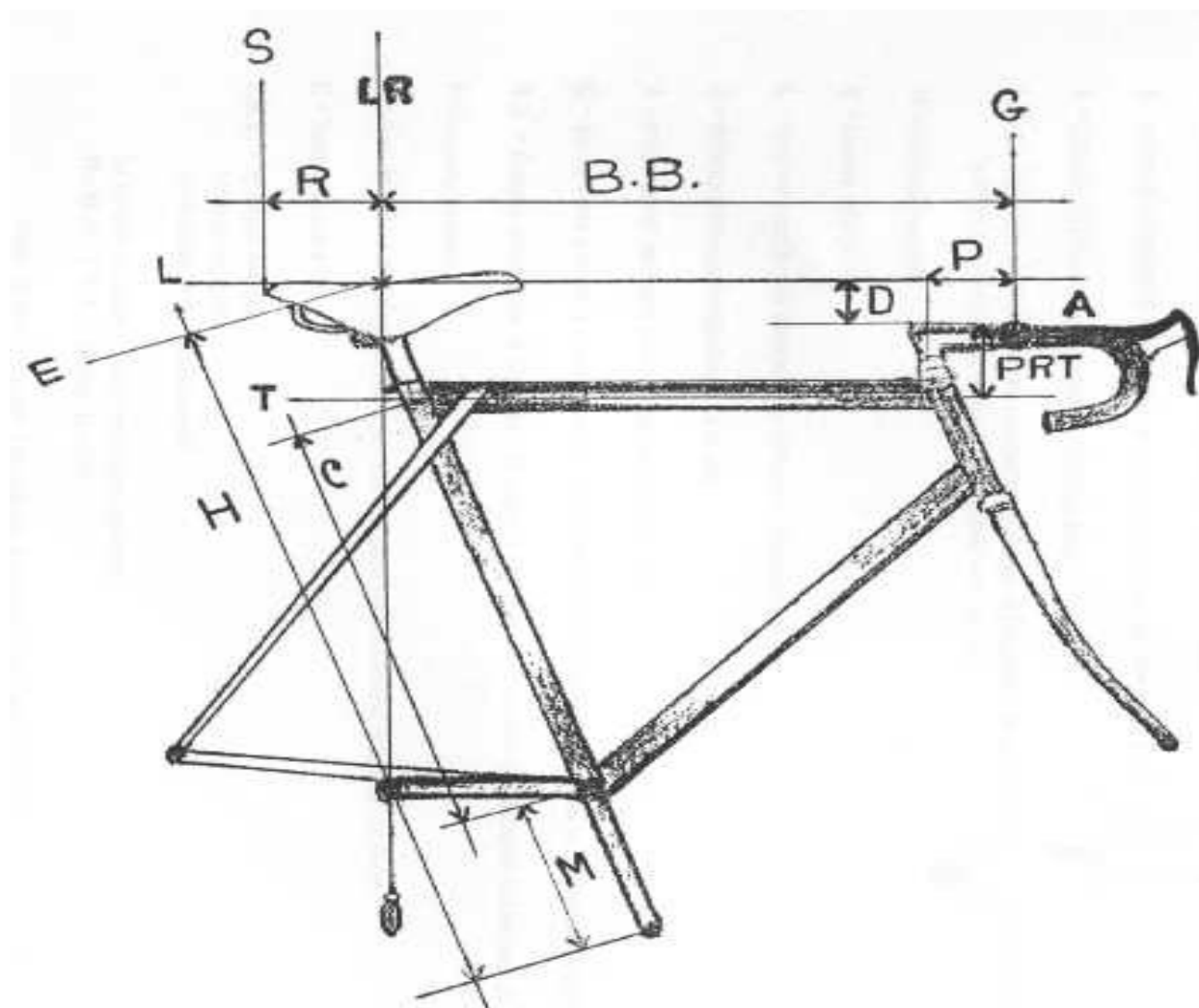




FICHES TECHNIQUE n°2

Les cotes sur le vélo



LEGENDES DESSIN DU CADRE

Toutes les dimensions doivent être indiquées d'axe à axe

E = emplacement de l'assise moyenne du corps du cycliste sur la selle

S = arrière du croissant de selle servant de départ pour le point de référence (**E**)

R = distance de 120 mm pour le point de référence selle

LR = ligne de référence verticale (permettant d'obtenir le placement de la selle et la longueur de la potence) passant

par l'axe pédale, manivelle horizontale vers l'arrière

M = longueur manivelle

H = hauteur selle/pédale

L = ligne horizontale pour déterminer la différence selle/potence (**D**)

D = différence entrejambes/phalanges de la main

A = emplacement des mains pour réglage buste et bras à 45°

G = axe du cintre à sa partie droite obtenu par positionnement des bras pour déterminer la longueur de la potence

B.B. = distance obtenue par le placement du buste et des bras à 45° (permet de déterminer la longueur de la potence)

P = longueur potence

T = ligne de référence du demi-diamètre du tube horizontal pour déterminer la hauteur du cadre

C = hauteur du cadre

P.R.T. = épaisseur potence hauteur roulement demi-diamètre du tube horizontal

La hauteur du cadre s'obtient de la façon suivante

$H - M - D - P.R.T.$ = hauteur du cadre

Notes : **D** pouvant varier d'un individu à un autre pour une même hauteur d'entrejambes, la hauteur du cadre sera donc différente !

P.R.T. : cette hauteur groupant 3 paramètres peut varier selon le choix des accessoires ; c'est donc le constructeur ou le monteur qui déterminera celle-ci.

Lors de la commande du vélo, on devra donc indiquer au constructeur les mesures correspondant aux lettres **M**, **H**, **BB** et **D**.

Pour un cadre dont le tube horizontal est *montant* " ou " *plongeant* ", la ligne de référence **T** devra toujours s'inscrire en partant de l'avant pour déterminer la hauteur du cadre et les différents paramètres de la position.

Conseil

Les réglages peuvent être considérés comme de la théorie pour certains mais les règles de base doivent être appréhendées. Le but étant avant tout les sensations, le ressenti, le feeling..... dès lors certaines cotations peuvent être revues et corrigées

Aucunes raideurs, aucunes douleurs sont les maîtres mots et ceux peu importe la position route ou montagne. Les positions aéro ou *CLM* (contre la montre) seront différentes dans la mesure ou les angles tubes horizontale et tube de selle sont compris entre 73 et 76°

En fonction de vos besoins et surtout de vos budgets, le top est une étude posturale assistée par ordinateur.

Certains vélocistes proposent des études « manuelles », d'autres avec le soutien et l'aide du logiciel *Cyfac* (par exemple).

Bonne route

Votre dévoué *BF5 ..choco*