

## LA SECURITE DE LA PRATIQUE DU VELO

### 1) Le Vestimentaire

Etre vu lorsque nous nous déplaçons à vélo est primordial pour notre sécurité.

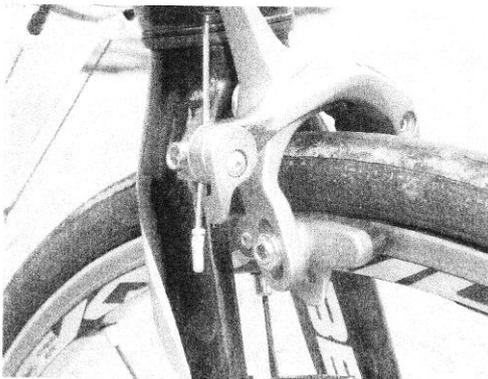
Pour cette raison, il est conseillé de porter des effets vestimentaires visibles par tous les usagers de la route. Les gilets fluo hors agglomération dès la nuit tombée et de jour lorsque la visibilité se dégrade (ex. : brouillard)

Les gants, lunettes et surtout le casque sont des éléments extrêmement importants pour notre sécurité.

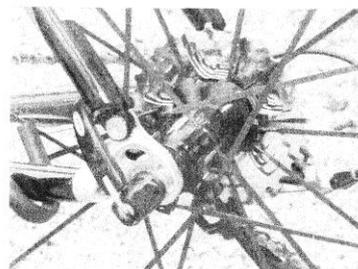
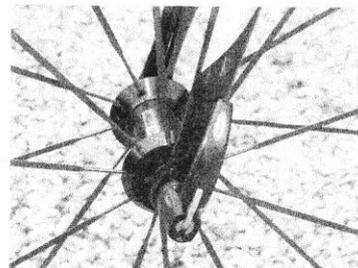
### 2) L'entretien du vélo

Entretenir régulièrement son vélo est un gage de sécurité

- Vérification des patins de frein, des jantes en particulier après une sortie sous la pluie.



- Veiller régulièrement à l'usure des patins de freins et des pneus.
- Contrôler l'état des câbles, des gaines de freins & de dérailleurs trois fois par an.
- Contrôler l'usure des jantes une fois par an.
- Effectuer systématiquement une révision complète du vélo une fois par an. Contrôler le jeu des manivelles, potences, pédales, fourche. Des signes de rupture de certaines pièces vitales peuvent être ainsi décelés.
- Protéger les bouts de câbles de freins & dérailleurs par des embouts spéciaux.
- Veiller à l'orientation des blocages rapides. En cas de chute, ces leviers ne doivent pas blesser.



## ROULER EN GROUPE

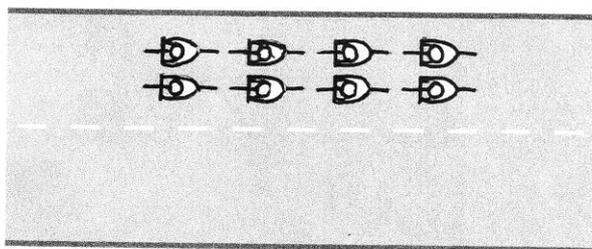
### Les règles à respecter

- Respecter les autres usagers de la route comme on aimerait qu'ils nous respectent.
- Faire en sorte de ne pas être une gêne et leur permettre de nous doubler en toute sécurité.
- Ne roulons jamais à plus de deux de front.
- Si un véhicule veut nous dépasser nous nous mettons sur une file.
- Lorsque la visibilité est insuffisante ou l'espace insuffisant nous roulons toujours sur une file.
- Si le peloton est trop important, nous nous scindons en plusieurs petits groupes.
- Quand on roule en groupe, garder une distance suffisante avec le vélo qui vous précède pour permettre un arrêt d'urgence en toute sécurité. Cette distance sera adaptée en fonction des conditions de circulation.
- En cas d'arrêt, (incident – pause etc.) tout le groupe se place impérativement et rapidement hors de la chaussée.
- Gardons nous des gestes irrévérencieux à l'égard des automobilistes qui parfois nous serrent d'un peu trop près. La violence, qu'elle soit physique ou verbale n'engendre que la violence. Rappelons-nous que nous sommes le pot de terre contre le pot de fer.

**Question :** Combien de cyclistes doit composer un peloton :

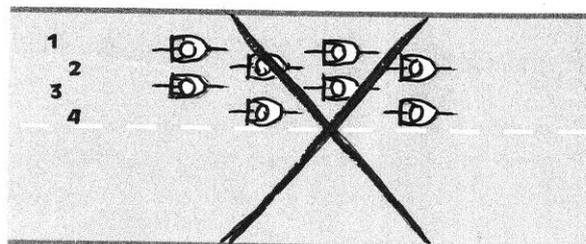
C'est la gêne occasionnée aux autres usagers qui fixe le nombre exact

- 5 à 7 sur routes étroites & sinueuses.
- 15 à 20 sur des routes à grandes lignes droites.



Cyclistes bien rangés. Disposition autorisée : 2 de front maximum, mais ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour, et dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent.  
Art. R-431-7

Disposition dite "en épi", soit 4 de front, disposition **NON AUTORISÉE**



## La gestuelle & le verbal en groupe

Il suffit d'un simple geste, d'une parole pour qu'une chute ou un accident soit évité.

- 50 mètres avant un « STOP » ou des feux tricolores
- Levez le bras
- Criez « STOP »
- Les suivants passent le message
- Mettez vous sur une seule file



### **Le tourne à gauche en groupe :**

- Le 1<sup>er</sup> tend le bras à gauche et crie « A gauche »
- Les suivants passent le message
- Après vous être assuré que la voie est libre, déportez vous à gauche en laissant la voie droite libre.

### **Les relais à deux de front :**

- Le 1<sup>er</sup> cyclo de la file de gauche se place devant celui de droite qui se laisse glisser vers l'arrière ainsi que celui qui le suit et ainsi de suite.
- Le dernier cyclo de la file de droite se place derrière le dernier cyclo de la file de gauche.

### **Le relais sur une seule file :**

- Le 1<sup>er</sup> cyclo se déporte sur la gauche et se laisse glisser jusqu'à l'arrière du peloton.
- Le second prend sa place etc.

### **Les incidents sur la route :**

Trou dans la chaussée :

- Tendre le doigt en direction du trou
- Criez : « attention trou »
- Les suivants passent le message

### **Crevaision :**

- Levez le bras
- Criez « crevaision »
- Puis tendez le bras pour signaler l'arrêt
- Réparez sur le bas coté.



### **Incident mécanique :**

- Levez le bras
- Criez « stop j'ai un problème »
- Puis tendez le bras à droite pour signaler l'arrêt
- Les suivants passent le message. Réparez sur le bas coté

## **MENER UN GROUPE**

### **Nous distinguons deux sortes de pratiques en groupe :**

#### **1) Les brevets à allure imposée type « AUDAX » :**

A l'origine, le terme « Audax » (traduction du qualificatif « audacieux ») désignait les cyclistes capables d'effectuer 200 km entre le lever et le coucher du soleil.

Un brevet Audax est une épreuve de régularité et d'endurance sur une moyenne de base intangible de 22.5 km/h. (16 km/h à l'origine)

**L'esprit Audax c'est : Tous ensembles du début à la fin, au profit des plus faibles.**

#### **2) Les brevets à allure libre :**

Nos brevets voient la participation occasionnelle de cyclistes « sportifs » simplement adeptes de l'allure libre et qui ne sont pas imprégnés de « l'esprit Audax », ce que l'on peut comprendre.

Ce qui prime, c'est la moyenne à tout prix et tant pis ceux qui ne suivent pas.

### **La conduite des pelotons**

#### **« Les capitaines de route »**

##### **Leurs attributions**

C'est le responsable qui conduit le groupe qu'il est interdit de dépasser et qui veille à maintenir une allure la plus régulière possible.

Le capitaine de route est responsable du bon déroulement du brevet et est habilité à prendre toutes décisions en ce sens.

Il portera un signe distinctif connu de tous (ex. brassard) de manière à ce qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur « qui » mène le peloton.

En cas d'aléas de route (vent défavorable, pluie, moyenne surévaluée etc.) mieux vaut être en retard avec « zéros lâchés » qu'à l'heure avec un taux important de retardés ou d'abandons.

Un capitaine de route qui arrive à la pause en avance est un capitaine de route qui a peur d'être en retard.

Un ou plusieurs participants qui dépassent le capitaine de route, voire qui partent devant, est une situation absolument anormale, ne devant en aucun cas être tolérée. Les « fauteurs de trouble » doivent d'abord être avertis gentiment, puis sanctionnés sans état d'âme. (écarté du groupe)

On remarque aussi souvent des participants « qui poussent » ou qui demandent « que ça aille plus vite ». Ceux-ci, s'ils persistent après informations, n'ont rien à faire dans nos pelotons.

D'une manière générale, le capitaine de route doit rester sourd à toutes formes de pression.

Vers la fin d'un arrêt, avertir de l'imminence du départ (une à deux minutes par exemple).

On repart alors lentement (env. 15 km/h) d'autant plus longtemps que le groupe est important, pour permettre un regroupement facile de tous sans « chasse ».

Les relance (en haut d'une côte, après un arrêt à un feu rouge, à un stop, à un carrefour) doivent elles aussi être effectuées en douceur pour limiter les effets « ressort » que l'on voit fréquemment et qui épuisent les participants d'autant plus qu'ils sont loin dans le peloton et que celui-ci est conséquent.

Les côtes, sujet de discorde s'il en est, doivent être montées très « en dedans » et tant pis pour ceux qui « poussent » ou « critiquent ».

Le capitaine de route doit se retourner de temps en temps pour surveiller la compacité du groupe et réduire encore l'allure le cas échéant.

Si on le peut, ne pas abandonner à leur sort les participants en difficultés. L'important c'est de rester groupé. Un arrêt improvisé de tout le groupe ou d'une partie du groupe pour attendre un camarade en difficulté est une démarche de solidarité qui fera beaucoup pour les valeurs de l'Audax. Etre secourable est une disposition de l'esprit qui paraît malheureusement elle aussi en voie de disparition dans nos pelotons.

La conduite d'un tronçon est un acte difficile, physiquement certes, mais aussi nerveusement. On en sort parfois épuisé, et pas uniquement à cause des jambes. On comprend alors pourquoi il est plus facile d'être derrière et de critiquer que se porter volontaire pour la conduite.

Il est connu que les meilleurs capitaines de route ne sont en général pas les plus costauds.

D'une manière générale, il y a un travail systématique d'information verbale, éventuellement écrite, concernant les règles, à faire en amont dès la publicité du brevet, puis ensuite au départ.

Reconnaissons que nos règles de conduite sont suffisamment subtiles pour que certains ne les connaissent pas.

**L'organisation des brevets Audax est confiée à des clubs affiliés :**

**À la FSGT**

**La FFCT**

**L'UFOLEP**

## PREPARER UNE MANIFESTATION

### **Le choix des dates :**

Eviter les dates à forte circulation automobile (départs en vacances, week-end prolongé etc.)

### **Le choix des itinéraires :**

Les parcours proposés par l'organisateur ne doivent présenter aucuns dangers spécifiques et n'emprunter que des routes à faible circulation automobile. Les pistes & bandes cyclables, lorsqu'elles existent, doivent être privilégiées.

Les points de contrôle ou ravitaillement doivent être implantés en dehors de la chaussée, à droite dans le sens des circuits dans des endroits à bonne visibilité.

Les difficultés et distances des circuits doivent être évalués de façon à permettre la participation du plus grand nombre et de regagner l'arrivée dans les temps prévus par l'organisateur.

## L'ADMINISTRATIF

### Obligations des organisateurs

Les organisations de cyclotourisme sont soumises au régime de la déclaration préalable dans toutes les préfectures traversées par la manifestation. (imprimé CERFA n° 13447\*02)

Le dossier établi en 1 exemplaire, sera adressé aux services compétents au moins 1 mois avant la date de la manifestation. Il ; précisera la date et la nature de la manifestation, les parcours détaillés sur fond de carte IGN, le n° des routes empruntées, le nom des communes traversées, les horaires de début & de fin de la manifestation ainsi que le nombre approximatif de participants.

### **S'il y a lieu :**

Demander l'autorisation à l'ONF si passage en forêt domaniale.

Demander l'autorisation d'ouverture de buvette temporaire auprès de la mairie du lieu d'implantation s'il y a vente ou distribution de boissons.

La déclaration auprès de la SACEM s'il y a diffusion de musique.

### Assurance des organisateurs & participants

L'organisateur, les participants licenciés affiliés à une fédération sportive, les non licenciés y compris les étrangers doivent être assurés.

Une attestation d'assurance est à joindre obligatoirement à la déclaration d'organisation adressée aux services préfectoraux.

### Le marquage sur la voie publique :

Conformément à la réglementation en vigueur, les obligations suivantes sont à respecter :

Les marques indélébiles et celles réalisées à la peinture blanche sur la chaussée sont interdites.

L'apposition de papillons, affiches ou marques sur les panneaux réglementaires, leurs supports et tout autre équipement de signalisation routière est interdite.

La disparition du marquage temporaire, soit naturellement, soit par les soins de l'organisateur doit s'effectuer au plus tard 24 heures après la fin de la manifestation.