



RAYON
CROISSILLON
2017



Tous en selle



Randonnée Royale



Féminines



Féminines



Féminines



Guitté



Méjannes le Clap



Tous en selle



Méjannes-le Clap



Méjannes-le Clap



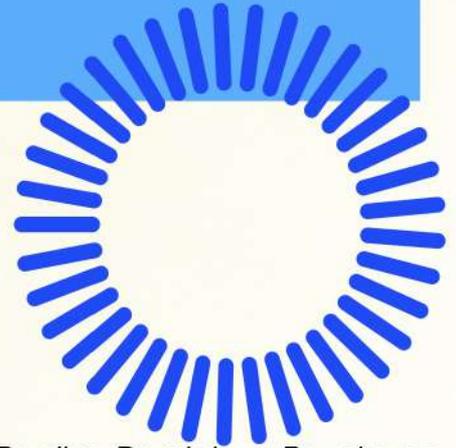
Féminines





SOMMAIRE

- Page 2 Souvenirs d'une année de cyclotourisme
- Page 4 Sensibilisation au handicap visuel
- Page 6 Séjour cyclotouriste en Bretagne
- Page 10 Sorties des écoles
- Page 12 Séjour cyclotouriste dans le Gard
- Page 15 Les 400 km de Thouaré-sur-Loire
- Page 18 Relais de France Nantes/La Rochelle
- Page 22 L'Ardèchoise
- Page 24 La fête du vélo
- Page 25 Une première expérience de randonnée itinérante
- Page 38 La semaine fédérale
- Page 40 Un week-end londonien
- Page 42 Les randonnées de la St Fiacre
- Page 45 Levallois-Cabourg en tandem
- Page 48 Mon premier Levallois-Cabourg
- Page 49 La Résistance
- Page 51 Le Tour de Corse
- Page 54 Le vélo électrique, de quoi s'agit-il ?
- Page 55 Mon vélo à assistance électrique par Jean-Marie
- Page 57 Mon vélo à assistance électrique par Gérard
- Page 58 Mon vélo à assistance électrique par André



Ont participé à ce numéro du Rayon Croissillon 2017 : Michel Bloch, Bruno Bordier, Dominique Boucheron, Gérard Boudet, Jean-Louis Boulègue, Jean-Marie Charles, Alain Cornet, Bernard Dager, Patrick Gillard-Chevallier, Olivier Lassal, Béatrice Lebert, Dominique Lentz, Marie-Laure Lentz, Jacques Mary, André Raimbaux, Patrick Samier, Yves Scharff, Yves Schneider, Alain Thibault, Annemie Vercauteren, Guy Vercauteren.

Marie-Laure Lentz a réalisé la mise en pages et Michel Bloch et Michel Bouchard ont assuré la diffusion sur notre site www.ccc78.com.

Un grand merci à Gigi pour l'impression.

SENSIBILISATION AU HANDICAP VISUEL

3 AVRIL 2017

Lors de notre réunion mensuelle du 3 avril 2017, nous avons eu le plaisir d'accueillir Colette DENTELLE et Dominique BOUCHERON, toutes les deux membres d'Echappées Belles. Colette et Dominique sont l'une malvoyante et l'autre non-voyante. Elles ont commencé leurs premières sorties en tandem avec nous.

Se mettre à la place de l'autre pour le comprendre est essentiel dans la construction d'une relation de confiance. En nous projetant une vidéo, en cinq parties, élaborée par l'Association Valentin Haüy, et aussi et surtout par la restitution de leur vécu, sur chacun des thèmes de la vidéo, elles nous ont fait entrer pendant quelques instants dans leur réalité. On entend aujourd'hui par sensibilisation, donner un vernis superficiel sur un sujet. Dominique et Colette, en l'occurrence, nous ont rendu sensibles, preuve en est la concentration de l'auditoire, unique de mémoire de Croissillon.

1. Savoir de quoi nous parlons

Etre non-voyant c'est être atteint de cécité totale, c'est être aveugle, terme que les personnes concernées ne craignent pas d'utiliser.

Etre malvoyant, c'est avoir encore des perceptions.

L'acuité : en dessous de 4/10^{ème}, après correction, en vision binoculaire, on est classé malvoyant. 1/20^{ème}, je peux compter mes doigts, main tendue. 1/50^{ème}, je peux compter mes doigts main placée devant les yeux. Puis, il s'agit de perception de la lumière,



d'une sensibilité au contraste jour/nuit. Noir, c'est déjà une couleur nous dit Dominique qui n'est pas aveugle de naissance, en ajoutant qu'il est bien difficile de dire ce que l'on ressent dans ce cas.

Le champ visuel : normal, il est de 180%. De 20 à 10 c'est classé malvoyance, en dessous, aveugle. Ce point est essentiel car on peut avoir 10/10^{ème} limité à un tube.

Les causes de la malvoyance sont multiples, et d'effets variés. La DMLA, maintient le champ mais avec perte de la vision de face. Glaucome, cataracte donnent des visons flous. Des atteintes du cerveau, même en présence d'un œil sain, altèrent la vue.

Population : En France, 2 millions de personnes sont malvoyantes, chiffre qui augmente avec l'allongement de la durée de la vie. Pour 70.000 aveugles dont seulement 6000 maîtrisent le Braille.

Des lunettes de simulation de handicap ont été mises à notre disposition, qui ont permis, un court instant, de ressentir ces différents types de handicap visuel.

2. Compensation du handicap visuel, usage des autres sens

Chez un valide, 80% des informations qu'il traite viennent de sa vue. « Inconsciemment, dès que vous entrez dans cette salle, vous savez qui est là, comment la salle est agencée, quel cheminement vous prendrez pour prendre votre place... l'aveugle doit sentir, écouter, toucher, évaluer en permanence la situation, même la plus banale pour un valide.

L'aveugle et le malvoyant sont en permanence aux aguets, sous tension. L'usage des autres sens se développe. Dominique nous dit qu'en tandem, elle ressent le passage de la rase campagne à une agglomération, sans doute parce que les sons se réfléchissent sur les obstacles et lui procurent une perception sensible.

la reconstruction personnelle

Face au diagnostic, la personne se replie souvent dans une attitude de **culpabilité** et de **déni** de la réalité imparable, quitte à se mettre en danger par des activités hors de ses capacités réelles. Suit une phase d'**isolement** et de **dépression**. Une majorité, dans cette phase douloureuse, est tentée par le suicide.

On comprend combien il est important de bénéficier d'un soutien familial, et d'un accompagnement professionnel, qui permettent de passer à la phase d'acceptation.

Dominique emploie une formule très parlante, **le handicap est un deuil**, les processus sont semblables. Colette précise que la phase d'acceptation n'est jamais définitivement acquise, il y a des hauts et des bas, qui demandent une vigilance permanente, de la personne et de ses proches.

3. L'accompagnement dans la vie courante : les déplacements.

Avoir une **vie sociale** exige de pouvoir **se déplacer**. Accompagner un aveugle ne réclame pas que de la bonne volonté. C'est l'aveugle qui tient le bras, pas le contraire. Pour cela, il attrape le bras de son guide au niveau du coude. Le guide doit apprécier la largeur des passages, doit toujours passer le premier, il doit protéger. Le guide doit anticiper, avertir des dangers.

Lors d'une sortie en tandem, il y a des phases marchées, qu'il faut gérer avec soin. Pendant le parcours cyclo, il est important de décrire le paysage, autant pour le plaisir du passager, que pour la sécurité.

4. L'accompagnement dans la vie courante : l'environnement de travail

Tout doit être à sa place, ne pas déplacer les objets, les repères, auxquels l'aveugle se réfère pour se repérer, travailler, communiquer. Des évidences qui pourtant n'ont rien de naturel chez les valides, **signaler sa présence, s'identifier**, informer de son départ, lors de toute rencontre. Avoir des gestes simples.

Nombreuses ont été les questions, à l'issue de cet exposé brillant et sensible.

Que ressentez-vous sur le vélo ? Un sentiment de liberté, nous dit Dominique, un rapprochement de la nature, un relâchement des tensions permanentes décrites plus haut. On voit à quel point **la confiance** est cruciale. **En tandem, nous déléguons.**

Qu'attendez-vous de nous en accompagnement du tandem ? Soyez un guide jusqu'au vélo. Ne pas nous oublier après la descente du vélo. Se placer, pilote et passager, du même côté du vélo lors des déplacements à pieds avec le vélo. Pour monter en voiture, nous caler la main sur le coin de la portière afin que nous puissions nous orienter. Et décrivez les paysages, variez les parcours, ne croyez pas que parce que nous sommes aveugles, nous pouvons nous contenter de toujours faire le même parcours. Nous aussi, nous nous ennuyons sur la route des radars !

Importance de l'ordinateur dans votre vie courante ? Fondamentale, c'est désormais l'outil de l'accès à l'information. Les outils de reconnaissance vocale, de traduction automatique, rendent d'éminents services.

A minuit, il a fallu se quitter, à regret.

Patrick SAMIER

SEJOUR CYCLOTOURISTE EN BRETAGNE

Ker Al Lann du 15 AU 20 mai 2017

Cette année pour notre séjour cyclo, dit « familial » nous avons retenu **la résidence Cap France Ker Al Lann**, située à Guitté à la limite des Côtes d'Armor et de l'Ille et Vilaine. Nous sommes en pleine nature dans un parc de 22 hectares au bord du lac de Rophemel au sud de Dinan dans la vallée de la Rance.

Nous nous retrouvons à 26, 20 adhérents et conjoints du CC Croissy, complétés par 6 de nos amis du club de Maurepas. L'occasion de faire une photo des **4 présidents du Club**, Yves SCHNEIDER, Bernard DAUGER, Michel DORDOIGNE et moi-même. C'est plus de 30 ans de l'histoire du CCC qui se retrouve. Il ne manque que notre Présidente Christiane LE PETIT, que nous retrouverons 3 semaines plus tard lors du séjour de Méjannes le Clap dans le Gard.



Comme chaque année nous alternons **le matin circuits vélo de 50 à 80 km tracés par Gérard MOCQ , avec visites touristiques dans les environs les après-midi.**

Ainsi **le mardi 16 mai** matin **la sortie vélo** nous entraîne vers l'est puis le sud jusqu'à Montauban... de Bretagne. Nous sommes répartis en 3 groupes comme pour les sorties club habituelles. Les routes sont agréables, mais vallonnées. En particulier nous nous apercevons rapidement que pour remonter au Village Vacances, situé en hauteur dans la vallée de la Rance, mieux vaut passer par l'entrée est moins pentue que l'entrée ouest.

L'après-midi nous retournons(en voiture) dans la petite ville de **Bécherel**, cité du livre, où nous sommes passés le matin pour découvrir avec une guide les secrets de la cité du livre.



Mercredi la météo clémente du début de séjour se gâte, et nous oblige à annuler notre sortie pique-nique à Paimpont. Nous pédalons quand même le matin sur les routes de Paris-Brest-Paris jusque **St Méen le Grand** (prononcez St Main) , pays de notre amie Christiane THIBAULT, qui participera à une de nos sorties avec Alain. Nous revenons pique-niquer au village vacances, car la pluie arrive en milieu de journée. Nous irons visiter **Paimpont** en voiture l'après-midi.

Jeudi le temps s'est amélioré et nous pédalons vers le nord-ouest de Dinan. Au retour nous sommes accueillis par **notre supporter Hi-han**.



L'après-midi une guide érudite et blagueuse nous fait découvrir **Dinan** en partant du port sur la Rance et en montant dans la vieille ville de Dinan.



Vendredi après une dernière matinée vélo vers l'ouest, nous partons l'après-midi sur les pas de Châteaubriand visiter son impressionnant **château de Combourg** pour une visite guidée de l'intérieur et une balade dans le parc avec ses arbres impressionnants.





Un séjour vélo agréable dans un village vacances sympathique, l'occasion pour certains et certaines d'une **formation « crêpes bretonnes »** par la directrice de la résidence (personnellement je me suis contenté de faire partie du jury « gouteur »).



Dominique LENTZ

SORTIES DES ECOLES

En début d'année scolaire, les directeurs des deux écoles de Croissy Leclerc et Jules Verne ont proposé à notre Président de les aider à organiser une sortie de fin d'année à vélo pour leurs élèves.

Yves et Patrick ont préparé les sorties lors de plusieurs rencontres avec les intéressés et ont fait appel aux volontaires disponibles.

Le 30 mai pour les uns et le 1^{er} juin pour les autres, nous voilà partis avec le soleil.

Les élèves tous bien équipés de gilets de sécurité et bien disciplinés roulent les uns derrière les autres et préviennent consciencieusement des piétons, cyclistes et obstacles apparaissant en face d'eux. Nous longeons la Seine et la voie Paris-Londres offre la possibilité d'escalader des monticules, ce qui fait la joie des participants.

Arrivés à Sartrouville ravis de notre succès, nous faisons demi-tour pour revenir pique-niquer à l'ombre dans l'herbe accueillante du parc départemental de la boucle de Montesson.



Pour les uns, une fois restaurés, c'est partie de ballon ou farniente et pour les autres ayant trouvé un point d'eau providentiel, douche rafraichissante.

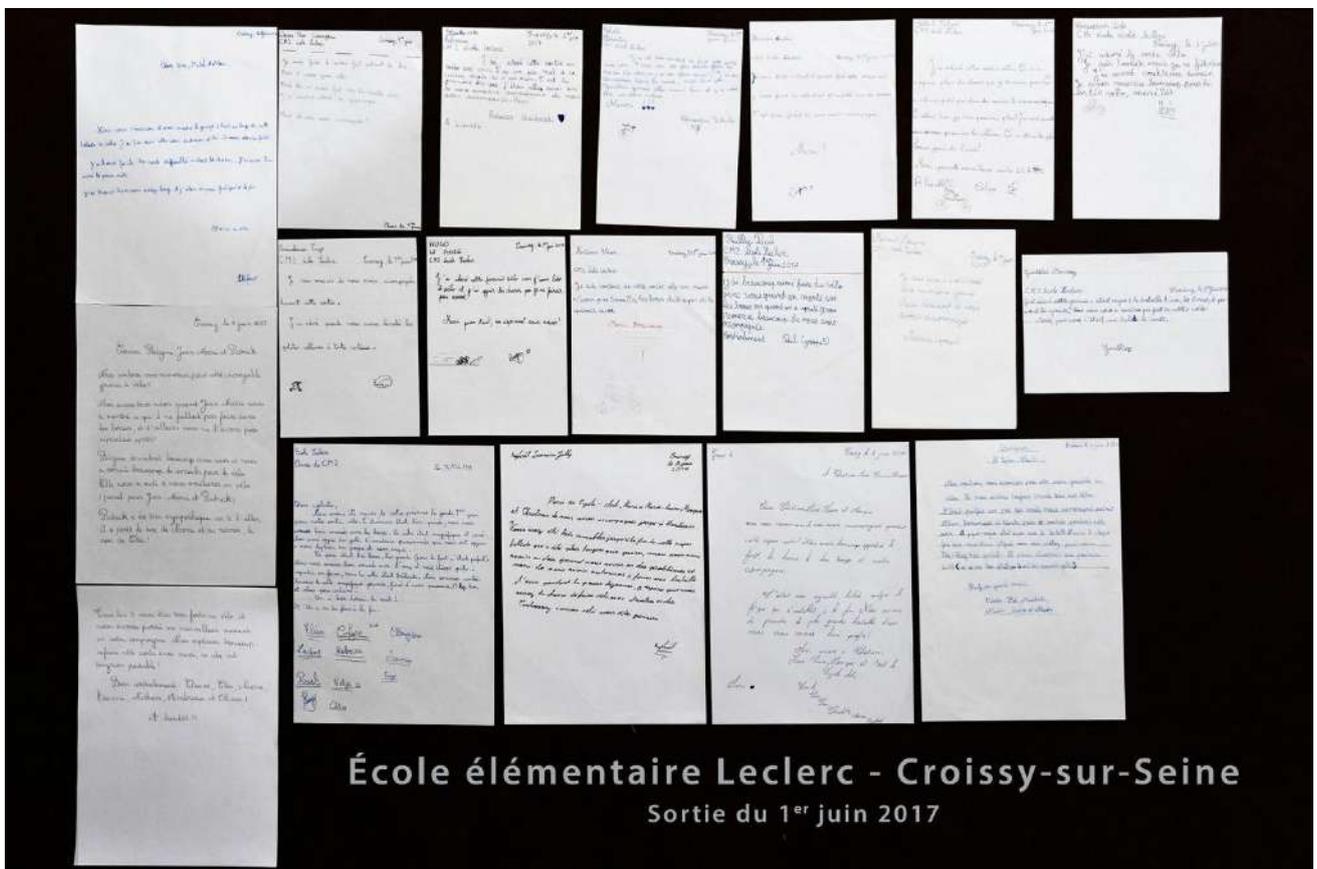
Mais il faut repartir. Retour plus débridé d'abord mais arrivés à Croissy, la fatigue commence à se faire sentir pour certains qui hésiteront à rejoindre le Pont de Chatou.



On retrouve l'école après ces belles journées et on se quitte en promettant de réitérer la sortie l'an prochain.

Je dois vous dire qu'à notre grande surprise, nous avons reçu toute une série de lettres très sympathiques des jeunes participants et nous leur disons un grand **merci**.

Marie-Laure



SEJOUR DANS LE GARD

MEJANNES LE CLAP

DU 4 AU 11 JUIN 2017

Méjannes le Clap, en langue locale signifie « au milieu d'un sol pierreux ». Et en 1970, n'y vivait plus que deux familles...Si bien qu'à Laudun l'Ardoise, près de Bagnols sur Cèze, ce samedi 10 Juin, on a pu saisir ce dialogue à la sortie du restaurant :

« Et vous allez où comme ça en vélo, par cette chaleur, après le repas, messieurs les cyclistes ? »

A Méjannes le Clap, répond le « parisien » dont l'accent pointu trahit le manque de bon sens, ce que confirme sa pratique du vélo en plein soleil d'ailleurs,

Oh c'est loin ça, et ça monte tout le temps, une pause..., vous savez, nous, à Méjannes le Clap, même en voiture on n'y va pas ! »

Alors, pourquoi y sont-ils allés, ces cyclos ?

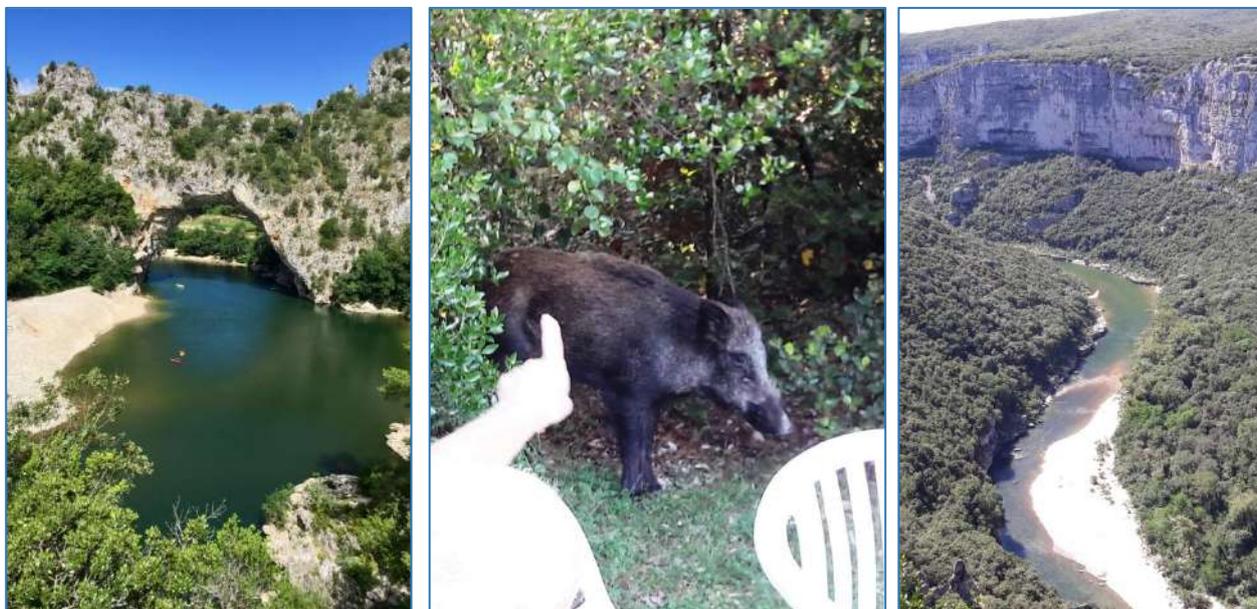


Parce que la région est magnifique, riche dans toutes les directions, en sites naturels et en patrimoine historique, ainsi qu'en routes superbes. Et que Méjannes le Clap, devenue un centre touristique important, avec désormais 650 habitants permanents, offre une capacité d'accueil parfaitement adaptée à nos séjours cyclo. Encore fallait-il le découvrir, et faire du séjour un grand succès, grand merci Alain.

Un taux de participation étonnamment plus élevé que la moyenne nationale en cette période électorale, puisque sur 29 inscrits, la présence du premier jour de 27 est montée à 29 (100%) pour être encore de 19 (65,5% des inscrits...) le dernier soir après 7 jours intenses.

Presque 1000km pour le cumul des grands parcours, plus de 10 000m d'ascension, mais la liberté de choix étant accordée à tous, y compris de se reposer, il y en eut pour tous les goûts en matière sportive. Rêvons

encore à l'évocation des parcours, paysages de l'Ardèche, Anduze, incursion cévenole, le pont du Gard, les gorges de l'Ardèche, une vue à couper le souffle sur le Pont d'Arc, après une côte qui nous avait effectivement coupé le souffle, les Cévennes à nouveau, incursion en Lozère, un point culminant du séjour à 846m (col de l'Ayre), un tour dans la Drôme provençale, Bagnols sur Cèze, les routes sud du parcours de l'Ardéchoise...



Le visiteur du soir

Quant aux restaurants du midi, des sites allant du charmant au superbe, des repas excellents, le record de France du rapport qualité/prix au restaurant « les Cévennes » à Chamborigaud, avec son menu à 14€, on en part presque en se prenant pour un voleur. Encore une fois, félicitation aux éclaireurs qui les ont sélectionnés.

De vastes bungalows, une nourriture saine et abondante, ont assuré le repos du cyclo.

Pédaler, manger, dormir, pédaler, manger, dormir c'est tout ? Non.

Il y a la surprise de la route. C'est le gravillon sournois qui explose le dérailleur de Dominique, heureusement sans chute, mais qui doit pour rentrer, préférer à une dame dans une mini trop petite pour prendre le vélo, l'autochtone mâle en camionnette. C'est le gendarme couché qui fait tomber la batterie de Gérard, et le fait chuter. C'est un solide, plus de peur que de mal, mais personne n'aime ça.



Vogüe



Le Pont du Gard

Il y a les rites. Quand le groupe un va-t-il doubler le groupe deux parti 15 à 30 mn avant lui sur le grand parcours ? Et les derniers du groupe un, ils en ch... un max pour suivre, quel sage ce romain qui préférerait être le premier dans son village que le deuxième à Rome. Et la réunion de synthèse du soir, dénommé « briefing » par les pros, apéro par les autres. A la manœuvre les Lepetit, leur accueil, et le butin d'un casse chez Nicolas dans leur coffre. On y parle de tout ce qui a fait la journée, de ce qui fera celle du lendemain, des pédalants et des non-pédalants, on se détend ensemble, on est bien tout simplement. Et à la fin du séjour, tout est bu ! Il a le coup d'œil Pierrot.

Il y a aussi les rencontres avec les amis qui se sont joint au club pour l'occasion, de Soustons, de Montpellier, d'Ile de France. Les retrouvailles avec les membres du club qui s'en sont éloignés géographiquement, et Andrew qui célèbre son mariage avec sa compagne en nous faisant découvrir un grand vin portugais.

Sept jours passent vite ainsi. Le vélo n'est qu'un prétexte à l'amitié. Mais nous n'avions pas le temps d'expliquer tout ça aux gars de Laudun l'Ardoise, il faisait trop chaud et ça montait tout le temps.

Vivement l'année prochaine.

P. SAMIER

LES 400 km DE THOUARE-SUR-LOIRE

4 juin 2017

400 km de Thouaré, c'est fait! Effort inutile donc absolument nécessaire, déjà à me sentir vivant

2h du matin le réveil sonne, on dort à Nantes avec madame. Se mettre en tenue, manger rapides quelque chose (un sandwich à l'omelette ça le fait bien), filer prendre la voiture et aller à Thouaré. On a un peu de mal à trouver l'entrée du parc des sports car la principale grille est fermée, on finit par trouver, madame m'accompagne en voiture au départ. Je monte le vélo, je choisis les fringues, je charge les poches et le bagage que j'ai en fixation sur le guidon.



Il y a juste un bénévole, je fais contrôler mon vélo, deux ou trois autres participants arrivent. On sera finalement 11 pour se lancer dans ce 400. Ça fait pas beaucoup !

Il y a une féminine, elle dit que l'an dernier elle a terminé à minuit trente pour un départ à 4h. Ok, je note, ça peut m'être d'une aide précieuse.

Petites consignes données, et c'est parti. 4h du matin dans la campagne autour de Thouaré. Et la pluie qui s'invite par intermittence. Ça roule plutôt vite, je trouve. Je n'ai pas branché le GPS, l'objectif étant de préserver les piles même si j'ai pris deux recharges USB, je ne veux pas me retrouver à chercher mon chemin si je suis lâché et donc je conserve toute la capacité de batterie pour cette éventualité.

Il fait nuit, je file le nez dans le feu arrière des autres, le but étant de m'économiser le plus possible. Le temps passe vite et le jour se lève. La pluie n'a pas été trop galère, un peu mouillé mais ça sèche vite vu le rythme imposé. Je fais le choix de suivre le groupe car je sais qu'on aura vent de face sur une grosse partie et un retour vent de dos. Je préfère me faire mal et suivre vent de face pour espérer passer le cap et me retrouver vent de dos. On est neuf, seuls la féminine et son accompagnateur (trait général, je me souviens pas des prénoms alors que j'ai une super mémoire tant que je n'ai pas associé un détail avec la personne) n'ont pas suivi. On discute un peu par moment, je suis celui qui vient de plus loin, Bernard l'Angevin, je crois que c'est David ou Daniel mais si c'est Claude c'est possible le Rochelais et des locaux.

Première ville étape, un pain au chocolat et un soda sucré, c'est bien le seul moment où je supporte ce truc, mais moi qui ne consomme ni café si soda, ça booste terriblement, je ne comprends pas qu'on puisse s'en gaver tous les jours. L'arrêt à Bierné (km 117) dure 30 minutes, on perd vite du temps car on se déshabille au maximum puis on se rhabille et il fait pas super chaud.

Le vent a forcé, un gars de la Rochelle dont je ne me souviens pas le prénom fait rouler le groupe

organisant un relais, c'est un peu exigeant par moment mais diablement efficace, le souci c'est que ça ne dure pas assez longtemps. Le groupe finit par se casser en deux. 5 ou 6 devant et 3 derrière. Mais avant, on me dit que je suis tout rouge et que ça a l'air de chauffer dur, j'ouvre le gilet et le coupe-vent, j'étais en train de prendre un coup de chaud d'effort sans m'en apercevoir, à se souvenir pour les prochains efforts longs, je peux crever de chaud sans m'en apercevoir... Le refroidissement me sera bien profitable, et je bois encore plus pour éviter d'exploser

Gilles et son compagnon, tout deux du club local et tout deux finisseurs de Paris Brest Paris, portent le gilet de sécurité offert sur l'épreuve mythique. Je me cale dans la roue et j'essaie de ne pas sauter. Purée ! Les côtes, c'est dur pour moi, ce ne sont pas les Alpes Mancelles qu'on traverse mais je suis content d'arriver à Laval car ça devient plat, mais ça ne dure pas et ça grimpe ensuite plutôt beaucoup pour moi. Je m'accroche à tout ce que je peux. Gilles me conseille sur la manière d'appréhender les côtes, je tente d'appliquer. Moi, j'essaie plutôt de profiter de mon poids dans les descentes pour prendre le max d'élan et essayer de passer la côte suivante sur l'élan. Là, je mouline plus tôt. Ce n'est pas le plus facile pour rester au contact mais c'est moins usant.

On reprend Bernard lâché du premier groupe et assez vite il stoppe son effort. A Carelles, on trouve le premier groupe arrêté dans un bar-restau. On décide de profiter de l'occasion pour manger. Poulet patates, l'entrée je ne peux pas, c'est le pied, ça mérite un Bocuse d'or tellement ça fait du bien. On remplit les bidons. L'arrêt dure sensiblement plus d'une heure mais c'était nécessaire. Au départ du restau on a fait 200 km en 10h (dont presque 2 h de pause, je dirais 1h45 à la grosse) ça fait pas loin de 25km/h de moyenne, j'ai rarement été si vite et jamais dans ces conditions. Je me méfie, je crains le moment où ça va faire mal. Bernard a passé Carelles pendant notre pause et ne s'est pas arrêté, il semble qu'il a ravitaillé un peu avant, sandwich saucisson, purée je ne sais pas comment il fait.

5 km après Carelles, arrivée à Levaré pour pointage, un gars se dévoue pour faire tamponner toutes les cartes, le groupe repart avec un arrêt dans la première côte dans ce qu'on peut appeler un arrêt technique. Je me réchauffe et je peux rouvrir le gilet et le coupe-vent. On va jusqu'à Fougères qu'on traverse, c'est le premier endroit où il y a de la voiture et effectivement il y en a. Ça continue de rouler fort, le coupe-vent est tombé, il commence à faire très bon, on a du bol, le vent est aidant et la météo géniale, il est loin le temps des petites averses du matin.

Moi, je suis dans les roues sauf à Fougères où j'ai un peu d'avance, ce qui me permet de récupérer un peu. On est 4, Gilles inusable, Nicolas qui, quand il prend un relais, je me fais vraiment mal. Il arrive toujours à relayer en haut des côtes au moment où j'ai le plus mal. Ce ne sont pas des accélérations fortes mais au bout de 200 bornes tout passe moins bien. Et le quatrième acolyte (dont j'ai oublié le prénom, je dirais Daniel mais purée, c'est un exercice dur pour moi de retenir un prénom alors que je me souviens de centaines d'autres choses) qui sort d'un 500 km la semaine passée (Sic et re-sic) et qui, cette semaine, en bave.

Ça continue d'avancer, on fait une pause du côté de Châteaugiron (KM 277) pour faire le plein des bidons, il fait beau, on profite un peu et on recharge les batteries, les gourdes de compote, ça le fait. Bien la première fois que je trouve ce type d'emballage pratique, dommage que ça soit mal recyclable. Et ça repart, ça roule toujours bien vite pour moi, mais bon, on va pas se faire lâcher maintenant. Boire régulièrement, et profiter des pauses pour manger et on passe Tresboeuf (Km 300) puis Ercé (km 306) et à partir de ce village, chaque tour de roue me fait battre mon record de distance. On arrive à St Aubin des châteaux (km 320), il est 19h et il reste une épicerie ouverte.

Eau gazeuse, une barre chocolatée mais un ensemble de tranches de poulet que j'avale en prenant le temps de bien mâcher. Ca fait du bien, je repars en second. Bernard est parti avant, je ne sais plus quand on l'avait repris. Je sors de la ville pour la pause technique régulière. On roule encore et encore, le vent est assez favorable et il y a moins de côtes. Je ne sais plus à quel moment on décide de remettre des habits, moi c'est le coupe vent que je renfile et profite de l'occasion pour une vraie pause technique.

On arrive à Casson, pas de contrôle possible il faut répondre à la question mystère. Un peu d'eau, une pâte de fruit et on roule. Il reste 25 bornes et il commence à faire sombre. Le compteur affiche toujours de belles vitesses de progression même si je suis rincé. Je veux pas ralentir ceux qui me trainent depuis le début mais si ça ne tenait qu'à moi j'irais à une vitesse bien plus touristique. D'autant que Sucé-sur-Erdre et Nort-sur-Erdre c'est vachement joli.

Il parait que la dernière ville s'appelle Carquefou, purée que je suis content de la voir mais purée que ça commence à piquer dans les jambes... Mes compagnons sentent l'écurie moi je sens plus grand chose. On voit le premier panneau Thouaré sur un rond point, on rentre dans la ville, on serpente un peu et on retrouve le parc des sports. Immédiatement j'appelle madame pour qu'elle vienne me chercher, il est 23h15.

19h15 pour faire 400 bornes, je pense qu'il y a environ 3h de pause (environ à la grosse). J'ai fini, je suis un randonneur cyclotouriste capable de faire 400 km (dans la roue). un grand merci à ceux qui m'ont trainé, je ne pensais pas être capable de tenir dans les roues et je sais bien que seul, la partie aurait été bien différente Ils ont levé le pied au moment ou j'allais sauter un bon paquet de fois et on a un peu échangé pendant la route. J'ai bien serré les dents. Reste à progresser dans les côtes.

L'objectif de l'année est fait, je prends une bière, je mange un peu, je suis crevé mais ça va. Je rentre à l'hôtel, douche et aspirine et dodo. Demain c'est visite de Nantes, (finalement c'était peut être le plus dur). Je le referai peut être ce 400, avec plus de bornes, plus d'expérience mais avec autant d'envie.

Merci aux organisateurs et merci aux copains de sortie. A charge de revanche !!!

Bruno

Relais de France Nantes/La Rochelle

Les propositions de randonnées permanentes sont nombreuses et offrent une grande variété de parcours. Maintenant je privilégie les départs de la maison. Après le tour d'Ille et Vilaine de l'an passé, j'avais le choix entre le tour de Loire-Atlantique ou le relais de France Nantes/La Rochelle. Après les 21 flèches de France je me lance dans les relais dont l'organisation a été reprise par l'ACP. Autre raison de mon choix la possibilité de faire 2 fois étape à Brétignolles-sur-Mer dans la famille. L'affectif lié à l'économique ! Depuis que l'ACP a repris la gestion des Relais de France, l'intégralité du parcours est visible sur leur site. C'est une marque de confiance entre l'organisateur et le cyclo. Payer par anticipation pour voir me déplaisait fortement. Une nouvelle fois la date retenue pour le départ correspond avec une poussée de grosse chaleur. Donc malgré la canicule annoncée je m'élançais. La randonneuse qui piaffait d'impatience dans le garage depuis 1 an est prête à bondir.

Mardi 13 juin matin. Nort/Brétignolles 163km.

Le cyclo basique.

Accompagné de Jean-Marc mon copain Nortais, je démarre à 7h30 de la maison direction Couëron, pour rallier le parcours. Nous empruntons des petites routes pour éviter au maximum la circulation vers Nantes. J-M me tient compagnie jusqu'au passage de la Loire soit 37 km. En attendant le bac je discute avec un cyclo-campeur parti de Saint Malo direction Hendaye.

La chaleur annoncée s'est transformée en temps idéal. Je rejoins le parcours au Pellerin dès la traversée de la Loire.

Direction Pornic pour le premier contrôle. Tampon dans une agence immobilière avant l'arrêt chez les amis de Croissy-sur-Seine, Catherine et Gérard Mans. J'arrive à 11h10. Un peu de répit devant une boisson fraîche puis repas de sportif avec quelques charcuteries de pays et une platée de pâtes aux fruits de mer. Fromage et dessert.



Avec GG avant de reprendre la route.

Mardi 13 juin, après-midi. Le cyclo électrique.

12h30 il faut se quitter et reprendre la route. L'entrée dans Pornic n'a pas été une sinécure et la sortie s'annonce également des plus ardues. Gérard se propose de m'accompagner, avec son vélo à assistance électrique, afin de me faciliter la sortie de la ville. Nous passons devant les restaurants du port

bondés, mélange de cyclos équipés pour la longue distance au milieu des costumes cravates et des vacanciers en shorts. Passé le pont nous entamons une montée. Et là stupeur, c'est Cancellara devant moi qui s'envole. Gérard le roi des bricoleurs, s'est fabriqué un vélo électrique ultra performant. Nous alternons entre petites routes et retours sur la D13 ultra chargée. Au bout d'une heure, Gérard opère un demi-tour et me souhaite bonne route. Dès que je le peux je quitte le parcours officiel qui me semble n'être plus adapté à notre époque pour emprunter la D 97 une route de bord de mer plus bucolique. Je rejoins Bouin par le marais Breton en longeant la mer, ses parcs à huitres, et



A la sortie de Pornic.

ses baraques de pêcheurs si typiques. A Beauvoir sur mer je retrouve la route sur laquelle j'ai roulé le mois passé lors de la sortie des 2 jours de Blain. Blain/St Jean de Monts et retour soit

290 km. Bon entrainement. Pour l'occasion nous avons emprunté le passage du Gois pour aller à Noirmoutier. Une fois suffit, donc pas de variante dans ce relais de France. 17h Contrôle à St Gilles Croix de Vie. J'arrive à 17h40 à Brétignolles chez Gérard mon beau-frère et Marie Thérèse ma belle-sœur pour un repos. Fin du premier acte.

Mercredi 14 juin 2017. Brétignolles/La Rochelle. 137 km
L'extra-terrestre sur un vélo antique.

Lever à 7 heures ; pas besoin de me presser pour faire les 124 km du parcours officiel, mais sans oublier que la boussole qui sommeille en moi peut s'activer à tout moment pour m'envoyer par monts et par vaux. A l'instant de partir Gérard s'inquiète. C'est noir sur Noirmoutier, c'est un signe de pluie dit-il. Effectivement un gros orage éclate. Je retarde mon départ. La pluie cesse, le ciel se dégage. J'enfourche ma monture et au bout de 200 mètres, dès le bord de mer atteint, la pluie refait son apparition. J'endosse l'imper mais pour peu de temps car le soleil revient et ne me quittera plus durant ces 3 prochains jours. La route forestière jusqu'aux Sables d'Olonne est agréable. Bientôt les communes d'Olonne sur mer, le Château d'Olonne et les Sables d'Olonne ne feront plus qu'une seule agglomération de près de 50 000 habitants qui s'appellera les Sables d'Olonne. A partir des Sables j'emprunte la route du bord de mer ou la piste cyclable quand elle est cyclable. J'imagine la cohabitation l'été entre vélos, piétons, joggers et autres poussettes. Ce relai est à faire hors saison estivale. Je suis choqué par

l'absence systématique de réponses à mes bonjours ou signes amicaux lorsque je croise des promeneurs. Pas très conviviaux les Vendéens. Ça me change de l'empathie nortaise. Je quitte le bleu de la mer direction Talmont St Hilaire pour pointer dans une boulangerie. Pas de tampon humide mais une magnifique étiquette à coller sur la carte. Une grande première !!!!

En direction de la Tranche sur mer je retrouve une piste cyclable dans la forêt qui exhale sa bonne odeur de pins. Hélas ces arbres ont des racines à fleur de sol et je tressaute et hoquette en permanence. La Tranche, arrêt repas pour un menu sandwich. Je passe devant l'hostellerie de plein air où avec Mireille et deux de nos petits-enfants nous allons passer une semaine début juillet. A St Michel en l'Herm alors que je fais une pause pour me badigeonner de crème solaire et chercher la direction de Triaize, un cyclo géant, tête blonde et torse nus, vêtu d'un short genre basketteur et chaussé de tennis s'arrête à ma hauteur. Un étranger. On essaye de se comprendre et il me montre sa bicyclette qui me semble d'un autre âge, et surtout pas de dérailleur ; un plateau et un pignon. Un grand sac de sport en travers du porte bagage. C'est un Suédois. Je comprends qu'il fait 50 à 80 km par jour. Il repart dans ma direction. Je termine de me tartiner la face et je reprends la route en me faisant fort de le rattraper sous peu. Et bien pendant 6 kilomètres je l'ai eu en point de mire mais impossible de boucher le trou. On roulait à la même vitesse. Lui haut perché sur son engin, le nez au vent, moi besogneux sur ma randonneuse. Heureusement il s'est arrêté. Donc très intrigué j'ai voulu en savoir plus sur cet équipement. Je lui ai

proposé de boire un verre au prochain village de Champagne les Marais où je devais pointer. Il me fait comprendre qu'il n'a pas d'argent ????. Mais je comptais bien l'inviter. Pas de chance, le seul bistrot du pays est fermé. On se rabat sur une supérette. Deux bières en boîte, bien fraîches. Le gérant parle anglais. Mickael, mon Suédois est parti de son pays le 6 avril, pour faire le tour d'Europe. Délai 6 mois. Donc il lui reste à cheminer en Espagne, au Portugal à nouveau en France, Italie, Suisse, Autriche etc, etc. sur le vélo de son grand père vieux de 80 ans. Le vélo, pas son grand père. Faut voir la selle en cuir dure comme du bois et la pompe rouillée relique d'une autre époque. (voir ci-dessous) Il ne doit pas beaucoup l'utiliser car son pneu arrière, celui que j'observe est très affaissé.



Sac à l'arrière, sac à l'avant. Je ne vous décris même pas la carte très sommaire, genre publicité pour une région, avec laquelle il trouve sa route.

Après ces rafraîchissements, cap sur La Rochelle. A la sortie de Puyravau, nous évitons par inadvertance la D10 A. Heureusement, car cette route à très grande circulation, et peu large n'est pas recommandé aux cyclos. J'en aurai confirmation sur le trajet retour. Les quelques kilomètres supplémentaires nous permettrons de longer le canal du Clain, et de retrouver à l'intersection une piste cyclable parallèle à la D10A et à contre sens, où nous sommes en sécurité. Passage sous un tunnel pour rejoindre Charron. C'est le moment choisi par Mickael pour accélérer le rythme. Le compteur indique 25/26 km/h, son garde boue brinquebalant souffre sous le poids du sac et gémit de douleur..... J'aurai bien voulu terminer en roue libre. Obligé de m'arracher dans le vent du bord de mer, pour suivre l'allure et prendre des relais. Dans une montée à l'approche de Lagord, nous enrhumons 4 cyclos promeneurs qui n'en reviennent pas. Je leur crie : c'est un extra-terrestre !. Ouf la zone industrielle où se situe mon hôtel est à proximité. On se dit adieu et il me remercie pour ce moment passé ensemble. Il a apprécié mes relais. Je tourne à gauche et je le regarde s'éloigner vers son avenir mais certainement pas vers mon oubli.

Après quelques détours et retours dans la zone je trouve enfin la direction de Puilboreau, après avoir vu le panneau La Rochelle. J'atteins l'hôtel Première Classe La Rochelle Nord à 17h50.

Comme j'ai demandé une chambre au rez-de-chaussée pour éviter de porter mon vélo dans les étages, je me retrouve dans la vaste chambre réservée aux personnes à mobilité réduite. Diner au Campanile voisin et une bonne nuit réparatrice. Demain le retour par un autre parcours que j'ai concocté avec

nouvel arrêt à Brétignolles puis direction la maison.



Je me rappelle qu'avec le groupe de Croissy, (il y a quelques décennies, les anciens s'en souviennent certainement) dans la côte de Chanteloup-les-Vignes nous avons bataillé avec un cyclo lusitanien en jeans, santiags sur un vieux clou. Mais là ça dépasse l'entendement.

Bernard Dager
Cyclo Club Croissy sur seine

L'ARDECHOISE

LES HAUTES TERRES

Nous partîmes 3 et par un prompt renfort nous nous vîmes 15.000 en arrivant au port. Corneille et le Cid peuvent donc aller se rhabiller.

C'est le secret de l'Ardéchoise de faire converger le même jour dans la dernière montée vers Lalouvesc et dans la dernière descente vers Saint-Félicien 15.000 cyclos partis le mercredi, le jeudi, le vendredi ou le jour même de Saint-Félicien à l'assaut des multiples circuits en boucles imbriquées proposés depuis plus de 25 ans par l'organisation et qui se rejoignent tous le samedi.



Chaque année, à la mi-juin, Saint Félicien petite ville de 1000 habitants devient donc la capitale de l'Ardèche et des cyclos. C'est là que le jeudi 15 juin au matin Guy Vercauteren, Yves Scharff et moi-même nous retrouvons pour prendre le départ du circuit des « Hautes Terres » que nous parcourrons en trois jours.

En fait, tout a déjà commencé la veille à Saint Félicien où, selon un rituel bien établi, après nous être garés au parking PE1, nous avons retiré nos dossards et déposé nos sacs avant de nous retrouver à l'hôtel « Les Azalées » à Tournon où le CCC a ses habitudes. Pour être précis, nous ne sommes pas 3 mais 4 car Annemie Vercauteren nous accompagne comme non pédalante et nous retrouvera tous les soirs à l'étape.

Le patron de l'hôtel bien au fait des habitudes des cyclos inscrits à l'Ardéchoise qui remplissent son établissement ce jour là nous propose de prendre le petit déjeuner à partir de 6 heures. Cela nous permet de rejoindre Saint-Félicien suffisamment tôt pour prendre le départ à 8h30 après nous être garés, toujours selon le même rituel, au parking D2 ce qui nous permettra le dernier jour de bénéficier d'une descente pour rejoindre nos voitures avec notre bagage en bandoulière, l'accès au village étant interdit.

Pour ma part, après le *Doux* en 2011 en une 1/2 journée, l'*Ardèche* en 3 jours en 2012 et les *Gorges de l'Ardèche* en 4 jours en 2013 c'est ma quatrième participation à l'Ardéchoise.

Comme à chaque fois, la première difficulté se trouve au km 0 : où se trouve le bon départ pour les « Hautes Terres » ? Ce premier problème étant résolu il ne reste plus qu'à attaquer le col du Buisson premier col d'une longue série. En haut c'est la foule. Certains s'aperçoivent qu'ils ne sont pas sur le bon circuit et doivent rebrousser chemin vers Saint Félicien. Mais une fois parti, il n'y a plus qu'à se laisser guider vers notre première étape située à Thueyts au bout de 113 km et 2000 m de dénivelé. Nous retrouvons Annemie à l'hôtel de la Gravenne.

Le lendemain, le parcours commence à se diriger globalement vers l'est avant de repiquer vers le nord, direction le Lac d'Issarlès puis le Gerbier de Jonc où nous bifurquons à gauche vers la Haute-Loire. Pour atteindre notre second

hébergement nous devons provisoirement et nous diriger vers les Estables à la recherche de notre gîte perdu dans un endroit improbable que nous atteignons après 117 km et 2700 m de dénivelé. Nous y retrouvons comme la veille Annemie qui nous attend de pied ferme.



Pour la troisième et dernière étape qui nous ramène à Saint-Félicien c'est un mistral violent et glacial qui s'est invité et ralentit notre progression. Le col de la Croix des Boutières à 1506 m nous offre une vue magnifique sur les montagnes ardéchoises. Comme nous désirons rentrer tous les trois assez tôt à Saint Félicien et que le mistral nous freine énormément, nous décidons de couper à Lachapelle-sous-Chanéac pour rejoindre directement Saint-Martin-de-Valamas. Soit un gain d'une trentaine de kilomètres qui nous permet d'arriver à Saint-Félicien en début d'après-midi après 115 km et 2.000 m de dénivelé.

Encore une fois nous avons pu apprécier le charme de ce département qui n'est traversé par aucune ligne de chemin de fer ni aucune autoroute et dont les habitants se font une joie d'accueillir pendant quatre jours des cyclos venus de la France entière.

Y. SCHNEIDER

Fête du Vélo au CCC78 Vendredi 23 Juin



Pour sa première édition, la Fête du Vélo au CCC78 a été un succès. Elle nous a permis de profiter de notre magnifique local et de son parc. Beaucoup ont répondu présents à cette invitation. Temps superbe et dégustation gastronomique de haute qualité.

Marie-Sylvie (Leforestier) a remporté la roue d'or salée avec sa délicieuse ratatouille. Pour le dessert, le choix a été plus difficile entre le flan au caramel coco et le tiramisu. Heureusement, les deux étaient l'oeuvre de Frédérique (Truffier*). La roue d'or sucrée lui a été décernée.

Nous vous attendons tous aux prochains événements gastronomiques et conviviaux du CCC78 (La Beaujolaise, le repas d'AG le samedi 2 décembre, la Galette et d'autres événements à venir). Vous pouvez d'ores et déjà noter sur vos agendas la Fête du Vélo 2018 qui devrait avoir lieu le vendredi 1er juin 2018.

Votre Comité Fêtes
Patrick (Gillard-Chevalier) & Olivier (Lassal)

* Laurent: Nous comprenons mieux maintenant pourquoi tu nous parles souvent de régime. Tu seras dorénavant excusé si nous t'attendons un peu parfois dans les côtes !

UNE PREMIERE EXPERIENCE DE RANDONNEE ITINERANTE REUSSIE

Tous ceux qui ont une fois participé à une flèche ou à l'Ardéchoise savent le plaisir qu'on ressent à avoir comme but de la journée autre chose qu'un retour au point de départ et l'apéro, pourtant toujours sympathique, qui nous attend le dimanche midi au Club. Ils savent aussi que ce plaisir à un prix, celui de dépendre d'un véhicule (et de son chauffeur) pour transporter ses affaires. Après des années à mettre en ligne sur le site du Club les récits de voyages à vélo "en autonomie" d'Alain, Jean-Louis, Bernard D., Andrew et bien entendu Bernard F. (classé hors catégorie) je commençais à me dire que le sentiment de liberté que procure le fait de voyager à vélo serait certainement décuplé si je pouvais m'affranchir de ces contraintes logistiques. Quel luxe par exemple de se lancer sur la Route des Grandes Alpes (RGA) sans être tributaire des dates fixées plusieurs mois à l'avance par un organisateur.

Mai 2017, ma décision est prise: je n'attendrai pas la retraite pour m'offrir une randonneuse digne de ce nom.

Le choix du matériel

En bon ingénieur mécanicien de formation et connu pour être un peu maniaque quand il s'agit de mon vélo, je converge assez vite sur un cahier des charges assez exigeant. Je souhaite un vélo équipé d'une boîte de vitesse et d'une transmission à courroie, gage a priori de l'absence de maintenance quelques soient les conditions météorologiques que je rencontrerai et l'état des routes ou chemins que j'emprunterai. Porte bagages avant/arrière, garde-boue, éclairage puissant et freinage à disques hydraulique, insensible à la pluie, complètent les spécifications de la bête. Mon choix s'arrête sur le *Rose Active Pro P1.18 Carbon Drive*, même si quelques améliorations sont encore nécessaires pour me combler.



Début juin, mon jouet est là. Quelques réglages et changements d'équipements dans le secret de mon atelier et ce sont les premières sorties d'essai.



25km avec la côte de l'Etang la Ville pour valider la plage de développements impressionnante offerte par la boîte Pinion à 18 rapports.

Une seconde sortie sans sacoche de 80km avec chemins de terre, c'est bon je passe partout, puis une dernière de 160 km à mi-charge par fortes chaleurs qui finit de me convaincre du bien-fondé des recommandations de Jean-Louis : "Ne prévois pas des étapes de plus de 80-100 km. On ne roule pas avec une randonneuse chargée comme avec un vélo de route en carbone. Tu vas faire du 15 de moyenne".



L'itinéraire

Où aller? Même si je ne sais pas encore quand mon travail me permettra de prendre la route, la destination finale est assez évidente pour moi : ce sera Antibes, où je dispose d'un pied à terre. Comme je l'avais fait lors d'une précédente expérience (avec véhicule d'assistance) je commence mes recherches sur la page des flèches de l'Audax Club parisien. Leur Paris-Nice via le Massif Central et la Provence peut facilement être transformé en Croissy-Antibes. Les semaines passent et les projets de vacances en famille se précisent. Nous décidons d'aller nous reposer à Courchevel du 7 au 14 août. Ce sera donc un Croissy-Courchevel via le Morvan, le Jura et le nord des Alpes. Quelques jours de réflexion et je me dis que finalement après une semaine de repos à Courchevel pourquoi ne pas envisager de continuer jusqu'à Antibes par la Route des Grandes Alpes quand ma famille remontra vers Croissy. Après tout, pas besoin de décider à l'avance, les hôtels sont rarement complets en été à la montagne. Quelques heures sur OpenRunner et le parcours est tracé, prêt à venir se cacher dans la mémoire de mon GPS qui se fait un peu prier pour digérer une telle distance. Connaissant le caractère facétieux des Garmin, je le charge également sur mon téléphone grâce à l'excellente application gratuite GPX Viewer que je découvre pour l'occasion.

L'aventure

Novice, et je dois dire assez flémard, je commence à remplir mes sacoches en partant du principe que je ne souhaite laver du linge qu'une fois arrivé à Courchevel. De plus, par principe, je ne demanderai pas à mon épouse de m'apporter des affaires à mi-chemin ce qui me ferait rompre avec la notion d'autonomie. Résultat, une fois chargée ma monture dépasse allègrement les 31 kg et encore sans les bidons.

Lundi 31 juillet : Croissy – Montargis

Départ vers 9h. Météo clémente annoncée. Je cherche le panneau de sortie de Croissy par le pont de Bougival pour immortaliser le moment. L'ai-je raté ? Pourtant ce n'est pas la vitesse excessive qui marque ces premiers tours de roue. Je me rabats sur le panneau Versailles après une ascension laborieuse de la côte de La Celle Saint Cloud.



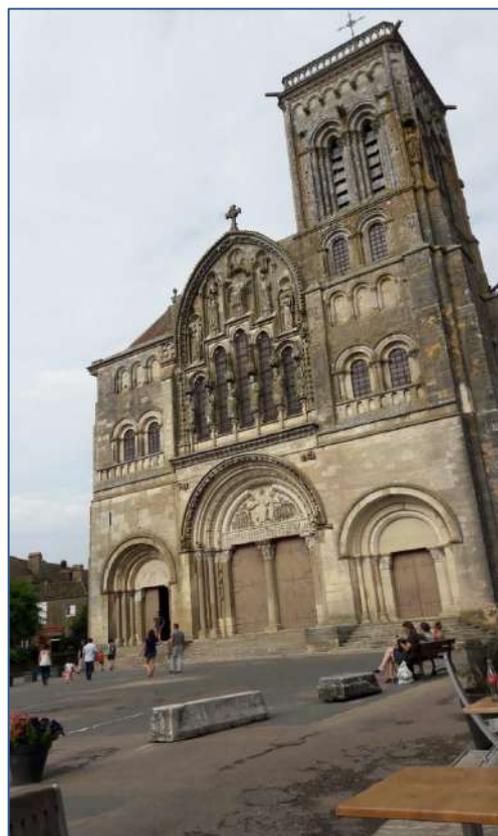


Mon parcours via la vallée de Chevreuse puis le plateau de Saclay me conduit assez rapidement en forêt de Fontainebleau. Je passe non loin de Milly la Forêt et note de suggérer cette destination à Olivier pour une future sortie "vélo-restau". La fin du parcours jusqu'à Montargis est un peu ennuyeuse d'autant que le temps est devenu lourd et le ciel menaçant. Je m'installe à l'hôtel et pars découvrir Montargis, ce qui s'avère une agréable surprise. Cerné de canaux, le centre-ville est très animé pour un lundi après-midi.

Mardi 1^{er} août : Montargis – Vezelay

Je suis réveillé par le bruit de l'orage et je descends prendre mon petit-déjeuner en me préparant psychologiquement à rouler sous la pluie. Contre toute attente le ciel s'éclaircit et je repars au sec. Le répit n'est que courte durée, dès la sortie de la ville la pluie reprend et je m'arrête pour m'équiper et protéger mes affaires. Heureusement le parcours est agréable et je pédale stoïque en gardant le moral. A l'heure du déjeuner le beau temps est de retour et je fais une pause à Toucy, ville natale de Pierre Larousse, bien connu pour ses fêtes d'ortographe. La suite de la journée me permet de gravir les contreforts du Morvan et d'enfin apercevoir la colline éternelle. Visite de Vezelay. La montée à pied vers la basilique fait office de séance d'étirements et la vue sur la vallée de la récompense (en plus de la bière que je bois une fois en haut). Cure est ma récompense (en plus de la bière que je bois une fois en haut).





Mercredi 2 août : Vezelay - Alligny en Morvan

Courte étape relativement vallonnée pour rejoindre une chambre d'hôte à la Ferme des Prés. L'endroit, superbement aménagé, est tenu par Madame la Maire d'Alligny en Morvan. L'auberge où elle me conseille d'aller dîner (il faut dire que c'est la seule à 20 km à la ronde) est à 5km. Au retour je teste mon éclairage. Je croise une moto. Au petit coup de guidon je vois qu'il a cru être nez à nez avec une Honda 750. Vive les LEDs !

Jeudi 3 août : Alligny en Morvan - Saint Germain du Bois

Je me remets en selle sous le soleil pour terminer ma traversée du Morvan sur des routes de rêve puis c'est la descente sur Beaune au milieu du vignoble. Dans la plaine la chaleur me surprend et les ½ Perrier s'enchaînent avant d'atteindre Saint Germain du Bois au cœur de la Bresse. L'hôtel est d'un bon rapport qualité prix mais la nuit j'ai le choix entre avoir trop chaud ou entendre les camions passer. Il en faut plus que ça pour entamer mon enthousiasme surtout quand je pense à la chance que j'ai de ne pas prendre l'A6.



Vendredi 4 août : Saint Germain du Bois - Saint Claude

Imperceptiblement le paysage, plat au départ, se vallonne et la ligne de crêtes du Jura apparaît au loin. Les hostilités commencent dès la sortie de Lons le Saulnier et pour la première fois j'engage la 1^{ère} vitesse (avec un dérailleur on dirait mettre tout à gauche). Dans une des côtes suivantes je suis doublé à toute vitesse par un vélo électrique. Je retrouve l'engin et sa conductrice arrêtés 30 km plus loin au bord du lac après la Tour du Meix. Elle tapote sur son portable. En fait elle demande qu'on vienne la chercher car sa batterie est vide. Après une descente vertigineuse j'emprunte la vallée de la Bienne qui me conduit jusqu'à Saint Claude. Le Tour de France m'a précédé. Une photo s'impose. A Saint Claude, ville située dans une vallée très encaissée, la gare SNCF en face de laquelle se situe mon hôtel est ... en haut de la ville. Dernière ascension de la journée. Arrivé à l'hôtel les chambres sont en dessous de la réception. Un groupe de cyclo vient d'arriver. Ils vont faire séjour dans le Jura (peut-être une destination pour Alain ?). Un des types regarde mon vélo et me dit : "nous on vient pour monter des cols". Je ne réponds pas pour lui épargner le "et moi j'enfile des perles c...ard".





Samedi 5 août : Saint Claude – Faverges

Pour sortir du Jura vers le sud, je dois gravir le Col de la Croix de la Serra. Je sais désormais comment aborder les difficultés avec ma machine et son chargement. Ça ne sert à rien de s'énerver on n'ira pas plus vite. Il faut mouliner et être patient. Au sortir du Jura, je ne me suis pas trop cassé la tête pour tracer mon parcours vers Annecy et je le paye cash en ayant à supporter ma première route à grande circulation depuis le départ. Ce n'est rien comparé à ce qui m'attends dans Annecy même, envahie par la foule, fête du lac oblige. Je me prends même une voiture qui décide de rentrer dans un parking au dernier moment en coupant la bande cyclable. Heureusement les sacoches protègent ma jambe et amortissent le choc. Quelques insultes que je ne répèterai pas et je trouve l'entrée de la magnifique piste cyclable qui longe le lac loin de la circulation et continue jusqu'à Alberville. Elle est parsemée de plages et je fais une pause après un striptease aux couleurs du CC Croissy. Une fois rafraîchi, je poursuis jusqu'à Faverges, guidé dans les derniers kilomètres par un VTTiste du coin qui me conduit jusqu'à la porte de mon hôtel.



Dimanche 6 août : Faverges – Courchevel 1850

Pour rejoindre Alberville je passe par le Col de la Tamié qui monte en pente douce et se passe sans problème. Une fois à Alberville je remonte la vallée de l'Isère vers Moutiers. Malgré l'étroitesse de cette vallée à certains endroits, l'autoroute, construite pour les jeux Olympiques, est longée par une petite route de campagne tout à fait adaptée au cyclotourisme. Par moment on se demande même où est l'autoroute. Arrivé à Moutiers tôt dans l'après-midi, mon programme initial prévoyait d'y dormir et de ne monter à Courchevel que le lendemain matin. L'hôtelier m'avait prévenu, le dimanche l'hôtel n'ouvrait pas avant 18h. La perspective de patienter à Moutiers en lavant du linge dans un Lavomatic surchauffé n'étant guère réjouissante, j'appelle l'hôtel de Courchevel. Ma chambre, réservée à partir du lendemain, est déjà disponible. Changement de programme, j'attaque la montée de Courchevel (25 km). Seule contrainte : arriver avant la fermeture du restaurant de l'hôtel. Mission accomplie. Je me présente à l'accueil de l'hôtel vers 18h sous le regard de la responsable qui n'en revient pas du chargement que j'ai réussi à hisser jusqu'à là (en quatre heures quand même). L'endroit est magnifique, je ne regrette pas ma décision.



Lundi 7 – Dimanche 6 août : Courchevel

Le lundi en attendant que le reste de la troupe arrive je fais enfin ma lessive et je profite du lac.



Bien m'en prend car dès le lendemain la pluie, la grêle, le brouillard et même la neige (au-dessus de 2000 m) s'installent pour quelques jours.



Quand le soleil revient je fais une petite balade. Une pierre qui roule sous ma chaussure et c'est l'entorse.



Plus que la douleur c'est la perspective de ne pas pouvoir terminer mon voyage qui me rend malade. Le lendemain, Voltaren + bandage et je sors mon vélo sur le parking de l'hôtel pour faire un essai. Miracle même pas mal quand je pédale. Par contre la suite sera en chaussure de sport car je n'arrive même pas à enfiler mes chaussures de vélo.

Lundi 14 août : Courchevel – Saint Jean de Maurienne

Descente prudente jusqu'à Moutiers et je me retrouve rapidement dans les premières rampes du col de la Madeleine (25 km d'ascension). Le versant nord est très peu peuplé et très sauvage. On y croise peu de voiture et encore moins de vélo. Après une pause au sommet je me laisse glisser jusqu'à la Chambre en admirant au passage les Cheminées de Fées. Je rejoins Saint Jean de Maurienne sans encombre. Le patron de l'hôtel est sympa, je lui rappelle que j'ai roulé avec lui il y a quelques années lors d'un stage à Valloire.



Mardi 15 août : Saint Jean de Maurienne – La Salle les Alpes

Aujourd'hui enchainement Télégraphe – Galibier, que j'ai franchi à plusieurs reprises mais avec mon chargement il me faut près de 2 heures pour monter le Télégraphe.

J'arrive à Valloire juste à l'heure pour le déjeuner ce qui me permet de rendre visite aux propriétaires du Relais du Galibier idéalement placé aux Verneys et où je séjourne en hiver depuis près de 40 ans. Bien nourri j'attaque le Galibier. J'y passe un certain temps... et quand j'arrive en haut le temps s'est dégradé et la descente jusqu'au Lautaret est rendue désagréable par le vent et les premières gouttes de pluie. Au fur et à mesure que je redescends vers Briançon la température remonte et j'arrive à La Salle les Alpes un des villages qui forment la station de Serre Chevalier mais dont le centre a su garder son caractère authentique.



Mercredi 16 août : La Salle les Alpes – Saint Paul sur Ubaye

Je termine ma descente du Lautaret et arrive à Briançon. J'avais prévu d'aller directement à Guillestre pour rejoindre le col de Vars. Est-ce l'ivresse des sommets, au dernier moment je décide de passer par le col d'Izoard pour le gravir par le côté que je n'ai toujours pris en descente. Une fois sorti (assez vite) des faubourgs de Briançon le paysage est magnifique et je découvre des vues et des endroits qu'on peut difficilement remarquer quand on descend à plus de 60 km/h. Dix fois moins vite on a le temps d'admirer. A la descente côté sud, passer à la Casse Déserte est toujours un moment fort. De même, les gorges du Guil sont encore plus impressionnantes lorsqu'elles sont à droite de la route. Mon Izoard improvisé m'a mis en retard et j'ai du mal à trouver un restaurant à Guillestre. Un croque-monsieur fera l'affaire. J'attaque le col de Vars. A Vars les Claux la chaleur lourde a fait la place à un ciel d'orage et je me prépare à affronter le pire. Au départ c'est le vent qui gêne mon ascension. Ma sœur, en vacances à Vars, me prévient qu'elle m'attend au col de Vars puis se ravise elle redescend au refuge Napoléon et reste bien au chaud dans sa voiture. A sommet le vent est tombé mais la pluie est au rendez-vous. Je teste les freins à disque et arrive à Saint Paul sur Ubaye sans encombre



Jeudi 17 août : Saint Paul sur Ubaye – Saint Etienne de Tinée

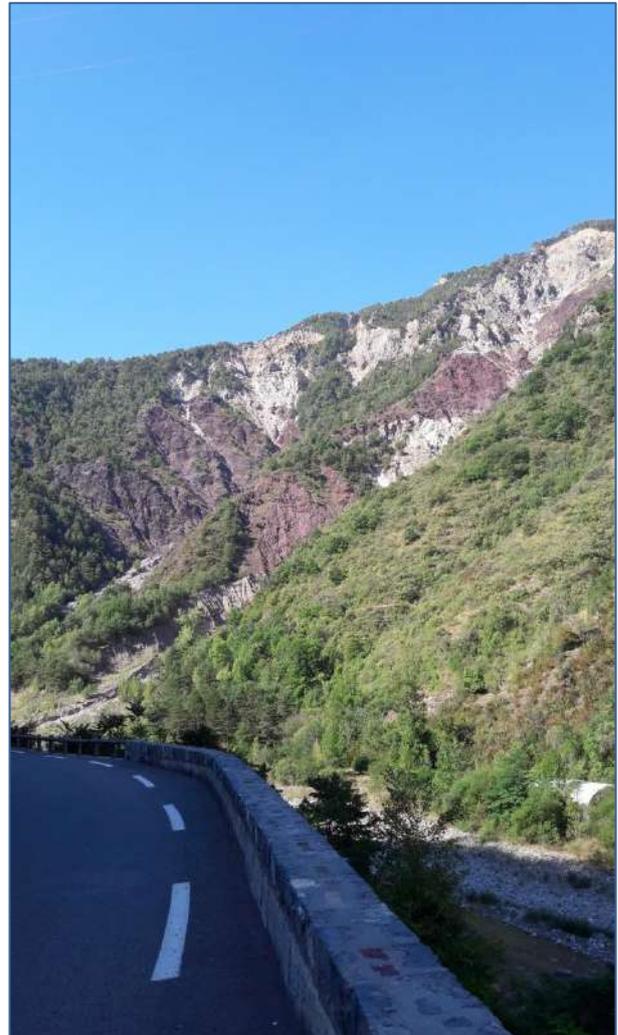
Après une mise en jambes jusqu'à Jausiers, je commence l'ascension de la Bonette avec la ferme intention de ne pas aller faire la boucle qui, en haut, permet d'attendre les 2802 m qui en fait la plus haute route d'Europe (paraît-il). Mon souvenir de cette ascension se confirme. On n'en voit pas le bout au sens propre comme au sens figuré. Malgré tout, arrivé au col, je pousse jusqu'à la cime à défaut de pousser le vélo même si ce n'est pas l'envie qui me manque. La vue du panneau "Nice" est une véritable délivrance puisqu'à partir de là la route descend pendant 150 km jusqu'à la mer. Le Maire de Nice, un peu mégalomanie, a fait poser une pancarte qui annonce l'entrée dans la Métropole de Nice. La première partie de la descente n'a rien de métropolitain. Je m'engage ensuite dans la vallée de la Tinée qui n'a rien à envier aux parcs nationaux américains. Installé à Saint Etienne de Tinée, je visite le village sans grand



charme. Ce soir c'est la fête, il y a un spectacle de danses folkloriques... iraniennes offert par le Maire de la Métropole suscitée. No comment.

Vendredi 18 août : Saint Etienne de Tinée - Antibes

Enfin une journée sans col à gravir. Mieux, au moins 50 km de descente non-stop. Un panneau me donne le ton de la journée.



A partir du confluent de la Tinée et du Var, la route se fait plus plate puis devient presque une autoroute qui file tout droit vers

l'aéroport de Nice. Il est temps de m'échapper sur la droite et de remonter sur les coteaux pour rejoindre La Gaude puis de descendre à travers les pins vers

Cagnes sur Mer afin de rejoindre le bord de mer à Villeneuve-Loubet et enfin Antibes, sa vieille ville chère à Sidney Bechet et son cap.



Samedi 19 août : Antibes

Une journée complète à plage pour tenter d'atténuer le bronzage "cycliste" et il est temps de songer au retour.



Dimanche 20 août : Antibes - Croissy



La SNCF ayant supprimé la possibilité de voyager avec un vélo non-démonté dans les TGV Lyon-Paris, mon itinéraire prévoyait un Antibes-Lyon en TGV Lyria à destination de Genève, puis un TER Lyon - Paris. C'était sans compter sans les feux de forêt dans la région d'Aubagne et les alertes aux bagages suspects en Gare de Marseille. Arrivé avec plus de 5 heures de retard à Lyon, j'ai évité une nuit d'hôtel supplémentaire en amadouant le chef de train d'un TGV en partance pour Paris qui a accepté de mettre mon vélo dans le fourgon situé derrière la motrice des TGV Duplex et qu'il a pour consigne de laisser libre de tout bagage. Au final j'arrive Gare de Lyon avec seulement 20 minutes de retard sur mon programme initial.



Il ne me reste plus qu'à savourer une traversée de Paris en vélo, de nuit, au mois d'août, puis de traverser le bois de Boulogne avant de passer la dernière difficulté, le col du Mont Valérien (depuis l'hôpital Foch), le seul que je n'ai pas pu immortaliser faute d'éclairage public au sommet.



Une dernière frayeur sur un ralentisseur mal éclairé dans la descente et c'est le pont de Chatou, les bords de Seine et mon dodo bien mérité vers 1h du matin.

Bilan de ce voyage:

- 12 étapes
 - 1123km
 - D+ 18 530 m
 - 70h54m16s de selle
- 15,8 km/h de moyenne générale (bien vu Jean-Louis)
 - Une immense envie de recommencer



Je voudrais dédier ce récit à mon ami Frédéric Morel qui nous a quitté au printemps. En plus de notre métier, nous partageons l'amour des paysages français, de la montagne et le goût de la mécanique vélo. Il me manque beaucoup.

Michel Bloch

LA SEMAINE FEDERALE

DU 6 AU 13 AOUT 2017

Comme chaque année, la semaine fédérale se déroule la 1ère semaine d'août; c'était la 79ème et elle se passait à Mortagne-au-Perche dans l'Orne.

Nous avons eu un temps correct par contre frais le matin et le soir mais pas de pluie sur le vélo, ce qui est bien agréable !!!

C'est une semaine fédérale très réussie, très bien organisée et les habitants ont bien joué le jeu, ils ont bien décoré leur village et le devant des maisons.

Nous étions 9000 cyclistes, d'habitude on compte 13000 participants; c'est certainement dû aux gros dénivelés des parcours (entre 800m et 1700m) plus de difficultés.



Chaque jour vous avez le choix entre plusieurs parcours P1 P2 P3 P4 P5. Ça va entre 50et 200 kms.

Pour ma part, j'ai choisi cette année le P2 vu le dénivelé de 800m ça m'allait très bien !!!

Vous avez des ravitos sur le parcours soit 1 ou 2 en fonction de la distance. Cette année une nouveauté, nous avons un bracelet électronique pour l'achat de repas, de boissons.



Pendant que vous vous désaltérez, vous avez des groupes folkloriques, de la danse country...de la musique pour vous prélasser.

Le soir vous pouvez faire un tour à la permanence, là où sont installés plusieurs stands de vélos et aussi des produits régionaux. Il y a également un programme pour d'autre sorties organisées, des circuits VTT et de marche.

Vous pouvez camper en toile de tente, en caravane ou camping-car dans le camping fédéral et également en gîtes, en dortoirs, ou à l'hôtel en fonction de votre choix.

La semaine fédérale permet de nous faire découvrir la France avec ses beaux paysages, venez nous rejoindre pour partager cette belle aventure !!!

Béa

UN WEEK-END LONDONNIEN

Voulant profiter du week-end prolongé « August Bank Holiday » (27 août NDLR), pour voir ma fille qui vit à Londres, c'est lundi matin que j'enfourche mon vélo.

Tout est chargé, tente, duvet, matelas, vêtements, réchaud... et quelques nourritures de survie. Bien m'en a pris, car pour la première étape qui me conduit à Dangu près de Gisors, si le paysage du Vexin est agréable, le commerce se fait rare.

Le lendemain, c'est par une belle journée que j'atteindrais Martigny, près de Dieppe, après avoir emprunté la Voie Verte à Forges-les-Eaux. Le camping des « 2 rivières » est agréable, mais l'on sent la fin des vacances scolaires, car j'ai l'embarras du choix pour planter ma tente.



Debout avec le soleil, sans me presser, j'embarque sur le ferry « Seven Sisters » à 12h30. Quatre heures plus tard à 15h30 (ah...ces décalages horaires), j'arrive à Newhaven assez tôt pour trouver un camping et m'installer.

Ayant déjà l'expérience des voyages en Angleterre, je ne me fie plus aux routes Sustrans, pour essentiellement deux raisons, les panneaux sont très petits et pas toujours visibles, et les parcours proposés ressemblent parfois plus à des chemins muletiers qu'à des pistes cyclables, je vous laisse deviner le jour où il pleut.

Maintenant il faut rouler à gauche et surtout, aux ronds-points laisser la priorité à droite, mais très rapidement ces automatismes sont intégrés et tout se passe pour le mieux.

J'ai l'habitude, lorsque je vais à Londres, de camper à Lingfield, et d'emprunter des routes différentes. Cette fois encore je peste contre le pourcentage des côtes, qui m'oblige à mettre pied à terre, mais le côté positif de la chose est que c'est tout à loisir que je peux contempler le paysage de la campagne anglaise.

Dernière étape, rapidement, je me trouve en zone urbaine, Bromley, Catford, Lewisham, Greenwich..., mais je dois dire que je ne sais pas si c'est le chargement de mon vélo qui impressionne, mais jamais je me suis senti en danger...

Arrivé à Londres, c'est avec ma Fille et ma Femme venue par l'Eurostar, que nous profitons de ce week-end estival. Bien sûr impossible de venir dans la capitale britannique sans profiter des pubs et faire du shopping... Oxford Street, Covent-Garden...et découvrir des nouveaux quartiers, Battersea, Hampstead ...





Les bonnes choses ayant une fin, il faut penser au retour, Croydon, Lingfield, mais le relief n'a pas changé, si les montées sont difficiles, les descentes ne le sont pas moins, car vu le poids du vélo, du chargement et de l'homme, il arrive que je sois obligé de m'arrêter pour laisser refroidir jantes et patins...



Je décide de passer par Brighton, journée que je ferais sous la pluie et un vent glacial, en fait c'est là tout le charme du cyclo-camping, ce qui fait des souvenirs, montage de la tente sous l'eau, manger plié en quatre, sortir pour aller aux sanitaires entre les gouttes, entendre l'intensité de la pluie sur la toile quand on est bien au chaud dans son duvet...

Debout avant l'aube, pas de temps à perdre, petit-déjeuner, rasage, rangement des affaires, pliage de la tente et hop... je file à l'embarcadère.



Après une traversée calme, je camperais ce soir à Neufchâtel-en-Bray au camping Ste Claire qui est sans doute le plus propre que j'ai jamais fréquenté et en plus pour un prix raisonnable : 8,5€.

Maintenant retour à la maison par des routes que je connais bien, pour les avoir parcourues plusieurs fois et c'est samedi dans l'après-midi que je boucle mon périple à Chatou.

Jean-Louis B.

LES RANDONNEES DE LA SAINT FIACRE

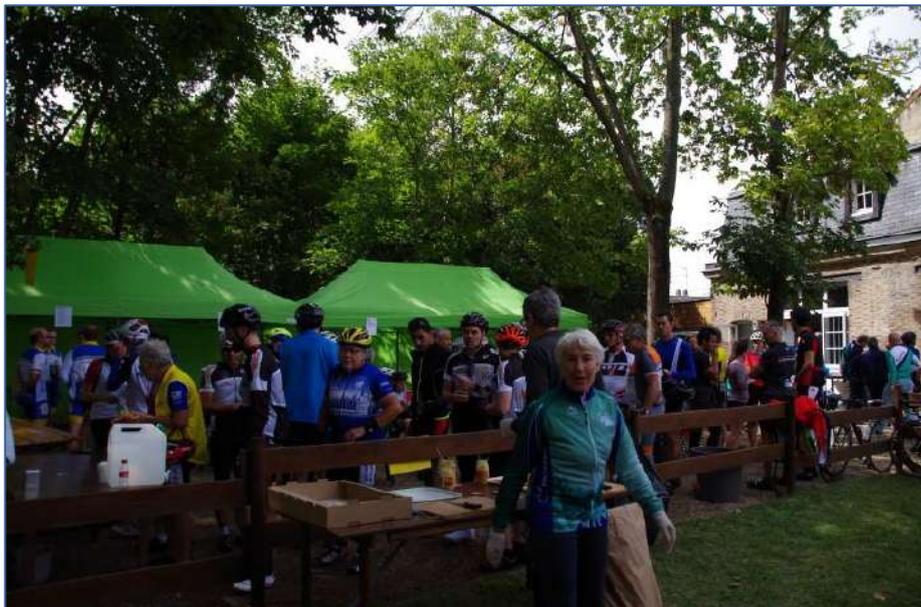
DIMANCHE 3 SEPTEMBRE

L'an dernier c'était très bien, cette année c'était super, l'an prochain ce sera mieux !

Ca y est c'est passé, 38e Randonnées de la St Fiacre, une belle participation, une organisation solide et reconnue et une ouverture sur d'autres pratiques du vélo.

Le vélo, j'y connais pas grand chose, j'en avais jamais fait il y a 30 mois, par contre j'ai une bonne expérience des organisations d'épreuves sportives. Ca, ça fait 30 ans que je pratique et si je n'ai pas la science infuse, je pense savoir à peu près ce que c'est.

Une organisation c'est en général, quelques bénévoles qui œuvrent dur et quand on a de la chance une armée de bénévoles le jour J qu'il faut driver, guider. Eh bien, au CC Croissy, c'est super différent. Déjà le petit groupe de bénévoles qui œuvre est plutôt étoffé et les bras qui viennent aider, viennent aider un peu avant et un peu après. Puis en plus, ils sont très autonomes, capables de prendre un secteur complet, de se l'approprier, de régler les soucis et de prendre des initiatives. Bref limite du pur bonheur.



Et puis ca commence par des choses qui se voient sans se voir. Jean-Claude qui nous nettoie le terrain et fait du jardin du club house un endroit plus qu'accueillant, Marie-Laure et Annemie qui font les courses en amont pour qu'il ne manque de rien aux ravitos sauf quand des petits malins s'amuse à doubler la petite boucle du 129 pour se faire une journée à 200 bornes et pillent le ravito ne laissant que quelques maigres miettes aux tout derniers.

Mais ces participants ont vu que c'était vraiment à regret qu'on n'avait pu les ravitailler pleinement et à l'arrivée ils ont été super bien accueillis. Dès aujourd'hui, les expatriés et les motivés du XIIIème m'ont confirmé qu'ils devraient être là l'an prochain.



Notre local, notre club house fait l'unanimité, les chaises, la possibilité de se prendre un peu de temps pour déguster une bière sont un super atout. Les participants ont salué cela aussi, tout comme le balisage. L'équipe Alain-Michel nous cadrent cela au millimètre avec Pierre et Gérard et les autres en soutien. Le montage des tentes du samedi, simple formalité, la préparation des contrôles, beaucoup de travail mais vu de mon côté ça ronronne. Régine et Marie-Laure doivent tout de même être un peu fatiguées, parce qu'elles ont aussi beaucoup donné..

Aux inscriptions, et retraits des cartons on a une équipe de feu. Patrick se débat avec l'indiscipline du cyclo moyen, Dominique est au fourneau derrière le PC, le pauvre, je lui ai pas filé une mission sympa mais ça me permet de mieux prendre en compte les clubs qui arrivent parce que l'organisation des inscriptions dépend pas mal du respect de ce que j'ai en tête et je ne peux pas tout faire passer dans le briefing sinon, ça va compliquer trop les choses. Thierry, Patrick, Alain, Michel et Dominique assurent, les cyclos passent plus de temps à dire bonjour qu'à retirer leur carton et Jean-Marie veille pour mettre bon ordre si ça commence à glisser.



10h30, c'est fini on peut publier les statistiques, 488 participants, 64 féminines, 71 inscrits par internet (pour 65 partants). Mais cette occupation fait qu'on se rend pas compte que le 40 et le 15 km sont sur les rails et de ces deux moments, je ne peux rien dire, j'ai rien vu.



Sur le 40, une dame crève avec un VTT et comble du malheur, roue serrée avec des écrous, on n'a pas les clefs. Bref jolie galère, mais la devise est respectée, on part ensemble on rentre ensemble.

Le pire dans tout cela, c'est que j'oublie des gens, je pense à Guy et Laurent au BBQ mais j'en oublie et j'aimerais bien n'oublier personne parce que ce club a un truc d'unique. Les anciens reviennent, on s'y sent bien et les choses roulent plutôt bien. Il y a encore de nombreux secteurs où je n'interviens pas (c'est peut être tant mieux) mais il faudrait que je me tienne au moins informé de ce qui s'y passe. On se verra sûrement en octobre, pour faire un rapide retour et peut-être commencer à décrire les points importants pour être sûr qu'on a une "check-list" pour les années qui viennent.

J'ai hier soir lancé un petit sondage à nos participants, et voir ce qui pourrait être amélioré. Tous signalent que le balisage est dantesque. Et quand il y a une petite différence avec la trace GPS ils ont même un moment d'inquiétude, comment est-ce possible alors ils regardent et se retrouvent la rue d'après sur le parcours.

Pour le moment, les seuls points d'amélioration viennent des non licenciés, non membres de club qui voudraient bien un ou deux départs à heure fixe avec un capitaine de route clairement identifié pour leur donner un repère. C'est peut être inaccessible, c'est peut être faisable, sûrement pas sur tous les parcours mais je ne jette pas la remarque (3 fois formulée par des individuels) avec l'eau du bain. On prendra le temps d'en parler.

J'invite les deux personnes à venir rouler une fois avec nous (en nous concertant avant) de manière à ce qu'ils découvrent le « Cyclo » en groupe.

Et puis pour conclure, dans ce compte rendu, je dis trop souvent je, alors que sur la St Fiacre, il faudrait dire "NOUS"

Merci pour toute l'aide, ne faiblissons pas, l'an prochain le club a 40 ans

Bruno

LEVALLOIS-CABOURG 2017 EN TANDEM

Le 9 septembre dernier a eu lieu la deuxième édition du Levallois Cabourg...225 km !

Depuis que je fais du vélo, plus exactement du tandem, car seule sur un vélo relèverait de l'exploit puisque je suis aveugle, je rêve secrètement de pouvoir réaliser une telle distance. Bien sûr pour bon nombre de cyclistes confirmés, ce n'est pas grand-chose, mais à chacun son niveau.

J'ai fait mon premier « plus de 200 km » sur le « Versailles Chambord » au mois de juin dernier, et j'ai bien compris que c'était possible, à condition d'avoir un peu d'entraînement quand même.

Depuis quelques mois, grâce à notre ami Michel Lablanche, qui a œuvré pour monter une section handisport au club de Croissy, je sors assez régulièrement le dimanche matin avec le club pour des parcours de moins de 100 km. Alors lorsque Yves et Michel m'ont proposé de faire Levallois Cabourg, j'étais vraiment tentée et, sans trop réfléchir, j'ai accepté. J'avais envie de relever ce nouveau défi.

En fait c'était un peu plus que Levallois Cabourg, puisque le retour en vélo était prévu pour le lundi. Ça commençait à faire beaucoup pour moi !

Mais il ne s'agit pas que d'un défi sportif de partir comme ça en vélo avec un club, dont je ne connaissais que quelques membres. Il fallait passer deux nuits à Cabourg dans un hébergement de type village vacances « Sweet home » avec près d'une trentaine de personnes qui ne sont pas forcément toutes sensibles au handicap visuel, mon plus grand souci étant bien sûr de ne pas peser sur l'organisation et le confort de chacun.

Je suis donc partie avec beaucoup d'appréhension, surtout si on ajoute à tout ça une météo qui avait décidé de se montrer pluvieuse, avec un vent qui s'annonçait défavorable.

L'aventure a donc commencé lorsque Michel est venu me chercher le vendredi soir à Versailles sous une pluie battante, un vrai déluge ! On en riait dans la voiture, mais on n'en menait pas large ni l'un ni l'autre quand même. L'accueil chez Yves et Marie Christine a été tel que j'ai vite oublié la météo et après une bonne nuit, le réveil a sonné à 5h et nous avons constaté avec plaisir qu'il ne pleuvait pas. Par contre un brouillard, et la fraîcheur du petit matin n'étaient pas des plus agréables. Michel a été mon premier pilote dans cette aventure. Il devait assurer ce rôle jusqu'au repas du midi. Nous avons pris un peu d'avance sur les autres membres du club en partant à un peu plus de 6h de Croissy. D'autres sont partis une demi-heure après nous, alors que les costauds ont rejoint Levallois pour faire les choses « bien ».

La première partie du trajet, j'avais l'impression d'être sur mon terrain de jeux. Le premier ravitaillement à Thoiry au château, c'était du connu. Notre petit groupe était constitué du tandem et de trois cyclistes solo Jacques, Guy, Yves. Il avait été décidé que nous roulerions tous ensemble pour que le tandem ne reste jamais seul. Et j'ai été agréablement surprise de m'apercevoir que tout au long du trajet tout le monde est resté groupé. Très vite les choses se sont organisées d'elles-mêmes. Deux cyclos devant qui « faisaient » la route permettant ainsi au tandem de gérer les carrefours sans pour autant s'arrêter. Nous avons ainsi économisé notre énergie en évitant des redémarrages répétés.

Après Thoiry, je ne connaissais plus trop la région, et très vite nous avons pris le vent de face puisque nous étions sur le plateau, mais heureusement pas de pluie. Nous avons même eu la chance de sentir le soleil juste avant l'arrivée à Bonneville-sur-Iton au kilomètre 112. C'était là que nous devions faire la pause déjeuner et changer de pilote. D'abord retrouver Marie Christine qui assurait l'intendance avec la voiture,

mais il y avait beaucoup de monde. Puis aller chercher notre panier repas très copieux et déjeuner au soleil, il fallait ensuite régler le tandem pour Yves qui allait en prendre les commandes. Tout ceci a pris un peu plus de temps que nous le pensions et notre pause du midi s'est prolongée une bonne heure ! En fait, cela m'arrangeait assez car les derniers kilomètres avant la pause je commençais sérieusement à sentir les appuis de la selle.

Nous voilà repartis pour la deuxième partie avec Yves cette fois comme pilote. La position sur le tandem change, Yves est plus grand que Michel, du coup mon guidon se retrouve plus haut. Au début, un peu inquiète de ce changement, je vais vite m'apercevoir que la position me convient parfaitement. A peine partis de Bonneville-sur-Iton, nous remarquons que la roue arrière est mal gonflée. Pourvu que nous ne soyons pas crevés ! Quelques coups de pompe et c'est reparti. Malheureusement il faut très vite se rendre à l'évidence, il s'agit bien d'une crevaison lente ! De nouveau on s'arrête, la roue est démontée, et une flaque d'eau providentielle aidera à trouver le petit trou dans la chambre à air. C'est là que les premières gouttes se sont fait sentir. Alors on ne tarde pas trop pour repartir avec en plus Pascal qui se joint à notre petit groupe. Le vent n'a pas diminué, il est toujours de face, et quelques kilomètres plus loin, ce ne sont pas quelques gouttes qui tombent mais une vraie pluie d'orage ! Nous décidons de continuer, puisque de toute façon nous sommes trempés, et en plus il n'y a aucun abri possible. Si j'adore faire du tandem et échanger quelques informations avec mon pilote sur les paysages et la région, là je vous avoue que je rentre la tête dans les épaules, je n'entends plus rien, de toute façon il y a bien trop de vent pour s'entendre, et j'espère que la pluie va bientôt s'arrêter. Bien sûr, elle s'arrête au bout d'un moment, mais il y a énormément d'eau qui ravine sur la route, avec certains passages parfois même dangereux, mais on roule, on roule vite même ça râle un peu du côté des solos, mais le moral reste bon et l'ambiance toujours très sympa dans notre petit groupe.



Par contre j'ai de plus en plus de difficulté à rester en place sur ma selle. Je demande de plus en plus souvent une petite pause pour soulager les appuis. Et petit à petit, nous voilà arrivés au ravitaillement de l'après-midi à Moyaux. Michel me propose de m'arrêter là, mais là c'est mal me connaître, m'arrêter à 50 kilomètres de l'arrivée, alors que j'en ai fait les trois quarts, non certainement pas. Bien sûr je commence à sentir la fatigue dans les jambes, j'ai mal aux fesses, je suis trempée, mais je veux le faire ce Levallois Cabourg, alors pas question de m'arrêter. De toute façon, Marie Christine n'est pas là, donc la question ne se pose pas plus longtemps que ça. On se ravitaille un peu, il ne reste que 50 km mais on nous annonce « un peu de dénivelé » d'ici une vingtaine de kilomètres avec trois belles côtes. Petit moment de découragement, mais je me ressaisis très vite. Il ne pleut plus, ça roule bien avec Yves, il ne reste plus

grand-chose, alors on va les passer ces bosses ! La première est longue mais régulière avec un dénivelé assez bas, ça passe gentiment. La seconde plus loin nous avait été annoncée avec un fort dénivelé, alors on met le petit plateau et on y va ! Yves m'annonce au fur et à mesure ce qui s'inscrit sur le compteur et ça grimpe jusqu'à 14% pas autant que ce qui nous avait été dit, mais ça nous suffit ! La dernière n'ira pas au-delà du 9% et elle passe finalement bien aussi ! Encore une vingtaine de kilomètres et ce sera l'arrivée sur Cabourg ! Il y a longtemps que je ne vous ai pas parlé de l'état de mes fesses. Et pourtant ça ne s'arrange pas de ce côté-là ! Tous les trente kilomètres je demande une pause qui m'est accordée bien sûr, mais du coup, le temps passe et nous arrivons à Cabourg à 19h45. Il ne faut pas trop tarder car le repas à l'hôtel nous attend. Le temps nécessaire d'une photo de groupe, d'aller chercher mon diplôme et nous arrivons enfin à l'hôtel, où tous les autres du club nous attendent. Je fais la connaissance de Sylvie et Hervé un couple de tandémistes du club, qui très gentiment m'accompagnent à ma chambre, m'en font faire la découverte et me laissent pour une bonne douche avant de revenir me chercher pour le repas.

Fatiguée mais heureuse de l'avoir fait, ravie de faire la connaissance de personnes que je ne connaissais pas, la soirée ne s'éternise pas. Chacun a envie de prendre du repos. Certains rouleront le lendemain. Pour ma part je préfère rester tranquille. Nous en profiterons avec Marie Christine pour aller marcher sur la jetée. La promenade est bien agréable. Nous retrouvons les cyclistes le midi au restaurant et la journée s'écoule bien agréablement à profiter du cadre et de ceux qui sont là.

Le lundi arrive et il faut songer au retour. Une petite pluie fine au départ ne donne pas vraiment l'envie, d'autant que le vent est bien plus fort que le samedi. Nous aurions pu espérer qu'il nous soit favorable mais, pas de chance, nous l'avons de côté. De ce fait parfois il sera un peu favorable mais trop souvent à notre goût il sera défavorable. C'est Guy qui sera le pilote au départ. Il est prévu que nous roulions ensemble jusqu'à Moyaux, il faut donc repasser les trois côtes du samedi. Un petit groupe parti le dimanche nous avait prévenu de la difficulté du début de parcours, alors après quelques modifications sur le trajet prévu, nous arrivons à Moyaux où Yves nous attend avec un super ravitaillement. Les pains au chocolat et les madeleines sont fortement appréciés par tous. Encore une fois, le temps passe vite, il est déjà 11 heures et nous avons encore près de 60 kilomètres pour arriver au niveau de Conches où nous devons déjeuner. Cette fois Jean-Louis prend la place avant du tandem, Et nous voilà repartis à vive allure, tantôt aidés par le vent qui nous pousse mais tantôt lui faisant face. Il est fort et ce n'est pas agréable. Les derniers kilomètres sont difficiles, et oui, j'ai encore et toujours les fesses bien douloureuses, décidément cette selle ne me convient pas trop. Mais nous finissons par y arriver. Le repas nous requinque tous. Pourtant j'ai décidé d'arrêter là l'aventure. Michel qui aurait souhaité faire rouler les pilotes à tour de rôle sur le tandem prend lui aussi la décision de ne pas le faire. Malheureusement il faut bien que ce tandem rentre à Croissy et nous n'avons aucun porte-vélo pouvant le supporter. Seul Guy a sur sa voiture à Croissy, le porte tandem d'Hervé. Michel va donc rester seul avec le tandem à Conches pendant qu'avec Guy et Yves nous rentrons au plus vite à Croissy. Guy est revenu chercher Michel et tous deux sont rentrés à plus de 22h chez eux !

Et voilà je l'ai fait ! Levallois Cabourg le samedi et Cabourg Conches le lundi. Soit au total 340 kilomètres. Impossible de finir sans dire un très grand merci à mes quatre pilotes du week-end, Michel, Yves, Guy, et Jean-Louis mais également à ceux qui tout au long de ce périple ont accompagné le tandem et ont fait la circulation. Un très grand merci à tous pour votre assistance à chaque instant de ce séjour, je n'ai jamais manqué d'un bras pour me guider, j'ai toujours eu une assiette bien pleine et de la compagnie agréable pour me balader. J'appréhendais avant le départ, j'ai eu tort car les choses se sont faites tout naturellement et de façon très sympathique. Merci à tous de m'avoir permis de partir avec vous dans cette aventure.

Dominique

MON PREMIER LEVALLOIS-CABOURG

Samedi 9 septembre 2017

Quelques mots pour raconter mes impressions, après mon premier Levallois Cabourg.

A mes débuts en club de cyclotourisme, je m'étais déjà renseigné sur la course Levallois – Honfleur, sans comprendre où était la halte pour dormir. Je ne pouvais imaginer qu'une telle distance se faisait en une seule journée !

Cette randonnée était un vrai défi pour moi : l'objectif le plus long que je ne me sois jamais fixé. J'avais réalisé alors seulement quelques sorties de plus de 100km. Grâce à Yves, qui m'a encouragé et que je remercie, j'ai compris que cette course, avec une bonne préparation, pouvait être à ma portée.



Jour J : nous partons du Club de nuit, à six heures du matin. Premier ravitaillement : j'avais déjà perdu ma lumière arrière ! Système D : j'apprends à l'attacher avec du sparadrap.

Yves m'avait proposé d'accompagner le tandem, ce dont j'étais ravi. J'avais compris que rouler devant pouvait permettre au tandem d'enchaîner les changements de direction sans s'arrêter. Lorsque je me suis porté devant, nous étions dans l'Eure profonde et il y avait tellement de bouses de vache sur la chaussée que nous avons guidé le tandem tout droit, au lieu de bifurquer, les flèches étant à peine visibles. Objectif raté !

La Bonneville-sur-Iton : pause déjeuner avec un bon plateau repas. Le plaisir de la randonnée cycliste, c'est aussi la convivialité ! Nous retrouvons ceux qui roulent devant, et avons le plaisir de manger ensemble. Félicitations à l'organisateur : les plateaux sont vite distribués et le lieu choisi est sympa.

Traversée de Beaumont-le Roger : une vraie pluie de décor de cinéma... La météo normande ne nous aura pas facilité la course.

Dernière ligne droite : il nous reste deux grandes montées à grimper pour arriver à Cabourg. A l'arrivée, le jour commence déjà à baisser, juste le temps d'immortaliser notre performance avec une photo !

Je suis ravi d'avoir réussi ce défi personnel, et cela fait chaud au cœur d'avoir fait toute cette route entouré de Dominique, Guy, Michel, Pascal et Yves.

Jacques Mary

LA RESISTANCE

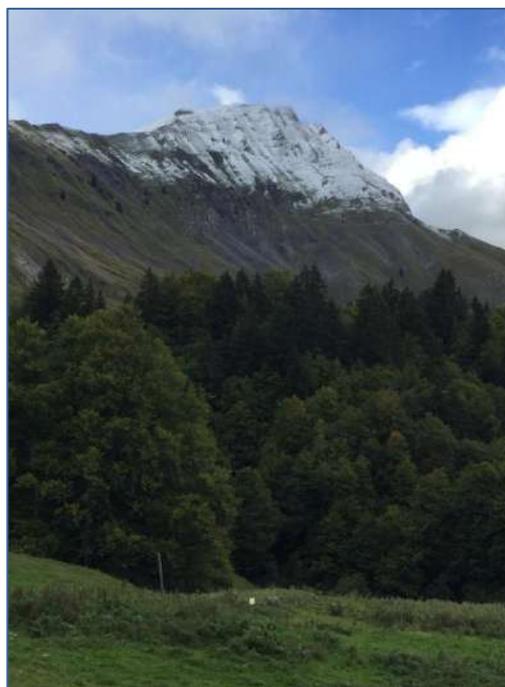
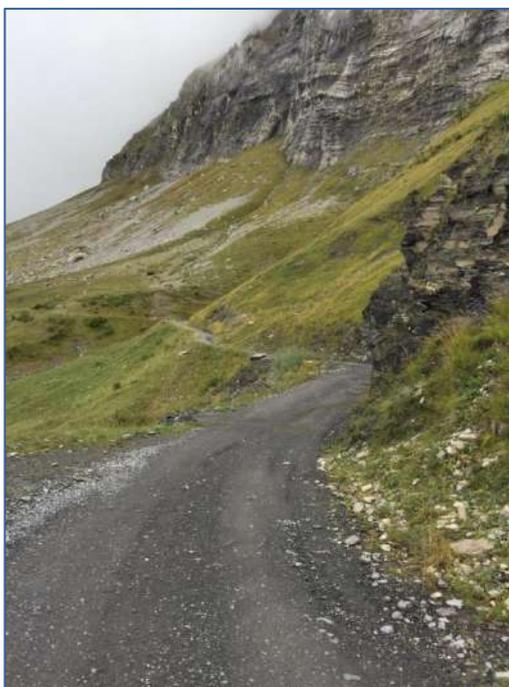
J'ai testé pour vous

En arrivant à Talloires, j'ai découvert qu'il y avait cette « course » le samedi. Je me suis donc inscrit sur le champ.

Le samedi 16 septembre je me suis présenté vers 8 h. Il y avait à peu près 150 participants. Marie Paule, la photographe de l'office de Tourisme m'a repéré dans la foule et j'ai eu l'honneur d'avoir ma photo sur facebook comme régional de l'étape, pas mal pour un Belge n'est-ce pas ?

Le départ était donné par le maire le Dr Jean Favrot, qui fut pendant des années notre médecin de famille. Nous sommes partis vers 8h30 en groupes d'une quinzaine, espacés de quelques minutes.

Les premiers 20 km étaient roulants, sur la piste cyclable le long du lac, direction sud, puis sur l'ancien chemin de fer toujours en direction d'Ugine. Il y avait beaucoup de participants anglais et j'ai discuté un peu avec l'un d'eux.



Un peu avant Ugine on a quitté la piste cyclable pour entamer l'ascension du col de l'Arpettaz. J'ai découvert cette route, 15 km de montée avec un dénivelée de 1200 m. La moyenne serait de 8 %, mais j'ai noté un passage à 15 %. L'anglais était loin devant et j'ai mouliné tout seul. Cette route est très ombragée dans la forêt, ce qui est un vrai avantage à 6° C. Quand on sortait de la forêt le ciel était dégagé et il y avait 3 gypaètes qui cerclaient au loin dessus de nos têtes. Ce sont de superbes planeurs ces bêtes, ils m'ont fait réfléchir aussi sur mon sort. Puis je suis arrivé au premier contrôle au col de l'Arpettaz. Il était bien soigné.

Jusque là j'ignorais l'existence du « Gravel bike ». Le tronçon du col de l'Arpettaz jusqu'au col des Aravis n'est pas asphalté, une route de montagne avec de gros cailloux, régulièrement entrecoupée par des gués. Le nom poétique est la « route de la soif », je vous assure que je n'ai pas eu soif, vue les conditions climatiques, mais plutôt des sueurs froides avec mes pneus de 25 mm et mes freins à patins. Il paraît qu'il y a de superbes vues sur le Mont Blanc sur ce parcours, j'avoue que je n'ai vu que les quelques mètres devant mon guidon. Quand je suis arrivé vers le chalet du curé je savais que la fin était proche. C'est une ballade que je fais l'hiver en raquettes partant du col des Aravis.

J'ai mis 2 h 30 sur ces 15 km jusqu'au deuxième contrôle et j'ai réussi de le faire sans casse. J'ai déjeuné convenablement au chalet des Aravis.



Sortant du restaurant il y avait eu une averse. La température était toujours de 6 °. Vu l'heure je me suis restreint au petit parcours. Je connais bien ce passage par le Col de la Croix Fry et la descente par Manigod. Le troisième contrôle était à la nécropole de Morette, donc des résistants du plateau des Glières. Je me souviens du discours de Mitterrand à cet endroit.

Puis le reste était roulant jusqu'à la plage de Talloires où ont eu lieu les festivités de l'arrivée.

Dans l'ensemble c'était une très belle journée, j'ai découvert quelques routes que je ne connaissais pas et j'ai découvert le « Gravel bike ». J'ai fait à peu près 100 km et 2200 m de dénivelé, dans un temps indécemment. La prochaine fois j'aurai de gros pneus et des freins à disques.

Guy Vercauteren
Belge, Croissillon, Savoyard.

TOUR DE CORSE

20 SEPTEMBRE - 1er OCTOBRE

Nous nous sommes retrouvés pour le départ du tour de Corse au ferry dans le port de Toulon. Patrick en grand nostalgique de son service militaire a tué le temps en visitant le musée de la Marine, pendant que votre serviteur faisait la route avec les vélos ! Après une bière dans le port nous avons rejoint la file d'attente des cyclos impatientes. Bernard Diriez, moniteur FFCT nous attendait. Puis la brèche s'est ouverte et nous sommes montés à bord. L'intrus dans notre cabine de 4 était un cyclo prénommé André, de Maurepas, qui s'est avéré un homme charmant. Patrick l'a eu comme compagnon de chambre pour le tour. Je n'ai pas constaté de signes extérieurs de maltraitance, ni sur l'un ni sur l'autre, ce qui me laisse conclure que la cohabitation s'est bien passée.



Après une très courte nuit nous sommes arrivés dans le port d'Ajaccio.

Ce tour de Corse, nous en avons tellement entendu de bien, qu'au départ, la barre des espérances était très haute. Elles n'ont jamais été déçues, bien au contraire. Gerard Colombani l'organisateur Corse nous attendait avec deux camionnettes. "Dans ce camion, il y a les bagages, dans celui-là, la bouffe et les bombes..." Les continentaux ont mis 3 secondes à comprendre qu'il s'agissait de peinture pour le fléchage, mais d'emblée nous étions bien dans l'ambiance, en Corse. Nous avons chargé nos bagages et préparé nos vélos.

Entre la plage et le port.

Les non-pédalant sont partis en deux voitures de location. Annemie a désormais la matière pour écrire une "Quatre dans une Twingo autour de la Corse", sous titrée, " Pédaler n'est pas toujours le plus dur"...Mais au départ, elle ne le savait pas encore. Les camionnettes nous ont escortés jusqu'à la sortie d'Ajaccio, puis nous avons attaqué la première montée, le groupe s'est vite effiloché, le déjeuner, sur une place de village, fut une pause bienvenue. L'après-midi, le vent s'est levé, nous avons réussi à organiser des relais en constituant un peloton d'une dizaine, le savoir faire du CCC78 fut remarqué. Arrivés à 15 h à Propriano, nous nous sommes retrouvés dans un bel hôtel. Nous avons eu le temps suffisant pour la baignade et la journée fut couronnée par un dîner dans un restaurant du port.

Le lendemain nous sommes descendus à Bonifacio, où nous avons déjeuné. L'après-midi nous avons fait une excursion en bateau dans les Lavezzi. La mer était belle et les falaises impressionnantes. Après ce

repos, nous avons effectué vrai un contre la montre jusqu'à Porto Vecchio.

Au troisième jour, Gérard considérait que les vacances étaient finies, nous avons attaqué la montagne. Le col de l'Ospedale, 1000m d'ascension, fut atteint en sueur, mais transis dans un brouillard froid et humide. Nous avons enchaîné jusqu'aux célèbres aiguilles de Bavella, avant de redescendre pour déjeuner.

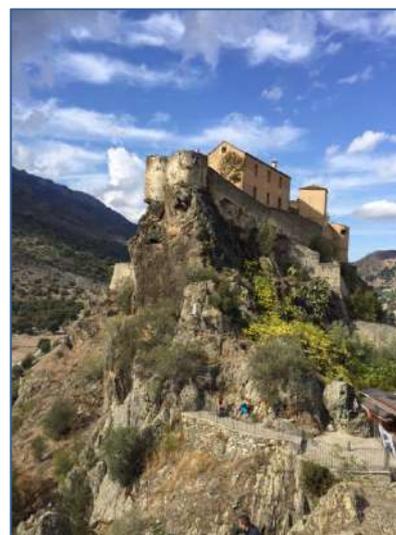
Le soir, à Zicavu, nous avons dîné à l'hôtel et ce fut un vrai repas corse, sanglier, châtaignes, digne de ce village où, selon Gérard, les parrains viennent en hélicoptère par souci de discrétion car c'est moins voyant que la Ferrari....



Le dimanche, après une montée en douceur, nous sommes descendus dans des gorges profondes. Dommage que le revêtement ne fût pas lisse. Les quelques automobilistes étaient inquiétants. Le soir nous avons eu droit à un repas gargantuesque.

Le lundi nous avons attaqué par une montée à travers un jardin d'oliviers, fallait bien faire notre pénitence. Au col, Patrick a visité la maison de Pascale Paoli avant de descendre sur Piedicroce. En haute Corse il faisait plutôt frais au cœur des châtaigneraies, même les après-midi.

Puis nous sommes redescendus à la mer à Saint Florent, une descente qui nous a valu quand même 1500m d'ascension et des pentes à 15%. La température montait au fur et à mesure que l'on s'approchait du bord de mer et de la célèbre prison de Borgo de laquelle on s'évade par simple emploi d'un fax. Toutefois la température ne dépassa pas les 25 °C l'après midi, un vrai bonheur. A Saint Florent, la laverie automatique a vu son chiffre d'affaires exploser, à mi-parcours il était temps.



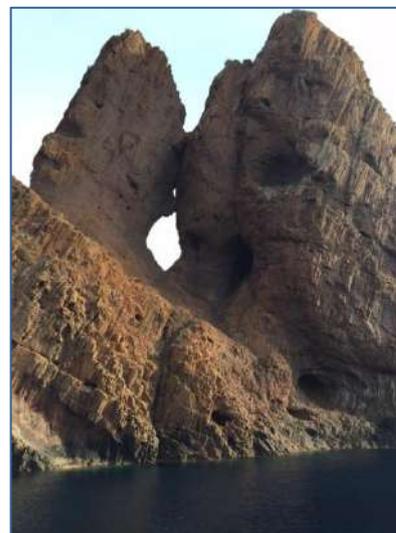
Je garde un souvenir du mercredi, Cap Corse, d'un bleu éblouissant, avec la mer scintillante des deux cotés de cette presqu'île. J'aurais préféré éviter le passage à travers la mine d'amiante, c'était trop long pour le faire en apnée.

Le jeudi nous avons remis le cap au sud. Nous avons parcouru le désert des Agriates avant de terminer la journée à l'hôtel sur la plage avec une baignade méritée.

Le parcours du vendredi était plus court et nous avons fait une deuxième sortie en bateau dans la réserve de Scandola, déclarée patrimoine de l'humanité.

Le samedi nous ramenait de Porto le long des calanques de Piana à Ajaccio, avec une petite baignade en mer à midi. Le dernier tronçon, l'entrée en ville d'Ajaccio fut sous escorte des deux camionnettes.

Nous gardons de ce tour de Corse de magnifiques souvenirs de petites routes de montagnes avec des chèvres, des cochons et des vaches sur les routes, aussi ces somptueuses balades en bord de mer d'un bleu intense. Le décor sublime, le temps idéal, une logistique parfaite, des organisateurs qui savent évaluer les forces et les faiblesses du groupe, et donc le maintenir homogène et de bonne humeur, réalisent un petit



miracle à mon sens. C'est la première fois que je vois 44 Français, dont deux Belges, ensemble pendant 10 jours, ne pas râler, et au contraire se dire tous heureux. Cerise sur le gâteau, les chanteurs guitaristes le soir à Piedicroce nous ouvrent les yeux et les oreilles au delà du guidon. Avec les sorties en mer, ce furent de grands moments.



Sachons reconnaître que derrière cette fluidité, il y a du travail quotidien et de l'expérience accumulée, du talent. Bravo et Merci, à Bernard, Isabelle, Roland et Gérard.



Pour revenir sur terre, l'organisation est top et le rapport qualité prix excellent. A ne pas rater.

Sur ces 10 jours nous avons fait 980 km et à peu près 16000 m de dénivelé, mais finalement, comme vous le comprenez en lisant ces lignes, ce ne sont pas des chiffres que nous retiendrons.

Guy et Patrick

VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE)

De quoi s'agit-il ?

Il n'est pas ici question de débattre des performances plus ou moins douteuses constatées sur certaines compétitions, mais de présenter succinctement les aides au pédalage fournies par les motorisations électriques.

Le moteur électrique se déclenche lors du pédalage pour faciliter la progression de l'ensemble vélo+cycliste. Cela est particulièrement remarquable et efficace en côte, car c'est la pente à franchir qui « pénalise » le plus, quelles que soient les aptitudes de chacun.

Il existe deux types de moteurs : celui installé dans le moyeu de la roue avant ou arrière, et le moteur intégré au pédalier.

Les motorisations se développent sur tous les types de vélos : route, VTT, VTC et vélos urbains. La plupart des constructeurs proposent maintenant des gammes de VAE. Il existe aussi des dispositifs permettant d'équiper un vélo classique d'une motorisation (roue avec moteur intégré au moyeu).

Concernant les moteurs installés dans le moyeu : privilégier le moteur dans la roue arrière. En effet pour des raisons de tenue de route et d'efficacité c'est la meilleure solution. Ceux d'entre nous qui ont utilisé des Vélosolex, avec le moteur thermique à galet monté sur la roue avant ne me contrediront pas.

Le moteur intégré au pédalier me semble personnellement la solution à retenir. Parce que tout d'abord, le vélo est entièrement conçu pour fonctionner avec l'assistance électrique (batterie intégrée au cadre, câblage protégé). Ensuite, la position du moteur rabaisse le centre de gravité et ne pénalise donc pas la tenue de route. De plus, la fluidité de fonctionnement des moteurs et leur fiabilité sont des points vantés par les utilisateurs. Mais c'est aussi la solution la plus chère.

Les roues arrière équipées de moteur seront des alternatives moins coûteuses qui permettent d'équiper un vélo classique (route ou VTT).

Un point sur le fonctionnement, la réglementation et l'utilisation d'un VAE :

L'assistance électrique fonctionne à des intensités réglables et choisies par l'utilisateur jusqu'à une vitesse de 25km/h. Elle cessera de fonctionner au-delà de cette vitesse. La FFCT autorise et encourage la présence d'utilisateurs de VAE dans les clubs et la quasi-totalité de ses organisations.

Il existe aussi des vélos équipés d'une assistance permettant des vitesses supérieures à 25km/h. Soit grâce au débridage du moteur, soit parce qu'ils sont dotés de moteurs plus puissants. Réglementairement, ils ne sont pas considérés comme VAE. Et donc, ils doivent être immatriculés et assurés comme des cyclomoteurs, le pilote doit être équipé d'un casque de type moto et non de nos casques de cyclistes, enfin la FFCT les bannit des organisations qu'elle propose.

Si vous vous posez la question du choix d'un futur VAE, vous lirez avec intérêt les retours d'expérience des utilisateurs André Raimbaut, Jeannot Charles et Gérard Boudet, qui ont opté pour des motorisations différentes.

Alain Cornet, commission technique.

MON VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Objet : Roue à assistance électrique Annad

Comme convenu, vous trouverez ci-dessous, le descriptif de l'assistance de ma roue Annad et quelques réflexions sur son utilisation (voir aussi l'utilisation sur le site annad). Le site du distributeur exclusif pour la France : www.annad.fr

En fin de site, vous avez une vidéo (30') de ce que l'on vous livre (roue montée avec cassette, batterie, chargeur, contacteur, fils et colliers), le montage de la roue (3'), le montage des câbles et du contacteur (3').

Prix : un peu plus de 1 700€ auquel il faut retrancher -17,5% (en fournissant licence FFCT) et les 200€ de remboursement par le gouvernement (loi passée début février pour les VAE et valable jusqu'en février 2018). J'ai fait ma demande et reçu le virement de 200€ environ 1 mois après. Le prix dépend des options : grande ou petite batterie, compteur ou pas, type du contacteur, cassette 9, 10 ou 11v, type de contacteur.

Retour d'expérience :

Lors de notre séjour à Majorque, nous avons dû monter une vingtaine de cols dont un de 13km à 6-7%. Sur ce col, je suis parti 500m derrière le dernier groupe, je les ai rattrapés sans difficulté et j'ai suivi le groupe de Régine sans aucun effort.

Lors de cette journée, nous avons fait 1900m de dénivelée (soit plus de 3h de montée) avec une assistance sur la position 1 ou 2 (50 ou 100w). Je n'étais pas du tout fatigué le soir.



Points à savoir :

- L'assistance se coupe à partir de 26/27 km/h.
- L'assistance se coupe si on arrête de pédaler.
- L'assistance se met à la demande.

L'assistance suivant la position de la puissance (1 à 5 soit 50 à 250 w) se met en route suivant la vitesse et la position du contacteur, soit :

Position 1-50w : jusqu'à 11 km/h
Position 2-100w : jusqu'à 16 km/h
Position 3-150w : jusqu'à 21 km/h
Position 4-200w : jusqu'à 25 km/h P
Position 5-250w : jusqu'à 26/27 km/h
Exemple : si on roule à 20km/h, la position 1 ou 2 (50-100w) est coupée (dommage...).



Les 5 barrettes sur le contacteur indiquant le niveau de charge peuvent évoluer de position 4 vers 2 et revenir à 4 si on utilise le bon braquet et qu'on ne

laisse pas faire tout le travail par le moteur (c'est un peu comme sur le nb de km restant à faire sur une voiture : avec 10 l d'essence on pourra faire 120 km en roulant à 130 km/h et plus de 200 Km si on roule à 70 km/h). Ne pas faire fonctionner le moteur seul (en pédalant sans appuyer) de façon à ne pas faire chauffer exagérément le moteur.



Les données et informations ci-dessus sont des constatations personnelles

et seront affinées avec le recul de 2 autres cyclos de mon club.

- Sur le plat (sans assistance), je ne ressens pas le surpoids (3,6 Kg : 2 kg pour la roue et 1,6 kg pour la grande batterie),
- Un bidon est sacrifié pour mettre la batterie.
- Il faut avoir une clé de 18 mm sur soi pour démonter la roue (pas d'attache rapide).
- Autonomie de la batterie : variable entre 1h30 et 6h30 : 10,2A x 33V / 50 ou 250w.
- Avec les nouveaux vélos slooping (et suivant la taille), la batterie sera à mettre sur le tube oblique du vélo,

Recommandation importante : mettre un porte-bidon en acier ou en alu d'un seul tenant (pas ceux en alu avec les fixations en plastic/polymère). Du fait de mauvais revêtements en descente, j'en ai cassé 2 (et failli tomber) et un cyclo de notre club 1 ce qui a entraîné sa chute sans trop de gravité.

Personnellement, après avoir mis un grand porte-bidon (voir lien ci-dessous), je l'attache en plus avec une lanière de cale-pieds qui fait aussi le tour du cadre.

- Lien vers le site « lecyclo » pour le grand porte-bidon : <https://www.lecyclo.com/velo/confort/bidon/porte-bouteille-ajustable-en-hauteur-pour-velo.html>

En conclusion, et après avoir réglé ce petit souci, cette roue commercialisée par Annad répond mes besoins avec simplement 2 petits regrets :

- avoir le choix d'une roue plus haut de gamme,
- que la position 1 (50 w) se coupe au-dessus de 11/12 km/h (ce qui empêche dans un faux plat de 2 ou 3 % où l'on roule à 20 km/h de la mettre simplement pour compenser le surpoids (3,6 kg).

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez m'appeler ou faire un mail à l'importateur Annad : djouglard@annad.fr

A bientôt.

Jean-Marie CHARLES



MON VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE

LE KIT ROUE ARRIERE ELECTRIQUE : LA BONNE SOLUTION

Pourquoi ? Parce que, le vélo n'étant alourdi que de 3.2 kg, sur le plat on continue à faire du vélo comme « avant l'assistance », et dans les côtes on se donne le niveau d'assistance juste nécessaire pour suivre le groupe avec lequel on roule.

L'autonomie est largement suffisante pour effectuer les sorties club de 80 à 100 km et plus. J'ai même effectué le 200K de Villepreux-Les Andelys en finissant avec une charge de 3 barrettes sur les 5 du départ. Pour cela je n'ai utilisé l'assistance que dans les côtes « sérieuses », pas dans les faux-plats ! Par ailleurs même à plat de batterie je me suis rendu compte que l'on pouvait aisément monter les côtes et rallier sa destination finale en prenant son rythme. Après tout, cela nous ramène cinquante ans en arrière quand les vélos de course pesaient dans les 11 kg !

Le kit consiste en :

- Une roue AR avec un moteur électrique dans le moyeu ;
- Une batterie qui se place dans le porte-bidon ;
- Un contacteur qui se place au guidon ;
- Un câble qui relie les trois éléments ci-dessus ;

Le vendeur est ANNAD (Mr Jouglard) sur le site www.annad.fr

La Roue : On peut choisir la cassette que l'on veut, nombre de pignons et étagement. Choisir une roue à 32 rayons. Au début j'avais pris un 28 rayons et j'ai cassé un rayon très vite. J'ai donc fait un échange standard pour une 32 rayons.

La batterie : Choisir la batterie grand format, c'est plus sécurisant pour l'autonomie.

Le porte-bidon : S'assurer que son porte-bidon est suffisamment robuste pour supporter le poids de la batterie. Il faut éviter un porte-bidon en carbone et surtout éviter le porte-bidon « Zéfal » constitué de deux parties (voir photo ci-contre). C'est le porte-bidon que j'avais sur mon vélo et je n'ai pas réalisé à quel point c'était dangereux car ça allait aboutir à me faire chuter à 40 à l'heure. J'ai eu beaucoup de chance de ne pas me faire plus mal que ça !



Le contacteur : Il comporte un écran LED qui indique la charge restante de la batterie de 5 à 1 barrette, et le mode sélectionné 0,1,2,3,4,5, soit de 50 à 250 watt.

Mode 0 : Pas d'assistance ;

Mode 1 : 50 w, Assistance jusqu'à 11 km/h, pas d'assistance au-delà ;

Mode 2 : 100 w, Assistance jusqu'à 14 km/h, pas d'assistance au-delà ;

Mode 3 : 150 w, Assistance jusqu'à 18 km/h, pas d'assistance au-delà ;

Mode 4 : 200 w, Assistance jusqu'à 22 km/h, pas d'assistance au-delà ;

Mode 5 : 250 w, Assistance jusqu'à 25 km/h, pas d'assistance au-delà ;

En général on est sur mode 2, ce qui permet de suivre facilement le groupe dans les côtes et d'économiser la batterie le reste du temps.

A noter que l'écran LED est totalement illisible lorsqu'il y a une forte luminosité, notamment avec le soleil en été. Il existait une option d'un contacteur à écran LCD, plus grand et plus cher, mais cette option n'est apparemment plus disponible.

Le prix : 1590 € moins la subvention de 200 € qui cependant va s'arrêter en janvier 2018.

Gérard Boudet

MON VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Je me suis décidé à acheter un vélo électrique pour les raisons suivantes : impossibilité d'intégrer un groupe du club trop rapide pour moi, effort trop important dans certaines côtes par exemple côte de Louveciennes à froid, côte de Montainville, côte de Mareil sur Mauldre vers Herbeville (16%) , Rue de la Montagne à L'Etang la Ville etc...., le cardio fréquencemètre donnant l'alarme.

J'ai choisi un vélo spécialement conçu pour l'assistance électrique avec moteur central plutôt que de modifier un vélo classique en montant une roue arrière intégrant un moteur, car je craignais que le cadre ne supporte l'augmentation de poids (moteur plus batterie), que les freins soient insuffisants et que l'autonomie soit faible.



J'ai acheté un vélo Giant type ROAD E+2 ; ce vélo est équipé d'un double plateau et d'un guidon type course ; il possède un excellent cadre alu, une bonne transmission et un moteur (Yamaha) pourvu d'un couple important. Malheureusement l'assemblage s'est révélé indigne d'une marque comme Giant : Batterie se déverrouillant sur un choc routier, Câbles de dérailleurs mal tendus et réglages de mauvaise qualité, y compris pour les freins, Crevaisons dues à des fonds de jante trop étroits et à des copeaux d'aluminium. Je suis donc retourné chez le vendeur (Cycles Jacquot à Versailles) 3 fois sans qu'il ne règle aucun problème. Lors de notre dernier entretien sa réponse définitive a été " Je n'en ai rien à foutre ". A la suite de cette rebuffade, j'ai consulté Alain qui a réglé tous les problèmes en une demi-heure, y compris celui du maillon de fermeture de la chaîne dont l'axe se bloquait de temps en temps.

Conclusion bon vélo, service après vente inexistant

Avant cet achat, j'avais essayé chez Oxygène un vélo Gitane sans double plateau (moteur Bosch) et avec guidon plat qui m'avait semblé de bonne qualité.

Prix de ce vélo Giant 2500 € moins 200 € de prime de l'état ; il existe un modèle mieux équipé (E+1) : Ultégra au lieu de Tiagra, freins hydrauliques au lieu de freins mécaniques, pneus de qualité route pour environ 700 € de plus.

Ne pas oublier que la batterie est donnée pour 2 à 3 ans d'existence et environ 500 charges . Ne pas rouler pendant plus de 6 semaines détériore la batterie . Son prix est de plus ou moins 400 € selon l'autonomie désirée.

Malgré les ennuis que j'ai subis, je recommanderai l'achat de ce vélo à condition de se fournir chez un revendeur capable d'assurer son entretien

En ce qui concerne l'utilisation, ce type de vélo est très lourd, au moins 20 kg, en cas d'arrêt brutal il faut réagir vite pour ne pas se laisser entraîner par ce poids mort. D'autre part il faut apprendre à changer de développement comme avec un vélo classique, pour économiser la batterie et aussi pour éviter une chute dans une pente raide. Si on tire beaucoup trop grand, compensé par l'assistance maxi, un blocage brutal du moteur peut intervenir.

Ces vélos ne sont pas "tout électrique", ce n'est qu'une aide au pédalage, pour actionner le moteur il faut appuyer sur les pédales et avoir choisi l'intensité de l'aide (3 niveaux au choix) ; pour ma part, sauf dans une pente raide. je prends l'aide moyenne de façon à fournir un effort supportable et rouler à une vitesse décente.

Il est imposé qu'à 25 km/h le moteur se coupe automatiquement, il existe des modèles où l'arrêt du moteur ne se produit qu'à 45 km/h mais la loi impose une plaque d'immatriculation et une assurance spécifique. Il est bien connu que cette loi n'est pas respectée mais en cas d'accident ?

Au dernier salon Euro bike, un important développement des V.A.E. est annoncé. En Allemagne 500000 VAE vendus au premier semestre et probablement 700000 fin 2017, d'où l'intérêt grandissant des grandes marques pour ce type de vélo, surtout pour les vélos de route encore assez rares.

Pour toutes ces marques la batterie est intégrée au cadre et le moins visible possible. Le moteur peut être d'origine intégré dans la roue arrière, exemple ORBEA annonce un tel vélo, moteur roue A.R., batterie intégrée, 13 kg, autonomie 100 km. TROIS modèles à 2000, 2600 et 3400 euros

Bianchi et Focus vont sortir en 2018 d'autres modèles ; d'autre part Bosch présente un équipement ABS et Anti soulèvement de la roue arrière.

Morale de l'histoire, si votre besoin en V.A.E. n'est pas urgent, il peut être sage d'attendre.

André RIMBAUX

CYCLO-CLUB DE CROISSY-SUR-SEINE



www.ccc78.com

25 bis rue de la Procession
78290 CROISSY-SUR-SEINE