

Guide

du club de cyclisme
Le Suroît



[règlements du club](#)

[Éthique et techniques de peloton](#)

[La classification des membres](#)

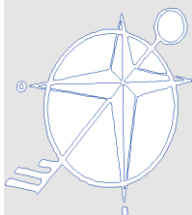
[Mise en forme: vous et votre vélo](#)

[Gastronomie cyclisme](#)

[S'organiser pour les sorties](#)

[Le programme](#)

[Charte du club](#)



Le club de cyclisme Le Suroît est heureux de vous présenter son Guide du club de cyclisme Le Suroît.

La pratique du vélo au sein d'un club cycliste est une activité qui exige une bonne forme physique en même temps que de l'organisation et de la discipline. Vous trouverez donc dans ce guide les informations pertinentes à la bonne marche des activités et au succès de la nouvelle saison. Vous y trouverez :

Les règlements du club : les membres et leurs invités sont tenus de respecter certaines obligations telles le port du casque, le respect du code de la route, etc.

L'éthique de la route et les techniques de peloton : comment se comporter sur la route et au sein d'un peloton.

La classification des membres : lors de l'inscription, les membres du club sont divisés en classe selon leurs aptitudes et leurs capacités ; ce classement sera utilisé comme base de la division des groupes lors des randonnées.

Votre mise en forme et celle de votre vélo : votre propre mise en forme au début de la saison et la mise en forme de votre vélo.

Gastronomie cycliste : informations et conseils sur la façon de s'alimenter avant, pendant et après des randonnées.

Pendant les sorties : il faut s'organiser pour la sécurité et transporter avec soi nourriture, trousse de réparation et vêtements adéquats pour la sortie.

Ce que votre club Le Suroît, vous offre : des évènements, des conseils et son agenda des activités.

Le club de cyclisme Le Suroît souhaite à tous, anciens et nouveaux membres, une excellente saison.



Règlements du club de cyclisme Le Suroît

Les membres et leurs invités sont tenus de respecter les règlements du club lors de toute activité cycliste.

- 1) Le port du casque est obligatoire pour toutes les activités cyclistes du club.
- 2) Chaque membre doit avoir une classification et doit respecter les conditions inhérentes au système de classification.
- 3) Un peloton doit être composé au maximum de 15 cyclistes.
- 4) Les membres d'un peloton doivent circuler à la file indienne.
- 5) Avant de quitter un groupe, il faut en avertir un de ses membres.
- 6) En cas d'urgence, deux cyclistes doivent rester avec un cycliste en difficulté.
- 7) Les membres doivent respecter le Code de la route, en particulier la signalisation routière, les arrêts et l'obligation de circuler du côté droit de la chaussée ;
- 8) L'utilisation des guidons aérodynamiques n'est pas permise en peloton.

[Haut de page](#)



Éthique et techniques de peloton

Le cycliste est un conducteur de véhicule au sens de la loi et doit accepter ses responsabilités et connaître ses droits. La plupart du temps, le cycliste partage la chaussée avec les véhicules motorisés et doit conduire de façon à assurer sa sécurité tout en maintenant une circulation continue. Pour atteindre ces buts, il est nécessaire de se conformer au code de la sécurité routière de la province. De plus, le comportement du cycliste à l'égard des automobilistes et des autres cyclistes détermine le type de respect manifesté à son égard : politesse et courtoisie sont un gage de bonne entente avec les autres usagers de la route. Dans le cas d'une altercation avec un automobiliste, vaut mieux rester calme ; si l'on croit être dans son droit, il est important de relever le numéro de plaque de la voiture et la description du conducteur et de porter une plainte officielle auprès des autorités.

Le peloton

Le vent est l'élément qui gruge le plus d'énergie à vélo : même s'il ne vente pas, vous créez vous-même, par votre vitesse, un vent égal à votre vitesse d'entrée dans l'air, justement. Le meilleur moyen de combattre le vent est de rouler en peloton et d'utiliser efficacement l'énergie économisée : vous économisez ainsi de 20 à 30 % de votre énergie. Le principe est simple : le cycliste devant vous coupe le vent qui vous passe au-dessus de la tête sans vous ralentir, donc il est plus facile de le suivre en faisant moins d'efforts que lui.

Mais rouler en peloton a aussi ses désavantages. Chaque membre d'un peloton a ses devoirs ; c'est contraignant. C'est, aussi, dangereux et stressant si on roule à haute vitesse. Il est vital de se sentir confortable et de rouler en souplesse. D'où la nécessité de connaître et d'appliquer certaines règles élémentaires en se joignant à un peloton :

A - Les devoirs d'un cycliste dans un peloton

Expérience du peloton ?

Si vous n'avez pas d'expérience du peloton, restez en arrière et ne faites que suivre.

Trous, obstacles et freinages ?

Le ou les cyclistes qui tirent le peloton doivent impérativement indiquer avec les signaux visuels convenus, les trous, les obstacles et les freinages à ceux qui suivent et, cela, dès qu'ils les aperçoivent, pour donner aux autres le temps de réagir. Il est aussi important pour les autres membres du peloton de répéter l'avertissement en cascade jusqu'à l'arrière.

Vous êtes fatigué ?

Si vous êtes fatigué et que vous devez donner le maximum pour suivre, allez vous placer à l'arrière du peloton ; ainsi, si vous tombez, vous ne ferez tomber personne avec vous. Rouler en peloton demande une concentration que la fatigue atténue. Dans les cas extrêmes, quittez le peloton. C'est l'autre qui est fatigué ?

Surveillez les cyclistes autour de vous et soyez vigilant si vous voyez que l'un d'eux donne des signes de fatigue ; un cycliste qui zigzague, qui doit continuellement refermer le trou creusé entre lui et le cycliste devant, qui change continuellement de position des mains et des fesses. Vous pouvez même l'avertir dans des cas évidents.

Un peloton plus fort, oui, mais pas trop !

Si vous roulez avec un peloton plus fort que vous, ne sautez pas à un niveau trop élevé par rapport au vôtre, prévenez- les de votre présence et roulez derrière et observez avant de vous lancer devant.

L'avant dernier

Si vous êtes l'avant-dernier d'un peloton, vous devez vous assurer que le dernier suit et avertir le peloton dans le cas contraire. C'est pénible de rattraper seul un peloton, en proie à tous les chiens méchants... !

Accident ou difficultés

Au moins 2 cyclistes du peloton doivent rester avec un cycliste qui s'est blessé, qui éprouve de la difficulté à tenir le rythme ou qui éprouve des difficultés techniques.

File indienne

Circuler en tout temps à la file indienne selon le code de la route.

Pour quitter le peloton

Ne pas quitter le groupe sans en avertir un de ses membres, sinon on pourrait vous chercher et vous attendre longtemps. Ne prenez pas pour acquis que les autres s'en rendent compte.

Comment vous arrêter dans un peloton

Si l'on a à arrêter, en informer les autres à haute voix «Attention, j'arrête à droite!», quitter la chaussée immédiatement et aller sur l'accotement ou dans une entrée quelconque.

Pas de mouvements brusques

En peloton, il faut éviter les mouvements brusques : coup de frein sec, arrêt spontané, coup de roue sans avis pour contourner un obstacle ; vous pourriez faire chuter plusieurs personnes.

Pas plus de 15 cyclistes par peloton

Le Code de la route stipule qu'un peloton ne doit jamais contenir plus de 15 cyclistes. Si tel est le cas, il faut décomposer le peloton en deux ou plusieurs sous-pelotons.

B - Aspects techniques

La vie devant soi !

Gardez la tête haute et regardez le bout de route devant vous : ne pas fixer la roue que vous suivez ; vous devez développer l'aptitude à juger la distance entre sa roue arrière et votre roue avant en regardant devant vous, ne pas fixer son regard sur quoi que ce soit.

Ne jamais freiner... !

Soyez prêt à freiner mais ne freinez jamais... qu'en cas d'extrême nécessité. Effectuez graduellement tout ralentissement ; effleurez les freins et continuez de pédaler : cela vous donnera un meilleur contrôle de la vitesse et une meilleure stabilité du vélo.

Par la gauche s.v.p.

Ne jamais dépasser par la droite : toujours par la gauche et en le signalant.

Ne jamais chevaucher...

Ne jamais rouler avec votre roue avant dans la moitié de roue de celui que vous suivez ; le cycliste à côté et devant vous ne vous voit pas nécessairement et peut changer subitement de direction. Le seul cas où cela est permis, c'est dans la formation en éventail, lorsqu'on a un vent trois quart face ; dans ce cas, vous devez prévenir le cycliste devant vous.

Prendre le relais

Si le premier du peloton se laisse glisser sur la gauche et vous cède sa place, le suivant n'est pas obligé d'accélérer le rythme, ce qu'on est porté à faire étant donné qu'on vient de se relaxer à l'abri du vent.

Quand vous tirez

Lorsque vous tirez le peloton, vous devez garder une vitesse constante, sans accélération.

Des relais courts !

Lorsque vous tirez un peloton, ne restez pas plus de 3 minutes devant. Il est préférable de changer souvent en faisant de petits relais ; vous pouvez ainsi vous reposer plus souvent.

Quand ça débarque de la route...

Si vous débarquez accidentellement de la route sur l'accotement mou, ne remontez pas tout de suite ; roulez un peu sur l'accotement pour laisser passer le peloton et pour rétablir l'équilibre, et remontez ensuite sur la chaussée.

Les voies ferrées

La traversée d'une voie ferrée doit se faire d'une manière perpendiculaire; elle provoque toujours un étirement et par-fois une coupure du peloton. Au moment où les deuxièmes ralentissent pour passer les rails, les premiers ont déjà accéléré et s'éloignent. Multipliez ce phénomène par 5 ou 6 et vous avez un peloton étiré où le principe de protection contre le vent ne joue plus. Il incombe donc aux premiers de ralentir ou d'arrêter pour favoriser le regroupement du peloton.

En montant une côte

La montée d'une côte provoque toujours un étirement et des coupures du peloton. Au moment où les deuxièmes arrivent au sommet, les premiers ont déjà accéléré et s'éloignent. Même phénomène que lors de la traversée d'une voie ferrée mais cette fois amplifié. Il incombe donc encore une fois aux premiers

arrivés de ralentir ou d'arrêter le peloton pour favoriser le regroupement des cyclistes.

En descendant une côte

Lorsque le peloton commence à descendre un talus ou une côte, de grâce, profitez de la dénivellation et ne freinez pas ; ceux qui vous suivent s'attendent à accélérer ce qui est normal dans une descente... De plus, vous devez laisser un intervalle plus grand entre vous et le cycliste devant vous ; plus ça descend vite, plus vous devez vous tenir loin de lui.

[Haut de page](#)



Classification des membres

Des cyclistes de calibre et aptitude différents dans un même groupe créent des situations dangereuses, des ralentissements et des arrêts qui rendent la pratique du vélo en groupe hasardeuse et déplaisante.

L'objet de la classification des membres est grouper les cyclistes de calibre équivalent selon les critères suivants : habilité, endurance, expérience et vitesse.

Tableau des classifications ou groupe de vitesses	
Classe	Vitesse moyenne km/h
Sportif	33 et +
Expert	30-33
Senior I	28-30
Senior II	25-28
Intermédiaire I	23-25
Intermédiaire II	20-23
Touriste	18-20
Débutant (nouveau membre sans expérience du peloton)	

Organisation

Huit classifications sont établies : sportif, expert, senior I, senior II, intermédiaire I et II, touriste et débutant (sans expérience de cyclisme en groupe). Lors d'une randonnée, chaque groupe correspondant à l'une ou l'autre de ces classes aura à sa tête un chef de file qui verra au respect des règlements du club, de l'éthique et du code de la route.

Au départ de chaque randonnée, le groupe désigne un chef de file parmi ses membres.

Procédé de classification.

Lors de sa demande d'adhésion au club, chaque membre doit remplir un questionnaire portant sur son expérience cycliste. Une classe lui sera assignée à partir de ces informations. Toute personne doit avoir sa carte de membre avec elle lors des randonnées du club.

Rouler avec un groupe plus lent - Un membre peut se joindre à un groupe d'une classe inférieure à la sienne ; il doit cependant respecter la limite de vitesse de la classe du groupe en question.

Rouler avec un groupe plus rapide - Un membre peut se joindre à un groupe d'une classe supérieure à la sienne ; il doit alors s'identifier auprès du chef de file du groupe en question.

À compter du mois de juin, il n'y aura plus de classification « débutant » ; ces membres seront intégrés à la classification « touristes ».

Après plusieurs randonnées organisées selon le système des classes, vous pourrez sûrement déterminer la réelle classification à laquelle vous appartenez.

Si vous vous joignez alors à un groupe d'une classification supérieure à la votre, le groupe ne sera pas tenu de vous attendre si vous êtes lâché et vous devrez terminer la randonnée selon vos propres moyens.

Après trois mois d'activité, vous connaîtrez sans doute les compagnons de route avec lesquels vous pouvez et vous aimez rouler. Vous goûterez ainsi aux plaisirs de l'homogénéité d'un peloton.

Conclusion:

Ce concept de classification a pour but de rendre la pratique du vélo en groupe plus sûre et plaisante.

La coopération et la compréhension de tous sont essentielles à l'efficacité du système.



Mise en forme : Vous et votre vélo

A - Votre mise en forme

Des kilos amis...

La saison sera intense et il vaut mieux la finir en beauté. Si vous avez pris quelques kilos cet hiver, pas de panique. Il est même recommandé de commencer avec une petite réserve qui vous aidera à faire face aux intempéries et vous évitera d'attraper une bonne grippe... Comme on dit dans le langage du cyclisme, ce n'est pas le temps d'être bien affûté. Avec le kilométrage que vous allez parcourir, vous retrouverez vite votre poids estival.

Un plan de match !

Une saison cycliste, c'est 7 ou 8 mois de vélo. Il est important de voir la saison dans son ensemble : il faut savoir la débiter pour la finir en bon état.

Amorcer la saison avec prudence

Les 500 premiers kilomètres à haute cadence (pour ceux qui veulent faire de l'entraînement) - Lorsqu'on enfourche son vélo au printemps, il faut faire preuve de patience et éviter de brûler les étapes. Il est conseillé de mouliner (rouler à haute cadence) pendant les 500 premiers kilomètres pour éviter les problèmes musculaires. Ça signifie qu'on devrait pédaler à environ 100 tours de pédalier par minute. Ça demande de la patience et de la discipline; à tourner dans le beurre, comme on dit, on a l'impression de faire plus de bruit que de ménage.

Mais le procédé porte ses fruits: dites-vous qu'il est appliqué systématiquement par bien des groupes professionnels: ça ne doit pas être si ridicule...

Éviter les côtes ou les monter à l'économie - Tant qu'on n'est pas « rodé », il est bon d'éviter les parcours fortement vallonneux ou qui comportent de grosses côtes — celles de Rigaud...; ou du moins, les monter à l'économie, sans s'éreinter. Commencer par des randonnées courtes - Une bonne préparation s'échelonne sur 8 à 12 semaines, le temps de s'habituer mentalement et physiquement à rouler de longues distances. Le kilométrage augmentera graduellement avec les semaines et la mise en forme.

Éviter les cyclistes précoces - Il y a des cyclistes qui commencent leur saison en janvier. En avril, ils sont en pleine forme : pas vous. Évitez donc, en début de saison, de rouler avec des cyclistes plus en forme et plus forts que vous. Gardez toujours en tête l'ensemble de la saison à venir. Après avoir roulé un bon 1000 ou 1500 kilomètres, vous pourrez vous attaquer à du travail d'intensité.

Des objectifs pour qui ?

Pour avoir du plaisir à faire du vélo, il n'est pas nécessaire d'aspirer au dépassement de soi-même ; bien des gens viennent au cyclisme exclusivement pour le bon air et la bonne compagnie. Mais beaucoup veulent ajouter au plaisir celui d'améliorer leur performance et leur endurance. Pour cela, il est utile de se fixer deux sortes d'objectifs : un objectif de kilométrage et un objectif de performance ; ils se servent mutuellement.

Objectifs de kilométrage - Se fixer un objectif de kilométrage est un élément motivateur à faire du vélo quand c'est agréable et quand c'est désagréable. C'est un moyen facile et simple de combattre la paresse naturelle de l'être humain... C'est aussi un excellent moyen de voir la saison comme un tout. Le nombre de kilomètres à fixer doit se situer entre plus que l'an passé et pas trop pour décourager. Il n'y a rien de pire qu'un objectif qui écrase.

Objectifs de performance - Un objectif de performance, c'est faire la même chose qu'avant mais plus vite ou avec moins d'efforts. C'est ajouter la souffrance au plaisir. Il est plus fructueux, pour l'augmentation de l'endurance, de rouler une courte distance à haute vitesse qu'une longue distance en se laissant pousser par le vent. La technique des intervalles est très efficace en ce domaine : d'abord 10 ou 15 minutes d'échauffement ; puis répéter dix fois les actions suivantes : 5 minutes à fond, 5 minutes à vitesse normale. Les intervalles peuvent varier, le principe reste le même : haute vitesse et repos ; stress et détente.

Se garder bien au chaud

Le printemps nous réserve toujours des journées froides et les journées « fraîches » de l'automne ne nous surprennent pas. Il est important, aux deux extrémités de la saison, de s'habiller chaudement et intelligemment. Il est plus pratique de porter des vêtements décomposables, ce qui vous permet d'enlever un morceau ou deux au besoin. Comme un oignon, quoi ! Exemple : des bas longs et un cuissard court au lieu d'un pantalon-cuissard long : si le temps (ou le cycliste) se réchauffe, on peut enlever les bas. Même principe pour le haut du corps : un maillot à manches courtes et des manches détachées sont plus pratiques qu'un gilet à manches longues.

Il existe même des vestes qui se transforment en débardeur en enlevant les manches. Pour les pieds, c'est plus compliqué.

On peut porter des couvre souliers de vélo. Multiplier les paires de bas est une mauvaise solution parce que le pied risque d'être trop serré et il gèlera donc très vite. Évitez les bas de coton ; un bas de laine mouillé continuera de vous garder au chaud. Certains s'enveloppent les pieds dans des sacs de plastiques : efficace mais dangereux... Pour la tête, c'est comme en hiver : c'est les oreilles qui gèlent en premier. Donc, une tuque ou un bandeau.

B - Mise au point de votre équipement

Vous êtes membre d'un club cycliste ; c'est donc que vous roulez quelques centaines, voire des milliers de kilomètres par année. Faites faire une mise au point complète de votre vélo avant d'entreprendre la nouvelle saison. Ça vous coûtera une centaine de dollars mais ça vous évitera bien des ennuis. Si ça vous coûte dans les deux cents dollars, c'est que votre vélo en avait drôlement besoin ! Nous donnons ici quelques points à vérifier au début de la saison ; notez que certaines vérifications sont à faire en tout temps en cours de saison.

Mise au point de contrôle de votre vélo

Quand on a abandonné son vélo dans la cave pendant six mois, on a oublié les problèmes qu'on avait eus à l'automne. Une petite vérification s'impose.

Pour un nouveau vélo, il faut vérifier tous les boulons et vis: il n'y a rien de pire qu'une manivelle qui se dévisse au milieu de nulle part.

Nouveau matériel ?

Pour la plupart d'entre nous, qui n'avons pas touché à notre vélo depuis au moins cinq mois, cette reprise est très importante. Pour des corrections à apporter par rapport à l'an dernier ou pour l'adaptation à un nouvel équipement, le début lent de la saison est le temps idéal : changements de position, nouvelle selle, nouvelles pédales, nouveaux souliers.

Pneus et chambres à air

Vérifiez si les flancs des pneus sont fendillés, s'ils s'effritent, s'il y a des bosses sur les pneus, s'ils ne sont pas trop usés. Gonflez vos pneus et vérifiez la pression, au moins deux jours avant votre première sortie. Vérifiez de nouveau la pression le jour de votre première escapade ; une différence est le symptôme d'un problème de chambre à air!

Les roues

Vérifiez si vos roues ne sont pas voilées ? Si l'écart entre les bandes de freins et la jante n'est pas le même de part et d'autre de la roue, la roue est voilée. Il faut la faire ajuster.

Vérifiez qu'il ne manque aucun rayon dans les roues, qu'aucun n'est rompu. Vérifiez aussi la tension de chaque rayon de la roue ; un rayon qui a du jeu va fausser la roue.

Les freins et les dérailleurs

Il doit rester suffisamment de gomme aux sabots de freins. Si les freins crient, c'est que les sabots sont mal fixés. Lorsque vous freinez, les leviers de frein doivent revenir promptement à leur position normale lorsqu'ils sont relâchés. Il n'est pas superflu de changer les câbles de frein à tous les ans : ça coûte pas si cher et c'est plus sûr ! Il faut que les changements de vitesses se fassent sans hésitation sur tous les pignons de la roue libre et les plateaux du pédalier. La chaîne doit être bien propre et lubrifiée ; si vous roulez trois ou quatre mille kilomètres par année, changez donc de chaîne : peut-être pas nécessaire mais, encore une fois, plus sûr ! Il ne doit pas y avoir de rouille sur les câbles de dérailleurs.

Accessoires et boulons

Bien vérifier que tous les accessoires sont bien installés et que tous les boulons sont serrés (roues, guidon, potence, etc.).

Le test ultime

Soulevez la bicyclette d'une quinzaine de centimètres et laissez-la retomber. Vous n'entendez aucun bruit suspect ?

Des pneus lisses pour les VTT et hybrides

Pour améliorer la performance de votre VTT sur le pavé, chaussez-le de pneus lisses ou semi-lisses. Le roulement sera beaucoup plus doux et demandera bien moins d'efforts. Et votre vélo chantera bien moins fort...

[Haut de page](#)



Gastronomie cycliste

Au cours d'efforts physiques, le cycliste a besoin de combustible. Ce carburant est fourni par les aliments liquides et solides.

Manger : quoi, quand, combien ?

Pour éviter la fringale fatale qui provoque la défaillance dramatique, il est indispensable de s'alimenter, quel que soit le niveau de cyclisme pratiqué. La recette étant de privilégier le plus souvent les produits solides.

Faut-il manger pendant la randonnée ?

S'alimenter en randonnée, c'est tout simplement fournir du carburant pour assurer un bon fonctionnement musculaire par l'intermédiaire des différentes filières énergétiques. Lorsque la sortie se prolonge au-delà d'une durée minimale de deux à trois heures, il devient indispensable de privilégier une alimentation solide qui se fait soit par l'apport d'aliments classiques cuisinés, soit sous la forme de barres énergétiques. À titre d'exemple, la musette d'un professionnel est, en général, composée ainsi : barres de céréales, pâtes de fruits et pâtes d'amande, mais surtout tartelettes (pommes ou poires), amandines, etc.

Plus on est fatigué, moins on a le goût de manger

L'état général du cycliste influence la nutrition : il est trop souvent constaté que plus il est en difficulté, moins il mange, ce qui va à l'inverse de son rétablissement. Il faut déjà s'habituer à toujours penser à manger, ce qui n'est pas si simple quand il faut déjà s'employer à suivre le rythme d'une randonnée, parfois élevé ! On constate que, bien souvent, une pause sera d'abord mise à profit pour reprendre son souffle et pas toujours pour manger. Il faut donc faire un effort d'attention pour ne pas oublier cet apport régulier d'énergie dont on comprend bien qu'il est indispensable.

Éviter la fringale

Le meilleur moment pour manger durant une randonnée n'est surtout pas l'instant où la faim se fait sentir. Là, il est déjà trop tard. Il faut absolument prendre l'habitude de s'alimenter avant de connaître la sensation de faim.

Variation l'alimentation

Il faut savoir varier son alimentation, alterner le solide et le liquide et surtout manger ce qui fait plaisir : pas toujours des barres énergétiques dont on a, à un moment donné, complètement ras-le-bol. Avoir dans ses poches des aliments dont on a le goût, voilà une meilleure façon de ne pas oublier de reconstituer son stock énergétique tout au long de l'effort.

Le dernier souper avant la randonnée du lendemain est capital et doit contenir beaucoup d'hydrate de carbone, ce qui veut dire principalement des pâtes alimentaires ou du riz. Il n'y a pas mieux que ces deux éléments ; les professionnels le savent et ils en mangent même au déjeuner...

Pour un petit coup de pompe

Si vous vous sentez fatigué, surtout en fin de randonnée, après deux ou trois heures de route, vous pouvez avaler des pâtes de fruit ; ce sont des petites tablettes concentrées en hydrate de carbone. Elles vous procureront un petit coup de pompe qui durera une vingtaine de minutes.

Trois heures avant le départ

Le dimanche matin, à huit heures et demie, lorsque nous partons pour une randonnée de 100 km et plus, on doit avoir mangé en évitant les aliments gras. Ce qui implique aussi, que dès le départ, on doit commencer à grignoter des aliments facilement digestibles comme des fruits, des pâtes d'amande ou des pâtes de fruits.

Si vous venez de terminer un repas et que vous enfourchez votre vélo, vous devez démarrer très lentement, à une allure tenue sans effort, sinon vous allez souffrir de maux d'estomac ; cet organe a besoin d'énergie pour digérer ; si vous la dépensez toute à pédaler, ça va « crammer » quelque part...

Boire : quoi, quand, combien ?

Boire avant d'avoir soif

Avoir soif est un symptôme de déshydratation, mère de bien des maux à vélo. Il faut donc boire avant de sentir la sensation de soif.

Doit-on boire de l'eau pendant l'exercice?

Pas toujours. Boire pendant l'exercice est superflu si le refroidissement du corps est aisé (par temps frais et sec, par exemple), si l'exercice dure moins de 45 minutes et qu'on n'a pas soif. Dans ces conditions vous ne suiez pas beaucoup et vos pertes d'eau sont minimales. Buvez, toutefois, si l'exercice excède 45 minutes.

Quand on sue beaucoup, on peut perdre jusqu'à 3 litres d'eau à l'heure. L'eau perdue doit donc être remplacée pendant l'exercice si on veut éviter la déshydratation (et la fatigue générale qui s'ensuit), voire le coup de chaleur, qui dérègle gravement le système contrôlant la température du corps.

Quelle quantité boire ?

Boire peu mais souvent. Boire quelques gorgées d'eau à toutes les quinze minutes.

Buvez à l'heure environ 12 ml par kg de poids. De toute façon, les intestins ne peuvent en absorber beaucoup plus. Si vous pesez 60 kg, cela donne un volume de 720 ml, soit l'équivalent d'environ 3 tasses que vous prendrez en petites quantités (3 ou 4 gorgées d'eau) toutes les 15 minutes pendant l'exercice.

Enfin, buvez votre eau fraîche : elle reste moins longtemps dans l'estomac que l'eau tiède et va donc plus rapidement dans les muscles.

Faut-il ajouter du sucre à l'eau ?

NON, si l'exercice dure moins d'une heure.

Autrement, c'est oui. Après 60 minutes d'efforts, les muscles commencent à manquer de sucre, leur principal carburant. Ils risquent donc de se fatiguer rapidement. La boisson hydratante devrait contenir 25 g de sucre par litre d'eau. Cette concentration tient compte de la capacité d'absorption du glucose par les intestins. Mais, à plus de 60 g par litre de glucides, un breuvage nuit à l'hydratation. En effet, plus une eau est sucrée, plus elle reste longtemps dans l'estomac avant d'être vidangée dans l'intestin grêle, là où le glucose est absorbé et acheminé vers les muscles. Par exemple, une eau très sucrée (80 g par litre) reste dans l'estomac de 40 à 45 minutes contre seulement 25 minutes pour une eau légèrement sucrée (20 g par litre). Par ailleurs, comme la concentration en sucre du plasma est de 60 g/l, un breuvage qui en contient 60 g/l va siphonner l'eau du corps vers l'estomac.

Ce déplacement d'eau est dû à un phénomène d'osmose qui tend à équilibrer les concentrations de part et d'autre de la paroi de l'estomac. Résultat: pendant plusieurs minutes, Vous vous déshydratez, même si vous avez bu de l'eau !

Une recette de boisson énergétique - Pour moins de 25 cents, vous pouvez préparer une boisson sportive maison dont voici la recette : 1 litre d'eau, 25 g de sucre (5 c. à thé), jus de citron au goût.

Faut-il ajouter des sels minéraux ?

Pour la très grande majorité des gens qui font de l'exercice, la réponse est non. La perte de sels minéraux (essentiellement du sodium et du potassium) est trop faible pour être comblée pendant l'effort. Par contre, si vous suiez abondamment parce que le temps est très chaud et humide ou que l'effort dure plus de 2 heures, vous pouvez ajouter ½ cuillère .à thé de sel de table par litre d'eau ou boire une boisson commerciale contenant moins de 3,5g/l de sel. Prenez note que le contenu en sel est indiqué sur l'étiquette en mg de sodium par portion.

Doit-on boire après l'exercice ?

Oui, même si on n'a pas beaucoup transpiré, parce qu'on perd toujours un peu d'eau en cours d'exercice. Vous pouvez estimer vos pertes d'eau en vous pesant avant et après la session d'exercices. Chaque kg perdu correspond à pratiquement 2,5 litres d'eau. Pour ce qui est du potassium — qui empêche la manifestation de crampes musculaires —, les pertes peuvent être facilement compensées si vous mangez une banane ou buvez un jus d'orange ou de tomate.

La journée avant une randonnée

Boire normalement de 1.5 à 2 litres d'eau.

[Haut de page](#)



S'organiser pour les sorties

Certaines conditions sont nécessaires pour pouvoir profiter pleinement du plaisir des randonnées. Les considérations suivantes sont autant d'éléments nécessaires à la bonne marche d'une randonnée.

L'équipement

Le vélo

Il est essentiel d'avoir un vélo en bon ordre de fonctionnement.

Le casque

Le casque est obligatoire. Un casque mal ajusté n'assure aucune protection. Positionnez, réglez et attachez toujours correctement votre casque. Aucun casque ne peut protéger le cou ou les parties de la tête qui ne sont pas couvertes. Un casque ne peut protéger que ce qu'il couvre.

Bien que l'on ne puisse affirmer avec précision quels sont les casques qui protègent le mieux en des circonstances données, plusieurs études ont démontré à maintes reprises que le port d'un casque est nettement préférable. Un choc résultant d'une chute de 6 pieds peut être fatal si la tête n'est pas protégée.

Pour vous protéger au mieux, ce casque doit : correspondre à la taille de votre tête, être correctement positionné sur votre tête et être correctement réglé et attaché.

Trousse de premiers soins

Emportez avec vous une trousse de premiers soins : quand on roule en groupe, de petits accidents surviennent parfois et les autres cyclistes n'en ont jamais...

Trousse de secours

La trousse de secours de tout cycliste lors d'une randonnée doit contenir les éléments suivants :

- ∅ Outils essentiels de réparation ;
- ∅ Une clé à rayon ;
- ∅ Un boyau ou une chambre à air de rechange (deux c'est encore mieux) ;
- ∅ Une pompe ;
- ∅ Un ensemble de réparation de crevaisons. Et si vous allez très loin dans le fond des bois :
- ∅ Un dérive-chaîne et un maillon de chaîne de dépannage ;
- ∅ Un rayon de rechange ;
- ∅ Des attaches de plastique.

L'alimentation pour une sortie

Avoir bien déjeuné (au moins trois heures avant) et être bien reposé, sinon, la randonnée va être longue... Apporter de l'eau en quantité suffisante, trop plutôt que pas assez : deux bidons pour une randonnée de 100 kilomètres, sinon vous allez en demander aux autres... Apporter une collation :

Des fruits, des fruits séchés, une barre énergétique, etc.

Éléments essentiels

Toujours avoir sur soi les éléments suivants :

- ∅ Sa carte d'assurance maladie ;
- ∅ Des pièces de monnaie pour téléphoner ;
- ∅ Une carte de crédit pour les imprévus.

La sécurité et les accidents

Qu'on aille vite ou lentement, il faut rouler prudemment. Profiter de la nature tout en gardant sa concentration. Vous n'avez pas besoin d'aller vite pour vous blesser! Des cas de blessures graves à la tête et d'accidents mortels ont été relevés à des vitesses inférieures à 32 km-h ; dans certains cas, l'accidenté portait même un casque.

Un casque ne peut empêcher toutes les blessures à la tête. Lésions cérébrales graves et blessures mortelles peuvent découler d'accidents où il n'y a pas eu de coup direct à la tête (tout comme brouiller un oeuf sans en casser la co- quille). Il n'existe rien qui de l'extérieur puisse empêcher votre cerveau de bouger à l'intérieur de votre crâne.

Il est suggéré de ne pas porter de montres ni de bijoux durant les sorties.

Chaque accident est différent. Les différences de vitesse, d'angle d'impact, d'environnement physique et de caractéristiques anatomiques font qu'il est impossible de prédire l'issue d'un accident.

Pour diminuer les risques d'accident, il y a un principe de base à respecter : selon les circonstances et les éléments en place, **ROULER À UNE VITESSE QU'ON PEUT TOUJOURS CONTRÔLER !**

Moralité : prudence et prévention [Haut de page](#)



Ce que le club de cyclisme Le Suroît vous propose

Randonnées du dimanche

Chaque semaine, il vous sera possible de choisir entre différents circuits. Il y aura un circuit de courte distance pour permettre aux débutants de s'initier au sport. Des circuits de longue distance offriront un défi aux cyclistes chevronnés. Pour chacun de ces circuits, il vous sera possible de choisir entre des groupes roulant à des vitesses différentes.

Sorties du mardi soir

Ces sorties s'adressent aux amateurs de vélo qui désirent allier plaisir et forme physique dans une atmosphère de camaraderie.

Randonnées auto - vélo

À l'occasion, nous nous rendons dans une région environnante (à moins de 30 minutes en auto) afin de découvrir ses charmes.

Randonnées de fin de semaine

Au cours de l'été, nous vous proposons des randonnées de fin de semaine dans les coins les plus pittoresques du Québec. Nous roulons toute la journée et fêtons le soir. De plus, nous prévoyons des échanges avec d'autres clubs cyclistes.

Annuaire des membres

L'annuaire des membres, distribué une fois l'an, vous permettra d'organiser des sorties autres que celles prévues au calendrier.

Atelier de mécanique et ajustement de la position

Au début de la saison, le club tient un atelier de mécanique élémentaire pour aider les membres à se débrouiller en cas de panne mineure sur la route. L'ajustement de la position sur votre vélo vous permettra d'être plus efficace.

Le solstice

À l'occasion du solstice d'été, nous vous lançons le défi, lors d'une randonnée escortée, de parcourir en groupe 100 km en 3 heures. Une randonnée pour cyclistes en superforme.

Le Grand défi du Suroît

Une randonnée avec trois circuits soient ; 100,150 et 200 kilomètres organisée particulièrement mais pas exclusivement pour les cyclistes qui n'ont jamais parcouru une telle distance.

Agenda des événements

Nous rendons disponibles via notre site web par l'agenda des activités à chaque membre en règle du club un agenda des événements indiquant l'événement de la journée ainsi que les renseignements utiles pour toutes les sorties du club.

Maillot du club

L'achat d'un maillot du club vous permettra de combiner confort et sentiment d'appartenance. Portez-le fièrement!

Brunch de fin d'année

Une occasion de faire le point sur la saison et nous en profitons aussi pour tenir l'assemblée annuelle et élire notre prochain conseil d'administration.

Rabais aux membres

Les membres peuvent profiter d'un rabais de 10 à 15% sur les pièces, accessoires et vêtements à certaines boutiques dont la boutique Le Suroît cycle et ski.

Site Internet du club

Le site Internet, qu'on retrouve à l'adresse : <http://www.clubdecyclismelesuroit.com/v2/#/accueil> offre la version électronique des outils de communication du club, des photos et des liens Internet d'intérêt pour ses membres.

La section « communication » dans notre site Internet

Cette section vous informe via trois sous-sections, soient ; les nouvelles, le blogue et externes sont disponibles à tous les membres périodiquement. Il vous informe au sujet des événements principaux et des considérations administratives, vous narre des récits divers en plus de vous offrir un service de petites annonces.

Site Facebook du club

Nos adeptes des réseaux sociaux ne sont pas indifférents à ce nouvel outil de partage d'information. Nous vous invitons à vous y joindre à l'adresse suivante :

<https://www.facebook.com/groups/clubdecyclismelesuroit/>

Règlement d'utilisation de notre site de groupe Facebook

La page Facebook du club de cyclisme du Suroît est un espace pour la diffusion de contenus en rapport avec la pratique du vélo et du cyclisme en général.

Les administrateurs de la page Facebook du club de cyclisme du Suroît se réservent donc le droit de supprimer :

1. Les messages à caractère raciste, xénophobe, révisionniste, négationniste ;
2. Les messages haineux, diffamatoires, d'harcèlement, agressifs ou choquants qui attaquent ou dévalorisent un membre ou un groupe en raison de la race, l'origine ethnique, la religion, le handicap, le sexe, l'âge ou l'orientation/identité sexuelle ;
3. Les incitations à la haine raciale, les appels à la violence ou au meurtre ;
4. Les messages à caractères pornographiques, pédophiles ou obscènes ;
5. Les insultes personnelles entre membres ;

6. Les messages portant atteinte à la vie privée d'autres participants ou de tiers ou la divulgation d'informations personnelles d'autres membres ;
7. Les messages publicitaires et commerciaux, les communiqués d'organisations politiques, syndicales ;
8. Les messages de sollicitations des membres ;
9. Les messages visant à discréditer les autres commentaires et publications dans un but non constructif ;
10. Les contenus de notre site web accessibles uniquement à nos membres en règle ;
11. Les contenus de sites web accessibles uniquement par abonnement payant ;
12. Les contenus hors-sujet ou incompréhensibles..

[Haut de page](#)



CHARTRE DU CLUB DE CYCLISME LE SUROÎT

Note : Le genre masculin a été utilisé pour alléger le texte

CHAPITRE I : OBJET ET COMPOSITION

1.1 Le CLUB DE CYCLISME LE SUROÎT (le CLUB) fondé le 1988-11-08, sous la raison sociale de Club de cyclisme le Suroît, Ce club a pour objectif de promouvoir le cyclisme et le cyclotourisme auprès de la population de la région du Suroît et de favoriser les activités en tous genres reliées à la pratique du cyclisme.

Il a son siège social au: 136, rue St-Charles, Vaudreuil-Dorion, Québec, J7V 2K8.

Il a été incorporé le 1988-11-08 par lettres patentes et selon la 3^{ième} partie de la Loi des compagnies de la province de Québec

1.2 Les moyens d'action du CLUB sont, entre autres, la tenue de randonnées cyclistes hebdomadaires, de séances d'entraînement, d'assemblées périodiques, de cours et conférences en matière de cyclisme et sur toutes questions sportives affectant le CLUB et ses membres.

En outre, le CLUB prendra toute initiative qui sera jugée nécessaire afin de promouvoir le cyclisme en général.

1.3 Le CLUB se compose de membres. Pour être membre, il faut être âgé d'au moins 14 ans et

avoir payé la cotisation annuelle dont le taux est fixé par le Conseil d'administration de temps à autre et respecter les autres conditions établies par la présente charte..

1.3.1 Une personne pourra participer une seule fois à une randonnée à titre de membre invité. Il devra s'acquitter de sa cotisation pour participer à toutes autres activités du club.

1.3.2 Le CLUB n'octroie pas de carte de membre gratuite ou de faveur à qui que ce soit pour quelque raison que ce soit.

1.4 La qualité de membre se perd :

1.4.1 Par la démission.

1.4.2 Pour non-paiement de la cotisation.

1.4.3 S'il ne se conforme pas aux règlements du CLUB, il est passible d'expulsion. Pour ce faire, le membre aura reçu deux (2) avertissements verbaux et un troisième sous forme écrite et, suite à sa convocation auprès du CA, pourra être entendu par ce dernier et celui-ci donnera sa décision laquelle pourra aller jusqu'à son expulsion.

1.4.4 Pour toute autre raison valable.

CHAPITRE II : ADMINISTRATION ET FONCTIONNEMENT

2.1 Le Conseil d'administration est composé d'au moins 3 membres et pas plus de 10 membres élus pour une année

Par l'Assemblée générale des électeurs prévus à l'alinéa suivant.

2.1.1 Est membre ³⁸ votant pour les fins de

l'assemblée générale tout individu membre âgé d'au moins 16 ans au jour de l'élection, ayant adhéré au CLUB depuis plus d'un mois et à jour de ses cotisations.

2.1.2 Est éligible au Conseil d'administration toute personne âgée d'au moins 18 ans au jour de l'élection, membre du CLUB depuis au moins trois mois et à jour de ses cotisations.

2.1.3 Les membres sortants sont rééligibles.

2.1.4 Le Conseil d'administration comprend au moins un président, un vice-président ou secrétaire et un trésorier.

2.1.5 Le Conseil d'administration peut également désigner un ou plusieurs membres qui peuvent assister aux séances du comité avec voix consultative.

2.1.6 Les membres du Conseil d'administration ne peuvent recevoir de rétribution en cette qualité, outre les frais qu'ils ont engendrés dans l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois par trimestre et chaque fois qu'il est convoqué par son Président ou sur la demande du quart de ses membres ayant droit de vote.

Si le Conseil d'administration se compose de 3 membres, la présence de tous les membres du Conseil d'administration est nécessaire pour la validité des délibérations.

Si le Conseil d'administration se compose de plus de 3 membres, la présence de la majorité simple des membres élus est nécessaire pour la validité des délibérations (quorum).

Si le Conseil d'administration se compose de 3 membres, les prises de décision doivent être unanimes.

Si le Conseil d'administration se compose de plus de 3 membres, les prises de décisions doivent se prendre à la majorité des membres formant quorum.

Tout membre du Conseil d'administration qui a, sans excuse acceptée par celui-ci, manqué à 3 séances est considéré comme démissionnaire.

Il est obligatoirement tenu un procès-verbal des séances. Les procès-verbaux sont signés par le Président ou le Secrétaire. Ils sont transcrits sans blanc ni rature, dans un registre tenu à cet effet.

2.3 L'assemblée générale du CLUB comprend tous les membres prévus à l'article 2.1.1.

Elle se réunit une fois par an et, en outre, chaque fois qu'elle est convoquée par le Conseil d'administration ou sur la demande du quart au moins de ses membres.

Son ordre du jour est réglé par le Conseil d'administration.

Elle délibère sur les rapports relatifs à la gestion du Conseil d'administration et à la situation morale et financière du CLUB.

Elle approuve les comptes de l'exercice clos, vote le budget de l'exercice suivant, délibère sur les questions mises à l'ordre du jour. Elle pourvoit au renouvellement des membres du Conseil d'administration dans les conditions fixées à l'article 2.1.

2.4 Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres votants et présents à l'Assemblée.

2.5 Les dépenses sont autorisées par le Conseil d'administration. Le CLUB est représenté en justice et dans tous les actes de la vie civile par son Président, son Vice-président, ou à défaut, par tout autre ⁴⁰ membre du Conseil

d'administration spécialement habilité à cet effet par le Conseil.

CHAPITRE III : DISSOLUTION DU CLUB

3.1 L'Assemblée générale appelée à se prononcer sur la dissolution du CLUB et convoquée spécialement à cet effet, doit comprendre plus de la moitié des membres visés au premier alinéa de l'article 2.3.

Si cette proportion n'est pas atteinte, l'Assemblée est convoquée à nouveau, dans les sept jours suivants ; elle peut alors délibérer quel que soit le nombre des membres présents.

Dans tous les cas, la dissolution du CLUB ne peut être prononcée qu'à la majorité absolue des voix des membres présents à l'Assemblée.

3.2 En cas de dissolution, l'Assemblée générale désigne un ou plusieurs liquidateurs chargés de la liquidation des biens du CLUB. Elle attribue l'actif net à parts égales à tous les membres visés à l'article 2.3.

CHAPITRE IV : RÈGLEMENTS INTERNES

4.1 Les règlements internes éventuels sont préparés par le Conseil d'administration et adoptés par l'Assemblée générale.

LES PRÉSENTS STATUTS ONT ÉTÉ ADOPTÉS EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SPÉCIALE, TENUE À VILLE ÎLE PERROT QUÉBEC, LE 9 NOVEMBRE 2014, SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR BENOIT ÉLIE, ASSISTÉE DU TRÉSORIER MONSIEUR ALAIN LEGAULT.

Notes

Notes

Notes

le club de cyclisme
Le Suroît
136, rue Saint-Charles,
Vaudreuil-Dorion,
Québec J7V 2K8

[Haut de page](#)

