

Charte cyclos ASPTT CHARTRES

Objectif de ce texte : que nos sorties du samedi garantissent à chacun d'entre nous de prendre du **plaisir** à rouler ensemble.

Cette ambition qui n'a l'air de rien est toutefois bien difficile à tenir, compte tenu notamment de nos différences dans l'appréciation de ce fameux plaisir qui ne doit pas se transformer en galère pour certains. C'est ainsi qu'il nous a semblé nécessaire d'écrire une stratégie qui pourrait être adoptée lors de nos sorties du samedi.

Au préalable, rappel des grands principes :

- 1) On part ensemble, on rentre ensemble
- 2) Allure modérée pendant la première demi-heure (par exemple)
- 3) Au-delà de ce laps de temps, il ne s'agit pas de "lâcher les chevaux", mais d'adopter une vitesse convenant à **l'ensemble du groupe** en se donnant les moyens nécessaires d'y arriver comme par exemple protéger les collègues en difficultés, faire ralentir etc...

Ça, c'est ce qui se passe dans un monde parfait, mais on sait tous que dans la vraie vie ça ne marche pas ! En effet, nous n'avons pas le même niveau, ni la même envie (se faire mal ou pas ?), mais par contre, **il faut que chacun y trouve son compte.**

Donc, voici notre proposition qui est en fait une sorte de dérogation au principe général décrit ci-dessus **qui doit rester la règle:**

Deux capitaines de route garant du système.

Habituellement Jean-Yves et Jean-Michel. Bien évidemment, chacun d'entre nous peut à tout moment de la sortie s'exprimer

- 1) l'un des deux capitaines (Jean-Yves ou Jean-Michel) restera toujours dans les premiers du peloton, et l'autre toujours vers la fin du groupe.
- 2) **de temps en temps**, lorsqu'en tête du peloton, un ou plusieurs cyclos impulsent un "tempo" élevé engendrant une cassure du peloton en formant naturellement deux (où +) groupes et bien **on laisse faire**..., à charge du capitaine présent (normalement) dans ce groupe de tête d'apprécier le moment auquel il interviendra, pour qu'un regroupement puisse s'opérer. Il pourra s'agir de faire ralentir, de carrément s'arrêter où pourquoi pas de faire demi-tour.
- 3) dans ce cas de figure, le deuxième capitaine resté (normalement) avec les éventuels "lâchés" devra, par sa présence "rassurante" communiquer avec le groupe en expliquant le phénomène et inciter à continuer une progression "normale" en rapport avec les aptitudes de chacun.
- 4) enfin, après le moment de défoulement décrit au 2), regroupement sous l'impulsion du capitaine de tête, en espérant que les "échappés" aient pris du plaisir tout en préservant l'envie des autres d'un effort mesuré et régulier.

Sur le « papier », cette stratégie paraît simple à respecter, mais elle ne pourra fonctionner que si tout le monde adhère au principe avec un minimum de discipline. Il serait par exemple « intéressant » que les plus « costauds » se laissent glisser à tour de rôle en queue de groupe pour aider à la progression des plus fatigués. Enfin, de manière générale, la courtoisie doit rester de rigueur en observant un comportement responsable garantissant la dignité et le respect de chacun.

Enfin, un petit rappel sur la sécurité routière concernant nos sorties en groupe

- Rouler à deux de front est autorisé, mais le passage en simple file s'impose dans les deux cas suivant :
 - à la tombée de la nuit, en ville dans le cas où l'axe de la route est matérialisé par une ligne continue ou par manque de visibilité.
 - lorsqu'un véhicule voulant dépasser annonce son approche.
- En cas de panne, se placer sur le bas-côté de la chaussée et non sur la route.
- Au Stop, au feu jaune, au feu rouge fixe ou clignotant, marquer un arrêt absolu.