



LE

# GIRAFON FÉDÉRÉ

Numéro 11 – Juillet 2016



Nouveau :  
**prix libre**



Le Girafon Fédéré  
 Le journal de la Commission  
 Nationale Monocycle  
[www.monocycle-france.fr](http://www.monocycle-france.fr)  
[www.monocycle.info](http://www.monocycle.info)

**Rédacteurs en chef:**

Vincent Briot  
 François Wurmser

**Conception graphique :**

Pierre Granier

**Traduction :**

Vincent Briot  
 Rebecca Briot  
 François Wurmser

**Contributeurs :**

Alexis et Cyril Mercat  
 Cary Gray  
 Clément Pujol  
 François Wurmser  
 Gérard Viollet  
 Julien Perrot  
 Ken Loi

Kim Anthony Jones

Marin Michau

Nicolas Gagnaire

Paul Sergent

Simon Jan

Tom Masson

Vincent Briot

**Correcteurs :**

Elise Lecomte  
 Géraldine Choquart  
 Samuel Coupey  
 Sylvie Couturier

**Contact :**

[zegirafon@gmail.com](mailto:zegirafon@gmail.com)



**Récit**

La CFM 2015 de Simon Jan



**Freestyle**

Marin Michau

**Matériel**

Cadre inox .....	12
The Fat and the Funny .....	19
Pédales auto .....	28

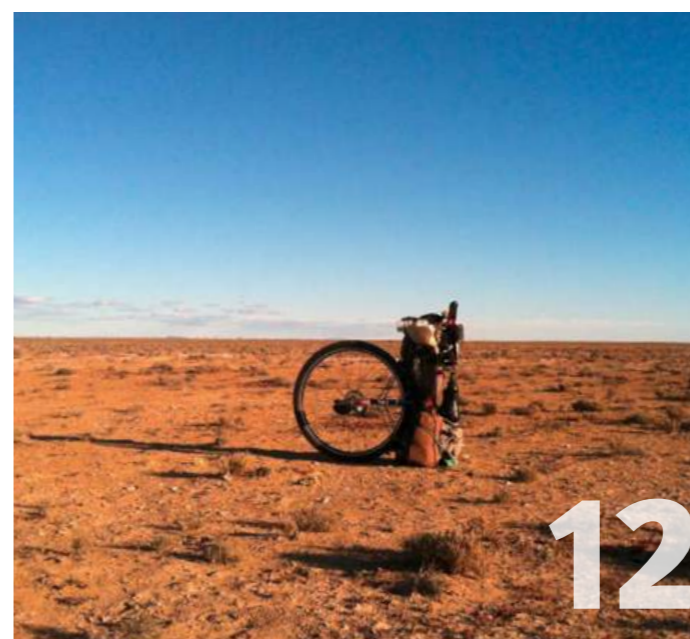
**Compétitions**

Marathon de Rennes .....	9
Muni du Millénaire .....	18



**Interview internationale**

Kim Anthony Jones and the King  
 Charles Troup



**Interview internationale**

Cary Gray

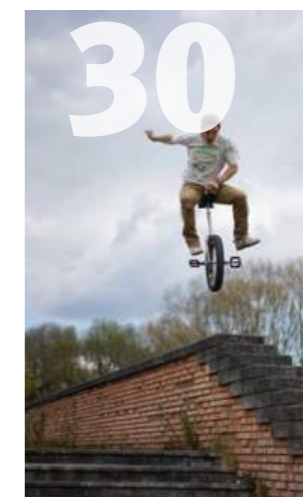
**Bilan**

Monobasket



**Vie d'asso**

Roulez jeunesse



**Photos**

Nantes Street  
 Jam



**Street&flat**

Mercat

**Interview**

Clément Pujol





# Unicycle, peace and love Peace, love and unicycle

*Après le temps de la violence  
Voici le temps des vacances  
Obscurantisme et terrorisme  
Ne vaincront pas monocyclisme !*

*Un Unicon, c'est le moment  
De rencontrer tout plein de gens  
De toutes couleurs, de tous pays  
La même passion nous réunit*

*Que tu sois street ou bien freestyle  
Fondu d'athlé ou de trial  
Monocycliste, aime ton prochain !  
Fais la fête avec lui demain !*

*Tu communiquez comm' tu peux  
Avec une Japonaise en glide  
Un Néo-zélandais flateux  
Avec qui tu parles de ride*

*Tu admires, comme tout le monde  
La performance d'une belle blonde  
Qui réussira haut la main  
Alors que tu galères sans fin*

*Heureusement, deux trois conseils  
Et tu fais aussitôt merveille  
Dans le monde monocycliste  
On ne connaît pas d'égoïste*

*Alors profite de l'Unicon  
C'est une expérience hors norme  
Surtout, ne sois pas bégueule  
Peace and love,... unicycle*



Photo : Clarisse Baudoin

## L'édito

### Girafon, âge de raison ?

Et un de plus pour le Girafon Fédéré ! 11 ans que ça dure, et il est toujours vaillant – surtout depuis qu'il est en couleurs ; fidèle au poste, même si on a l'a longtemps qualifié d'irrégulomadaire vu sa propension à ne pas sortir tous les ans ; fier représentant de tous les monocyclistes et de toutes les pratiques... et surtout, accessible à tous, car gratuit et sans pub !

Mais comment est-ce possible ? Grâce à toutes les petites mains bénévoles qui fabriquent chaque numéro, et aux bons plans qui nous permettaient d'imprimer ce joli magazine sans délier la bourse des lecteurs.

Pourquoi « permettaient » ? Car les bons plans ne sont pas éternels, et nous entrons maintenant dans la cour des grands, avec un vrai imprimeur et de vraies factures.

Le Girafon devient payant. Mais il souhaite s'adapter à toutes les bourses, son prix est donc élastique.

Au final, c'est vrai qu'il est encore un peu jeune, mais le Girafon va commencer à travailler à 11 ans pour continuer à exister sous sa forme actuelle. Mais concrètement, qu'est-ce qui change ? Presque rien. Ouf !

Le Girafon se finance donc grâce à vos dons dans la tirelire du magazine et aux tee-shirts à son effigie. Grâce à vous, notre imprimeur sera payé et nous allons continuer à vous proposer des couleurs chamarrées de monocycles, girafes, doblos, roues ultimes et impossibles et de belles histoires de street, hockey, route, tout terrain, athlétisme, basket, trial, freestyle, flat, sans compter les nouvelles disciplines qui restent à inventer. Et qu'on se le dise, le Girafon restera votre magazine : pas celui d'annonceurs ! Le Girafon, c'est 0% pub, 100% monocycle. Evidemment, l'édition numérique restera gratuite et à disposition sur [monocycle.info](http://monocycle.info) (je vous ai dit que nous sommes tous bénévoles ?).



# La CFM 2015 de Simon Jan



**SALUT, MOI C'EST SIMON JAN.** J'ai 27 ans et je fais du mono depuis septembre 2011, grâce au club de monocycle rennais Rennes Monostars.

Je fais du vélo quotidiennement depuis environ 12 ans (début du lycée) sans réelle interruption. Principalement pour de courts trajets, mais au bout du compte, ça fait plusieurs dizaines de milliers de kilomètres parcourus, pour le meilleur et pour le pire! En fait, je dirais que mon dégoût pour les bagnoles (ok, ça peut dépanner) a nourri cette passion pour les cycles, et je ne vois pas de raison pour que ça ne continue pas dans ce sens.

Quelque temps après la Coupe de France de Monocycle (CFM), j'ai envoyé un message à François Wurmsers pour lui dire que c'était vachement sympa à Scionzier, d'être plongé dans ce monde qui tourne sur une roue pendant une semaine, où l'exceptionnel devient la norme! « Si c'était si bien que ça, fais-moi une belle lettre », me lance t-il. Voilà où j'en suis!

Tout d'abord, je m'étais lancé comme défi de venir à la CFM à monocycle depuis Rennes. Comme j'avais près de 3 mois de disponibilité, je me suis dit que j'allais faire le grand tour! J'ai prévenu les amis, la famille que j'allais passer les voir avec mon monocycle, un Kris Holm 29 pouces Schlumpf avec une dizaine de kilos de bagages répartis sur 2 porte-bagages et un petit sac à dos pour l'eau et les papiers. L'objectif était ambitieux : j'avais prévu plus de 4000 km, et sans rouler tous les jours, ça voulait dire que les jours où il fallait rouler, il fallait rouler beaucoup!

C'est peu de temps après être passé voir François à Tours que les difficultés ont commencé... Il me restait un mois et demi avant la CFM et plus de 2000 km à parcourir. Il faut dire que j'avais pris mon temps jusque-là! Mon mollet droit s'est peu à peu raidi, jusqu'à devenir extrêmement douloureux quand je suis arrivé à Nantes (pas loin de Rennes me direz-vous. J'avais déjà parcouru 1800 km). C'est là que j'ai su que ça allait être plus compliqué que prévu. Parvenu à Bordeaux tant bien que mal, j'ai décidé de me soigner... Ça aurait été trop bête de ne pas pouvoir courir le marathon derrière Martin Charrier [ndlr: plusieurs fois champion de France et du Monde, excusez du peu]! Après avoir récupéré rapidement, j'ai fini mon voyage en covoiturage en emportant mon monocycle en pièces détachées, de façon à me faire plaisir tout en ménageant mes jambes.

Dernière étape avant la CFM : Genève, ma seule excursion en dehors des frontières françaises. Mon séjour fut bref, juste le temps de retrouver mon hôte, de profiter d'une dernière soirée de repos et d'une grasse matinée avant de faire un dernier marathon pour arriver à Scionzier. J'ai quand même eu le temps de remarquer que les Genevois respectent scrupuleusement le code de la route : il est assez surprenant de voir autant de piétons attendre au rouge alors que la voie est pour le moins dégagée! Bref, me voilà parti pour 42 km en début d'après-midi. Je ne sais pas si c'est la CFM qui attire autant de monde (ou peut être tout simplement les vacances scolaires...), mais c'est la jungle sur l'autoroute blanche à la sortie de Genève. J'arrive à m'extirper de là et à trouver la départementale que j'avais repérée. Tout se passe bien, la vue est dégagée dans la

vallée de l'Arve, les montagnes se resserrent et le but se rapproche. C'est à 12 km de Scionzier que Martin et son break orange arrivent à mon niveau. « La parade démarre dans 30 minutes » me dit-il, en me proposant de monter. C'est qu'il me fait hésiter, le bougre! Je décide finalement de continuer en me disant que ça commencera sûrement en retard. Cinq minutes après, je regrette déjà. La route se rétrécit, la circulation se densifie et il y a même une portion de départementale interdite aux cycles au niveau de Bonneville... J'arrive finalement à me frayer un chemin et à trouver le parking de la salle polyvalente de Scionzier, juste au moment où le départ de la parade est donné. Ouf!

J'ai ensuite rejoint mes compagnons rennais. On logeait dans les montagnes à 7,5 km du col de la Colombière, au Reposoir. Un cadre splendide pour une belle CFM, ça commençait bien!

Comme je l'ai déjà évoqué, je trouve fascinant de se retrouver quelques jours, d'avoir l'impression que la vie tourne autour du monocycle (alors que c'est l'inverse bien entendu).

Mais c'est aussi l'occasion de se mesurer aux autres, de voir que tout est possible! C'est une joie pour moi de voir rouler Martin et, sur route, j'essaie de le suivre le plus longtemps possible. Ce n'est pas facile!

Bien sûr, j'ai aimé finir « juste » derrière Martin au 10 km, au marathon et à la course de côte. D'autant que sur cette dernière épreuve, je l'avais dans le viseur sur plus des 3/4 de la course.

Photo : Thomas Paumier



En tant que compétiteur, c'est l'épreuve de cross country de 8 km qui m'a le plus plu. Oui, il y avait de la boue, des trous, des cailloux et un final sur la route très éprouvant, mais j'ai vraiment pris beaucoup de plaisir pendant cette épreuve. Et ça m'a donné très envie de m'entraîner chez moi, à Rennes, pour être meilleur et pouvoir encore plus profiter l'année prochaine!

La CFM, c'est aussi des moments de détente à regarder les autres participants dans leur discipline de prédilection. Que ce soit les quadflip, les 720 side et j'en passe, ce n'est pas toujours très esthétique à regarder mais ça fait tourner la tête et c'est vraiment très impressionnant. « Juste » rouler sur un monocycle paraît tellement facile à côté!

Et en tant que spectateur, j'ai été épaté par la prestation qui a ouvert la compétition de freestyle. J'étais à fond dedans et je n'avais pas percuté que c'était un duo d'artiste hors compétition. Cela n'enlève rien à leur mérite, j'étais complètement subjugué et j'espère que ça n'a pas mis trop de pression pour les compétiteurs qui suivaient. Il y a également un moment que j'ai bien apprécié, c'est d'avoir pu profiter de la montagne pendant la journée de repos (pour qui? J'espère que les organisateurs ont pu en profiter!). J'ai pu faire l'ascension du col de la Colombière depuis Le Reposoir, très intense, et ensuite redescendre jusqu'à la salle polyvalente de Scionzier à 30 km/h de moyenne, qu'est-ce que c'était grisant!

En fin de compte, même s'il a pu y avoir des moments moins bien que j'ai déjà (presque) oubliés, je retiens que c'était une semaine magique. Ça fait bizarre de retourner à la réalité après ça. Il faut dire que ça faisait plus de 3 mois que j'avais quitté cette réalité! En rentrant, je me suis même fait la réflexion que c'était dommage de ne pas avoir de montagnes à Rennes pour ces montées si intenses et les descentes si grisantes, qui me manquent (sans parler du paysage!).

Merci à tous pour cette CFM!

*J'espère que la prochaine sera aussi bien à Montpellier! Et que d'ici là, un maximum d'entre vous seront présents à l'Unicon de Saint-Sébastien! Ça va être autre chose pour gagner des médailles!*

Photo : Alain Coupey







# Kim Anthony Jones and the King Charles Troupe

Crédit photo : King Charles Troupe



baseball, on n'avait vraiment aucune idée de ce dont il s'agissait vraiment. Jusqu'à ce qu'on entre dans un gymnase rempli de gens en train de rouler à monocycle et de jouer au basket. À partir de là, je suis tombé amoureux de l'idée et du concept.

### Quel est ton meilleur souvenir avec KCT?

Mon meilleur souvenir, ce sont nos tournées d'été avec le cirque Ringling Bros. and Barnum & Bailey. En tant que troupe KCT junior, on voyageait pendant les mois d'été en apprenant le métier des membres plus âgés, qui avaient démarré le club en 1958. Je me souviens très nettement des cris du public lorsque nous sortions des coulisses en roulant et nous avançons vers le centre de la piste pour proposer nos numéros ; des cris qui duraient jusqu'au salut final ! Et puis, traverser le pays dans le plus long train circassien du monde (plus d'un kilomètre et demi) et voyager dans les plus grandes villes des États-Unis.



Je me souviens également des membres d'origine de la troupe en voyage vers Porto Rico pour la première fois, en 1965-1966. Ils ont joué un match amical, entre membres de la troupe, pour les Portoricains.

### Peux-tu nous parler de King Charles ? Comment lui est venue l'idée de faire du monobasket ?

Le nom de notre fondateur est Jerry King et il était marié à Alma King. Ils avaient un fils nommé Charles King. Monsieur Jerry (affectueusement surnommé "The old man") a enseigné le monocycle à son fils dans le hall d'immeuble de leur appartement du Bronx, à New York. Au printemps 1958, il l'a amené au parc Crotona, où tout le quartier a pu voir l'enfant de cinq ans faire du monocycle. Monsieur Jerry a commencé à enseigner à tous ceux qui le souhaitaient. Inquiet des conditions

### Bonjour Kim, peux-tu te présenter ?

Salut, je m'appelle Kim Anthony Jones (aka Kip). J'ai 49 ans. J'ai grandi avec la deuxième génération de monocyclistes de la King Charles Troupe (KCT) à New York. Je suis un des leaders de cette troupe. Après le lycée, j'ai étudié l'informatique à l'université. J'ai vingt ans d'expérience en tant que commercial dans l'industrie des brevets, en plus des nombreuses années de voyage avec KCT.

### Quel est ton rôle en tant que leader de KCT ?

Être leader de troupe implique de multiples responsabilités, qui incluent la supervision des entraînements et de la création, le maintien d'un haut niveau de spectacle, la gestion des interviews (presse écrite, télévision, radio). Et puis surtout, il s'agit de donner à tous les membres de la fierté, de la discipline et une direction.

### Peux-tu nous parler des autres membres de la troupe ?

Les membres de la troupe ont tous un lien spécial, ce sont soit des amis du quartier, soit des membres d'une même famille (frère, neveu...). Chacun apporte un ensemble de compétences unique. Certains sont des monocyclistes artistiques, d'autres sont bons au saut à la corde, d'autres encore sont très bons pour dunker sur monocycle. Tout repose sur la personnalité et sur le fait de savoir créer une connexion avec le public pendant le numéro.

### Depuis quand fais-tu partie de KCT ? Quand et comment est-ce que ça a commencé pour toi ?

Je fais partie de la troupe depuis mes 15 ans (en 1978, donc). Un jour après l'école, on a entendu parler, avec des amis, d'une audition pour une équipe sportive. On a pensé à une équipe de basket ou de





sociales du quartier, il a démarré un club de monocycle, The Charles Riders. À son grand étonnement, il y a rapidement eu 85 garçons et 15 filles.

Un jour, alors que la troupe s'entraînait à rouler dans le parc, un ballon de basket a roulé depuis un terrain proche jusqu'à l'un des membres de la troupe, Albert Owens. Il l'a ramassé et a tiré au panier. C'est ce qui a lancé l'idée de combiner monocycle et basket. La troupe a fait une audition sur le trottoir, à l'extérieur de Madison Square Garden (1986) pour Irvin Feld, le producteur de Ringling Bros. and Barnum & Bailey. L'audition a été un succès et King Charles Troupe a commencé avec Ringling Bros en 1969, devenant ainsi le premier numéro de l'histoire du Ringling Bros, composé uniquement de Noirs. C'est à ce moment que le nom a été changé en King Charles Troupe.

**Joues-tu au monobasket, ou est-ce juste un spectacle pour toi?**

En dehors de KCT, je n'ai jamais joué au monobasket. Nous avons toujours joué dans un spectacle ou une production.

**Jamais une partie, avec d'autres ou entre vous?**

Il n'y avait pas de ligue de monobasket quand nous avons commencé. Nous nous sommes toujours produits dans le cadre d'un spectacle ou de match amical. Cependant, entre nous, ça nous est arrivé de jouer un match sans beaucoup de règles. On se poussait et on jouait vraiment dur. Ça nous a aidés à développer notre style sur le monocycle.

**Connais-tu d'autres disciplines monocyclistes? Roules-tu en dehors du cirque?**

Nous avons découvert certaines disciplines au festival monocycle de New York, mais nous n'avons jamais pu les appliquer à notre numéro.

**As-tu participé à d'autres conventions de monocycle?**

Non, mais j'aimerais bien, un jour.

**As-tu entendu parler de l'Unicon?**

Oui, j'essaie de me tenir au courant des autres organisations existantes.



**Les Woom (France) sont triples champions du monde en titre en basket monocycle. As-tu une idée du niveau qu'aurait KCT comparé à eux?**

J'ai entendu dire que l'équipe française est formidable et très bonne. Je ne sais pas comment KCT se placerait par rapport à eux. Nous aurions besoin de temps pour étudier le règlement de la discipline.

**Souhaites-tu ajouter quelque chose?**

Je suis personnellement excité et fier de voir jusqu'où le monocycle et le monobasket sont allés. Beaucoup de gens nous ont demandé si nous nous considérons comme les ambassadeurs du monobasket. Je ne suis pas sûr. Ce que je sais, c'est que nous avons pu perfectionner notre technique et que nous avons aidé à changer la perception du monocycle.

KCT en chiffres : 15 membres passés (1969), 30 membres actuels, 11 pays visités : Danemark, Allemagne, Malaisie, Japon, Royaume-Uni, Mexique, Russie, Tahiti, France, Porto Rico, Canada



# Rennes

## Marathon de



Photos : Alain Coupey

La douceur s'est installée dans la forêt rennaise. Le jour se lève, les oiseaux chantent et les cyclistes du dimanche matin constatent, ahuris, l'arrivée d'une joyeuse bande hétéroclite : c'est bientôt l'été, l'heure du marathon de Rennes. Une quarantaine de monocyclistes sont réunis, en provenance de cinq clubs. Les objectifs sont divers : finir pour certains, se promener pour d'autres, battre un copain qui est souvent aussi un rival, ou se battre contre le temps. Il y a en fait deux courses ce dimanche, un semi-marathon (environ 21 kilomètres),

et un marathon (la traditionnelle distance de 42,195 kilomètres).

Un bout de ligne droite permet à chacun de s'échauffer, en échangeant quelques mots avec ses adversaires. La bonne humeur est au rendez-vous et le temps est parfait : pas trop chaud, favorable à l'effort.

Les monocyclistes s'alignent à côté de l'arbre désigné comme point de départ du marathon, celui qui permet au parcours de faire exactement 42,195 kilomètres. Et boum, c'est parti ! Dès les premiers tours de roue, le peloton s'étire et des groupes se forment.

Le parcours, qu'on nous promettait rapide, se révèle rapidement cassant : un enchaînement de faux plats montants et descendants, de quoi solliciter les organismes. En tête de course, Simon Jan s'accroche à Martin Charrier, l'habituelle flèche française. À mi-course, ils sont toujours au coude à coude ! Le suspens est grand, Martin sera-t-il détrôné ?

C'est le semi-marathon qui termine en premier. En illimité, ce sont les jeunes qui dominent ! Peïo Parquic s'impose devant Léon Cassin, les jeunes du club Rennes Monostars roulent fort !

En standard, ce sont les adultes du club de Rennes qui trustent les podiums. À leur rythme, ils ont bien profité de la balade !

En marathon standard, nous assistons à une performance extraordinaire : Antoine Bienaimé va jusqu'au bout de lui-même et boucle le marathon en 1h45, un temps canon, notamment vu le parcours ! Il aurait été deuxième en illimité ! Derrière, le jeune Souryan Dubois de Cirqu'en Retz vient montrer qu'après le street et le trial, il a aussi du talent sur la route. Romain Pesche complète le podium.

Voilà que déboulent les premiers du marathon illimité. Martin arrive en pleine vitesse : 1h28 ! Joli ! Mais où est Simon ? Il a craqué, et bien craqué, puisqu'il arrive 20 minutes plus tard, le cœur lourd. Ses jambes sont tombées en panne... Il vaut mieux que ce soit ici qu'à l'Unicon ! Du coup, c'est Samuel Coupey, le principal organisateur de la course, qui en profite et rafle la deuxième place. Simon termine troisième.

Peu de féminines ont fait le déplacement, mais ce devrait être corrigé l'année prochaine. Bravo aux locales de l'étape qui ont sauté le pas, et aux deux extérieures Marjorie et Tiphaine.

La journée se conclut par la remise des prix, suivie d'un repas collectif dans une jolie clairière de la forêt. Le pique-nique est abondant et soigné, il y en a pour tous les goûts.

Cet événement aura de nouveau lieu l'année prochaine le 11 juin 2017. Il est sympathique et le parcours est vraiment beau !

**Toi, oui, toi qui lis ces lignes, inscris-toi !**





# Le freestyle raconté par



**Marin Michau**

Photos : Romain Gadiolet

## **Bonjour Marin, peux-tu te présenter ? Quand et pourquoi as-tu commencé le monocycle ?**

Je m'appelle Marin Michau, j'ai 16 ans, je pratique le monocycle depuis déjà plus de 7 ans. J'ai découvert le monocycle à travers le club de cirque d'Anim'à Fond, dont je fais encore partie. J'ai essayé de rouler tout en apprenant la jongle. J'ai eu mon premier 16 pouces alors que je ne savais pas encore en faire ! Je m'y suis aussitôt consacré entièrement, tellement j'aimais ça. Et maintenant, je fais uniquement du monocycle à Anim'à Fond.

## **Qu'est-ce qui te motive dans le monocycle ?**

Ce qui me motive dans le monocycle, c'est la magnifique ambiance qui règne dans ce domaine. Tous les monocyclistes se connaissent entre eux et se retrouvent lors de nombreuses conventions et compétitions. J'ai eu la chance de pouvoir, très jeune, participer à des rencontres et de rencontrer plein de personnes qui m'ont aidé, encouragé et motivé à pratiquer le mono ! Le monocycle est ma passion, mais aussi avant tout l'occasion de faire plein de belles rencontres avec des gens tout aussi passionnés que moi. Pour finir, je dirais que le monocycle est une discipline tout simplement originale et géniale !

## **Tu pratiques assidûment l'artistique.**

### **Qu'est-ce qui t'attire dans cette discipline ?**

Le freestyle s'est vite imposé comme l'une de mes disciplines préférées. L'artistique est, à mes yeux, la plus belle discipline qui soit, à regarder ou à pratiquer. C'est à ma toute première CFM que j'ai découvert le freestyle et je me suis promis d'en faire un jour. Promesse tenue ! L'année suivante, en 2011, je présentais mon tout premier numéro (bien que peu sophistiqué) avec mon nouveau 24 pouces. Depuis, je présente un numéro chaque année. L'artistique est pour moi la discipline la plus libre, puisqu'on peut y faire et choisir ce qu'on veut : la musique, les figures, le thème, etc. Chaque freestyler a sa personnalité, on ne sait jamais à quoi s'attendre. C'est pourquoi le freestyle est magique : on ne peut jamais en être déçu ! Enfin, j'adore lorsque je reçois de bons retours de la part du public, il n'y a rien de plus motivant !

### **Comment construis-tu tes numéros ?**

Pour mes deux premiers numéros, j'ai été accompagné par Franck Tricard, qui m'a beaucoup aidé à les construire au niveau des enchaînements de figures et des placements. Depuis quatre ans, je les construis seul car je n'aime pas trop qu'on me regarde m'entraîner et que je préfère garder la surprise pour la fin ! J'aime bien partir d'une idée, d'un thème (clochard, solitude, tango, etc.) et la mettre en scène. Avant toute chose, je choisis une musique ni trop rapide ni trop lente, sur laquelle je peux caser des figures en rythme avec la musique. C'est seulement une fois que j'ai trouvé une bonne musique que je commence à créer le numéro. Je commence toujours mes numéros par des manipulations de mono au sol, qui me servent d'"intro" ; pour le reste, j'ai une liste de figures en tête que j'aimerais bien placer dans mon numéro. Je les place au fur et à mesure du numéro, de la moins technique à la plus technique et garde le meilleur pour la fin, tout en restant calé avec la musique. Les placements, mouvements de bras, regards... viennent instinctivement lors de mes répétitions. Cependant, ces derniers temps, je me fais aider par Nicolas Potier de Cirqu'en Retz lors de stages de freestyle.

### **Quelles sont tes sources d'inspiration ?**

Je trouve des idées de numéro ou de personnage que j'aimerais bien présenter sur des coups de tête (« Tiens, et si je jouais un personnage simplet, triste, drôle ? Quelle aventure je pourrais raconter avec ce personnage ? »). Et petit à petit, j'en viens à raconter une petite histoire. La musique est primordiale car elle doit être en lien avec mes idées. Dès que j'en trouve, par hasard, je les note et choisis celle qui me plaît et qui convient le mieux. C'est pourquoi je ne peux rien faire tant que je n'ai pas trouvé de musique !



## **Y a-t-il un monocycliste qui t'inspire particulièrement ? Qui et pourquoi ?**

Un monocycliste que j'admire beaucoup, c'est Thomas Tiercy. Ce qui m'attire tout particulièrement dans ses prestations, ce sont ses manipulations de mono ainsi que son côté artistique hors du commun. Il a réinventé le freestyle à sa manière en se forgeant un univers poétique bien à lui qui me plaît beaucoup. Ses numéros sont pour moi de loin les plus plaisants à regarder ! J'ai aussi beaucoup aimé le numéro de Lucie Carbonne, avec son accordéon. Du jamais vu !

## **Est-ce qu'il y a une figure qui te fait rêver, que tu as toujours voulu maîtriser ?**

Je n'ai pas de véritable objectif de figure, le monde du freestyle est tellement vaste ! Il y a tellement de figures que j'aimerais bien maîtriser, mais aucune en particulier. Je préfère toutefois, lors de mes numéros, jouer la sécurité avec un niveau technique relativement raisonnable, afin de limiter le risque de chute.

## **Peux-tu nous rappeler tes résultats en compétition ?**

J'ai obtenu une médaille de bronze lors de mon premier numéro, lors de la CFM 2011, toutes catégories confondues. Je suis ensuite arrivé premier en 2012, catégorie junior, et premier en 2014, catégorie masculin. Mais la médaille dont je suis le plus fier, c'est celle de la CFM 2015, où j'ai obtenu la première place en catégorie junior, car c'est le numéro qui m'a donné le plus de plaisir à montrer.

## **Quelles sont tes ambitions pour les prochaines compétitions ?**

Pour la prochaine CFM, j'aimerais bien présenter un duo de freestyle. Bien que cela risque d'être compliqué, j'ai trouvé une partenaire potentielle. Mais je ne garantis rien pour la CFM 2016, au pire j'attendrai encore une année. De toute façon, je ferai, comme chaque année, un nouveau numéro en individuel qui traitera d'un sujet assez sérieux et qui, je l'espère, sera encore mieux que les précédents.

## **Tu pratiques d'autres disciplines ? Lesquelles ?**

Je touche à tout : l'athlétisme, le trial, la descente de montagne, le cross, les courses d'endurance (10 km et marathon) et surtout le monobasket, qui est la discipline que je pratique le plus régulièrement avec mon équipe d'Anim'à Fond !

## **Un dernier mot ?**

J'invite tous les monocyclistes aimant pratiquer l'artistique (à haut ou bas niveau) à présenter un numéro lors de la CFM, car c'est une discipline peu développée en France, qui mériterait d'être plus présente. C'est dommage qu'en France, nous n'ayons pas la chance de pratiquer autant l'artistique que dans d'autres pays comme l'Allemagne ou la Corée. Il serait temps que de nouveaux freestylers fassent leur entrée sur scène...



# inox

Photos : Ken Loi

## Projet « C3 » inox par Ken Loi

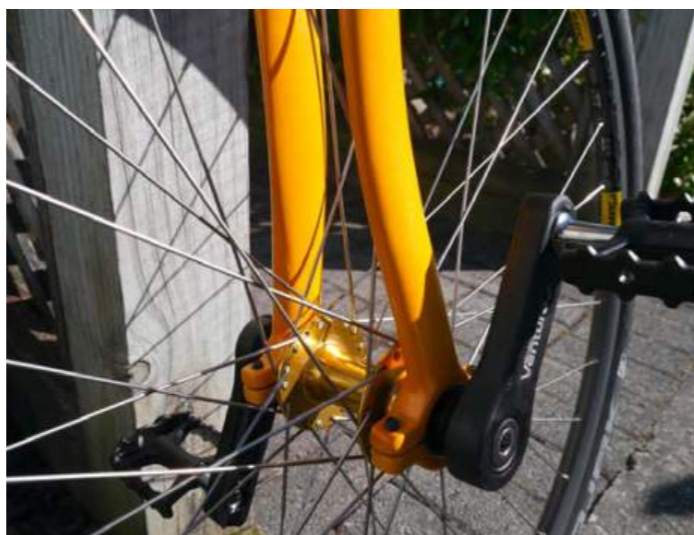
Après mon retour de l'Unicon 17, j'ai réalisé que j'avais bien plus de roues que de cadres de monocycles, et qu'il était temps de m'offrir un cadre spécialement pour ma roue de 700 de course [ndlr : 622mm d'après la norme ERTRO pour les connaisseurs, ce qui correspond aux roues de vélos de route]. J'utilisais jusque là mon cadre Triton Sponge, qui est un cadre exceptionnel, mais qui a l'air plutôt ridicule avec une fine roue de course. Il a été prévu pour une roue de 29 pouces tout terrain, et il est assez large pour passer un pneu de camion. Et malgré ça, à chaque sortie je changeais de roue et utilisais ce cadre.

Au départ, je prévoyais de me faire fabriquer un cadre de route en titane, mais Dmitry, de Triton, étant fort occupé par des vélos pendant les 3 ans durant lesquels je l'ai harcelé, j'ai du trouver une alternative locale. Avec trois monocycles en titane et un vélo de course en titane de chez Litespeed, vous pouvez probablement imaginer que je suis un grand fan de ce métal gris. Le truc génial avec le titane est qu'il est solide, qu'il ne rouille pas, qu'il n'a pas besoin d'être peint et qu'il conserve son bel aspect après plusieurs années. C'est aussi un métal avec lequel il est difficile de travailler, ce qui explique pourquoi il n'y a que peu de fabricants de cadres en titane.

Après quelques recherches, je suis tombé sur les nouvelles gammes de tubes en acier inoxydable utilisé pour des vélos. À peu près tous les fabricants en font, et ils sont parfaits pour des vélos sur mesure. À ce moment-là, je crois pas qu'il existe encore de monocycle en inox. L'inox n'a pas besoin d'être peint, est léger, solide, et à mon avis est encore plus beau que le titane. C'est comme ça que je suis passé du métal gris au brillant. J'ai regardé ce qui se faisait chez plusieurs fabricants en Nouvelle-Zélande, mais j'ai arrêté mon choix sur Anders Waiker, chez C3 (Crucial Custom Cycles), à Petone, pas très loin d'où je vis. Ça signifiait que je pouvais passer pendant la semaine pour régler toute sorte de problèmes de conception. Et il fait de beaux cadres de VTT. J'étais enthousiaste à l'idée de travailler avec lui.

Nous avons décidé d'utiliser le jeu de tubes MS3 de la marque KVA. Ce sont des tubes courbés prévus pour les bases d'un vélo [ndlr : les bases sont les tubes qui relient le pédalier à la roue arrière]. Nous avons pensé que les tubes courbés en S rendraient bien sur un monocycle. Il a fallu quelques semaines pour que les tubes arrivent des Etats-Unis, mais ils ont fini par arriver.

À partir de là, vous vous dites qu'un cadre de monocycle est quelque chose d'assez simple à fabriquer. Mais une fois que vous ajoutez des tubes courbés, ça devient un peu plus compliqué. Heureusement, comme mon cadreur est local, j'ai pu apporter ma roue pour la mettre dans le cadre en construction, histoire d'aider à la prise de mesures. Il y avait bien moins de place pour le pneu que nous avions prévu, ce qui a forcé Anders à écraser un peu les tubes. De l'autre côté, la forme en S donne de la place au niveau des pieds, ce qui est vital si vous faites des courses à monocycle. Vous voulez que vos pieds soient le plus près possible du cadre pour maintenir



## Voici les caractéristiques complètes du monocycle :

- Moyeu Nimbus Eclipse
- Rayons Wheelsmith SS
- Jante Mavic Open Pro
- Pneu Schwalbe Kojac 700 x 35 à tringle souple
- Manivelles Nimbus Venture 89 mm
- Pédales Welgo M111
- Tube de selle Kris Holm
- Selle NNC Flatfish
- Poids : 3,133 kg

une cadence élevée, mais vous ne voulez pas non plus que vos pieds touchent le cadre. Les tubes faits pour les vélos apportent beaucoup de petits détails, comme une épaisseur variable. [ndlr : deux fois plus épais au niveau des soudures pour les renforcer]. Ces tubes sont super légers ! Anders a soudé le cadre [ndlr : soudure avec un métal d'appoint type laiton ou argent, à plus basse température que la soudure TIG habituelle], ce qui donne une apparence lisse au niveau des soudures. Voyez par vous-mêmes la liaison entre le tube de selle et le tube qui le relie à la roue ! La fourche a ensuite reçu une finition type miroir (ça a pris 3 jours à Anders pour la polir !) et a été envoyée en peinture. Malheureusement le peintre devait subir une opération chirurgicale des mains, et il a fallu deux mois supplémentaires pour la récupérer finie. Anders a ensuite ajouté un très beau serrage de selle Thomson.

Le poids total est de 3,410 kg avec les pièces ci-dessus. J'ai fait quelques modifications manivelles Nimbus 75 mm, pneu Vittoria Rubino 700 x 23 et une autre selle Flatfish avec une mousse plus légère, ce qui l'a fait baisser à 3,133 kg. Pas très loin d'un monocycle de moins de 3 kg, ce qui devrait pouvoir se faire avec quelques modifications. Et comment il roule ? Contrairement à un vélo, le cadre a moins d'influence sur les sensations en roulage que la roue elle-même. Les principales exigences sont la rigidité, particulièrement en montée et en virage, de la place suffisante pour le pneu et de la légèreté.

Je suis content de pouvoir vous dire que le cadre de course C3 en inox est performant selon ces trois axes. Je suis allé le tester sur

la montée la plus raide que j'ai pu trouver, ce qui normalement fait fléchir tout cadre de monocycle. Malgré tous mes efforts, rien n'a frotté, malgré le peu de place entre les rayons et le cadre. Dans les virages, il tourne comme dans un rêve ; je peux le placer exactement où je veux, même en arrivant vite dans un virage.

La forme en S rigidifie le cadre et donne plein de place pour rapprocher mes pieds sans toucher les tubes. Ça n'a l'air de rien pour la plupart des monocyclistes, mais pour tous ceux qui tournent leurs jambes à plus de 160 tours par minute, la dernière chose que vous voulez faire, c'est toucher le cadre avec vos pieds. Côté poids, le cadre est comparable aux Tritons, un peu au-dessus de 600 g. Bien que les tubes en inox à épaisseur variable soient plus légers que le titane, les cages de roulements des Triton sont spécifiques. Le résultat, c'est que le poids du cadre C3 est dirigé vers les roulements, et donc le centre de gravité est plus bas, ce qui n'est pas une mauvaise chose.

Bien que j'ai construit ce monocycle pour les courses, la plupart du temps... il sert à autre chose. Je n'ai plus d'excuse pour porter des cuissards ! Les shorts amples ne sont pas bien adaptés avec les cadres de monocycle. Ils ont tendance à se prendre dans le té de fourche. Avec les tubes en S, au contraire, je peux rouler sur mon monocycle quand je veux, où je veux, sans me soucier de mes shorts qui frottent.

*Ah, au fait, je vous ai dit qu'il a un super look ?*



# Gary Gray



Photo: Richard Macdonald

## Autour du monde

Photos: Cary Gray

Sous la chaleur au Mexique

### Salut, peux-tu te présenter (ton âge, ce que tu fais dans la vie, d'où tu viens)?

Je m'appelle Cary Gray, j'ai 27 ans, je suis artiste, orateur, écrivain ; je viens de Saint-Louis, Missouri aux États-Unis.

### Quand, comment et pourquoi as-tu commencé le monocycle?

J'ai commencé à rouler à 10 ans, à peu près au moment où mon oncle a emménagé à côté de chez moi. Mon oncle et mon père faisaient tous les deux du monocycle. Mon oncle m'a donné son ancien monocycle et m'a appris à rouler, puis j'ai continué à m'entraîner tout seul. J'ai commencé à rouler de plus en plus souvent. Au lycée et à la fac, je roulais tous les jours pour aller en cours ou au magasin.

### Quels monocycles as-tu eu avant un 36 pouces? As-tu essayé d'autres disciplines à mono avant la longue distance?

J'ai appris à rouler sur un 24 pouces vraiment basique. Puis j'ai vu Kris Holm dans « Ripley's Believe it or Not » en Colombie-Britannique (Canada), sur des chemins. Puis je suis sorti... et j'ai plié ma roue en sautant. J'ai alors acheté un 24 pouces avec un gros pneu de montagne et j'ai roulé avec pendant neuf ans. Au lycée, j'ai acheté un 29 pouces pas cher pour me déplacer, puis à la fac un 29 pouces Kris Holm pour le Muni. Mon premier 36 pouces date de mon voyage en Amérique du Sud. J'ai acheté un vieux Nimbus, puis un autre plus récent, que j'ai ensuite revendu lorsque j'ai gagné le Kris Holm Evolution of Balance Award en 2013. Je l'ai modifié à 80%, mais c'est toujours le monocycle que j'utilise.

### Comment as-tu décidé de voyager à une roue? Tu avais beaucoup voyagé avant, et si oui, de quelle manière?

J'ai visité plus de vingt pays en Europe, Asie du Sud-Est et Amérique centrale. Quand je suis rentré de mon voyage en Thaïlande en décembre 2011, j'ai décidé que mon prochain voyage se ferait en Amérique du Sud, pour explorer le continent et apprendre l'espagnol. Au début je prévoyais de voyager en stop et en bus, puis finalement j'ai décidé d'y aller à vélo. Ensuite, je me suis dit, fidèle à mon esprit barré: « Et pourquoi pas à monocycle? » C'est comme ça que ça a démarré. Ma vie est complètement différente à cause de cette décision.

### Comment t'es-tu préparé physiquement pour un tel voyage?

Je me suis entraîné pendant un an et demi. Je n'ai jamais possédé de voiture, donc les trajets en monocycle pour aller au travail étaient déjà mon quotidien. J'ai commencé à rouler sur de longues distances: 40 km, 50 km, 60 km... en augmentant peu à peu les paliers. Je me suis mis à fabriquer des sacoches et à ajouter du poids: 10 kg, 20 kg

Quelque part en Colombie



et aujourd'hui je roule avec une quarantaine de kilos maximum. Je fais beaucoup d'escalade, de manière plus ou moins régulière, depuis douze ans, ce qui me fournit un bon entraînement complémentaire.

### Raconte-nous un peu ton voyage de 24 000 km.

J'ai démarré à Baltimore, dans le Maryland et j'ai traversé les États-Unis jusqu'à San Diego. Puis j'ai descendu la péninsule de Baja California, j'ai traversé le Mexique et fait le tour de la péninsule du Yucatan et j'ai traversé tous les pays de l'Amérique centrale. Au Panama, j'ai rencontré un Anglais qui voulait franchir le bouchon du Darién en kayak, en suivant la côte. Je l'ai accompagné. On a démonté le monocycle, on l'a emballé et mis avec tout le reste de notre équipement dans un canoë en bois de 6 mètres de long. On a pagayé 220 km jusqu'en Colombie, en quatre semaines. En Colombie, je me suis fait voler mon passeport, donc je suis rentré jusqu'à ma ville natale de Saint-Louis, en avion. J'ai travaillé pendant l'été 2014 et j'ai remplacé mon passeport et du matériel qu'on m'avait aussi volé, puis je suis parti pour l'Alaska. J'ai roulé jusqu'à Juneau, puis je suis arrivé en Colombie-Britannique en novembre. J'ai ensuite traversé l'île de Vancouver jusqu'à Seattle, où j'ai passé toute l'année 2015. J'ai mis de l'argent de côté, écrit un livre et travaillé sur d'autres projets. À présent, je me dirige vers Los Angeles, avec pour projet de remonter le Minnesota, pour refaire un voyage en kayak. J'enverrai mon monocycle pour qu'il m'attende plus loin sur l'itinéraire. Je vais descendre tout le fleuve du Mississippi en kayak, le long de la côte du Golf, autour de la Floride, puis à travers les Caraïbes jusqu'au Venezuela. À partir de là, je continuerai mon voyage en Amérique du Sud à mono.

### Quels sont tes meilleurs souvenirs?

L'un de mes souvenirs préférés, c'est quand mon pote Colin m'a rejoint dans le Sud-Est des États-Unis. Il n'avait jamais roulé plus de 25 km à vélo, mais il a parcouru 1000 km avec moi entre Albuquerque (Nouveau-Mexique) et Phoenix (Arizona). En quatorze jours de route, on a crevé 17 fois. Les routes étaient pleines d'épines et de morceaux de métal. C'était à la fois horrible et marrant.

### Quels problèmes as-tu rencontrés?

Je suis arrivé à bout de 10 paires de patins de frein, 5 pneus, plus de 20 chambres à air, 2 paires de pédales, 3 jeux de manivelles, 2 paires de sacoches, 2 casques, 4 paires de gants, 6 cuissards, 5 paires de chaussures, 3 housses de selle et j'ai eu/cassé/usé/perdu plus d'une douzaine de lunettes de soleil (bon marché). J'ai cassé plusieurs soudures, deux guidons en PVC sur-mesure et cassé 4 fermetures éclair extra-résistantes. Je me suis fait voler mon iPad mini, mon GPS, mon passeport, des disques de sauvegarde et ma GoPro. Mon téléphone s'est fait rouler dessus. Mais je suis vivant et en bonne santé, donc heureux. Ah oui, et au Mexique j'ai grimpé un cocotier de 15 mètres de haut, attrapé une noix de coco et l'ai jetée par terre. Malheureusement elle est tombée sur mon monocycle, a tapé mon levier de frein et a cassé net la partie en métal. C'était mémorable!

### Rencontres-tu parfois d'autres monocyclistes? Es-tu déjà allé à une convention ou à une compétition de monocycle?

J'ai rencontré deux monocyclistes connus: Kris Holm, chez lui à Vancouver, avec qui j'ai parlé matériel et disciplines de monocycle. Et avant ça, j'avais rencontré Lars Clausen à Chelan (Washington). Lars avait battu le record du monde du plus grand voyage à monocycle avant moi, avec 14 700 km en 2002. Je l'ai dépassé en 2014, au Panama.



En rouge, les trajets déjà réalisés. En vert, une version grossière du prochain voyage. Les ferrys sont en bleu et le tout petit trait jaune au Panama représente 160 miles (260 km) en kayak.



Face aux grandes lignes droites de l'Amérique du Nord et dans le Nord-Ouest du Dakota



Un coin tranquille au Belize





Je ne suis jamais allé à une convention ou à une compétition. Je suis plutôt loup solitaire et je ne fais pas de monocycle pour la compétition. Si je croise d'autres monocyclistes, c'est top, mais je ne suis pas à la recherche de concours.

**Quels sont tes plans pour l'avenir ? Tu peux nous dire où tu vas voyager dans les prochains mois/prochaines années ?**

Après les États-Unis et l'Amérique du Sud, mes objectifs sont la côte africaine, depuis le Maroc jusqu'à l'Afrique du Sud et peut-être de remonter jusqu'en Éthiopie. J'aimerais aussi aller en Mongolie, au Tibet, au Bhoutan et en Inde, mais peut-être hors piste ou en montagne.

**On est très curieux d'en savoir plus sur ton équipement. Tu peux nous parler de ton monocycle et de la manière dont tu charges tout ton équipement dessus ?**

J'ai un monocycle Kris Holm 36 pouces avec des manivelles 110/137, des freins à disques hydrauliques Shimano, et un guidon en Té et un guidon triathlon sur-mesure. Mon monocycle n'a pas de vitesses, et j'ai appris, à la dure, qu'il vaut mieux mettre des chambres à air 29 pouces. (29x3 c'est le mieux, comme ça l'épaisseur supplémentaire permet de l'étirer sur mon pneu 36x27/8 (un Coker à structure renforcée, donc top).

Le guidon en Té fait maison est en acier, avec une plaque triangulaire de renfort sur l'avant. La moitié inférieure de la tige de selle est un tube en acier, soudé au guidon en té. Au-dessus du té, j'ai mis une tige de selle KH (non ajustable), que j'ai raccourcie. Et j'ai ajouté une plaque de renfort KH.

J'ai fabriqué un guidon triathlon maison, mais au lieu d'utiliser de nouveaux tubes en carbone ou en aluminium, j'ai utilisé les poignées d'origine en aluminium, que j'ai raccourcies pour éliminer la partie courbée. Puis j'ai ajouté du PVC autour, que j'ai chauffé pour le mouler à la bonne forme. Le PVC s'avère suffisamment résistant et léger, mais aussi trouvable n'importe où en cas de casse (les poignées dépassent à l'avant donc c'est la première partie du mono qui touche le sol en cas de chute. Du coup, elles protègent aussi les sacoches et la poignée de frein). Les repose-coudes en plastique ont été remplacés par des pièces en bois, plus longues, plus fines et plus durables. J'ai glissé un petit tube en PVC dans le té, perpendiculairement à la route, ce qui me permet d'y attacher des sangles; il dépasse également suffisamment pour protéger les repose-coudes en bois et les sacs en cas de chute. La selle est une KH Air [NDLR : une selle KH gonflable grâce à une chambre à air sous la housse] avec quelques ajustements. À l'intérieur de la selle, j'ai remplacé la chambre à air de 20 pouces pliée par une chambre à air plus petite provenant d'un vélo de fillette 16 pouces que j'ai récupéré à côté d'une décharge (le levier de frein était l'unique pièce cassée, c'est déplorables !). Grâce à ça, la portion avant de la selle est vide et ainsi ne vient pas appuyer contre mes « futurs enfants ». Les sacoches ont pris de l'ampleur durant les dernières années, mais maintenant j'arrive à les charger de manière plus ajustée et plus efficace. À l'origine, je ne savais pas où les attacher, ni même où les mettre (je me demandais : « Peut-on fabriquer une sacoche avant ? »). J'ai résolu le problème en les fixant en sandwich entre le guidon et le garde-boue. J'ai fabriqué un garde-boue en acier pour qu'il soit bien rigide, je l'ai fixé à l'intérieur du Té de la fourche et j'y ai attaché deux barres de support de chaque côté, fixées à la fourche (peut-être qu'à l'avenir, les fourches KH seront directement équipées d'œillets ?). Les sacoches ne sont pas très rigides, donc elles doivent être remplies pour garder leur forme. Elles ont des coutures et des fermetures éclair renforcées (de chaque côté, qui font toute la longueur horizontale) et des sangles ajustables qui peuvent se fixer sur le guidon et le garde-boue. La sacoche arrière contient un duvet 20 degrés et une tente 2 personnes ultra-light. Pour finir, un couvre-sol et ma doudoune matelassée et autres objets divers y sont fourrés. La sacoche de devant contient un matelas de sol sur le dessus (la taille du matelas enroulé correspond parfaitement à la taille de la sacoche, donc permet un bon maintien de sa forme); en dessous, il y a un sac avec des vêtements, une casserole, un bol, un réchaud, du gaz et d'autres objets divers comme une serviette de sport et des chambres à air en rab. La sacoche de devant est fabriquée de manière à être plus étroite du côté de la tige de selle, et donc à tenir entre mes jambes. Pour empêcher un renflement de la sacoche pleine, je place deux morceaux de bois étroits à l'intérieur, de chaque côté, avant de la refermer. La sacoche ronde devient carrée, c'est magique ! Puis j'attache le sac du côté le plus proche de la selle avec deux sangles. Des



Quelques rayons cassés, le matériel souffre aussi



Même les pédales sont mises à contribution et sont pourvues de sacoches



Le matériel au départ en 2013. Étalé au sol (en haut) et dans la première version des sacoches (en bas).



Des États-Unis au désert de Baja (Basse-Californie, Mexique)



Camping à 9 000 pieds (2750 m) dans la montagne de Bighorn, Wyoming

plaques de renfort à l'arrière du guidon permettent de maintenir le tout ensemble. Pas de gêne au niveau des genoux, pas d'irritation. Par contre, les genouillères sont quand même bien utiles, surtout les jours de vent. Avec mes premiers essais de sacoches, l'ensemble pesait 35 kg à vide... maintenant, on est plutôt à 40-45 kg, ce qui fait presque 50 kg chargé !

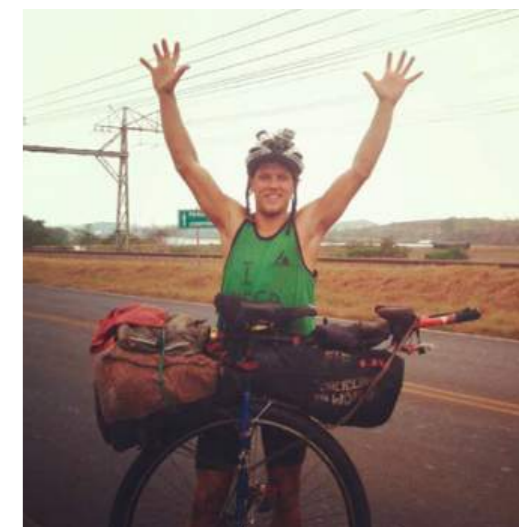
On me demande souvent ce qui pend sous mes pédales : ce sont des sacs avec du matériel de secours (notamment une couverture de survie) qui font office de contrepoids. Ils permettent que les pédales restent à l'horizontale quand je ne suis pas sur le monocycle, ce qui rend la montée bien moins dangereuse. C'est valable pour toutes les fois où je dois monter dans une côte face au vent, tout en soutenant tout mon barda très lourd et en plaçant mes pieds à l'aveugle sur les pédales.

**Tu n'es pas seulement un monocycliste hyper doué, mais aussi un artiste : peux-tu nous parler de tes livres et de tes dessins en rapport avec le monocycle ?**

J'ai écrit un livre intitulé « The Naked Unicyclist » (« Le monocycliste nu ») qui sera publié cette année. J'ai aussi écrit un livre pour enfants intitulé « Luno ! » qui parle d'un garçon qui fait du monocycle en Amérique du Sud. J'ai fait tous les dessins et peintures avec mes pieds. J'ai fait ça pour pousser mon objectif de convaincre les enfants que tout est possible et les encourager à aller essayer de nouvelles choses.

**Tu prévois de venir en France un de ces quatre ? Comment peut-on te suivre en ligne ?**

La France va devoir attendre, mais j'adorerais parcourir l'Europe d'ici quelques années. Je suis présent sur Instagram : **@UnicyclingtheWorld** et sur Twitter : **@CaryOutThere**



Rivas, la région du Sud-Ouest du Nicaragua





# Muni du Millénaire

Raconté par Tom Masson

Photos : Exa Team

Pour moi, ce deuxième Muni du Millénaire fut une très bonne expérience. Cette année, la compétition a eu lieu sur un seul jour, avec le cross le matin, la descente l'après-midi et un uphill [ndlr : course de montée] pendant la pause de midi.

La journée a donc commencé par un cross très dénivélé de 8,5 km, qui alternait passages dans la forêt et dans les vignes. C'était un parcours beaucoup plus physique que l'année dernière et le soleil qui tapait n'a pas simplifié ce parcours. On est arrivé à bout après une bonne demi-heure de souffrance. Après le cross, on a eu le droit à un uphill dans la joie et la bonne humeur, où le but n'était pas de faire le meilleur temps



mais d'aller le plus haut possible, afin de récupérer les lots placés sur le bord de la piste. C'était une idée très sympathique, adaptée aux plus jeunes comme aux plus expérimentés. Les lots étaient des places de cinéma, des sacs ou encore des porteclés en tout genre. Nous nous sommes ensuite regroupés au parc du Millénaire pour le déjeuner, avec de la tarte flambée, des hot-dogs et, bien sûr, de la bière ! Nous avons mangé sous des tentes dressées pour l'occasion, car le ciel devenait de plus en plus menaçant au fil de la journée.

En début d'après-midi, nous avons été véhiculés par les organisateurs jusqu'au départ de la descente expert, qui avait lieu au niveau des Trois Châteaux. Une descente assez roulante mais avec des petits passages techniques... et des troncs au niveau de la tête ! On était une vingtaine à prendre le départ de la descente, à peu près les mêmes que le matin sur le cross.

Les départs étaient donnés toutes les minutes (un participant par départ). Même en ayant repéré le tracé plusieurs fois, je n'ai pas réussi à échapper à quelques vilaines chutes. La descente se terminait un peu plus haut que le cross de la matinée, en bordure de forêt, après une dizaine de minutes de descente. Finalement, nous avons terminé cette journée vers 16 heures au parc du Millénaire, avec une remise des prix pour les épreuves expert et pour les épreuves pour les plus jeunes, qui avaient eu lieu en parallèle. En résumé, la journée s'est bien déroulée, sans blessure ni incident majeur (à part une crevaison au départ du cross). Un grand merci à toute l'équipe d'Exa Team qui a bien géré l'organisation, mais aussi à tous ceux qui ont fait le déplacement pour venir participer.

**On vous attend nombreux pour l'édition de 2017, qui aura lieu le week-end des 6 et 7 mai !**

## THE FAT AND THE FUNNY



Photo : Nicolas Gagnaire

par Nicolas Gagnaire

### Funi, une discipline qui envoie du lourd !

Avant d'aborder le Funi (Fat Unicycle), laissez-moi vous présenter la discipline dont il est issu, le Fat Bike.

Né en Alaska, ce vélo est avant tout une réponse à une problématique : se déplacer à deux roues sur des terrains gelés, enneigés ou encore boueux. Un VTT ne dompte pas facilement les sentiers avec de telles propriétés et l'utilisation de pneus cloutés peut s'avérer indispensable. Quant à évoluer sur une bonne couche de neige fraîche, la mission devient vite impossible.

La solution, que les Américains exportent depuis quelques années, est basée sur l'utilisation de pneus très larges et faiblement gonflés. Cela procure, au final, suffisamment d'adhérence et de portance pour rester sur le vélo aussi bien sur de la neige fraîche que sur des sols glissants.

En France, cela fait cinq ans que le Fat Bike est apparu et il commence sérieusement à faire parler de lui. Actuellement, on trouve des Fat Bike en location dans la majorité des stations de ski. Nombre d'entre elles ont misé sur l'aspect ludique. Chamrousse (Isère) propose, le vendredi matin, l'accès à une piste ; des écoles de VTT vous emmènent en randonnée dans la Chartreuse ou le Vercors ; la station du Vercors Villard-de-Lans propose plus de 130 km de parcours balisés, le premier Fat bike resort de France !



Photo : Nicolas Gagnaire



## Quelles sont les spécificités du Fat ?

### La taille de la roue

Actuellement, les Fat bikes sont équipés de jantes de 26 pouces. Un pneu Fat augmente de manière significative le diamètre de la roue: une jante 26 pouces mesure 559 mm de diamètre (il faut enlever la hauteur du rebord de la jante), soit une circonférence de 1 756 mm. Le montage d'un pneu cross comme le Maxxis Ardent 2.6 amènera le diamètre de la roue à 670 mm, soit 2 104 de circonférence, tandis que le pneu Surly Nate 4.0, sera plus haut et portera le diamètre jusqu'à 730 mm, soit 2 293 de circonférence. Il est facile de trouver un pneu plus fin que le Maxxis et un pneu plus gros que le Surly. Et pourtant, sur ces deux pneus typés cross, on trouve une différence de circonférence de 19 cm. C'est la raison pour laquelle on entend souvent qu'une roue 26 pouces Fat équivaut à une roue de 29 pouces. Une jante 29 pouces a un diamètre de 622 mm.

### La largeur du pneu

On parle de boudins, compris entre 4 et 5 pouces (entre 10 et 13 cm).

### La largeur de la jante

Il est préconisé, pour un pneu en 4,0, d'utiliser une jante entre 47 mm et 70 mm. Pour une jante en 80 mm, un pneu en 4,0 donnera un profil plat. À partir de 80 mm, un pneu entre 4,25 et 5 est conseillé. Sur une jante de 100 mm, un pneu de 4,5 minimum (ce sont des recommandations). Les jantes de Fat bike n'ont pas de bande de freinage. Elles sont montées sur un axe permettant de fixer un disque.

### Le profil du pneu

Le profil correspond au type de terrain (boue, cailloux, route, neige). En fonction du terrain pratiqué, la largeur du pneu et la disposition des crampons seront différentes (pour des cailloux, par exemple, un profil large avec crampons rapprochés). Cependant, la largeur annoncée d'un pneu n'aura rien à voir avec la réalité. En effet, la largeur de la jante est importante, car elle affectera la forme du pneu. En fonction du couple jante/pneu, la forme sera plus ou moins plate. Un profil plutôt plat sera plus adapté pour les sols meubles comme le sable ou la neige, mais pas pour encaisser des chocs comme des cailloux, des racines (et inversement pour un profil moins plat).

### La pression

C'est le gonflage du pneu qui a la plus grande influence sur la traction. L'énorme volume d'air contenu dans le pneu permet de beaucoup jouer avec la pression, jusqu'à un abaissement à des niveaux surprenants. En général, la pression s'élève entre 0,2 et 0,6 bar. En dessous d'une certaine pression, le pneu s'écrase à chaque coup de pédale, ce qui donne une sensation désagréable de rebond sur une surface dure et cause une friction importante qui nécessite beaucoup d'énergie. Lors des virages, le pneu s'aplatit plus facilement, ce qui rend la conduite floue. À contrario, au-dessus d'une certaine pression, le pneu absorbe moins les irrégularités du terrain – une perte de confort pour un effort moindre. Au début, il faudra jouer avec la pompe afin de trouver le rendement qui vous donnera la sensation de flotter au-dessus des aspérités avec une résistance au roulement minimale.



Photo : Nicolas Gagnaire

### Historique Oregon 26

Quand Surly a interrompu le Conundrum, Nimbus a travaillé avec eux afin de concevoir l'Oregon en utilisant leurs jantes et leurs pneus. Il s'agit du second monocycle de la gamme Nimbus à posséder un frein à disque. Ce partenariat a permis de sortir l'Oregon très rapidement. Actuellement, Nimbus en a vendu environ 200 dans le monde entier.

### Passage en Tubeless :

1. Dégraisser la jante
2. Mettre en place un fond de jante
3. Installer le tape (scotch)
4. Faire le tour de la roue
5. Vérifier qu'il n'y a pas de plis
6. Faire un trou au cutter pour la valve
7. Mettre en place la valve Tubeless
8. Positionner la première tringle du pneu
9. Verser le liquide latex à l'intérieur
10. Placer la seconde tringle
11. Gonfler (au compresseur si possible)
12. Vérifier le plaquage du pneu
13. Répartir le liquide



Photo : Nicolas Gagnaire

Sur le marché vous n'allez pas rencontrer beaucoup d'offres. Vous pouvez adopter un montage complet comme le Nimbus Oregon 26 ou opter pour un montage personnalisé. Beaucoup de passionnés ont choisi la seconde solution car sur un monocycle, il y a peu de pièces spécifiques : – une jante : Surly, Specialized, 9:ZERO, Sun Ringle, Velocity, Sun, Origin8, Whisky... – un pneu : Surly, Specialized, Schwalbe, 45NRTH, On-One Floater, Origin8, Kenda, Vee Tire, Maxxis... (un très large choix) – un cadre : Nimbus Oregon, Triton, Flansberrium [ndlr : cadre en aluminium fabriqué par Jakob Flansberry], Surly Conundrum, Koxo Track Monster (les deux derniers ne sont plus en production)

Il n'y a pas de particularité au montage d'un Funi. Malgré le fait qu'il s'agisse d'un pneu à grosse section avec une jante percée, vous avez la possibilité d'opter pour un montage Tubeless (exemple de combinaison : jante Surly Darryl avec On-One Floater et une valve Tubeless). Il vous faudra étanchéifier le fond de jante. Une manipulation qui demandera un peu de temps, et de la patience. En effet les pneus Fat ont une structure très souple. Cette caractéristique, associée à la basse pression, n'aide pas à plaquer le pneu à la jante. Cette opération vous fera gagner en poids et en souplesse. La suppression de la chambre à air vous fera perdre facilement 400 grammes. Cependant, les pneus Tubeless sont légèrement plus lourds que leur version standard. De plus, dans un pneu Tubeless, il est courant de mettre un liquide préventif anti crevaison afin de reboucher les éventuelles micro fuites.

Il existe d'autres Funis, mais ils ne sont pas nécessairement conçus pour un usage tout-terrain. Par exemple, le Nimbus Purple Monster (20 pouces x 4 pouces) est constitué du cadre Nimbus II Super Wide et de la jante Nimbus Snowcat.

Habitant dans l'agglomération grenobloise, j'ai un accès rapide aux montagnes. Je l'utilise en toute saison.

En hiver, plusieurs possibilités pour pratiquer dans la neige : soit directement sur des pistes de ski de descente (Chamrousse, une piste dédiée le vendredi matin) ou lors d'événements sportifs (Fat Bike Show, VTT Givré, Ski Rando Tour, Derby VTT...), mais également sur les abords des chemins de ski de fond (en respectant les traces), de raquettes et des sentiers piétons. La maniabilité de la bestiole dépendra du type de neige. L'idéal est une bonne couche de poudreuse fraîche sur une surface dure. Vous pouvez aisément rouler dans 40 cm de poudreuse légère. Une piste damée est également un bon terrain de jeu. Sur une pente raide et une piste bien dure, j'ai tendance à opter pour un pédalage régulier : en limitant les à-coups on évite les pertes de contrôle. Le moins agréable, et ce qui va vous demander un ajustement de la pression, est un terrain où la couche de neige est dure mais n'est pas capable de porter une partie de votre poids. À peine le poids transféré sur le monocycle, celui-ci s'enfonce. Et plus le monocycle s'enfoncera, moins le départ sera facile. Durant l'automne et le printemps, en station, dans les chemins boueux, les sensations de glissade sont grisantes. Le pneu Surly Nate raccroche rapidement et permet d'être en confiance. L'été, même sur terrain sec, ce tracteur vous procurera beaucoup de plaisir en réduisant le phénomène de rodéo lors

## Jakob FLANSBERRY

Je travaille dans une boutique de vélo depuis trois ans, donc je suis constamment bourré par les "technologies" dans le domaine du vélo. Le Fat bike étant une des plus populaires, je n'ai pas eu le choix. Je m'en suis monté un. Un monocycle et un vélo. J'ai essayé le mono Fat dans plusieurs conditions, pour finir comme bolide de neige uniquement. Les opinions sont toutes vraiment différentes. Certains vont adorer comme mono toutes saisons, d'autres n'aimeront juste pas. Dans la neige au Québec, c'est parfait. Je roule majoritairement dans les sentiers de raquettes ou les sentiers spécialement aménagés pour les Fat bikes. Certains ne croiront pas la différence entre un pneu de 3 et de 4 pouces de large; l'expliquer n'est pas facile non plus, il faut l'essayer. La différence de flottaison n'est aucunement proportionnelle à la largeur des pneus! Pour apprécier, il faut le terrain, aussi. Sur les routes, c'est horrible. Sur les terrains mous, c'est impressionnant. En tant que fabricant sur-mesure, les cadres pour ces pneus énormes sont mes meilleures ventes. Le peu d'options de cadres sur le marché m'avantage vraiment. Les moyeux plus larges (125 mm) sont recommandés quand on dépasse la barre du 4 pouces. Les moyeux 100 mm avec un pneu 4 pouces sont une configuration standard. C'est ce pour quoi, personnellement, j'ai opté. Tout ça pour dire : « Essayez-les ! »

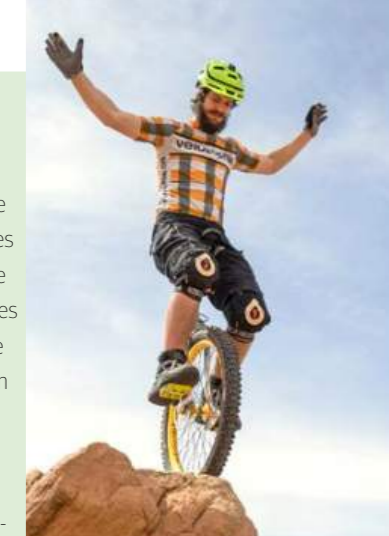


Photo : Scott Wilton



Photo : Jakob Flansberry

Les fameux cadres Flansberrium faits sur mesure pour toutes largeurs de roues



## Arnaud PILATO

La rencontre entre un Funi et moi, c'était à Dole en 2011, lors de la 7<sup>e</sup> CFM: le modèle Oregon de Nimbus. Mes premières impressions étaient négatives et subjectives. Les détails de ce monocycle, notamment la dimension du pneu, me renvoyaient à l'inutilité et à la « frime » ! Rien que ça ! Eh bien, que de sottises... En effet, je participe depuis peu aux épreuves du downhill lors des championnats. Pour cela, j'utilisais mon Kris Holm 24 pouces... Très limité, alors que mon plaisir grandissait à mesure que je pratiquais cette discipline. J'ai donc investi. Après réflexion et beaucoup de recherches, j'ai succombé au modèle Oregon. Je l'ai donc mis à l'épreuve lors d'une descente. Pur bonheur: une très bonne sensation de glisse grâce à l'adhérence du pneu (grande surface d'appui) et à l'absorption des chocs. Cependant, le phénomène de rebond (effet « trampoline ») surprend. Il se produit lors du passage sur une bosse ou un nid-de-poule, car le pneu atteint sa capacité d'appui. J'ai aussi testé les capacités de l'Oregon sur différents types de terrain. Sur chemin, il reste agréable et maniable malgré sa tendance à fatiguer et à ralentir très rapidement. Récemment, sur la neige, un vrai régal ! Une surprise: il préserve une maniabilité et une excellente adhérence. Pour conclure, ce type de monocycle est fait pour ceux qui souhaitent pratiquer sur des terrains extrêmes ! Neige, sable, grande descente ou chemins escarpés... Il sera un bon compagnon de route.

de passage dans la caillasse. Vous sentirez une suite de mini rebonds parfaitement contrôlés. Lorsque l'on roule sur un nuage, on ne va pas nécessairement chercher à se frayer un passage. Sur terrain dur, en fonction de la pression, on peut se faire surprendre par le rebond suite à un obstacle. Vous pouvez en faire un atout: en effet, grâce au gros volume d'air présent entre la jante et le terrain, vous pouvez amorcer un appel – en poussant votre poids sur les pédales – ce qui vous fera décoller facilement.

Sur route goudronnée, l'effort fourni est vraiment important et l'usure des crampons de votre pneu est rapide.

Un terrain que je n'ai pas encore exploré (mais ce n'est qu'une question de temps), c'est le sable. Tout comme la neige, le sable peut être de différente consistance. Un terrain de jeu infini...

Je l'utilise principalement en descente: en effet, en cross-country, son poids et sa résistance au roulement me font préférer mon KH26.



Photo: Joshua Torrains



Photo: Nicolas Gagnaire

## Et ensuite ?

### Vers des pneus toujours plus gros...

Les fabricants commencent à proposer des pneus taillant au-delà de 5 pouces. Par exemple, Vee Tire vend le Snowshoe 2XL 5.05 pouces. Ils ont également conçu le modèle Snowshoe 5.6 pouces. Il ne s'agit encore que d'un prototype. Ces pneus sont montés sur des jantes de 103 mm.

### Nouveaux cadres pour ces pneus

Le futur chez Nimbus passe par un cadre aluminium. Ce nouveau modèle, disponible depuis avril 2016, s'appelle le Hatchet. Il possède une jante de 82 mm de marque Nimbus et est équipé du pneu Maxxis Minion FBR 4,8 pouces. Avec un kit Tubeless, vous pouvez le convertir. Il est équipé de base d'un frein à disque. L'utilisation du D'brake est abandonnée au profit d'une fixation standard. Ce magnifique cadre permet d'accueillir le pneu Snowshoe XXL 5,05 pouces... et les autocollants en jettent !

Ce modèle remplace l'Oregon 26. L'axe restant le même, les heureux possesseurs de l'Oregon souhaitant passer le pas des 5 pouces et changer le support de l'étrier de frein peuvent installer ce nouveau cadre sur leur fidèle monture.

Merci à Joshua Torrains pour ces informations.



par Julien Perrot

Voilà cinq saisons que la ligue de monobasket française existe. Créée sous l'impulsion de quelques monocyclistes férus de basket en 2011, elle partait de l'idée de mettre sous une bannière commune l'ensemble des tournois qui fleurissaient un peu partout en France.

La saison 2015-2016 s'est achevée les 25 et 26 juin 2016 avec le tournoi de Bordeaux. Retour sur une année riche en monobasket. Riche d'abord sur le nombre de tournois. Pas moins de huit tournois cette saison pour une année assez intense. Riche également par la personnalité de chaque tournoi, les uns proposant un temps de jeu maximum, d'autres des temps de partage et de convivialité, des derniers des matchs longs et intenses. Riche également par son classement final, qui pourrait surprendre, mais qui reflète bien les évolutions des équipes et les objectifs de la ligue: Quelques précisions sont nécessaires: le classement final prend en compte les tournois pour lesquels au moins 8 équipes étaient présentes. Cette règle met de côté cette année les tournois de Scionzier, de Brumath et de Bordeaux. Ensuite, parmi les 5 tournois restants, seuls les 4 meilleurs résultats de chaque équipe sont pris en compte. Ce point ne concerne qu'Animafond et Rennes Monostars (équipe « Crêpes »), les deux seules équipes à s'être alignées sur l'ensemble de ces 5 tournois.

Passons maintenant au classement:

31 équipes au total ont participé à au moins un tournoi cette année, légèrement moins que l'an dernier. Dans la moitié basse du classement, on retrouve les 20 équipes ayant participé à peu de tournois: seconde ou troisième équipe d'un club, équipe reconstituée, équipe junior. Heureusement qu'elles sont présentes, car ce sont elles qui créent la diversité dans nos tournois. À la 11<sup>e</sup> place,

# Ligue de monobasket

## Saison 2015-2016



Photos: Vincent Briot

les Roule Ta Bille, qui malgré une habitude des deuxième moitié de classement, se distinguent par une assiduité presque parfaite (7 tournois sur 8). À la 10<sup>e</sup> place, on trouve les Troubadours, avec 3 tournois comptabilisés et des résultats situés en milieu de tableau, et une équipe qui progresse. En 8 et 9<sup>e</sup> place, les WOOM blanc et les AOC Rond prouvent qu'ils en ont dans le ventre avec seulement 2 tournois à leur actif mais un podium à chaque participation. En 5, 6 et 7<sup>e</sup> place, Les Wheel Frite, les RMS Crêpe et les Monogygotes, tous les 3 très assidus aux tournois, obtiennent une place bien méritée.

La surprise du classement se situe en égalité, à la 3<sup>e</sup> position du classement, puisque les champions du monde en titre et leur dauphins, à savoir le Woom Noir et les Cycl'ass, se partagent la médaille de bronze. Un petit manque d'assiduité aux tournois (seulement 3 tournois comptabilisés sur 5) ne leur permet pas d'atteindre les plus hautes marches du podium cette année. Et enfin, tout en haut du classement, on retrouve 2 équipes ayant clairement mérité leur place par leur engagement tout au long de l'année et la qualité de leur jeu, à savoir Anim'A Fond et BAM. Les Brévinos (BAM) dament le pions aux Ingréens (AAF) de quelques petits points, en réalisant 3 podiums sur 4 tournois. La jeune équipe d' Anim'A Fond prouve cette année qu'il faudra compter sur elle dans les saisons à venir !

Ces 7 dernières équipes seront présentes cet été en Espagne pour chercher à rafler la récompense ultime, la première place du tournoi de basket des Unicon 18 ! Et nous nous retrouverons bien sûr dès août 2016 pour une nouvelle saison que nous espérons aussi riche que celle-ci.



# Dans la roue de Clément Pujol

## Bonjour Clément, peux-tu te présenter?

Bonjour, mon nom est Clément Pujol, j'ai quinze ans et j'habite à Scionzier, en Haute-Savoie. Je suis étudiant en services à la personne et au territoire, filière que je suis pour devenir coach sportif.

## Quand as-tu commencé le monocycle?

J'ai commencé le monocycle il y a quatre ans, grâce à mes cousines. Au départ, ce n'était qu'un défi pour les égaliser et réussir à maîtriser un nouveau sport, mais au final c'est devenu ma passion.

## Qu'est-ce que ça a changé dans ta vie?

Très bonne question! Ce sport m'a fait découvrir des personnes exceptionnelles que je n'aurais probablement pas rencontrées dans un autre sport. D'ailleurs, mes meilleures amies, je les ai rencontrées en faisant du mono.

## Quelle est ta discipline de prédilection?

L'athlétisme, car c'est cette discipline qui m'a été apprise au début et donc celle dans laquelle j'ai le plus percé pour le moment. Mais je dirais plus particulièrement le parcours IUF. Il y a aussi le flat que j'aime beaucoup et dans lequel je commence aussi à me débrouiller. Cependant, je suis très polyvalent : je pratique aussi le trial, le street, un peu de cross, de basket et de longue distance.

## Rappelle-nous tes meilleurs résultats.

Lors de ma première CFM en 2014 à Brumath (Bas-Rhin), qui reste pour moi un de mes plus beaux souvenirs depuis que je fais du monocycle, j'obtiens neuf titres dans ma catégorie, je finis 1<sup>er</sup> au 50 m 1 pied, au 100 m, en saut en hauteur, en saut en longueur et au parcours IUF. Je finis également 2<sup>e</sup> en 400 m et en trial et enfin 3<sup>e</sup> en 10 km et en flat. En 2015, la CFM a lieu dans ma ville, à Scionzier, et j'obtiens neuf titres dans ma catégorie. Je finis 1<sup>er</sup> au 50 m 1 pied, au 100 m, au relais 4x100 m, au 400 m, au parcours IUF, au 10 km et en saut en longueur, et je suis 2<sup>e</sup> en course de côte et en basket. J'obtiens aussi 7 titres toutes catégories : je deviens donc champion de France du 50 m 1 pied et du 400 m, je finis 2<sup>e</sup>



Photos: Romain Gadiolet



Photos: Zoé Hébingier

en saut en longueur, au 10 km et au parcours IUF (où je termine encore une fois derrière mon entraîneur Jérémy Caire) et 3<sup>e</sup> au 100 m et en street.

## À quelle fréquence roules-tu?

J'essaie de rouler un peu tous les jours, mais lorsque je suis à l'internat, je ne peux rouler qu'une fois par semaine.

## Quels sont tes objectifs pour les prochaines compétitions?

J'ai la chance de pouvoir participer à l'Unicon en Espagne, où je me mesurerai aux meilleurs monocyclistes du monde. Je serai également présent à la prochaine CFM à Montpellier.

## Quelle est ta figure préférée?

Je n'ai pas vraiment de figure préférée ; je dirais que j'aime beaucoup les rolls et les grosses rotations comme le 900. Sinon, la figure qui me donne le plus de sensations, c'est le seat whip [ndlr : figure qui consiste à sauter et faire passer la selle sous le monocycle, d'arrière vers l'avant, puis re-atterrir dessus], même si je ne l'ai jamais réellement pratiquée.

## J'aime/J'aime pas (à propos de monocycle bien sûr!)

J'aime beaucoup l'ambiance dans les compétitions et j'adore le fait que même en compétition, nous restons tous solidaires. J'aime aussi beaucoup ce sport car il m'aide à me détendre dans les moins bons moments. Le seul point négatif est le manque de club et de conventions en France.



Photos: Frédéric Pujol

## Est-ce que tu feras encore du monocycle à 30 ans?

Cette question est assez complexe pour moi, je ne me la suis jamais vraiment posée... Tout ce que je peux dire, c'est que pour moi, il n'y a pas d'âge pour pratiquer sa passion.

## Est-ce que tu as un rider préféré (actuel ou passé)? Pourquoi?

Oui, j'en ai plusieurs, Adrien Delecroix et Eli Brill sont mes préférés pour leur niveau en flat, leur créativité et leur facilité à plaquer des tricks énormes. Après, j'aime beaucoup Cyril Mercat pour son style particulier en flat.

## Un dernier mot?

J'aimerais remercier ma famille pour tout ce qu'elle fait pour moi, ainsi que mon entraîneur Jérémy Caire et mon entourage, qui m'aident à accomplir mes projets. Et enfin, j'aimerais remercier l'équipe du Girafon pour cet article!



# Roulez Jeunesse



Photos : Roulez Jeunesse

## La naissance de Roulez Jeunesse racontée par son fondateur

« Je m'appelle Gérald, j'ai 44 ans... » Non, je ne fais pas partie des alcooliques anonymes ! J'étais à la recherche d'un sport facile à pratiquer partout, à tout moment et accessible. Un sport basé sur l'équilibre (rappel des sports pratiqués dans ma jeunesse) et surtout, pas traumatisant pour le dos. Un jour, une amie me dit : « Pourquoi ne ferais-tu pas du mono ? » Du mono ??? Kesako ??? « Mais si, me dit-elle, tu en vois parfois au cirque ! Moi d'ailleurs, j'en pratique dans un club sur Genève ! » En club ? Ça existe, ça ? Après cette conversation, je suis allé voir de plus près, à Genève, au club Casse rayons, où l'accueil a été super ! Il y avait des jeunes, des tout jeunes et des vieux, comme moi. Tous sur des monos, à prendre du plaisir. Après quelques explications sur le monocycle, ses avantages, ses possibilités et des consignes de sécurité, me voilà parti, mono à la main, prêt à m'élancer tel un artiste sur la piste. Bon, cela n'a duré qu'une demi-seconde... Cela paraît si simple et si compliqué à la fois, de trouver le point d'équilibre sur cet engin à une roue. Au bout de quelque temps, mon premier tour de roue pointe son nez, et là, une superbe sensation m'envahit. Après deux saisons passées avec les Casse rayons, je décide de faire connaître cette superbe activité dans mon village : Bons-en-Chablais (Haute-Savoie). Ayant entendu parler de l'existence d'un club dans mon département, le Cycl'one, je prends contact avec eux, récolte de bons conseils et me voilà lancé dans l'aventure de la création d'un club, que j'appellerai Roulez Jeunesse. J'effectue toutes les démarches nécessaires auprès de la mairie pour avoir les autorisations,

Roulez Jeunesse, à Bons-en-Chablais  
Président : Gérald Viollet  
Tél. : 06 33 87 20 55 (après 18 h)  
Email : gerald.viollet@dbmail.com



une subvention de départ, l'accès à une salle et un stand au forum des associations, en septembre 2012. Deux mois plus tard, l'accès à la salle des fêtes une heure par semaine est accordé. C'est parti !

## Les débuts

En octobre 2012, Roulez Jeunesse compte deux membres actifs, le Président et son fils. Rapidement, quelques personnes s'y intéressent et à la fin de la première saison, il y a sept adhérents. En 2013, un premier déplacement à Forcalquier avec six monocyclistes et leur monture, puis une CFM à Saint-Brévin à laquelle nous envoyons cinq participants. Le fait que tout le monde débute dans la pratique, que le temps d'entraînement soit limité (une petite heure par semaine dans une salle, entre le tir à l'arc et la danse) participe certainement au fait que les deux premières années voient une partie des membres se décourager et que les inscriptions vont et viennent. Depuis l'année dernière nous avons un noyau de pratiquants capables de rouler en extérieur et une nouvelle dynamique. Nous avons fait quelques démos à différentes occasions communales et organisé des demi-journées d'initiation, ouvertes à tous.

## Aujourd'hui

Depuis septembre dernier, nous bénéficions d'un créneau horaire hebdomadaire de deux heures en gymnase. Cela nous permet de faire des choses différentes : nous nous essayons un peu au basket, un peu au hockey et nous accueillons un nombre de

débutants de plus en plus élevé. Nous sommes actuellement trente adhérents (onze adultes, onze enfants de plus de 10 ans et huit enfants de moins de dix ans), dont onze filles. Nous avons participé à la dernière CFM, organisons régulièrement des sorties sur les chemins forestiers alentours et commençons aussi à participer à des randos VTT dans la région.

## La suite

Un de nos membres va participer aux prochains Unicon. Nous allons organiser un déplacement pour la prochaine CFM, où nous espérons participer en plus grand nombre. Comme notre club prend de l'ampleur, nous allons mettre en place des entraînements un peu plus structurés pour les débutants. Pour l'instant, cela correspond plutôt à de la pratique libre dans un lieu commun. L'ambiance est conviviale et nous visons plus le plaisir que la performance.

## Nos activités

Nous pratiquons des entraînements en salle pendant la période hivernale (qui est assez longue chez nous) et dès que les beaux jours reviennent, nous sortons faire des balades plutôt tout-terrain (sur les chemins alentours). Nous faisons aussi un peu d'entraînement sur stade, avant la CFM. Et puis nous participons à des manifestations communales, hameau de Noël, carnaval, foire Saint-Martin, forum des associations, etc. durant lesquelles nous organisons des séances d'initiation ou des petites démos.





Photo : Paul Sergent



Photo : Didier Record

### Mon utilisation des pédales auto

Quand j'ai passé mon diplôme d'animateur sportif, lors de sorties avec les clubs de VTT, j'étais étonné de voir les plus petits (une dizaine d'années) les utiliser. Je me suis dit : « Pourquoi pas les utiliser sur mon mono en tout-terrain ? » J'ai alors commencé à les utiliser, et c'est vrai que j'ai vu la différence : les pieds ne bougent pas lors de secousses, et en montée c'est super, on peut tirer sur les pédales.

Avant une CFM, j'appelle les organisateurs pour m'assurer que je vais pouvoir les utiliser. Car rien n'est indiqué dans les règlements à ce sujet. Et là, surprise ! Les pédales automatiques en tout-terrain n'étaient pas acceptées par l'organisateur ! Du coup, cette année-là, j'ai remis mes pédales au placard, snif, snif. Depuis ce jour, je n'ai plus utilisé de pédales auto en tout-terrain. Pour palier ce manque d'accroche, j'ai cherché des bonnes pédales de VTT DH avec des gros picots et j'en suis très content. Deux années s'écoulent et, voulant progresser dans d'autres disciplines comme le 10 km en 24 pouces, je décide d'acquérir un 24 race light avec l'aide du CDK. Je reçois l'engin une semaine avant une CFM et je monte directement les pédales auto dessus. Deux trois essais, histoire de tester avant la compétition, et c'est parti, direction les championnats. Le jour de la course, mon objectif était d'attraper le groupe de tête et de faire un podium. Top départ : j'accroche la 3<sup>e</sup> place dès le début, la cadence est très rapide. Devant moi, Adrien Caire et Antoine Bienaimé. Je reste derrière, bien sagement. Quelques kilomètres plus tard, Adrien, pas en grande forme, ralentit la cadence. Je m'accroche donc derrière Antoine pour assurer une deuxième place. À 200 m de l'arrivée, fulgurante remontée d'Adrien qui nous dépasse tous les deux, Antoine accélère pour suivre Adrien et l'empêcher de remporter l'épreuve... mais c'est trop tard. Du coup, moi aussi, je me dis « Bon, on va accélérer la cadence », et bim ! Première chute à deux pas de l'arrivée. J'ai décroché à temps, je ne me suis pas fait trop mal. Je remonte sur mon mono, essaie de reclipser tant bien que mal sur les pédales, derrière ça arrive, il faut vite remonter dessus pour franchir la ligne d'arrivée. De justesse, j'arrive 3<sup>e</sup> : ouf ! Avant cette course en 24 race, j'utilisais un 24 standard qui me servait pour le basket, pour le hockey et, en changeant de pneu, pour le tout-terrain. J'étais toujours dans le groupe de tête au départ, mais impossible de maintenir leur cadence et de rester devant le reste de la course. Depuis que je suis en 24 race et avec des pédales auto, rien à voir, c'est plus facile ! En compétition en France, seuls les frères Caire et moi utilisons ce type de pédales. Au niveau mondial, il me semble qu'il y a d'autres personnes, comme Scott Wilton par exemple.

Lors des UNIOEC l'été dernier, sur la ligne de départ, Marco vient me voir et me dit : « Il y a des compétiteurs allemands qui sont venus me voir pour dire que normalement, les pédales auto ne sont pas autorisées ». Marco n'étant pas du même avis et, ne sachant pas vraiment ce qui est indiqué dans les règlements concernant les pédales auto, décide de me laisser partir. Il me dit aussi : « S'il y a réclamation, tu seras déclassé ». Bref, je ne comprends pas trop pourquoi on autorise ces pédales aux championnats du monde et pas en Allemagne apparemment. Je ne pense pas que les pédales auto soient indispensables. Dans mon cas, j'ai senti la différence sans entraînement supplémentaire, donc elles me sont bénéfiques, c'est sûr. Aux UNIOEC, je me fais battre par les Allemands qui excellent dans cette discipline... et pourtant, ils n'utilisent pas de pédales auto ! Ils ont juste un entraînement plus poussé que moi. Pour ma part, je ne peux pas y consacrer plus de temps.

# Pédales automatiques

par Paul Sergent

## C'est quoi, une pédale auto(matique) ?

La pédale auto est une plate-forme avec un système d'accroche qui va maintenir la chaussure, elle-même équipée d'un petit sabot. En clair les pieds sont accrochés aux pédales.

Avec des pédales plates classiques, on appuie à droite puis à gauche. Avec des pédales auto on appuie à droite en tirant à gauche puis on appuie à gauche en tirant à droite.

Selon moi, il y a plusieurs avantages. Le premier gros avantage est de pouvoir utiliser les deux jambes en même temps ce qui permet un gain de puissance et une gestion de l'effort. Le deuxième est surtout visible lors des courses sur route en 24 pouces : quand il faut garder une cadence importante, les pieds ont tendance à se décaler. Ce système permet de garder le pied bien en place. D'ailleurs, avant de passer en pédale auto, je suis tombé plusieurs fois à cause des pieds qui se décalaient vers l'extérieur. Le troisième avantage intervient au moment d'une grosse montée, quand la cadence ralentit. Le fait d'avoir les pieds collés aux pédales permet de tirer et de pousser tout en étant en danseuse.

Mais il y a quand même quelques inconvénients. D'abord, l'idée d'avoir les pieds accrochés aux pédales fait clairement peur. Il est vrai qu'il faut s'habituer au système et surtout bien le régler pour que le pied puisse se décrocher rapidement en cas de chute. Un réglage sur les pédales permet de régler la sensibilité. Ensuite, les chaussures adaptées au système sont un peu plus rigides que des chaussures de tous les jours. Lors des premiers tests, j'avais mal aux doigts de pied, je ne les sentais plus. En fait, ce n'était pas vraiment les chaussures mais plutôt la position des cales sous les chaussures qui faisait que ça m'appuyait sur des nerfs. En discutant avec d'autres personnes, j'ai donc changé les pédales, en prenant des pédales moitié plate-forme moitié clip. Cela permet de mieux répartir le poids et la superficie d'appui.



Photo : Alain Coupey



Photo : Michael Tomczyk



# Nantes Street Jam

Photos: Vincent Briot



Le 16 avril 2016, une quinzaine de monocyclistes se sont retrouvés à Nantes pour un week-end de street jam dans les rues de la ville.

## Le street, kezako ?

La street (rue dans la langue de la perfide Albion), c'est l'art d'utiliser le mobilier urbain pour y placer ses plus belles figures et ses sauts les plus impressionnants.

À Nantes, les lieux propices (spots) sont nombreux et lors de cette rencontre (jam), les participants s'en sont donné à cœur joie. Ils ont, pendant plusieurs heures, gratifié le public de flips (rotation des pédales et de la roue), slides (glissade du monocycle sur une barre, calé sur la pédale ou la manivelle), spins (saut au-dessus du monocycle et tour de l'engin sur un ou plusieurs tours, avant de retomber dessus), voire de saltos avant!

Le Girafon vous en livre un reportage photo signé Vincent Briot, ainsi qu'une interview des frères Mercat, rencontrés à cette occasion, par François Wurmser (page suivante).

Vous pouvez aussi consulter les réactions « à chaud » avec les résultats de la compétition sur Internet : [monocycle.info/street-flat-impressionnant-a-nantes](http://monocycle.info/street-flat-impressionnant-a-nantes)

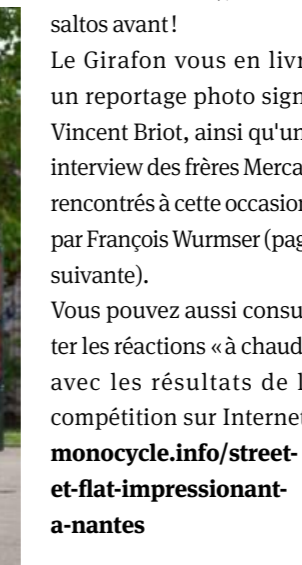






Photo : Vincent Briot

# street & flat alexis & cyril Mercat

pas à cause du mono. Du coup, pendant trois quatre ans, j'ai dû rouler un peu en pointillé. Maintenant, vu que je n'ai plus trop de soucis, ça fait bien plaisir de rouler et de ne plus être limité. Comme j'ai pas mal de temps libre en ce moment, je me fais trois ou quatre sessions par semaine.

## *Quelles sont vos disciplines ?*

**Cyril :** Le freestyle. (rires)

**Alexis :** Je fais aussi beaucoup de 30 m wheel-walk. (rires)

**Cyril et Alexis :** Non, on fait surtout du flat. Après, sur des événements comme la jam d'aujourd'hui, j'aime bien essayer de faire un peu de street. Parfois, je fais quelques sessions street à l'entraînement, pour ne pas être trop ridicule pendant les rencontres.

## *Avez-vous déjà essayé de toucher à d'autres disciplines, par exemple le tout-terrain ?*

**Cyril :** Je m'étais acheté un 29 pouces il y a quelques années et puis on faisait de la course d'orientation avec mon père, dans la montagne, avec le 29. C'était très sympa, mais je ne suis plus motivé par le flat... et si vraiment, plus tard, j'arrête le flat, je passerai peut-être sur une autre discipline, pour ne pas arrêter le mono.

**Alexis :** C'est vrai qu'au début, on faisait pas mal de muni : on aimait bien aller dans la montagne et puis monter, descendre, un peu comme ça, à l'arrache. Après, ça prend quand même du temps de monter tout là-haut à pied, c'est long. On faisait aussi pas mal de trial, mais à partir du moment où tu progresses bien, t'essaies de trouver des murets plus hauts... et là où on habite, on ne trouvait pas de spot de trial. Tous les murets étaient sur des emplacements de parking et les sessions trial devenaient vite tristes. C'est pour ça qu'on s'est tournés vers le flat. Bizarrement, les parents ne voulaient pas qu'on achète des palettes et qu'on les mette dans le jardin !

## *Et niveau compétition, participez-vous souvent ? Ça vous motive, avez-vous fait des résultats ?*

**Alexis :** On va à pas mal de conventions. Sur les EUC et l'Unicon par exemple, parce qu'on s'est développé un bon groupe de potes à l'international et que ça fait toujours plaisir de les recroiser en compétition.

**Cyril :** En France, on a participé à deux CFM et on essaie aussi d'aller à Dijon parce que c'est sympa, il y a une sacrée ambiance

## *Bonjour, qui êtes-vous ?*

**Cyril et Alexis :** Nous, c'est Alexis et Cyril Mercat. On vient du Bourget-du-Lac, à côté de Chambéry. Ça fait environ dix ans qu'on sait faire du monocycle, qu'on sait rouler, mais ça fait six ans qu'on s'est vraiment mis à faire des sauts, des figures et des compétitions.

## *Que faites-vous dans la vie ?*

**Cyril :** Je suis étudiant en génie mécanique à Annecy.

**Alexis :** Moi, je suis en 3<sup>e</sup> année de médecine à Grenoble.

**Cyril et Alexis :** Et on arrive quand même à se trouver du temps pour rouler !

## *Comment avez-vous commencé le mono ?*

**Cyril :** À la base, c'était notre sœur qui avait un monocycle d'initiation et qui a commencé à rouler.

**Alexis :** Elle s'était mise en tête de nous apprendre à faire du monocycle, du coup on n'a pas trop eu le choix ! (rires)

**Cyril :** Dans un premier temps, on a appris à rouler en avant, puis en arrière... un peu les bases, quoi.

**Alexis :** Et surtout, un été, on se faisait bien ch... Alors on se lançait des petits défis, du genre essayer de monter une pente en herbe. Puis, on a regardé des vidéos sur Youtube et là, on a vu Kris Holm qui faisait ses trucs de fou. Du coup, ça nous a bien motivés pour nous y mettre sérieusement.

## *Vous vous entraînez beaucoup ? Vous vous tirez la bourre ? Qu'est-ce qui vous fait progresser ?*

**Cyril :** Je roulais beaucoup, encore récemment, mais j'ai un peu moins roulé cette année. On se motive trois quatre heures par semaine au moins.

**Alexis :** Moi, j'ai eu pas mal de soucis d'articulations, notamment aux chevilles. J'ai eu deux opérations du genou, mais ce n'était



Photo : Vincent Briot

à chaque fois et ça fait plaisir de voir les potes. Niveau résultats, ce n'est pas glorieux [Le Girafon : « T'as gagné la Jam ! »]. Moi j'ai été plusieurs fois 2<sup>e</sup> ou premier à Dijon et qualifié à l'Unicon [Le Girafon : « Finaliste en flat, c'est quoi, c'est les 12 premiers mondiaux... c'est pas mal, hein ! »]

**Alexis :** Moi, je n'ai pas encore trop de résultats. L'année dernière à Dijon, on a fait premier et deuxième en flat. Et à l'Unicon, j'étais à la limite de me faire qualifier : c'est le but de l'Unicon de cet été, de se qualifier.

## *À quels monocyclistes voudriez-vous ressembler ?*

**Alexis :** Papi Pablo alias Monsieur K ! (rires) Non, plus sérieusement, vu qu'on fait pas mal de flat, il y a plusieurs riders dont j'essaie de m'inspirer un peu. Il y a les Pohäm un peu et Josef Sjönnby le Suédois. Après, chaque rider a quelque chose à apporter au niveau flat, mais si un jour je pouvais avoir un style qui pouvait ressembler au style de Josef Sjönnby...

**Cyril :** Moi, ce serait mon pote Lorenz Pohäm, qui a quand même un sacré niveau et qui a une facilité assez déconcertante à poser les pieds sur des tricks absolument fous.

## *Et niveau tricks, est-ce qu'il y en a un qui vous fait rêver ?*

**Cyril :** Moi, c'est le 900 backside. C'est un 900 unispin avec la jambe qui passe devant le mono et qui vient se remettre derrière. C'est l'inverse d'un side. Je ne pense pas que ça a déjà été fait. C'est un trick assez compliqué qui me résiste depuis une bonne année.

**Alexis :** Moi, je m'étais entraîné, il y a trois ans, à lancer un... je ne sais pas comment l'appeler, peut-être "fakie maxwhip" : il faut commencer à rouler en arrière, et puis balancer le mono en arrière pour qu'il fasse un tour, et retomber sur les pédales. En me motivant un peu, j'avais réussi à retomber la selle entre les jambes. Mais on casse beaucoup de pédales... Ce sera pour cet été, peut-être, j'espère !

## *Comment vous voyez-vous faire du monocycle, dans dix ans ?*

**Cyril :** Moi, dans dix ans, je ne sais pas si j'aurai continué le flat. J'aurai peut-être changé de discipline pour me mettre au muni

ou... je ne sais pas ! En tout cas, je n'arrêterai pas de voir les potes du monocycle, parce que ce sont de vrais amis.

**Alexis :** Tous les étés maintenant, on passe au moins un mois à se faire des trips avec des potes et c'est vraiment sympa d'avoir un mix de culture. Tu imagines, on est allés au Canada et aux États-Unis ! Tout le monde est vraiment sympa. On s'est vraiment beaucoup fait accueillir chez des monocyclistes, on compte en accueillir nous-mêmes... c'est vraiment cet échange qui nous motive.

## *Avez-vous fait des trips chez des monocyclistes ?*

**Cyril :** Ça a commencé il y a deux ans, où avant l'Unicon on s'était fait toute une petite ronde en Pennsylvanie, à New York, en Ontario... On est allés chez Eli Brill, chez Dan Colvin, chez Jack Seben et chez Max Peabody.

**Alexis :** Et l'été dernier, il y avait les EUC à Miskolc en Hongrie, et du coup on a pris la voiture des parents et on l'a remplie avec... Damien Dyonne, Tim Desmet de Belgique et Max Peabody qui est canadien. Et on s'est fait tout un road trip. On est allés en Suisse voir Pierre Sturny, en Hongrie chez Aidan Teleki et en Autriche chez les Pohäm. Ça fait des tours bien sympas. Cet été, on va avoir du monde à la maison, on va encore se faire un road trip pour aller en Espagne. On va passer un bon été... et ce n'est pas dernier !

## *Vous faites pas mal d'images aussi, de vidéos. C'est quelque chose qui vous motive ?*

**Cyril :** Moi, ça doit faire deux trois ans que je me suis un peu lancé à faire des vidéos d'un peu meilleure qualité. Après, il y a énormément de trucs à apprendre, mais c'est motivant de rouler et en même temps d'acquérir des compétences en vidéo. Au final, on fait des petits films qui rendent un peu mieux que ce qu'on le faisait il y a quelques années.

**Alexis :** Après, ce qui nous limite un peu, c'est qu'on peut se filmer seulement quand on se rencontre. Et vu que je suis à Grenoble et Cyril à Annecy, on ne peut pas se filmer tous les jours.



