

Activités vélo jeunes Ufolep



Ufolep

CNS activités cyclistes
Ufolep groupe vélo jeunes

Ce document « Activités Vélo jeunes UFOLEP » a été réalisé par le groupe de travail Vélo jeunes UFOLEP, dans le cadre de la commission nationale sportive Activités cyclistes UFOLEP (mandat 2001-2005), avec le concours et les apports de :

Pierre Barbe, Mohamed Benthane, Jean Louis Bouffier, Pierrick Cheneau, Michel Demoulin, Jean Paul Deves, Jean Claude Durand, Antoine Gailledrat, Murielle Lecomte, Daniel Le Glévic, Martine Le Glévic, Jean Pascal Martin, Christian Planchat, Jacky Robichon.

Dessins des fiches jeux cyclistes réalisés par Donatien Grimaud, école Nationale supérieure des Arts décoratifs, Paris.

Remerciements :

- aux cadres C Activités cyclistes UFOLEP, stage de Bois-le-Roi (Seine et Marne), 28,29 et 30 janvier 2005
- à la délégation UFOLEP Hauts-de-Seine et à son délégué Georges Roche ;
- à Pierre Marly, employé à la Ligue de L'Enseignement Hauts-de-Seine ;
- à Jean Labat, président de l'USEP Gironde ;
- à l'association UFOLEP Espace aventure 24, La Force (Dordogne) ;
- à l'association UFOLEP Les Z'accros de Sourzac (Dordogne) ;
- à Danyel Peyrot.

Activités Vélo jeunes UFOLEP

Sommaire

Préambule

A. Création d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP page 5

- I. Réflexion préalable à la création d'un groupe Vélo jeunes
- II. Obligations administratives
- III. Conditions d'encadrement
- IV. Financement
- V. Promotion du groupe Vélo jeunes

B. Fonctionnement du groupe Vélo jeunes UFOLEP

- I. Le profil et le rôle des animateurs UFOLEP Activités cyclistes jeunes page 6
- II. Le matériel nécessaire pour le groupe Vélo jeunes page 8
- III. La sécurité dans le groupe Vélo jeunes page 9
- IV. La responsabilité en activités Vélo jeunes page 11
- V. Des jeunes cyclistes, acteurs et responsables dans l'association

C. Modules pratiques pour un groupe Vélo jeunes UFOLEP

- I. Le vélo, entretien et mécanique de base page 17
- II. Des jeux cyclistes page 46

D. Modules informatifs pour un groupe Vélo jeunes UFOLEP

- I.. Réfléchir sur la place du cyclisme dans les activités des jeunes page 78
- II. Se vêtir pour la pratique du vélo page 80
- III. Se repérer, s'orienter, suivre, créer un itinéraire page 81
- IV. Appliquer le code de la route à vélo page 90
- V. Se comporter en jeune vététiste citoyen page 93
- VI. S'alimenter, s'hydrater page 94
- VII. Connaître les traumatismes courants chez le jeune cycliste page 101
- VIII. Organiser et gérer une sortie vélo route ou VTT avec des jeunes page 102
- IX. Organiser un séjour cycliste pour des jeunes page 106
- X. Pratiquer le bicross en UFOLEP page 111
- D XI. Pratiquer le bike trial en UFOLEP page 116

E. Prise en compte systématique des jeunes cyclistes en UFOLEP

- I. Politique départementale UFOLEP Activités cyclistes avec prise en compte des jeunes page 122
- II. Des relations UFOLEP-USEP en matière d'Activités cyclistes page 125

F. Exemples vécus d'animations cyclistes UFOLEP jeunes

- I. Le challenge Vélo jeunes UFOLEP Ile-de-France page 128
- II. Le challenge régional route UFOLEP, jeunes 13 à 18 ans, Ile-de-France page 131
- III. Promotion du VTT UFOLEP jeunes dans le Cher page 133
- IV. Le «Trophée du jeune vététiste » à Ancy le Franc (Yonne) page 136
- V. Pratique du bicross UFOLEP dans l'Orléanais page 138

Activités Vélo jeunes UFOLEP

Préambule

A première vue, la majorité des associations activités cyclistes UFOLEP licencie essentiellement des adultes.

Mais une étude plus approfondie de la vie fédérale montre que plusieurs comités départementaux et comités régionaux UFOLEP proposent des randonnées, courses, critériums, challenges réservés aux jeunes. Des associations se préoccupent d'intéresser les jeunes aux activités cyclistes en animant des groupes le plus souvent dénommés à ce jour « école de cyclisme » ou « école de vélo ». Chaque année, les championnats nationaux UFOLEP de cyclo-cross, de VTT X-country, de cyclo-sport, les épreuves nationales de bike-trial et les épreuves régionales de bicross réunissent des jeunes évoluant à un bon niveau.

En retenant le volet positif de ce constat on est amené à penser qu'**une promotion des activités cyclistes pour les jeunes ne pourrait qu'améliorer la situation et conduire ainsi davantage d'entre eux à pratiquer les activités cyclistes dans le cadre de l' UFOLEP.**

Consciente de cette situation, la **Commission nationale sportive Activités cyclistes UFOLEP a décidé de concevoir et de diffuser un document à l'usage de tous les responsables d'associations et animateurs désirant promouvoir le cyclisme auprès des jeunes.**

Ce document se veut être essentiellement un outil d'aide pour ceux qui sont convaincus qu'une fédération à vocation d'Education populaire comme l' UFOLEP doit s'adresser à un large public et notamment se tourner vers les jeunes.

Il propose les bases essentielles pour créer et animer un « **groupe Vélo jeunes UFOLEP** », appellation se démarquant volontairement de celles employées par les fédérations spécialisées dans la pratique du cyclisme.

Dans chaque partie ou module, on retrouve le souci éducatif car il s'agit pour les animateurs UFOLEP de contribuer à former, au travers de la pratique du vélo, de jeunes sportifs citoyens.

Ce dossier n'est ni un recueil de recettes ni un manuel technique, son contenu est volontairement réduit, il désire seulement être un encouragement et un outil de réflexion pour tous ceux qui veulent contribuer à enrichir les jeunes et à s'enrichir eux-mêmes en les encadrant.

Pour aller au bout de la démarche, tout animateur sportif potentiel doit se dire que le travail avec un document ne suffit pas et qu'une formation fédérale UFOLEP l'aidera dans sa volonté de se mettre au service des jeunes.

A. Création d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP

Pour créer un groupe Vélo jeunes UFOLEP, il est nécessaire de suivre successivement plusieurs étapes.

A. I. Réflexion préalable à la création d'un groupe Vélo jeunes au sein d'une association UFOLEP

- Evaluer le potentiel des adhérents possibles.
- Obtenir un consensus dans l'association et définir la place du groupe dans cette association.
- S'assurer de la présence d'un encadrement suffisant (2 personnes au moins dont 1 animateur pour 8, 2 animateurs pour 10).

A. II. Obligations administratives

a) Groupe créé dans le cadre d'une association UFOLEP existante :

- Les jeunes doivent être licenciés UFOLEP.
- Les parents remplissent une fiche d'inscription avec autorisation parentale.
- Les intervenants doivent être licenciés UFOLEP.

Si nécessité d'une aire d'évolution en milieu fermé, contacter la mairie pour son obtention.

b) Volonté de créer un groupe Vélo jeunes :

Pour éviter de créer une nouvelle association, possibilité d'animer un groupe Vélo jeunes dans une association existante qui s'affiliera à l'UFOLEP. Se renseigner en mairie sur les associations locales susceptibles d'accueillir une telle structure.

A. III. Conditions d'encadrement

Les règlements généraux de l'UFOLEP n'imposent pas de formation particulière pour l'encadrement bénévole des jeunes cyclistes licenciés au sein de l'association. Toutefois, dans un souci de qualité d'encadrement, **la CNS activités cyclistes UFOLEP recommande vivement une formation fédérale pour les cadres :**

- Formation initiale d'animateurs (FIA), avec spécificité activités cyclistes.
 - Stage A1 puis A2 (formation nationale annuelle validée par la CNS Activités cyclistes).
- (Les bénéficiaires de ces formations ne peuvent prétendre à rémunération)

A. IV. Financement

Le fonctionnement d'un groupe Vélo jeunes demandant des moyens financiers, il sera opportun de faire dégager une enveloppe au niveau de l'association et de demander des aides aux collectivités territoriales et aux organismes compétents (municipalité, communauté de communes, département, région, DDJS, etc.).

A. V. Promotion du groupe Vélo jeunes

Toucher le public des jeunes de la localité par l'intermédiaire de prospectus, d'affiches. Faire des annonces dans la presse locale, le bulletin municipal.

Dans le cas de manifestations sportives destinées aux jeunes, faire assurer la diffusion vers les autres associations UFOLEP par l'intermédiaire de la délégation départementale UFOLEP.

B. Fonctionnement d'un groupe Vélo jeunes

B. I. Le profil et le rôle de l'animateur

Pour créer un groupe Vélo jeunes UFOLEP, bonne volonté et enthousiasme ne suffisent pas. La structure doit être la plus accueillante possible et être efficace. Pour durer, elle doit, de plus, donner et conserver une bonne image de marque.

Afin d'éviter les écueils, il est souhaitable que les dirigeants et animateurs volontaires analysent précisément le rôle qu'ils doivent jouer et soient bien conscients des qualités nécessaires pour animer un tel groupe.

1. Un animateur conscient de son rôle

L'animateur d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP a plusieurs grands rôles :

a) Formateur de citoyens sportifs :

L'animateur doit avoir conscience que, pour le jeune, une fraction de l'apprentissage de la vie se fait naturellement au sein de la micro société que constitue le groupe Vélo jeunes au sein duquel il évolue. Dans ce groupe, le jeune acquiert des bases et des repères par rapport à la société des adultes.

Ces notions principales sont :

- La participation
- La responsabilité
- Le respect des autres et celui des règles
- La morale

De telles acquisitions sont propres à l'obtention d'un bon équilibre psychologique qui contribue à aider le jeune à s'épanouir et concourent à sa formation de citoyen.

b) Formateur de sportifs complets :

Sur le plan purement corporel de nombreuses activités physiques et sportives doivent être proposées dans le groupe Vélo jeunes UFOLEP (activités cyclistes, jeux de ballon, jeux collectifs, orientation, footing, etc.). Ces activités pratiquées dans le cadre de la multi activité contribuent à la préparation physique générale du jeune et à son éveil. Elles lui donnent un bagage sportif diversifié lui permettant éventuellement de s'orienter vers une autre discipline.

c) Formateur de cyclistes informés :

La formation spécifique cyclisme touche à divers aspects physiques et techniques du vélo (VTT, route, piste, cyclotourisme, bike trial, bicross, vélo utilitaire).

Cette formation ne doit pas être limitée aux goûts de l'animateur mais doit être la plus complète possible pour offrir aux jeunes une connaissance, même sommaire, des différentes possibilités offertes par le vélo avec leurs aboutissements.

En effet, **à l'issue du passage dans le groupe Vélo jeunes UFOLEP, les apprentis cyclistes doivent pouvoir s'orienter vers des activités diverses offertes par le vélo.**

2. Un animateur de qualité

L'animateur du groupe Vélo jeunes UFOLEP doit posséder plusieurs qualités (compétence, réflexion, capacité de remise en cause, tolérance, imagination, ...). Dans son comportement il doit :

- Faire preuve de psychologie et chercher à mieux connaître les jeunes qui lui sont confiés.
- Toujours conserver son autorité en étant calme et ferme.
- Etre clair, précis dans ses explications et ses ordres.
- Bien démontrer (ou faire démontrer) les exercices à exécuter.
- Prouver en toute occasion qu'il est maître de la situation, aussi bien en ce qui concerne l'organisation et la discipline que l'exécution des mouvements commandés.
- Corriger immédiatement les défauts observés.

3. Un animateur formé

Le fonctionnement d'un groupe Vélo jeunes n'est que le reflet des responsables ou des personnes qui la dirigent. Ces personnes sont des modèles pour les jeunes et doivent être irréprochables à tous points de vue.

C'est pourquoi **il est indispensable que l'animateur soit formé et entretienne sa formation.** Cette dernière est essentielle, notamment dans le domaine pédagogique. De plus, le brassage des idées et des personnes au travers de stages ne peut être que bénéfique à tous. Aussi les animateurs Vélo jeunes sont-ils vivement invités à s'engager dans le plan fédéral de formation de l'UFOLEP.

B. II. Le matériel nécessaire pour le groupe Vélo jeunes UFOLEP

1. Le vélo de chaque adhérent

En général, les activités d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP se déroulent avec les vélos des adhérents. La majorité des enfants possédant un VTT, les activités pourront fonctionner avec ce type de vélo. Si des enfants se présentent avec un bicross, ils sont acceptés ; au fur et à mesure des séances ils ressentiront le besoin de se munir d'un vélo plus adapté à la pratique routière ou tout terrain.

Le matériel évoluera en fonction des orientations des activités du groupe (route, VTT, initiation cyclo-cross, bi cross, bike trial ou piste). **Surtout, il convient de ne pas exclure de jeunes du groupe à cause de leur matériel.**

Les associations possédant des moyens financiers conséquents peuvent envisager l'achat d'un lot de vélos, il est aussi possible de récupérer des cycles inutilisés. Mais, dans tous les cas, il faut pouvoir les stocker, éventuellement les transporter et en assurer une maintenance rigoureuse.

2. Equipement individuel de l'adhérent

Equipement de base :

- Vêtements adaptés à la pratique de l'activité cycliste ;
- Gants ;
- Casque ;
- Lunettes ;
- trousse de réparation pour cycles.

L'association peut acheter un lot de casques mais chaque adhérent aura intérêt à posséder son propre casque adapté à sa morphologie.

3. Matériel pédagogique du groupe Vélo jeunes

En fonction des activités envisagées dans le cadre du groupe Vélo jeunes UFOLEP il est nécessaire de prévoir plusieurs types de matériel :

- matériel pour les jeux cyclistes (Voir liste jointe dans le présent dossier, module pratique C. II « jeux cyclistes ») ;
- cartes routières et cartes topographiques au 1/25000 (pour le VTT) de la région ;
- porte-cartes ;
- topoguides de la région (circuits praticables à VTT) ;
- plan de la ville (structure en milieu urbain) ;
- tableau pour croquis, explications ;
- crayons, gommes, papier, papier calque, stylos feutre, doubles-décimètres ;
- boussoles ;
- curvimètres.

Les responsables du groupe Vélo jeunes disposeront obligatoirement de **trousses de premier secours** et auront accès à un **téléphone**.

B. III. La sécurité dans le groupe Vélo jeunes

Le souci de sécurité doit être permanent tout au long du fonctionnement d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP, aussi bien au niveau du matériel que des exercices proposés ou que du comportement des adhérents lors des sorties et activités diverses.

Les animateurs ont pour mission de sensibiliser les jeunes à la notion de sécurité et de les former à en devenir acteurs.

1. Sécurité matérielle

Avant le démarrage de toute activité on s'assurera que les cycles sont en parfait état :

- pneus bien montés et en bon état
- freins en bon état de fonctionnement
- cintre et potence bouchés

On évitera :

- l'utilisation de guidons et accessoires pouvant être dangereux.

Lors des sorties, les animateurs seront munis d'une trousse de réparation avec outils spécifiques pour l'entretien et la réparation de vélo (dérive chaîne, nécessaire pour crevaison, outil multifonctions, chiffon).

2. Sécurité corporelle

- On exigera le port du **casque à coque rigide avec jugulaire attachée** durant toute la durée des activités cyclistes.

- Les animateurs veilleront à ce que les jeunes portent des **gants** adaptés à la discipline.

- Pour toute activité chaque animateur devra être **muni d'une trousse de premiers secours**.

- Dans tous les cas, il est conseillé aux animateurs de connaître la **liste des numéros téléphoniques d'urgence** et de posséder une fiche avec N° de téléphone des familles des participants, dans l'éventualité d'un accident.

Rappel : L'animateur est titulaire de l'AFPS, il est fortement conseillé que les accompagnateurs le soient aussi.

De nombreux comités départementaux UFOLEP proposent des sessions de formation aux premiers secours en prenant en charge une partie du coût de ces séances. Se renseigner auprès de sa délégation départementale UFOLEP.

3. Formation des jeunes à la sécurité

La sensibilisation des jeunes à la sécurité et leur formation se dérouleront en permanence lors des diverses activités proposées par les animateurs du groupe Vélo jeunes.

Se reporter aux «modules informatifs» du présent document (D. IV, D. V, D. VIII, D. IX).

Montrer l'exemple

Il est évident que tous les animateurs et intervenants, qui servent d'exemple aux jeunes, doivent avoir un comportement irréprochable dans le domaine de la sécurité. En particulier, **ils porteront systématiquement le casque dans les mêmes conditions que les jeunes participants.**

4. La composition d'une trousse de premier secours

Voici le contenu conseillé pour une trousse de premier secours :

- 1 rouleau de sparadrap 5m x 2cm
- Compresses de gaze
- 12 pansements prédécoupés assortis
- 1 pansement compressif
- 1 bande extensible 5 cm x 3 m
- 1 bande de contention 5 cm
- 1 paire de ciseaux 14 cm
- 1 pince à échardes métal
- Gants vinyle
- 1 crayon à papier
- 1 bloc-notes
- 1 couverture de survie
- 1 bande extensible 7,5 cm x 3m
- 1 écharpe triangulaire 1m x 1m x 1,40m
- 2 sachets plastiques
- 1 lampe de poche
- 1 antiseptique non iodé de type chloré ou ammonium quaternaire

- 1 pompe pour aspirer le venin en cas de morsure de vipère (type Aspivenin ou Venimex)

Recommandations

Les trousses de premier secours ne doivent contenir aucun médicament (comprimés anti-douleur, pommades, etc.) car il pourrait occasionner des allergies. On ne doit administrer aucun médicament quel qu'il soit à un jeune.

Si un jeune se plaint de douleurs au cours de la séance Vélo jeunes, il est conseillé de prévenir la famille.

S'il a subi un choc au cours des activités, même sans conséquence apparente, il est recommandé d'informer sa famille quand on vient le chercher (ou en confiant un mot d'explication au jeune si l'on ne rencontre pas un responsable au moment de son départ pour son domicile).

Le contenu des trousses de premiers secours sera vérifié périodiquement et les produits périmés seront alors remplacés.

B. IV. La responsabilité en activités Vélo jeunes

Au moment de s'engager dans la création et l'animation d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP, le dirigeant et l'animateur, quelque soit leur niveau de formation, doivent être parfaitement conscients de leurs responsabilités pour jouer leurs rôles en toute connaissance de cause.

1. Les types de responsabilité

On définit la responsabilité comme l'obligation qu'ont les individus de répondre de leurs actes et de leurs conséquences.

On distingue plusieurs types de responsabilité :

- **Responsabilité morale** : l'individu a manqué à une éthique morale, il doit en répondre devant sa conscience.
- **Responsabilité civile** : l'individu a causé un préjudice à autrui, il doit réparer ce préjudice notamment par le paiement de dommages et intérêts.
- **Responsabilité pénale** : l'individu a commis une infraction en transgressant la loi ou un règlement. L'Etat peut lui faire infliger, par l'intermédiaire des tribunaux, une peine pécuniaire ou privative de liberté pour le sanctionner et le dissuader de recommencer, par l'intermédiaire des tribunaux.
- **Responsabilité administrative** : l'individu n'observe pas un règlement administratif, L'Administration manque à une de ses obligations.

Ces responsabilités peuvent être encourues simultanément.

Exemple : Une blessure par imprudence peut entraîner la responsabilité civile (obligation de réparer le dommage causé), morale (obligation de respecter l'intégrité physique d'autrui), pénale (le code pénal réprime les blessures par imprudence).

Les juges diffèrent selon les types de responsabilités.

- La responsabilité civile est du ressort des tribunaux civils (tribunaux d'instance ou de grande instance).
- La responsabilité pénale ressort des tribunaux répressifs (simple police, tribunal correctionnel, cour d'assises).
- La responsabilité administrative est jugée par les tribunaux administratifs (Tribunal administratif départemental, Cours administratives d'appel et Conseil d'Etat).
- Quant à la responsabilité morale, elle est du ressort de la conscience individuelle.

Quelques généralités concernant la responsabilité :

a) En matière civile (Code civil)

Il appartient à la victime de prouver la faute de l'auteur. Si le législateur présume la responsabilité, alors l'auteur peut s'exonérer de sa responsabilité seulement en prouvant :

- la force majeure ou
- la faute exclusive de la victime.

b) En matière pénale

- **Les mineurs** : des mesures particulières sont prévues à leur égard par le code pénal. Il s'agit de :

La reconnaissance d'une irresponsabilité : elle est totale pour les mineurs de moins de 13 ans et facultative pour les mineurs de 13 à 18 ans.

L'excuse atténuante de minorité : elle s'impose pour les mineurs de 13 à 16 ans et, est facultative pour les mineurs de 16 à 18 ans.

- **Les majeurs** : il peut y avoir des circonstances atténuantes ou des circonstances aggravantes.

2. La responsabilité en groupe Vélo jeunes

En cas d'accident dans un groupe Vélo jeunes, qui est responsable ?

Voilà une question qui ne manquera pas de se poser et qui peut être d'importance si les suites d'un accident sont graves : décès, invalidité permanente, totale...Même sans conséquence grave, un accident peut être la conséquence de carences dans le fonctionnement de la structure.

La recherche de responsabilité est quelquefois délicate. Si le législateur a établi une présomption de responsabilité, selon le code civil, l'auteur de l'accident doit, pour s'exonérer de toute responsabilité, prouver la force majeure ou la faute exclusive de la victime.

Dans d'autres cas, c'est à la victime de prouver la faute de l'auteur de l'accident.

a) Qui peut être responsable ?

- **La victime d'un accident**

La victime d'un accident peut en être responsable si elle a commis une faute. Cette victime peut être un tiers : piéton marchant sur la chaussée alors qu'il y a des trottoirs ou bas-côtés utilisables. Piéton n'empruntant pas les passages protégés ou ne respectant pas les feux. Enfant jouant sur la chaussée ou la traversant en courant, etc.

Cette victime peut être en même temps auteur de l'accident : cycliste n'observant pas le code de la route, ou imprudent et victime de son imprudence.

- **Le membre d'un groupe Vélo jeunes**

Le membre d'un groupe Vélo jeunes qui occasionne un accident en est responsable.

Les articles du code civil faisant état de faute ou d'imprudence ou de négligence ne jouent pas lorsqu'il s'agit d'un mineur de 13 ans, irresponsable ; pour un mineur de 16 ans, la responsabilité est atténuée.

Si le membre du groupe « Vélo jeunes » était considéré comme irresponsable de son chef, il pourrait voir sa responsabilité civile retenue en tant que gardien de sa bicyclette (code civil).

- **Les parents du jeune cycliste membre du groupe Vélo jeunes**

Les parents sont responsables légalement de leurs enfants mineurs vivant avec eux. Cependant ils n'encourent aucune responsabilité s'ils peuvent prouver qu'ils n'ont pu empêcher le fait incriminé.

Même en cas de transfert d'autorité, la responsabilité des parents demeure :

- S'ils ont mal choisi la personne à qui l'enfant est confié.
- S'ils n'ont pas averti les responsables du groupe Vélo jeunes de circonstances de fait qui augmentent les risques : elles peuvent être physiques (enfant atteint de malformations cardiaques ou enfant hémophile ou asthmatique par exemple) ou psychologiques (enfant caractériel, agressif).

- **L'animateur du groupe Vélo jeunes**

L'animateur est responsable dans le groupe Vélo jeunes, mais en cas d'accident sa faute doit être prouvée.

La faute de l'animateur peut résulter d'un défaut de surveillance, d'une inobservation des règlements (qu'il s'agisse du code de la route, de la réglementation des centres de loisirs ou des règlements propres à la fédération à laquelle la structure est affiliée).

L'imprudence n'est pas obligatoirement concomitante à l'accident : ce peuvent être le défaut de vérification des vélos avant le départ, l'omission de signaler certains dangers du parcours ou de rappeler le code de la route, le fait de partir sans trousse de secours, de tolérer l'indiscipline, etc.

- **Le président de l'association gérant le groupe Vélo jeunes**

La responsabilité du président de l'association peut être de deux sortes :

- En tant que responsable direct du groupe Vélo jeunes, s'il n'y a que des animateurs non titulaires des niveaux de formation A1 ou A2 de l'UFOLEP.
- En tant que président si, par négligence ou pour toute autre raison, il a laissé encadrer le groupe Vélo jeunes par des personnes inaptes à cette tâche.

- **L'association support du groupe Vélo jeunes**

L'animateur du groupe Vélo jeunes est le préposé de l'association organisatrice. Celle-ci, comme toute personne physique ou morale, est responsable de lui. La jurisprudence admet qu'il n'est pas nécessaire d'être salarié pour être préposé : c'est plus qu'une question de fait, c'est d'être conscient. On ne joue pas avec la responsabilité.

Une association déclarée civilement responsable a un recours contre son préposé et ce, même s'il n'a pas commis de faute lourde.

- **La fédération sportive**

En principe, une fédération sportive ne peut être mise en cause dans un accident puisque chaque association affiliée est dotée de la personnalité morale.

Une fédération qui, au cours de sa formation, distribuerait les titres d'animateurs sans contrôle sérieux pourrait être mise en cause. Mais la faute est le plus souvent difficile à démontrer.

- **Une personne publique**

La personne publique (Etat, région, département, commune, communauté d'agglomérations ou communauté de communes, suivant le cas) est responsable des dommages causés par le mauvais fonctionnement du service public. Cette personne publique est donc responsable des accidents provoqués par le mauvais entretien ou la mauvaise signalisation des voies publiques, ou par une aggravation des conséquences de l'accident due à une mauvaise organisation des secours.

- **Un tiers**

Un tiers peut être responsable ou victime du sinistre. C'est la personne physique ou morale qui est impliquée dans un dommage (directement ou indirectement)

- **une personne physique** est un individu comme nous tous ;
- **une personne morale** est un groupement ou une collectivité, comme l'association sportive ou la commune.

b) La responsabilité partagée

La responsabilité est souvent partagée.

- Dans un cas d'accident de vélo avec un tiers :

Appuyons-nous sur un exemple : un piéton victime d'un accident avec un cycliste circulait à pied sur la chaussée. Le tribunal peut considérer que la victime a une part de responsabilité mais que le cycliste en a aussi une : il ne prêtait pas suffisamment attention, roulait à trois de front, avait des freins en mauvais état, etc. La responsabilité sera alors partagée suivant les fautes respectives des deux parties.

- Défaut de surveillance de l'animateur :

Le tribunal tiendra compte des circonstances des faits : la surveillance doit être beaucoup plus stricte à l'égard d'un enfant de 8 ans qu'à celui d'un adolescent de 16 ans. Il faudra être plus attentif avec des débutants qu'avec des jeunes ayant plusieurs saisons de pratique. La responsabilité pourra donc être partagée.

Pour que l'auteur d'un accident n'encoure aucune responsabilité, il faut qu'il puisse prouver :

- soit la faute de la victime, faute exclusive, imprévisible et irrésistible : champ à l'appréciation des juges selon la circonstance, un chien qui traverse en ville, une voiture qui débouche à gauche, un câble de frein qui casse, etc.
- soit la force majeure : un coup de vent non annoncé.

3. Quelques points pratiques à connaître

a) La protection des mineurs

Les mineurs jouissent d'une protection particulière. Si la victime d'un accident est un mineur, il est indispensable d'observer les règles de procédure fixées dans ce cas.

Dans le cas contraire, le mineur devenu majeur peut introduire une demande de dommages intérêts en arguant de l'inobservation antérieure des règles légales.

b) Reconnaissance de la responsabilité

Les polices d'assurance comprennent souvent une clause précisant qu'aucune reconnaissance de responsabilité n'est opposable à la compagnie d'assurance et précise qu'une telle reconnaissance peut entraîner la déchéance.

Il ne faut donc faire aucune déclaration reconnaissant sa responsabilité.

c) La notion de « risque accepté »

En matière de sport, on invoque parfois le « risque accepté », c'est-à-dire que l'accident peut être imputable aux risques normaux du sport, un cycliste peut déraiser sur la chaussée mouillée ou grasse, un randonneur se tordre la cheville, etc.

d) La soit disant « décharge de responsabilité »

Des organisateurs de randonnée cyclotourisme ou VTT et de diverses organisations sportives insèrent encore une clause de non responsabilité dans les formulaires d'engagement.

La jurisprudence n'admet pas la validité d'une telle clause en cas d'atteinte corporelle.

De plus, l'ordre public s'oppose à ce qu'on dégage d'avance sa responsabilité en cas de faute.

e) Inscrire obligatoirement et légalement les participants à des manifestations

Dans le cas où une association désirerait faire la promotion d'activités cyclistes par l'ouverture d'une manifestation à un public non licencié (enfants, ados, familles), il est impératif de suivre des règles simples :

- déclarer la manifestation en préfecture dans les délais par l'intermédiaire de la délégation départementale UFOLEP ;

- souscrire une assurance temporaire pour la durée de la manifestation ;

- inscrire obligatoirement tous les participants, même si l'on ne perçoit pas de droit d'inscription ;

- exiger un certificat médical de non contre-indication à la pratique cycliste de moins d'un an ;

- exiger une autorisation parentale pour les mineurs non accompagnés.

Ces quelques exigences peuvent paraître contraignantes mais sont une garantie pour les organisateurs et les participants dans le cas d'accident.

Vélo jeunes UFOLEP

Modules pratiques

C. I. Le vélo, entretien et mécanique de base



C. II. Jeux cyclistes



CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeune. Edition 2006.

VELO JEUNES UFOLEP

Module pratique

C.I Le vélo, entretien et mécanique de base.

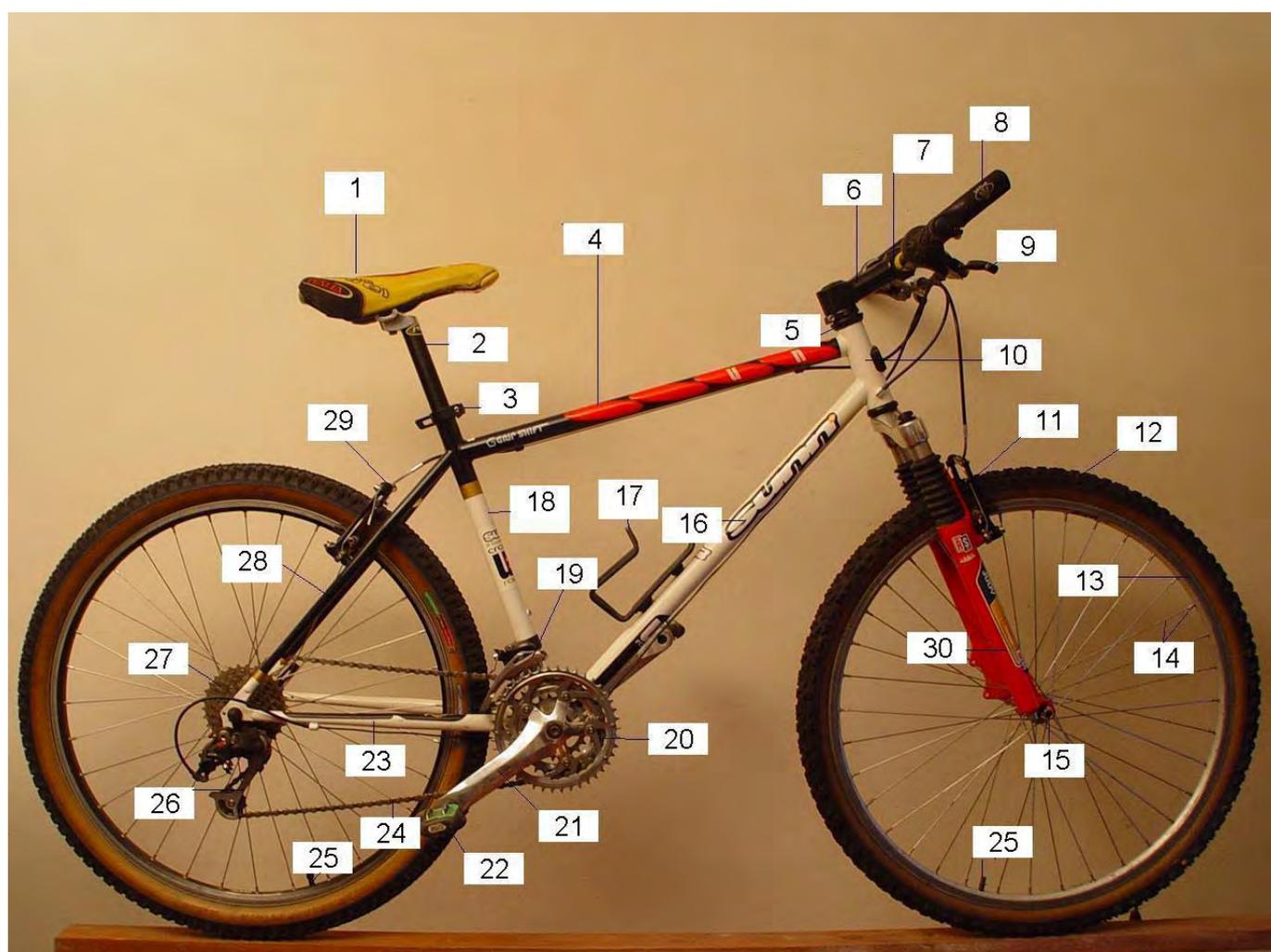


Sommaire.

- I - Connaître et situer les différentes parties d'une bicyclette.
- II – Le confort du pilotage :
 - régler la position de base du cycliste
 - régler la selle et la potence (emploi des clés appropriées et orientation de la potence)
- III - Vérification de la direction :
 - identifier les pièces et régler.
- IV – Entretenir une roue :
 - déposer la roue avant
 - déposer la roue arrière
 - déposer la chambre à air
 - poser la chambre à air
 - réparer une crevaison
 - gonfler à la bonne pression
 - dévoiler une roue
 - régler les axes de roues
- V – Gaines et câbles :
 - changer une gaine et un câble.
- VI – Entretenir les freins :
 - contrôler les patins de freins
 - régler les freins.
- VII – Entretenir la transmission :
 - régler le dérailleur AV et son sélecteur
 - régler le dérailleur AR et son sélecteur
 - démonter et remonter une chaîne, longueur et tension
 - gérer sa ligne de chaîne,
 - démonter et remonter les manivelles
 - démonter et remonter une cassette
- VIII – Accessoires :
 - trousse à outils de réparation, de dépannage
 - pédales et accessoires
 - embout de guidon, porte bidon et pompe
- IX – Vérification et contrôle de la bicyclette après une chute.
- X – Laver sa bicyclette.
- XI – Ennuis divers et solutions de dépannage.

I – Connaître une bicyclette.

Situer les différentes parties d'une bicyclette.



1 – Selle	11 – Etriers de frein « avant »	21 – Manivelles (2)
2 – Tige de selle	12 – Pneu	22 – Pédales (2)
3 – Collier de selle	13 – Jante	23 – Bases (2)
4 – Tube « selle- direction »	14 - Rayon	24 – Chaîne
5 – Direction	15 – Blocage de roue	25 – Valve
6 – Potence	16 – Tube « pédalier – direction » ou « incliné »	26 – Dérailleur arrière
7 – Barre de direction ou « guidon »	17 – Porte bidon	27 – Roue libre
8 – Prolongateur ou « corne de vache »	18 – Tube de selle	28 – Haubans (2)
9 – Leviers de freins et sélecteurs de vitesses (2)	19 – Dérailleur avant	29 – Etrier de frein « arrière »
10 – Tube de direction	20 – Pédalier et ses plateaux	30 – Fourche

II – Le confort du pilotage.

Régler la position de base du cycliste.

Hauteur de selle :

- placer les manivelles en ligne avec le tube de selle.
- poser votre talon sur la pédale basse.
- ajuster la hauteur de selle de manière que votre jambe soit tendue.

Réglage :

- desserrer la vis ou l'écrou du collier de selle avec une clé de 12 /13mm ou une clé ALLEN, enfin si c'est un blocage rapide l'ouvrir.
- monter ou descendre la selle (attention pour la sortie de selle de garder au minimum 5cm d'enfoncement)

Hauteur du guidon :

- les mains aux poignées de freins, le buste et les bras doivent tendre vers un triangle isocèle rectangle dont le sommet est l'épaule du cycliste.

Réglage :

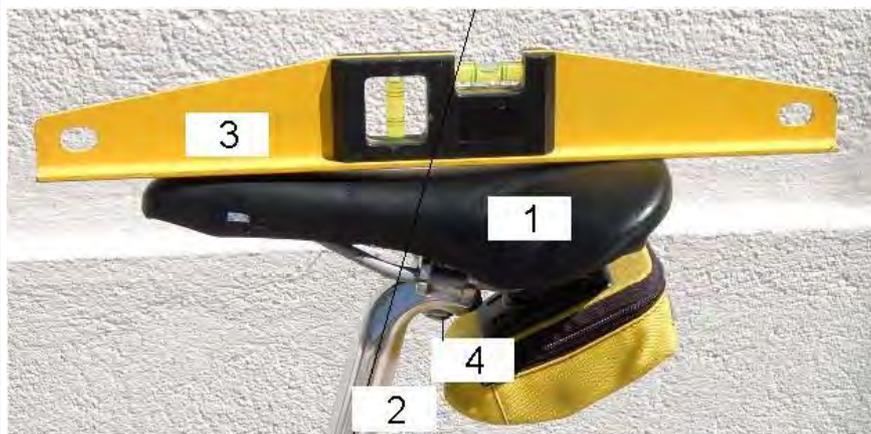
- vélo traditionnel, desserrer l'écrou du plongeur et monter ou descendre la potence en respectant un enfoncement minimum (repère sur le tube).
- vélo avec potence aheadset, le réglage est plus difficile, une rondelle de faible épaisseur peut à l'occasion être glissée sous la potence ou bien faire un retournement de cette dernière.

La selle doit être réglée avec précision pour un confort et un rendement maximum selon le niveau de pratique.



II – Le confort du pilotage.

Régler la selle, le cintre ou la barre de direction (VTT)



Réglage de la selle :

- centrer le creux de la selle (1) en prolongement de la tige de selle (2), la majorité des selles permettent un réglage d'environ 4cm de l'avant vers l'arrière.
- mettre de niveau la selle en posant un niveau (3) sur la selle. Un bec de selle peut baisser de 1 à 2mm.
- vérifier que la selle est bien dans l'axe du tube horizontal de la bicyclette.
- serrer énergiquement la ou les vis (4) du chariot de selle

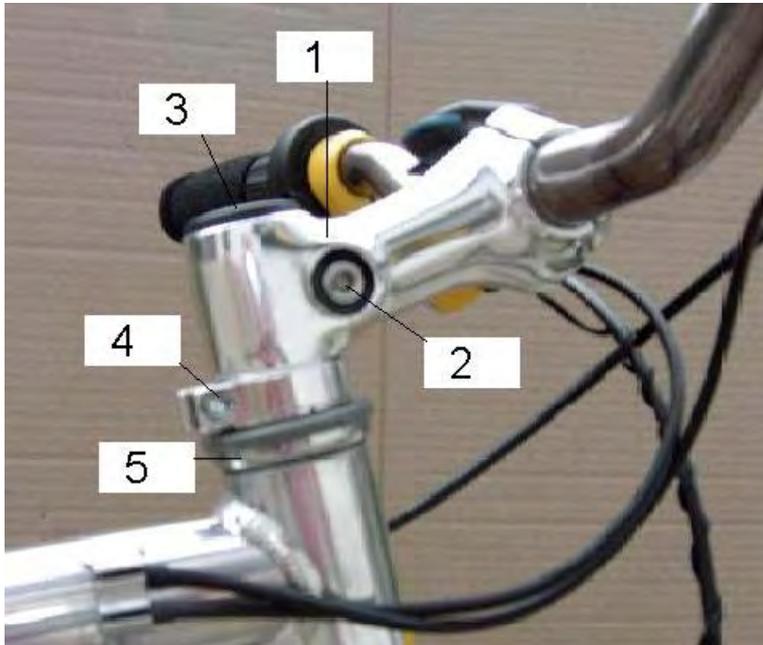


Réglage de l'angle du cintre ou de la barre :

- modifier l'angle (1) du cintre ou de la barre (VTT) facilite parfois le posé de mains et donc le confort.
- potence traditionnelle : desserrer la vis de serrage et tourner dans un sens ou dans l'autre le cintre ou la barre.
- potence aheadset : desserrer les 2 ou 4 vis (2) et mettre le cintre ou la barre à votre main.
- serrer énergiquement la ou les vis avec les outils appropriés.

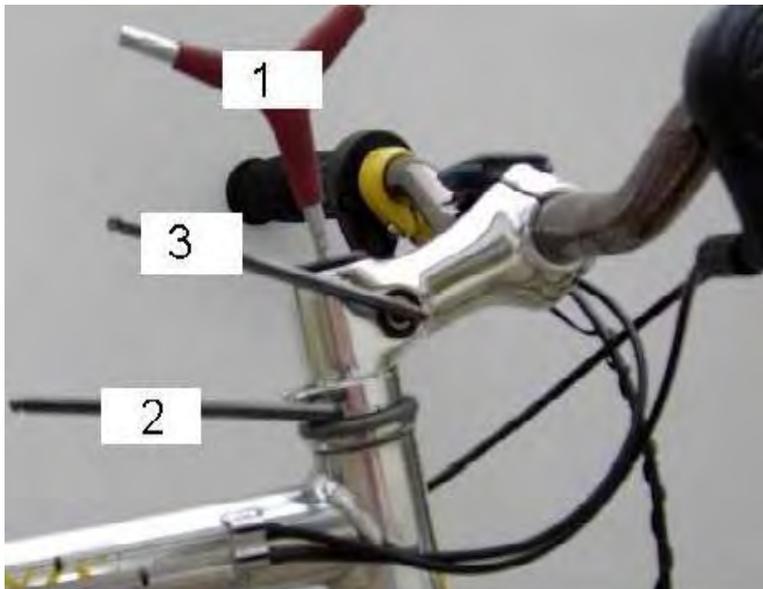
III – Vérification de la direction.

Identifier les pièces et régler.



Identification des pièces de la direction.

- 1 – Potence aheadset.
- 2 – Vis d'immobilisation de la potence.
- 3 – Vis de compression des cuvettes des roulements à billes de la direction : « jeu de direction »
- 4 – Collier de serrage des roulements de la direction et (ou) entretoise de réglage.
- 5 – Cuvette supérieure du jeu de direction.



Réglage de la direction (suppression du « jeu ») :

- 1 – Desserrer les vis 2 et 4 avec les clés 3 et 2.
- 2 – Serrer la vis 3 avec la clé 1 jusqu'à la suppression du jeu au niveau des cuvettes 5 et inférieure.
- 3 – Vérifier le travail en faisant faire des mouvements d'avant en arrière au vélo, frein avant bloqué, deux doigts de la main droite au contact de la cuvette inférieure.

IV – Entretien une roue.

Déposer la roue avant.



Freins cantilevers :

- maintenir les patins de freins serrés
- décrocher le câble en V



Freins à tirage latéral:

- agir sur le système d'ouverture des mâchoires de freins
- sur le frein lui-même, sur la manette ou sur le câble



Manettes de blocage rapide (ancienne patte) :

- débloquer la manette sur 180° jusqu'à ce que la face incurvée soit dirigée vers l'extérieur ou que l'inscription open soit lisible
- déposer la roue

Fourche avec pattes de sécurité :

- si les pattes comportent un système de retenue (rebord, rondelle à crochet etc....) dévisser l'écrou moleté de quelques tours
- dégager la roue

Ecrou de roues :

- utiliser une clé adaptée à chaque coté pour dévisser
- attention au sens !

IV- Entretien une roue.

Déposer la roue arrière.



A l'aide du sélecteur de vitesses, faire descendre la chaîne sur la plus petite denture de la roue libre



Comme pour la roue avant, ouvrir les étriers du frein arrière :

- freins cantilevers, décrocher une branche du câble en V
- freins à tirage latéral (selon les modèles) agir sur le bouton de manette, sur l'excentrique du frein ou sur le câble lui-même.



Ouvrir le blocage rapide ou dévisser les écrous avec la clé ad hoc (en général clé de 15mm).

Rappel :

- blocage rapide, face incurvée ou lecture « open »
- pour les écrous utiliser la bonne clé



Se tenir derrière la roue et faire descendre la roue tout en maintenant le dérailleur vers l'arrière.



Coucher le vélo du côté opposé au dérailleur ou l'appuyer contre un établi, un muret ou tout autre support résistant.

IV – Entretien une roue.

Déposer la chambre à air.



Valve Presta (valve fine) :

- retirer le bouchon de la valve (ou cache poussière).
- enfoncer le bouton intérieur de la valve ou dévisser l'écrou auto – bloquant de la valve.
- dégonfler complètement la chambre à air.

Valve Schrader (valve type automobile) :

- ôter le bouchon de valve, qui fait office de cache poussière en VTT.
- enfoncer le bouton de valve.
- dégonfler complètement la chambre à air.



Côté opposé à la valve :

- insérer un démonte pneu sous le bord du pneu.
- l'accrocher à un rayon de la jante de dessous.

Puis :

- insérer un deuxième démonte pneu.
- le faire coulisser le long de la jante pour soulever un coté entier du pneu



A l'opposer de la valve :

- introduire la main à l'intérieur du pneu.
- repousser la valve.
- libérer la chambre a air



Valve "PRESTA"



Valve longue "PRESTA"



Valve "SCHRADER"

IV – Entretien une roue.

Poser une chambre à air.



Vérifier le fond de pneu.

Avec un côté du pneu engagé sur la jante :

- gonfler légèrement la chambre à air
- introduire la valve dans la jante
- remettre le pneu sur la chambre à air



Puis :

- passer la main le long du pneu en poussant la chambre à air dedans
- vérifier qu'elle est bien placée avec la valve droite



En partant de la valve :

- enfoncer le talon du pneu dans la jante avec les pouces
- si nécessaire dégonfler la chambre à air.



Revenir à la valve :

- l'enfoncer dans le pneu pour bien la placer
- enfoncer le flanc du pneu avec les doigts en faisant le tour de la jante en vérifiant que la chambre à air n'est pas pincée
- tirer manuellement la valve au maximum
- gonfler le pneu légèrement
- vérifier qu'il est bien monté et centré
- rectifier si besoin
- mettre le pneu en pression d'utilisation.

IV – Entretien d'une roue.

Réparer une crevaison.



Retirer la chambre à air du pneu :

- localiser la crevaison.
- gonfler la chambre à air.
- chercher la fuite d'air à l'oreille, avec un peu de salive ou sous l'eau.
- si possible marquer l'orifice.
- dégonfler entièrement la chambre à air et attendre qu'elle soit sèche si le trou a été recherché avec de l'eau ou de la salive.



Puis :

- gratter le pourtour de la crevaison avec le papier de verre ou la râpe sur une surface double de celle de la rustine.



Enfin :

- appliquer un peu de dissolution (colle à caoutchouc) sur le trou.
- étaler rapidement avec les doigts jusqu'à obtention d'une fine couche de dissolution.
- laisser sécher 5mn environ.
- décoller la feuille protectrice de la rustine
- centrer la rustine sur l'orifice et appuyer fermement dessus.
- finir l'application en appuyant fermement sur la rustine.

Gonfler à la bonne pression.



Un pneu, qu'il soit de route ou de VTT porte les indications suivantes :

- pression recommandée (1) en PSI et (ou) en BAR.
- diamètre (2) en Pouce et (ou) en mm.
- marque et lieu de fabrication (3).
- et d'autres renseignements selon la qualité de fabrication (4).

Rappel : un Pouce = 2,707cm

Trois type de chapes les plus typiques

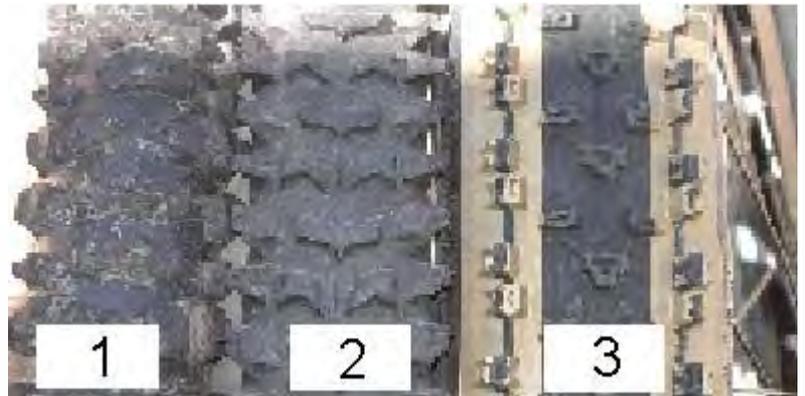
1 Rocher

2 Descente

3 Boue

Comment vérifie-on la pression d'un pneumatique ?

- à l'aide du manomètre qui équipe les pompes à pied et certaines pompes à main.
- en pressant la chape du pneumatique avec son pouce. La résistance et la déformation de cette dernière permettent (avec de l'habitude) d'estimer la pression d'air présente dans le pneu.
- **Rappel :**
1 bar = 14,3926 PSI (Pound per Square Inch),
1 PSI = 0,06948 bar

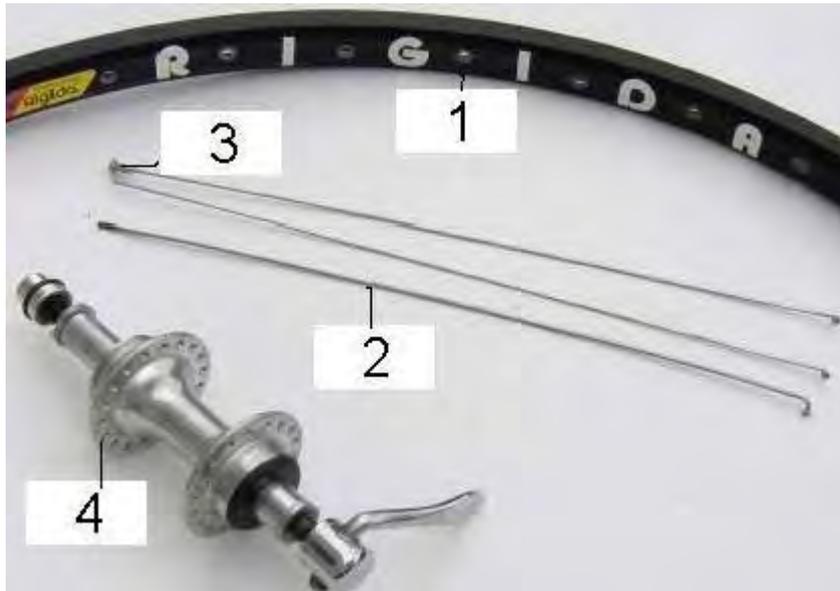


Rôle de la bande de roulement d'un pneu ?

- pour la roue arrière : transmettre la puissance de pédalage, favoriser la motricité, « avoir du grip ».
- pour la roue avant: diriger le cycle (d'elle dépend la précision et l'adhérence en courbe).

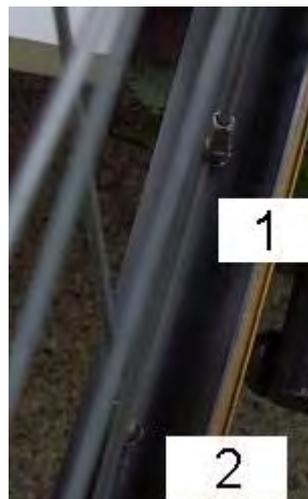
IV – Entretien une roue.

Dévoiler une roue.



Une roue est composée :

- d'une jante (1).
- de rayons qui ont une tête en appui sur la flasque du moyeu, l'autre extrémité étant filetée (2).
- d'écrous avec la tête bombée et dont le pied possède quatre faces (3).
- d'un moyeu (4).



Les roues sont composées de deux nappes de rayons :

- une intérieure
- une extérieure
-

La jante est percée alternativement à droite et à gauche pour recevoir les nappes respectives.

- la roue avant a des nappes d'égale longueur : on dit que le parapluie est identique.
- la roue arrière à des nappes décentrées, le « parapluie » est plus tendu côté roue libre.



Lors des premiers dévoilages utiliser un feutre pour repérer la partie de la jante à travailler.

Commencer par détendre les rayons les plus serrés.

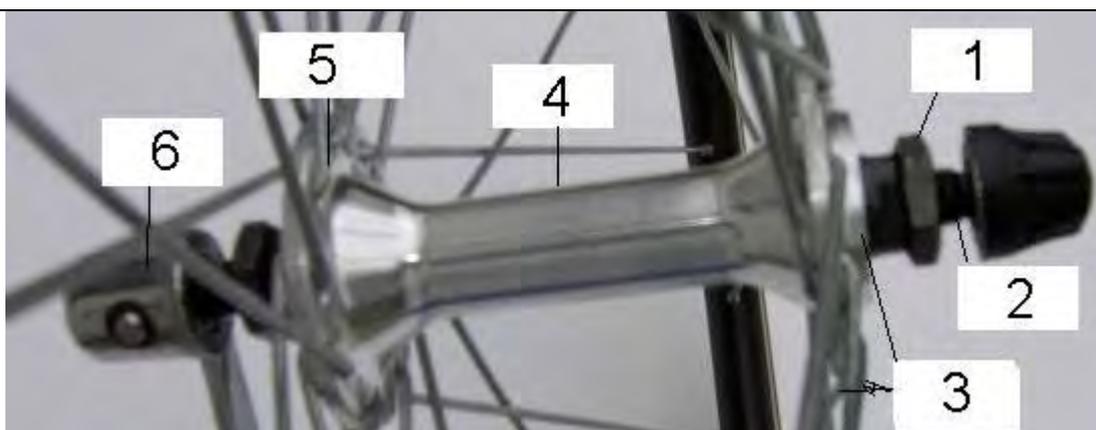
Puis le rayon ou les rayons de la nappe opposée au point de contact du feutre.

Ces approches doivent se faire par de petits 1/8 ou 1/4 de tour de clé à rayons.

Le travail fini, tous les rayons doivent avoir la même tension sous les doigts.

IV – Entretien une roue.

Régler les axes de roues.



- 1 Contre-écrou / - 2 Axe / - 3 Cache poussière / - 4 Moyeu / - 5 Flasque / - 6 Blocage rapide



Opération une.

La clé extra plate (2) est positionnée sur l'épaulement du cône de roulement et la clé plate (1) correspondante débloque le contre écrou.

Opération deux.

Après avoir mis en contact manuellement le cône de roulement avec les billes, visser le contre écrou de blocage, la clé à cône (2) maintient le cône de roulement en contact avec les billes, bloquer énergiquement le contre écrou.

Si le roulement serre, desserrer le cône de roulement en maintenant le contre écrou, l'axe doit tourner librement.



Opération trois.

Sur les axes à serrage rapide, vérifier que les bouts d'axes sortent de la même valeur à droite comme à gauche.

Changer une gaine et un câble.



Les câbles sont composés de plusieurs fils d'acier torsadés appelés « torons », leur diamètre est en général de :

- 1,2mm pour les câbles de dérailleur (1),
- 1,6mm pour les câbles de frein (2).

Dès qu'ils sont détorsadés, pliés, rompus ou écrasés changez-les ainsi que leur gaine.

Les différents types de gains :

- à gauche (4) une gaine de dérailleur à fil longitudinal,
- à droite (5) une gaine de frein à fil plat avec sa doublure en téflon qui assure un meilleur coulissage du câble.

La pince « coupe câble/gaine » (6) est indispensable pour une coupe franche sans écraser le fil.

La même opération effectuée avec une pince coupante traditionnelle écrase la gaine et empêche le coulissage du câble.

Après avoir monté vos gains et réglé vos freins ou votre dérailleur poser un embout à l'extrémité de vos câbles afin qu'ils ne se détorsadent pas (7).

VI – Entretien les freins.

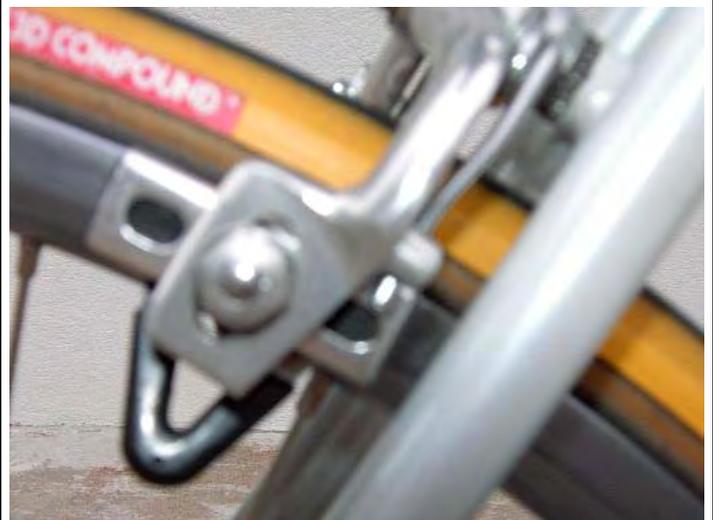
Contrôler les patins de freins.



Vérifier l'usure des patins



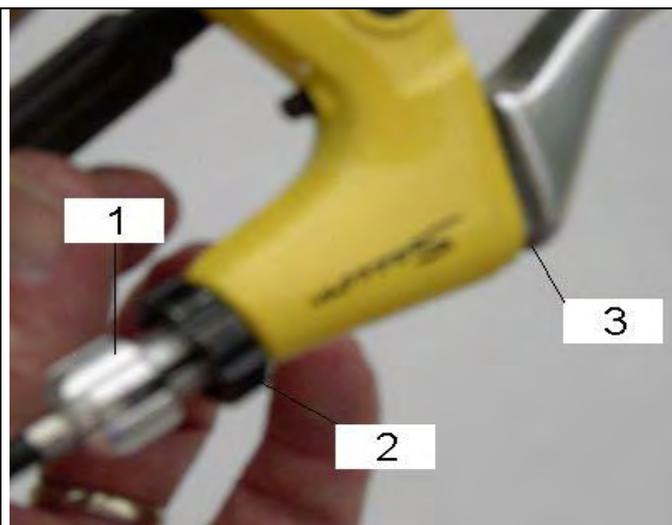
Contrôler le centrage de l'étrier de frein et le pincement des patins



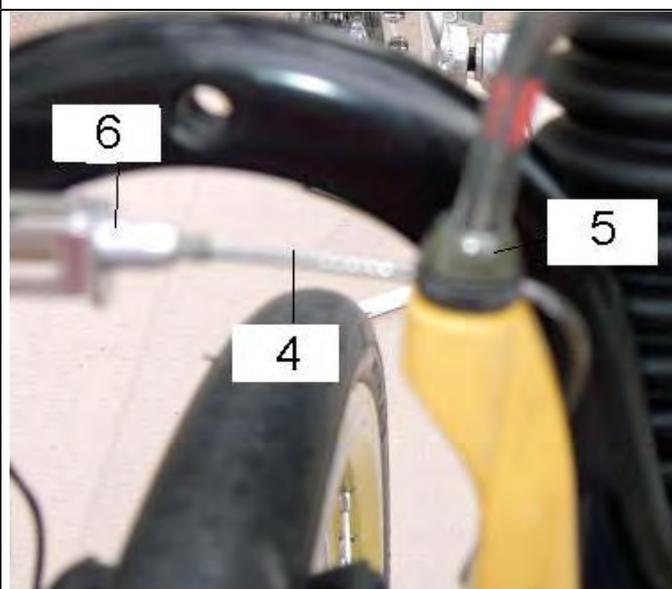
Positionner le patin au contact avec le flanc de la jante

VI – Entretien les freins.

Régler les freins.



Avant toute chose, resserrer le tendeur de câble de chaque poignée de frein (1) et son contre écrou (2) afin de rapprocher les patins des jantes et le levier (3) en contact avec la base de sa poignée.



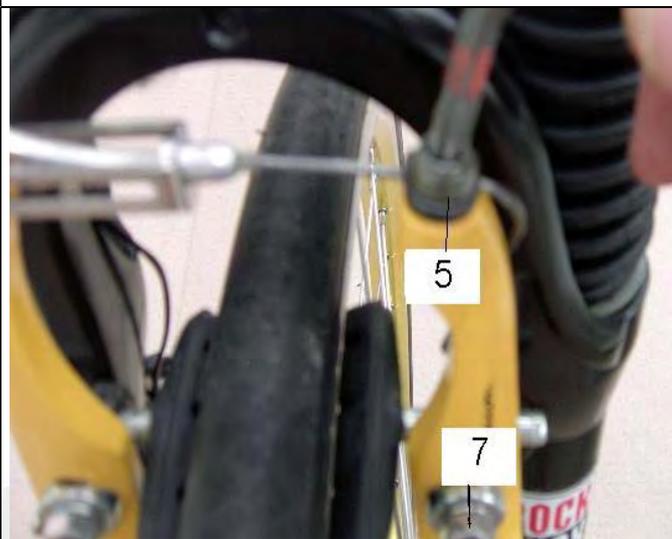
Dans le cas d'un câble (4) trop long, desserrer la vis (5) et faire glisser le câble dans sa gaine (6).

Centrer les patins au milieu des flancs de la jante.

Pincer les patins en les faisant pivoter dans leur bride de fixation (l'extrémité arrière de chaque patin doit être décollée de 1mm par rapport à l'avant du patin).

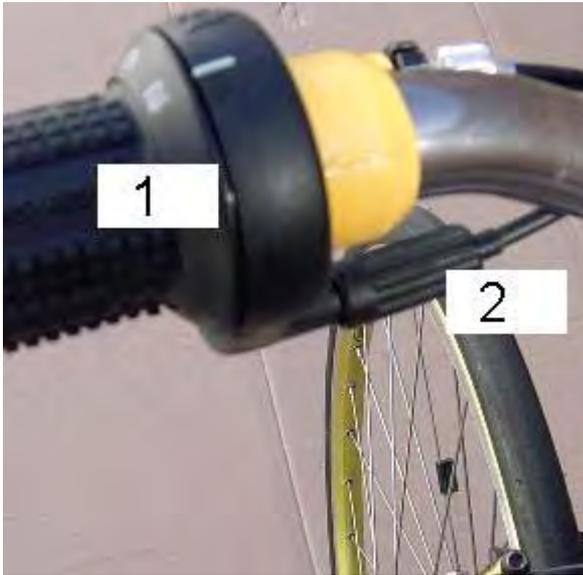
Serrer légèrement la vis de bride pour les maintenir en place.

Positionner le câble sous la vis (5) et serrer légèrement la vis.

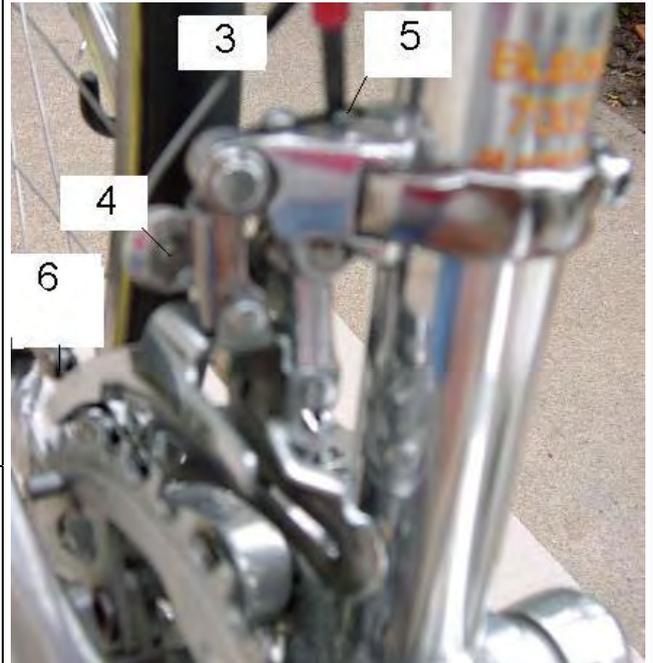


Après vérification du centrage de l'ensemble « patins et étriers » et leur bon positionnement, serrer énergiquement les vis de bride de patins (7) et la vis du câble (5)

Régler le dérailleur avant et son sélecteur.

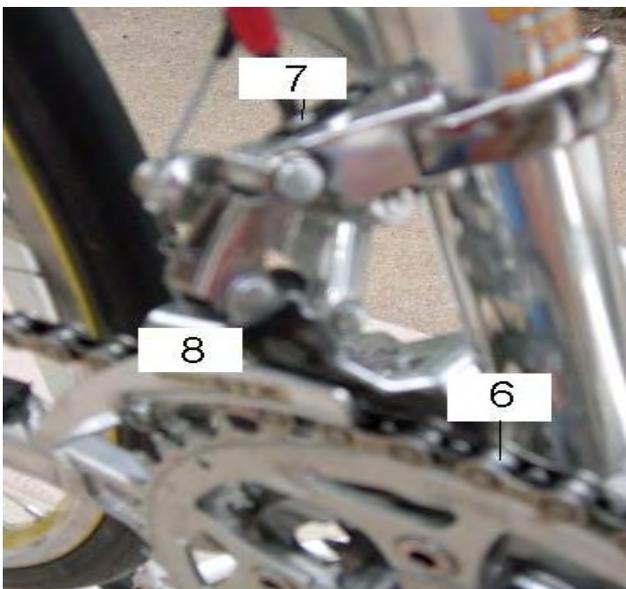


1) Régler, au niveau de la manette du sélecteur de plateaux (1) la tension du câble en agissant sur le tendeur écrou (2).



2) Quand l'opération 1 n'est pas suffisante desserrer la vis ou l'écrou (4) d'arrêt du câble (3) et tirer ce dernier à l'aide d'une pince plate. Resserrer la vis ou l'écrou d'arrêt.

3) Centrer la fourchette du dérailleur AV (6) sur le petit plateau avec la vis (5).



3) Une fois le réglage du câble effectué, la chaîne (6) doit passer au centre de la fourchette de dérailleur (8) pour chaque plateau. Si nécessaire agir sur les vis de réglage (7).

VII – Entretien la transmission.

Régler le dérailleur arrière et son sélecteur.



1) Régler au niveau de la manette du sélecteur (1) de pignons la tension du câble à l'aide de l'écrou tendeur (2).



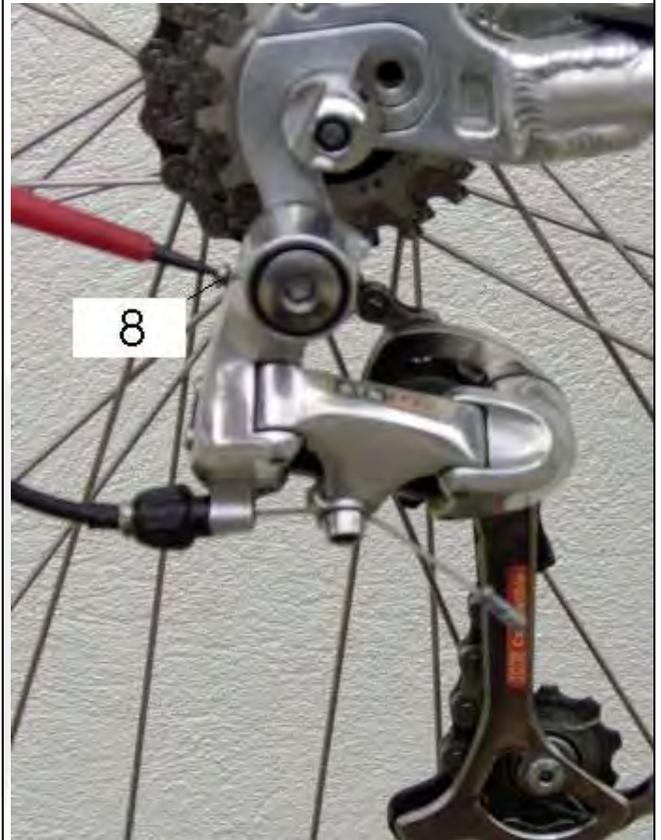
2) Si l'opération 1 n'est pas suffisante, desserrer la vis ou l'écrou d'arrêt (3) du câble (4) et tirer ce dernier à l'aide d'une pince plate. Resserrer la vis ou l'écrou d'arrêt.

Une fois le câble tendu finir le réglage du dérailleur AR en positionnant la chaîne sur le petit pignon, avec la vis (5).

Ajuster le réglage en agissant sur le tendeur (6).



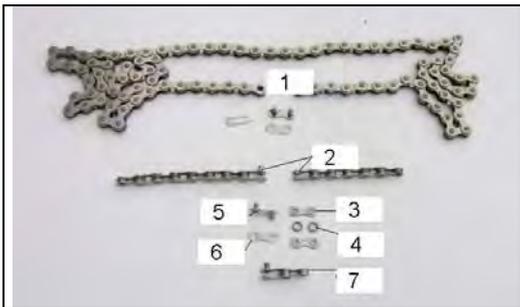
4) Une fois le câble tendu, ajuster la montée de la chaîne sur le grand pignon en agissant sur la vis (7).



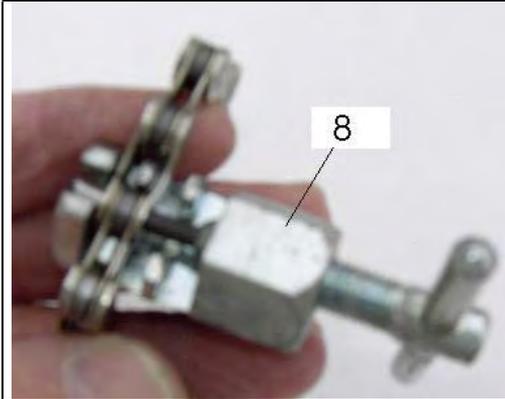
(5) Pour permettre à la chaîne un enroulement correct autour du grand pignon agir sur la vis (6).

VII – Entretenir la transmission.

Démonter et remonter une chaîne, longueur et tension.

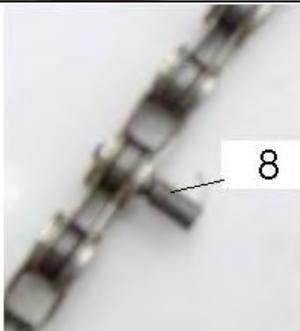


Une chaîne est composée de plusieurs maillons (1) et (2), un maillon est composé de 2 plaques (3) 2 rouleaux (4) et de 2 axes (5).



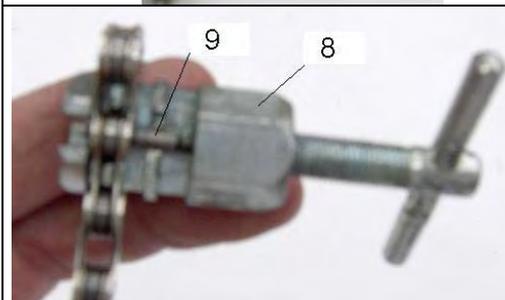
Pour démonter une chaîne :

- la positionner dans le dérive chaîne (8).
- visser doucement, en veillant à ce que la vis de chasse goupille reste alignée avec l'axe à chasser.
- dévisser et enlever le dérive chaîne.
- ouvrir la chaîne.



Pour refermer la chaîne :

- présenter l'extrémité des deux maillons face à face pour une chaîne classique exécuter l'étape suivante, un outil dit « troisième main » facilite le rapprochement des deux extrémités de la chaîne.
- pour une chaîne Shimano placer la goupille (8).



River la chaîne :

- placer le dérive chaîne en face de l'axe à river.
- visser doucement le chasse goupille jusqu'à l'apparition du bout de l'axe côté opposé de la chaîne.
- pour la chaîne Shimano casser la partie (9) de la goupille

Pour supprimer le « point dur » dû à la poussée du dérive chaîne, forcer latéralement sur le maillon en faisant une légère pression en torsion.



Pour vérifier la bonne longueur de chaîne la placer sur le petit plateau et le petit pignon. La chaîne ne doit pas toucher le galet supérieur du dérailleur.

VII – Entretien de la transmission.

Gérer sa ligne de chaîne.

Mauvais



1

Bon



Bon



Mauvais



2

Bon



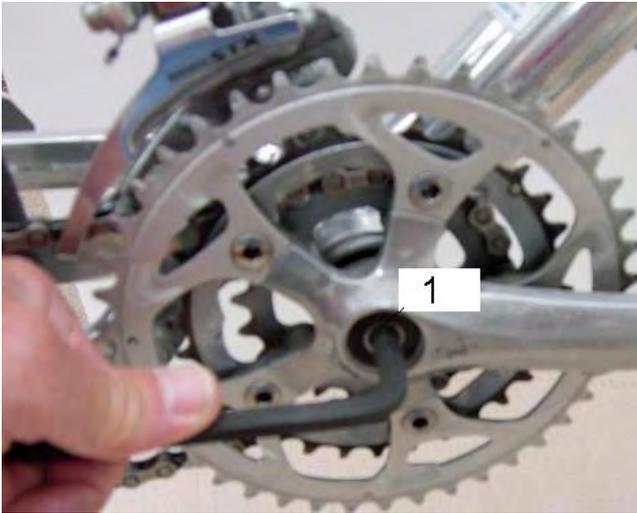
Pour limiter l'usure exagérée de la chaîne et des dentures des pignons et plateaux, ainsi que pour obtenir un meilleur rendement mécanique de l'ensemble de la transmission, éviter de croiser la chaîne en combinant : « grand plateau / grand pignon (1) et petit plateau / petit pignon (2) »

VII – Entretien de la transmission.

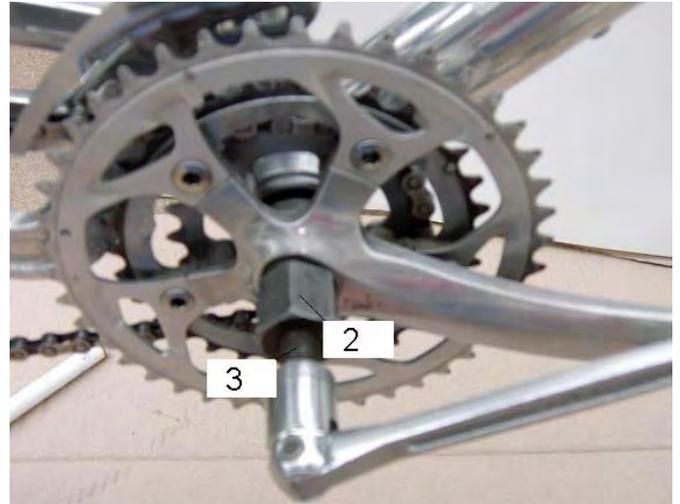
Démonter et remonter des manivelles.

On est obligé de démonter les manivelles pour :

- régler le jeu du pédalier.
- changer les couronnes (ou plateaux) du pédalier



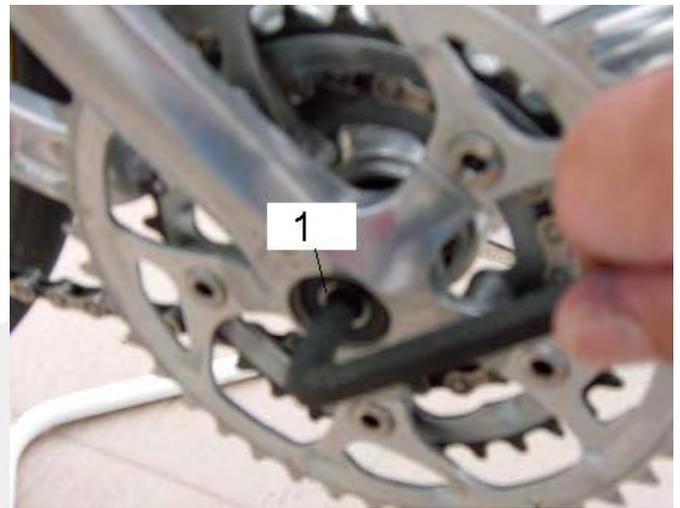
Dévisser le boulon (1) avec l'outil approprié.



Visser l'extracteur (2) à fond, dans le corps de la manivelle.
Visser le boulon central (3) qui agit en prenant appui sur l'axe du pédalier



Les manivelles sont montées par coincement sur l'axe de pédalier.
Procéder de la même façon pour chaque manivelle.
Enlever et dévisser l'extracteur

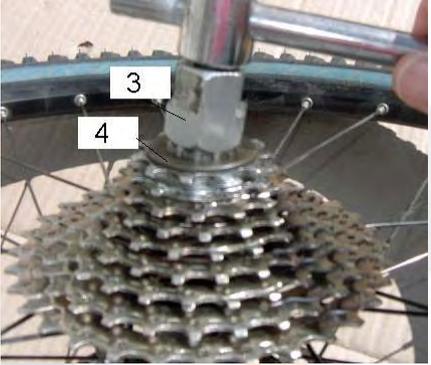


Pour remonter les manivelles, enduire de lubrifiant les embouts de l'axe et emmancher les manivelles sur l'axe :

- placer les rondelles,
- visser les boulons (1) avec l'outil approprié,
- serrer énergiquement,
- contrôler le serrage après la première sortie

VII – Entretien la transmission.

Démonter et remonter une cassette.

 Une image montrant les outils et composants nécessaires pour démonter une cassette. On voit un écrou d'assemblage (4), un outil spécifique (3), un fouet à chaîne (2), et une cassette avec ses pignons (1).	<p><u>Outillage et composition d'une cassette.</u></p> <ul style="list-style-type: none">- 1) Cassette et ses pignons.- 2) Fouet à chaîne.- 3) Outil spécifique pour dévisser l'écrou d'assemblage ;- 4) Ecrou d'assemblage.
 Une image montrant la cassette (1) immobilisée par le fouet à chaîne (2) sur un moyeu. L'outil spécifique (3) est utilisé pour dévisser l'écrou d'assemblage (4).	<p>1 – Dévisser l'écrou d'assemblage avec l'outil spécifique (3) tout en maintenant la cassette (1) immobilisée par le fouet à chaîne (2).</p>
 Une image montrant une main retirant l'écrou d'assemblage (4) de la cassette (1).	<p>2 – Retirer l'écrou d'assemblage (4).</p>
 Une image montrant une main enlevant un pignon individuel (1) de la cassette. <p>3 – Enlever les pignons individuels et le bloc, les nettoyer. Vous pouvez les faire tremper dans un peu de pétrole ou dans du gas-oil.</p>	 Une image montrant la cassette (1) avec le bloc de pignons et les pignons individuels remis en place. L'écrou d'assemblage (4) est vissé à la main et bloqué avec l'outil (3). <p>4 – Remettre le bloc de pignons et les pignons individuels. Visser à la main l'écrou (4) d'assemblage et vérifier que vous l'engagez comme il faut dans le filetage du moyeu (il doit se visser librement). - bloquer avec l'outil (3).</p>

Trousse à outils de réparation, de dépannage.



Pour la réparation.

Une trousse (1) avec :

- dissolution (2),
- rustines de différentes tailles (3),
- papier de verre ou râpe (4),
- emplâtre (5),
- craie de marquage (6),
- démonte pneus (7),
- chambre à air (8).

Pour le dépannage.

Roulé dans un chiffon (11) :

- clé à œil de 8-9-10-11mm (12),
- clé plate (13) pour les roues si vous n'avez pas de blocage rapide (s'assurer de la dimension, elle peut se trouver dans un outil combiné),
- clés hexacave (Allen) de 4-5-6mm avec petit tournevis (14) pour régler les vitesses,
- démonte chaîne (15),
- burette d'huile (16),
- un jeu de câble frein arrière (17) et dérailleur arrière (18).

Dans son sac ou fixé sur la bicyclette :

- une pompe et (ou) deux gonfleurs (19) avec le bon raccord de valve.

Pédales et accessoires.

Les pédales



- (1) pédales avec «cale-pied ouvert » pour l'initiation ou la détente.
- (2) pédales avec « cale-pied » et sa cale chaussure appropriée (5)
- (3) pédales automatiques « type Look » pour la route et cale chaussure correspondante (6)
- (4) pédales VTT automatiques avec plateforme et cale chaussure idoïne (7)

Positionner le compteur de vitesse avec ou sans fil sur le cintre ou la barre, **le récepteur** contre la fourche et l'émetteur sur un rayon



Porte bidon et mini pompe.



Assurer la fixation de la mini pompe par un système de sécurité (élastique, ruban adhésif etc....) pour éviter la chute

Vérifier la bicyclette après une chute.

Si vous êtes tombé, prenez le temps de récupérer avant de repartir.

Effectuer un contrôle du cycle et rouler prudemment jusqu'à ce que vous soyez sûr que tout va bien.

Selle de travers :

- desserrer le boulon ou le collier de la tige de selle,
- réaligner celle-ci, puis resserrer.

Guidon de travers :

- desserrer le boulon du plongeur ou les boulons de la potence head-set, puis réaligner le guidon et bien le resserrer. Ne dépassez pas le repère maximum de sortie.

Roues déformées :

- faire tourner les deux roues sur elles-mêmes et desserrer légèrement les freins si elles sont déformées.

Fourche ou cadre déformé, peinture abîmée par le gonflement d'un tube :

- soyez très prudent, la direction peut vous jouer des tours, vélo à faire vérifier par un vélociste.

Contrôle des dérailleurs :

Soulever la roue AR et passer toutes les vitesses du dérailleur AR (attention qu'il ne s'enmêle pas dans les rayons), puis vérifier le bon fonctionnement du dérailleur AV

Contrôle des freins :

- vérifiez qu'ils fonctionnent correctement
- les manettes peuvent être cassées ou déformées.



Pédales ou manivelles déformées : incident classique après une chute, vous pourrez rentrer chez vous malgré un certain inconfort, mais effectuez rapidement la remise en état ou adressez-vous à un vélociste.

Laver sa bicyclette



Matériel nécessaire :

- Seau (1) dont un pour l'eau de lavage et un pour l'eau de rinçage, gant de lavage (2), brosse à poils long (3), écouvillon à bouteille (4), éponges pour le lavage (5) et pour le rinçage (8), chamoisine ou chiffon en tissu éponge (9), un pinceau (non présenté sur la photo).
- détergent à vaisselle ou industriel bio dégradable (6).
- dégraissant sans produit pétrolier et bio dégradable (7).

A l'aide du pinceau et du détergent, nettoyer :

- plateaux, chaîne et roue libre.
- avec la brosse et l'écouvillon laver à grande eau savonneuse l'ensemble de la bicyclette en ayant soin de passer tous les coins et recoins de votre cycle.
- rincer abondamment l'ensemble de votre engin et l'essuyer méticuleusement avec le chiffon éponge.

Après chaque lavage, lubrifier tous les axes et articulations :

- huiler la chaîne avec une burette et un pinceau.
- huiler les roulettes et les pivots du dérailleur AR et les pivots du dérailleur AV.
- pulvériser de l'huile fine sur tous les embouts de gaines, les entrées des câbles et butées de cadre.
- lubrifier l'avant et l'arrière de chaque pivot de frein, ne jamais graisser le flanc des jantes.

Ennuis divers et solutions de dépannage.

Problème	Solution de dépannage	Problème	Solution de dépannage
Pédalage difficile	<ul style="list-style-type: none"> - pneus lisses, - selle trop basse, - frottement des freins, - frottement de la roue. 	Saut des vitesses	<ul style="list-style-type: none"> - régler le câble. - vérifier que la roue, les guides et pince câbles soient bien serrés et les régler.
Pneu mou après réparation	<ul style="list-style-type: none"> - valve trop serrée ou fuite à sa base. - présence d'une autre crevaison. 	Chaîne brisée	<ul style="list-style-type: none"> - utiliser le dérive chaîne. - raccorder les maillons avec un bout de fil de fer et repartir doucement.
Pneu difficile à monter	<ul style="list-style-type: none"> - appliquer du savon sur la paroi intérieure de la jante et recommencer. 	Cliquetis et grincements	<ul style="list-style-type: none"> - chaîne lâche (vélo avec plusieurs vitesses). - dérailleur avant déréglé. - garde boue ou protège chaîne à vérifier.
Pas de chambre à air ni de rustine	<ul style="list-style-type: none"> - pansement de fortune fait avec du ruban adhésif isolant. - nouer la chambre à air pour isoler la fuite et la remonter, <ul style="list-style-type: none"> - étancher avec du chewing-gum. 	Vis manquante	<ul style="list-style-type: none"> - pour le garde boue ou le protège chaîne utiliser un bout de fil de fer. - sinon essayer les vis du porte bidon.
Pédalage bizarre ou inégal	<ul style="list-style-type: none"> - manivelle ou pédale déformée. - manivelle desserrée. 	Filet d'écrou endommagé	<ul style="list-style-type: none"> - retourner l'écrou. - permuter avec un autre emplacement où il subira moins d'effort.
Contre pédalage difficile	<ul style="list-style-type: none"> - chaîne trop tendue. - <u>jeu dans le pédalier</u> 	Vis ou axe endommagé	<ul style="list-style-type: none"> - le permuter si possible. - intercaler des rondelles pour que l'écrou prenne sur du filetage en état.
Vibration dans les freins	<ul style="list-style-type: none"> - <u>jeu dans la direction (essayer de la resserrer à la main).</u> - mâchoires de freins desserrées (serrer la vis centrale). 		

VÉLO JEUNES UFOLEP

Module pratique
(fiches pédagogiques)
C,II. Jeux cyclistes

*CNS ACTIVITÉS CYCLISTES,
GROUPE VÉLO JEUNES, ÉDITION 2006*

ufolep

C. II. Module pratique jeux cyclistes

Groupe Vélo jeunes UFOLEP

Sommaire

1. Texte introductif « Le jeu et l'enfant »

Des considérations d'ordre général qu'il est utile de lire avant d'animer des jeux dans un groupe Vélo jeunes UFOLEP.

2. La pédagogie des séances

Afin de faire vivre aux jeunes des séances agréables et efficaces, il est utile d'aborder quelques notions pédagogiques de base.

3. Le matériel nécessaire pour les jeux cyclistes

La liste du matériel indispensable à réunir avant de se lancer dans l'organisation de jeux cyclistes en milieu fermé.

4. Liste des fiches jeux cyclistes

Une série de vingt fiches exploitables dans un groupe Vélo jeunes UFOLEP, regroupées en dix thèmes.

Ces jeux permettent de se familiariser avec la conduite du vélo et permettent d'appréhender et de gérer des situations en milieu fermé. Ces acquis seront transférés en parcours routier ou tout terrain seul ou en groupe.

Ces jeux visent à assurer :

- **La maîtrise corporelle** : équilibre, coordination, réflexes.
- **La maîtrise de situations** : gestion de la vitesse, de l'espace, présence d'obstacles.
- **La maîtrise des émotions** : vaincre l'appréhension.

5. Fiches jeux cyclistes

Chaque fiche comporte numéro, intitulé du thème, titre précis du jeu, dessin et parfois un encadré conseils. Sur les croquis, nous avons volontairement choisi de mélanger vélo de route et VTT, les jeux étant tous réalisables avec les deux types de cycles.

Ces jeux peuvent être modulés, chaque éducateur les adaptera en les simplifiant ou en les complexifiant en fonction du niveau des jeunes, de leurs besoins et aussi à partir des propositions que ces derniers pourront formuler.

6. Canevas d'une séance d'un groupe Vélo jeunes

Pour intéresser les jeunes et pour leur être profitable chaque séance doit être structurée dans le temps et dans son organisation. Les éducateurs d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP pourront s'inspirer de la fiche canevas proposée pour conduire leurs propres séances.

C. II. 2. Le jeu et l'enfant

Avant de proposer des jeux cyclistes aux jeunes, les éducateurs pourront tirer profit de ces quelques considérations générales sur le jeu de l'enfant.

Partout sur la Terre, les enfants jouent. Cette activité tient tant de place dans leur existence que l'on est tenté d'y voir la raison d'être de l'enfance. De ce fait **le jeu est vital** : il conditionne un développement harmonieux du corps, de l'intelligence, de l'affectivité.

L'enfant qui ne joue pas est un enfant malade, de corps et d'esprit. La guerre, la misère, qui laissent l'individu livré aux seules préoccupations de survie et, du même coup rendent le jeu difficile ou même impossible, aboutissent au dépérissement de la personnalité.

Le jeu constitue une des activités éducatives essentielles et nous devons l'introduire au sein de nos associations.

A n'importe quel âge nous pouvons faire jouer. L'utilisation du carnet de route par exemple n'est-elle pas une forme de pratique ludique du cyclisme ? Bien sûr, elle ne s'adressera pas aux enfants les plus jeunes mais ados et adultes pourront y trouver un merveilleux amusement. Même la compétition peut être considérée comme un jeu.

Le jeu obéit à des lois, il est ainsi :

- **Libre** : le joueur ne saurait être obligé de participer sinon le jeu perd aussitôt sa nature de divertissement.
- **Séparé** : il est circonscrit dans des limites d'espace et de temps précises et fixées à l'avance.
- **Incertain** : son déroulement ne peut être déterminé, le résultat ne peut être acquis d'avance.
- **Improductif** : il ne crée ni bien, ni richesse.
- **Réglé** : il est soumis à des conventions qui suspendent les lois ordinaires et qui en instaurent de nouvelles.

Dans le domaine du cyclisme, il n'existe pas de fichier de jeux aussi complets et aussi codifiés que ceux que l'on peut trouver pour des activités ancestrales tels les jeux de balle.

Le présent document fournit quelques exemples de jeux cyclistes.

Le rôle de l'éducateur sera de réfléchir et de créer des jeux en ayant toujours à l'esprit les règles énoncées. Le souci de sécurité devra en toute situation être présent à l'esprit de l'encadrement.

Le jeu au moyen de son vélo, s'il doit rester amusant en toute situation, et c'est une règle primordiale, **devra dans la mesure du possible apporter un plus éducatif** (améliorer des qualités intrinsèques à la pratique du vélo, mieux connaître l'environnement, inciter à acquérir l'esprit collectif, renforcer la solidarité, apporter des connaissances mécaniques, etc.).

A chaque éducateur de compléter son fichier de jeux, de mettre ses idées en situation, de les évaluer en tenant compte des éventuelles remarques des jeunes eux-mêmes ; ces derniers ont une imagination débordante et ils vous aideront dans cette tâche.

C. II. 3 La pédagogie des séances groupe Vélo jeunes

Avant d'animer des jeux cyclistes, l'animateur doit connaître quelques principes pédagogiques de base qui lui permettront de faire vivre aux jeunes des séances équilibrées, agréables et profitables.

Structuration générale des séances

Toute séance a quelque niveau que ce soit (découverte, perfectionnement ou entraînement) se compose de trois parties principales à durée variable :

- 1. La mise en train**
- 2. La partie centrale**
- 3. Le retour au calme**

I. La mise en train

Ce début de séance doit atteindre trois objectifs :

A) Un objectif psychologique : Rendre le jeune disponible, éveiller son attention.

B) Un objectif psychomoteur : La mise en train est un moment de révision du vécu (on tiendra compte de ce qui a été fait lors de la séance précédente, à cette occasion on révise et on contrôle le niveau d'acquisition).

C) Un objectif physiologique : C'est l'échauffement par la sollicitation des grandes fonctions de l'organisme (circulation, respiration, etc.) par la mise en jeu des masses musculaires les plus importantes du corps. L'échauffement peut être général ou spécifique.

Le contenu de la mise en train : Selon le type de séance (découverte, perfectionnement ou entraînement) une part plus ou moins importante sera donnée à chacun de ces trois objectifs.

La forme de la mise en train : L'éducateur essaiera d'éviter les temps morts par des exercices simples facilement mis en œuvre.

II. La partie centrale de la séance

A) Le but : La partie centrale est le moment des acquisitions en relation avec le ou les objectifs pédagogiques que l'éducateur s'est fixé.

B) Les principes : Trois composantes importantes vont déterminer le déroulement de la partie centrale :

- la recherche d'un fil directeur,
- la recherche d'un équilibre dans l'organisation quantitative de la séance,
- la démarche pédagogique adoptée.

1) La recherche d'un fil directeur

Il faut un fil directeur à la séance. Par exemple le développement d'une qualité précise, celle de l'adresse. **A partir de ce fil directeur l'animateur élaborera diverses situations pédagogiques.**

Elaboration des situations pédagogiques

Une situation pédagogique est la mise en place d'un exercice élaboré par l'animateur, réalisé par le jeune dans le cadre de la séance et donc conçu pour permettre à l'élève d'atteindre l'objectif général de la séance qui aura été préalablement défini.

Pour chaque situation pédagogique, l'animateur s'interrogera afin d'évaluer si elle se situe correctement vis-à-vis de la progression du jeune ou du groupe à qui elle est proposée.

Pour chaque situation, l'animateur envisagera :

- L'organisation dans l'espace et dans le temps (organisation spatio-temporelle),
- l'aménagement du milieu (préparation du terrain, choix du circuit, mesures de sécurité),
- l'organisation du groupe : Doit-on composer des groupes d'âge, de niveau, des groupes de force équilibrée, doit-on tenir compte des différents cycles utilisés ?
- les modalités de fonctionnement (consignes, désignation des responsables, etc.)
- le déroulement de la séance (minutage, nombres de passages ou de répétitions, durée des pauses, intensité de l'effort, etc.).
- l'évaluation en fin de séance : On cherchera à apprécier l'impact éducatif, on effectuera un bilan.

2) La recherche d'un équilibre dans la séance

Cette composante de la séance pourrait être intitulée « **Dosage et alternance** ».

La règle première est ici la notion de **progression**. Cette progression dans la difficulté technique ou l'intensité des efforts est une véritable loi qui permettra :

- de motiver l'élève,
- de provoquer en lui une adaptation physiologique à l'effort sans fatigue excessive.

Mais dans la séance, surtout si celle-ci s'étale dans le temps, il faut bien comprendre que l'attention de l'élève et sa motivation ne peuvent être constantes. Il va falloir respecter une autre loi dans le corps de la séance : la loi de **l'alternance**.

Il faudra en effet alterner exercices simples et difficiles, travail intense et repos.

3) La démarche pédagogique adoptée

L'animateur peut adopter deux attitudes pédagogiques différentes pour une même séance :

- **Pédagogie analytique**
- **Pédagogie globale**

a) Pédagogie analytique

Prenons l'exemple d'une séance d'initiation technique. L'éducateur, considérant l'exercice difficile, décide de décomposer le mouvement ou le geste technique ou encore la phase tactique pour en faciliter la compréhension. Il explique ce qu'il attend du jeune, au besoin le démontre, puis fait réaliser l'exercice. Lorsque chaque partie du mouvement est correctement réalisée il fait exécuter l'ensemble.

Autre méthode : L'animateur fait réaliser l'exercice dans des conditions différentes d'une pratique normale pour mieux faire éprouver les sensations destinées à faciliter l'apprentissage.

Dans les deux cas, la difficulté pour l'élève consistera à passer au stade suivant de l'apprentissage : l'intégration du mouvement, le retour à une pratique naturelle et globale du mouvement. Cette méthode peut entraîner parfois des blocages qui ralentissent le processus d'apprentissage. Le danger pour l'éducateur est de privilégier le discours au détriment de la pratique car il ne faut pas oublier qu'une pratique répétitive est un des principaux moyens favorisant l'apprentissage.

b) Pédagogie globale

On met très vite le jeune en situation à partir d'explications rapides ou à partir d'un minimum de consignes préalables ; c'est la pédagogie de l'expérience.

Le rôle de l'animateur est alors déterminant : il doit observer, apporter les corrections nécessaires, discuter avec le jeune sur la réalisation du geste technique. Cette méthode permet des progrès rapides mais comporte un risque : celui de laisser le jeune prendre de mauvaises habitudes dont il aura du mal à se débarrasser.

Dans l'ensemble, ces deux méthodes pédagogiques pourront être utilisées et même combinées au cours d'une même séance. C'est ce qui constituera le « savoir faire » de l'animateur.

III. Retour au calme

Le retour au calme a deux buts :

- **un but psychologique** d'apaisement, de relâchement, de relaxation,
- **un but physiologique** : la récupération.

Le retour au calme peut s'effectuer par l'activité elle-même, par exemple en rentrant doucement en groupe avec un petit braquet puis en effectuant le nettoyage des vélos.

Si le retour au calme s'effectue à l'arrêt, on prendra soin de se couvrir après l'effort.

Le retour au calme peut être le moment de discuter de la séance avec les participants, d'évoquer leur comportement et de dresser un premier bilan.

C. II. 4. Liste du matériel pour jeux cyclistes Groupe Vélo jeunes UFOLEP

Pour proposer aux jeunes des jeux cyclistes, il est indispensable de réunir un matériel de base.

Une partie de ce matériel peut provenir du commerce, une partie peut être produite par bricolage. Dans tous les cas, on s'assurera que ce matériel ne présente aucun danger pour les jeunes participants.

- **Plots, quilles, cônes** hauteur 0,10 m. Plots 0,35m ou 0,40m.
- **Rondins en bois** diamètre 0,10m à 0,20m, longueur de 0,40m à 0,50m.
- **Rondin en bois** pour bascule diamètre 0,30m, longueur 0,60m.
- **Planche** pour bascule, longueur 2,50m, largeur minimale 0,25m.
- **Elastique de saut.**
- **Barres de polystyrène dur**, longueur 1m, hauteur 0,10m.
longueur 2m, hauteur 0,20m.
- **Liteaux de bois** longueur 1m, largeur 0,03m, hauteur 0,10m
longueur 2m, largeur 0,03m, hauteur 0,20m.
- **Cales ou sardines camping** pour rondin bascule et liteaux de saut.
- **Baguettes de bois**, longueur 0,50m, largeur 0,03 à 0,04m.
- **Portiques ou haies multifonctions** ; voir matériel du commerce.
- **Bidons cyclistes** usagés.
- **Foulards** de diverses couleurs.
- **Balles de tennis** usagées.
- **Craie, chaux, plâtre** pour marquage au sol selon le support.
- **Sable** ou bac à sable.
- **Chronomètre.**
- **Trousse d'urgence.**

Possibilité de fabriquer des quilles avec du tuyau PVC ou d'utiliser des bidons cyclistes usagés.

C. II. 5. Liste des fiches jeux cyclistes **Groupe Vélo jeunes UFOLEP**

Rouler droit

- Fiche 1 : Entonnoir
- Fiche 2 : Passage étroit
- Fiche 3 : Planche bascule

Slalomer

- Fiche 4 : Slalom simple, inégal, double - quille
- Fiche 5 : Slalom irrégulier
- Fiche 6 : Slalom quille sous pédalier
- Fiche 7 : Evite pierres

Virer

- Fiche 8 : Simple huit
- Fiche 9 : Quatre huit

Sauter

- Fiche 10 : Saut du liteau de face
- Fiche 11 : Saut de liteau latéral

Ramasser

- Fiche 12 : Pose et prise de bidon

Passer sous un obstacle

- Fiche 13 : Passage sous portique
- Fiche 14 : Passage sous double portique

Freiner

- Fiche 15 : Barre tombée

Tenir en équilibre

- Fiche 16 : Equilibre à l'arrêt

Pousser, porter le cycle

- Fiche 17 : Descente du vélo
- Fiche 18 : Soulever le tube oblique
- Fiche 19 : Portage sur l'épaule

Se déplacer en groupe

- Fiche 20 : Parcours chronométré, course de lenteur

Exemples de parcours de jeux cyclistes

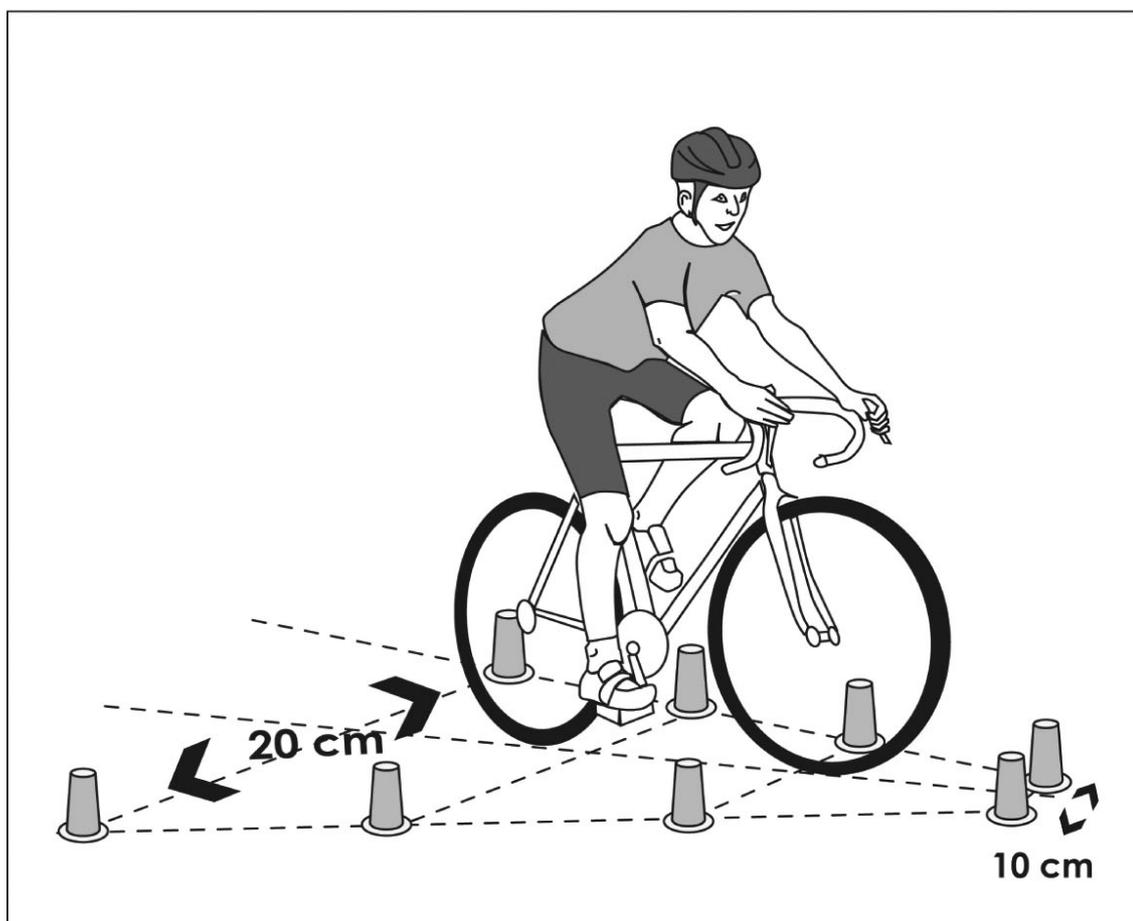
- Fiche 21 : Exemple n°1
- Fiche 22 : Exemple n°2

CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

Fiche n° 1

Rouler droit

Entonnoir



Buts

Maîtriser l'équilibre, la trajectoire et la vitesse

Conseils

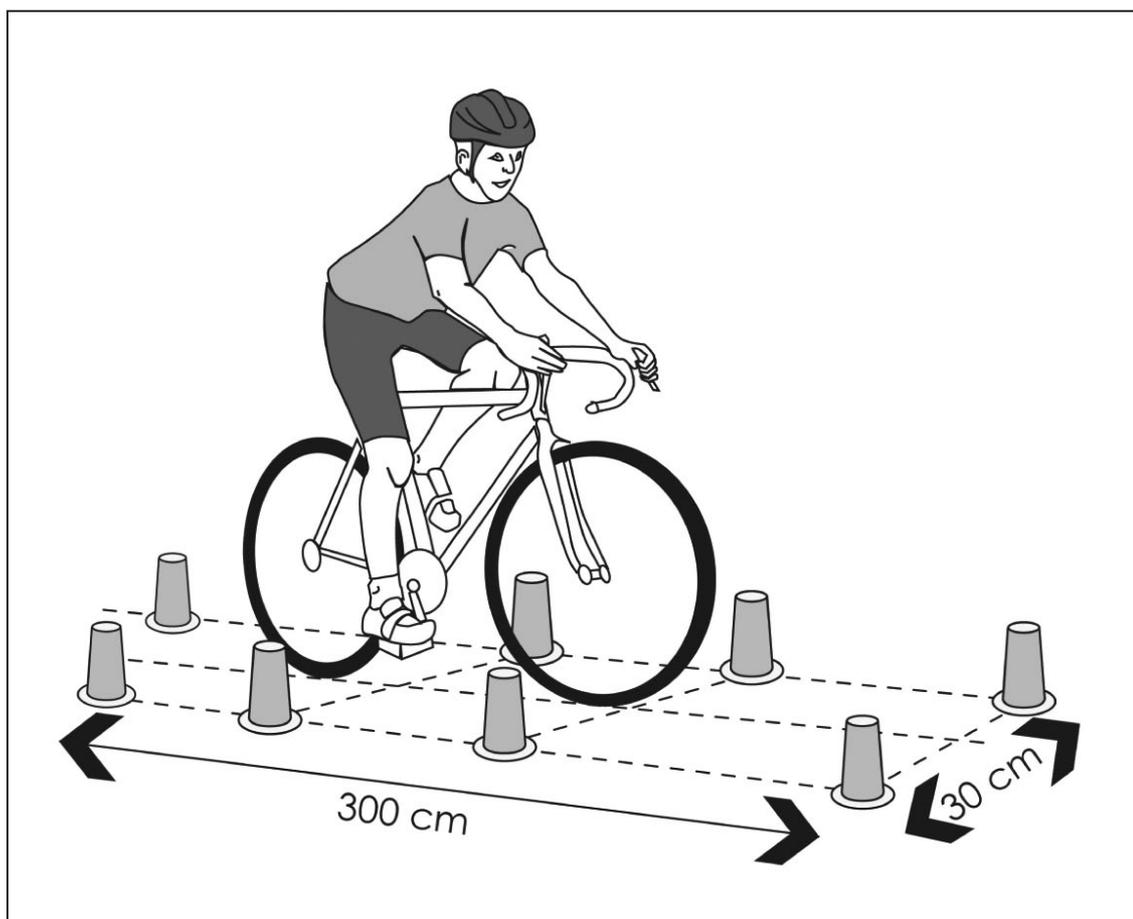
- maintenir les mains au guidon;
- orienter le regard droit devant;
- pédaler constamment;
- éviter la crispation;
- pour les débutants, prévoir un entonnoir plus large (40 cm à 20 cm par exemple).

Fiche n°2

Rouler droit

Passage étroit

VÉLO JEUNES UFOLEP



Buts

Maîtriser l'équilibre, la trajectoire et la vitesse

Conseils

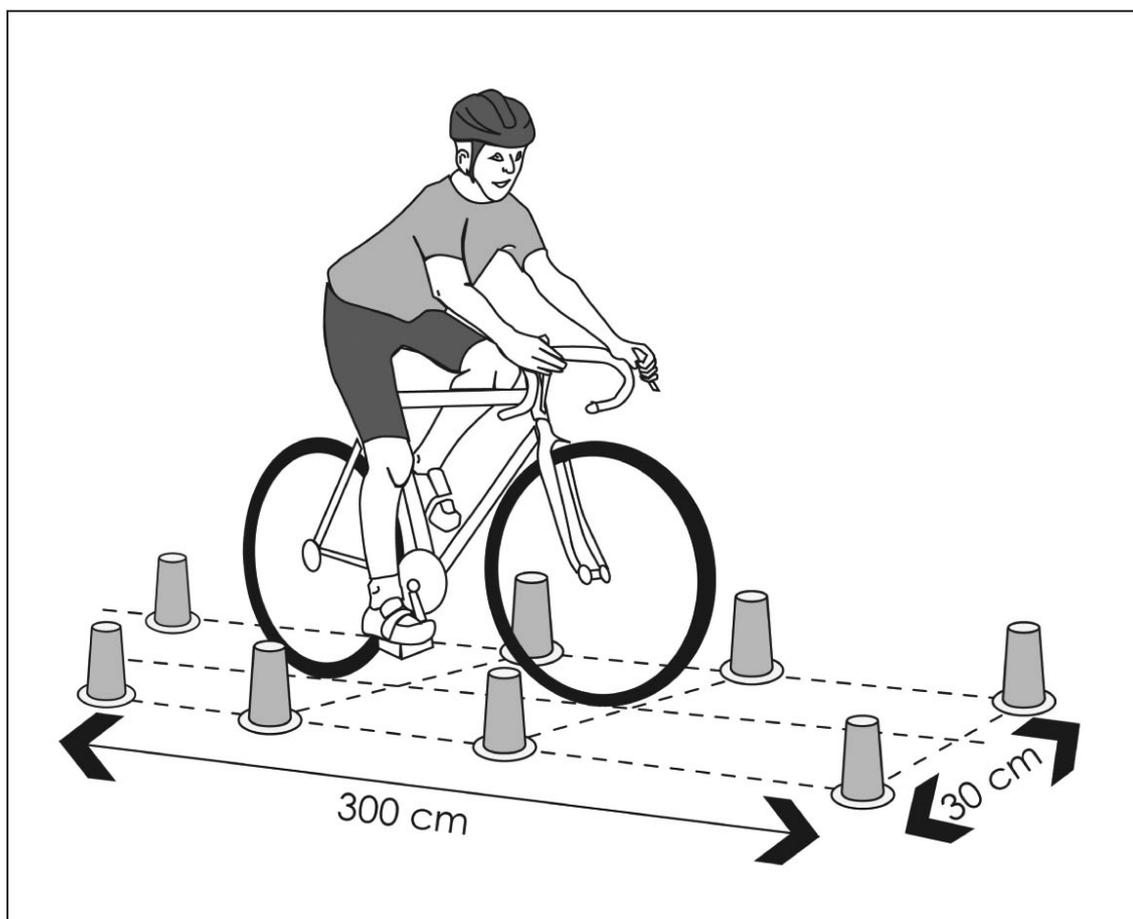
- identiques à la fiche n° 1 ;
- on peut faire passer le couloir avec une seule main au guidon.

Fiche n° 2

Rouler droit

Passage étroit

VÉLO JEUNES UFOLEP



Buts

Maîtriser l'équilibre, la trajectoire et la vitesse

Conseils

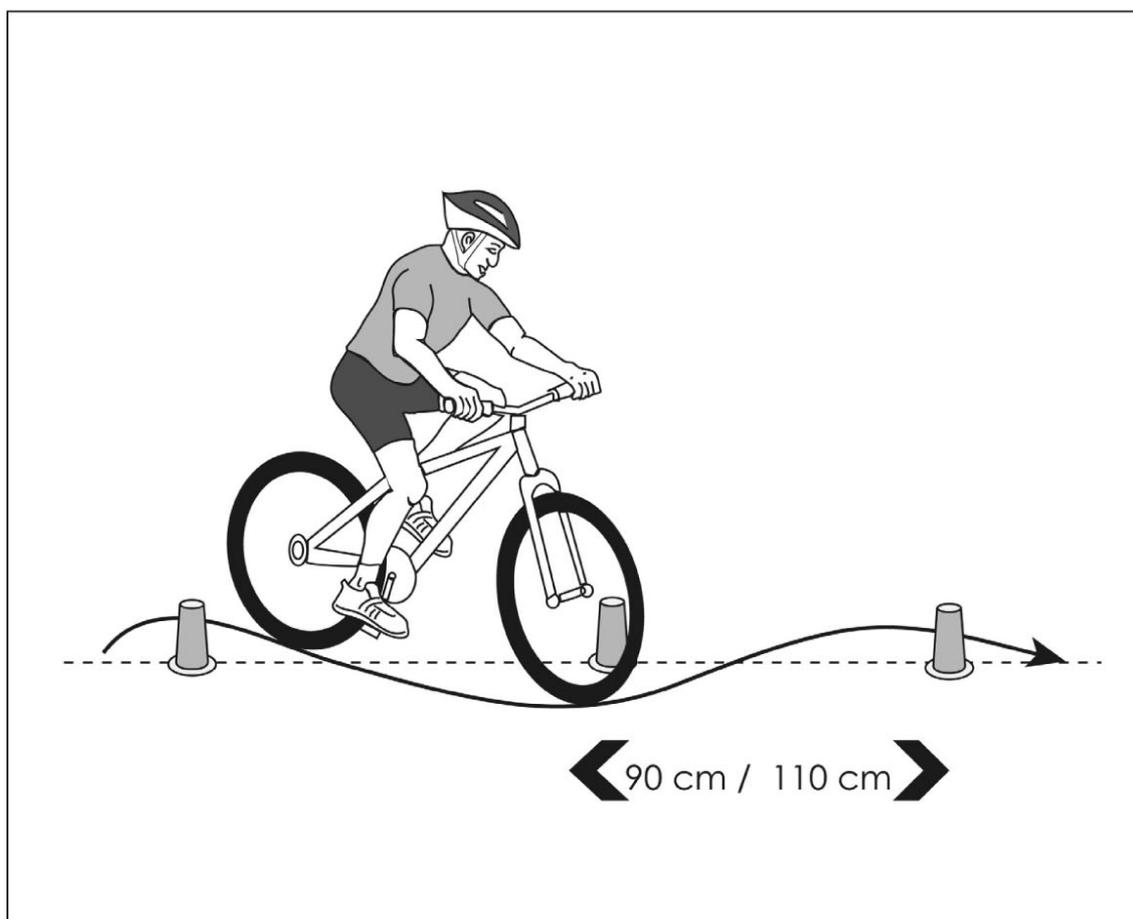
- identiques à la fiche n° 1 ;
- on peut faire passer le couloir avec une seule main au guidon.

Fiche n° 4

VÉLO JEUNES UFOLEP

Slalomer

Slalom simple, inégal, double-quille



Buts

Maîtriser l'équilibre, la propulsion et le guidage.

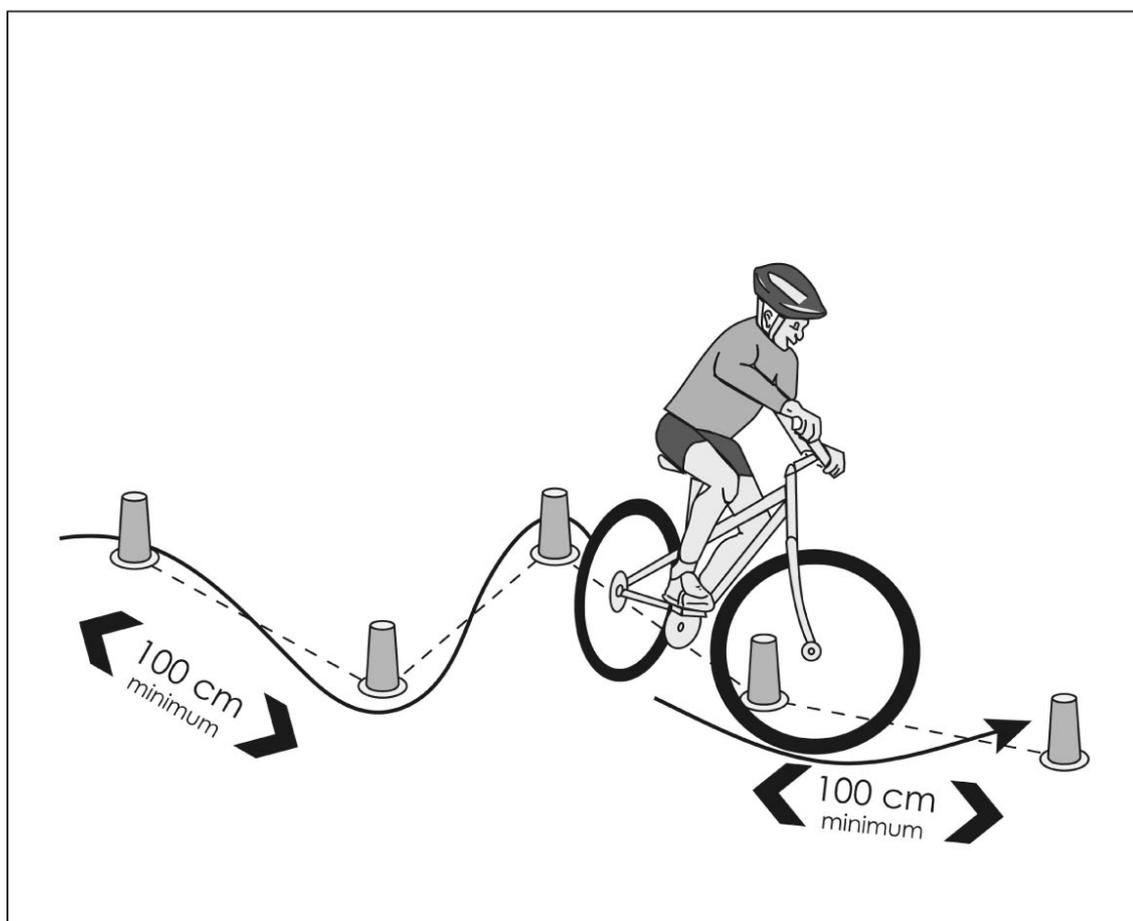
Conseils

- pédaler en souplesse, en continuité;
- ajuster sa vitesse à l'aide des freins;
- pour la variante du slalom inégal, varier les distances entre les quilles (exemple: 90 cm, 110 cm, 90 cm, 100 cm, 90 cm, 110 cm, etc.);
- pour la variante double-quille, faire progresser le cycle (comme pour le ski) entre des portes constituées de 2 quilles ou de 2 supports portiques.

Fiche n°5

Slalomer

Slalom irrégulier



Buts

Maîtriser l'équilibre, la propulsion et le guidage.

Conseils

Approprier sa vitesse à la difficulté des changements de direction.

Spécifications matérielles

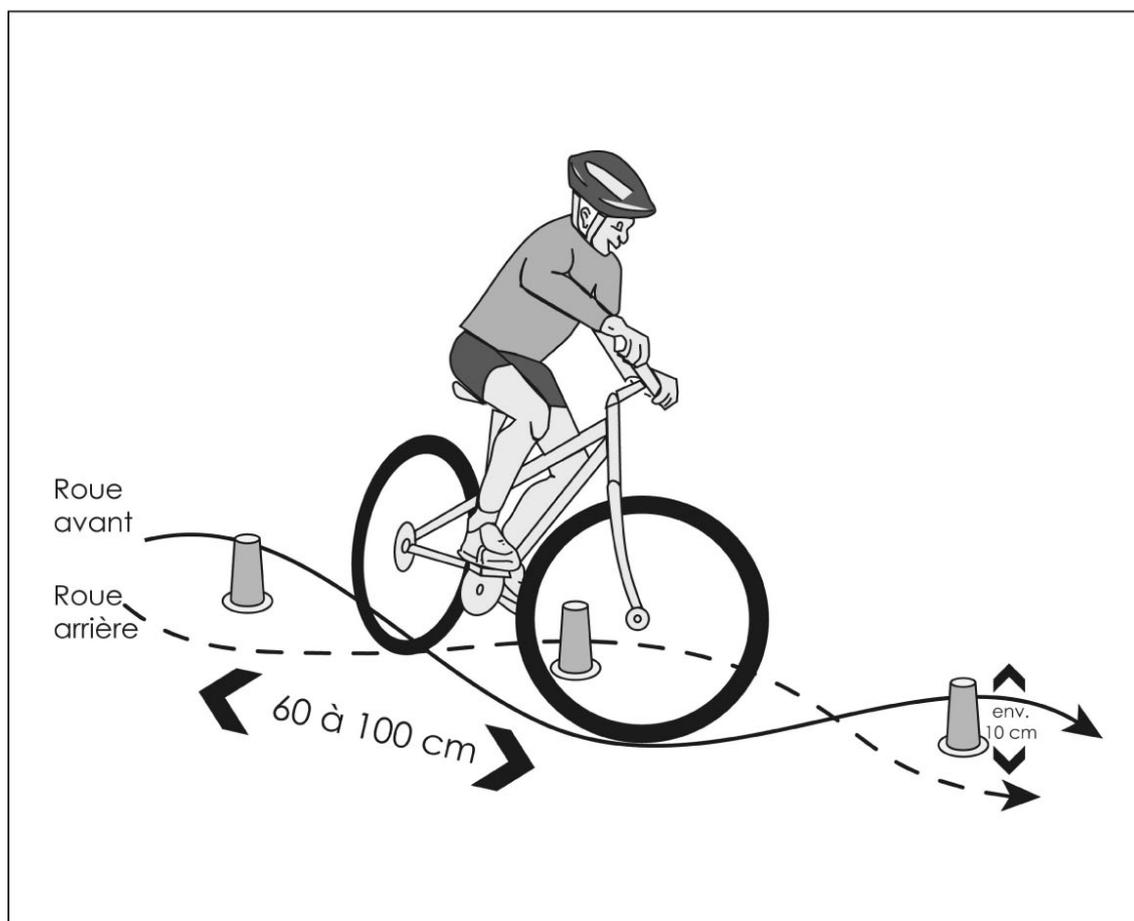
De 5 à 8 plots, selon le type et la longueur du parcours.

Fiche n° 6

VÉLO JEUNES UFOLEP

Slalomer

Slalom quille sous pédalier



Buts

Maîtriser l'équilibre, la propulsion et le guidage.

Spécifications matérielles

De 5 à 8 plots, selon le type et la longueur du parcours.

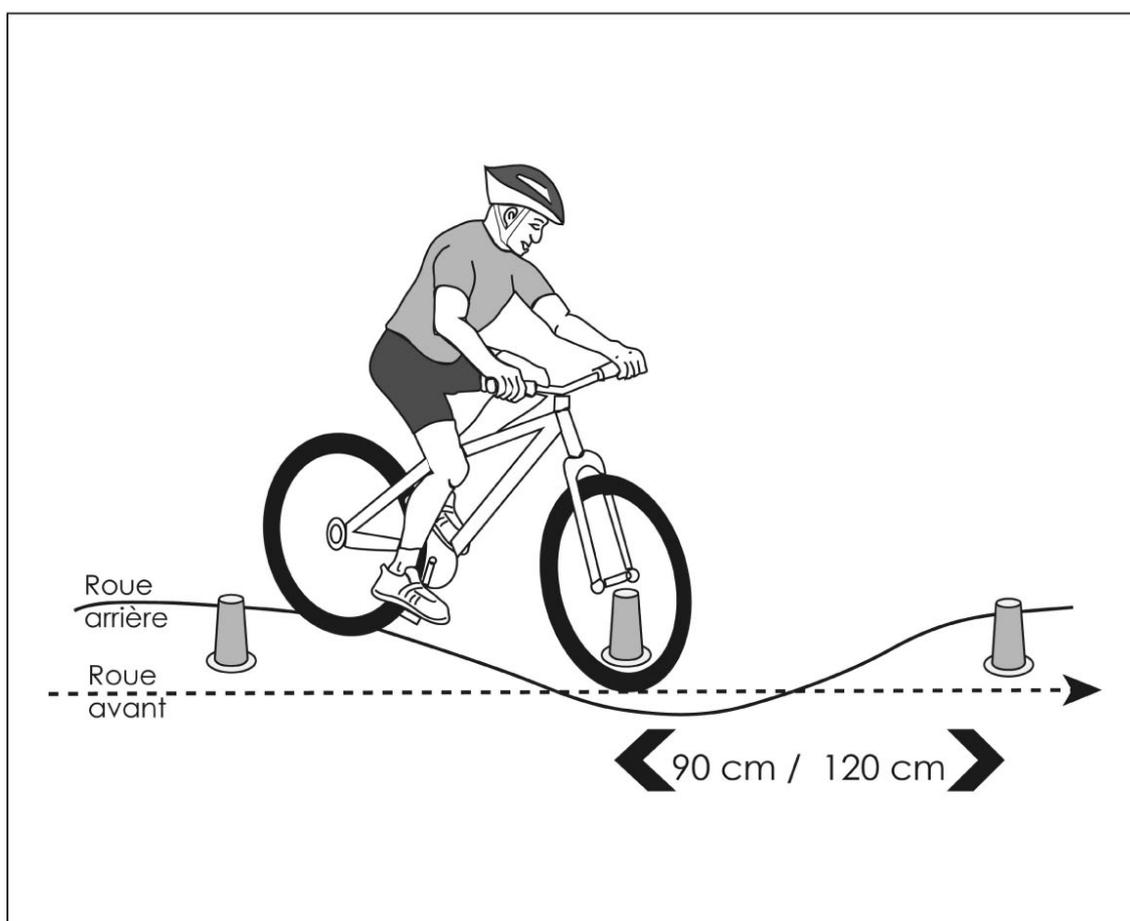
Conseils

Maîtriser son pédalage afin de faire passer le pédalier au-dessus de la quille sans la heurter.

Fiche n°7

Slalomer

Évite pierres



Buts

Maîtriser l'équilibre, la propulsion, le guidage et le freinage.

Spécifications matérielles

De 5 à 8 plots, selon le type et la longueur du parcours.

Conseils

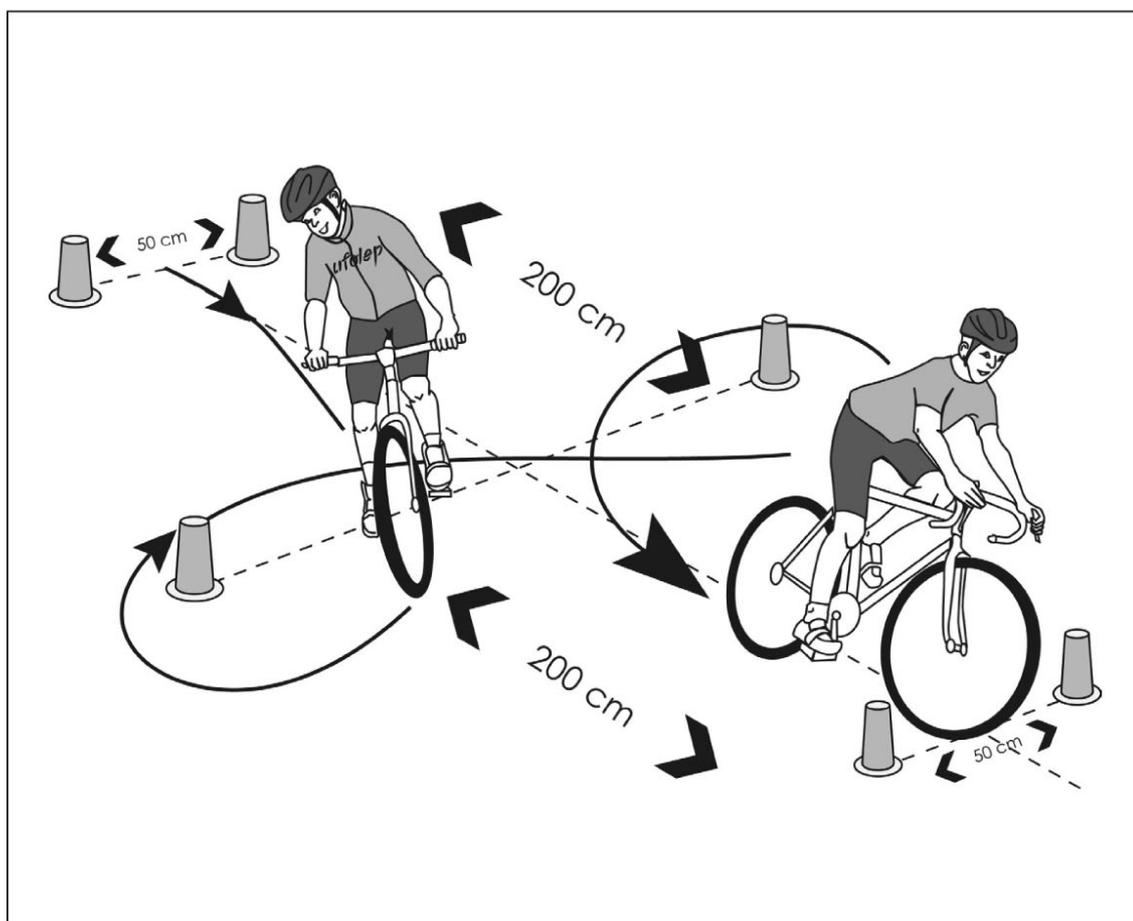
- délester la roue arrière de façon à lui faire éviter la quille; cette roue passe alternativement à droite, puis à gauche des quilles;
- travail sur une série de 4 à 5 quilles au minimum.

Fiche n° 8

Virer

Simple huit

VÉLO JEUNES UFOLEP



Buts

Maîtriser son équilibre, sa précision de pilotage tout en se concentrant sur la visualisation du parcours.

Spécifications matérielles

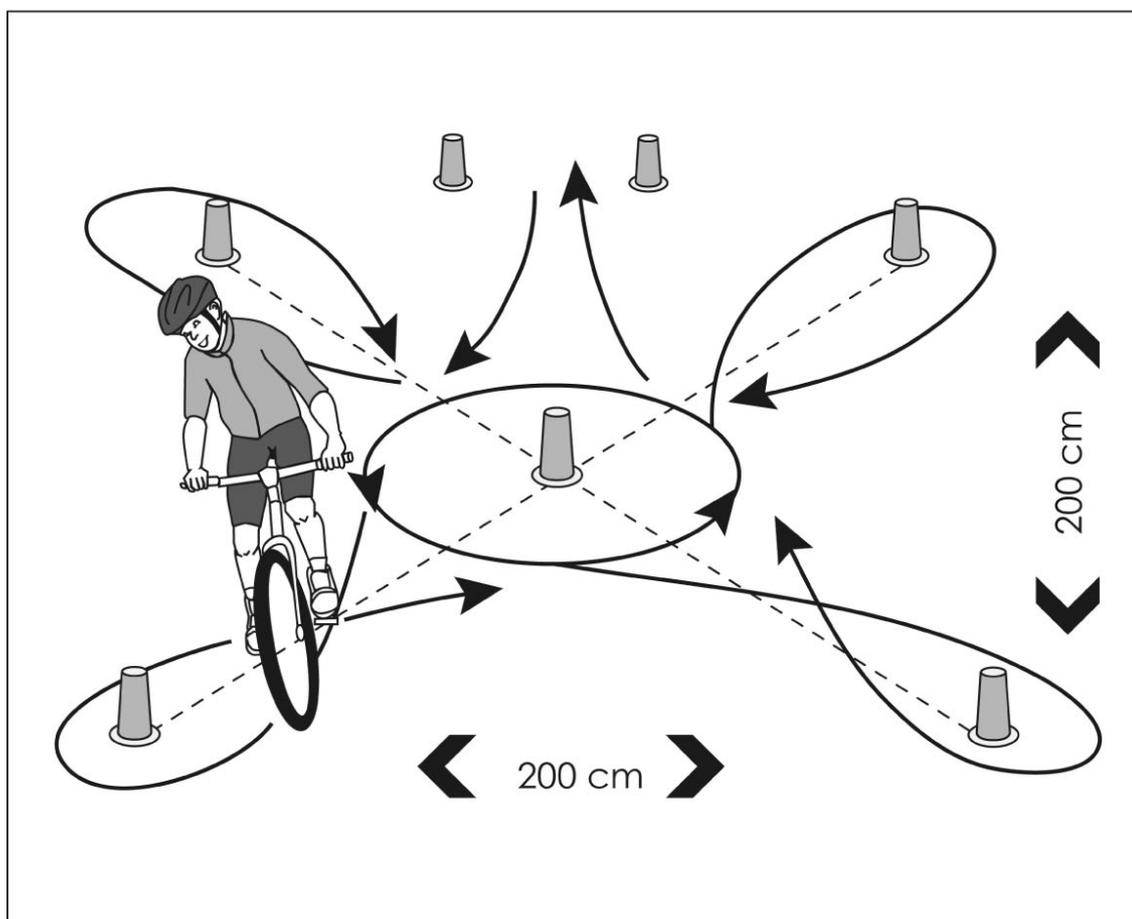
- 6 plots;
- un bâton de craie pour les tracés et numéros au sol.

Conseils

- pour les débutants, tracer d'abord le parcours au sol, le faire parcourir à pied;
- numéroter éventuellement les quilles.

Fiche n°9

Virer Quatre huit



Buts

Maîtriser son équilibre, sa précision de pilotage, tout en se concentrant sur la visualisation du parcours.

Spécifications matérielles

- 7 plots;
- un bâton de craie pour les tracés et numéros au sol.

Conseils

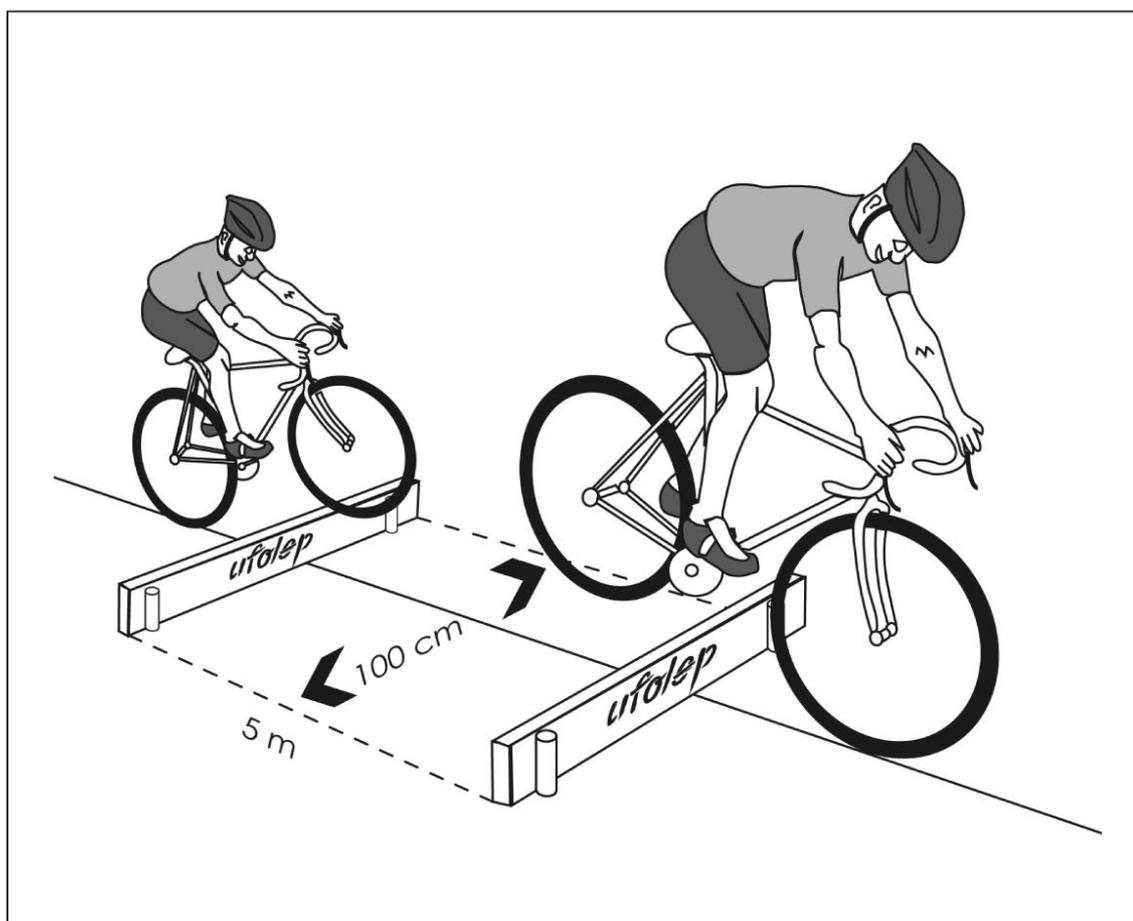
- identiques à la fiche n°8;
- bien conserver la ligne des épaules dans les virages serrés.

Fiche n° 10

VÉLO JEUNES UFOLEP

Sauter

Saut de liteau de face



Buts

- maîtriser la combinaison *distance de l'obstacle/vitesse*, l'enchaînement *précision roue avant et traction*, puis le délestage de la roue arrière;
- développer les réflexes.

Spécifications matérielles

- un liteau
dimensions L 100 cm, l 3 cm, h 20 cm;
- élastique ou polystyrène.

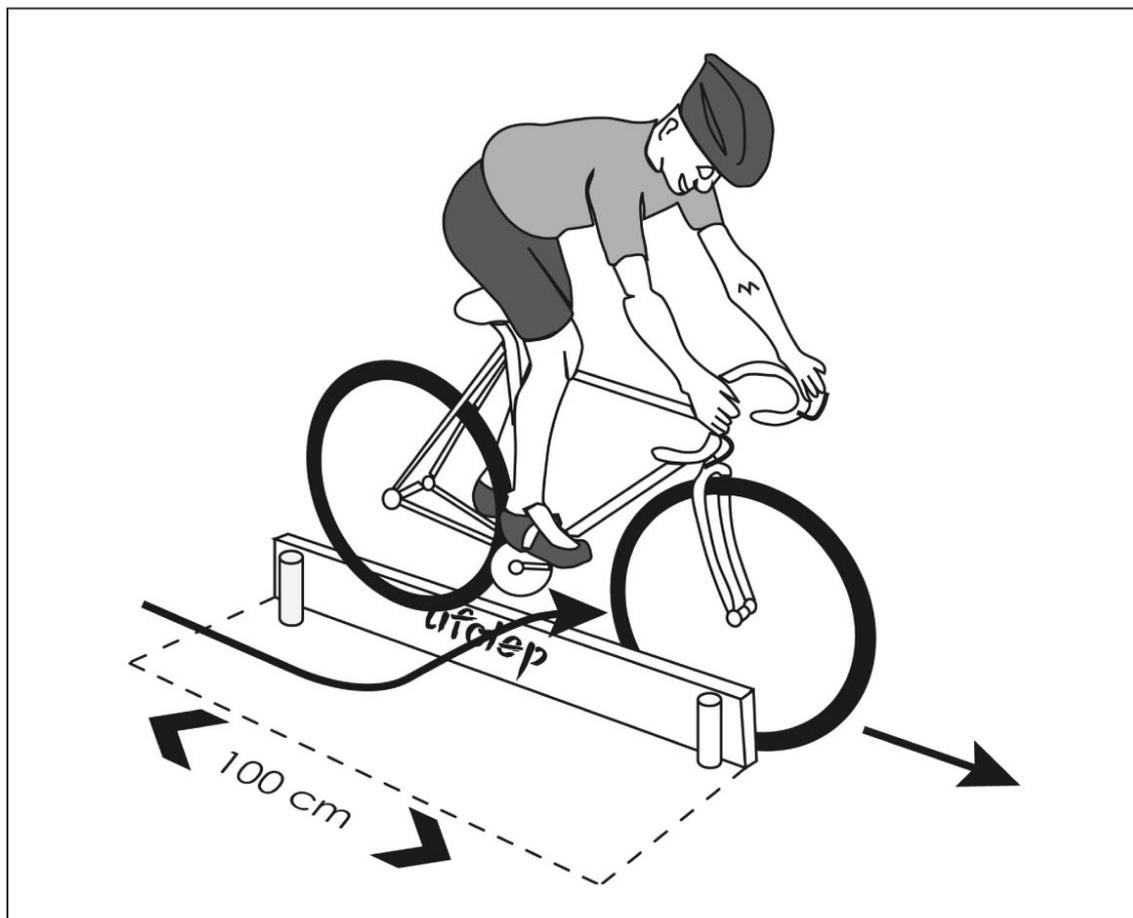
Conseils

- pour les débutants, commencer avec un élastique, puis poursuivre avec une bande de polystyrène, pour vaincre l'appréhension;
- faire corps avec son vélo;
- transférer le poids de son corps vers l'avant vers l'arrière.

Fiche n° 11

Sauter

Saut de liteau latéral



Buts

- maîtriser vitesse, équilibre, élévation et réception;
- développer les réflexes.

Spécifications matérielles

- un liteau
dimensions L 100 cm, l 3 cm, h 20 cm;
- élastique ou polystyrène.

Conseils

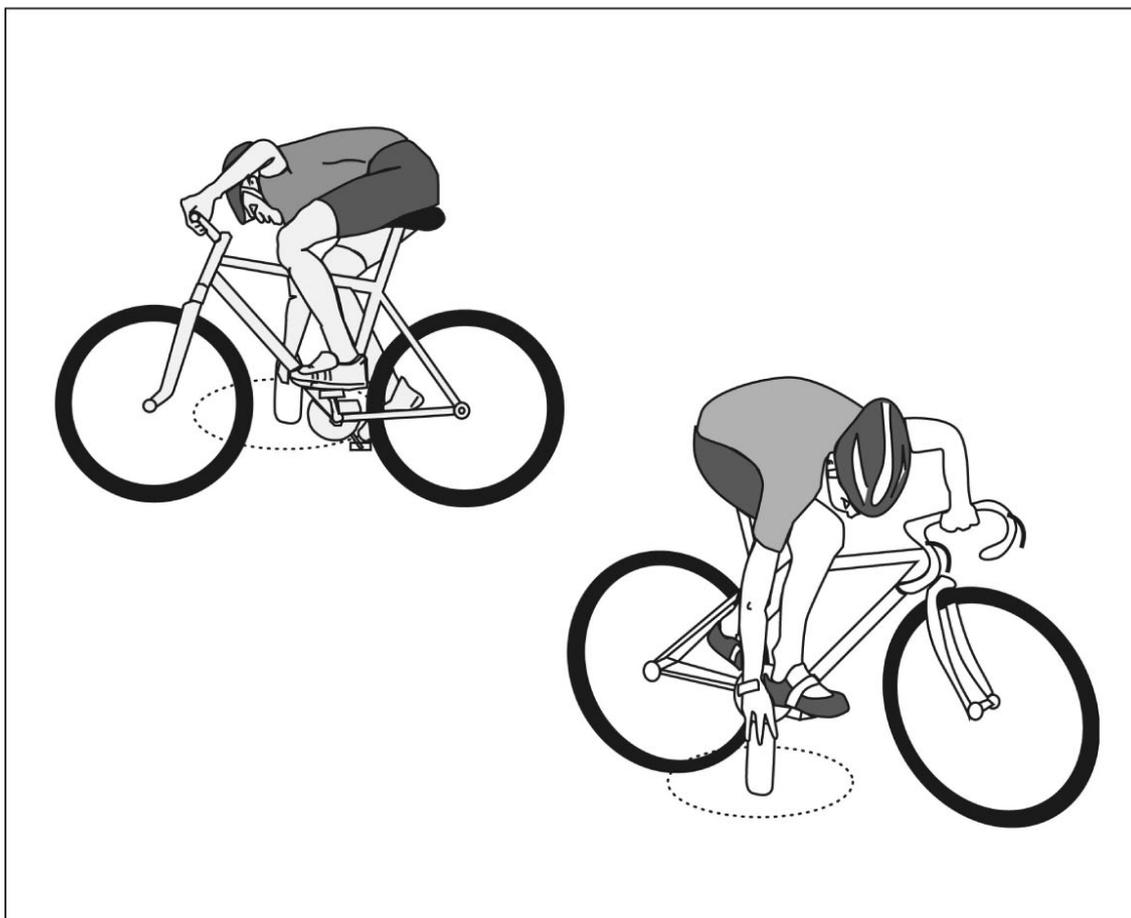
- commencer avec un élastique puis avec une bande de polystyrène;
- adapter sa vitesse par un freinage énergique à l'approche de l'obstacle;
- impulser une élévation de l'ensemble *cycliste-vélo*;
- cet exercice difficile sera abordé en fin de progression par des jeunes maîtrisant correctement le saut de face.

Fiche n° 12

VÉLO JEUNES UFOLEP

Ramasser

Pose et prise de bidon



Buts

- maîtriser la vitesse;
- maîtriser l'équilibre des appuis;
- assurer l'indépendance *main-regard*;
- assouplir le corps.

Spécifications matérielles

Bidon, foulard, balle, etc.

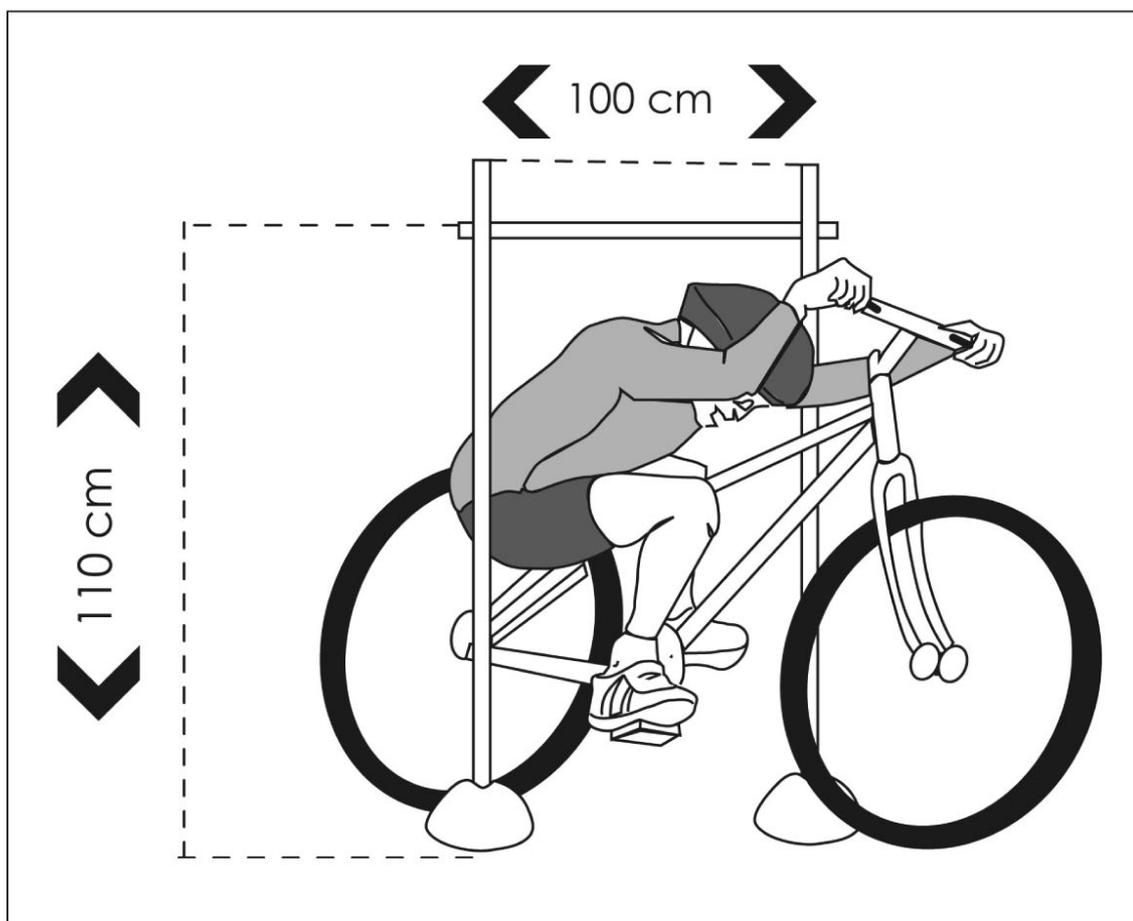
Conseils

- garder une main sur le haut du guidon près de la potence;
- fléchir le corps tout en tendant le bras de ramassage;
- on peut varier l'exercice en prenant le bidon sur un support bas et en le posant au sol dans un cercle, etc. (on peut changer d'objet (foulard, balle, etc.).

Fiche n° 13

Passer sous un obstacle

Passage sous portique



Buts

Maîtriser l'équilibre, éviter les obstacles bas et assouplir le corps.

Conseils

Réduire sa vitesse pour pouvoir prendre son temps lors du passage sous la barre.

Spécifications matérielles

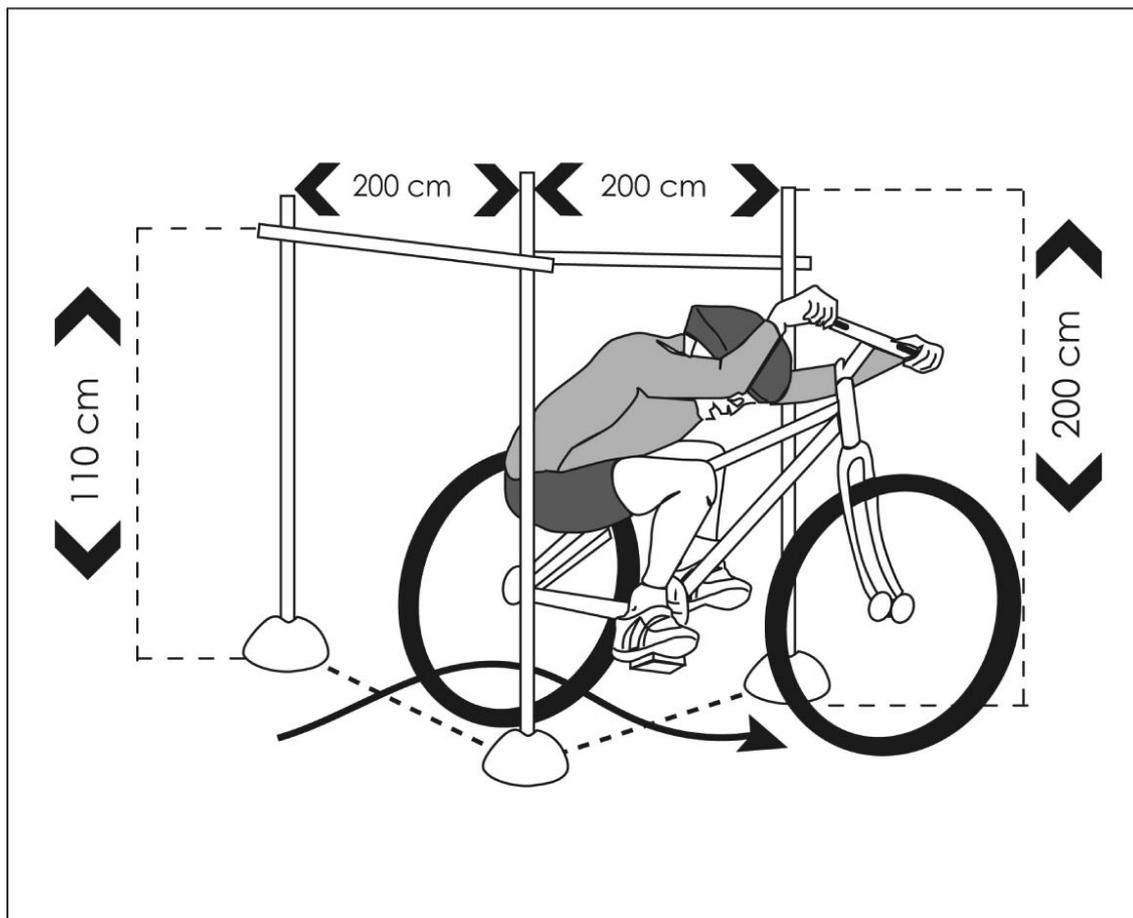
- deux plots de support;
- un portique composé de deux barres verticales et d'une barre horizontale.

Fiche n° 14

VÉLO JEUNES UFOLEP

Passer sous un obstacle

Passage sous double portique



Buts

- maîtriser l'équilibre;
- éviter les obstacles bas;
- assouplir le corps.

Spécifications matérielles

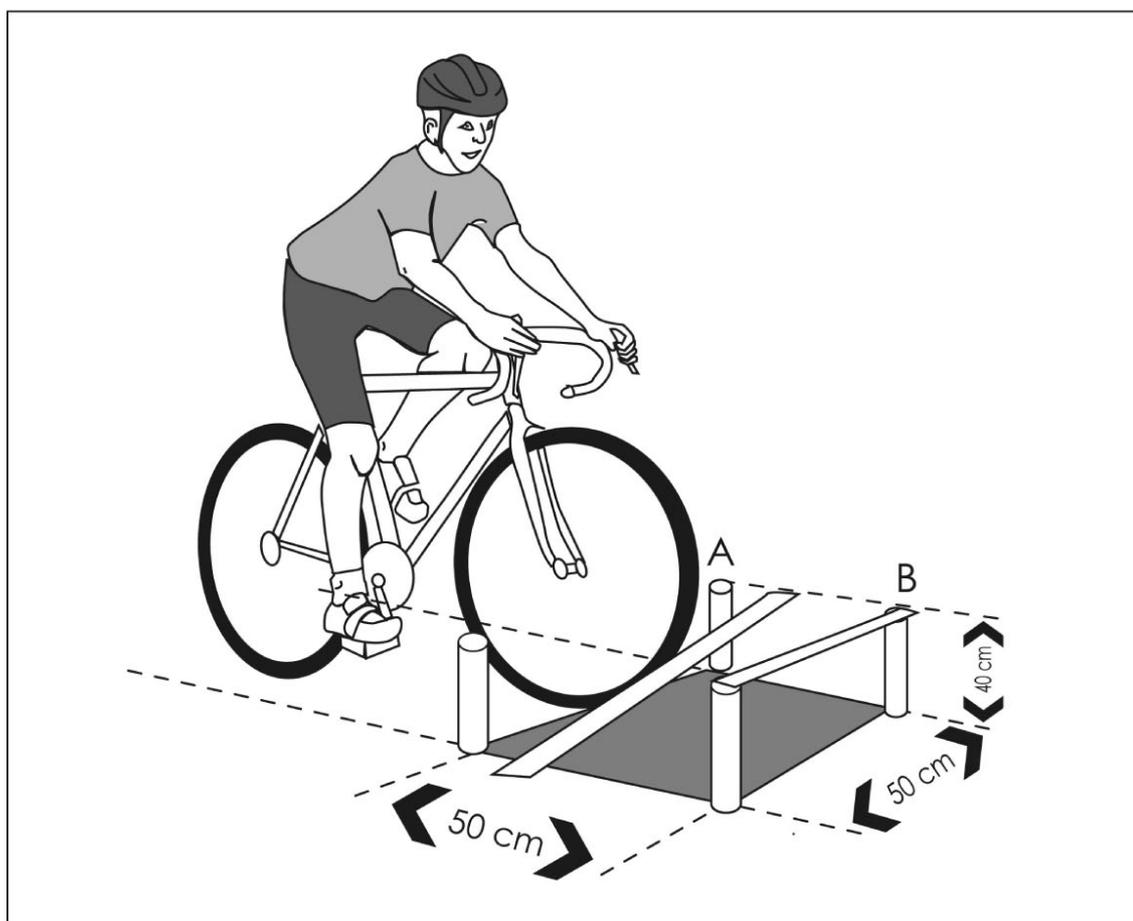
- trois plots de support;
- un portique composé de trois barres verticales et de deux barres horizontales.

Conseils

- réduire sa vitesse pour pouvoir prendre son temps lors du passage sous les barres;
- le mouvement sera amélioré en transformant le corps à droite ou à gauche selon l'agencement des portiques.

Fiche n° 15

Freiner Barre tombée



Buts

- contrôler sa vitesse;
- maîtriser le freinage d'urgence et l'équilibre qui en résulte.

Spécifications matérielles

- quatre rondins;
- deux planchettes.

Conseils

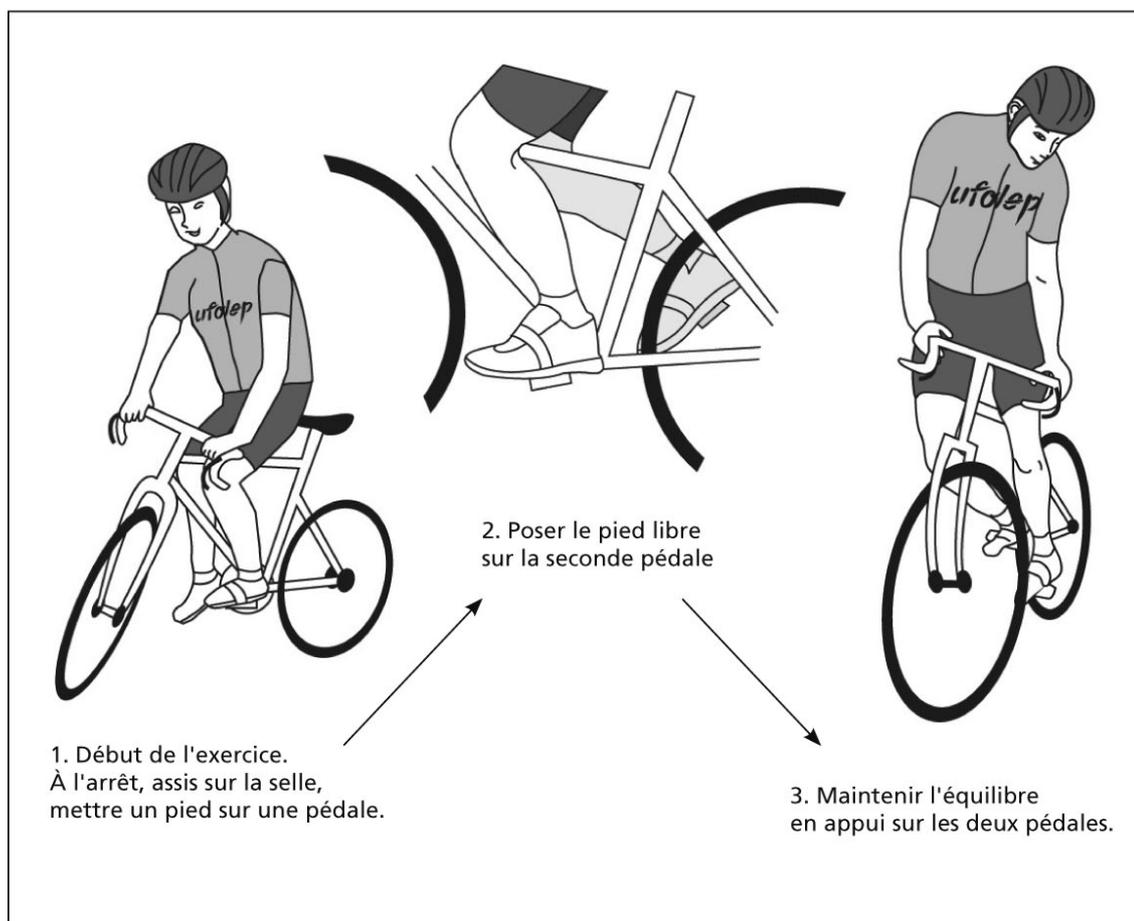
- éviter de bloquer les roues;
- on peut complexifier l'exercice en faisant tomber la barre A mais en s'arrêtant à proximité de la barre B sans la faire chuter;
- dans un parcours avec enchaînement de jeux, cet exercice se situe en fin de parcours; s'il y a un chronométrage, on arrête le chronomètre à la chute de la barre.

Fiche n° 16

Tenir en équilibre

Équilibre à l'arrêt

VÉLO JEUNES UFOLEP



Buts

Développer le sens de l'équilibre.

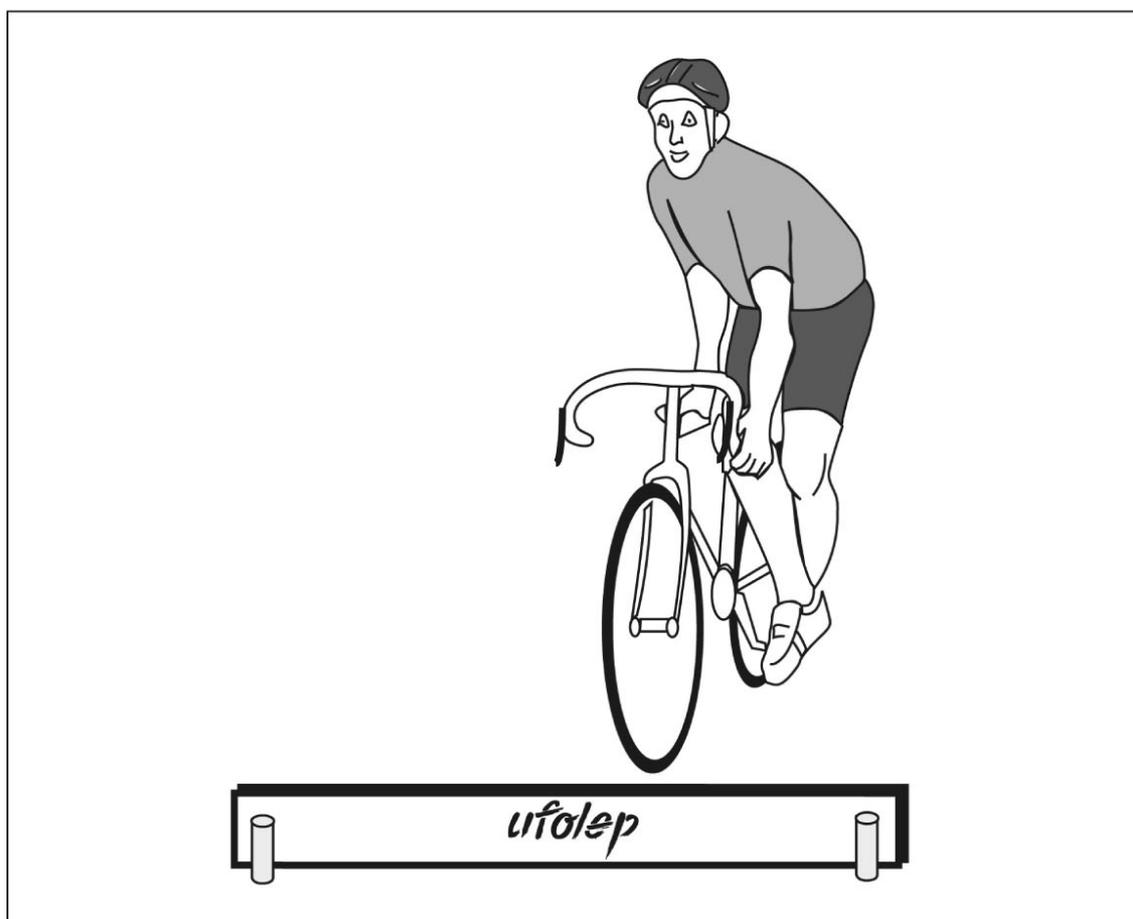
Conseils

- regarder droit devant;
- conserver la ligne des épaules parallèle au guidon;
- garder les pédales horizontales.

Fiche n° 17

Pousser, porter le cycle

Descente du vélo



Buts

Descendre du vélo rapidement.

Spécifications matérielles

- deux rondins;
- un liteau
dimensions L 100 cm, l 3 cm, h 20 cm;
- élastique ou polystyrène.

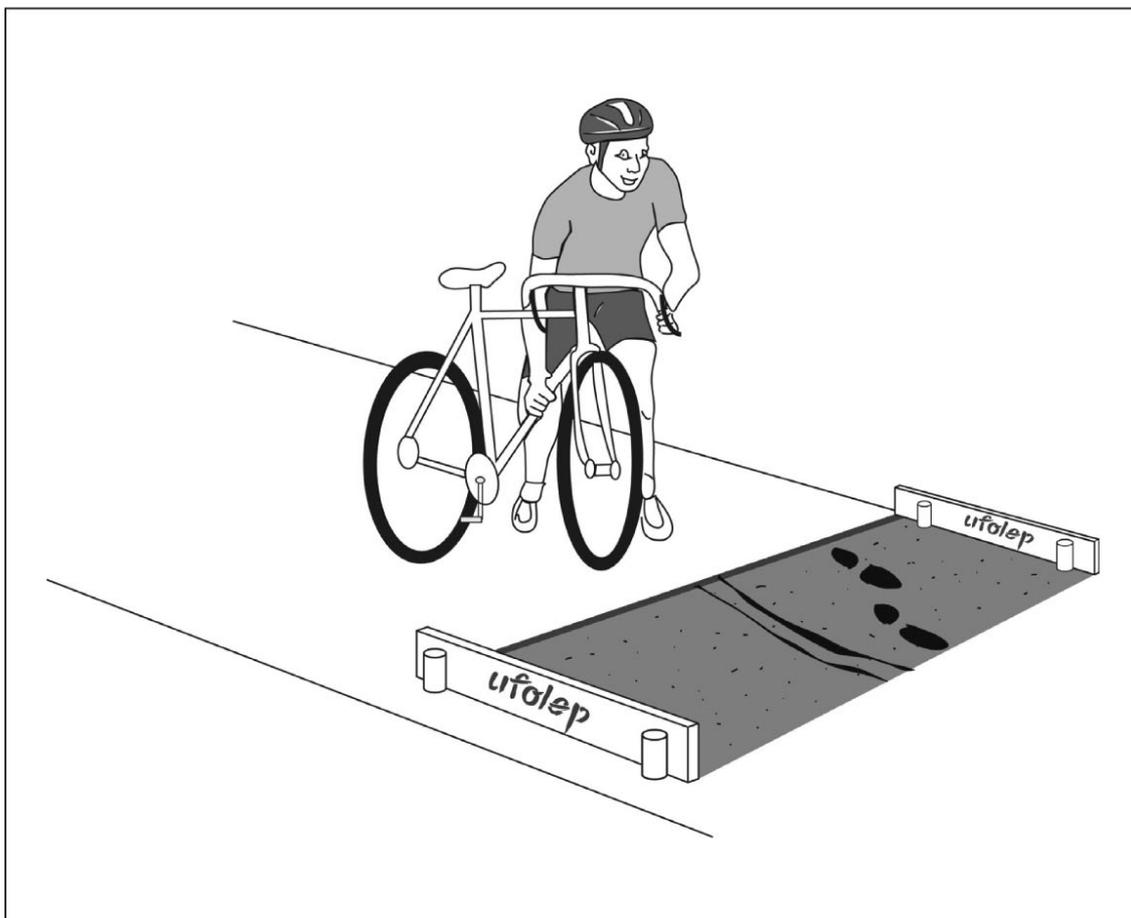
Conseils

- pour les débutants, faire d'abord des exercices de « patinette » avec un seul pied sur la pédale;
- on peut commencer avec un élastique et une bande de polystyrène.

Fiche n° 18

VÉLO JEUNES UFOLEP

Pousser, porter le cycle Soulever le tube oblique



Buts

Franchir un obstacle en poussant son vélo.

Spécifications matérielles

- deux liteaux;
- quatre rondins;
- bac à sable.

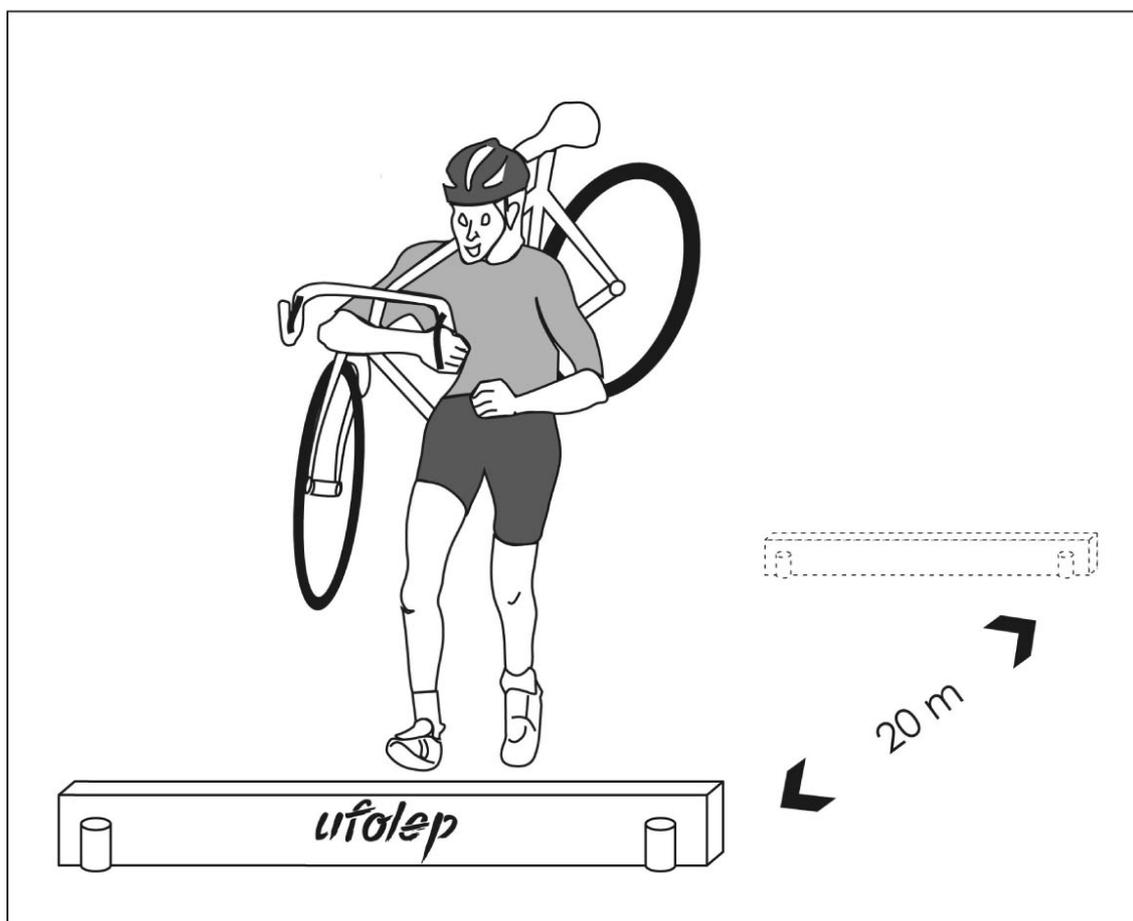
Conseils

- mettre la main gauche au guidon et la main droite au tube oblique;
- fléchir légèrement les jambes pour saisir le tube oblique et soulever le vélo.

Fiche n° 19

Pousser, porter le cycle

Portage sur l'épaule



Buts

Franchir un obstacle conséquent en portant son vélo.

Spécifications matérielles

- deux à quatre rondins;
- un à deux liteau(x)
dimensions L 200 cm, l 3 cm, h 20 cm;
- élastique ou polystyrène pour les débutants.

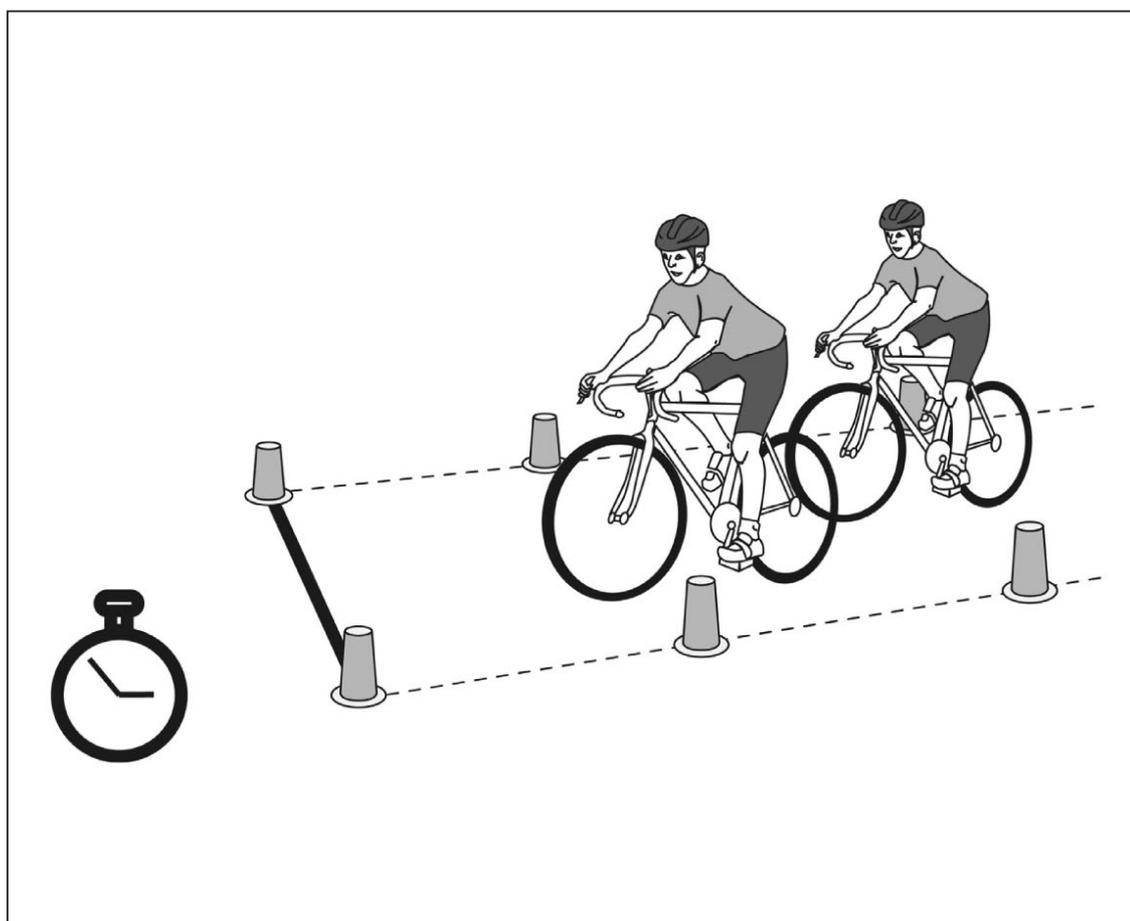
Conseils

- pour porter le cycle, mettre le cadre latéral sur l'épaule et une main au guidon au niveau de la potence;
- on peut complexifier l'exercice en rajoutant un second liteau.

Fiche n° 20

Se déplacer en groupe

Parcours chronométrés, courses de lenteur



Buts

Maîtriser son comportement au sein d'un groupe aussi bien rapide que lent.

Spécifications matérielles

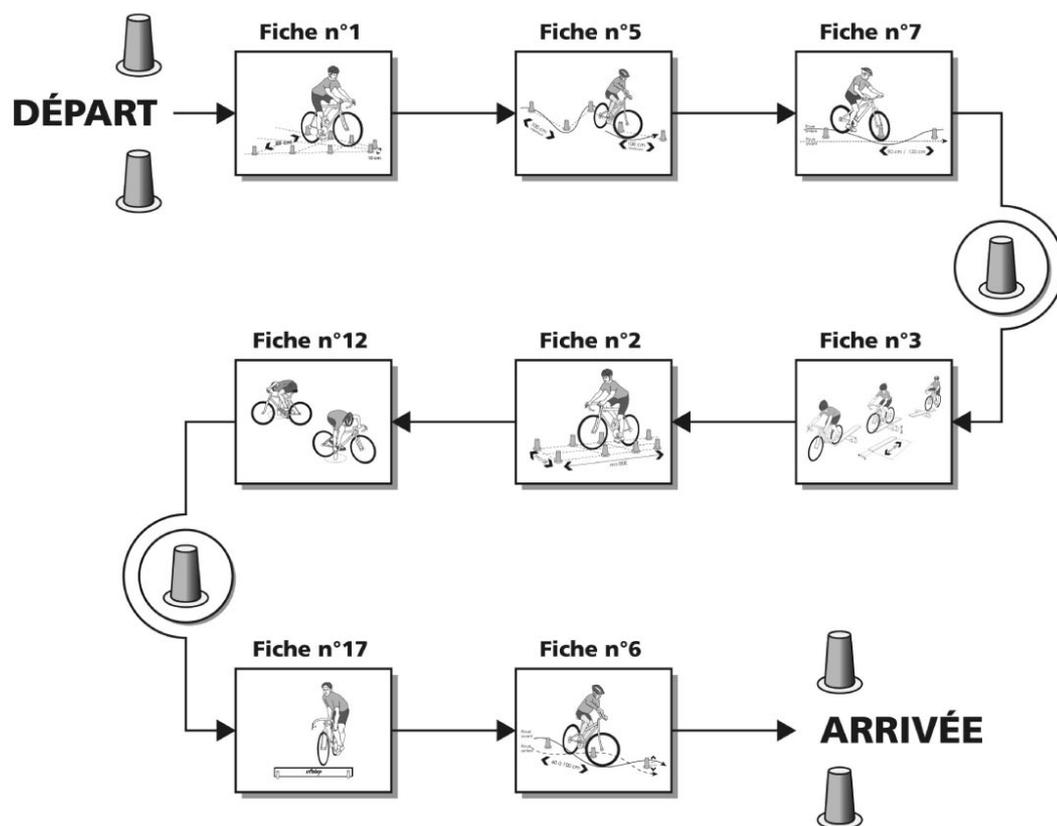
- nombre de plots variable;
- un chronomètre.

Conseils

- conserver sa ligne aussi bien à grande vitesse qu'au ralenti;
- adapter le nombre de cyclistes en fonction de la largeur disponible.

Exemples de jeux cyclistes

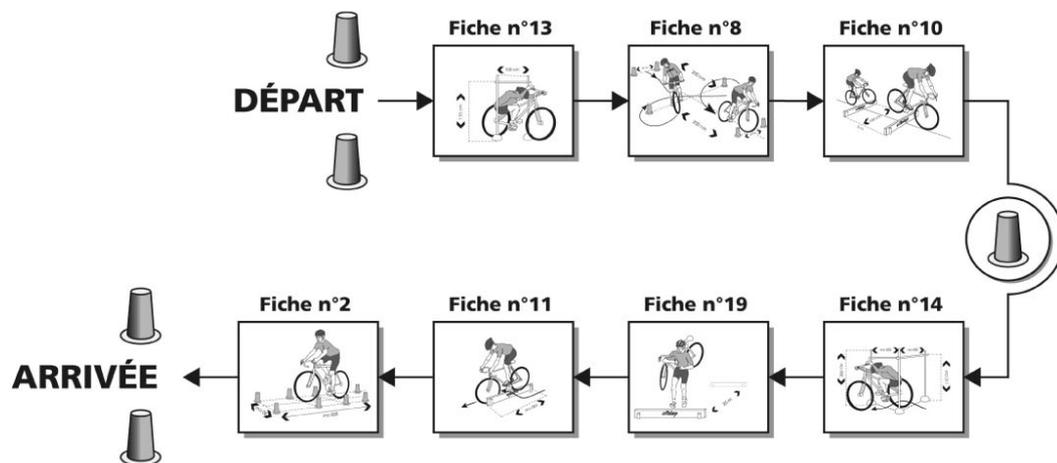
Exemple de parcours n° 1



Exemples de jeux cyclistes

VÉLO JEUNES UFOLEP

Exemple de parcours n° 2



C. II. 6. Le canevas d'une séance Vélo jeunes UFOLEP

Pour être profitables, les séances du groupe Vélo jeunes doivent être soigneusement préparées par les animateurs. Il est important de les structurer afin de proposer plusieurs situations aux jeunes : en règle générale, après l'accueil, elles comporteront un moment de mise en train, la partie centrale et le retour au calme.

1. L'accueil des jeunes

Les animateurs veilleront à accueillir individuellement les jeunes; ils pourront prendre contact avec les familles (évoquant la progression du jeune, réponse aux questions). Ils noteront les présences sur un document spécial pour contrôler la fréquentation. Un des animateurs profitera de ce moment pour vérifier le vélo et l'équipement de chaque jeune.

Si les arrivées des jeunes sont très étalées dans le temps, les animateurs ont intérêt à prévoir une activité ludique, type jeu de ballon, qui servira de début d'échauffement et évitera que les jeunes soient désœuvrés.

En règle générale, ce moment d'accueil ne s'éternisera pas et on passera rapidement au démarrage de la séance.

2. La mise en train

La mise en train est un moment utile permettant aux jeunes d'entrer progressivement dans la séance tant du point de vue physique que psychologique. Elle peut se dérouler sous forme d'échauffement avec un court footing, sous forme de quelques exercices physiques modérés ou sous forme de déplacement à vélo autour du plateau d'évolution ou à proximité immédiate.

3. La partie centrale de la séance

Celle-ci pourra être partagée en plusieurs parties :

- **Une séquence pratique** visant à développer chez les jeunes diverses qualités comme l'adresse, l'agilité, la souplesse, la vélocité, etc. Les exercices sont nombreux pour cultiver ces qualités (*voir les fiches du présent module C. II. 4*).

Les apports de cette séquence pourront être exploités au cours de la partie finale.

- **Une séquence théorique** permettant d'aborder les thèmes propres à la pratique du vélo comme connaissance du cycle, entretien du matériel, code de la route, sécurité, respect de l'environnement, repérage, orientation, etc. (*voir les modules informatifs du présent dossier, partie D*). L'animateur veillera à aborder des sujets proches de la pratique cycliste envisageable pour les jeunes ; il s'efforcera de les intéresser par une présentation la plus ludique possible et n'approfondira pas trop les notions sous peine de rendre la séquence fastidieuse. Cette partie sera un moment de repos physique.

- **Une séquence finale jeu** avec possibilité de classement des jeunes. Cette séquence est destinée à motiver les jeunes. Elle servira d'application de la séquence pratique ou des séances précédentes. L'animateur fera preuve d'imagination pour concevoir des situations et les diversifier au fil des séances. Il veillera à ce que les jeux ne fassent pas appel à une trop grande part de résistance.

4. Le retour au calme

Le retour au calme pourra s'effectuer au cours d'un rapide bilan de la séance avec les jeunes, en évoquant la ou les futures séances, en rangeant le matériel, en nettoyant les vélos, éventuellement en partageant une collation légère (certaines associations la proposent systématiquement).

Les animateurs veilleront obligatoirement à ce que chaque enfant quitte la séance du groupe Vélo jeunes dans les conditions prévues avec la famille ou le responsable légal.

5. L'adaptation de la structuration des séances

Selon le contenu des apprentissages envisagés par les animateurs au cours de la séance, en fonction de la météo, la structuration de cette dernière pourra varier. Par exemple, si on travaille sur le repérage avec plan en souhaitant sortir sur le terrain, on pourra proposer une séance Vélo jeunes avec seulement deux séquences :

un travail théorique sur le plan et la sortie qui jouera à la fois le rôle de séquence pratique et le rôle de séquence jeu.

L'important est de conserver une cohérence dans la construction de la séance du groupe Vélo jeunes.

La construction de séances avec des structurations différentes est un moyen d'éviter la monotonie dans l'animation du groupe Vélo jeunes tout au long de la saison sportive.

Vélo jeunes UFOLEP

Modules informatifs

D.I. Réfléchir à la place du cyclisme dans les activités des jeunes

D. II. Se vêtir pour pratiquer le vélo

D. III. Se repérer, s'orienter. Suivre, créer un itinéraire

D. IV. Appliquer le code de la route à vélo

D. V. Se comporter en jeune vététiste citoyen

D. VI. S'alimenter, s'hydrater

D. VII. Connaître les traumatismes courants chez le jeune cycliste



D. VIII. Organiser une sortie vélo route ou VTT

D. IX. Organiser un séjour cycliste pour les jeunes

D. X. Pratiquer le bicross en UFOLEP

D. XI. Pratiquer le bike trial en UFOLEP

CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

D. I. Réfléchir à la place prise par le cyclisme dans les activités des jeunes

Les dirigeants et animateurs sportifs qui créent un groupe Vélo jeunes sont passionnés par l'activité cycliste et sont convaincus de ses aspects positifs. Mais attention, afin que cette pratique contribue au développement harmonieux des jeunes il faut adopter des comportements pertinents en fonction des caractéristiques de leur âge.

1. Diversifier les activités physiques du jeune

Sur le plan psychomoteur et physique, l'initiation au cyclisme développe la motricité (coordination, latéralité, synchronisation,...) et favorise le développement musculaire des membres inférieurs. Mais sachant que la ceinture abdominale, le dos et les bras sont peu sollicités il est conseillé la pratique d'une autre activité physique mettant en œuvre les groupes musculaires de la partie supérieure du corps (natation, aviron, basket-ball, handball, volley-ball, badminton, etc.).

D'autre part, les médecins pensent que **pour favoriser un bon développement osseux des jeunes, il est préférable d'encourager la pratique de plusieurs disciplines jusqu'à l'adolescence. C'est lorsque le jeune a quasiment sa morphologie définitive qu'il peut se consacrer à la pratique d'une activité sportive exclusive.** Il est souhaitable de jouer sur la complémentarité des activités selon l'âge et le tempérament des jeunes ; on peut ainsi associer un sport individuel à un sport d'équipe ou encore un sport de coordination à un sport d'endurance.

Ces considérations doivent faire prendre conscience aux dirigeants et animateurs des groupes Vélo jeunes UFOLEP que les activités qu'ils proposent à leurs adhérents ne sont pas les seules que ces derniers pratiquent. En particulier, ils doivent intégrer que la pratique bien conduite d'une autre activité physique n'entre pas en concurrence avec le cyclisme mais au contraire, de façon complémentaire, est favorable au développement du jeune. Ils doivent aussi être conscients que le jeune peut avoir d'autres formes de loisirs que l'activité sportive.

2. Doser les efforts des jeunes cyclistes

Le jeune est un être en développement permanent, il est donc fondamental de ne pas nuire à son développement par un excès d'activité physique.

Il faut avoir à l'esprit que les exercices physiques ne se limitent pas à ceux pratiqués dans le cadre de l'association et on doit intégrer la durée de l'éducation physique à l'école dans le temps hebdomadaire d'activité physique d'un jeune.

Chaque jeune réagissant différemment à une fréquence et à une intensité d'activité physique identique on ne peut établir de durée type pour une pratique bénéfique ; toutefois les durées hebdomadaires globales suivantes peuvent être proposées pour des jeunes ne présentant pas d'avis médical défavorable :

- Entre 5 et 6 ans : 2 heures
- Entre 6 et 7 ans : 3 heures
- Entre 7 et 8 ans : 4 heures
- Entre 8 et 10 ans : 5 heures
- Entre 10 et 12 ans : 6 heures
- Entre 12 et 14 ans : 7 heures
- A partir de 14 ans : 8 heures

Il convient d'être particulièrement prudent avec des adolescents que l'on initie à la compétition. L'augmentation de la taille et du poids de l'adolescent s'effectue généralement entre treize et dix huit ans. Cette période de croissance occasionne une fatigue très profonde à laquelle peut s'ajouter pour le jeune sportif celle occasionnée par un entraînement.

Lors de cette période délicate les responsables de l'entraînement doivent, si possible, collaborer avec un médecin du sport. Ils ne devront jamais perdre de vue qu' « il vaut mieux en faire moins que trop ».

3. Respecter la psychologie du jeune

La personnalité et le caractère de l'enfant et de l'adolescent sont en évolution constante. Il est bien connu que l'adolescence est un moment critique où des tas de problèmes se posent au jeune. Comme cette période de la vie est difficile à négocier il n'est pas souhaitable d'ajouter le stress supplémentaire occasionné par une obligation de résultat lors d'une rencontre sportive ou d'une compétition.

La pression venant en général de l'entourage et notamment des parents, **les animateurs du groupe Vélo jeunes veilleront à ne pas prendre l'activité sportive trop au sérieux et s'assureront que les familles n'exercent pas une pression inconsidérée sur les jeunes sportifs.** Dans ce but, les finalités du groupe Vélo jeunes devront être présentées aux familles au moment de l'inscription et rappelées si nécessaire en cours de saison ; lors des rencontres sportives les responsables prendront des dispositions afin que les proches présents sur le site conservent une attitude non perturbante pour les jeunes cyclistes aux abords des zones d'évolution.

Pour les jeunes participant à des initiations à la course on veillera à ce qu'il n'y ait pas multiplication d'entraînements libres de plus en plus longs et rapides répondant à l'attente pressante de familles en vue de transformer les adolescents en champions. Trop « d'enfants champions », exagérément poussés, souffrent d'une saturation morale et l'envie et la passion pour le sport pratiqué disparaissent peu à peu.

En règle générale, on s'occupera des jeunes avec sagesse, patience et en conservant au maximum sa bonne humeur ; l'initiation au cyclisme (comme à toute discipline) doit rester un plaisir visant essentiellement à l'épanouissement du jeune et ne pas devenir une « galère » pour lui.

Pour s'éviter un carton rouge en tant qu'accompagnateur

- Ne pas gronder les enfants à l'issue d'exercices manqués dans un atelier d'adresse.
- En bike trial, laisser les jeunes réaliser leur passage en se tenant hors des limites des zones, garder le silence pendant l'évolution ; ne pas profiter des déplacements interzones pour les gronder suite à des pénalités.

A méditer

« Aucune médaille ne vaut la santé d'un enfant ». Jacques Personne dans *Le Sport pour l'enfant. Ni records ni médailles. Conseil aux parents.* Edition l'Harmattan 1993.

D. II. Se vêtir pour la pratique du vélo

En ce qui concerne la tenue des jeunes cyclistes, l'animateur veillera à deux de ses aspects: les vêtements proprement dits et les protections.

1. Les vêtements pour monter à vélo

- Préconiser des **vêtements de sport** en évitant les pantalons de survêtement trop larges. Pour les sorties fréquentes et plus longues l'idéal est le **port d'un habillement adapté au cyclisme** (surtout un cuissard ou un collant long).
- Conseiller aux jeunes le port de **vêtements clairs** pour être le plus visible possible ; si l'association se procure des maillots les responsables doivent avoir cette préoccupation à l'esprit.
- Lors de sorties longues **veiller à la gestion des vêtements portés par les jeunes cyclistes** :
 - En effet, les enfants de moins de 12 ans ne connaissent pas leurs limites physiques et ne sont pas sensibles à la notion de chaleur. Souvent ils sont en « nage » sans penser à quitter un vêtement et, lors d'une pause, ils peuvent prendre froid. Il faut donc être vigilant vis-à-vis de ce risque.
 - De même, en période froide, sachant que les enfants sont plus sensibles au froid que les adultes, il vaut mieux prévoir des vêtements chauds et veiller attentivement aux changements de la température ambiante.
- Pour les **chaussures**, conseiller les modèles de sport avec semelle crantée et rigide. Penser à faire attacher correctement les lacets.

2. Les protections à vélo

- Quel que soit le type de vélo ou d'activité cycliste, obliger les jeunes au **port du casque**, été comme hiver. **Porter le casque doit devenir un réflexe.** Il est utile non seulement en cas de chute, mais aussi pour éviter les éraflures ou les blessures causées par les branchages dans le cas de pratique du VTT dans la nature. Vérifier que le modèle porte la marque CE et qu'il protège toute la tête, tempes comprises, sans empêcher de voir et d'entendre. Veiller à ce qu'il soit bien arrimé sur le crâne avec **la jugulaire qui doit rester attachée durant toute l'activité.**
- Recommander le port de **gants ou mitaines** qui augmentent le confort en amortissant légèrement les secousses et en limitant l'apparition d'ampoules mais aussi en protégeant les mains en cas de chute.
- Les enfants de moins de 10 ans sont très sensibles aux UV. Pour des sorties importantes, notamment lors de séjours en montagne, ne pas hésiter à leur faire porter de **véritables lunettes de soleil**. De plus, elles protègent des projections de boue, des poussières et des insectes.
- Pour une pratique prolongée du vélo en été, un **coup de stick sur les lèvres** et une **crème protectrice pour la peau**, type écran total, complètent efficacement la protection.

D. III. Se repérer, s'orienter. Suivre, créer un itinéraire

Pour un jeune, les activités dans un groupe Vélo jeunes UFOLEP ne peuvent être vraiment profitables que si elles contribuent à développer son autonomie. En particulier, le jeune doit acquérir les connaissances lui permettant de se repérer dans son environnement, de se repérer dans un milieu mal ou pas connu, de suivre un itinéraire à partir d'un balisage ou d'une carte et d'en concevoir un pour lui ou pour ses camarades d'association.

A cet effet, les animateurs du groupe Vélo jeunes doivent prévoir des ateliers variés et ludiques avec un maximum de pratique ; ce module donne quelques pistes pour les aider à mener à bien cette tâche.

1. Utiliser les plans et cartes : un esprit à développer

Bien des cyclistes adultes négligent l'utilisation des plans et cartes et se contentent de suivre les itinéraires qu'ils connaissent délaissant ainsi des voies intéressantes, mais moins évidentes, situées bien souvent non loin de chez eux.

Pourtant, un examen préalable de la carte multiplie les possibilités de parcours, conduit souvent à des découvertes rendant ainsi la pratique du vélo plus attrayante.

Les animateurs des groupes Vélo jeunes veilleront à développer l'utilisation de la carte par les jeunes les conduisant ainsi à exploiter au maximum les richesses du milieu en autonomie et avec plaisir.

2. Plans, cartes et guides utiles au cycliste

Les publications de plans et cartes sont nombreuses. Pour la pratique cycliste nous retiendrons les types les plus courants largement diffusés.

a) Les plans :

Ils sont divers. Chaque commune un peu importante édite un plan facile à se procurer, notamment auprès de l'Office de tourisme ou du Syndicat d'initiative local.

Les plans concernant généralement les agglomérations, on les utilisera peu à vélo car le milieu urbain n'est pas très propice à la pratique du vélo en groupe.

Par contre, **le plan est très pratique pour l'initiation au repérage, à l'orientation** ; il est très utile pour des déplacements à pied dans le cadre de l'apprentissage, notamment avec les enfants les plus jeunes.

b) Les diverses cartes routières :

Les plus connues sont produites par les éditions Michelin et par l'Institut géographique national (IGN) mais d'autres éditeurs comme Recta Foldex, Didier Richard ou Taride réalisent aussi des cartes routières.

Plusieurs types de cartes routières, très faciles à se procurer, sont utilisables à vélo :

- **Carte routière et touristique Michelin au 1/200 000** – 1cm = 2 km. La couverture de la France métropolitaine est assurée par 17 cartes.

- **Carte routière et touristique Michelin, série local au 1/175 000** – 1 cm = 1,75 km, couvrant en général 2 départements. Il existe 45 cartes dans cette série.

- **Cartes départementales IGN (Institut géographique national) au 1/125 000 ou 1/140 000** avec routes aux couleurs de la signalisation. Il existe 91 cartes de ce type.

c) Les cartes topographiques :

Les cartes topographiques présentent beaucoup plus de détails que les cartes routières.

- **Cartes topographiques TOP 100, IGN au 1/100 000** – 1cm = 1km. Ces cartes sont plus spécialement destinées à l'établissement de promenades à vélo ou en voiture. Elles comportent de nombreux renseignements touristiques. Il en existe 74.

- **Cartes topographiques TOP 25, IGN au 1/25000** – 1cm = 250 m ou 4cm = 1km. Ces cartes couvrent l'ensemble des zones touristiques (littoral, massifs forestiers ou montagneux) ; elles sont précises, détaillées et riches en informations. Les cyclistes les réserveront plutôt pour la pratique du VTT.

- **Cartes topographiques, série bleue, IGN au 1/25 000**. Elles couvrent toute la France, hors des zones couvertes par les cartes TOP 25. Ces cartes sont essentielles pour l'élaboration de circuits VTT.

Se procurer des cartes

Les cartes Michelin sont largement diffusées dans les maisons de la presse ainsi que les cartes IGN. Pour l'IGN, il existe un catalogue annuel et l'on peut acquérir les cartes directement sur Internet à l'adresse : www.ign.fr

Les cartes IGN au 1/25 000 sont aussi disponibles sur CD Rom.

d) Les guides avec circuits

Des offices de tourisme, certaines collectivités territoriales, des éditeurs divers et la presse spécialisée cyclisme diffusent des guides à l'usage des cyclistes avec des propositions de circuits (route ou VTT) permettant de découvrir des secteurs géographiques.

Il peut être intéressant de les consulter quand en particulier on se rend dans une région que l'on ne connaît pas ou mal car ces documents comportent en sus des renseignements touristiques, patrimoniaux et environnementaux.

Il faut présenter ce type de guides aux enfants pour leur donner l'habitude de se documenter.

Les topoguides édités par la Fédération française de randonnée pédestre (FFRP), d'abord prévus pour les randonneurs pédestres, permettent aussi de découvrir à VTT de très beaux circuits car les éditions récentes comportent un logo indiquant si le parcours est ouvert aux VTT. Se renseigner sur place pour les circuits ne comportant pas de logo.

Jeu : Chercher les intrus

Quand les jeunes seront familiarisés avec les cartes utiles au cyclisme, on pourra leur proposer en bloc une série de cartes diverses (avec certaines totalement inutiles pour le vélo).

Puis on leur demandera d'écarter les cartes non appropriées au tracé de circuits cyclistes dans une région géographique donnée.

3. Se familiariser avec plans et cartes

a) Le plan

Le plan est le document le plus proche du contexte de vie des jeunes. Il permet aux enfants de repérer les rues et voies de circulation, les quartiers, les édifices publics (mairie, poste, école,...) les installations sportives, les parcs et jardins publics.

Grâce au plan, on pourra apprendre aux enfants membres du groupe Vélo jeunes à :

- situer les lieux d'habitation de chacun et à les différencier les uns des autres ;

- choisir un ou plusieurs parcours pour se rendre à pied puis à bicyclette de l'association au domicile d'un enfant ;
- se référer au plan pour aller chez cet enfant ;
- représenter sur le plan le parcours réalisé.

Du matériel pédagogique adapté

Il faut disposer d'un nombre de plans suffisant pour que tous les enfants participent aux manipulations.

Il est utile de prévoir suffisamment de photocopies de plans pour pouvoir bien travailler, notamment surligner. On peut utiliser du papier calque ou mieux des transparents avec stylos adaptés pour réaliser des exercices et jeux avec tracés.

Lors de sorties à l'aide du plan, il peut être utile de protéger ce dernier dans une pochette plastique.

b) La carte routière

Pour commencer par le plus facile, on conduira les enfants à identifier les éléments principaux et structurants représentés sur la carte par des symboles.

- Ville
- Village, hameau
- Autoroute
- Voie à grande circulation
- Route nationale
- Route départementale
- Route ou voie communale
- Voie non revêtue
- Piste cyclable
- Cours d'eau et plans d'eau
- Voie ferrée
- Massif boisé et forêt

En relation avec l'éducation routière on expliquera aux jeunes les voies interdites aux cyclistes (autoroute, voies à grande circulation), les voies déconseillées (routes nationales).

On intéressera ensuite les jeunes aux pictogrammes représentant des points très utiles pour se repérer lors d'une sortie à vélo.

- Eglise ou chapelle
- Cimetière, calvaire (croix de carrefour)
- Château, ruines, château d'eau
- Aérodrome, ...

Ateliers : Le bon tracé

- L'animateur distribue aux jeunes la description écrite d'un itinéraire et plusieurs photocopies de tracés, dont celui correspondant exactement à la description et des tracés proches. Il faut trouver le tracé correspondant exactement à l'itinéraire décrit.

- Inversement, l'animateur distribue un itinéraire tracé sur carte et plusieurs descriptifs écrits dont le bon ; les jeunes doivent le retrouver.

- L'animateur distribue des tracés de circuits certains comportant des passages sur des voies interdites ou déconseillées ; les jeunes doivent écarter les circuits non adaptés au cyclisme.

- Plus difficile et pour les plus âgés : L'animateur lit lentement un descriptif d'itinéraire, les enfants le tracent au fur et à mesure sur une copie de carte ou sur un calque superposé à la carte.

c) La carte topographique au 1/25 000

La démarche de familiarisation avec la carte topographique est particulièrement intéressante.

Comme pour la carte routière, on conduira les enfants à identifier les éléments principaux et structurants de la carte en s'aidant de la légende. On identifiera :

- Villages et hameaux
- Voies de communication (routes et chemins, les symboles diffèrent de ceux de la carte routière)
- Sentier balisé, ce qui signifie que l'on peut vraisemblablement l'emprunter à VTT
- Cours d'eau et plan d'eau

On trouve davantage de détails sur la carte topographique au 1/25 000 que sur la carte routière.

Les couleurs sont plus parlantes que sur les cartes routières :

- la couleur verte signifie la présence de végétation sous formes diverses. Le recours systématique à la légende est indispensable pour une lecture fine des symboles ;
- la couleur bleue est utilisée pour l'eau ;
- le blanc a diverses significations, il correspond en particulier à certaines surfaces cultivées, il faut aussi recourir à la légende.

La représentation du relief :

La carte topographique au 1/25 000 permet, avec une certaine habitude et pour les plus grands, de visualiser le relief et les grandes lignes du paysage.

- Le relief est représenté par des **courbes de niveau**.

Une courbe de niveau est une ligne imaginaire qui relie les points de même altitude, comme si la hauteur à représenter sur la carte était découpée en gradins ; plus les courbes de niveau sont serrées sur la carte plus la pente est forte.

Les courbes de niveau sont séparées les unes des autres par la même différence de hauteur. Cette différence, ou équidistance, varie en fonction des cartes ; il faut donc se reporter à la légende.

Les courbes tracées d'un trait plus épais sont les **courbes maîtresses**, elles portent l'altitude.

- Pour comprendre dans quel sens vont les pentes, où sont les vallées et les hauteurs on s'aide des différentes cotes d'altitude indiquées çà et là sur les courbes de niveau.

Une aide supplémentaire à la compréhension est fournie par les chiffres indiquant l'altitude : le haut des chiffres indique le haut de la pente et leur base correspond au bas de la pente.

- Des effets d'ombre ou estompage facilitent également la perception du relief ; ces effets sont représentés comme si une lampe située en haut à gauche de la carte éclairait le relief.

Jeu : Faire parler la carte

Sous forme de jeu demander aux jeunes de trouver, le plus rapidement possible, sur une portion précise de carte :

Le nom de deux ruisseaux, les numéros de trois routes départementales, l'altitude du point le plus élevé du secteur, le nom de deux hameaux, etc.

4. Se repérer et s'orienter sur le terrain avec carte ou plan

Quand les jeunes ont apprivoisé la signification du plan ou de la carte, ils doivent utiliser ces outils sur le terrain.

Il est alors nécessaire de travailler à l'extérieur sur un espace suffisamment vaste.

Deux actions sont alors nécessaires :

- **orienter son plan ou sa carte,**
- **repérer sur le terrain les éléments portés sur le plan ou la carte.**

a) Orienter le plan ou la carte

- Il faut d'abord repérer les quatre directions cardinales.

En principe tous les plans et cartes sont dessinés en plaçant le nord en haut de la carte avec en conséquence l'est à droite, le sud en bas et l'ouest à gauche.

- Il faut ensuite orienter correctement le plan ou la carte, c'est-à-dire faire coïncider le nord de la carte avec le nord réel.

Plusieurs cas se présentent alors :

- **Sans boussole ni montre à aiguilles, en milieu assez ouvert :** repérer des points évidents autour de vous ; chercher leurs symboles sur la carte et orienter cette dernière de façon à ce que ces symboles soient placés comme dans la réalité.
- **Avec une montre à aiguilles avec soleil repérable :** diriger l'aiguille des heures vers le soleil. Le sud se trouve à la bissectrice de l'angle formé par l'aiguille des heures et le chiffre 1 (heure d'hiver) ou le chiffre 2 (heure d'été). Vous avez la direction du sud donc celle du nord, maintenant orientez votre carte. *Exemple :* « J'ai un château d'eau droit devant moi et une carrière sur ma gauche. Voilà les deux symboles sur la carte. Je dois la placer de façon à ce que le symbole du château soit face à moi et celui de la carrière sur la gauche. »
- **Avec une boussole :** Faire coïncider l'aiguille avec la marque du nord portée sur le cadran de la boussole.
Maintenant, manipuler la carte de façon à ce que sa direction du nord coïncide avec celle indiquée par la boussole.

L'utilisation de la boussole ne prendra jamais le pas sur l'observation du milieu en relation avec le plan ou la carte afin de favoriser chez le jeune le sens de l'observation.

Des jeux d'orientation

Le travail avec le plan ou la carte peut conduire sur le terrain à des jeux d'orientation à pied.

Il est par suite possible de proposer des parcours d'orientation à VTT. Ces derniers sont très éducatifs et contribuent à développer chez les jeunes le goût de la pratique sportive multi activités.

b) Repérer sur le terrain des éléments dessinés sur la carte

Maintenant que le jeune sait lire et orienter son plan ou sa carte le repérage sur le terrain d'éléments portés sur la carte est beaucoup plus aisé.

Evoquons ce repérage à l'aide d'un exemple :

« Sur ma carte, je vois le pictogramme d'une croix au niveau de laquelle je dois tourner à droite. Comment repérer cette croix sur mon parcours ? »

- Ma carte étant orientée, je remarque que la croix se situe 1,5 km après la traversée de la N 113.
- Je regarde l'environnement : au loin, j'aperçois un panneau annonçant un STOP. Donc je dois sûrement être sur le bon chemin et continuer après le carrefour.
- Effectivement, en arrivant au carrefour c'est bien la N 113, la croix est proche ! »

Faire ainsi le point doit devenir une habitude pour les jeunes. Ces derniers doivent conduire le groupe à tour de rôle et pour ancrer cette habitude il est important de faire contrôler le cheminement en faisant le point de temps en temps au cours des sorties et en anticipant sur ce que l'on va découvrir :

« On vient de traverser la voie ferrée, on tournera à la 1^{ère} route à gauche et on roulera alors le long du lac. »

Avant le départ, un examen attentif du parcours tracé sur carte est conseillé pour essayer de repérer les passages clefs. On peut ainsi décider des points d'arrêt, d'un lieu de pique-nique, on peut prévoir les côtes, etc. Cet examen préalable permet de surcroît à chacun de s'appropriier mentalement le parcours.

Pédagogie : L'erreur source d'apprentissage

Si au cours d'une sortie le groupe commet une erreur de parcours, les membres de l'encadrement veilleront à faire découvrir cette erreur par les jeunes en leur conseillant une vérification sur carte.

5. Trouver la distance sur le terrain avec la carte

La carte nous fournit un renseignement fondamental, il s'agit de la distance élément essentiel pour établir un parcours.

a) Lecture directe de la distance

Les cartes routières portent des indications de distance. Il suffit donc pour calculer la distance totale d'ajouter la longueur des différents tronçons.

Certains tronçons ne portant pas d'indication de distance on estime cette dernière par comparaison avec des tronçons à peu près équivalents qui eux portent la distance.

b) Lecture et calcul de distance à l'aide du curvimètre et de l'échelle

Sachant que toutes les distances ne sont pas indiquées sur les cartes routières et que les distances ne sont pas marquées sur les cartes topographiques au 1/ 25 000, un instrument nous aide à les déterminer facilement. Simple et peu coûteux, il s'agit du **curvimètre**.

La petite molette de cet instrument mécanique ou électronique suit le tracé sur la carte et une aiguille ou des chiffres digitaux nous indiquent la distance réelle sur un cadran circulaire.

Selon les modèles de curvimètre **on peut lire directement la distance réelle en fonction de plusieurs échelles**, exemple : 1/100 000, 1/75 000, 1/50 000, 1/25 000.

Mais toutes les échelles ne sont pas indiquées sur les curvimètres, il faut alors faire un calcul simple en jouant avec les rapports d'échelles.

Exemple :

« J'ai une carte au 1/200 000 mais mon curvimètre n'affiche que les distances à l'échelle 1/100 000. Dans ce cas, si, sur mon curvimètre, en face de l'échelle 1/100 000 je lis la distance Sorges-Thiviers = 7km, je multiplie par 2. La distance réelle est donc 14 km. »

D'autre part, pratiquement tous les curvimètres donnent la mesure des tracés sur la carte en cm. **On peut donc calculer la distance réelle en fonction de l'échelle de la carte.**

Exemples :

« Sur ma carte au 1/100 000, je trouve 11,5 cm entre St Martin en Haut et St Symphorien sur Coise ; je multiplie 11,5 par 100 000 = 1 150 000 cm ou 11,5 km.

C'est-à-dire que 1 cm sur la carte donne 1 km sur le terrain. Facile ! »

« Sur la carte IGN au 1/25 000, je trouve 9 cm entre la chapelle St Antoine et les rochers de Puychaud ; je multiplie 9 par 25 000 = 225 000 cm ou 2,25 km.

C'est-à-dire que 4cm sur la carte donnent 1 km sur le terrain. Je peux diviser la distance en cm par 4 et j'obtiens la distance en km : $9 : 4 = 2,25$ »

Avec l'habitude on y arrive très bien.

c) Des corrections de distance

Attention, le curvimètre n'est pas un appareil très précis car le tracé sur la carte ne peut reproduire exactement le véritable tracé du terrain, y compris avec une carte au 1/25 000 et la manipulation de cet instrument n'est pas toujours très aisée.

Donc, il y a une marge d'erreur que l'on peut corriger en ajoutant 10% de la distance lue ou calculée.

Exemple :

« Avec mon curvimètre, j'ai trouvé 16 km pour notre prochaine sortie VTT ; si j'ajoute 10%, c'est 1,6 km. Mon parcours réel sera environ 17,6 km ; en gros 17,5 à 18 km. »

Débrouillardise

Pas de distances indiquées sur la carte, pas de curvimètre !

Comment trouver la longueur de mon circuit ?

Facile !

- Sur ma carte, je suis les contours de mon circuit avec une ficelle fine. Je mesure ensuite la longueur de ficelle utilisée avec un double décimètre.

- Maintenant je calcule la distance réelle à l'aide de l'échelle.

Exemple :

« J'ai utilisée 46 cm de ficelle sur une carte au 1/50 000.

$46 \times 50\,000 = 2\,300\,000$ cm ou 23 km

Ou plus simplement comme au 1/50 000 1cm = 500m soit 1km = 2 cm, je divise la distance en cm par 2 et j'ai la distance en km : $46 : 2 = 23$. » Je pense à la marge d'erreur en ajoutant 2,3 km. J'obtiens environ 25,3 km.

Bien entendu, on réservera ces calculs de distance avec curvimètre et notion d'échelle aux enfants à partir du cours moyen en n'oubliant pas de les présenter de façon ludique.

6. Suivre un itinéraire à l'aide de la carte

Quand les enfants auront été familiarisés avec la carte, on pourra passer au suivi d'itinéraires sur le terrain à l'aide de la carte.

Il est conseillé de ne pas multiplier inutilement les séquences en salle, ce qui aurait pour effet de dégoûter les jeunes. Mieux vaut passer assez vite sur le terrain avec bien entendu une progression dans les difficultés.

- on pourra, à l'aide du plan, réaliser une courte sortie à pied ;

- on pourra prévoir une randonnée pédestre à l'aide d'un tracé sur carte 1/25 000 (5 à 6 km) ;

- puis on prendra le vélo pour de courtes sorties VTT, route ou mixtes avec carte ;

- l'habitude venant on pourra allonger les distances.

Il est fondamental, pour s'inscrire dans une démarche éducative, que ce soit les jeunes qui, en cours de sortie, cherchent les directions de cheminement en fonction de la carte. Les adultes sont là en soutien et ne doivent pas se substituer aux jeunes.

Pour faire participer le maximum de jeunes, on veillera à partager la responsabilité de « pilote » ou de « navigateur » du groupe en les faisant tourner pour assurer ce rôle.

7. Suivre un itinéraire balisé sur le terrain

Si des jeunes doivent suivre seuls un itinéraire VTT ou vélo de route dans une manifestation il faut d'abord les former à suivre un parcours de ce type, parfois facteur de pièges malgré une apparente simplicité.

Les habituer à :

- prendre connaissance du mode de balisage avant le départ ;
- emmener la carte fournie par l'organisateur ;
- examiner ce document avant le départ.

Les apprendre à :

- s'interroger, s'ils se trouvent seul, à vérifier s'ils sont sur le bon itinéraire ;
- retourner au dernier signe de balisage s'ils ne voient plus de balisage ;
- s'aider, si nécessaire, du document fourni par les organisateurs de la manifestation pour se repérer.

Pour les jeunes vététistes, se familiariser avec les balisages

Une grande partie des circuits pédestres balisés le sont avec le **code balisage de la Fédération française de randonnée pédestre** dont les adhérents ont contribué à tracer de nombreux itinéraires ; ce balisage peint est une marque déposée. Ces parcours sont généralement utilisables à VTT. On rencontre le balisage rouge et blanc des sentiers de grande randonnée (GR), le balisage rouge et jaune des sentiers de pays, le balisage jaune des circuits de petite randonnée (PR).

Dans certains départements, il existe des **balisages peints particuliers** ; en général leur code est expliqué sur des panneaux situés au départ des randonnées ou est présenté sur les brochures de promotion des circuits.

D'autres départements, dans le cadre des plans départementaux des itinéraires de petite randonnée (PDIPR), balisent les circuits à l'aide de **poteaux coiffés d'une couleur et de porte flèches** indiquant direction et distance.

Depuis plusieurs années, il existe un **balisage spécifique pour les circuits VTT**, codé avec deux disques et un triangle ainsi qu'avec des couleurs et des numéros différents selon les niveaux techniques des parcours.

Il est important que les jeunes qui pratiquent le VTT sur ce type de parcours connaissent ces divers balisages qui parfois se combinent ; **l'apprentissage se fera essentiellement sur le terrain.**

8. Tracer un itinéraire

Dans les séances théoriques, il est intéressant de tracer des itinéraires réalisables à vélo mais **il est surtout motivant pour les jeunes de mettre au point des itinéraires qu'ils peuvent parcourir réellement au cours des sorties du groupe Vélo jeunes.**

Pour tracer des itinéraires utilisables par leur groupe Vélo jeune, les jeunes doivent respecter des règles de plusieurs types :

a) Des interdits légaux :

Autoroutes, voies dangereuses, voies interdites à tout véhicule, etc.

b) Des obligations diverses :

- le facteur distance qui peut être donné par les animateurs ;
- des passages obligés (traversée de cours d'eau, passage au-dessus ou au-dessous d'autoroute, emprunt de piste cyclable, passage à niveau, ...) ;
- un sens de rotation pour ne pas couper une voie à grande circulation. Bien souvent un tracé dit « corde à droite » permet d'éviter ce genre de danger ;
- un détour pour éviter une côte trop sévère.

c) Des choix du groupe :

Visite d'un château, passage près d'une cascade. Circuit thématique déterminant des passages en des lieux obligés (ex : étangs, fontaines, châteaux,...).

d) Des consignes des animateurs

Exemples :

- « A VTT, utiliser au maximum les sentiers balisés. »
- « Emprunter obligatoirement la D 86 entre Sauvigny le Bois et Provency. »
- « Réaliser un circuit en 8 (2 boucles au départ d'un lieu central). »

Les propositions d'itinéraires peuvent être individuelles, réalisées par petits groupes ou collectivement. La réflexion en petits groupes permet des échanges mais attention à ce que chaque jeune puisse réellement participer.

Dans tous les cas, on veillera à ne pas rejeter brutalement les propositions non satisfaisantes, il vaut mieux proposer d'améliorer la production d'un enfant ou d'un groupe.

Chercher des thèmes d'itinéraires

Suivant l'environnement dans lequel on se trouve, on peut penser à de multiples idées d'itinéraires :

- « Relier x villages »-« Le tour de la commune de »
- « Les 25 km de »-« Le circuit des x châteaux »-« La boucle des x étangs »
- « Circuit vallée du »- « Le 8 de Château-Garnier »
- « Gesvres-Averton A et R par deux chemins différents »
- « Le parcours des x côtes »-« La randonnée des bords de la Dronne »
- «Le circuit du Bois de Gailledrat » - « Le périple des x hameaux »

L'imagination doit être le moteur de la création de circuits cyclistes.

D.IV. Appliquer le code de la route à vélo

Comme le piéton, le cycliste n'est pas protégé. Pour sa sécurité, il doit voir et être vu, notamment des conducteurs des véhicules à moteur. Trop souvent le cycliste surprend car il n'est vu que trop tardivement ou parce que son comportement est irrationnel pour les autres usagers. Il doit adapter sa conduite à cette situation afin de profiter en toute sécurité du plaisir de rouler tout en ayant un comportement citoyen. Aussi, il est nécessaire d'inculquer aux jeunes des bases afin qu'ils se comportent de façon responsable à vélo ; cela fait partie de leur formation de citoyen.

Principe de départ : Respecter le code de la route en toute circonstance. Il est donc essentiel que les jeunes cyclistes connaissent parfaitement les panneaux principaux : sens interdit, sens obligatoire, interdiction de tourner à droite, à gauche, balise de priorité, stop, ...

Ensuite, il convient de les habituer à se comporter correctement aussi bien en ville, qu'en rase campagne ou que sur les sentiers.

1. Connaître le code de la route

Les animateurs du groupe « Vélo jeunes » UFOLEP organiseront des modules d'apprentissage des règles principales du code de la route, sous forme ludique. Ils se rapprocheront de la Prévention routière pour bénéficier de séances à l'usage des jeunes et pour obtenir des publications présentant panneaux et règles de sécurité routière.

2. Recommandations essentielles, en ville

- **Se positionner correctement sur la chaussée**, en laissant une largeur suffisante à droite entre soi et le trottoir. Occuper la largeur qui est nécessaire pour circuler.
- **Ne pas raser le trottoir et les voitures en stationnement.** *Le cycliste pourrait être amené à faire un écart pour éviter un nid de poule ou une portière de voiture qui s'ouvre.*
- **Aux feux rouges, rester à droite, derrière les automobiles**, pour être visible dans les rétroviseurs.
- **Eviter tout changement brusque de direction.**
- **Tendre le bras pour indiquer que l'on va tourner.**
Dans le cas où l'on tourne à gauche, prévoir la manœuvre suffisamment tôt en se positionnant sur la voie de gauche.
- D'une façon générale, avant d'aborder les virages et les carrefours, **anticiper largement les changements de direction.**
- **Surveiller les mouvements des voitures** pour prévoir tout déboîtement, virage ou démarrage.
- **Utiliser si nécessaire l'avertisseur sonore.**
- **Utiliser obligatoirement la piste cyclable**, s'il en existe une sur l'itinéraire.

3. Recommandations essentielles, sur route

- **Rouler à une distance suffisante du bord de la chaussée**, notamment dans les lignes droites. *Le cycliste est ainsi plus visible et évite les écarts provoqués par des ornières ou des gravillons.*
- **Serrer au maximum à droite dans les virages ou lorsqu'un véhicule double.** *Se rappeler que dans un virage, une voiture ne voit le cycliste qu'au dernier moment.*
- Il est possible de rouler à deux de front mais on doit **se rabattre sur une file chaque fois qu'un véhicule va doubler.**
- Lorsqu'il existe un bas-côté muni d'un revêtement, ne pas hésiter à l'utiliser en particulier sur les routes présentant un trafic important.
- **Utiliser obligatoirement la piste cyclable** s'il en existe une en parallèle de la route.

4. Recommandations essentielles sur sentier

Si sur la majorité des sentiers empruntés par les VTT on ne rencontre pas de véhicules automobiles il est toutefois important de se comporter correctement par rapport aux autres usagers que sont les cyclistes, les piétons, les cavaliers et parfois les motards.

- **Céder le passage aux vététistes les plus rapides.**
- **Respecter les vététistes les moins rapides.**
- **Ralentir** à proximité des piétons et des cavaliers et les dépasser ou les croiser avec précaution.
- **Etre maître de son vélo** dans les passages sans visibilité.
- **Etre extrêmement prudent** lorsque l'on quitte un sentier pour aborder ou traverser une route.
- **Si l'on quitte une route, signaler son changement de direction avec le bras.**

Dans tous les milieux, si on roule à plusieurs cyclistes, maintenir un espace de sécurité entre soi et le cycliste qui précède.

Les jours de pluie :

- Savoir que les distances de freinage sont considérablement allongées et que le risque de dérapage augmente.
- Anticiper plus largement ses actions.
- Faire particulièrement preuve de prudence lorsqu'un véhicule automobile double ou croise pour ne pas être surpris par une gerbe d'eau.

Lors des manifestations cyclistes observer les consignes données par les organisateurs.

Le saviez-vous ?

Un enfant ne comprend pas la valeur symbolique des mots. A 7 ans, il saisit à peu près la moitié du vocabulaire dans l'éducation à la sécurité. Il faut attendre l'âge approximatif de 12 ans pour qu'il commence à penser en termes abstraits.

L'éducation à la sécurité passera donc en majorité par la pratique tout au long du fonctionnement du groupe éducatif Vélo jeunes UFOLEP.

Intégrer l'idée que le meilleur exemple est celui donné par les animateurs.

D.V. Se comporter en jeune vététiste citoyen

La pratique du VTT en pleine nature, si elle procure une sensation de liberté, ne peut se dérouler sans tenir compte de certaines obligations afin de respecter et de protéger l'environnement tout en cohabitant avec d'autres usagers des sentiers.

Tout comme pour l'application du code de la route, le respect de ces règles par le jeune vététiste contribue à sa formation de citoyen.

1. Comportement vis-à-vis de la nature

- **Utiliser seulement les chemins et pistes autorisés.** Dans les bois et les forêts ne pas rouler dans les parcelles.
- **Lors des manifestations VTT ne pas s'éloigner des circuits balisés par les organisateurs.**
- **Ne pas rouler dans les cultures.**
- **Respecter les propriétés privées et refermer les barrières** quand le passage est autorisé.
- **Ne pas effrayer les animaux domestiques.**
- **Ne pas être trop bruyant.**
- **Ne jamais jeter de papier ou détritrus au sol** ; au besoin, les mettre dans un sac jusqu'à la prochaine poubelle ou les ramener à la maison.
- **Ne pas cueillir de fruits.**
- **Ne pas cueillir de fleurs** dans les espaces protégés.

2. Comportement vis-à-vis des autres usagers de la nature

- **Contrôler sa vitesse dans les passages sans visibilité** et prévenir de son arrivée (avec l'avertisseur sonore).
- **Ralentir et prévenir quand on double ou croise un autre randonneur.**
- **Etre courtois avec les autres usagers des sentiers** (un petit bonjour fait toujours plaisir).
- **Savoir en toute occasion rester modeste, discret et surtout aimable.**

L'apprentissage de ces règles de comportement se fera de façon pratique au fur et à mesure des sorties dans la nature. N'oubliez pas que le meilleur exemple est celui donné par les éducateurs du groupe Vélo jeunes UFOLEP

D. VI. S'alimenter, s'hydrater

Les éducateurs d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP n'ont pas à gérer directement l'alimentation des jeunes qui leur sont confiés par les familles si ce n'est un goûter en fin d'activité, un ravitaillement ou un pique-nique lors d'une sortie, voire quelques repas lors d'un séjour.

Toutefois, activités physiques et alimentation étant très étroitement liées, il est important que les adultes qui encadrent de jeunes sportifs connaissent les notions de base de diététique les concernant. Ils pourront ainsi répondre à leurs questions éventuelles ou à celles de leurs parents, les conseiller, les informer au cours de séquences ludiques qu'ils pourront imaginer et mieux, les faire participer à la gestion d'une partie de leur alimentation.

I. Rôle de l'alimentation chez un jeune

L'alimentation d'un jeune doit répondre à cinq besoins :

- Un besoin énergétique

Il correspond au fonctionnement de l'organisme. Ce besoin varie donc selon l'activité du jeune. Il est assuré par les glucides et les lipides.

Lors d'un effort, l'organisme utilise en fait deux substrats énergétiques

- **Le glycogène**, forme de stockage des glucides ; en somme c'est une sorte de « *supercarburant* » utilisé lors des efforts intenses ; l'organisme fonctionne alors avec un rendement maximum.
- **Les lipides**, en réserve dans les tissus adipeux sont une sorte de *carburant « ordinaire »*, utilisé en complément lors des efforts prolongés ou dans la vie quotidienne ; l'organisme est alors moins performant.

- Un besoin plastique

La croissance du corps de l'enfant vers celui de l'adulte, l'entretien et la réparation des tissus, des cellules et des constituants cellulaires lésés, détruits ou endommagés par les efforts physiques, nécessitent l'apport de matériaux.

Ces derniers sont représentés essentiellement par les acides aminés des protéines et par certains sels minéraux et oligoéléments.

- Un besoin hydrique

La proportion d'eau dans le corps diminue avec l'âge de l'individu. Elle passe de 80% chez le nourrisson à 60% chez la personne âgée. D'où l'importance de l'eau pour l'enfant !

Les fonctions de l'eau sont nombreuses : milieu d'échange et de transport, véritable liquide de refroidissement de l'organisme, élimination des toxines par voie urinaire, etc.

- Un besoin en sels minéraux, oligoéléments et vitamines

Ces derniers remplissent deux fonctions : celle d'élément plastique et celle d'élément fonctionnel en participant aux très nombreuses réactions physiologiques de l'organisme.

- Un besoin en fibres végétales

Ces fibres participent au bon fonctionnement du transit intestinal et améliorent ainsi l'élimination de toxines par voie digestive.

Besoins alimentaires d'un jeune

1. Les protéines
2. Les lipides
3. Les glucides
4. Les sels minéraux et oligoéléments :
 - Calcium
 - Fer
 - Magnésium
 - Sodium
 - Zinc
 - Phosphore
 - Sélénium
 - Fluor
5. Les vitamines : A, B, C, D, E
6. L'eau
7. Les fibres végétales

De nombreuses études scientifiques s'accordent sur le fait que la ration quotidienne d'un enfant est équilibrée si elle apporte :

- 50 à 55% de glucides
- 30 à 35% de lipides
- 15% de protéines

Une alimentation variée apporte suffisamment de sels minéraux, d'oligoéléments et de vitamines.

Bien entendu, en sus, l'enfant doit boire suffisamment d'eau (sa diurèse quotidienne étant d'environ 1,5 l).

II. L'alimentation quotidienne d'un jeune

Afin d'assurer un développement physique, intellectuel et cognitif satisfaisant à l'enfant et afin qu'il puisse exercer une activité sportive adaptée à son âge et à son niveau, son alimentation quotidienne doit répondre à quelques règles de bon sens.

Primordial, un bon petit déjeuner

Il doit être aussi complet que celui d'un adulte : laitage, pain ou céréales, fruit ou jus de fruit, éventuellement boisson chocolatée. L'erreur est de négliger le petit déjeuner notamment sous le prétexte du manque de temps.

Indispensables, les collations

En milieu de matinée et d'après-midi, un fruit ou une barre de céréales avec un yaourt à boire feront très bien l'affaire. Piège à éviter : le paquet entier de biscuits !

Fondamentaux, déjeuner et dîner

Chez les enfants, pré adolescents et adolescents, il faut encore privilégier les protéines indispensables aux besoins de la croissance : viande, œuf, poisson, laitages (source de calcium) sans oublier le pain qui en plus des glucides apporte des protéines. Si les légumes

sont parfois mal acceptés par les jeunes ne pas hésiter à leur proposer un bon potage qui a souvent davantage de succès.

Et les vitamines ?

Rappelons-le, **les vitamines se trouvent dans une alimentation variée**, par exemple :

- Vitamines B1 et B2 dans les céréales
- Vitamines D dans les œufs et le beurre
- Vitamines C dans les fruits et les jus de fruits.

Que boire ?

L'eau est un liquide essentiel.

En dehors de l'eau de constitution, c'est-à-dire de l'eau contenue dans les aliments solides, il est conseillé habituellement de boire quotidiennement :

- 1,5 l pour un enfant de moins de 10 ans
- 1,5 l pour un jeune de 10 à 15 ans
- 2 l pour un adolescent de plus de 15 ans.

L'enfant doit boire pendant les repas (l'équivalent de deux verres). Trop boire pendant la prise alimentaire dilue les enzymes de l'appareil digestif et gêne l'assimilation intestinale des aliments.

En dehors des repas, l'enfant doit prendre l'habitude de boire régulièrement : à l'école, après une séance d'éducation physique, au retour de l'école, etc.

L'eau du robinet est tout à fait convenable. (Dans la mesure où elle est souvent décriée on s'efforcera de se procurer les informations claires et objectives de la part des organismes compétents).

Il vaut mieux éviter les eaux gazeuses, le plus souvent les plus riches en sodium (dont l'excès est néfaste à long terme) et pouvant parfois provoquer des troubles digestifs. Dans le cas d'ingestion d'eau minérale, il est conseillé d'en changer régulièrement et de préférer des eaux faiblement minéralisées.

Les jus de fruits, auxquels les fabricants ajoutent souvent du sucre, et les sodas ne devraient être que des boissons occasionnelles.

Prendre de bonnes habitudes pendant les repas

Tout repas doit être consommé assis, dans le calme et en prenant son temps.

Les aliments doivent être bien mastiqués. La mastication est le premier temps de la digestion avec action des enzymes salivaires.

III. Quelques approfondissements sur l'alimentation quotidienne

Les parents, les éducateurs et même les jeunes sont amenés à se poser quelques questions sur des points plus précis de l'alimentation.

Consommer des fibres végétales

De nos jours, l'importance donnée aux fruits et légumes frais, ainsi qu'aux céréales et aux légumes secs dans l'alimentation de l'enfant est insuffisante.

Quelle quantité de fibres peut-on proposer aux enfants ?

Une étude américaine recommande une prise de fibres alimentaires, proportionnelle à l'âge de l'enfant, donnée par la formule « âge + 5 » applicable de 2 à 20 ans. Ainsi un enfant de 10 ans doit absorber quotidiennement $10 + 5 = 15$ grammes de fibres alimentaires.

Seuls les fruits, les légumes et les céréales contiennent de la cellulose. Voici, la teneur en cellulose, exprimée en milligrammes pour 100 grammes, de quelques fruits ou légumes faciles à se procurer :

Raisin sec 6800	Soja 5000	Noisette 3500
Figue sèche 5800	Pomme sèche 4300	Pruneau 2800
Pois cassé 5400	Haricot blanc 4000	
Pois chiche 5200	Lentille 3700	

Du côté des glucides, ne pas confondre ...

Les glucides sont des hydrates de carbone. On en distingue deux types :

- **les glucides à absorption rapide**
- **les glucides à absorption lente**

Les principaux glucides sont :

- Le glucose présent dans de nombreux végétaux
- Le fructose, présent dans les fruits
- Le lactose du lait
- Le saccharose du sucre de canne ou de betterave
- L'amidon des graines et des tubercules ; on le retrouve dans le blé, le riz, la pomme de terre, les haricots et autres légumineuses.

Sur le plan diététique, on doit nettement distinguer les deux types de glucides. **Les glucides à absorption lente doivent constituer 80% de la ration glucidique totale.**

Il ne faut donc pas que les jeunes abusent des bonbons et autres confiseries, des gâteaux, des confitures, du chocolat et des boissons sucrées riches en glucides d'absorption rapide !

Les glucides d'absorption lente étant stockés sous forme de glycogène, jouant un rôle capital lors des efforts physiques, il ne faut pas oublier d'approvisionner l'organisme en aliments nous en fournissant. Ces glucides agissent comme un véritable volet de régulation énergétique : ils n'induisent pas d'hyperglycémie, ni par conséquent de phénomène d'hypoglycémie réactionnelle.

Le glucose, glucide d'absorption rapide, pénètre dans les cellules grâce à l'insuline sécrétée par le pancréas. Cette insuline peut provoquer secondairement « dans la foulée », une hypoglycémie réactionnelle.

Si par contre, le sucre absorbé est du fructose (présent dans les fruits et le miel), il n'y a pas de sécrétion d'insuline. L'assimilation dans le temps est beaucoup plus étalée et le risque d'hypoglycémie est nul.

Ces considérations permettent de comprendre qu'**il faut privilégier le fructose au travers des fruits et du miel par rapport au sucre classique.**

Les apports du miel

Le miel est une source idéale de sucre pour l'enfant sportif. Il est très facilement absorbé. Il n'expose pas l'organisme au risque de l'hypoglycémie. Enfin, il facilite l'assimilation et l'absorption de certains sels minéraux tels le calcium et le magnésium.

Les corps gras, un choix à faire

Les lipides, ou acides gras, se subdivisent en **acide gras saturés et acides gras insaturés**.

Globalement, les acides gras saturés, lorsqu'ils sont consommés en excès, sont néfastes pour la santé ; les acides gras insaturés sont indispensables pour le fonctionnement de l'organisme.

Les acides gras saturés proviennent pour la plupart d'origine animale : le beurre, les graisses, etc. (en mettant à part les poissons). Les acides gras insaturés sont d'origine végétale.

Afin que la proportion de graisse d'origine végétale soit suffisante par rapport à celle d'origine animale, **il est reconnu que l'apport en lipides végétaux doit représenter 2/5 ou plus de l'apport total en lipides**.

Il est bon de savoir que pratiquement dans un repas les lipides ont deux provenances :

- 50 % de lipides dans les assaisonnements
- 50% de lipides dans les aliments eux-mêmes

Une bonne diététique vise un apport de lipides situé entre un minimum indispensable et un maximum au-delà duquel apparaissent l'obésité et ses complications.

Il faut veiller à ce que les enfants consomment suffisamment de poisson (2 ou 3 fois par semaine).

Il convient lors de la préparation des plats de ne pas faire brûler l'huile car dans ce cas, sa destruction s'accompagne de la formation de produits toxiques.

Eviter les excès de sodium

Le sodium joue un rôle fondamental consistant à contrôler la répartition de l'eau et sa régulation à l'extérieur des cellules.

Il s'avère que l'apport actuel de sodium dans l'alimentation quotidienne contemporaine est très supérieur aux besoins (4000mg d'apport quotidien moyen pour un besoin journalier moyen de 1600mg).

Une adjonction systématique de sel dans la nourriture est donc inutile et même néfaste.

IV. Manger et boire lors des activités physiques

Pour la pratique d'une activité physique dans le cadre d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP il est inutile de modifier l'alimentation quotidienne si elle satisfait aux quelques règles de base édictées précédemment.

Toutefois, quelques considérations sont à retenir :

Ne pas négliger le petit déjeuner

Le petit déjeuner minimal doit comprendre du pain tartiné ou des céréales, un laitage et un jus de fruit. Lors de séjours à dominante activités physiques (vélo, randonnée, canoë, tir à l'arc, etc.), les animateurs veilleront à privilégier ce moment indispensable.

Respecter les collations

L'enfant étant très sensible à l'hypoglycémie, le « 10 heures » et le « 4 heures » sont à respecter avec un fruit, une barre de céréales (facile à transporter à vélo) ou un yaourt.

Manger avant une activité physique soutenue

Dans le cas d'un enfant ou d'un adolescent devant pratiquer une activité physique relativement soutenue, on veillera à ce que le repas soit terminé trois heures avant le début de l'activité afin que la digestion ne soit pas troublée par l'effort physique.

Dans le cas d'une initiation à la compétition, d'un séjour à dominante sportive, sans déséquilibrer le régime alimentaire quotidien, on peut conseiller de favoriser l'assimilation de glucides à absorption lente comme les pâtes alimentaires, le riz, les pommes de terre, les féculents.

Que prévoir dans le cadre des sorties vélo ?

Faciles à emporter dans la poche du maillot ou de la veste on peut prévoir une barre de céréales ou deux tranches de pain d'épice, quelques pruneaux ou autres fruits secs, un fruit (en hiver, clémentines ou mandarines peu fragiles).

En cours de déplacement, prévoir des arrêts permettant de se restaurer et de boire.

A l'issue de la séance initiation Vélo jeunes, l'équipe d'animation peut prévoir une collation avec le même type de denrées, en pensant aux fruits (pomme, banane, mandarine, clémentine, quartiers d'orange...).

Boire judicieusement lors d'exercices physiques

Pour boire judicieusement lors d'une activité physique, il faut tenir compte de quelques règles :

- **avant des exercices soutenus ou une sortie importante**, il est conseillé de boire mais il est fortement déconseillé d'absorber de l'eau dans la demi-heure précédant l'effort car le volume hydrique pourrait occasionner des douleurs abdominales intestinales.

- **Pendant l'effort**, il faut boire de l'eau légèrement sucrée au rythme d'environ une gorgée tous les quarts d'heure.

- **Après l'effort**, l'eau favorise l'élimination des toxines accumulées au cours de l'activité physique.

Penser à l'hygiène des récipients

Lors de l'utilisation de bidons cyclistes et des poches, apprendre aux jeunes à gérer leur hygiène. On peut les désinfecter avec des pastilles pour la stérilisation des biberons.

V. Participer à la gestion de son alimentation

La nourriture des enfants a tendance à s'uniformiser et à ne plus suffisamment correspondre aux règles de l'hygiène alimentaire, sous l'influence de facteurs divers de la vie contemporaine.

Conscients de ce phénomène, **parents et éducateurs peuvent amener les enfants à réfléchir sur leur alimentation et si nécessaire les aider à la modifier notamment en leur offrant les moyens de participer à sa gestion.**

A cet effet, dans le cadre d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP les animateurs peuvent conduire les enfants à prévoir la composition des « ravitaillements » en cours de sortie, celle des goûters en fin de séance. De même, il est intéressant d'associer les jeunes au choix du menu d'un pique-nique ou à celui de repas lors d'un séjour en gestion libre.

L'alimentation en jeux...

Lors de séances d'un groupe Vélo jeunes on pourra concevoir des jeux concernant l'alimentation, sur fiches photocopiées avec des questions à choix multiples, des exercices du type « Cherchez l'erreur », des menus équilibrés à composer à partir d'une liste de plats, etc.

D. VII. Connaître les traumatismes courants chez le jeune cycliste

La pratique du cyclisme n'est pas plus dangereuse que celle d'autres activités sportives à condition de respecter les consignes de sécurité. Voici quelques traumatismes habituels pouvant survenir malgré une pratique raisonnée du vélo par les jeunes et les quelques façons de les prévenir.

1. Traumatismes dus à une chute

a) Le traumatisme crânien et les fractures vertébrales cervicales

Les traumatismes peuvent être particulièrement graves lors d'accidents de vélo, c'est pourquoi le port du casque est obligatoire dès que le jeune monte sur son vélo. Il faut veiller à ce que le casque soit normalisé, adapté au crâne et bien ajusté sur la tête.

b) La fracture de la clavicule, du poignet (scaphoïde) et de la hanche

Ce sont des fractures fréquentes. On encouragera les jeunes à ne pas lâcher le guidon par grand vent et à ne pas enlever un coupe-vent en roulant.

c) Les plaies et les hématomes

On évitera la pratique de la bicyclette torse-nu. On recommandera le port systématique de gants ou de mitaines cyclistes. Le rasage des jambes est conseillé en compétition pour des raisons d'asepsie des plaies.

2. Traumatismes dus à la pratique du vélo

a) Les traumatismes du genou

Les mouvements de flexion et d'extension répétés créent des micros traumatismes au niveau de la rotule et des ligaments et des tendons péri articulaires. Pour prévenir cette traumatologie, il est nécessaire d'avoir un bon réglage de la hauteur de selle et de son recul et un bon réglage des cales sous la chaussure.

On évitera les braquets trop grands chez les jeunes pour ne pas déclencher de tendinites ou de maladie de croissance.

b) Les douleurs de dos

On veillera à la bonne position sur le vélo et à la hauteur des cocottes de frein et du guidon.

c) Les lésions du périnée

Elles sont souvent dues à une compression importante de la selle et à un frottement anormal. On choisira une selle confortable et on veillera à ce qu'elle soit bien horizontale.

Il est conseillé de bien laver son cuissard après chaque sortie. La peau de ce dernier doit être sans trop de coutures et de bonne qualité.

On évitera ainsi une partie des inflammations et des indurations.

d) Les douleurs de pied

On choisira toujours une pointure supérieure à la pointure normale car le pied gonfle à l'effort. On ne serrera pas trop les fermetures des chaussures. On vérifiera la bonne position des cales.

D. VIII. Organiser et gérer une sortie vélo route ou VTT avec des jeunes

L'organisation d'une sortie vélo route ou VTT par les jeunes est la meilleure façon d'appliquer les apprentissages accumulés tout au long du fonctionnement d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP. C'est aussi l'occasion pour les jeunes d'être réellement acteurs et responsables dans le cadre associatif.

1. Quand sortir ?

Plusieurs sorties peuvent être envisagées au cours de la saison d'activité d'un groupe Vélo jeunes UFOLEP.

Les sorties courtes peuvent être organisées sur une demi-journée, le jour de fonctionnement habituel du groupe. Il sera intéressant de chercher, avec les enfants, dans le cadre d'un atelier, le maximum de parcours proches faciles à mettre en œuvre pour ce type d'activité.

Des sorties plus longues peuvent se dérouler sur une journée complète, un samedi ou un dimanche ; une sortie le samedi permet aux jeunes de récupérer le dimanche.

La prévision d'une série de sorties sur l'année pourra être élaboré avec les enfants ; en particulier il sera intéressant d'établir une progression dans la difficulté des parcours.

2. Où donc randonner avec les jeunes ?

Selon l'implantation géographique du siège du groupe Vélo jeunes il sera peut-être d'abord possible de **randonner à proximité immédiate** ce qui évite le transport des vélos ; puis d'autres **sorties plus lointaines** seront alors possibles en étudiant le mode de déplacement pour accéder au point de départ.

Le choix de la randonnée pourra s'effectuer par rapport à un thème déterminé avec les jeunes (*voir encadré dans D. III. 8*). En fin de saison sportive, on pourra prévoir une randonnée avec une visite en cours de route (château, sentier de découverte, etc.).

En général, on préférera la **randonnée en boucle** à une randonnée en ligne afin d'éviter aux jeunes de repasser sur l'itinéraire en sens inverse ce qui est, en général, peu motivant pour eux.

Sur la journée, pour une randonnée nécessitant transport avec véhicules, on peut prévoir une **randonnée en huit** avec boucle du matin et boucle de l'après-midi ; les victuailles restant dans les véhicules au point central, cela évite d'avoir à transporter le repas de midi sur les vélos.

3. Le tracé de la randonnée

Suffisamment tôt avant la sortie, les animateurs confieront aux jeunes le soin d'établir des propositions d'itinéraires au cours d'un ou plusieurs ateliers. Ils appliqueront les connaissances acquises au cours des séances sur la création d'itinéraires (*module D. III*). Puis viendra le temps du choix avec vote éventuel. On pourra prévoir un itinéraire raccourci pour un groupe présentant des capacités moindres. Il est indispensable que les jeunes participent au choix pour bien s'approprier la balade.

Afin que les jeunes soient acteurs, tous doivent posséder, le jour de la sortie, un **descriptif de l'itinéraire et une carte** pour y faire référence. La réalisation technique de ces documents peut être envisagée avec des jeunes si certains d'entre eux sont suffisamment âgés.

4. Avant la randonnée

- Les jeunes seront invités à réfléchir à la **tenue vestimentaire** qu'ils devront prévoir pour la sortie ;
- il sera intéressant d'évoquer le **repas**, s'il y en a un. On pourra déterminer le type de denrées que l'on peut emporter et celles qu'il vaut éviter. On réfléchira à la meilleure façon de transporter la nourriture (transport individuel ou collectif, conditionnement) ;
- on évoquera les **en-cas individuels** que chacun pourra consommer lors des diverses pauses et les boissons individuelles ;
- pour l'organisation d'une sortie VTT, on se renseignera auprès des mairies concernées pour savoir s'il n'existe pas de battue de chasse sur le circuit emprunté le jour de la randonnée.

Quand toutes les conditions auront été déterminées avec les jeunes, les responsables du groupe devront **informer clairement les familles**, suffisamment tôt, à l'aide d'un bulletin sur lequel seront précisés heure et lieu de départ, destination, obligations diverses (fourniture du pique-nique, vêtement de pluie, ...).

Un volet réponse, avec autorisation parentale, sera à retourner par la famille précisant bien que le jeune participe à la sortie.

Que mange-t-on chef ?

L'organisation d'un repas au cours d'une sortie vélo demande un minimum d'organisation et un conditionnement très soigneux afin que les aliments soient le moins encombrant possible et soient bien protégés.

En ce qui concerne les **en-cas individuels**, éviter les barres chocolatées fondant dans les poches, les chewing-gums, sans intérêt nutritif, et transformant les jeunes cyclistes en ruminants et les bonbons et leurs sucres rapides mal venus.

Conseiller les barres de céréales (en conditionnement individuel), les tranches de pain d'épice (à emballer), les biscuits secs (en étuis), les pâtes de fruits et autres fruits secs. Les adultes accompagnateurs peuvent prévoir quelques denrées pour les enfants qui auraient oublié leur ravitaillement individuel.

Ne pas oublier le **bidon individuel rempli d'eau**, avec éventuellement l'ajout d'un sucre en mordeau ou d'un peu de sirop.

Pour le **pique-nique**, on peut conseiller quelques denrées ou préparations :

- Le traditionnel sandwich (bien enveloppé) au jambon, au saucisson, au pâté, au poulet, etc.
- L'œuf dur accompagné de pain.
- Les salades de pâtes, de riz avec thon, le taboulé, etc. (Utiliser des boîtes étanches, les industriels proposent des salades variées en boîtes individuelles très faciles à transporter)
- Les cakes salés, les parts de quiche ou de pizza.
- On pourra compléter le menu avec des tomates, des radis, des carottes crues râpées ou simplement épluchées. Eviter les assaisonnements gras et autres tubes de mayonnaise !
- Une part de fromage (pas coulant) avec du pain pourra compléter le repas.
- Côté dessert, penser aux portions de gâteau maison sans chocolat (quatre-quarts, cake, etc.), aux yaourts à boire et aux fruits peu fragiles, pommes, oranges, mandarines et clémentines.

Le repas sera arrosé d'eau. Attention de ne pas puiser de l'eau dans une fontaine attirante mais peut être polluée ; en général on trouve de l'eau à des robinets dans des lieux publics.

5. Le jour de la sortie

a) Matériel de sécurité :

- Veiller à ce que chaque enfant et chaque accompagnateur soit casqué ;
- les animateurs porteront **un gilet ou un baudrier de sécurité** (désormais très facile à se procurer dans le commerce) ;
- les animateurs disposeront d'un **téléphone portable** et d'une **liste des enfants présents** avec le numéro de téléphone des parents ou du responsable légal ;
- le groupe disposera d'une **trousse de premier secours** (*voir B. III. 4*) ;
- on devra, bien entendu, disposer de **matériel de réparation pour les cycles**.

b) Transport des repas et des effets personnels :

Sur route, si le groupe est en autonomie complète, sans véhicule d'accompagnement, l'idéal est de disposer de sacoches de guidon et de sacoches sur porte bagages mais les VTT et vélos enfants en sont rarement équipés ; sinon, on peut utiliser des sacs à dos mais ce n'est pas l'idéal.

A VTT, la pratique du transport du repas dans un sac à dos léger est plus habituelle.

Si l'on fixe des vêtements ou des sacs sur des porte-bagages, il faut veiller à leur parfaite fixation sous peine de chute ou de passage dans les rayons.

En ce qui concerne les vêtements de pluie, les jeunes peuvent utiliser des imperméables légers, type K-way, que l'on peut accrocher à la ceinture.

c) Conduite de la randonnée :

- **Rappel du code de la route** : Sur route, les cyclistes à vélo de route ou VTT ne doivent pas rouler à plus de deux de front ; ils doivent se mettre en file simple dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent et notamment lorsqu'un véhicule souhaite dépasser le groupe.

La prudence et le bon sens conduisent donc à faire rouler les jeunes cyclistes en file simple et si leur nombre est conséquent à fractionner la colonne en plusieurs groupes suffisamment espacés.

- prévoir deux encadrants pour un maximum de douze jeunes ;
- placer un encadrant à chaque extrémité du groupe ;
- **Le rythme du groupe sera fixé sur les capacités de progression des moins rapides, c'est une règle d'or.** Il faut essayer de maintenir un rythme régulier ;
- prévoir des pauses régulières ;
- pour les pauses « petits et gros besoins » on utilisera au maximum les toilettes publiques (les animateurs veilleront à apporter du papier hygiénique) ; en cas d'arrêt en pleine nature penser à un endroit où les filles et les accompagnatrices puissent s'isoler ;
- convenir d'un code net afin d'avertir le groupe des arrêts ;
- lors des arrêts, à vélo route, on stationnera sur le bas côté et jamais sur la chaussée ;
- il est recommandé de ne pas trop traîner lors des arrêts prévus (visite par exemple) car cela évite de devoir forcer l'allure en fin de sortie quand tout le monde commence à être fatigué ;
- si un jeune est fatigué en fin de randonnée les animateurs doivent l'encourager ; il a le droit d'être fatigué. Il faut trouver des astuces pour le motiver en lui expliquant qu'il ne reste que quelques kilomètres, qu'après le sommet de la côte le parcours sera plat, etc.

d) La pause repas :

La pause repas doit être reconstituante et agréable. Il faut trouver un emplacement ombragé par temps chaud et abrité du vent par temps frais.

Dans tous les cas, le repas devra être pris dans le calme ; les jeunes pourront ensuite se délasser en jouant après avoir mangé. Les animateurs veilleront à ce que les jeunes boivent suffisamment.

Laisser place nette !

Après le passage du groupe il ne doit rester aucun déchet, ni emballage, ni épluchure et autre coquille d'œuf, ni sac plastique.

Il faut donc tout faire disparaître dans des sacs, que l'on glisse dans une poubelle s'il en existe sur le site, ou que l'on emporte avec soi.

(Se référer à la fiche « Comportement du jeune vététiste citoyen, D. V)

A prévoir !

Les animateurs pourront apporter une ou plusieurs paires de jumelles pour des observations diverses. Ils penseront à se munir d'un appareil photo ou d'une caméra pour des images souvenir et qui pourront être utilisées pour la promotion du groupe Vélo jeunes.

6. Après la randonnée

a) Faire le ménage :

Au retour, rappelez aux enfants qu'ils doivent nettoyer leurs bidons, éliminer déchets et restes dans leurs poches et sacs. Un nettoyage de la bicyclette sera aussi le bienvenu.

b) Souvenirs :

Suite à la sortie, les jeunes pourront réaliser un album photos, un ou des panneaux pour afficher dans le local de l'association. Une photo souvenir pourra être remise à chaque participant.

Les photos numériques permettent de réaliser un diaporama qui pourra être projeté sur un moniteur ou sur un écran grâce à un vidéo projecteur lors de l'assemblée générale de l'association ou lors d'une fête organisée autour du groupe Vélo jeunes en présence des familles et des amis.

c) Bilan :

Il sera intéressant de faire le bilan de la sortie avec les jeunes : ce qui a bien fonctionné, les soucis,.... **L'intérêt du bilan est de ne pas reproduire les mêmes erreurs lors de la prochaine sortie.** On profitera de ce moment pour commencer à échafauder un nouveau projet.

CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

D. IX. Organiser un séjour cycliste pour des jeunes

En cours de saison sportive, au moment de congés scolaires, les responsables d'un groupe Vélo jeunes peuvent envisager l'organisation d'un séjour cycliste pour les mineurs licenciés.

Quelque soit la durée d'une telle initiative, une sérieuse réflexion préalable et une préparation soigneuse s'imposent afin d'en favoriser la réussite

1. Des dispositions légales générales

Toute personne physique ou morale qui regroupe et héberge des mineurs ne peut le faire que sous contrôle de l'autorité publique.

Les séjours cyclistes pour mineurs avec hébergement entrent dans le cadre de la législation relative à la protection des mineurs à l'occasion des vacances scolaires, des congés professionnels et des loisirs :

Notion de centre de vacances

« Constituent un centre de vacances les accueils collectifs de mineurs avec hébergement (...) dès lors que le nombre de mineurs accueillis est au moins égal à douze et que la durée de leur hébergement est supérieure à cinq nuits consécutives. »

Article 1 du décret n° 2002-883 du 3 mai 2002, relatif à la protection des mineurs à l'occasion des vacances scolaires, des congés professionnels et des loisirs, modifié par le décret n° 2004-154 du 17 février 2004.

A partir de cette disposition, **la loi impose une déclaration pour les séjours avec hébergement à partir de 6 nuits et avec au minimum 12 mineurs :**

Déclaration de séjour

« Les personnes organisant l'accueil en France de mineurs mentionné à l'article 1^{er} du présent décret doivent en faire préalablement la déclaration au représentant de l'Etat dans le département. A moins qu'il ne s'oppose à l'organisation de cet accueil, celui-ci délivre un récépissé, lequel vaut autorisation.

Dans le cas où la personne qui organise un accueil de mineurs est établie en France, la déclaration est effectuée auprès du préfet du lieu du domicile ou du siège social. Celui-ci en transmet copie au préfet du département où l'accueil doit se dérouler. »

Article 2 du décret cité au-dessus.

Il convient, bien entendu, de réunir un encadrement qualifié et en nombre suffisant pour le bon déroulement des activités envisagées et pour celui de la vie en collectivité, y compris si le séjour n'est pas soumis à déclaration (voir paragraphe 2. e du présent module).

La loi impose aux organisateurs d'être vigilants quant au choix des encadrants :

Les organisateurs (..) vérifient que les personnes appelées, à quelque titre que ce soit, à prendre part à un accueil de mineurs n'ont pas fait l'objet d'une mesure administrative prise en application des articles L. 227-10 et L. 227-11 du code de l'action sociale et des familles. A cet effet, ils peuvent avoir accès au fichier des personnes ayant fait l'objet d'une telle mesure, ...

Article 3 du décret cité ci-dessus.

Pour tout séjour, soumis ou non à déclaration, activités et hébergement doivent être implantés dans des locaux conformes aux conditions techniques d'hygiène et de sécurité en vigueur.

La réglementation institue une obligation d'assurance en responsabilité civile pour les organisateurs d'accueil de mineurs ainsi que les exploitants des locaux. (Article L 227-5 du Code de l'action sociale et des familles)

2. La préparation du séjour, réflexions préalables

Les organisateurs du séjour doivent réfléchir successivement à diverses données tout en prenant les décisions au moment opportun.

a) Motiver les jeunes et les familles

Avant de pousser très en avant le projet il est fondamental de s'assurer de la participation effective d'un nombre suffisant de jeunes. C'est pourquoi il faut préparer un avant projet mobilisateur pour emporter leur adhésion et l'accord des familles

Chaque équipe choisira sa méthode en fonction du climat qui règne dans et autour du groupe Vélo jeunes et du vécu de l'association dans le domaine de l'organisation de sorties et séjours. Il ne semble pas y avoir de règles en la matière.

b) Choix du lieu

Le lieu du séjour sera retenu en fonction de plusieurs critères :

- secteur géographique propice à la pratique d'activités cyclistes correspondant au niveau des jeunes (VTT, route ou mixte) ;
- éloignement du lieu choisi par rapport à la localité de l'association organisatrice (problème du moyen de déplacement et du coût du transport) ;
- existence d'une structure d'hébergement agréée avec possibilité d'hébergement en pension complète, en demi pension ou en gestion libre au choix des organisateurs.

Les choix effectués conditionneront largement le coût de l'opération.

c) Choix des dates, délais de réalisation

La date du séjour doit être judicieusement choisie afin que le maximum de jeunes puisse participer et que l'encadrement soit suffisant. Une telle opération doit donc se décider très à l'avance en fonction des calendriers scolaires et des disponibilités des bénévoles qui encadreront le séjour.

Il conviendra également de se soucier des délais de location de la structure d'accueil (en règle générale, il faut largement anticiper cette démarche).

d) Choix des activités

L'essentiel des activités sera, bien entendu, concentré sur la pratique cycliste.

Mais selon la durée du séjour, l'équipe organisatrice pourra prévoir, au choix :

- une activité physique annexe en fonction des possibilités locales, randonnée pédestre, tir à l'arc, canoë, équitation, escalade, accro branches, etc. ;
- une visite guidée ou libre, monument, musée, grotte, village ancien ;
- une excursion en bateau, en train touristique, en autobus,

Intérêt pour les jeunes, coût, facilité de mise en œuvre, sécurité devront être présents dans l'esprit des organisateurs lors du choix des activités.

Penser légalité

Si les organisateurs proposent aux jeunes des activités physiques comme l'équitation, des activités aquatiques ou nautiques, l'escalade, des parcours acrobatiques dans les arbres, du tir à l'arc, une initiation sport mécanique, ils s'assureront, lors de la préparation, que la structure d'accueil présente toutes les garanties pour une pratique règlementaire par des mineurs (qualification de l'encadrement, installations, matériel).

Les parents seront informés de l'activité proposée et signeront une autorisation spéciale pour la participation à cette animation.

e) **Choix de l'encadrement et partage des responsabilités**

On ne peut se lancer dans un projet de séjour que si, d'entrée, on dispose d'une équipe de base pour l'encadrement ; cette équipe sera étoffée lors de la mise au point du projet.

L'équipe établie devra assurer animation et encadrement des activités cyclistes mais aussi encadrement des moments de vie collective.

Les animateurs habituels pourront être épaulés par des bénévoles de l'association pas forcément habituellement impliqués dans le groupe Vélo jeunes, par des parents, par des personnes possédant une qualification d'animateur centre de vacances, un diplôme ou un titre équivalent.

Fonctions d'animations et d'encadrement

Lorsque les jeunes pratiqueront des activités en groupes lors du séjour à l'intérieur du centre d'accueil ou à proximité immédiate (excepté les sorties vélo et autres déplacements), on appliquera les règles d'encadrement en vigueur pour l'animation dans les centres de loisirs et les centres de vacances (nombre minimum)

- *Centres de loisirs accueillant des mineurs de six ans et plus : un animateur pour douze mineurs.*

- *Centres de vacances accueillant des mineurs âgés de six ans et plus : un animateur pour douze mineurs.*

Articles 15 et 18 du décret cité ci-dessus

Mais il est conseillé d'adjoindre un encadrant supplémentaire par groupe afin d'assister l'animateur responsable.

Encadrement des sorties vélo

Pour la pratique du vélo route ou du VTT, on prévoira deux encadrants pour un maximum de douze jeunes.

Il est nécessaire de désigner un responsable du séjour.

Dans tous les cas, une règle essentielle est de fixer très nettement et à l'avance les responsabilités de chacun des membres de l'encadrement. En particulier, pour l'encadrement de la vie collective (chambres, repas, etc.) il sera souhaitable de créer des groupes de jeunes suivis par un adulte référent. Ces mesures permettront de vivre un séjour clair quant à la prise de décision ; en effet, rien de plus déstructurant que de prendre des décisions contradictoires.

Pour éviter cet écueil, un regroupement préalable de l'encadrement, avant le séjour, est utile avec répartition des rôles.

Les jeunes devront être clairement informés du rôle de chacun des membres de l'encadrement. Une règle citoyenne de base devra être le respect de chacun quelque soit son implication dans le séjour.

f) Implication des jeunes dans le projet

Dans la cohérence des objectifs globaux du groupe Vélo jeunes, si on ne peut guère envisager de demander aux jeunes de participer à l'ensemble du montage du projet, il est intéressant de les associer à des moments de fonctionnement du séjour. **Cette préoccupation doit être présente dès la conception du projet et être un objectif clairement annoncé, par les organisateurs, aux jeunes et à l'ensemble de l'encadrement.**

Les jeunes peuvent ainsi concevoir un circuit vélo, préparer un pique nique, nettoyer le matériel, préparer une soirée récréative, etc. Là aussi, pas de règle, les organisateurs agiront en fonction de l'ambiance du groupe.

g) Le budget du séjour

Un séjour peut avoir des coûts très différents selon la formule choisie. Le coût de l'hébergement entrant pour beaucoup dans sa masse.

Il est nécessaire d'établir un budget prévisionnel avec le responsable de la trésorerie de l'association.

Comme entrées financières, on pourra envisager :

- une partie dotation de l'association sportive responsable ;
- la participation des familles ;
- une subvention éventuelle d'une collectivité territoriale ;
- des produits exceptionnels dégagés par une organisation festive, une loterie, etc.

Une attention particulière doit être apportée à ces prévisions afin de ne pas avoir de mauvaises surprises et afin de rendre l'opération crédible au sein de l'association support.

3. Finaliser la préparation du séjour

Quand le lieu et la date auront été fixés, quand l'encadrement aura été choisi et quand le nombre de participants sera connu les organisateurs pourront passer à la finalisation de la préparation.

a) Création du dossier d'inscription

- fiche de renseignements individuels avec autorisation parentale ;
- fiche sanitaire de liaison avec demande d'ordonnance à la famille dans le cas d'un traitement médical suivi par le jeune et autorisation du responsable légal permettant au responsable du séjour de prendre les mesures rendues nécessaires par l'état du jeune ;
- autorisation parentale éventuelle pour activité physique exceptionnelle (escalade, etc.) ;
- liste des effets vestimentaires indispensables ;
- liste du matériel indispensable pour la pratique cycliste ;
- modalités de règlement financier de la part familles (un paiement échelonné peut être envisagé) ;
- présentation de l'équipe d'encadrement ;
- grandes lignes de l'emploi du temps du séjour et des activités envisagées ;
- énoncé des règles essentielles de vie collective qui seront à suivre par les jeunes.

Les dossiers seront fournis aux familles suffisamment tôt à l'avance et on apportera un soin particulier à la préparation en aidant, si nécessaire, les familles à satisfaire les diverses obligations.

b) Traitement de certaines obligations

- déclaration du séjour en préfecture si nécessaire ;
- confirmation des réservations d'hébergement et paiement des arrhes.

4. Déroulement du séjour

Quelque soit la durée du séjour, l'encadrement appliquera au maximum les préceptes énoncés dans ce dossier Vélo jeunes en ce qui concerne les règles de sécurité, le comportement citoyen des jeunes et leur prise de responsabilité. **L'ensemble de l'encadrement devra avoir une attitude rigoureuse à tout point de vue tout en ne perdant pas de vue l'aspect ludique d'un tel séjour.**

5. Bilan

Au retour, l'encadrement établira :

- le bilan qualitatif du séjour (vie collective, ambiance, pratique sportive, etc.) ;
- le bilan financier de l'opération.

Les erreurs, les oublis et les dysfonctionnements seront notés et mis à profit pour améliorer un prochain séjour.

On veillera à s'entretenir avec les jeunes pour recueillir leurs sentiments sur le séjour.

Conclure par la fête

On pourra prévoir une séance récréative avec les familles autour d'une projection de photographies ou vidéo.

D. X. Pratiquer le bicross en UFOLEP

Le bicross s'est développé en France dans les années 1980 ; il a pris beaucoup d'ampleur. En UFOLEP, sa pratique s'est répandue dans quelques départements permettant d'organiser des rencontres régionales et interrégionales en plus des rencontres départementales. Mais cette discipline, essentiellement pratiquée par les jeunes, mérite une diffusion plus large dans la fédération.

Voici quelques éléments permettant aux animateurs Activités cyclistes UFOLEP de mieux connaître le bicross et ses conditions de pratique et pourquoi pas d'envisager d'initier les membres de leur groupe Vélo jeunes.

1. Aborder le bicross par le VTT

Le bicross est une activité dynamique et spectaculaire qui intéresse surtout les jeunes à partir de six ans. Il se pratique sur un vélo avec une géométrie particulière créé pour des évolutions les plus ouvertes possibles.

- **Mais une manière aisée d'aborder le bicross pour les plus jeunes est de passer par le VTT dans un groupe Vélo jeunes** car au début la pratique est globalisée, non différenciée, valable pour le VTT, la route, le bicross, le bike trial. L'animateur recherche des situations d'équilibre, de propulsion et de conduite adaptées au cycliste débutant afin de favoriser sa réussite.

- Puis, on pourra envisager la pratique avec le vélo bicross. Progressivement, l'animateur conduira les jeunes à affiner les pôles d'équilibre, de propulsion et de conduite en fonction des terrains variés, des rythmes différents, de la nature du vélo, de la présence des autres concurrents.

- Au stade suivant, le jeune pourra acquérir des techniques fondamentales de bicross ; c'est le moment où le cycliste devient réellement bicrosser par le perfectionnement et l'interpénétration des trois pôles. C'est aussi le stade où l'animateur doit se montrer technicien ce qui nécessite de sa part une bonne connaissance de la spécificité bicross.

- Au dernier niveau, grâce à des situations adaptées, l'animateur doit conduire les pratiquants à rechercher le maximum d'efficacité en anticipant les obstacles et en développant une motricité de plus en plus fine.

Il est évident que pour mener à bien des initiations bicross les animateurs doivent posséder eux-mêmes une certaine pratique de cette activité.

2. Disposer d'une piste bicross

Un des problèmes posé par la pratique du bicross est la nécessité d'évoluer sur une piste spécialement aménagée qui selon sa qualité peut être très onéreuse.

Mais **la dynamique UFOLEP a montré que l'on pouvait pratiquer du bicross avec des moyens limités** ce qui est, par exemple, le cas dans l'Orléanais.

Dans certaines localités des circuits de bicross sont abandonnées, une association sportive ayant la volonté de proposer cette activité aux jeunes peut entreprendre des démarches pour récupérer la piste et pour la faire revivre.

S'il n'en existe pas, il est possible de construire une piste bicross à condition de disposer d'un terrain. La négociation pour l'attribution à une association d'un terrain par une collectivité

locale implique que l'association présente un projet réfléchi en concertation avec les élus et nécessite de sa part un solide engagement.

Plusieurs types de pistes bicross peuvent être envisagés :

a) Les pistes d'initiation, non destinées à la compétition, ouvertes aux loisirs

Ces pistes sont peu sélectives, à la portée de tous. Elles sont toutefois munies de parcours variés et formateurs qui concentrent les fondamentaux de la discipline et offrent une possibilité de progression. Elles permettent d'initier les jeunes au bicross surtout si l'on ne désire pas leur faire pratiquer de compétition et peuvent être aussi utilisées par les centres de loisir.

Ce type de piste peut être réalisé par des employés municipaux avec des engins communaux s'il en existe. La réalisation par des bénévoles motivés est également possible.

b) Les pistes d'initiation démontables

Il existe des pistes démontables que l'on peut classer dans le type pistes initiation, loisirs.

Ces structures offrent l'avantage de pouvoir être installées pratiquement partout, d'être modulables à volonté. Comme les pistes initiation fixes elles peuvent être partagées avec un centre de loisir mais avec l'intérêt supplémentaire de pouvoir être transportées sur le propre site du centre.

Elles permettent l'approche de la discipline bicross et de ses caractéristiques essentielles que sont le départ et la sortie de grille, le saut d'obstacles, l'enroulement des bosses, le pilotage en virage.

Le coût d'une telle piste est équivalent ou supérieur à celui d'une piste initiation fixe.

c) Les pistes d'entraînement à la compétition

Ce type de piste peut être parfaitement adapté à l'initiation et à l'entraînement et ne pas pour autant recevoir de compétition.

La piste d'entraînement pour débutants doit favoriser l'apprentissage du bicross avec en particulier la maîtrise du vélo. Elle doit permettre aux animateurs de proposer des ateliers de travail sans que les pilotes ne soient obligés de parcourir toute la piste. Les obstacles doivent permettre aux pilotes d'acquérir une progression technique (sauts, cabrages, enroulements de bosses, passages de virages, etc.).

La piste d'entraînement pour pilotes confirmés doit leur permettre de parfaire les techniques de passage tout en augmentant la rapidité. Un tel type de piste pourra évoluer pour permettre aux pilotes de progresser.

Si le parcours est réduit (environ 200m) réalisé sans transport de matériaux on peut envisager la construction sans recours à une entreprise de travaux publics. Une piste plus longue, avec matériaux adaptés nécessite la réalisation par une entreprise spécialisée, le coût est alors beaucoup plus élevé.

d) Les pistes de compétition

La piste de compétition se situe le plus souvent dans le cadre d'un complexe sportif ou à proximité. Il s'agit d'un équipement plus lourd avec les infrastructures nécessaires à la pratique compétitive, l'ensemble constituant alors un circuit de bicross.

Une piste de compétition est conçue dans l'esprit bicross, c'est-à-dire pour libérer le maximum de vitesse et de puissance dans le minimum de temps en déjouant les obstacles par une technicité forte en matière d'équilibre.

Ce type d'équipement coûteux est généralement un aménagement sportif conduit par une collectivité territoriale.

Quelque soit le type de piste, certains critères doivent être respectés. Les responsables de la construction, quels qu'ils soient, doivent avoir à l'esprit que le tracé doit être minutieusement étudié pour qu'il soit, si possible, définitif.

Toutefois des modifications sont toujours possibles en ce qui concerne les obstacles, le renouvellement du revêtement ou des aménagements autour du circuit.

Il faut être prudent avec l'implantation d'une piste sur un terrain privé car il peut y avoir rupture du contrat par le propriétaire et parfois destruction de la piste ce qui condamne alors la pratique bicross dans l'association.

Pour installer une piste de bicross, quel que soit son type, il faut prévoir le coût du travail d'engins de travaux publics, camion, pelle, bulldozer, rouleau. Dans le cas d'une démarche associative, une main d'oeuvre bénévole peut être envisagée avec des engins loués.

On peut également essayer d'abaisser les coûts en négociant un partenariat publicitaire avec l'entreprise de travaux publics, par pose de panneaux sur le terrain.

3. Des règles générales pour tracer une piste de bicross

Une piste de bicross ne répond pas à des critères de dimensions standard, cependant certaines règles doivent être respectées, notamment pour des pistes ouvertes à la compétition.

- Il faut envisager **une surface de terrain** entre 5 000 et 10 000m². Mais il est souvent nécessaire de prévoir une surface supplémentaire pour garer les véhicules s'il n'y a pas de parking déjà aménagé à proximité.

- **La longueur totale de la piste** est de 220m au minimum et 400m au maximum.

- **La longueur de la ligne de départ** (du haut de la butte jusqu'au premier obstacle) est au minimum de 8m avec une côte idéale de 10m.

- **La largeur de la piste**, après la première ligne droite, est de 4m minimum, la largeur idéale étant de 5m.

- Tous **les virages** doivent être relevés.

- **Un minimum de cinq obstacles** est à répartir uniformément sur le tracé.

- **Le premier obstacle** doit être impérativement placé à 25m minimum après le sommet de la butte de départ. En général, il n'est pas proéminent, c'est une simple bosse à profil doux.

- **Un tronçon de décélération**, long de 10 à 20m, doit être prévu après la ligne d'arrivée.

- **Le revêtement de piste** doit être suffisamment dur pour favoriser une vitesse maximum, mais rester souple pour ne pas être dangereux lors de chutes de pilotes. Il doit également être perméable. La piste peut être prévue en surélévation par rapport au sol naturel (sans effet de marche qui serait dangereux lors des sorties de piste) ou drainée ; elle ne doit jamais être creusée, les intempéries y causant alors des dégâts qui peuvent empêcher son utilisation.

Pour le modelage de la piste il est déconseillé d'utiliser des gravats qui se composent bien souvent de déchets comme des blocs de ciment, des pierres, des ferrailles, etc. Après le passage du rouleau compresseur, ces gravats remonteraient à la surface du revêtement final.

4. Butte et grille de départ

a) La butte de départ :

La butte de départ est un élément primordial d'un circuit de bicross. Son emprise au sol est importante. C'est le seul endroit du circuit où l'on peut se permettre de déverser des camions de terre ordinaire ; par la suite, on pourra la recouvrir d'un revêtement plus adapté. Il faut penser à son tassement en prévoyant une hauteur supplémentaire de 0,5m à 0,8m.

La plate forme doit être suffisamment large pour tracer une ligne de départ longue de 8m ; une largeur de 10m est idéale pour laisser une largeur de 1m de chaque côté.

Les 10 premiers mètres de la pente doivent être divisés en 8 couloirs de 1m clairement indiqués.

Différentes inclinaisons de la butte sont envisageables (entre 15° et 25°) ; quand les coureurs sont en place derrière la grille de départ, la roue arrière doit être 30cm plus haut que la roue avant.

A l'arrière de la butte, il faut réaliser une pente douce pour l'accès des pilotes au départ, et prévoir des marches sur un côté pour l'accès des officiels (placeur, starter, etc.).

Une butte de départ bien conçue permet un gain de temps appréciable lors des compétitions.

b) La grille de départ :

La grille de départ doit avoir une longueur de 8m. Sa hauteur doit être de 30cm minimum et 40cm maximum. Elle doit être rigide tout en gardant une certaine légèreté. Les positions de départ de 1 à 8 doivent être inscrites sur la planche, côté coureurs. La grille de départ doit être déclenchée par la personne qui donne les ordres de départ. La grille devra être obligatoirement pourvue d'un système manuel quelque soit son type.

Les différents types de grille sont :

- système manuel par levier ; de conception simple et efficace il est obligatoire sur tous les types de grille ;
- système électromagnétique, de plus en plus utilisé en France ;
- système pneumatique.

Le départ automatique doit être couplé et synchronisé à un système visuel ou (et) sonore, tel que :

- feux tricolores ;
- klaxon ;
- cassettes pré enregistrées.

Cette combinaison a pour avantage de garantir des départs réguliers.

5. Les obstacles sur la piste

Bien que des revues spécialisées donnent des tracés de pistes types, que des délégations départementales UFOLEP possèdent des plans, **lors de la réalisation d'une piste, il est conseillé de faire appel à des pilotes de bicross chevronnés qui ont participé à des compétitions de haut niveau**, certains d'entre eux s'étant spécialisés dans ce type de service (ceci afin d'éviter les grosses erreurs que l'on peut rencontrer sur certains circuits).

Pour la construction des différents obstacles, deux règles sont à retenir :

- ne jamais entreprendre un obstacle difficile dans une portion lente, le circuit perdra à coup sûr sa crédibilité ;
- si les obstacles sont techniques et placés sur des portions rapides, la différence en course ne s'établira pas seulement sur la rapidité ou la puissance du pilote et le spectacle n'en sera que meilleur.

Les modèles d'obstacles les plus courants sont les suivants :

- simple, double, triple, voire même quadruple bosse ;
- table américaine ;
- cône, double cône ;
- chicanes ;
- pif paf.

Il faut faire attention à la disposition des obstacles sur la piste. La course ne doit pas se jouer dans les premiers 100m ; un obstacle bien pensé et bien réalisé à 50m de l'arrivée peut changer le cours d'une course, d'où son intérêt.

L'idéal est d'avoir des obstacles techniques mais qui « s'enroulent » très rapidement. La dénivellation des obstacles varie de 0,70m à 1,50m avec des creux de 0,80m à 1,00m.

Les réceptions doivent être douces, de manière à laisser le pilote atterrir en « morgan », c'est-à-dire les deux roues en même temps sur le sol.

Les obstacles ne devront jamais être considérés comme définitifs ; leurs aménagements devront au fur et à mesure des courses donner l'envie de pousser plus loin la difficulté, d'où un intérêt technique croissant.

6. L'environnement de la piste

Si des responsables d'association participent à la conception d'une piste de bicross ouverte à la compétition, il est important de penser à l'implantation d'un local avec toilettes et point d'eau.

Il est utile de prévoir la clôture du terrain pour éviter des utilisations de la piste dégradantes (barrière placée à 3m de la bordure extérieure de la piste pour raison de sécurité).

Les mâts de départ, d'arrivée, ne devront comporter aucun angle saillant en cas de sortie de piste.

On installera des poubelles sur le site.

Si possible, on veillera à prévoir des emplacements pour les véhicules non loin du circuit.

7. Compétitions bicross en UFOLEP

Des compétitions de bicross se déroulent en UFOLEP, essentiellement dans l'Orléanais ; on se reportera au module F. V « Pratique du bicross UFOLEP dans l'Orléanais » pour mieux appréhender leur déroulement ce qui permettra d'envisager des organisations dans d'autres régions.

Module réalisé par l'adaptation de documents fournis par un groupe de réflexion sur le bicross dans le cadre fédéral UFOLEP.

CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

D. XI. Pratiquer le bike trial en UFOLEP

Pouvant se pratiquer en pleine nature, loin des chemins fréquentés, mais aussi sur des structures artificielles en milieu urbain y compris à l'intérieur, le bike trial correspond bien au goût des jeunes. Il existe des associations UFOLEP spécialisées dans le bike trial ; un règlement national UFOLEP régissant les compétitions a été récemment mis au point. Des championnats existent, réunissant des pilotes de divers niveaux.

Les groupes Vélo jeunes sont des structures idéales pour initier les enfants au bike trial. Mais la discipline étant peu connue, le présent module a pour but de présenter le bike trial aux animateurs Activités cyclistes afin qu'ils aient envie de le faire goûter à leurs jeunes sociétaires.

1. Définir le bike trial

Le bike trial consiste à franchir à vélo des sections naturelles ou artificielles appelées zones, matérialisées et parsemées d'obstacles, avec comme objectif principal : réaliser le parcours sans faute.

Cette activité est basée sur la maniabilité, l'équilibre, le franchissement et la vitesse d'exécution à vélo.

Les fautes de pilotage sont sanctionnées par des pénalités en points (les pénalités en temps sont converties en points). Le vainqueur est le concurrent qui totalise le plus petit nombre de points.

2. Le vélo et la tenue pour pratiquer le bike trial

Il existe deux types de vélo pour la pratique du bike trial :

a) Le vélo 20 pouces :

- vélo de trial ou vélo bicross (utilisable dans les catégories jeunes 9-10 ans et loisirs 4)*.

* Voir paragraphe 5.

b) Le vélo 26 pouces :

- le dérailleur avant peut être démonté ;
- roue libre obligatoire avec 6 vitesses au minimum en état de marche ;
- il est autorisé de ne conserver que le petit plateau ;
- une protection du plateau peut être ajoutée.

c) Caractéristiques communes à tous les vélos :

- les cadres et les freins doivent être en bon état ;
- les leviers de freins ne doivent avoir ni forme ni extrémité dangereuses ;
- les câbles doivent être terminés par des embouts e protection ;
- les parties saillantes de plus de 10 mm doivent être protégées ;
- les extrémités du guidon doivent être bouchées ;
- les ajouts de guidon type « cornes de vache » sont interdits.

Pour raison de sécurité, un contrôle des vélos est effectué avant le démarrage de chaque épreuve bike trial.

d) La tenue vestimentaire :

- **port du casque à coque rigide obligatoire ;**
- **obligation du port de chaussures protégeant la cheville des deux côtés ;**
- pantalon ou (short avec protège-tibias obligatoires) ;
- gants vivement conseillés ;
- maillot à manches longues conseillé.

3. Les parcours de bike trial

Le bike trial se déroule sur des zones reliées entre elles par des tronçons de parcours naturels appelés inter zones.

Le parcours peut être tracé sur un périmètre restreint (moins d'un km), mais il est conseillé de le faire sur un inter zone de 2 km maximum en ce qui concerne les vélos 20 pouces et de 5 km maximum en 26 pouces afin d'éviter les bouchons à proximité des zones.

Le circuit est à effectuer 2 ou 3 fois, suivant le nombre de zones, le kilométrage et le relief.

Une durée maximale est accordée à chaque concurrent pour réaliser l'épreuve ; elle est calculée sur la base de 10 min par zone et de 15 min par kilomètre ; des barèmes de pénalisation sont mis en place pour les retards.

4. Les zones en bike trial

Le nombre de zones varie de cinq à dix sur un parcours compétition de bike trial. Elles sont choisies pour leur intérêt technique, en tenant compte de la spécificité du bike trial.

Signalées par un panneau entrée et par un panneau fin, les zones sont matérialisées à droite et à gauche par de la rubalise, des flèches de couleur permettant au pilote d'identifier le parcours.

Les pilotes sont autorisés à reconnaître les zones uniquement à pied, l'essai à vélo étant interdit et disqualifiant.

Chaque pilote peut être accompagné d'un suiveur. Celui-ci doit demander l'autorisation au commissaire pour entrer en zone. Il peut uniquement assurer la sécurité de son pilote dans un endroit jugé difficile par le commissaire de zone. Durant l'évolution du pilote, le suiveur doit être discret s'il encourage son pilote ; des sanctions réglementaires peuvent être prononcées.

4. Une discipline technique et rigoureuse

Les fautes techniques du pilote sont notées par le commissaire présent sur la zone et des pénalités sont appliquées en fonction d'un barème précis. Les fautes s'additionnent et définissent les pénalités de points.

Le barème prévoit des pénalités de 1 point, 2 points, 3 points, 5 points et 10 points. La notion de temps intervient également dans la notation sachant que si le pilote n'a pas terminé son passage en zone au bout de 2min il reçoit une pénalité de 5 points même s'il n'a pas réalisé de fautes technique.

A titre d'exemple, voici quelques erreurs pénalisées :

- tout pied à terre posé isolément = pénalité 1 point ;
- tout appui du corps (sauf la main) fait isolément = pénalité 1 point ;
- tout appui du vélo (sauf les roues) fait isolément = pénalité 1 point ;
- total d'appuis égal à 3 ou 4 = pénalité 3 points ;
- glissement du pied au sol = pénalité 3 points ;
- chute = pénalité 5 points ;
- bris des limites de la zone = pénalité 5 points ;

- omission d'une zone = pénalité 10 points ;
- incorrection envers un commissaire = pénalité 10 points.

La pratique du bike trial exige donc de la part du pilote une bonne technique mais aussi beaucoup de rigueur pour réussir le franchissement des zones.

5. Une activité tournée vers les jeunes et aux niveaux gradués

La lecture du règlement national UFOLEP montre que **le bike trial est tourné vers les jeunes car ce règlement admet les enfants de moins de dix ans sur des compétitions avec délivrance de titres officiels, la difficulté technique des zones étant bien définie par rapport aux diverses catégories d'âge.**

On a ainsi les catégories suivantes

- **pilotes de 9 et 10 ans** : tracé vert avec apprentissage du franchissement en relief légèrement accentué sans difficulté dangereuse ou impressionnante.
- **pilotes de 11 et 12 ans** : tracé blanc avec maîtrise des franchissements et des déplacements latéraux sur zones de bon niveau technique.
- **pilotes de 13 et 14 ans** : tracé bleu avec franchissement en relief accidenté sur zones de bon niveau technique.
- **pilotes de 15 et 16 ans, de 17 et 18 ans, de 19 ans et plus** : tracé rouge avec maîtrise de toutes les techniques du bike trial sur zones de haut niveau technique.

Les jeunes atteignant un très haut niveau technique trouvent aussi leur compte en UFOLEP en pouvant évoluer dans la catégorie Elite.

- **pilotes Elite** : pilotes à partir de 15 ans faisant partie de la liste de notoriété* qui maîtrisent toutes les techniques du bike trial sur des zones de très haut niveau technique.

** A l'issue de chaque Critérium national bike trial, il est établi un classement commun des pilotes des catégories 15-16 ans, 17-18 ans et 19 ans et plus. Le groupe technique bike trial de la Commission nationale des Activités cyclistes UFOLEP décide chaque année de l'effectif et des pilotes pouvant accéder à la catégorie Elite pour la saison suivante.*

Le bike trial est une activité mixte.

- **pilotes féminines** : elles emprunteront le tracé le plus approprié à leur niveau technique.

Le bike trial est également praticable par des pilotes débutants qui ne peuvent évoluer dans les catégories d'âge réglementaires car leur niveau technique ne le leur permet pas ; ils pratiquent alors dans les catégories promotionnelles.

Quatre catégories promotionnelles sont proposées :

- **loisir 4** : pilotes débutants jusqu'à 12 ans maximum ; tracé orange ; ces enfants apprennent l'équilibre et la maniabilité ;
- **loisir 3** : pilotes débutants sans limitation d'âge ; tracé vert ;
- **loisir 2** : pilotes débutants sans limitation d'âge ; tracé blanc ;
- **loisir 1** : pilotes débutants sans limitation d'âge ; tracé bleu.

Les catégories promotionnelles ne sont pas récompensées par des titres fédéraux officiels.

6. Une initiation au bike trial accessible

Les animateurs des groupes Vélo jeunes ont de multiples raisons pour proposer une initiation bike trial à leurs jeunes sociétaires.

L'initiation bike trial peut se pratiquer avec un VTT ou un vélo de bicross : le matériel n'est donc pas un obstacle et il n'y a pas de raison matérielle pour occulter la présentation de cette activité cycliste.

Il est d'ailleurs possible d'introduire le bike au cours de promenades VTT en forêt en les ponctuait de zones trialisantes où les jeunes pourront pratiquer l'auto pointage

Des catégories largement ouvertes aux débutants : une fois quelques rudiments acquis, les enfants peuvent évoluer dans les catégories promotionnelles largement ouvertes et dont une leur est spécialement réservée (loisir 4).

Un développement de la responsabilisation : chaque pilote doit effectuer son parcours sans manquer de zone, doit repérer le cheminement dans les zones et doit gérer son carton de contrôle en n'omettant pas de le présenter aux commissaires et en ne l'égarant pas. Dans les séances d'initiation, les jeunes peuvent prendre la responsabilité de contrôler les passages de leurs camarades.

Une pratique socialisante : chaque pilote peut se faire assister d'un suiveur qui peut le conseiller ; un bon moyen de collaborer dans le but d'obtenir une réussite maximum.

Un activité favorisant le contact entre sportifs : sur un parcours, des pilotes de niveaux très différents se côtoient, chacun essayant de réussir au mieux dans la catégorie qui le concerne ; il est toujours possible d'encourager un concurrent d'une autre catégorie, d'apprendre en regardant des participants de niveau supérieur mais aussi de prodiguer des conseils aux pilotes de niveau moindre.

La possibilité de progresser progressivement : quand l'appréhension est vaincue, le jeune pilote peut progresser de façon très progressive dans la mesure où la catégorie loisir offre 3 ou 4 niveaux suivant l'âge (4 catégories jusqu'à 12 ans, 3 catégories après 12 ans).

7. Des possibilités diverses de rencontres bike trial

Les animateurs qui ont l'intention de faire vivre l'activité bike trial par les jeunes dans leur association ont la possibilité de faire participer leurs sociétaires à divers types d'épreuves :

A) Epreuves promotionnelles : il s'agit d'épreuves de gestion facile pour les organisateurs ; elles ne nécessitent pas de zones très accidentées et les pilotes pratiquent l'auto pointage.

B) Epreuves officielles :

a) trophée départemental : titre utilisable dès que deux associations du même département sont représentées ;

b) trophée régional : titre utilisable dès que deux départements de la même région sont représentés ;

Un trophée comprend soit une seule épreuve soit un ensemble de manches déterminant un classement final.

c) épreuve inter régionale : épreuve servant de sélection pour accéder au critérium national.

d) critérium national : ce critérium, qui rassemble les sélectionnés des différents Comités départementaux UFOLEP, est toujours organisé sur une manche unique.

Ne sont admis au critérium national que les jeunes à partir de la catégorie 11-12 ans.

Un challenge promo bike, hors critérium, sans titre officiel est ouvert aux pilotes de moins de 11 ans et à ceux qui ne peuvent évoluer dans leur catégorie d'âge.

Si la pratique du bike trial n'existe pas dans un comité départemental UFOLEP, des animateurs activités cyclistes intéressés par sa promotion peuvent essayer de recruter une autre association pour débiter d'abord par une épreuve promotionnelle. Si par la suite des cyclistes sont intéressés et se lancent dans l'activité il sera alors envisageable d'organiser une épreuve officielle départementale puisque deux associations suffisent.

En savoir plus

Pour obtenir davantage de détails sur les catégories, sur la technicité des zones, sur le contrôle lors des passages, sur les différents types d'épreuves et leur déroulement, ... se reporter au **règlement national bike trial UFOLEP**. Il est applicable depuis la saison sportive 2003-2004.

Vélo jeunes UFOLEP

Prise en compte fédérale des jeunes cyclistes

E.I. Politique départementale UFOLEP activités cyclistes avec prise en compte des jeunes

E.II. Des relations UFOLEP-USEP en matière d'activités cyclistes



CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

E. I. Politique départementale UFOLEP activités cyclistes avec prise en compte des jeunes

Il est souhaitable qu'une réflexion s'instaure dans les comités départementaux UFOLEP sur la pratique des activités cyclistes proposée aux jeunes. Des solutions diverses existent pour prendre en compte ces activités et les développer.

1. Le cyclisme, une activité profitable aux jeunes

La pratique du cyclisme sous ses diverses formes est profitable aux jeunes de plusieurs façons. « Elle favorise la maîtrise de l'équilibre, de la coordination, des dissociations segmentaires »*. Elle contribue à « maîtriser des réactions émotionnelles et permet d'acquérir des capacités d'analyse de l'environnement afin de prévenir les risques et les chutes. »*

L'apprentissage et le respect du code de la route, le respect de l'environnement contribuent à la formation du jeune citoyen. Ne négligeons pas l'aspect ludique de cette activité qui se vit essentiellement dans la nature.

Enfin, il faut noter que le cyclisme, comme la marche, peut se pratiquer en famille de manière non compétitive, c'est un des moyens de favoriser la cohésion familiale.

* Docteur Marc Hustache dans « Les enfants et le sport » (Editions SAEP, 2000)

2. Créer des structures éducatives UFOLEP réservées aux jeunes cyclistes

Chaque fois qu'une association activités cyclistes UFOLEP le pourra elle animera une structure éducative réservée aux jeunes que l'on dénommera groupe Vélo jeunes UFOLEP ; dans ce cadre le jeune apprendra aussi bien la pratique de la bicyclette que la mécanique, les bases du code de la route, la façon de se conduire dans la nature.

En plus des séances spécifiques du groupe Vélo jeunes, on veillera à intégrer au maximum les jeunes dans les activités de l'association.

Si plusieurs associations dans le département animent des groupes Vélo jeunes il peut être intéressant de créer des rencontres ou même un challenge Vélo jeunes à l'exemple de ce qui existe dans plusieurs départements.

3. Accueillir les jeunes cyclistes dans les manifestations UFOLEP

Si toutes les associations n'ont pas la possibilité de créer des groupes adaptés aux jeunes cyclistes, **il est toutefois souhaitable de systématiser l'accueil des jeunes dans les manifestations cyclistes UFOLEP, réservées aux licenciés ou ouvertes à tous.**

Bien sûr, cette gestion n'est pas possible sur toutes les manifestations mais bien souvent des efforts pourraient être consentis par les organisateurs.

Il est nécessaire que les commissions techniques sportives départementales et régionales activités cyclistes UFOLEP réfléchissent à la façon d'intégrer les jeunes dans les nombreuses manifestations inscrites dans les calendriers. Cette volonté doit être nettement affirmée afin que l'ensemble des associations l'intègrent et mettent en œuvre des activités pour les jeunes.

Il ne faut pas oublier que la majorité des enfants possède des VTT utilisables pour une pratique ludique et que le matériel n'est donc pas forcément un obstacle.

4. Les jeunes et le cyclotourisme

Lors des traditionnels rallyes et regroupements à circuit multiples, il est possible de proposer **un circuit route accompagné pour enfants**, avec ou sans jeu de découverte, n'excédant pas 20 à 25 km. Si l'on n'a pas suffisamment d'accompagnateurs on pourra proposer **un circuit familial** au profil facile pour que les enfants puissent le parcourir avec les parents ; cette formule pourra être ouverte à tous, licenciés ou non afin de promouvoir le vélo.

Les organisateurs veilleront à indiquer sur quels circuits de leur manifestation sont admis les mineurs (en fonction des distances et des difficultés).

Si l'on dispose d'un espace adapté sur le site de départ arrivée on pourra proposer aux jeunes **un parcours de maniabilité** avec, bien entendu, présence d'animateurs.

Des **manifestations à destination exclusive des jeunes cyclistes** peuvent être conçues sur l'initiative d'une association ou sur celle d'une commission technique sportive départementale ou régionale.

5. Les jeunes et le VTT

Comme en cyclotourisme, les organisateurs peuvent proposer **un circuit accompagné** pour les plus jeunes, par exemple jusqu'à 12 ans.

Les plus grands se verront proposer **un circuit adapté** à leurs possibilités ou pédaleront sur **un circuit familial**. Là aussi on pourra organiser un **parcours de maniabilité**.

Dans certains départements des organisateurs proposent **des manifestations spéciales enfants** avec combinaison d'un parcours d'adresse et d'un circuit.

Sur le plan compétitif, en X country des circuits peuvent être proposés aux enfants en respectant les durées de course et les catégories d'âge en vigueur dans le règlement national VTT UFOLEP*.

Les championnats départementaux et régionaux VTT UFOLEP accueillent les jeunes licenciés à partir de 13 ans. Le championnat national VTT UFOLEP accueille les jeunes à partir des catégories jeunes féminines et jeunes masculins 15/16 ans. Il est important que les jeunes engagés sur ces différentes épreuves possèdent une expérience suffisante de la compétition.

* Consulter le règlement national VTT UFOLEP.

Favoriser l'accessibilité aux manifestations

Lors de la fixation des droits de participation aux manifestations cyclistes type cyclotourisme ou VTT (randonnée et compétition) les organisateurs, les commissions techniques sportives veilleront à établir des tarifs modérés pour les jeunes, voire la gratuité.

6. Les jeunes et le cycloport

Les enfants licenciés dans les groupes Vélo jeunes, et plus généralement dans les associations UFOLEP activités cyclistes, peuvent participer à des **épreuves d'initiation cycloport jusqu'à 12 ans** après une préparation sérieuse et avec un encadrement qualifié.

Ensuite, les **13-14 ans**, les **15-16 ans**, ont la possibilité de participer à **des compétitions selon des conditions très clairement définies par le règlement national cycloport UFOLEP**.*

Certaines commissions techniques sportives départementales et des responsables d'associations développent des manifestations spécifiques pour les jeunes intéressés par la compétition (*Voir exemple dans le module F. II*). Les plus motivés peuvent participer au championnat national de cycloport UFOLEP à partir de la catégorie 15-16 ans (filles et garçons) après avoir participé aux championnats départementaux et régionaux.

A partir de 17 ans, les jeunes participent aux compétitions dans les catégories adultes selon des modalités précises.

* Consulter le règlement national cyclo-sport UFOLEP.

7. Les jeunes et le cyclo-cross

En ouverture des cyclo-cross UFOLEP des **mini circuits initiation**, indépendants du circuit adultes, peuvent être proposés aux enfants ; ils les parcourent avec leurs VTT ; on peut faire ouvrir le circuit par un cycliste adulte régulateur. On veillera à ce que les parents n'excitent pas les enfants le long du parcours.

Il est possible de proposer aux enfants **une épreuve de maniabilité**.

8. Les jeunes et les épreuves combinées UFOLEP avec cyclisme

Chaque fois que les organisateurs d'épreuves combinées UFOLEP avec cyclisme le pourront, ils proposeront des **formules permettant de faire participer les enfants**.

Les formules dites en « accordéon » leur conviennent particulièrement, c'est-à-dire que l'on attend que tous les enfants aient terminé une épreuve pour lancer la suivante en laissant un temps de récupération suffisant pour tous.

On peut ainsi gérer un triathlon avec parcours nage sur une partie de plan d'eau où les enfants ont pied, VTT sur petite boucle et course pédestre. On peut proposer un duathlon avec l'enchaînement course à pied, parcours VTT, course à pied ou juxtaposer du VTT avec des ateliers de jeux d'adresse, de nombreuses combinaisons étant permises.

Des concurrents de l'épreuve adultes peuvent parrainer les enfants entre chaque épreuve notamment au niveau de la gestion de leur matériel et de leur tenue.

Les adolescents peuvent évoluer en autonomie sur des parcours limités ou en équipe dans la catégorie famille.

(Consulter le document « Orientation pour les épreuves combinées UFOLEP avec cyclisme » CNS Activités cyclistes 2004).

9. Les jeunes et le bicross

La pratique du bicross, essentiellement compétitive, est liée à l'existence d'un circuit spécialement aménagé comprenant une piste et des installations annexes. L'encadrement demande une formation appropriée des animateurs. Aussi, cette discipline n'est-elle pas autant répandue que l'on pourrait le souhaiter.

Pourtant, plusieurs comités départementaux UFOLEP ont développé cette activité ludique et correspondant bien aux enfants. Il est possible d'aborder le bicross par le VTT. On se reportera utilement au document présentant les grandes lignes du fonctionnement de cette activité dans le comité régional UFOLEP Orléanais pour mieux la connaître et pour pourquoi pas amorcer une initiation dans son association. *(Voir D. X et F. VI).*

10. Les jeunes et le bike trial

Le bike trial est une activité qui comme le bi cross correspond parfaitement aux jeunes cyclistes. Au sein d'un groupe Vélo jeunes il peut être abordé par le VTT sur un secteur quelque peu accidenté. Dans le cadre de la CNS Activités cyclistes UFOLEP, un groupe technique a établi les modalités de fonctionnement de l'activité et un règlement national actuellement en vigueur. On trouvera un document de synthèse présentant les caractéristiques essentielles du bike trial en UFOLEP *(Voir D. XI).*

E. II. Des relations UFOLEP-USEP en matière d'activités cyclistes

L'année scolaire 2003-2004 a vu, pour la première fois, l'arrivée du « P'tit Tour USEP » en Gironde et à cette occasion s'est déroulée une collaboration départementale UFOLEP-USEP.

Cet exemple permet d'aborder les relations envisageables entre les deux fédérations sportives de la Ligue de l'enseignement en matière d'activités cyclistes.

1. Mise en place d'une collaboration départementale UFOLEP-USEP

A l'initiative des délégations départementales UFOLEP et USEP, les enseignants d'écoles affiliées à l'USEP et intéressées par ce projet autour du cyclotourisme, ont été conviées à une première réunion préparatoire. La place de l'UFOLEP dans l'opération a été ainsi définie :

- **Participation d'associations UFOLEP à la préparation du P'tit Tour par apports techniques**, notamment sur le plan de la connaissance de la bicyclette et la gestion des petits problèmes mécaniques ;

- **contribution à l'encadrement des jeunes cyclistes lors de la journée P'tit Tour** avec plus spécialement mission de sécuriser les croisements avec des voies à circulation importante.

Quatre associations activités cyclistes UFOLEP se sont portées volontaires pour épauler l'opération. Deux d'entre elles, géographiquement proches d'écoles participantes, ont accepté une collaboration association UFOLEP et association USEP sur **un cycle de séances préparatoires**.

2. Un cycle préparatoire dans une école

A Saint Médard en Jalles, les contacts entre la section cycliste UFOLEP de l'ASSM et l'école de Gajac ont été établis très rapidement. Enseignants et responsables locaux de l'USEP et de l'UFOLEP ont défini clairement les rôles et missions de chacun.

Suite à une formation organisée par l'USEP pour les adultes (enseignants et parents), de très nombreux exercices d'habileté étaient régulièrement proposés en temps scolaire dans la cour de l'école. Des adhérents de l'ASSM UFOLEP étaient à chaque fois présents pour apporter leurs conseils techniques ; ainsi chaque enfant a pu procéder à un montage de roues et étudier, de manière précise, le fonctionnement mécanique de sa bicyclette.

Lors de la première randonnée aux alentours de l'école, l'association UFOLEP a participé à la régulation et à la sécurisation du parcours, en permettant principalement aux enseignants de se libérer des nombreux problèmes techniques survenus à différents moments de ce parcours en boucle.

3. De la préparation à la réalisation de la grande journée

Lors de l'étape du P'tit Tour en Gironde, les sociétaires de l'ASSM ont à nouveau apporté leur contribution en participant au transport des cycles de l'école de Gajac. Sur le parcours, ils ont sécurisé les lieux identifiés comme potentiellement dangereux et s'étaient également fixé le but de répondre à tous les problèmes techniques (étant donné le travail de vérification en amont, la randonnée s'est déroulée sans incident majeur).

La préparation envisagée entre un autre club UFOLEP et une école n'a pu se mettre en place mais les trois associations UFOLEP engagées sur l'opération ont été présentes sur les deux parcours proposés aux jeunes cyclistes. Les cyclos de ces associations ont participé au même titre que ceux de l'ASSM.

Côté convivialité, enfants, enseignants, parents, membres de l'UFOLEP et de l'USEP, gendarmes, élus et officiels se sont retrouvés lors de la cérémonie de clôture. Les sociétaires UFOLEP ont ensuite été conviés au buffet, une occasion de converser sur cette opération et

sur la collaboration qui a permis aux enfants de goûter à l'activité cycliste dans les meilleures conditions possibles.

4. En retour, l'USEP chez l'UFOLEP

Consciente de l'apport positif des cyclistes de l'ASSM, du succès du P'tit Tour auprès des élèves et des parents, l'association USEP de l'école de Gajac s'est engagée à participer aux « Cyclades », traditionnelle manifestation du club ASSM inscrite au calendrier cyclotourisme UFOLEP et ouverte à tous, licenciés ou non.

Un samedi, 39 enfants usépiens de l'école de Gajac et 18 parents participaient donc aux « Cyclades », sur un parcours très bien balisé qui permettait de découvrir la commune par des chemins inédits. A la fin de la manifestation, chaque enfant a reçu une casquette et un tee-shirt. Les sourires et la satisfaction d'avoir effectué un bel effort (une quinzaine de km) ont permis à chacun de se quitter dans la bonne humeur en se promettant de renouveler le partenariat l'année suivante.

5. Poursuivre la coopération départementale

L'année suivante, lors de la première réunion du comité directeur USEP, la collaboration UFOLEP-USEP sur le P'tit Tour a été jugée positive par les deux fédérations. Sur le plan du cyclisme il a été décidé de poursuivre la collaboration si l'activité est à nouveau à l'ordre du jour. Si d'autres moyens de déplacement comme la marche ou le canoë sont envisagés sur le P'tit Tour, le même type de collaboration sera tenté avec les associations UFOLEP concernées.

6. Des actions UFOLEP-USEP dans d'autres départements

A la fin des années 1990, le Lot et Garonne organisait « Le tour du Lot et Garonne cycliste USEP ». Sur cette action, des associations UFOLEP activités cyclistes ont apporté le même type de concours qu'en Gironde à l'occasion du P'tit Tour. Dans l'Yonne, des associations UFOLEP participent également à l'encadrement lors du passage du P'tit Tour à vélo et lorsque cette manifestation nationale n'est pas organisée le P'tit Tour de l'Yonne USEP prend le relais, toujours avec le soutien actif de l'UFOLEP Yonne. Dans d'autres départements des collaborations et partenariats UFOLEP-USEP s'établissent sous des formes diverses autour de la pratique des activités cyclistes.

7. Maintenir et développer la collaboration UFOLEP-USEP

Les responsables et animateurs des groupes « Vélo jeunes » UFOLEP sont invités à collaborer aux actions envisagées par l'USEP avec le support activités cyclistes.

Bien entendu, des interventions en milieu scolaire ne peuvent s'effectuer que dans le cadre des règles administratives Education Nationale en vigueur. Les membres de l'UFOLEP doivent avoir à l'esprit que dans toute situation c'est l'enseignant seul qui exerce la responsabilité pédagogique vis-à-vis des élèves ; en aucun cas nul n'est habilité à se substituer à lui.

Afin d'éviter toute confusion, il est nécessaire qu'une rencontre enseignants intervenants ait lieu et que toutes les formalités administratives soient régularisées.

Fiche réalisée avec le concours de l'USEP Gironde.

CNS activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

Vélo jeunes UFOLEP

Exemples vécus d'animations cyclistes UFOLEP jeunes

- F.I. Le challenge Vélo jeunes UFOLEP Ile de France
- F.II. Le challenge régional route UFOLEP, jeunes 13-18 ans, Ile de France
- F.III. Promotion du VTT UFOLEP jeunes dans le Cher
- F. IV. Le « Trophée du jeune vététiste » à Ancy le Franc (Yonne)
- F. V. Pratique du bicross dans l'Orléanais
- F. VI. Activités de bike trial



CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.

F. I. Le challenge groupes Vélo jeunes UFOLEP Ile-de-France

Le challenge Vélo jeunes UFOLEP Ile-de-France a été créé en 1996. Il peut être pris comme exemple par les responsables des groupes Vélo jeunes UFOLEP qui désirent créer une dynamique autour de la pratique du vélo chez les jeunes licenciés au niveau d'un département ou d'une région.

1. Le challenge, son but

Le challenge Vélo jeunes UFOLEP a pour but d'initier les jeunes cyclistes à la compétition et d'organiser des rencontres interclubs.

A ce jour, 8 clubs sont organisateurs de rencontres et environ 100 jeunes participent annuellement au challenge.

En 2005, entre fin janvier et fin juin, 11 épreuves ont été programmées dont 9 organisées chacune par un club et 2 par la commission technique jeunes Ile de France.

Une sous commission régionale Vélo jeunes est chargée de :

- recenser les activités régionales jeunes
- établir le calendrier annuel des épreuves régionales
- équilibrer le type d'épreuves et leurs difficultés
- assurer l'animation technique
- établir les classements

Tous les ans un livret présente le règlement, le calendrier, les responsables et autres renseignements pratiques.

2. Les participants

Tous les enfants faisant partie des groupes Vélo jeunes doivent être licenciés UFOLEP.

Les jeunes reçoivent en début du challenge un carton sur lequel ils notent, au fil de la saison, leurs participations ainsi que leurs résultats afin de les habituer à suivre leur progression.

Les jeunes sont répartis en plusieurs catégories :

- Jeunes de 6 ans
- Jeunes de 7 et 8 ans
- Jeunes de 9 et 10 ans
- Jeunes de 11 et 12 ans
- Jeunes de 13 et 14 ans

Les jeunes ne peuvent participer qu'à 3 compétitions par mois, espacées d'au moins 3 jours.

3. Le matériel

Les jeunes peuvent utiliser indifféremment VTT ou vélo de route sur toutes les épreuves.

Les braquets des vélos de route sont limités :

- Pour les jeunes 13 et 14 ans à 6,10 m
- Pour les autres catégories à 5,60 m

4. Les types d'épreuves d'initiation

a) Epreuve d'adresse :

Disputée sur un parcours avec obstacles matérialisé par du matériel divers. Les participants doivent réaliser des gestes d'adresse, entrecoupés de ralentissements, démarrages, arrêts, sprints.

Temps indicatifs des circuits

- Jeunes 7-8 ans, 9-10 ans, 3 min environ.

- Jeunes 11-12 ans, 13-14 ans, 4 min environ.

Pénalisations de 5 secondes pour obstacles tombés ou déplacés en dehors des limites.

b) Epreuve de vitesse :

Sur ligne droite bitumée ou cimentée.

- 50 m pour jeunes 7-8 ans et 9-10 ans.

- 60 m pour jeunes 11-12 ans et 13-14 ans.

Le départ peut se faire tenu mais non poussé. Départs par deux suivant l'ordre des dossards.

Classement pouvant être établi au temps ou par qualification.

c) Epreuve sur route :

Se dispute sur parcours protégé et très peu accidenté. Jusqu'à 10 ans cette épreuve consiste à parcourir, pour l'ensemble du groupe, une première distance à allure modérée réglée par un régulateur puis les enfants terminent à allure libre avec toutefois présence du régulateur à l'avant.

Distance maximum parcourue :

- Jeunes 6 ans 3 km

- Jeunes 7-8 ans 5 km

- Jeunes 9-10 ans 10 km

- Jeunes 11-12 ans 20 km

- Jeunes 13-14 ans 25 km

d) Mini sprints :

Se disputent sur un circuit fermé à toute circulation, absolument plat et se terminant par une ligne droite de 200 m environ, départ arrêté.

Séries de 10 jeunes au maximum avec qualification des deux premiers pour la finale.

e) Initiation cyclo-cross :

Epreuve comportant des obstacles naturels (buttes, fossés, arbres couchés, etc.) et artificiels (bottes de paille, planches, plots, etc.). Le parcours doit alterner zones d'effort et de récupération.

Durée de l'initiation laissée à l'appréciation de l'organisateur et des commissaires en fonction des difficultés du terrain.

L'initiation au cyclo-cross peut se pratiquer en collectif ou sous forme de test chronométré sur un tour de circuit.

f) Piste :

Les épreuves sur piste doivent privilégier adresse et vitesse et alterner effort et récupération. Pour ce genre d'épreuves, la forme et la nature sont laissées à l'appréciation des animateurs des groupes Vélo jeunes en fonction des possibilités matérielles et de la disponibilité de la piste.

g) **VTT :**

Cross-country : Parcours techniques présentant les spécificités du VTT avec des portions roulant (grandes allées)

-Jeunes 6 ans 2 km

-Jeunes 7-8 ans 5 km

-Jeunes 9-10 ans 7 km

-Jeunes 11-12 ans 10 km

-Jeunes 13-14 ans 15 km

Le portage du vélo est limité aux sections difficiles sur de très courtes distances.

Slalom vitesse : Parcours chronométré en deux manches avec recherche de la meilleure trajectoire, sur un terrain herbeux en pente douce avec enfilade de piquets plastiques.

Maniabilité : Parcours en milieu protégé (cour d'école, parking, etc.) balisé de plots et avec obstacles lattes, cerceaux, rondins, planche surélevée.

Le but de cette épreuve est de faire acquérir aux jeunes la maîtrise de leur vélo, par des exercices de slalom, freinage ou équilibre en roulant seul ou en groupe.

Orientation : Boucle de 5 ou 6 km non chronométrée.

Il faut suivre un parcours tracé sur carte au 1/25 000 ème avec au minimum cinq balises ou points de contrôle. Tout poste manqué sera pénalisé de 1 point.

Lors de chaque épreuve, un classement est effectué par catégorie ainsi que deux classements par équipe : pour l'assiduité et pour la qualité.

5. Récompenses

Le club organisateur récompense de façon honorifique tous les participants (ex : bouquets, coupes aux premiers, médailles, lots souvenir, etc).

A la fin de la saison, un classement est réalisé et la sous commission régionale jeunes organise une remise de récompenses.

Des modifications à ce règlement peuvent être apportées au début de chaque nouvelle saison afin de palier à des insuffisances diverses constatées au cours de l'édition précédente.

F.II. Le challenge régional route UFOLEP Jeunes 13 à 18 ans, Ile-de-France

En Ile-de-France, après avoir participé au challenge régional Vélo jeunes UFOLEP, les adolescents aimant la compétition peuvent assouvir leur passion dans le cadre du « Challenge régional route UFOLEP ».

Cette organisation favorise l'entrée raisonnée des jeunes dans le monde du cyclospor.

1. Le challenge

Le challenge régional route jeunes permet aux adolescents ayant dépassé l'âge d'évoluer dans les groupes Vélo jeunes UFOLEP, de goûter à la compétition sans être livrés aux hasards d'un calendrier pas forcément pertinent. **L'intérêt de cette organisation est de proposer un règlement adapté aux jeunes, assorti d'un calendrier équilibré.**

La sous commission régionale Vélo jeunes UFOLEP Ile-de-France pilote ce challenge. Le calendrier 2005 a proposé 9 compétitions, entre mi mars et début octobre.

2. Règlement du challenge

a) Catégories

- Jeunes 13-14 ans
- Jeunes 15-16 ans
- Jeunes 17-18 ans

b) Régulation braquets, distances et nombre d'épreuves

Jeunes 13-14 ans

- Braquet 6,10 m ; distance maximum 25 km.
- 3 épreuves par mois espacées de 6 jours minimum, sauf dérogation de la commission technique départementale ou régionale « Vélo jeunes ».

Jeunes 15-16 ans

- Braquet 7,01 m ; distance maximum 50 km.
- 3 épreuves par mois, espacées de 6 jours minimum, sauf dérogation de la commission technique départementale ou régionale « Vélo jeunes ».

Jeunes 17-18 ans

- Braquet libre ; distance en fonction des catégories de valeur pratiquées en compétition UFOLEP adultes.

c) Points du challenge

- De la 1ère à la 10 ème place, 30 points au premier puis points décroissant de 2 en 2 jusqu'au 10 ème.
- De la 11 ème à la 20 ème place, points décroissant de 1 en 1 jusqu'au 20 ème.

Tous les 17-18 ans, quelque soit leur catégorie de valeur, participeront sur les courses de 2^{ème} catégorie. Un classement spécial est établi pour chaque épreuve ; il concerne deux regroupements composés à partir des catégories de valeur des jeunes :

- Classement pour les 1^{ères} et les 2^{èmes}
- Classement pour les 3^{èmes} et les GS

A l'issue de l'ensemble des épreuves un classement final sera établi pour chaque catégorie. Pour chaque participant on ne comptabilise pas le plus mauvais résultat de la saison ; les points d'assiduité seront conservés sur l'ensemble des épreuves.

En cas de mauvais comportement envers un compétiteur, un dirigeant ou un spectateur, tout jeune sera pénalisé de 10 points. De plus, après prise de connaissance du compte rendu du commissaire, la sous commission régionale Vélo jeunes examinera la faute.

La remise des récompenses s'effectuera lors de la dernière épreuve du challenge ; la présence des lauréats en tenue cycliste est obligatoire.

F. III. Promotion du VTT UFOLEP jeunes dans le Cher

Depuis le démarrage de l'activité VTT dans le Cher, les responsables départementaux des activités cyclistes de l'UFOLEP ont eu le souci d'assurer la promotion de cette pratique auprès des jeunes.

Dans ce but, ils ont réfléchi à l'organisation de manifestations qui leur sont réservées. Pour les animateurs, la maniabilité et les parcours type cross étant la base du VTT ils ont systématiquement prévu ces épreuves dans chaque rassemblement. Voici les types de manifestations étudiés dans ce département.

1. Deux niveaux de rencontres

a) Rencontre départementale sur une demi journée avec 3 épreuves

- 2 zones de maniabilité
- 1 parcours X-country
- 1 épreuve finale suivant les possibilités des organisateurs (montée impossible, descente de lenteur, slalom, orientation, mécanique).

b) Rencontre régionale sur une journée avec 5 épreuves

Matin :

- 2 zones de maniabilité
- 1 parcours X-country

Après-midi :

- Orientation
- Mécanique
- Epreuve finale suivant les possibilités des organisateurs (montée impossible, descente de lenteur, slalom).

2. Public concerné

Trois catégories permettent de classer les jeunes sur ces rassemblements :

- 11 et 12 ans
- 13 et 14 ans
- 15 et 16 ans

Les enfants de 7 à 10 ans participent uniquement sur les rencontres départementales mais sans classement.

3. Règlement technique des épreuves

Chaque jeune devra effectuer toutes les épreuves du rassemblement avec le même VTT.

a) Maniabilité :

Les zones d'évolution devront permettre une activité enroulée sans passages dangereux et devront être réalisables sans déplacement.

b) Parcours X-contry :

Les difficultés devront être raisonnables sur un circuit de 2 à 6 km.

Pas de parcours X-country pour les 7 à 10 ans.

Durée maximale par catégories :

- 11 et 12 ans : 15 min
- 13 et 14 ans : 20 min
- 15 et 16 ans : 30 min

c) **Pour tous les autres types d'épreuves** les organisateurs et les animateurs veilleront à privilégier l'adresse et les connaissances des jeunes plutôt que leur force physique.

4. Propositions d'horaires pour les rassemblements

a) **Rencontre d'une demi journée** (en général samedi après-midi)

- Accueil de 14h à 15h.
- Maniabilité de 14h30 à 16h30
- Parcours X-country à 15h30
- Epreuve finale à 16h30
- Classement, récompenses, goûter à 17h30.

b) **Rencontre sur une journée** (en général dimanche ou samedi de vacances)

- Accueil de 9h à 10h.
- Maniabilité de 9h30 à 12h30
- Parcours X-country à 10h30
- Orientation à 13h30 (durée équivalente à celle du X-country)
- Mécanique à 14h30
- Epreuve finale à 15h30
- Classement, récompenses, goûter à 17h.

5. Classement des épreuves VTT jeunes

Les classements s'effectueront systématiquement par cumul de points et par catégories d'âge.
On n'additionnera jamais les temps.

Chaque épreuve rapportera 20 points au maximum au participant.

a) **Barème pour la maniabilité :**

- Chaque zone parcourue sans faute rapporte 10 points (20 points sur les 2 zones)
- Pénalité de 1 point pour chaque appui au pied ou à la main
- Plus de 10 appuis = 1 point
- Zone non effectuée = moins 5 points

b) **Barème de classement pour tous les autres types d'épreuves :**

1^{er} = 20 points - 2^{ème} = 18 points - 3^{ème} = 16 points - 4^{ème} = 14 points - 5^{ème} = 12 points - 6^{ème} = 10 points - 7^{ème} = 8 points
8^{ème} = 7 points - 9^{ème} = 6 points - 10^{ème} = 5 points

Tous les suivants = 4 points

Abandon = 1 point

Non participation au parcours = moins 5 points.

Afin de fidéliser la participation des jeunes, un challenge par équipes ou par groupes Vélo jeunes sur l'ensemble des rencontres pourra être attribué.

6. Calendrier des rencontres

Ces rencontres VTT jeunes devront être espacées de 3 semaines. Un total de 6 rencontres départementales et de 2 rencontres régionales sur une saison sportive paraît être une proposition raisonnable.

7. Esprit des rencontres

Le tarif des engagements aux rencontres devra rester raisonnable pour faciliter l'accessibilité (environ 3€).

Il est souhaitable que chaque participant reçoive une récompense souvenir. On veillera à offrir un goûter au cours duquel participants, encadrement, organisateurs et officiels de l'UFOLEP seront réunis pour un moment de convivialité.

*Adaptation d'un document fourni par des animateurs activités cyclistes UFOLEP Cher.
CNS Activités cyclistes UFOLEP, groupe Vélo jeunes. Edition 2006.*

F. IV. « Trophée du jeune vététiste » à Ancy le Franc (Yonne)

Le « Trophée du jeune vététiste » a été conçu par l'association UFOLEP VTT Ancy le Franc (Yonne) qui réunit de nombreux jeunes.

Cette manifestation annuelle propose aux jeunes plusieurs volets de l'activité VTT et présente la particularité d'être encadrée par les jeunes adultes formés dans l'association les années précédentes. Elle est un exemple d'une pratique ludique et citoyenne du VTT en UFOLEP.

1. Un trophée réservé aux jeunes

Le « Trophée du jeune vététiste » est ouvert à tous les jeunes, entre 7 ans et 16 ans, qu'ils soient licenciés ou non. Les jeunes non licenciés doivent présenter un certificat médical de non contre indication à la pratique cycliste et le bulletin d'engagement de chaque participant doit être signé par un responsable légal.

Les classements sont établis selon cinq catégories :

- 7-8 ans
- 9-10 ans
- 11-12 ans
- 13-14 ans
- 15-16 ans

Afin de faciliter l'organisation, l'engagement à l'avance est conseillé.

2. Trois activités VTT obligatoires

Pour être classés les jeunes doivent participer obligatoirement aux trois activités VTT proposées. une course X-Country*, une épreuve de maniabilité et une montée impossible.

a) La course X-Country :

Le tracé du circuit est réalisé en fonction de l'âge des participants. Plusieurs départs sont donnés selon les différentes catégories d'âge.

Pour établir le classement, **des points sont attribués en fonction de la place obtenue.**

b) L'épreuve de maniabilité :

Un circuit est tracé dans un bois en descente ; il présente des dévers, des virages en épingle, des passages étroits, etc. La dernière portion du parcours, plus technique, est réservée aux 13-16 ans.

Avant l'épreuve, les jeunes participants effectuent une reconnaissance à pied en présence d'organisateur qui les conseillent sur la manière d'aborder les difficultés (créneau horaire de 50 minutes pour la reconnaissance).

Pendant le déroulement de la manche, des adultes de l'association organisatrice sont présents sur les passages les plus délicats à franchir afin de parer aux chutes éventuelles.

Pour établir le classement, **des points sont attribués en fonction du temps réalisé.**

c) **La montée infernale :**

Cette montée progressive se déroule sur une large allée forestière, jalonnée de repères tous les 10 mètres aidant à déterminer la distance parcourue par le concurrent. Le commissaire relève la distance du repère et ajoute la mesure entre ce dernier et la roue arrière du VTT du concurrent.

Pour établir le classement, **des points sont attribués en fonction de la place obtenue.**

3. Classement et récompenses pour tous

a) **Le classement général :**

Le classement général du « Trophée du jeune vététiste », dans chacune des cinq catégories, est obtenu en additionnant les points obtenus par chaque participant sur les trois activités.

b) **Des récompenses pour tous :**

Chaque participant reçoit un lot souvenir (tee-shirt, articles de sport, ...); ces lots sont collectés par les organisateurs auprès des artisans et commerçants du canton.

Des lots plus importants sont tirés au sort sur l'ensemble des participants.

Un podium est organisé pour les premiers de chacune des cinq catégories avec remise de petits bouquets et de coupes.

La remise des récompenses se termine par un verre de l'amitié.

3. Rôle prépondérant des jeunes dans l'organisation

Les jeunes majeurs de 18 à 22 ans, qui ont été formés à la pratique cycliste dans l'association les années précédentes, prennent en charge la totalité de l'organisation du « Trophée du jeune vététiste » d'Ancy le Franc.

Tout d'abord, ces jeunes réalisent le bulletin d'engagement et assurent la promotion de la manifestation. Ils recherchent des lots. Ils participent à l'élaboration des différents circuits.

Le jour du Trophée, les jeunes participent à l'encadrement des manches et réalisent les classements. Une équipe installe et tient la buvette, assure une restauration légère (sandwichs et grillades). Les jeunes gèrent également la cérémonie de remise des récompenses.

* La manche de X-Country compte pour le championnat départemental de VTT UFOLEP Yonne pour les catégories 7-8 ans, 9-10 ans, 11-12 ans uniquement. Il est possible de s'inscrire uniquement pour le X-Country sans participer au « Trophée du jeune vététiste ».

F. V. Pratique du bicross UFOLEP dans l'Orléanais

Dans l'Orléanais, depuis de longues années, plusieurs associations UFOLEP proposent la pratique du bicross aux jeunes. Sous l'égide du Comité régional UFOLEP, elles ont mis au point des manifestations régionales permettant aux jeunes de se rencontrer et de vivre pleinement leur passion pour cette activité cycliste. Tous les ans, un livret réunit règlement, calendrier et divers renseignements pratiques.

Voici un état rapide des forces associatives et les principaux éléments du règlement et des organisations de courses permettant de se faire une idée du fonctionnement de cette activité dans cette région.

D'autres régions intéressées par le développement du bicross UFOLEP pourront s'inspirer de cette expérience.

1. Etat des forces

Cinq départements composent la région Orléanais UFOLEP ; 4 comportent des associations directement impliquées par la pratique du bicross pour un total de 9 associations. Afin de faire vivre cette activité il était nécessaire de se grouper, aussi la gestion de l'activité est assurée par le Comité régional UFOLEP en relation avec les Comités départementaux concernés.

a) Composition de la commission technique régionale bicross

- Un responsable
- Un responsable adjoint
- Un secrétaire
- Un trésorier
- Un responsable des classements
- Un responsable adjoint des classements
- Une commission de discipline et responsable pilotes (3 membres)
- Responsables de la formation (2 membres)
- Membres de la commission (4 membres)

b) Calendrier régional (exemple sur la saison 2003-2004)

Le calendrier régional Orléanais de la saison 2003-2004 comporte 7 manifestations dont 6 manches organisés par 6 clubs différents et une course organisée directement par la commission technique régionale. La première épreuve se déroule le 3 novembre, la dernière le 6 juin.

Une réunion de la commission technique régionale bicross UFOLEP est programmée mi juin à l'issue de la saison pour en tirer le bilan et préparer la saison prochaine.

2. Dispositions générales

a) Conditions administratives de participation aux activités bicross

- Tous les clubs doivent être affiliés à l'UFOLEP dans leur département respectif.
- Les pilotes doivent être licenciés UFOLEP.
- Fourniture obligatoire de la liste des pilotes de chaque association en début d'année.
- Acceptation par les associations du règlement technique publié chaque saison.

b) Assurances

- Pour les entraînements, pour les rencontres non officielles, pour les manifestations annexes (fêtes, bals, etc.) ainsi que pour la couverture des bénévoles (transporteurs par exemple), l'assurance est liée à l'adhésion de l'association à l'UFOLEP (responsabilité civile de l'association).
- La couverture des adhérents (responsabilité civile et individuelle) est liée à la prise de licence UFOLEP.

c) Matériel

- Vélo en bon état, notamment poignées de guidon.
- Des protections en mousse seront fixées sur la potence, le guidon et le cadre.
- Les extrémités du câble de frein et des embouts de guidon seront également protégées.
- Port obligatoire du casque intégral en bon état, de gants entiers, de vêtements à manches longues et de pantalons longs.
- Les plaques lisibles doivent être attachées sur le guidon.
- La fixation des plaques à l'aide de fil de fer est interdite.
- Le numéro de plaque comportera une lettre et un numéro à deux chiffres maximum : exemple : X 99.
- Lettres et chiffres, mesureront 10 cm de haut sur 5 cm de large avec un trait large de 1,5 cm.
- Le fond de la plaque sera blanc et les lettres noires.

3. Règlement des courses (exemple sur la saison 2003-2004)

a) Les secours

Le Comité régional prend à sa charge, sur justificatif, une partie des frais de secours.

Composition de la structure de secours :

- 1 poste fixe sous toile de tente comprenant 4 secouristes.
- 1 point téléphonique (si utilisation du portable composer le 112)
- 1 ambulance conseillée.
- 1 médecin dans la mesure du possible.

Une liste des organismes de secours prestataires est incluse dans ce document.

b) Engagement des pilotes

Les engagements doivent parvenir au club organisateur 72 heures avant l'épreuve, avec les numéros de licences et les dates de naissance des pilotes.

L'engagement est fixé à 4 € par pilote, 1 € sera reversé à la région.

Toute modification d'engagement devra être communiquée au club organisateur la veille, entre 18h et 20h.

Le paiement des engagements se fait sur la base de la confirmation de la veille.

Le contrôle des licences sera effectué à l'engagement.

c) Composition des séries

Elle sera effectuée la veille de la compétition par le club organisateur, par tirage au sort et transcrite sur les formulaires UFOLEP Orléanais fournis gratuitement par le Comité régional. Les pilotes inscrits en retard seront placés en fin de liste.

d) Les couloirs

Ils seront tracés sur une longueur de 10 m minimum et de 15 m maximum à partir de la grille de départ.

Les pilotes devront rester obligatoirement dans ce couloir sur toute la longueur de son tracé.

e) Rôle du directeur de course

- Il est le « patron » de l'épreuve.
- Ses décisions ont valeur absolue.
- Il est seul habilité à décider de l'arrêt d'une course.

f) Jeux de drapeaux

Rouge et blanc pour le directeur de course
Blanc et jaune pour les commissaires de piste

Rappel de la signification des couleurs :

- Jaune : il y a une chute
- Blanc : appel des secouristes
- Rouge : arrêt de la course ou fermeture de la piste

g) Composition du jury

- 3 personnes pour assurer le secrétariat
- 1 directeur de course
- 1 personne en pré grille
- 1 contrôleur grille
- 1 donneur de départ
- Des commissaires de course sur la base suivante : sur l'ensemble de la piste le premier commissaire doit voir le second qui doit voir le troisième et ainsi de suite.
- 6 juges à l'arrivée
- 1 commentateur

Chaque club s'engage à fournir deux membres du jury sur chaque épreuve régionale qui seront désignés nominativement sur le bordereau d'engagement. En cas d'impossibilité avertir le club organisateur.

h) Comptage des points

- Premier 50 points
- Deuxième 47 points
- Troisième 45 points
- Quatrième 44 points
- Cinquième et suivants 1 point de moins (43, 42, 41,...)

i) Résultats des courses

A l'issue de chaque manche, les résultats seront remis ou envoyés à X (*nom du responsable*) afin que cette personne effectue le classement général. Ce dernier sera transmis aux clubs après chaque manche.

j) Litiges

Premier cas : Un pilote ne se présente pas au départ, il sera classé dernier de la série.

Deuxième cas : En cas de mauvais comportement (changement de couloir, geste anti-sportif), le commissaire avertit le directeur de course qui prend contact avec la commission de discipline qui statue.

k) Récompenses

- Chaque manche du championnat est récompensée par le club organisateur ou par la commission technique régionale si c'est elle l'organisatrice de la manche.
- Les récompenses du classement général du championnat régional bi cross UFOLEP seront prises en charge par la commission technique régionale.

4. Organisation de la course

a) Début de la manifestation

Lors des essais, la présence du poste de secours et celle de commissaires sur la piste sont obligatoires.

La manche débutera à 11 h précises.

b) Briefing au début de la manche

Il est effectué au début de chaque manche.

Participent au briefing ; le directeur de course, les commissaires de piste et un représentant de chaque club engagé.

c) Les courses

Tous les pilotes effectueront au moins cinq courses par manche.

Chaque course se déroulera en fonction du nombre de pilotes engagés par catégorie (répartition effectuée suivant l'annexe à ce document).

d) Départs des pilotes

Le départ est donné à l'aide d'un moyen mécanique divers disponible sur la piste (grille élastique, grille électrique ou feux tricolores).

Respecter le même rythme de départ pour toutes les courses.

Expliquer aux enfants que le départ s'effectue suivant la procédure suivante formulée en français :

- Prêts pilotes
- Regardez les feux (*si présence de feux tricolores*)
- 3-2-1 (*en l'absence de feux tricolores*)

Si l'on utilise une boîte vocale veiller à ce que son volume sonore soit suffisant.

Dans le cas où le départ doit être formulé en anglais le club organisateur devra impérativement le préciser dans le dossier d'engagement transmis aux clubs participant au championnat régional.

5. Catégories

On distingue des catégories garçons et des catégories filles :

6 ans et moins
7 ans
8/9 ans
10/11 ans
12/13 ans

14/15 ans
16/17 ans
18/21 ans
22/34 ans
35 ans et plus