

# MATINÉE SÉCURITÉ VÉLO

SAMEDI 04 MARS 2017

## Introduction :

Nous profitons de notre chance d'avoir parmi nous des cyclistes expérimentés qui peuvent nous donner d'utiles conseils.

Nous avons espéré que cette matinée d'information regroupe davantage d'adhérents, mais nous comptons sur la quinzaine de participants pour la transmission des informations et nous souhaitons qu'elles soient acceptées en toute simplicité par chacun.

## Objectif de cette matinée :

- Mettre l'accent sur les éléments de sécurité à vélo, pour soi, pour le groupe et les autres usagers de la route par l'effort d'amélioration de nos comportements.
- Partager nos connaissances afin que nos sorties restent agréables, que nous rentrions entiers et sans casser nos vélos.

Certaines de ces pratiques semblent évidentes, mais l'expérience montre qu'il n'en est rien. Interrogeons-nous !

## Les intervenants :

Nous remercions Phil et Loïc ainsi que Timéo, son fils, pour leur implication.

Nous félicitons tout particulièrement Timéo qui par ses démonstrations nous a montré l'aisance et l'assurance que peuvent apporter des entraînements spécifiques au vélo.

## Le matériel :

### Vérification des pneus :

- à faire la veille : vérifier que les pneus sont intacts, pas de coupures, pas de gravillons, pas de morceaux de verre...
- attention au sur gonflage – La pression minimum et maximum est indiquée sur tous les pneus. Une pression de 7 kg devrait convenir à la majorité, qu'il s'agisse de section 23 ou 25. En fonction du confort attendu, on peut gonfler un peu plus ou un peu moins mais en respectant les limites imposées par le constructeur. Sur route mouillée, on peut baisser la pression de 0,5 bar.

### Blocage des roues :

Pour éviter d'accrocher accidentellement les pattes de la fixation rapide, il est conseillé de les orienter vers les pédales, celle de la roue avant vers l'arrière, celle de la roue arrière vers l'avant. Une résistance assez forte doit être ressentie au serrage.

### Dérive chaîne :

Il s'agit d'un outil qui permet de démonter un maillon de la chaîne par extraction de son axe.

Veiller à ce qu'un cycliste au moins dans un groupe en possède un et que chacun sache s'en servir (si nécessaire, s'entraîner chez soi avec une vieille chaîne).

### Éclairage :

Un éclairage clignotant ou pas, à l'avant et à l'arrière est indispensable pour être visible par temps sombre, ou à la chute du jour.

### **Le casque :**

On ne peut monter sur son vélo sans cet allié sécurité indispensable. Il doit être bien ajusté à votre tête avec la molette de serrage (ou autre système). Le test : il doit tenir seul sur la tête sans l'aide de la mentonnière qui elle aussi doit être bien réglée (on doit pouvoir passer 2 doigts sous la mentonnière) et impérativement attachée pour rouler.

### **Une paire de gants fins :**

Elle peut s'avérer très utile lors d'une intervention sur la chaîne par exemple.

### **Informations indispensables**

Les accidents survenus l'année dernière ont démontré qu'il était nécessaire que chacun ait sur lui les éléments permettant de joindre un proche et informer les secours : identité, personne à joindre et ses coordonnées téléphoniques – groupe sanguin/rhésus – allergies, contre-indications, antécédents médicaux ou chirurgicaux, problèmes de santé majeurs (cardio-vasculaires, diabète, etc.), traitements en cours.

Ces informations peuvent être inscrites sur le volet de l'attestation de licence prévu à cet effet. Ne pas oublier de protéger le document (contre les intempéries) et le garder dans la sacoche de secours de son vélo ou dans une poche de son maillot.

### **Rouler en toute sécurité**

#### **Capitaine de route :**

Au début de chaque sortie, il serait judicieux de désigner un cycliste qui veillera à la cohérence du déplacement du groupe. Il donnera le top départ quand tout le monde sera prêt, que ce soit au début de la sortie ou lors d'arrêts en cours (pauses diverses ou attentes), il connaîtra le nombre des participants et sera prévenu quand un cycliste quittera le groupe.

#### **La gestuelle universelle :**

*Les gestes et comportements évoqués ci-après sont internationalement connus et permettent de bien communiquer au sein du groupe et de se faire comprendre par tous.*

- **Obstacle (piéton par exemple) :**  
Avec le bras qui est du côté de l'obstacle et en gardant la main ouverte : balancer le bras derrière soi pour indiquer au suivant de quel côté il doit serrer.
- **Danger au sol à éviter (trous importants, grosse pierre, ...):**  
Dès la perception du danger, tendre le bras du côté de l'obstacle et pointer le doigt vers le sol tout en évitant l'obstacle.
- **Irrégularités de la route :**  
Ce sont des éléments non dangereux sur lesquels on peut rouler (plaques d'égout par exemple) et qui ne nécessitent pas de faire un écart. Rouler dessus sans rien dire afin de ne pas générer de stress inutile.
- **Obstacle transversal (ralentisseurs, voie de chemin de fer) :**  
Tendre le bras et le balancer transversalement et tendu derrière soi en pointant le sol du doigt.
- **Tourner à une intersection :**  
Tendre le bras sur le côté où l'on va tourner. Ne pas prévenir trop tôt... ni trop tard. Bien prendre l'axe de la voie quand on doit la traverser.

➤ **Ralentissement :**

Quand on doit ralentir (en cas de gravillons par exemple), le faire suffisamment à l'avance en prévenant oralement du genre d'obstacle rencontré.

➤ **Arrêt :**

Quand on veut s'arrêter, passer devant le groupe, lever le bras en l'air et annoncer verbalement son intention de s'arrêter.

**Proximité :**

Si l'on est trop proche de son voisin, et que l'on risque de le heurter, on fait une « touchette »... penché vers lui, on touche son épaule avec la sienne. C'est une position rassurante qui peut être tenue longtemps, elle évite que les guidons ou les roues se touchent.

**Se retourner :**

- poser légèrement la main sur l'épaule de son voisin, il gardera la ligne et évitera de dévier,
- quand on est seul, on se soulève légèrement comme pour rouler en danseuse, on se penche en avant et on se met en appui sur une jambe (un entraînement peut être nécessaire).

**En groupe :**

- on roule avec les mains sur les cocottes de frein pour avoir un contrôle rapide du vélo,
- on se décale par rapport au cycliste précédent. Cela permet, en cas de freinage brutal, d'avoir la possibilité d'éviter la collision (de s'échapper),
- quand on roule à deux, de front, et en cas de nécessité de se rabattre, c'est le cycliste qui est à l'extérieur qui choisit de bouger, vers l'avant ou vers l'arrière. Il est potentiellement davantage en danger, il prend donc la décision. Cela évite surtout que les deux cyclistes fassent le même choix ce qui serait totalement inefficace.

**Descentes :**

- toujours poser les mains en bas du guidon,
- on ne double pas dans les virages pour des raisons de visibilité mais surtout parce qu'on ne connaît pas la trajectoire choisie par celui que l'on double. On double seulement dans les lignes droites.

**Changer de ligne :**

Avant de « déboîter », on contrôle par un coup d'œil latéral, dans son champ de vision proche, qu'il n'y a pas un cycliste du côté où l'on veut aller.

**Attente :**

Lorsque le groupe s'est désuni, particulièrement dans une côte, attendre sur les bas côtés en haut de la côte... et laisser le dernier arrivé se reposer avant de repartir tous ensemble !

**Gestion de la route et de la circulation :**

Nous avons tendance à occuper tout l'espace, surtout quand la route est étroite.

Un peloton est considéré comme un véhicule et ne doit pas être scindé par une voiture, ou autre. Les règles à suivre :

- A l'approche d'un véhicule devant ou derrière : prévenir et dire à haute voix s'il faut serrer,
- Sur les grandes routes, rouler en file indienne,
- Si un véhicule veut dépasser sur une route trop étroite pour que notre sécurité soit assurée, il faut rouler au milieu de la route pour lui interdire le passage jusqu'à l'élargissement de la route,
- Dans un rond point, rouler au milieu pour s'imposer aux véhicules et bien signaler son intention avec le bras.

## **Technique**

### **Choix du bon braquet :**

Il est important d'ajuster le braquet à l'effort à venir mais aussi lors d'un arrêt afin de repartir en toute sécurité (en général en repassant sur le petit plateau). Un mauvais braquet peut entraîner de graves accidents, la chaîne peut sauter, bloquer la roue, et faire tomber le cycliste. C'est arrivé à l'un des nôtres qui a fini à l'hôpital.

### **Rouler droit :**

Il est important de pédaler droit, de garder sa trajectoire. « Tirez » un trop gros braquet entraîne un plus gros effort et un balancement faisant dévier de sa trajectoire.

## **Projet :**

### **Atelier mécanique :**

Nous mettrons en place une formation, afin que chacun sache dépanner son vélo en cas d'urgence et l'entretenir par ailleurs.