



LES PUMPTRACKS

Conception des *pumptracks*



GÉNÉRALITÉS

Il est important de respecter des ratios précis entre la hauteur et l'espacement des bosses pour conserver une prévisibilité et une transmission efficace des forces d'inertie (impulsion). Pour cette raison, une attention particulière doit être portée à l'agencement (le positionnement) des bosses et des virages, de manière à ce que les enchaînements de modules favorisent le rythme de la piste et de ses différentes sections.

L'utilisation du gazon sur les abords de la *pumptrack* sert à la fois à protéger les cyclistes en cas de chute et à retenir le matériel en place (minimise l'érosion due à l'écoulement d'eau).

Superficie

Le terrain doit avoir une superficie minimale de 400 m². Sur un terrain de cette taille, la *pumptrack* suscite toutefois un intérêt limité.

Il faudra avoir une superficie d'au moins 700 m² pour obtenir une piste dont les options de tracé alimenteront l'intérêt pendant une plus longue période.

N'hésitez pas à voir grand!

À titre d'exemple, la *pumptrack* de Waterloo fait 780 m², et un deuxième parcours sera ajouté après la première année d'utilisation, car la fréquentation de la piste le justifie.

Choisissez donc un terrain qui laisse une opportunité d'agrandissement!



DÉTAILS DE CONCEPTION

Pour la construction d'une *pumptrack*, trois critères sont importants :

1. Espacement des bosses:

- Le ratio longueur/hauteur **recommandé** est de **12:1**, où **12** est l'espacement entre la crête d'une bosse et celle de la suivante **et 1** est la hauteur de la bosse;

- Pour une piste utilisée par des BMX principalement, un ratio plus court peut être acceptable (**10:1**);
- Pour une piste utilisée principalement par des vélos de montagne, un ratio légèrement plus long peut accommoder les roues de vélo de montagne, dont le diamètre (26", 27,5" ou 29") est plus grand que celui d'un BMX (20"), tout comme l'empattement du vélo.

2. Hauteur des bosses :

- Pour un parcours d'initiation, il est suggéré que les bosses aient une **hauteur maximale de 30cm**;
- Pour un parcours typique (utilisation par un large public), il est suggéré que les bosses aient une **hauteur moyenne de 40 cm**, voire plus;
- À un certain point (**aux environs de 1 m de haut**), il sera impossible de générer assez de vitesse en « pompant » uniquement; il faudra alors prendre un élan supplémentaire (en pédalant ou en effectuant un saut sur le dessus du rouleau, par exemple) pour franchir la prochaine bosse;
- Il est possible que le châssis des trottinettes et des planches à roulettes frotte contre la bosse (les roues étant petites, il y a peu de dégagement vertical sous les châssis). Ceci ne représente pas un enjeu de sécurité. Il faut éviter d'arrondir les bosses davantage pour résoudre ce problème, car cela altère le rythme de la piste et dégrade l'expérience des cyclistes, qui sont les principaux usagers.

3. Transitions :

Une transition est un point où un tracé passe d'une section en ligne droite à une courbe, ou encore un point où un tracé simple se divise en deux tracés distincts.

Lors de la conception des transitions, il faut :

- prêter attention aux endroits où il y a transition d'une ligne droite à un virage, prévoir suffisamment d'espace pour que le cycliste établisse une position confortable pour exécuter le virage sans perdre d'élan (il faudra respecter les distances d'espacement prescrites entre les bosses pour s'assurer de ne pas perdre le rythme dans le virage, par exemple en installant une bosse à l'entrée du virage);
- prêter attention aux endroits où il y a une séparation de la piste en deux trajectoires possibles, d'arrondir à la portion où le tracé se sépare, de façon à ne pas présenter d'arête franche sur la surface de roulement, ce qui pourrait causer un débalancement soudain et imprévisible, résultant en une perte de contrôle;
- aménager une zone de dégagement autour des transitions, de la même manière que pour les sauts et obstacles, pour minimiser les risques associés à une perte de contrôle.