ?

Quand le Moab Munifest (une rencontre de tout-terrain dans les Rocheuses aux USA) existait encore,

j'y allais tous les printemps. C'est cet événement qui m'a d'abord motivé pour me mettre au trial et au street car ça a été ma première opportunité de rouler avec des gens comme Spencer Hochberg, Cody Williams et Phil Sanders. Depuis, je suis allé au NAUCC de 2008 à 2011 et j'y retourne cette été 2013. Ces événements me poussent à continuer à rouler et me rappellent que le monocycle peut-être fun à la fois en repoussant ses limites lors de sessions solitaires et en faisant l'andouille lors de sessions avec des amis.

## Quels monocyclistes t'inspirent ? Un modèle ?

Kris Holm sera toujours une grande source d'inspiration pour moi, non seulement parce qu'il est toujours un fantastique monocycliste à la fois en tout-terrain et en trial, mais aussi parce qu'il est celui par qui tout a commencé : trial, tout-terrain, bref, le monocycle extrême en général. Il continue à apporter son soutien en proposant du matériel exceptionnel et en soutenant une équipe de monocyclistes en constante progression qui poussent continuellement notre sport vers un autre niveau. J'ai aussi été inspiré par

beaucoup d'autres monocyclistes à cause de leur talent ou leur persévérance, ou encore leur enthousiasme, comme Zed Friedman, Eli Brill, Joe Hodges, Christian Huriwai, Colby Thomas, Mark Fabian, Hugo Duguay pour en nommer quelques-uns.

## Combien de temps penses-tu qu'un monocycliste peut rester au top niveau en trial ? Qu'est-ce qui te ferait ralentir : le physique ou le mental ?

Je pense que mes capacités en trial sont fluctuantes. Par exemple, je trouve que j'étais meilleur à l'Unicon 2010 parce que je m'étais beaucoup entraîné juste avant. Il y a pas mal de choses que je pouvais faire à ce moment que j'aurais des difficultés à faire maintenant comme monter 130 cm en side hop par exemple. Parce que je suis occupé par les études, le travail et d'autres sports, je ne fais pas autant de trial et je ne suis pas aussi bon que dans le passé. Mais j'arrive encore à faire quelques bons mouvements. Du coup, dans un certain sens, d'autres activités m'ont déjà ralenti en terme de compétition mais je pense qu'il n'y a pas grand-chose qui me freine mentalement. Le trial en vélo et d'autres sports me permettent de garder une bonne confiance pour dépasser les peurs qui peuvent arriver sur des zones difficiles. Le fait de rester au top niveau en trial dépendra surtout du niveau qu'auront les trialistes en progression. Je sais que beaucoup de monocyclistes sont meilleurs que moi sur des points particuliers. Je ferai en tout cas de mon mieux à l'Unicon en 2014 mais je pense qu'il est possible que quelqu'un d'autre comme Martin Sjönnby, Mark Fabian ou Jakob Flansberry gagne et ça me semble tout à fait normal.



PHOTOS MINESH BACRANIA

**Tu as montré une figure incroyable sur le monocycle, une sorte de salto avant légèrement de côté. Comment t'es-tu préparé pour ça ? Avais-tu de l'appréhension au début ? Qu'est-ce qui t'a donné l'idée ?**

L'idée m'est d'abord venue en voyant Adrien Delecroix faire un salto depuis un gros tas de palettes. Je me suis dit que c'était génial mais j'ai aussi pensé que comme c'est possible de faire un salto à pied, c'est peut-être possible aussi en monocycle. En tant que trialiste, j'ai réalisé que je pouvais utiliser un saut d'appel pour monter haut, puis bien me ramasser sur moi-même pour permettre une rotation rapide. J'ai d'abord essayé dans un bac à mousse, et au premier essai, j'ai fait un tour complet et atterri avec le monocycle sous mes pieds. Du coup, j'ai réalisé que c'était possible sur du plat avec assez d'entraînement. J'ai continué à m'entraîner sur des matelas, ce qui m'a permis de travailler la rotation, mais pas l'atterrissage car ils étaient trop mous pour s'en débarrasser. Puis je me suis senti prêt pour le lancer depuis de petites hauteurs, avec un atterrissage dans l'herbe et la première fois que j'ai trouvé un bon endroit pour le tenter je l'ai réussi ! C'était assez drôle parce qu'à ce moment, ma caméra avait arrêté de filmer à cause d'une mémoire pleine. Je me suis simplement dit : « Je n'ai qu'à recommencer ! », ce que j'ai fait plusieurs fois. J'ai continué à m'entraîner à différents endroits, toujours avec un atterrissage dans l'herbe ou sur des copeaux de bois, jusqu'à ce que je sois assez bon pour le faire sur du plat. Je me souviens d'une fois en particulier, je l'ai tenté alors que j'étais particulièrement en forme et je l'ai replaqué sur un sol parfaitement plat. C'est le clip qui est dans ma partie



PHOTOS MINESH BAKRANA

du DVD Unicycling is not a crime. Pendant l'apprentissage, c'était vraiment une figure flippante, et encore maintenant, quand je la tente, j'ai de l'appréhension. Mais tant que je me concentre à fond dessus, je peux le réaliser sans me faire mal.

**Seras-tu à Montréal pour l'Unicon 17 ?**  
Oui, je serai à Montréal pour l'Unicon 17, et je compte défendre mon titre de champion du monde de trial pour la deuxième fois. Je participerai aussi aux compétitions de street et de tout-terrain et peut-être aussi le flat. Mais je suis surtout impatient de revoir les amis et de rouler pour la plaisir avec tout le monde !

**Comment vois-tu ton futur dans le monocycle ? Que veux-tu faire ?**

Je crois que je continuerai toujours à rouler et à aller à autant d'événements

que possible. Je resterai compétitif aussi longtemps que je le pourrai mais je risque d'être très occupé par les études et la recherche ces deux années à venir. Et puis je diversifie aussi les sports que je pratique, je fais du trial en vélo et du VTT. J'apprends cependant à beaucoup de gens à rouler et à faire des figures. Nous avons un groupe d'une dizaine de personnes à mon université par exemple, avec qui je roule régulièrement et à qui j'ai appris à rouler. Enseigner le monocycle et donner envie de le pratiquer à travers des démos, des conseils ou de l'enseignement est quelque chose que je souhaite faire toute ma vie.

## ÉVÉNEMENT MONO

# MONOBASKET À LOUVAIN

PAR FRANÇOIS WURMSER  
PHOTO MURIEL NOWÉ



Avec le développement du monobasket en France sont arrivés des tournois qui nous permettent de sillonner l'hexagone pour pratiquer notre sport préféré. De Scionzier à Saint-Brévin, de Brumath à Bron en passant bien entendu par Ingré, les tournois fleurissent avec chacun sa petite spécificité régionale. Alors quand les Belges de Louvain-la-Neuve et Bruxelles ont annoncé un tournoi bénéficiant des formidables infrastructures de l'université locale, la réponse des équipes françaises a été enthousiaste. « Tiens, on n'y est jamais allés là bas. » « Cool, des équipes qu'on ne connaît pas ! » D'autant que l'enthousiasme des équipes Belges pour se joindre à nos tournois faisait plaisir à voir.

Et franchement, nous avons été reçus comme des rois, des chambrettes avec balcon, nous ont permis de siroter en paix les bières distribuées lors de l'accueil accompagnées des chocolats généreusement distribués également. Il va falloir qu'on se mette au niveau en France (ou pas, nos tournois ont d'autres atouts !). D'autant que ça ne s'est pas gâté par la suite. Si nous n'avons utilisé que quatre terrains, six étaient disponibles, mais avec onze équipes, difficile de profiter de tout ! Du coup, jeu, arbitrage, jeu, arbitrage, table de marque, jeu, jeu et encore jeu ! Quelques crampes en fin de journée, mais rien de méchant, après pas moins de 2 h 40 de jeu le samedi.

Tout le monde rencontrait tout le monde dans une grande phase de poule, mais avec une seule poule (ça fait pas beaucoup d'œufs !). Beaucoup de matchs ont été accrochés, que ce soit vers le haut du classement avec les Cycl'one, l'AOC rond, les Woom noirs et les Woom blancs (mélangés pour l'occasion). Pour les sept autres

équipes, le niveau était également relativement homogène et beaucoup de matchs ont donc été passionnants à jouer, tendus jusqu'au bout. Les équipes Belges sont de bons niveaux. Louvain-la-Neuve avait sorti deux équipes et la seconde n'avait rien à envier à la première. Les Monokenpils de Bruxelles étaient un peu moins en forme qu'à Ingré mais ne se laissaient pas manger pour autant. La découverte du tournoi, c'était l'équipe Flamande de Leuven ; belle équipe au jeu agressif capable de gêner n'importe quelle formation. Ajoutez à cela une belle habileté au shoot et vous aurez une équipe difficile à manœuvrer.

Après ces qualifications, resto général. Bizarrement, on a mangé des frites. Mais pas que. Ce fut en tout cas un joyeux melting-pot, un beau mélange de toutes les équipes. Le repos était donc bien mérité pour aborder la fin des matchs de poules et les phases finales du lendemain.

Ces phases finales ont permis d'établir le classement général du tournoi. Les deux Woom s'en sont extraits pour disputer une finale fratricide qui a vu la victoire finale des noirs. Dommage pour Cycl'one et AOC ronds, qui avaient le potentiel pour venir chercher une place. Les Cycl'one construisent une belle équipe qui devrait faire mal l'année prochaine, ils ont complété le podium. Ces quatre équipes trustent les premières places. Suivent Leuven, Les Roule Ta Bille, les deux équipes de Louvain, Bruxelles, Anim'à fond et enfin Pas le Bon pied.

Belle ambiance, belles infrastructures, bref, un beau tournoi.

Merci à l'organisation, on reviendra !

# FREINS À DISQUE

PAR LA TEAM ROUES FLAQUETTES



PHOTO ROMAIN GADIOLET

À l'heure où certains irréductibles Gaulois refusent encore et toujours d'installer des freins sur leurs monocycles, d'autres cherchent depuis longtemps à pouvoir freiner (les lâches !) dans les meilleures conditions possibles.

Le monocycle n'étant qu'un proche dérivé du vélo, notre discipline truede depuis toujours et sans vergogne dans les catalogues des bivalves car beaucoup de matos de vélo peut nous être utile. Bien sûr, il faut toujours un peu d'adaptation pour pouvoir utiliser l'objet de nos convoitises, mais il faut admettre que bien souvent cela fait un peu « cra-cra ». Heureusement notre communauté grandit et il arrive de plus en plus souvent que les fabricants osent investir dans le développement de nouveaux matériels afin de nous donner de plus en plus d'excuses pour nous faire mal ou, au contraire comme dans notre cas, nous empêcher de nous faire mal. Donc depuis un an, beaucoup de fabricants nous ont sorti leur matériel spécial frein à disque, chacun y allant de sa petite innovation. Mais pourquoi nous proposer encore du matériel high-tech pour un système de frein nouveau venu dans le monde monocycliste ? Simple argument commercial ou réel progrès que nous aurions dû adopter depuis longtemps ?

C'est sûr que les freins à patins mécaniques ou hydrauliques coûtent moins cher mais en revanche, c'est un enfer à régler et si la jante est trop voilée : t'as plus qu'à rentrer avec le mono sur le dos ! Si on oublie les freins à disque mécaniques qui sont considérés parfois comme plus mauvais que certains V-brake, il nous reste les freins à disque hydrauliques, le must dans le genre, les plus chers, mais les plaquettes sur les freins à disque sont rapides à changer (ils ont également une longue durée de vie) mais comme tous les freins hydrauliques, le point le plus délicat reste la purge. Mais on oublie tous ces tracas quand on les utilise ! Si on choisit le bon modèle, ils ont une très grande progressivité sans perte de puissance, finis les à-coups dus à un voile ou une perte de freinage sur une jante mouillée qui va inévitablement sécher d'un

coup, retrouver du grip et vous envoyer dans le décor.

Dans le cas de ce nouveau système, même si le freinage n'est plus gêné par la jante, il faut faire attention à ne pas trop vriller le disque. Vu le faible espace entre le disque et les plaquettes, le moindre voile les fait toucher créant un léger bruit quand on ne freine pas. Autre petit problème, après une bonne descente le disque est très chaud : pratique pour la cuisine mais moins pour les mollets !

Cet article est l'occasion pour nous de faire un tour d'horizon du matériel existant et pour ça nous devons nous replonger dans nos souvenirs pleins de toiles d'araignées (oui, parce qu'on sait que vous avez une araignée au plafond).

Rappelez-vous, les monos de nos experts français du tout terrain : les Monomaniak. Ils ont depuis longtemps réussi à monter un frein à disque dans les règles de l'art. Voici comment ils ont réussi cet « exploit » avec les moyens du bord : avec un tour mécanique, ils ont tout d'abord enlevé une flasque d'un axe pour la remplacer par une autre avec le support de disque. Pour le cadre, une platine boulonnée dans la fourche permettait de fixer le frein. Pour éviter de se retrouver avec un cadre en deux morceaux, dû à un effort important sur la fourche, il vaut mieux opter pour un cadre acier.

Depuis quelques temps déjà on peut voir que les cadres Triton, les cadres haut de gamme en titane, peuvent être équipés d'un support de frein à disque. En même temps, à environ 500 euros l'objet, on peut s'attendre à un petit plus. Pour utiliser cet accessoire à sa sortie, on pouvait l'associer à un disque spécial « Mountainuni » monté sur un classique pédalier ISIS de VTT, le disque étant fixé sur le support du plateau de la manivelle. La marque SINZ était grande favorite vu son choix de longueurs de manivelles ISIS.

Avec ces deux exemples, on peut diviser le système de freinage à disque en deux catégories. Le disque à l'intérieur du cadre et le disque à l'extérieur du cadre.



PHOTOS UNICYCLE.COM



## Axe à disque (côté gauche)

Pour fixer le disque à l'intérieur du cadre, il faut le mettre sur l'axe comme sur les vélos. Ça prend donc un peu plus de place et on a beau aimer marcher comme des cow-boys les jambes en canard, il y a quand même des limites. C'est donc pour une raison évidente d'ergonomie que nos roues ne dépassent pas une certaine largeur. Étant donné le manque de place une fois la roue montée, les rayons passent à quelques millimètres de l'étrier. Il faut également resserrer l'espace entre les flasques, ce qui réduit la rigidité latérale de la roue, un facteur très important pour nous, que ce soit d'un point de vue du pédalage ou d'un point de vue de la solidité de la roue.

Nimbus, qui sont les premiers à avoir fabriqué un axe avec support de disque en série, se sont permis de faire ce montage car l'axe de leur 36 pouces Impulse était conçu avec un entraxe de roulements de 125 mm contre 100 mm pour les autres axes standards. Cela permet donc de conserver une bonne rigidité. Pour les tailles de roues inférieures (24, 26, 29), Nimbus a conservé le montage similaire avec leur axe Oracle (en entraxe de roulements de 100 mm).

En ce qui concerne QX Series (marque haut de gamme



de Qu-Ax), ils ont également opté pour un montage du disque sur l'axe, tout en ayant un entraxe de 100 mm, matos qui reste costaud car ceux-ci sont en 48 rayons (contre 36 pour les autres fabricants) et ce n'est pas pour faire plus lourd comme pourraient le dire certaines mauvaises langues !

Un pédalier Mad4One vient tout juste de sortir. Mais comme celui-ci est en Ergal (alliage d'aluminium), l'axe est d'un diamètre plus important pour une question de solidité et n'est donc pas en ISIS. Cela veut dire qu'il faut acheter un pédalier complet (axe et manivelles). Et les choses allant de pair (comme le coup de soleil avec le vosgien), votre pédalier est aussi léger que votre portemonnaie, puisqu'il est vendu aux environs de 500 euros.

Vous l'aurez compris, ce système d'axe offre bien des avantages : Le fait de ne pas exposer le disque et l'étrier en cas de chute, de limiter les risques de brûlures liés à un contact avec le mollet sur le disque... mais il comporte aussi certains inconvénients : si le changement de manivelles ne pose aucun problème, on se retrouve en revanche avec une roue sensiblement plus fragile. Sans compter qu'il faut soit racheter une, soit la rayonner (avec des rayons plus courts coté disque).



PHOTOS KRIS HOLM



### Manivelle avec support de disque (coté droit)

L'autre façon de fixer le disque, c'est de le fixer sur une manivelle comme un plateau sur un pédalier de vélo. Ce type de montage permet de conserver la géométrie d'origine de la roue, donc sa rigidité. On évite aussi de devoir rayonner une roue si on ne veut pas en racheter une avec un axe équipé. L'étrier se retrouve donc à l'extérieur du cadre et ainsi, l'ensemble frein/disque ne gêne pas pour pédaler. Il y a juste un risque plus grand d'abîmer le frein en cas de chute pour ceux qui font du tout terrain, mais ça ne pose aucun problème aux routiers car, dans des conditions normales, le frein ne peut pas toucher la route quand le mono est au sol. C'est d'ailleurs vers cette solution que devront s'orienter les propriétaires de Schlumpf, étant donné que c'est le seul moyen pour eux d'avoir un frein à disque, et ce n'est sûrement pas négligeable quand on voit à quelle vitesse peut aller un 36 pouces Schlumpf enclenché ! C'est dans cette optique que « Maître Kris » a décidé de développer de nouvelles manivelles - car on sait que Kris Holm propose depuis un moment déjà ses monocycles équipés de l'axe à vitesse. On a donc vu une évolution des manivelles « Moment » débarquer dans nos rayons (à défaut d'y mettre des bâtons). C'est donc avec les « Spirit » qui sont bien plus légères et avec un Q-factor (déport) légèrement augmenté que l'on peut désormais

fixer un disque sur des manivelles spécifiques pour nos monos. C'est plutôt une bonne nouvelle, vue la difficulté de se fournir en pédalier SINZ, à moins que vous n'aimiez les grandes... manivelles. En revanche le changement de manivelle est un inconvénient : il faut presque démonter la moitié du monocycle ! Heureusement, il existe assez de tailles dans la nouvelle gamme, « Spirit », pour contenir la majorité des utilisateurs. Ainsi vous pourrez vous munir de simple ou double insert (à noter que seule la version double insert est prévue pour l'installation du frein à disque) pour des prix allant de 75 à 79 euros. À noter que ces manivelles sont prévues pour des disques de frein classiques contrairement au montage « Mountainuni », et que l'on peut les utiliser sans disque. L'étoile où vient se fixer le disque étant très discrète, contrairement là aussi au montage « Mountainuni » où l'étoile est énorme et n'a pas une empreinte standard pour les disques.

Malgré l'exposition du disque aux chocs, ce type de pédaliers permet de garder la roue dans sa géométrie d'origine. C'est aussi le moyen le plus simple et le plus économique de fixer le disque.

Vous suivez toujours ? Parfait, car comme la technologie du frein à disque n'est pas encore assez complète et variée, nous allons maintenant vous parler des différentes façons de fixer l'étrier de frein !

### Support d'étrier sur roulement

En parlant de simple et économique, la patte de fixation de l'étrier se fixe sur la cage de roulement à la place d'une demi-coquille. Cela évite de devoir changer de cadre. À l'heure actuelle, et mis à part Mountainuni, seulement un seul type de pattes existe. Il s'agit du modèle Oracle, fabriquée par Nimbus, de couleur noire ou verte qui équipe de série les monos Nimbus Oracles 24, 26 et 29 pouces.

Cette patte, que vous pourrez acquérir pour environ 35 euros, est prévue avec des trous de fixations oblongs pour pouvoir s'adapter à tous les cadres existants. On peut l'utiliser côté gauche, comme pour le montage des Nimbus Oracle avec disque sur l'axe, ou même côté droit avec disque sur manivelle KH Spirit moyennant l'ajout de petites rondelles entre la patte et l'étrier hydraulique pour que l'étrier soit bien centré sur le disque. À noter qu'il faut limer l'intérieur de la patte et du cadre pour pouvoir l'utiliser avec un axe Schlumpf car pour une raison très étrange, l'axe Schlumpf est un peu plus court que les autres axes ISIS (!) et sans cela les vis de fixation du disque usinent le cadre. Nous devons également faire remarquer que Kris Holm déconseille l'utilisation du frein à disque avec un axe Schlumpf car il y a un risque que le moyeu tourne dans le cadre au freinage s'il n'est pas correctement serré dans le cadre. Aux dernières nouvelles, cela sera résolu en 2014 lorsque le moyeu Schlumpf comportera un vrai système d'anti-rotation au lieu du moletage actuel. Les cadres Kris Holm avec support d'étrier de frein à disque sont quant à eux déjà adaptés à cette future évolution du moyeu Schlumpf.

De par leur design, les pattes Oracle restent fragiles ; en cas de fort freinage, elles peuvent plier, voire casser s'il y a en plus un fort broutement.



PHOTOS UNICYCLE.COM

### Cadre avec support d'étrier

L'autre solution pour fixer l'étrier de frein, c'est de changer de cadre pour un nouveau modèle équipé. Donc, en plus du cadre Triton que nous avons déjà cité, nous retrouvons maintenant des nouveaux cadres chez la plupart des grandes marques. Nimbus avait depuis 2010 des cadres en treillis pour l'Impulse et pour l'Oregon équipés d'un support pour étrier de frein à disque. En 2012, ils viennent de compléter leur catalogue avec la gamme Oracle. Même si c'est un peu « tricher » car ils ont en fait mis leur patte de fixation sur roulement, la seule spécificité de leurs cadre sont les guides durites de frein. À noter que la patte de fixation soudée sur le cadre est moins précise que la patte sur roulement qui elle est usinée et donc mieux ajustée pour un bon passage du disque entre les plaquettes.

Dans le même temps QX-series et Kris Holm ont également sorti des monos équipés avec des nouveaux cadres pourvus d'un support d'étrier. QX-series a aussi mis des guides-durites sur ses cadres alors que les KH ont gardé leurs tasseaux pour les freins à patins où l'on vient remettre un clip pour tenir la gaine. Kris Holm étant le seul à mettre le disque sur la manivelle, la patte support d'étrier est fixée du côté droit du cadre, les autres l'ont à gauche comme sur les vélos équipés de freins à disque.

À noter que seuls les monos Kris Holm sont livrés sans frein à disque, même en option (!). Cela oblige à les équiper en plus et rend le mono encore plus cher ; surtout quand on voit que l'on peut acheter un Nimbus ou un QX-series avec frein à disque pour le prix d'un Kris Holm sans le frein...





PHOTO UNICYCLE.COM

### Les accessoires

Qu'ils soient indispensables ou pas, on peut parler aussi des quelques accessoires. Rien de très particulier en dehors des adaptateurs d'étrier que vous devrez choisir selon le diamètre de votre disque pour que les plaquettes tombent en face du disque (pièce classique chez tous les revendeurs de VTT). Si vous achetez un kit complet, cet adaptateur est déjà prévu pour le diamètre de votre disque, achetez plutôt un frein « avant » pour éviter d'avoir un mètre de durite en trop enroulée autour du tube de selle, attention toutefois si vous avez un frein sur guidon car là vous risquez d'avoir besoin de longueur. On peut aussi signaler le serrage de selle QX-series avec de quoi mettre un collier pour attacher la durite de frein. Et si vous avez besoin d'une cuillère, mais que votre maman ne vous laisse pas taper dans ses couverts pour en faire une pas cher, alors vous pouvez acheter l'évolution du Spooner de chez KH, « le Starfighter » qui est compatible avec tous les leviers de freins.

Alors, élément marketing ou évolution efficace ? Eh bien, ceux qui ont pu tester des freins à disque (et ils sont de plus en plus nombreux) vous le diront : c'est un vrai plus pour ne pas finir les dents dans le sol. Ils sont efficaces et surtout progressifs, un énorme avantage pour nous qui sommes en permanence en recherche d'équilibre. Et maintenant que nous avons une vraie gamme de matériel adapté, il serait dommage de ne pas en profiter... du moins si vous en avez les moyens, car comme à chaque fois, les améliorations de matériel font mal au porte-monnaie, que ce soit par pure raison marketing ou par la complexité du matériel. Comme nous avons déjà une gamme très fournie dans les monocycles bon marché, c'est normal que le haut de gamme s'étouffe de plus en plus avec le nombre croissant de monocyclistes purement sportifs. Et je dois dire que cela n'est pas pour nous déplaire. Sur ce, tous sur vos monos !

### L'AVIS DU MAITRE KRIS HOLM

*Je cherche actuellement à mettre en place un standard pour le montage sur les monocycles KH. Ce standard s'appelle EDB pour External Disc Brake. J'ai créé une page web pour décrire ce standard. Cette page répond également à un certain nombre d'inquiétudes que l'on entend régulièrement vis-à-vis de ce montage, notamment les risques de casse matérielle. Après deux ans de ride et des centaines de chutes, je n'ai pas abimé un seul disque. Je ne pense pas que ce soit un problème. Par ailleurs, certaines modifications sont encore nécessaires pour monter un EDB avec un axe KH-Schlumpf, je le déconseille pour le moment.*

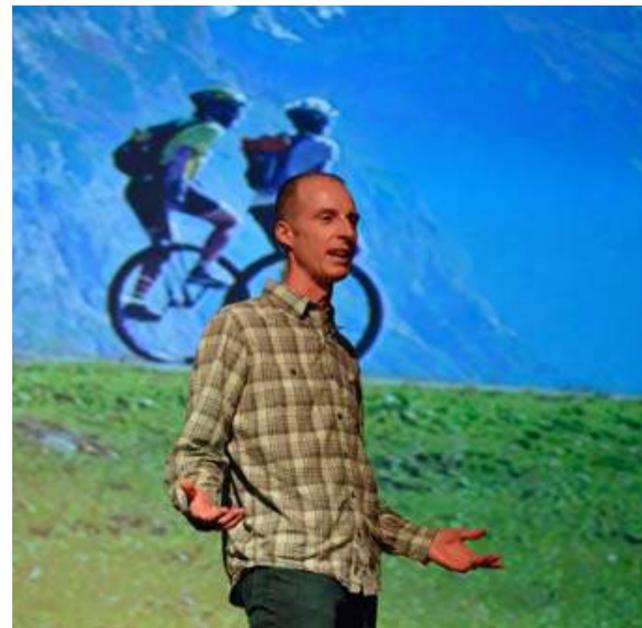


PHOTO FEAT 2012

# SUIVEZ LE GIRAFON SUR FACEBOOK

[WWW.FACEBOOK.COM/LEGIRAFONFEDERE](http://WWW.FACEBOOK.COM/LEGIRAFONFEDERE)

