3 EFFECTUER DES RÉPARATIONS TOUT EN ROULANT

Pendant que tu roules, tu as la possibilité de faire quelques réglages sur ton vélo qui peuvent s'avérer bien pratiques :

RÉGLER TES FREINS

Si tu roules dans un trou ou sur un gros caillou, ta jante peut se voiler. Dans ce cas, tu as sur ton étrier de frein **un levier** qui permet de **régler la tension du câble** et donc d'augmenter l'écartement des patins. Ce levier est surtout fait pour enlever plus facilement ta roue si tu as un pneu large, mais il peut aussi te servir pour ajuster l'écartement de tes patins en cas de voile.

AJUSTER LES DÉRAILLEURS

Si tu remarques que **tes vitesses** passent mal, tu peux essayer de **régler la tension du câble** tout en roulant : à la sortie de certaines cocottes de frein, une molette permet de tendre le câble de dérailleur (en desserrant la molette) ou de le détendre (en la vissant).

REMETTRE LA CHAÎNE EN CAS DE DÉRAILLEMENT À L'AVANT

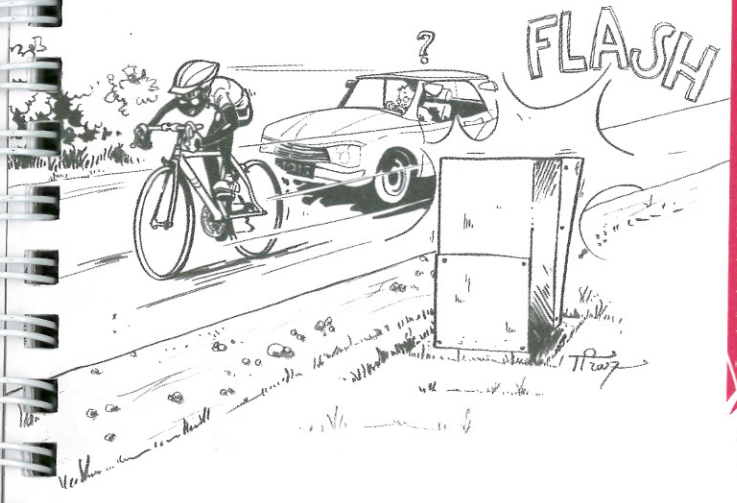
Si ta chaîne déraille à l'avant, tu peux la replacer sur les plateaux sans la toucher, tout en roulant. Pour cela, **utilise ton levier de changement de vitesse** pour ramener la chaîne vers la gauche (si elle a dépassé le grand plateau) ou vers la droite si elle est tombée entre le cadre et les plateaux.

ATTENTION : effectue cette manoeuvre sans forcer car parfois le chaîne peut se coincer et tu pourrais abîmer ton matériel.

NB. : si ta chaîne déraille, c'est aussi que ton dérailleur est mal réglé. Reporte toi page 83 pour affiner le réglage.

Tous droits réservés - MCF 2007

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Même avec le maximum de précautions, l'accident est toujours possible. Tu dois donc savoir réagir, sans paniquer, en évitant un deuxième accident et en donnant l'alerte aux services de secours.

Tous droits réservés - MCF 2007

3 PORTER SECOURS

Il se peut qu'un jour tu assistes à un accident sur la route. Dans ce cas, ne panique surtout pas et essaie d'être utile.

VOICI LES ÉTAPES À SUIVRE :

1. PROTEGER

En tout premier, avant d'aller voir l'accident, tu dois éviter qu'un autre accident se produise. Il faut donc **protéger la zone** en trouvant un moyen de prévenir les automobilistes.

Si vous êtes entre copains, deux d'entre vous doivent signaler l'accident en se plaçant à 300 mètres dans les deux sens de circulation. Si tu es seul, tu peux déposer ton vélo au bord de la route. Dès qu'une voiture s'arrêtera, elle aura certainement un triangle de signalisation dans son coffre qui sera bien utile.

2. ALERTER

Il faut ensuite **donner l'alerte en appelant le 18 ou le 112** sur un téléphone portable. Mais avant d'appeler, tu dois savoir quoi dire. Pour cela, **il faut prendre des renseignements** sur la ou les victimes en les questionnant avec des phrases simples :

- Bonjour, vous vous appelez comment ? - Quel âge avez-vous ?
- Vous avez mal où ? - Vous pouvez bouger ?

Si la personne te répond sans problème : **tu peux appeler les secours** après avoir bien repéré où tu te trouves. Observe les panneaux ou les bornes kilométriques qui te donnent le numéro de la route et le point kilométrique. A ce moment, tu peux alors passer l'alerte.

Si la personne ne te répond pas : elle est inconsciente.

Vérifie deux choses :

- **Respire t-elle ?** Ecoute le souffle de sa bouche et regarde si son ventre bouge. Si elle respire, pas de panique. Place la victime dans une position d'attente : **la position latérale de sécurité** (PLS). Tu peux apprendre cette technique auprès des pompiers de ton village par exemple. Ensuite, tu peux passer l'alerte.

- Si elle ne respire pas, **son coeur bat-il ?** Si ce n'est pas le cas, passe rapidement l'alerte, sans paniquer, en expliquant où tu te trouves, le type d'accident, le nombre de victimes et leur état (inconsciente, arrêt cardiaque...).

3. SECOURIR

Pour intervenir sur une victime, il faut apprendre comment faire, surtout pour un massage cardiaque. Pour cela, inscris-toi à l'AFPS (Attestation de Formation aux Premiers Secours). C'est très intéressant...

Tous droits réservés - MCF 2007

CARTOGRAPHIE

Comme tu es maintenant prêt à rouler pendant plusieurs dizaines de kilométres, tu dois pouvoir créer toi-même tes circuits.
Les conseils ci-après te permettront de ne pas avoir de surprise, ni sur la distance, ni sur la difficulté !

Tous droits réservés - MCF 2007

3 CALCULER LE KILOMÉTRAGE D'UN PARCOURS SUR UNE CARTE

Ta carte est une reproduction à plat de la réalité. Cette reproduction est proportionnelle : par exemple, toutes les distances sont divisées par 100 000.

On appelle cela l'échelle, que l'on note : 1 / 100 000. Cela veut dire que 1 cm sur la carte représente 100 000 cm en réalité, donc 1000 m ou encore 1 Km.

IL EXISTE DIFFÉRENTES ÉCHELLES :

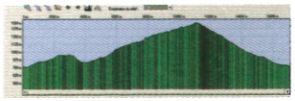
- **La plus petite : 1 / 25 000,** idéale pour le VTT (comme les cartes IGN Top 25).
- **La plus pratique pour le vélo de route : 1 / 100 000** car toute ta randonnée se trouve sur une seule carte (c'est la série verte chez IGN).
- **La carte pour automobiles : 1 / 250 000** qui représente tout un département.
- **La carte de France : au moins 1 / 2 500 000** avec tout le pays sur une seule carte

Grâce à cette échelle, tu peux connaître à l'avance la distance de l'itinéraire que tu as prévu. Il suffit de calculer la distance sur le papier et de la multiplier par l'échelle.

Exemple : le circuit bleu tracé sur cette carte au 1 /100 000 mesure 37 cm. Comme 1 cm = 1 Km, on peut donc dire que le parcours prévu fera 37 Km.

POUR MESURER LA LONGUEUR D'UN ITINÉRAIRE SUR LA CARTE TU AS PLUSIEURS MÉTHODES :

- Une ficelle que tu reportes sur la carte et que tu peux mesurer ensuite pour connaître la longueur totale.
- Un curvimètre : c'est un outil de mesure (mécanique ou électronique) qui lorsque tu le fais rouler sur la carte compte automatiquement la distance en fonction de l'échelle que tu choisis.
- Les logiciels (IGN Rando, Carto Explorer, Géorando...) sur lesquels tu peux préparer tes parcours et les enregistrer. Tu pourras notamment y visionner le profil, comme ci-contre :



Tous droits réservés - MCF 2007

ÉLABORER UN ITINÉRAIRE

POUR PRÉPARER TA RANDONNÉE, NOUS TE DONNONS QUELQUES ASTUCES :

LE CHOIX DES ROUTES

Les routes communales (en blanc) et **départementales** (en jaune) sont beaucoup plus **agréables et bien moins dangereuses** car la circulation routière y est moins importante. Evite si possible les grands axes routiers et choisis de préférence les **itinéraires prévus pour le vélo :**

- **les bandes cyclables** : espace à côté de la route mais réservé aux vélos.
- **les pistes cyclables** : ce sont de petites routes réservées aux vélos qui te permettent parfois d'accéder à des itinéraires où seuls les vélos et les rollers sont autorisés. On les appelle souvent les Voies Vertes.
- **les Véloroutes**, qui sont des routes touristiques avec une faible circulation automobile.

L'ITINÉRAIRE DE REPLI

Suivant la distance que tu prévois de réaliser, il est important de vérifier qu'en cas de fatigue ou de problème mécanique, tu puisses **raccourcir ta sortie**. Lorsque tu choisis la boucle que tu vas faire, regarde aussi comment tu peux "couper" pour rentrer plus vite, parfois aussi en cas de mauvais temps...

LA DIFFICULTÉ

Deux choses te ralentissent à vélo : les montées et le vent !

Lorsque tu prépares ta sortie, observe si tu vas passer par des cols ou si tu vas rouler en montagne. Il existe sur les cartes un ombrage (comme si la carte était éclairée depuis le nord-ouest) pour montrer le relief. Si tu vas en montagne, réduis alors la distance de ta sortie.

Aussi, en cas de vent fort, il faut que tu observes si le début du parcours est avec le vent de face ou avec le vent de dos. Dans le premier cas, ton effort va se faire au début de la sortie : tu pourras donc bien gérer ton effort et revenir en forçant moins. Dans le cas d'un vent de dos au début, cela veut dire que tu vas surtout forcer à la fin. Il faut donc en "garder sous la pédale" pour avoir l'énergie te permettant de renter...

Tous droits réservés - MCF 2007