

Quoi de neuf ?



Le journal de l'Asptt Agen Cyclo



Décembre 2020

Bonjour les copains,

Quoi de neuf ?

Et bien pas grand-chose! Les jours se suivent et se ressemblent.

En cette période très compliquée, nous avons tous le plaisir de reprendre notre activité sportive normalement et au plus vite.

Nos sorties hebdomadaires ont eu le même engouement, malgré les mesures sanitaires et les contraintes infligées pour le respect de tous.

J'en profite pour remercier votre sens de la responsabilité lors de nos rassemblements. Même si la distanciation semble plus complexe, le port du masque a été adopté par tous à chaque rendez-vous.

Cette année malheureusement, les grandes randonnées n'ont pas eu lieu. Nos grands rendez-vous ont été reportés à l'année prochaine. Quelques séjours et sorties ont pu se faire entre amis, dans l'intimité de quelques cyclos.

C'est comme ça... L'essentiel est d'avoir pu nous retrouver, comme nous l'avons fait durant tout l'été ; savourer le plaisir de rouler ensemble et surtout de partager quelques moments de convivialité.

Les nombreux cyclos ont pu apprécier les pique-niques au Domaine de Chiroulet et de Buzet. Ces moments d'amitiés et de partage témoignent de notre goût pour des choses simples mais authentiques.



Jeanine Brotto
(Présidente du club)

Malgré toutes ces difficultés et l'ambiance particulière du moment, nous avons pu accueillir quelques nouveaux. Soyez les bienvenus !

Le troisième groupe a recruté quelques nouvelles cyclotes et le premier groupe quelques beaux spécimens.

Regardons maintenant vers 2021 avec espoir !

Allez ! Lisez et partagez sans modération les récits de nos cyclos écrivains... que nous remercions au passage.

Merci à Richard qui succède à Stéphanie et reprend la main dans la mise en pages !

Prenez soin de vous et de vos proches,

Bonne lecture.....

Jeanine

SOMMAIRE :

- Le Mot de la Présidente
- L'Edito de Dianick
- L'organisation du départ d'un Tour de France
- Le Canal de Nantes à Brest
- Un dimanche au bord de l'eau
- La Bretagne d'Ouest en Est
- Boucle du Haut Jura et de l'Artois en cyclo camping
- Pique-nique au Domaine de Chiroulet
- Journées du Patrimoine
- Des nouvelles de Jacques Sirat
- Dans les roues de Jeannie Longo
- Portrait de Jean-Claude et de Colette Cannesant
- Les premiers tours de roues de Loulou
- L'historique de nos maillots
- Alimentation – Boissons – Contraction musculaire
- Séquence entretien
- Confectionner un axe pour tandem et pour remorque



L'Edito de Dianick

Nous pensions tous que la situation sanitaire était loin derrière nous, mais comme un boomerang, elle nous revient à la figure. Les premières journées d'automne laissaient espérer encore de belles balades. Aussi, malgré toutes ces recommandations sanitaires les départs des sorties comptaient de nombreux participants, Pourtant encore loin du carnaval chacun accepte de se masquer dès le pied posé à terre. L'attestation est toujours de rigueur. On a joué les prolongations de la promenade quotidienne. Le périmètre s'est agrandi à 20km et cette relative liberté de trois heures atténue l'illusion de tourner en rond. Mais le port du masque sur tout le territoire communal, de jour comme de nuit est ordonné.

La liberté paraît essentielle quand on est privé. Mais la santé qu'en est-elle ? N'est-elle pas tout aussi essentielle ?

Cette situation d'urgence, c'est se soumettre aux consignes et mettre la rébellion et nos réactions nombrilistes de côté, au profit du bien de tous et surtout des plus fragiles.

La liberté ce n'est pas l'indifférence. Cette valeur serait-elle inconnue dans notre activité sportive ?

Entre optimisme et pessimisme, l'équilibre semble être la lucidité, dans le respect de la liberté de chacun ... la liberté de ne pas tomber malade.

Le vélo, un bon entraînement à la résilience et c'est sans trop de difficulté que nous devrions tous passer cette étape de « Haute montagne ».

Le temps du rêve s'est évaporé.

L'année se terminera comme elle a débuté, sans grand-chose à se raconter. Les jours se suivent et se ressemblent ; confinement oblige. L'année écoulée et déjà l'heure des bilans et de l'assemblée générale. Alors que nous y songions tout juste à peine, la résurgence du virus et son inévitable reconfinement, font table rase de tout projet de rassemblement.

L'Assemblée Générale de section devra se faire, mais peut-être pas dans sa forme habituelle. Le génie numérique et son panel de logiciels, nous offrira la possibilité de votes en lignes.

Le bureau actuel attend juste d'avoir un peu plus de visibilité sur les perspectives d'avenir. Comme chaque année, il sera démissionnaire. Peut-être certains le quitteront...et d'autres le rejoindront?



Dianick Schück

Une année blanche ; toutes nos activités notées à notre calendrier ont été supprimées, certaines reportées. Toutefois, nos sorties hebdomadaires ont eu beaucoup de succès et les journées ensoleillées, vous étiez nombreux rue de Lille à vous rassembler.

La mairie d'Agen nous a désigné « Club sportif engagé de l'année », Elle tient à mettre à l'honneur notre investissement et notre mobilisation sur l'ensemble des manifestations mises en place par la Ville et l'Agglomération d'Agen. Cet honneur est très flatteur. Nous pouvons en être fiers.

Cette saison encore, malgré l'ambiance morose de l'activité sportive, une vingtaine de personnes ont choisi notre club, onze dames et neuf messieurs. Ceci aussi est une belle récompense. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Le vélo a le vent en poupe et le confinement l'a beaucoup aidé et chacun trouvera sa place parmi nous. Nous avons réussi à vous présenter la seconde édition de « Quoi de neuf » Au fil de votre lecture vous allez découvrir de nouveaux rédacteurs. Les activités peu nombreuses de la saison vous sont toutefois relatées.

« La liberté , ce n'est pas l'indifférence »

Des voyages à vélo ont pu se faire, en couple, dans l'hexagone, Covid oblige. Une belle façon de redécouvrir nos belles régions de France. La Bretagne a eu beaucoup de succès et plus particulièrement le canal de Nantes à Brest à vélo, une belle façon de découvrir l'Armorique, terre chérie de nos ancêtres les Gaulois.

Fernand nous raconte ici l'histoire de notre club à travers ses maillots, une belle façon de mettre en image le temps qui passe.

Vous trouverez quelques changements dans la mise en pages. Ce travail fastidieux a été repris par Richard. Heureux élu à cette tâche délicate ; il a repris le flambeau de Stéphanie Woodland.

Instauré par Daniel Vanwaterloo, et grâce à vous, le bulletin continue sa route. À l'image de nos différences, chacun son style ; et les sujets certes hétéroclites, nous ramènent tous à notre passion, le vélo.

En espérant que vous apprécierez,

Bonne lecture

Dianick



L'organisation d'un départ du Tour de France

Cette année, le tour de France ne passera pas par l'Ariège, mais en 2017, une étape complète était programmée le 14 juillet ; appelée 100 % Ariège, d'une distance de 100 kms, partant de ST GIRONS pour arriver à FOIX.

Dès l'annonce de la 104^{ème} édition du tour de France 2017, en octobre 2016, l'étape ariégeoise a retenu mon attention, car j'étais un des plus concernés avec ma hiérarchie, oeuvrant au sein de la capitale du Couserans, à savoir ST GIRONS.

Avant que l'hiver ne vienne recouvrir les sommets du manteau blanc tant espéré par les skieurs et autres adeptes de sport hivernal, dès le mois de novembre et début décembre, les premières reconnaissances ont eu lieu, en collaboration avec le patron des motards... C'est quand même eux les spécialistes de la route.

80 kms sur les 100 se trouvent sous la compétence de la gendarmerie de ST GIRONS. A partir de la zone départ, il faut recenser toutes les routes, ronds-points, chemins, accès publics et privés qui rejoignent l'axe principal de la course et déterminer le nombre de militaires pour chaque poste à tenir. Je peux dire que cela fait un nombre impressionnant de gendarmes sur tout l'itinéraire, environ 300 gendarmes ...

Sans oublier que la veille, il faut fermer les cols et les faire garder toute la nuit, de 21 heures à 8 heures le lendemain, donc encore du militaire. Pour cette étape, il y avait le col de la Trappe, le col d'Agnes, le col des Caugnous, le col de Péguere mais la particularité la plus importante était l'interdiction faite au public d'y monter. Il fallait aussi garder tous les chemins et les pistes rejoignant la route du mur... Il faut donc encore rajouter 80 gendarmes.

Ceci est le dispositif pour l'itinéraire ; mais nous avons la chance d'être également ville départ, alors un nouveau dispositif devait être mis en place, donc encore 100 gendarmes. Mais d'où sortent-ils, tous ces gendarmes ?

Depuis la veille, en fin d'après-midi, les 1^{ers} camions arrivent dans le centre ville, qui est fermé à la circulation. Heureusement, le COVID n'avait pas encore sévi.



Pierre Digneaux

La mise en place du barrièrage sur l'itinéraire urbain et du village départ est pris en charge par ASO (Amaury Sport Organisation) qui est un organisateur d'événements sportifs français gérant notamment le Tour de France, Liège-Bastogne-Liège... Une visite de sécurité est programmée le soir à 19 heures. Pas d'apéro offert par ASO, de vrais sportifs ces gens-là.

Le lendemain matin, à partir de 5 h (le départ des coureurs est prévu à 14 h 35), mise en place des 1^{ères} déviations pour éviter la circulation dans le centre ville, et diriger les spectateurs vers les parkings prévus (heureusement, il fait beau). Un flot perpétuel de véhicules arrive de toute la région et cela se passe sans problème majeur. Le tour de France est un vrai aimant à voitures.



Le centre ville s'anime avec les 1^{ers} supporters venus en famille. Une cinquantaine de gendarmes sont placés le long des barrières pour éviter que le public se trouve sur la zone départ et sur l'itinéraire urbain. A 11 h, les bus des coureurs et des staffs qui logeaient à TOULOUSE arrivent...et de suite la tension monte parmi le public (et aussi chez nous). Tout le monde veut voir, approcher, faire signer des autographes aux coureurs...mais tout, dans une bonne ambiance, loin des dérives que l'on peut voir maintenant dans les villes...Je peux voir de près les montures. De véritables machines de guerre...Que c'est beau...Un vrai magasin de jouets... Etant responsable de la zone départ, je profite un peu de la situation pour accéder au village départ dont l'accès est réglementé et non ouvert au public. J'ai l'impression d'être dans une cage, avec le public autour qui regarde...



Pourvu qu'il ne jette pas de cacahuètes.

A l'intérieur, nouvelle réunion avec le staff ASO et le GIGN, pour la sécurité des coureurs. J'ai pu voir des directeurs sportifs (anciens coureurs), le directeur ASO.... C'est une vraie kermesse colorée... (les hôtesse sont mignonnes aussi, mais je n'ai pas eu droit à la bise, sûrement la peur de l'uniforme)...

A partir de midi, tous les coureurs sont appelés à venir signer la feuille de départ... Profitant toujours de mon poste, je me place près du car podium, et ainsi, j'ai pu voir tous les coureurs cyclistes de près... Quelle émotion de voir FROOME, QUITANA (que j'ai pris pour un cadet), BARDET, BARGUIL, VOECKLER etc... Je peux vous confirmer que la télévision déforme énormément ces athlètes... Ils sont très maigres et longilignes... Ce n'est plus l'époque de POULIDOR et HINAULT qui avaient de la cuisse (comme le vin)...

A 12h30, la caravane publicitaire se met en route, déclenchant la joie du public, prêt à se jeter les uns sur les autres pour récupérer les objets publicitaires... et c'est là, que l'on peut observer le comportement de certains... même vis-à-vis des enfants... Quelle tristesse... en contraste avec les couleurs et les formes des véhicules publicitaires. Quel spectacle ! (Je vous ai parlé des hôtesse...)...

Et puis vint le départ... Hop, je change de position, profitant (oui, je sais, je l'ai déjà dit, mais c'est moi le chef)... je me place à côté de la ligne de départ et j'aperçois les commentateurs de France 2... mais qu'il est grand Nicolas GEAY ...

A 14h35, départ fictif... profitant de (non, ce n'est pas moi qui est donné le départ... mauvaise langue)... Je vois passer devant mes yeux, tout le peloton à allure réduite.

Quel spectacle, et aussi beaucoup d'émotion, on aurait presque envie de les suivre (du moins durant le départ fictif).

Bon, ce n'est pas tout... les coureurs sont partis, tous les véhicules suiveurs aussi, mais il reste quand même à ranger tout ce bazar pour retrouver ST GIRONS dans le même état que la veille à la même heure...

Je vois un ballet de camions et d'employés ranger à une vitesse phénoménale les barrières, le podium et le village départ.... Bref, en une heure, ST GIRONS est redevenue une Sous-Préfecture calme et paisible, où les oiseaux avaient repris leurs droits.



Beaucoup de préparations, de réunions, de prise de décisions rapides et d'adaptations aux diverses circonstances engendrant de la fatigue et du stress, mais pour un amateur de cycliste, quel souvenir inoubliable... Vivre ainsi de l'intérieur un départ d'étape est une expérience vraiment enrichissante.

Et maintenant, lors des étapes quand vous verrez des gendarmes postés sur la route, vous penserez à tout le travail préparatoire en amont, et de la longue journée qu'ils vont vivre et cela pour que le tour de France puisse continuer à vous émerveiller.

Pierre



Le Canal de Nantes à Brest... 24 au 30 Juillet 2020

UN PEU D' HISTOIRE

L'histoire commence le 3 Décembre 1746. Au cours d'une réunion des Etats Généraux au Parlement de Bretagne, le Comte François-Joseph De Kersauson présente un mémoire sous forme de projet qui consiste en la création d'une route navigable entre Nantes et Brest pour désenclaver la Bretagne intérieure ...

L'objectif est de lutter contre la misère de ses habitants en développant l'agriculture, l'industrie, le commerce ... Ceci suppose des travaux impressionnants : 365 km à aménager, 555 m de dénivelé, avec 268 écluses à construire ...

En 1793, une commission de Navigation intérieure est créée, mais le projet est jugé trop coûteux.

Puis jugé inutile, il est abandonné par la Révolution ...



Clair-obscur sur le canal

Abandonné jusqu' à ce que NAPOLEON 1er en fasse un enjeu stratégique.

En 1805, la défaite de l'Empereur à Trafalgar consacre la suprématie navale anglaise sur toute l'Europe. Il faut sauver les arsenaux militaires de Brest, de Lorient, et de Nantes, asphyxiés par des blocus maritimes, et donc privés de vivres et de munitions.

Napoléon décide donc de faire creuser un canal de Nantes à Brest, car il s'agit surtout de la survie de l'Empire.

LA CONSTRUCTION

7 septembre 1811 : L'immense chantier démarre à Port Launay, près de Châteaulin, en présence de l'Empereur lui-même. Les travaux titanesques sont prévus pour 20 ans.



**Jean-Yves
Le Goas**

Les ingénieurs s'appuient sur 8 rivières (dont L'Erdre, l'Isac, l'Oust, le Blavet, et l'Aulne), en les reliant entre elles, mais aussi en les canalisant.

Le parcours a des allures de montagnes russes, avec 4 bassins fluviaux, 3 cols, ou biefs de partages des eaux. Le point culminant est atteint à Glomel à 184 m.

Les travaux s'arrêtent en 1815, à la chute du 1er Empire, et reprennent en 1822. Malgré la présence de milliers d'hommes, le manque de main d'œuvre est un problème crucial.

Entre 1820 et 1830, plusieurs centaines de bagnards sont réquisitionnées pour le creusement de la grande tranchée de Glomel (Longueur de 3200 m, largeur 100 m, profondeur 22m).

Les conditions de travail sont rudes dans cette zone de landes et de marécages, appelée aussi la Sibérie Bretonne.

En 10 ans, 3 millions de m³ d'argile schisteuse sont déplacés, uniquement à Glomel, soit plus que la pyramide de Khéops en Egypte !

MISE EN SERVICE, AGE D'OR ET DECLIN

Mis en service en 1842, le canal est officiellement inauguré le 12 Août 1858, par NAPOLEON III, et l'Impératrice Eugénie.



*Arrivée à
Port Launay*



Les 10 premières années, le trafic est modeste, freiné par des taxes de transport excessives.

Les péniches transportent les engrais, la chaux, le maerl, de port en port (10 000 T / an)

L'embellie du trafic commercial a enfin lieu de 1860 à 1914. Le maximum est atteint en 1911 avec 174 000 T de fret (Le bois qui descend à Nantes, le fer et la houille depuis les Forges de Hennebont, les ardoises depuis Carhaix, les céréales du centre Bretagne, le sable de la Loire remontent sur Brest).

Toutefois, dès 1852, le chemin de fer arrive en Bretagne et la concurrence s'installe.

Dès le début des années 1900, le réseau routier se développe fortement.

Pendant la grande Guerre, le trafic diminue, les hommes manquent, les bateaux se dégradent.

En 1923, la construction du Barrage de GUERLEDAN, près de Mur de Bretagne, coupe le Canal en 2, et sépare définitivement les zones EST (côté Nantes) et OUEST (côté Brest).

Progressivement le trafic fluvial de marchandises décline ...

La désaffectation du Canal a pour effet d'accélérer le vieillissement.

Ce n'est que dans les années 1980, avec l'attrait touristique, que le Canal retrouve une seconde jeunesse ...

Coucher de Soleil à Térénez



NOTRE RANDONNEE A VELO

Départ de Nantes, à l'écluse 00 de Saint Félix, le vendredi 24 juillet à midi.

Nos étapes furent :

1 NORT SUE ERDRE en maison éclusière

2 REDON, sur les rives de la Vilaine

3 JOSSELIN et le Château des Ducs de ROHAN

4 PONTIVY la ville napoléonienne

5 GLOMEL et la tranchée des bagnards

6 CHATEAUNEUF du FAOU la médiévale

7 PORT LAUNAY et la dernière écluse 237 de Guily Glas au Km 360 N



Château de Josselin

Après le Canal, nous avons poursuivi notre route vers Térénez, et Rosnoen où nous faisons escale dans une ferme Apicole, au bord de la Rade de Brest.

Le lendemain, Landévennec et son abbaye, puis Crozon Morgat ...

Et enfin retour vers les COTES D'ARMOR, Pontrieux, Paimpol, Tréguier.

C'étaient nos premières vacances en vélo (au total 750 km).

Ce furent de nouvelles sensations, des paysages exceptionnels, de nouvelles rencontres...

Bref ...Un succèset une envie maintenant : recommencer sur de plus longues distances !

Jean-Yves



Le long du Canal de Nantes à Brest : un dimanche au bord de l'eau



Sylvie Florentin

Redon-Josselin est sans aucun doute la plus belle étape du parcours, c'est aussi la partie du canal la plus naviguée et la plus fréquentée.

Nous effectuons ce parcours par un dimanche ensoleillé, ce 26 juillet 2020.

Dès le matin, les eaux sans la moindre ride du canal nous offrent des reflets parfaits. Et tandis que nous progressons sur le chemin de halage, le roulement de nos vélos provoque parfois l'envol d'un héron cendré ou d'un martin-pêcheur.

Au détour d'un méandre, nous découvrons les écluses et leurs maisons aux jardinets fleuris, le moindre parapet supporte des suspensions de pétunias, de géraniums et autres compositions florales et le miroir de l'eau renforce l'effet visuel.

Des tapis de nénuphars viennent souvent peaufiner ce tableau aquatique. Chaque écluse est plus fleurie que la précédente et notre étape est ainsi jalonnée d'éclats de couleurs.



On sent bien que ce dimanche ensoleillé est propice aux activités de loisirs, nous croisons beaucoup de plaisanciers. Nous dépassons aussi de nombreux pêcheurs qui ont déployé leurs cannes et qui attendent patiemment la touche, certains ont de véritables campements : fauteuils pliants, parasols glacières vont leur permettre de vivre une journée confortable au bord de l'eau ; d'autres, dans leur barque au milieu des eaux paisibles, à l'affût du sandre ou du brochet surveillent leurs lignes à l'abri du mouvement généré par la piste cyclable.



Car il y a du monde, ce matin plus que d'habitude : outre les randonneurs cyclistes qui « font » le Canal, de nombreux cyclistes du dimanche, seuls, en couple, en famille, avec remorques, bébés et parfois animaux de compagnie ont investi le chemin de halage et nous devons redoubler de vigilance avec nos vélos bien chargés.



Les haltes nautiques aménagées pour les plaisanciers, offrent ici et là des aires de pique-nique verdoyantes, des embarcadères pour la Location de canoës ou de pédalos.



En fin de matinée, nous arrivons à Malestroit : c'est un village médiéval doté d'un charmant petit port fluvial, la petite place bordée de maisons à colombages colorés est très animée.

Nous appuyons nos vélos sur les contreforts de l'église et partons visiter les rues pavées. L'église, classée, recèle des vitraux magnifiques.

A l'entrée du village, entre deux bras de rivière, une île ombragée offre un espace idéal pour le pique-nique : c'est là que nous nous installons pour notre « Déjeuner sur l'herbe » dominical.

L'après-midi, nous continuons notre route, toujours avec cette impression d'évoluer dans un tableau impressionniste, de hameau fleuri en halte nautique, chaque tour de pédale nous offrant un nouveau panaché de ciel bleu, de verdure et d'eaux miroitantes.

Enfin après une dernière courbe se profile une silhouette imposante de château fort, trois tours aux toits d'ardoise et une haute muraille crénelée se dressent au-dessus de la rivière : c'est le château de Josselin, cette petite ville médiévale est le terme de notre étape.

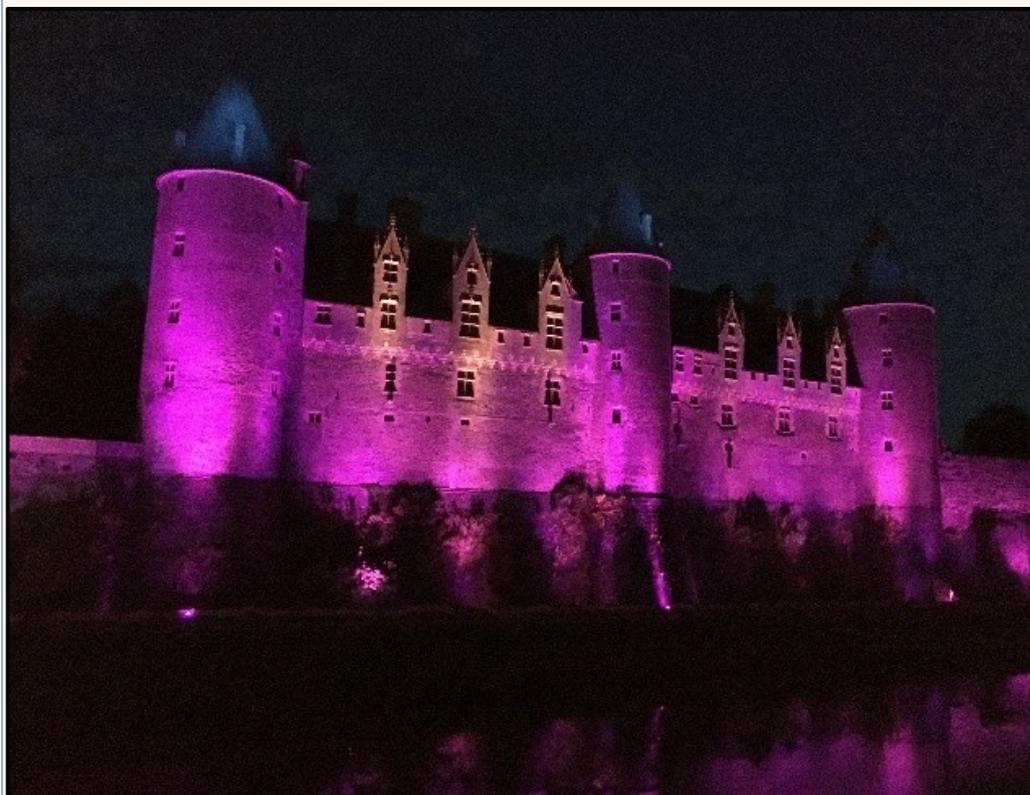
C'est aussi un haut lieu du patrimoine médiéval de la Bretagne.



Nous terminons l'après-midi par la visite de la ville et de son château : austère côté rivière, l'édifice révèle côté ville une façade Renaissance somptueuse et raffinée dominant un parc élégant partagé entre jardin à la française, jardin à l'anglaise et roseraie.

Le cœur ville a conservé ses pavés et ses façades du Moyen-Âge. Un petit salon du livre, sur la place centrale a attiré de nombreux flâneurs du dimanche.

La caresse du soleil, la légèreté de l'air, la sérénité des paysages, la beauté du patrimoine, l'ambiance bon-enfant ont fait de cette journée de vélo une vraie parenthèse de bien-être dans cette année si particulière de pandémie.



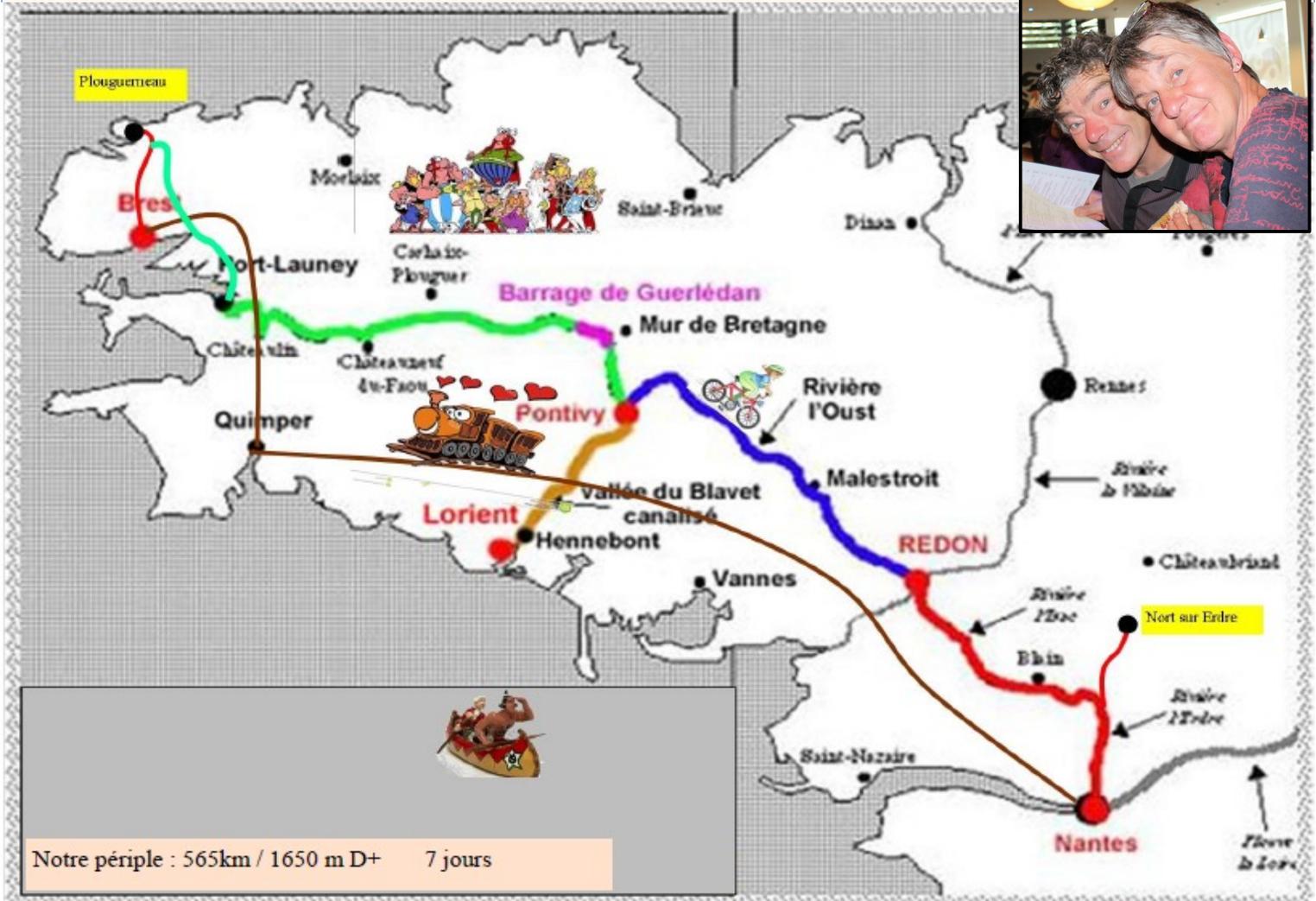
Et pour la terminer en beauté, dîner en terrasse et contemplation du château illuminé depuis notre hébergement.

Sylvie



La Bretagne d'Ouest en Est

Frantine Depierre



Rédacquideneuf : vous avez traversé la Bretagne il y a quelques semaines, comment vous est venue cette idée ?

Frantine : nous avons depuis plusieurs années l'idée de faire un jour le tour de la Bretagne. Lorsque j'ai préparé le parcours, je me suis aperçu qu'il y avait trop peu de routes, voies ou pistes dédiées au vélo. La circulation intense sur le bord de mer ou les routes côtières gâchent le plaisir de la découverte alors nous avons cherché autre chose avec un objectif, rouler le nez en l'air, dans la nature, sans stress.

Rédacquideneuf : pourquoi avez vous choisi de faire ce périple d'Ouest en Est ?

Frantine : pour deux raisons : on connaît tous les difficultés pour voyager en train, surtout lorsque l'on a en plus une remorque, on s'est donc sorti de la tête ce problème en prenant le train à Nantes vers Brest dès le début de ce séjour. Il ne nous restait plus ensuite que 35 km à vélo pour rejoindre le point de départ à Plou-Guerneau.

La seconde raison est le vent et ça s'est avéré judicieux car nous avons eu du force 4 au départ puis chaque jour un force 2 en moyenne et toujours d'ouest.

Rédacquideneuf : Ce voyage en train, ça s'est bien passé?

Frantine : bof ! Nous sommes tombés sur un contrôleur zélé alors que nous roulions vers Quimper, il nous a fait la morale et nous aurait refusés s'il nous avait vus au départ à cause de la remorque, nous a-t-il dit.

A Quimper, alors que je pleurais avec mon Vtt, la remorque et les sacoches devant un enchaînement d'escaliers pour traverser sous les voies, le chef de Gare nous proposa de franchir ces voies directement et nous accompagna.

Il nous invita à nous installer dans le train bien avant l'heure officielle.



S'il n'y avait pas eu le Covid, je l'aurais embrassé, comme quoi, il y a aussi des gens sympas à la SNCF.

Quimper / Brest, on a joué le jeu : vélos accrochés aux potences malgré leur poids, idem pour la remorque, fièrement, on a attendu le contrôleur...on ne l'a jamais vu !



Une des 236 écluses

Rédacquideneuf : Vous voyagez comment ?

Frantine : nous avons choisi l'autonomie à 100 % avec notre tente de camping et tout le matériel de survie soit 50 kg en tout pour nous deux, la remorque à vide fait déjà 10kg, nous avons également 4 sacoches et des annexes.

Comme il est impossible de mettre un tandem dans les trains, nous avons un VTC et un VTT, très bien adaptés pour les pistes le long du canal. Il y a des campings régulièrement, pas forcément sur notre parcours.

Une remarque :

il faut profiter des ravitaillements quand on en voit car certaines zones sont désertiques.

Rédacquideneuf : vous pouvez m'en dire plus sur ce canal ?

Frantine : en quelques mots, c'est impossible. Nous avons rejoint l'entrée ou la sortie du canal, comme on veut, à Port Launay non loin de Châteaulin, bourgade paisible au creux de collines, qui regarde l'Aulne se fondre dans le canal au bout du village. Le canal se jettera après quelques km dans la rade de Brest.

Nous avons suivi le canal sur 360km, passé 236 écluses, le dernier seuil étant à 202 m, je crois me souvenir. A cet endroit, au seuil de Glomel, il y a 15 écluses sur 4 km.

Nous avons remarqué 3 partages des eaux, ce canal, c'est en fait 4 cours d'eau canalisés, l'Aulne, l'Hyères, le Blavet et l'Oust et pour faire la jonction entre certaines portions, comme à la tranchée de Glomel, on a invité les condamnés aux travaux forcés de la prison de Brest à venir se défouler en creusant le schiste sur 23 m de profondeur, 100m de large et sur 3 km de long, ils sont pratiquement tous morts d'épuisement, de malnutrition et des conditions d'hygiène déplorables.

Le canal emprunte le lac de Guerledan près de Mur de Bretagne. Nous avons contourné le lac par le nord en utilisant la voie cyclable car il n'y a pas de piste au bord du lac.



Châteauneuf du Faou



Rédacquideneuf : voyager à vélo, c'est souvent aller à la rencontre des autres voyageurs, cela a t il été votre cas ?

Frantine : je pense que ce fut différent pour nous car la plupart des cyclos partent de Nantes et pas de Brest.

On en a croisé beaucoup sans pouvoir discuter mais oui, des rencontres on en a fait et des très sympas, d'abord la famille à Plouguerneau, puis des vététistes qui faisaient la vélodyssée.

On s'est suivi de campings en campings, on a bien rigolé ensemble d'ailleurs quand on les a vus au camping de Josselin. Ils s'étaient trompés à Pontivy et avaient pris le canal vers Lorient et avant de s'en apercevoir, les km avaient défilé.

Il y eu la rencontre avec des amis qui ont fait un bout de chemin et pique niqué avec nous, Il y eu aussi des échanges avec les habitants ou d'autres cyclos dans les campings.

En fait, quand vous souriez aux gens, ils vous le rendent bien !

Rédacquideneuf : y a t il une Histoire autour ce canal ?

Frantine : c'est assez curieux : d'abord ce canal fut achevé en 1842, il est récent, il fut construit, je crois, pour permettre à la ville de Brest d'être ravitaillée autrement que par la voie maritime en vivres et munitions.

Nous avons eu l'impression que ce canal n'a pas créé de vie autour de son activité de batellerie.

Jusqu'à Pontivy, pas une maison, aucun vestige, ensuite il s'anime, quelques villes le bordent comme Pontivy, Rohan, Josselin et Malestroit, ces deux dernières étant sans conteste les deux plus belles villes que nous ayons traversées.

A Pontivy, il devient navigable. Dans ces villages, toujours cette impression que le canal traversent discrètement et s'éloigne des bourgades sans avoir vraiment créé un lien étroit.

L'exception est Redon justement car la Vilaine et lui ne font plus qu'un quelques instants, un port de plaisance jouxte le canal car à quelques km de là, c'est l'Atlantique.

Rédacquideneuf : Si c'était à refaire, qu'est ce que vous changeriez ?

Frantine : la météo car on a eu froid la nuit, la bruine et la grisaille souvent le jour, un peu de soleil parfois. Nous sortions d'une période caniculaire longue et pénible dans le sud ouest alors nous devrions remercier le Bre-tagne d'avoir mis le ventilateur, la clim à fond et le brumisateur.

Rédacquideneuf : Merci Frantine

L'abbaye de Bon repos



Boucle du Haut Jura et de l'Artois en cyclo camping.

C'est à Dôle, capitale de Franche Comté et du Jura que débutera notre escapade post-confinement pour une boucle de treize jours.

Arrivés la veille, nous sommes accueillis par un couple et leurs trois jeunes enfants, membres du réseau Warmshower.

Le départ s'effectuera sur l'Euro-vélo 6 qui a la particularité de suivre le canal du Rhin au Rhône. Après une halte pique-nique à Besançon, la première étape de 95 km nous acheminera jusqu'à Baume les Dames, pour notre première nuit en camping. La rencontre d'une infirmière ex contaminée Covid, nous rappelle que l'épidémie est bien toujours présente.

Le lendemain, nous quittons volontairement la Vélo Route pour emprunter le réseau départemental du Doubs. C'est au château fort de Belvoir que nous cassons la croûte. C'est entre le XII et le XIII que fut construite cette forteresse de la fin du moyen âge. Elle fût achevée qu'à la fin du XVII siècles. Malgré sa fermeture nous profiterons du site et surtout de nos victuailles, très locales. (Fromage de comté et saucisse de Morteau).

C'est seulement après 60 kms de profil ascendant que nous pourrons rejoindre en roue libre le camping à la ferme à Pierre Fontaine les Varans, endroit convivial comme nous l'aimons tant.

C'est par la descente de la magnifique vallée de la Reverotte que nous entamerons l'étape suivante qui nous conduira 82 km plus loin à Pontarlier où un bon repos s'imposera avant d'acheter dans les fruitières de Comté, fromage et saucisson. On ne pouvait pas passer à Pontarlier sans visiter le Fort de Joux surplombant la cluse du Doubs en contrebas ; ouvrant le passage vers la Suisse dans le massif du Jura.



Francis Oruzio

Le fort de Joux est plus connu pour avoir retenu entre ses murs, Toussaint Louverture, grand défenseur de l'abolition de l'esclavage et Mirabeau figure de la révolution et surtout farouche combattant de l'esclavage dans les colonies françaises.

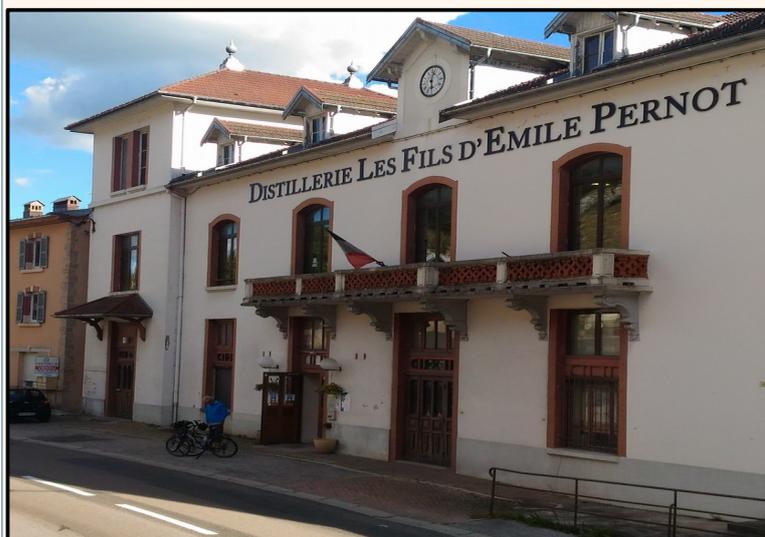
Le Jura est aussi connu pour son absinthe, breuvage des grands poètes dont Apollinaire abusa pour trouver l'inspiration. Tout prêt du château, nous profitons de la proximité d'une distillerie d'absinthe et apéritifs Jurassiens pour une courte visite.



Le lendemain, un arrêt à Jougnes s'imposait. Quarante-quatre ans en arrière Cécile venait y faire un séjour en colonies de vacances. Très déçue, elle ne reconnut que l'église, trouvant la rue principale très banale.

Notre progression vers Mouthe, nous fera gravir une grande pente avant d'atteindre le lac de Joux et ainsi franchir la frontière Suisse dans le canton de Vaud.

C'est en longeant le lac que nous pûmes arriver chez notre ami Suisse Alex.





Déjà un air de Suisse

C'est autour d'une fondue, où il avait convié quelques amis que nous terminons la soirée. C'est avec générosité qu'il nous prêta son lit et passa la nuit dans son van. Sympas les suisses !

Le lendemain, nous avons continué à longer le lac de Joux pour rejoindre la fameuse station de ski des Rousses avant de plonger sur Saint Claude à travers la forêt de Frénois jusqu'au camping des Martinets. Les 85 kms de l'étape jusqu'à Bolozon Gare furent très rudes avec la montée de 14 kms jusqu'au col de la Croix de la Serra et malgré l'arrêt déjeuner à Oyonnax.

Pour compliquer le tout, quelques petits soucis d'itinéraires ont dû nous faire rebrousser chemin avant le Viaduc de Bolozon. Nos réserves d'eau épuisées, nous dûmes quémander de l'eau à une maison avec jardin. C'est ainsi que nous fîmes connaissance d'une sympathique mamie, Eliane qui nous proposa de planter notre tente dans son jardin. Nous avons passé une belle soirée à lui compter nos voyages et son visage témoignait de son ravissement.

De Bolozon nous avons suivi l'Ain jusqu'au barrage de Vouglans à la Tour du Meix; Ce fleuve magnifique aux eaux vertes émeraude est surtout connu des pêcheurs... C'est sous la pluie et trempés que nous arriverons au camping Le Surchauffant (sans jeux de mots).

Après avoir suivi la route des Lacs jusqu'à Arbois, Capitale des Vins du Jura, nous faisons une halte au camping à la ferme parmi des vendangeurs.

Après une dégustation de Trousseau et Savagnin chez l'un des propriétaires, puis gentiment invités par les vendangeurs à l'apéro, nous terminâmes ainsi la soirée.

Nous profiterons de notre étape à Arbois, pour visiter le lendemain, la maison et le laboratoire de Pasteur, restés dans son état d'origine. Nous ne manquerons pas de pousser jusqu'aux Planches-près-Arbois pour admirer la célèbre cascade des Tufs installée au fond d'une reculée typique du Jura.

Nous sommes retournés chez nos amis pour boucler la boucle et retrouver notre véhicule.

Joli circuit qui nous a permis de découvrir plusieurs régions que nous ne connaissions pas. Très beau coin de France qui mérite vraiment le détour, tant pour sa diversité de paysages que de l'accueil de sa population. Malgré la pandémie, nous avons pu faire de nombreuses rencontres et n'avons senti aucune animosité malgré la covid...Que du plaisir.

Un grand merci à Daniel Vanwaterloo, pour l'aide qu'il nous apporté dans le tracé GPS, très judicieux pour ce parcours.

Francis

Eglise et son clocher Comtois



Pique-nique au Domaine de Chiroulet (Gers)

C'est à l'initiative de Jean Pierre, que cette petite escapade a eu lieu.

Mathieu, gendre de Jean Pierre Vigué et maître de chai au Domaine de Chiroulet a organisé l'accueil de notre groupe.

Rapidement, une quinzaine de personnes se sont regroupés pour participer à cette sortie. (Neuf cyclos et trois accompagnants)

Le temps est idéal pour cette journée. Ni trop chaud, ni trop frais !

Nous partons de l'ASPTT vers 9h30 pour arriver aux alentours de midi au domaine. Situé aux frontières du Gers et du Lot et Garonne, le domaine est planté sur les coteaux, non loin du célèbre village de Fourcès.

Nous avons le plaisir d'accueillir Melinda et Bruno, fille et gendre de Philippe Meurice. Melinda, coaché par son papa s'en sort fort bien, malgré le parcours vallonné.

Claudine(Courtin), Dédé(Benard), Gégé n'ayant pas repéré le lieu de pique-nique, nous attendent à l'église de St martin d'Heux. Magnifique endroit et sublime vue.

Après avoir fait quelques photos, Mathieu, nous ayant vu passer, vient à notre rencontre pour nous accueillir. Il nous invite à rejoindre le domaine, lieu de la visite et du pique-nique.

Jeanine Brotto



Philippe Gimenez et Mathieu notre maître de chai, en pleine discussion.



Gégé, Maître d'hôtel au Georges V, ça marque...



Illico presto, Gégé remballe tout son matériel et ensemble nous nous rendons au domaine, situé juste à quelques mètres de là.

La visite des chais peut alors débuter. Les explications sur la vinification et le travail de la vigne sont fort intéressants. A l'issue de ces éclaircissements, nous voici réunis autour d'une dégustation digne de ce nom.

Tout y était....vin blanc, vin rouge, armagnac, jambon, saucisson, melons.....un pique-nique pantagruélique !!!

Tout ça ?! Ça va chauffer ! Doucement, il faudra repartir...

Après avoir mis en commun nos propres victuailles sur la même table, installée sous l'auvent du chai, nous commençons avec bon appétit à apprécier toutes ces bonnes choses.

L'heure tourne, un petit tour par la cave où quelques bouteilles seront achetées et surtout rapportées par nos accompagnateurs.

Il est temps de partir, le soleil s'est invité et la chaleur est de plus en plus présente.

Nous choisissons de revenir par Nérac pour un retour plus facile. Bruno tient la cadence et avec son VTC, il assure !

Voilà une agréable journée et de belles rencontres. Des gens qui aiment leur métier et qui savent bien le témoigner.

Tout était parfait !

Merci à la famille Fezas, merci à Mathieu pour son sens de l'accueil...

Jeanine



Une belle tablée !



Journées du Patrimoine

Le 19 septembre était prévue comme tous les ans la sortie CODEP. COVID 19 oblige, elle fut annulée.

Le 19 septembre était également la journée du patrimoine. L'occasion était trop belle. La météo aussi. Nous avons organisé, un peu à la va-vite il est vrai, une sortie patrimoine.

Le choix est grand. Certaines visites ne sont ouvertes au public que ce jour-là. Nous avons envie de rencontrer un « Raconteur de pays ».

Quèsaco? dirait Janine. Un raconteur de pays est un bénévole, passionné de l'histoire de son « Pays » et qui le raconte à des visiteurs au cours d'une balade comme il le ferait avec des amis. Ils sont nombreux en Lot et Garonne, une quarantaine, et sont regroupés en une association en lien avec les offices de tourisme du Lot et Garonne.

La première qui nous a répondu fut Marie Claude Didier à Clermont-Dessous.



Jean-Pierre
Vigué

Vue sur la Garonne depuis le hameau de Puymasson



Marie-Claude Didier, notre guide d'un jour

(<https://www.raconteursdepays47.com/rencontrez-un-raconteur-de-pays/>)

Très bien, marché conclu.

Départ le 19 à 9 heures, rue de Lille. Nous étions une quinzaine, heureux de nous retrouver. Il fait beau.

Circuit concocté par Dianick, 72 km qu'il disait. Pique-nique dans le sac.

Nous avons grimpé tranquillement jusqu'à Laugnac. Puis cap à l'Ouest, nous avons suivi la crête du coteau dominant la vallée de la Garonne vers Clermont Dessous. Quelques kilomètres avant d'arriver, Philippe Gimenez nous dit. « Je connais une petite église sympa avec un point de vue superbe sur la vallée ». Nous voilà partis à Puymasson et son église. C'était vrai. Très jolie église et magnifique point de vue.

Retour en arrière. Quelques minutes d'arrêt au moulin à vent de Sabrecul (c'est son nom) dont





Jean Marc, grand connaisseur de coteaux

la façade est rénovée, caractéristique des moulins aquitains cylindriques, de type « Gascon », le toit recouvert de bardeaux, puis direction Clermont-Dessous.

A l'extrémité du village, en contre bas, existe une aire de repos, engazonnée, où nous avons piqué-niqué. Jacky y a même fait la sieste.

A 13h30 Marie Claude Didier nous a rejoints pour nous faire visiter le village. Nous le connaissons tous, d'en haut. Mais vu d'en bas c'est différent ; Les murailles, le cimetière, le Château.

Nous avons aussi déambulé dans la rue principale et admiré nombre de petits détails des façades des maisons que bien sûr, seuls, nous n'aurions pas vus. Une belle maison, place de l'église, était en fait l'ancienne église avant l'édification de celle que nous connaissons.

Nous avons terminé la visite dans l'église où Marie Claude Didier nous a raconté l'histoire de Clermont Dessous, sa construction, son histoire et son rôle essentiel, veillant sur la vallée de la Garonne, axe de communication important avec ses bateaux, ses mariners, ses pêcheurs.

Le retour s'est fait sans problème, satisfaits d'avoir participé à la journée du patrimoine. La découverte, à vélo, en groupe, y ajoute tout son charme. Je pense que nous étions tous heureux et prêts à recommencer.

Jean-Pierre



Jacques Sirat raconté par Daniel Vanwaterloo

Après cinq mois de confinement, Jacques prend le risque de reprendre son voyage !

Lors du bulletin d'avril dernier, nous avons laissé notre ami Jacques en Colombie dans la petite localité de Paipa, province du Boyacá, où il avait trouvé un petit logement pour débiter un confinement qu'il espérait le plus court possible. Malheureusement, comme on pouvait se l'imaginer, cette période s'est prolongée cinq mois durant jusqu'au moment où Jacques a pris la décision de reprendre la route malgré les consignes de sécurité sanitaires toujours d'actualité. Dès le début du confinement, les rues se vident. Seuls quelques chiens errants en recherche d'une hypothétique nourriture rassurent Jacques et viennent rompre la solitude qui s'installe inexorablement. En ce début avril, comme partout dans le Monde, les nouvelles ne sont pas bonnes puisqu'on annonce déjà 87 000 morts du coronavirus.

En Colombie, la misère progresse. A Bogota, malgré l'interdiction d'expulser les personnes qui ne peuvent payer leur loyer, 1200 citoyens se retrouvent dans la rue pendant la nuit précédant la mise en place de cette mesure. Dans la Valle de Cauca, à l'Ouest de la capitale, les infirmières ne perçoivent plus leur salaire depuis plusieurs mois.

Elles se protègent de la pandémie avec des sacs poubelle pour faire face à la pénurie d'équipements. A Paipa, Jacques passe ses journées à se balader entre table, canapé et lit, agrémentées d'une sortie quotidienne de quelques centaines de mètres au bord du lac voisin pour promener le chien du propriétaire. Après ce premier mois de confinement, Jacques commence déjà à trouver le temps long, enfermé dans un studio, sans possibilité de faire une bonne marche, un petit jogging ou une sortie vélo.

Début mai, l'espoir renaît ! Jacques peut enfin reprendre une légère activité physique durant une petite heure entre 5h et 8h du matin. Il en profite pour effectuer un parcours de 8,5km autour du lac, tantôt en marchant, tantôt plusieurs fois en vélo.



Daniel Vanwaterloo

C'est malheureusement un faux espoir de liberté. En effet, alors qu'il enfourche son fidèle destrier, il se fait arrêter à proximité de son hébergement par un policier qui lui annonce que l'usage du vélo est interdit sauf pour aller au travail. Les informations fournies par la mairie sont visiblement erronées. Compte tenu de son âge, le policier l'informe qu'il a le

droit de marcher une heure par jour le matin entre 5h30 et 6h30. Le confinement se prolonge et le voyage reste en sommeil !

Le 22 mai marque le 65^{ème} jour de confinement qui devrait se prolonger au moins jusqu'au 30 juin. L'état d'urgence sanitaire est annoncé jusqu'au 31 août. Ces informations plongent Jacques dans l'incertitude, il lui faut prendre patience. Début juin, un petit pas vers la liberté se profile. Les règles de confinement sont assouplies. Dorénavant, on peut pratiquer une activité physique quotidienne pendant deux heures chaque matin entre 7h et 9h. Jacques ne se fait pas prier pour enfourcher son vélo et sillonner les petites routes aux alentours de Paipa, prenant ainsi une vraie bouffée d'oxygène attendue depuis trop longtemps.



Des sorties de 40 à 55 kilomètres sur des routes situées entre 2200 et 3400 mètres d'altitude lui font oublier sa longue condition de confiné et lui permettent de retrouver un peu la condition physique qu'il avait rangé au rayon des souvenirs.



Il croise en chemin de nombreux cyclistes qui savourent ce petit espace de liberté enfin retrouvé.

Le 27 juin marque le 100^{ème} jour de confinement que Jacques vit comme une épreuve, lui qui a choisi comme mode de vie le « cyclonomadisme » en se délestant des nombreuses contraintes d'une vie sédentaire. Après s'être fait soigner une prémolaire récalcitrante, il reprend, en attendant mieux, ses balades matinales sur les routes d'entraînement du héros local : Naïro Quintana. Le 15 juillet, alors qu'il termine son parcours, il entend des gens crier : « Naïroman, Naïroman ! ». Il croise le champion, escorté d'une moto et d'une voiture suiveuse, qui effectue sa première sortie après avoir été renversé par une voiture une quinzaine de jours plus tôt. Ces petites sorties quotidiennes ne suffisent pas et l'appétit de voyage impossible commence à travailler Jacques qui se pose de nombreuses questions quant à la suite de son périple. De prolongement en prolongement du confinement, il va falloir qu'il trouve une « porte de sortie ».

Dans l'attente de jours plus cléments, il varie ses parcours matinaux pour ne pas sombrer dans la monotonie. Il passe ainsi dans le village de Combita devant la maison familiale de Naïro Quintana, décorée d'une fresque en son honneur.

Vu le profil de la campagne environnante, il comprend pourquoi les cyclistes colombiens sont d'excellents grimpeurs.



En passant par Combita

Fin juillet, le confinement est prolongé au minimum jusqu'au 30 août, nouvelle qui se réjouit pas vraiment notre ami Jacques. Lors de ses sorties matinales, il croise des dizaines de vénézuéliens qui ont perdu du jour au lendemain leur travail et par voie de conséquence leur logement.

Lorsque la discussion s'engage, Jacques apprend que certains viennent de Bogota, à 170km de Paipa. En revanche, plusieurs familles arrivent du Pérou, à plus de 3000km, franchissant les frontières par des sentiers illégaux où il faut payer les passeurs. Ils avaient quitté le Venezuela avant que le coronavirus ne s'invite à en Amérique du Sud, avec l'espoir de trouver une vie meilleure hors de leurs frontières. Tous ces pauvres hères n'ont guère d'autre choix que de retourner dans leur pays pour se réfugier auprès de leur famille afin de disposer au moins d'un toit.



Vénézuéliens errants



Début août, Jacques aperçoit quelques camions chargés de charbon. En suivant leurs traces, il découvre une zone avec d'étranges installations en bois. A quelques mètres de celles-ci, des galeries s'enfoncent profondément dans la terre pour extraire le charbon. Les mineurs travaillent durs, au péril de leur vie, six jours sur sept et sont payés au rendement. Une fois de retour à son lieu d'hébergement, il étudie les différentes solutions qui s'offrent à lui. Il pense tout d'abord à rentrer en France via un vol sanitaire, avec la déception de ne pas voir ou revoir les paysages du continent sud-américain. De plus, l'idée de prendre un deuxième avion dans l'année ne l'enchant guère. La deuxième idée qui trotte dans son esprit consiste à tenter une sortie en empruntant les petites routes et chemins pour s'approcher de la frontière équatorienne. Il commence alors à étudier ses cartes routières. Le 17 août, au 150^{ème} jour de confinement, il prend la décision de mettre fin à son interminable confinement. Le 25 août, il reprend la route en roulant essentiellement dans les zones rurales pour minimiser les contrôles. Pour atteindre la frontière équatorienne, il lui faudra plusieurs semaines. C'est avec quelques regrets qu'il quitte Paipa, ville connue pour son centre thermal dont les eaux qui jaillissent du fameux « Puits Bleu » ont des vertus thérapeutiques auxquelles il n'a pu profiter durant ces cinq mois de confinement.

Espérons que rien ne viendra perturber son avancée et que les mesures sanitaires s'assoupliront pour lui permettre de passer la frontière équatorienne dans les meilleures conditions. Souhaitons-lui bonne chance !

Daniel



L'extraction du charbon

Vous pouvez suivre sa progression sur le site :

www.jacques-sirat.com



Puits Bleu de Paipa



Dans les roues de Jeannie Longo (Texte de Dianick Schück)

Peut-être n'avez-vous jamais entendu parler d'elle ? De Jeannie Longo, sûrement ! Mais de Josiane peut être pas ? Josiane Bernés, championne cycliste Lot et Garonnaise des années glorieuses du Guidon Agenais, est venue rejoindre le groupe des filles de l'ASPTT cyclo en 2018. « À vélo, des mecs, j'en ai fait souffrir quelques-uns » avoue-t-elle ironiquement ; mais c'est avec beaucoup d'humilité et de modestie qu'elle nous dévoile ici une page de l'histoire du cyclisme féminin dont elle a été un temps actrice.

Le cyclisme féminin, trop souvent dans l'ombre, a pu en sortir grâce à Jeannie Longo. Le vélo, contradictoirement appelé « Petite Reine » restera longtemps le symbole de la virilité et du machisme. Railleries et persiflages n'ont pas vraiment encouragé nos dames à enfourcher leurs montures. Personne n'oubliera les déclarations de Laurent Fignon, lors d'un tour de France. Celui-ci n'hésitant pas à déclarer face aux caméras « qu'il trouvait qu'une femme faisant du vélo, était « inesthétique ». Ces propos au plus haut blessants resteront gravés à jamais dans la mémoire de nos championnes cyclistes. Le vélo et les femmes, c'est l'histoire d'un combat.

De nos jours encore, le cyclisme féminin a toujours du mal à passionner les foules.

Ces propos n'ont jamais préoccupé notre championne Lot et Garonnaise et rouler avec des mecs ne l'a jamais embarrassée.

Le vélo, elle en connaît un rayon. Josiane nous avait bien caché tout ça, mais au fil des sorties nous découvrons cette drôle de dame.

Une passion de plus de cinquante ans. Très tôt déjà, âgée de quatorze ans à peine, elle enfourche son premier vélo venu de l'autre pays du cyclisme : « La Belgique ». Un Flandria tout rouge comme l'équipe cycliste Belge qui fera connaître la marque et Freddy Martens.

Les débuts de notre amie Josiane se font à Nérac en 1966 ; club FFC mixte, dirigé par l'illustre Morottin Christian et club du célèbre coureur cycliste Michel Perrin. Fraîchement licenciée, Josiane enchaîne rapidement les courses et les championnats, ici et ailleurs. Elle avoue affronter parfois les épreuves sans entraînement, faute de temps libre. Le vélo, ça prend du temps et son rude métier de maçon lui en laisse peu. La bagarre, le dépassement de soi, ça la rend heureuse.



Josiane Bernés

Josiane gagne en solitaire à Albi devant Sylvie Castillon.



Elle a côtoyé les plus grandes: Elsie Jacobs, Yvonne Reynders et bien sûr notre Jeannie Longo nationale. Ses plus belles courses sont bien présentes encore dans sa mémoire. Première année, premier podium et Championne d'Aquitaine. De 14 à 18 ans Josiane sera fortement sollicitée pour participer aux courses internationales. En 1970, elle raccroche le vélo, pour toujours pensera-t-elle alors. De son mariage célébré en 1973 naitront Nathalie et Angélique. Josiane a une autre passion : le cheval. L'équitation sera de courte durée car elle délaissera rapidement la plus belle conquête de l'homme pour revenir à ses premières amours, la Petite Reine. En 1979, c'est sous les couleurs rouge et blanc du Guidon Agenais qu'elle rejoint les pelotons de féminines. Josiane aime allumer la mèche. « Moi, il faut que j'attaque. Je ne peux pas supporter de rester dans les roues » confit elle. Bonne grimpeuse, mais mauvaise sprinteuse. Elle aurait aimé Être plus vélocé et multiplier ainsi par deux ses victoires.





Dans le sprint



« À l'attaque »

Le nom de Virginie Lafargue, grande concurrente de Josiane et illustre championne du cyclisme féminin des années 80, revient souvent dans la discussion. « *Virginie Lafargue, c'est la classe à l'état pure et c'est elle qui m'en a fait voir le plus* » raconte Josiane.

Elle ne saurait oublier la Flèche Gasconne, Nationale de 1984. « *La petite Agenaise a la crinière rousse, adore les côtes* » pourra-t-on lire dans la presse sportive. Effectivement Josiane adore les côtes et la grimpe. C'est sa spécialité.

L'année 84 avec sept victoires au palmarès ; la course internationale à Soyaux aux abords d'Angoulême où elle sera vainqueur, puis troisième en 85 et sixième en 86.

Le Tour du Blayé en 1984... devant Chantal Gorostegui, (*championne de France sur route en 1994*).

Sa revanche sera au championnat de France dans le Tour de Dordogne 84, grande course à étapes, ou elle dû s'affronter avec les plus grandes têtes d'affiches. Dans le peloton, tout comme les gars, ça frotte, ça touche et ça écarte des coudes Et parfois c'est fatal, c'est la chute.

Avec son frère : René Bajan



C'est ainsi qu'une course à Gujan-Mestras s'est terminée avec 16 points de suture au coude et le bras en écharpe. Cette fâcheuse chute n'empêcha pas notre championne de terminer huitième au Championnat d'Aquitaine la semaine suivante, alors que sa plus grande concurrente Chantal Broca monta au sommet du podium.

1983 sera la plus belle année et l'apogée de sa forme, et 1984 l'année où elle termine seconde derrière Jeannie à Clermont Ferrand.

Jeannie l'intouchable qui sans nul doute reste et restera son idole de toujours. Jeannie à qui elle voue un émerveillement sans bornes. Son admiration est sans faille. Le cyclisme féminin, c'est grâce à Jeannie.

Josiane tord le cou à toutes les rumeurs sur Jeannie qui selon ses dires, est un exemple de santé et d'exigence. La longévité de sa carrière en est probablement la plus belle illustration.

Josiane est la mémoire vivante du cyclisme féminin local, si peu connu car peu relayé par les médias. ... Elle mettra un terme à sa carrière de coursière à 37 ans, après le Championnat d'Aquitaine en 1988

Maintenant à la retraite, bien méritée, elle a rejoint les rangs de l'ASPTT et régale le peloton de ses récits sportifs.

Dianick



Portrait de Jean-Claude et de Colette Cannesant



Dianick
Schück

Jean Claude et Colette Cannesant ont quitté définitivement notre département.

Pour cette nouvelle étape, ils ont choisi Arcachon où depuis longtemps ils aimaient se retirer le temps des vacances.

Les problèmes de santé de Jean Claude ont bousculé leur quotidien et surtout accéléré le départ qui semblait être encore lointain.

Jean Claude a été pendant de nombreuses années le garant de nos comptes et a traversé l'ère de quelques présidences. Une longue carrière de 17 années.

Point de tableau Excel, ni de clavier, seule la gomme et le crayon qu'il maniait avec habileté pour aligner tous ces chiffres sur son cahier de comptabilité.

En effet Jean Claude était notre trésorier. Toute une époque.

Postier de profession, c'est après une mutation qu'il rejoint Agen dans les années 80 après avoir passé quelques années dans les Yvelines à Versailles, mais pas au Château.

La proximité de la vallée de Chevreuse de son lieu de résidence sera son terrain d'entraînement préféré et toutes ces routes de l'ouest de Paris n'auront plus de secret pour lui. Il les sillonnera maintes fois avec son grand ami et collègue, appelé également Jean Claude.

C'est à Rouen en Normandie, autre terre du cyclisme, entre les années de Paul Duboc et de Jacques Anquetil que naquit notre ami ... moins célèbre champion.



Le vélo, une vraie passion et les carrières cyclistes des plus grands n'ont aucun mystère pour notre amateur. Bobet, Anquetil, Poupou, Hinault, Merckx, Thévenet, il les retrouve dans Miroir du cyclisme et Vélo Magazine. Le Tour de France, une tradition pour notre Normand et c'est une véritable aubaine quand il peut assister à une étape des Pyrénées. Jean Claude c'est Le vélo de la France populaire et du cyclisme de légende comme Paris Roubaix, le Tour de France, Liège-Bastogne-Liège et autres mythiques courses.

À son arrivée dans le Lot et Garonne, Jean Claude découvre les balbutiements de l'ASPTT et de la petite équipe de cyclos.

Une bande de copains et de collègues, de la grande famille des PTT (Postes, Télégraphes et Télécommunication). Il rejoint rapidement le bureau en tant que trésorier.

Loin des méandres de la Seine, il découvre ainsi cette nouvelle région à vélo, avec ses amis et collègues de travail.



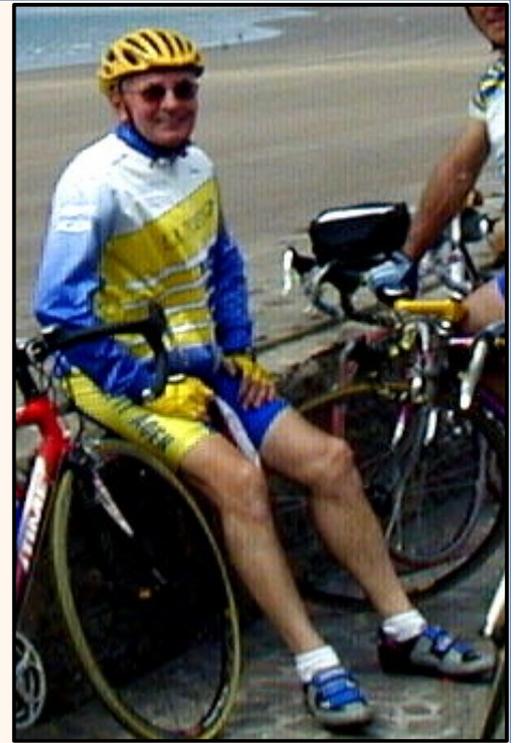
Il apprécie les séjours organisés et surtout de pédaler dans d'autres paysages. Thonon-Trieste puis Thonon-Antibes resteront ses plus beaux souvenirs. Mais il ne restera pas indifférent à son premier tour de Corse à vélo puisqu'il y retournera une seconde fois pour se souvenir à jamais de ces magnifiques panoramas.

La naissance en septembre 2001 de Jean leur petit-fils, les comblera de joie puisque celui-ci prendra rapidement la roue de son papi.

Colette et Jean Claude ont consacré beaucoup de leur temps pour le club. Leur engagement a accompagné un long chapitre de l'histoire de l'ASPTT Cyclo. Fidèle parmi les fidèles, Jean Claude a été de toutes les aventures qui ont fait grandir le club.

La covid ne nous a malheureusement pas permis de nous rassembler pour un pot de l'amitié avant leur départ. Ils seront toujours proches car nous ne les oublierons jamais.

Dianick



Les premiers tours de pédales de Loulou et c'est la Liberté

Texte de Jean-Pierre Vigué

Le vélo nous intéresse. Nous nous intéressons aussi bien sûr aux premiers tours de roues de nos enfants et petits-enfants.

L'image que je retiens, est le plaisir, l'étonnement dans les yeux de Louise, ma petite fille qui venait de s'élancer pour la première fois sur son vélo et de découvrir une autre dimension à ce qu'elle connaissait jusqu'à présent, une autre vitesse, une autre liberté, un autre espace.

Elle était au bout de la rue alors que nous n'étions encore qu'à son début. Elle pouvait si elle voulait partir, ne pas répondre à nos appels et sentait bien que nous étions bien incapables même en courant de la rattraper.

Liberté. Avons-nous eu la même sensation ? Probablement. En avons-nous le souvenir ? Peut-être pas, enfouie au fond de notre mémoire. Réveillons-la et dès que la COVID nous le permettra, profitons-en pleinement, mais ... avec prudence comme nous le rappelle Jacky avec le clip qu'il nous a récemment envoyé.

Jean-Pierre



L'historique de nos maillots



Ce maillot est deuxième de la section cyclo, orange et noir, les couleurs officielles de l'ASPTT de Lot et Garonne, même si nos maillots ont toujours portés la mention ASPTT Agen. Le premier, dont je n'est pu remettre la main dessus, n'avait que le col et le bas de manches noir. Ces deux maillots en laine, étaient fabriqués chez Burdigala Sports Servary au Bouscat en Gironde.

Finis, les broderies ou les flocages, c'est la sublimation qui arrive avec de nouveaux tissus. A partir d'un tissu blanc, des calques sont appliqués dessus et en 1986, une ligne plus moderne est dessinée en laissant beaucoup de place à la couleur blanche. Cette série était également fabriqués chez Burdigala Sports Servary au Bouscat en Gironde.



En fin des années 80, André Darrigrand, Directeur Général de La Poste à Paris, a comme projet de monter une équipe cycliste professionnelle avec l'ASPTT Paris comme support. Le projet ne peut aboutir, mais La Poste reste néanmoins sponsor du club. Nous avons eu la possibilité de nous fournir auprès du service de la communication de La Poste à Paris. Ces maillots ainsi que cuissards étaient un produit Giordana. (La marque Giordana a été créée par le cycliste italien Giorgio Andreotta en 1979).



Fernand Alamargot

En 1989, Philippe Créma remporte le titre de champion de France UFOLEP, et le soir de la réception en son honneur, il me vint l'idée de demander à Monsieur Bénac, Directeur de La Poste de Lot et Garonne et Président de l'ASPTT, une aide financière pour vêtir nos coureurs et nos cyclos des couleurs de La Poste. Ce fut un oui spontané et dix mille francs nous furent octroyés. Ces premiers maillots bleu et jaune sur fond blanc été confectionnés chez Hottelet à Catus(Lot).





Au fil des années, le sigle La Poste a disparu, mais nous avons gardé les mêmes couleurs. Très longtemps nous avons gardé le même graphisme avec la création de notre premier logo officiel. Nous avons aussi fait travaillé divers fabricants, notamment Colomb à Camblanes et Meynac près de Bordeaux, puis Bio Racer en Belgique.



En 2010, après le national organisé à Agen, le section décide d'offrir un maillot à tous ses adhérents. Un nouveau est créé en reprenant toutes les couleurs du logo. Les maillots, les cuissards et les manchettes sont fabriqués près de chez nous, chez Lorenzon Sport à Grateloup Saint Gayrand. Malgré l'arrivée de notre dernier logo aux couleurs Or et Noir sur fond blanc, nos maillots sont restées les mêmes. Toutefois, nous avons choisi les établissements Noret pour avoir une qualité supérieure et avoir une gamme de vêtements beaucoup plus large.



Aujourd'hui, il y a un projet dans nos cartons. Si ce nouveau maillot n'était pas retenu par l'ASPTT Agen. Il pourrait néanmoins partir chez Noret, pour devenir le nouveau maillot de la Fédération ASPTT.

Fernand



Alimentation. Boisson. Contraction musculaire.

Je n'ai pas la prétention de dire quoi boire et manger au cours d'une sortie cyclo ni comment. Vous en savez bien plus que moi. Par contre j'ai envie de parler du « pourquoi » en espérant ne pas vous saouler!

Qu'est-ce qu'un muscle ?

Un muscle est un ensemble de cellules spécialisées dans la contraction : Les myofibrilles. Elles contiennent des protéines spécifiques permettant la contraction (L'actine et la myosine) empilées et entrecroisées entre elles.

Ces protéines glissent l'une sur l'autre, raccourcissant ainsi le muscle, grâce à l'énergie fournie par une molécule universelle existant chez tous les êtres vivants et dans toutes les activités réclamant de l'énergie. (Y compris l'activité intellectuelle). L'ATP : L'Adénosine Tri Phosphate. L'énergie chimique est ainsi transformée en énergie mécanique. En perdant un atome de phosphore, elle fournit l'énergie contenue dans sa liaison.

Ces molécules protidiques sont petites et fragiles. Elles s'usent et s'altèrent comme toutes les molécules des êtres vivants mais d'autant plus facilement que l'effort est important. Elles doivent être régénérées en phase de récupération.

On comprend donc facilement l'enjeu de l'alimentation qui est de fournir aux muscles les glucides, les lipides et les protides nécessaires à leur contraction et leur régénération.

Les muscles tirent leur énergie essentiellement de leurs réserves intramusculaires. Les réserves extra musculaires (foie, graisses), plus longues à mobiliser, ne servent qu'à compléter ou à remplacer les glucides, les lipides et les protéines consommés.

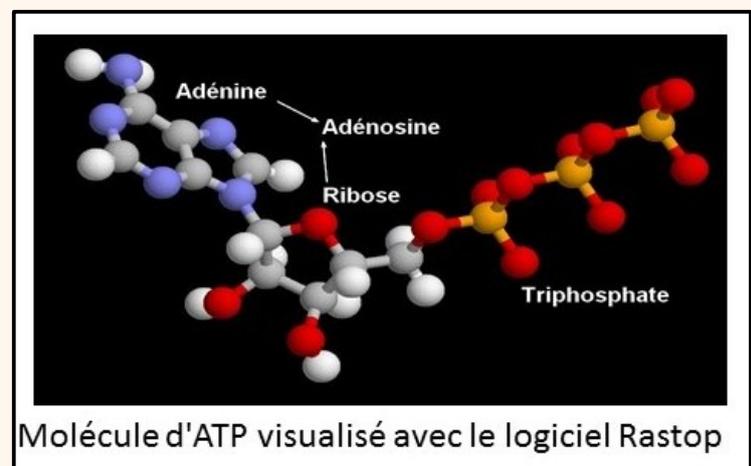
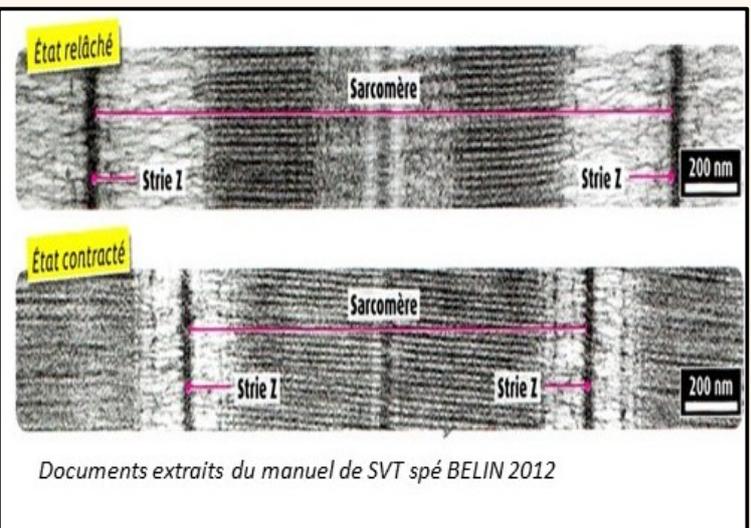
Il existe pour la production d'énergie trois voies.

La voie anaérobie et alactiques. (N'utilise pas d'oxygène, ne produit pas d'acide lactique. (Phosphocréatine : 1 ATP). Utilise l'ATP disponible. Réserves quasi nulles. Elle est très brève mais explosive. (Quelques secondes). C'est la voie du sprint.

La voie anaérobie lactique. (N'utilise pas d'oxygène, produit de l'acide lactique, utilise le glucose. (Glycolyse : 2 ATP). Réserves très faibles. Un peu plus longue (quelques dizaines de secondes), puissante. Elle est responsable d'acidose lactique. C'est la voie du demi-fond.

La voie aérobie. Elle utilise de l'oxygène. Elle est plus progressive mais dure très longtemps. Elle utilise le glucose (Glycolyse : 2 ATP) et les lipides intramusculaires (Chaîne respiratoire : 32 ATP).

Jean-Pierre
Vigué

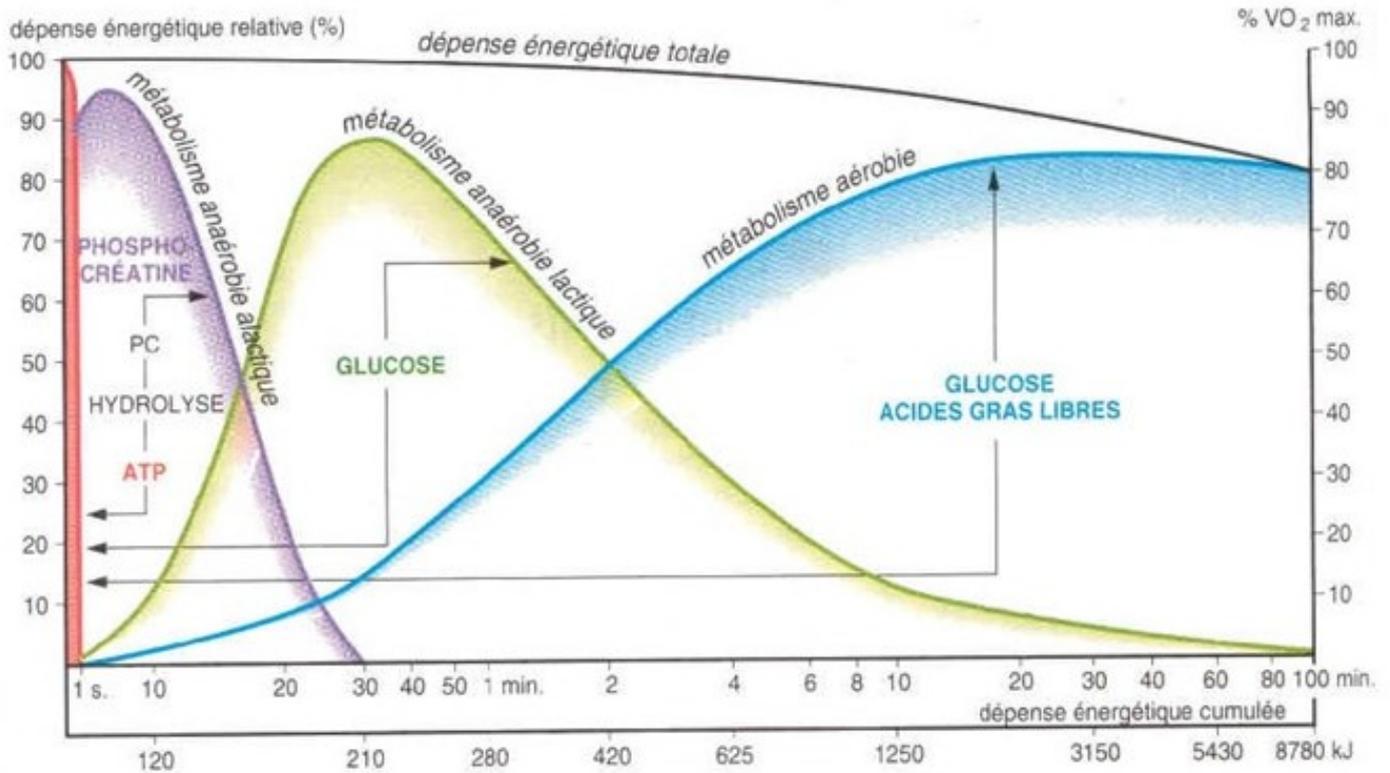


Réserves énergétiques très importantes. Elle est la voie de l'endurance. Elle est limitée par les limites de l'organisme à fournir de l'oxygène (VO_2^{Max}). Elle peut être complétée par la voie précédente en cas de besoin. C'est elle qui nous concerne le cyclotourisme.

En conséquence il faut donner aux muscles le temps d'utiliser les lipides qu'ils contiennent et économiser entre temps les réserves glucidiques en limitant la puissance demandée. Autrement dit en partant doucement. C'est le rôle de la période d'échauffement. L'apport per os (oral) de glucides au cours de l'effort permet également d'économiser les réserves glucidiques.



RÉGÉNÉRATION DE L'ATP



En pratique :

L'ensemble de nos repas doivent être équilibrés, variés, peu salés, peu sucrés, plutôt des sucres lents, légumes, céréales, féculents, viandes, poissons, œufs, laitages, fruits ([voir lien vers fiches nutrition INSEP](#)).

Le repas qui précède une activité physique importante doit être pris deux ou trois heures avant pour permettre la digestion. Plus riche en glucides lents que d'habitude pour faciliter leur assimilation et pour bien remplir les réserves de glycogène (foie et muscles).

Dans l'heure qui précède l'effort puis au cours de l'effort, tous les quarts d'heures, boire de l'eau ou une solution énergétique selon les conditions climatiques et la durée de l'effort. Deux ou trois gorgées tous les quarts d'heures.

Boisson énergétique maison. (INSEP)

TEMPERATURE EXT.	TEMPÉRÉE	CHAUDE	FROIDE
Jus de raisin ou de pomme	1 gobelet	½ gobelet	1 1/2 gobelet
Eau	QSP 1 litre	QSP 1 litre	QSP 1 litre
Sel	1 pincée	2 pincées	1 pincée

Manger régulièrement un complément alimentaire facilement absorbé apportant des glucides lents (barres de céréales, gel énergétique, compotes, fruits secs). Éviter les sucres simples, trop vite absorbés, responsables d'hyperglycémie puis d'hypoglycémie réactionnelle par une sécrétion d'insuline trop puissante.

Boire et manger régulièrement sans attendre d'avoir soif ou faim.

Dans la demi-heure qui suit l'arrivée existe une période favorable (fenêtre d'opportunité) pour reconstituer les stocks de glucides, d'eau et de minéraux perdus au cours de l'effort parce que notre organisme en est à ce moment-là avide. Eau fortement minéralisée pour réduire l'acidité produite par l'acide lactique (Vichy Célestin, St Yorre). Jus de fruit, fruits secs, céréales... En principe il faut boire la quantité égale à une fois ou une fois et demi la perte de poids et que les urines soient claires.

Puis dans l'heure qui suit il est intéressant d'absorber des protéines, type laitage pour aider nos muscles à reconstituer les protéines musculaires altérées par l'effort musculaire.

Boisson de récupération maison. (INSEP)

Un verre de lait ou deux yaourts naturels

Avec soit 1 c à s de sirop ou de miel ou deux cuillères à soupe de sucre ou de cacao

Repas suivant. Manger normalement, varié, léger, céréales.

Il existe dans le commerce de nombreux aliments et boissons pour le sport, avant, au cours et après l'effort. Je crois qu'avec un peu de bon sens et des solutions simples il est possible de faire aussi bien à moindre frais pour les sportifs de loisirs que nous sommes.

Simplement pour info existent des régimes spécifique utilisés par certains sportifs professionnels (A ne pas suivre):

Régime dissocié ou régime scandinave. En début de semaine précédant une compétition, régime sans glucide, riche en lipide et protéine, pour forcer l'organisme à fonctionner sur ses réserves lipidiques puis dans les jours qui précèdent apport de glucides pour qu'il surcompense ses réserves glucidiques.

Régime Low-Carb. Régime pauvre en glucidique pendant plusieurs semaines pour pousser l'organisme à utiliser pendant l'entraînement ses graisses. Les coureurs brûlent leurs graisses et perdent du poids expliquant la silhouette des coureurs actuels (Type Chris Froome). Pendant la course ils consomment des glucides en grande quantité.

Supplémentation alimentaire avec des cétones. Les cétones sont produites naturellement par l'organisme par le foie en dégradant les lipides pour produire de l'ATP. (Chaîne respiratoire 32 ATP).

Ils ne sont pas considérés comme dopage mais comme complément alimentaires. Ils sont hors de prix. Leur efficacité est discutée. Soit un rendement augmenté de 10 à 15%, soit aucune efficacité mais une meilleure récupération.

En conclusion

On voit combien l'alimentation est importante pour un meilleur rendement musculaire. Régime équilibré avant l'effort pour apporter à l'organisme tout ce dont il a besoin. Respect du temps de digestion. Montée progressive en puissance pour donner aux muscles le temps d'utiliser ses graisses. Apport régulier d'eau, de glucides et de sodium pendant l'effort en fonction de sa durée et des conditions climatiques. Boire et manger avant d'avoir soif et faim. Période de récupération après l'effort, en glucides, en eau richement minéralisée pour compenser les pertes de sels et lutter contre l'acidose. Apport lactée pour favoriser la régénération musculaire.

On voit aussi comment est utilisé par les sportifs professionnels le métabolisme lipidique physiologique pour améliorer le rendement musculaire par des régimes qui n'ont rien de naturels et dont on ne connaît pas les conséquences ultérieures.

Jean-Pierre

Bibliographie

Prof SVT71 :

<http://profsvt71.e-monsite.com/pages/ts-specialite/theme-1-energie/utilisation-de-l-atp-par-les-fibres-musculaires.html>

La nutrition. La grosse cote des cétones sur le Tour de France :

<https://www.lanutrition.fr/la-grosse-cote-des-cetones-sur-le-tour-de-france>

Alimentation cycliste. Nicolas Aubineau:

<https://www.nicolas-aubineau.com/alimentation-cycliste/#:~:text=Concernant%20les%20quantit%C3%A9s%2C%20le%20coureur,de%20surplus%20%2B%2F%2D%20%C2%AB%20vent%C3%A9s%20%C2%BB%20>

Fiches Nutrition de l'INSEP :

<https://www.fichier-pdf.fr/2017/10/27/fiches-nutrition-insep/fiches-nutrition-insep.pdf>

La diététique : La récupération. Michel Constantini. Cyclomag :

<https://cyclotourisme-mag.com/2015/06/07/dietetique-la-recuperation/>

Vivons Vélo : Eau pure ou boissons pour le sport sur mon vélo ?

<https://www.vivonsvelo.fr/app/fr/post/eau-pure-ou-boissons-pour-le-sport-sur-mon-velo#:~:text=Pr%C3%A9f%C3%A9rez%20des%20boissons%20pour%20le,30gr%20par%20litre%20d'eau>

Cyclisme : Deux nouvelles études tempèrent l'utilité des cétones, le carburant des coureurs :

<http://www.cyclisme-dopage.com/dossierdefond/2020-08-29-lemonde-fr.htm>

Savoir s'économiser. Cyclotourisme 661 Oct 2016. Daniel Jacob :

<http://ajtcyclo.free.fr/cotepratique/savoir-seconomiser.pdf>



Séquence entretien

En cette période morose, profitons-en pour faire un brin d'entretien de notre « petite reine ».

Pas de choses compliquées, peu d'outils et avec les moyens du bord.

Suivez le guide !

Commençons par dégraisser la chaîne.

Si celle-ci est munie d'un maillon rapide, il vous sera plus aisé pour la démonter, puis la tremper dans un bac rempli de pétrole désaromatisé.

Solution préférable à l'essence qui sèche trop.

Renouveler l'opération tout en frottant avec un pinceau, puis l'accrocher pour l'égoutter ou la poser simplement sur un papier absorbant, voir un chiffon propre.

Après l'opération de nettoyage, bien essuyer avant le remontage.

Avec ou sans attache rapide ?



Une autre possibilité sans démonter la chaîne :

Le même matériel et cette fois frotter la chaîne à l'aide du pinceau en tournant le pédalier en arrière.

Vous pouvez confectionner un petit déflecteur (*carton ou plastique rigide feront l'affaire*) pour protéger la jante et le pneu.

Bien sûr, vous n'oublierez pas de faire à l'identique les couronnes de pédalier et la cassette !

Passons au nettoyage du cadre.

Avec un pulvérisateur rempli d'eau chaude, dans lequel vous aurez ajouté quelques gouttes de liquide vaisselle ; vous vaporisez en vous assurant



Yves
Dazéma

de la création de petites bulles. Laisser le temps d'agir. C'est en effet l'oxygène emprisonné et l'ajout de produit vaisselle qui viendra à bout de la saleté. Bien asperger, puis avec un chiffon ou papier mécano, frotter, insister au besoin, puis sécher.

Une autre solution... plus estivale.

Le jet d'eau en pression, un produit moussant, une grosse éponge, une brosse souple. Vous noyez littéralement votre cadre sous la mousse. N'oubliez pas la brosse sur les roues, les pneus et les étriers.

Avec votre lance d'arrosage, en position pulvérisateur, vous rincez en évitant surtout l'axe de pédalier, des roues et de la cassette. Aucune restriction quant aux étriers et dérailleur.

Pour les VAE, on évitera l'eau sur les composants : en effet, l'eau pourrait alors s'infiltrer dans les boîtiers !

D'une manière générale, faites attention aux écrans, à la batterie. Enlevez-les avant le nettoyage, si cela est possible. Essuyer, sécher avec un chiffon ou papier mécano.

Si vous posséder un compresseur, c'est l'idéal pour le séchage des parties délicates voire sensibles tels que freins, dérailleurs et pédales.

Maintenant l'étape de lubrification. Essentiel !! *Et après avoir remonté la chaîne... bien évidemment !*

Il existe pléthore de lubrifiant et cire. Pour ma part **j'utilise de la cire pour chaîne** que je dépose en faisant tourner le pédalier en arrière. Tourner un long moment afin pour que la cire pénètre bien dans chaque axe de maillon.

Toujours enlever l'excès avec du papier. Ceci évite la présence de corps gras.



Ou avec un lubrifiant, ou de l'huile fine, on peut faire à l'identique pour lubrifier la chaîne. Toujours terminer en essuyant l'excès de matière déposée.

La lubrification des axes, freins, ressorts, pédaliers et dérailleur.

Le dérailleur arrière « Shimano Ultegra » nécessite 13 points (axes) de lubrification

Très important !!! Actionnez les freins et les dérailleurs pour une meilleure pénétration. Essuyer l'excès, et cela fera briller les composants et évidemment évitera la poussière de venir s'y coller. À l'aide d'un chiffon doux, un petit coup de polish redonnera l'éclat du neuf à votre monture. Bien veiller aux notices d'utilisation de tous ces produits.

Une attention toute particulière pour les patins de frein.

Après avoir démonté les roues, vous utiliserez une brosse à dents pour brosser non pas vos dents mais les patins. Avec une toile émeri, ou du papier de verre très fin, frotter les patins pour les "déglacer". Ne pas trop insister !

Vérifier bien qu'il n'y ait pas de silex incrusté dans les rainures de la gomme. Délogez-les à l'aide d'un petit tournevis fin et plat.

Vos jantes vous en seront reconnaissantes et si vous passez un peu d'alcool sur la surface de freinage elles apprécieront également.

Attention aux premières décélérations ! Elles vont vous surprendre !!!

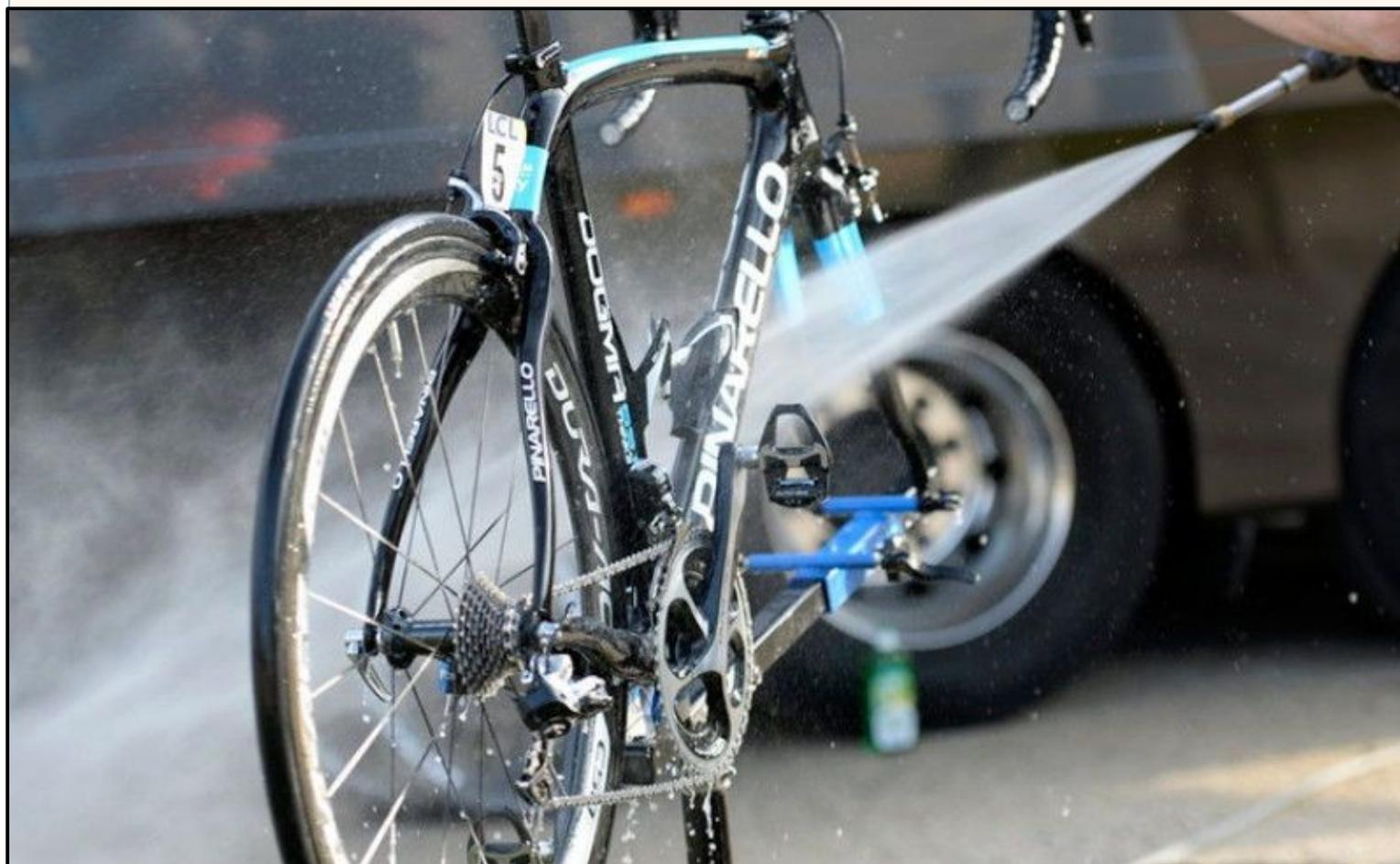
Voilà, ma petite reine est rutilante et prête pour la prochaine sortie.

Quelques gestes simples, peu de matériel et surtout, à la portée de tous.

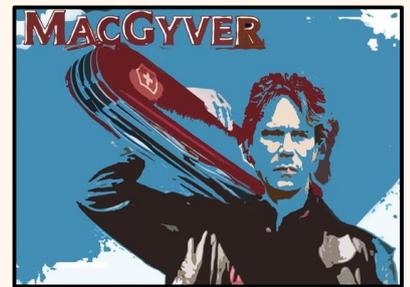
Yves



Le WD40 et ses atouts multiples : lubrifiant, dégrissant et anti humidité, en font un excellent produit. Il suffira alors de diriger le bec verseur sur chaque axe, et vous vous limiterez à une petite pression bien ciblée. Pas d'avantage !



Confectionner un axe pour tandem et pour remorque



A la baguette à souder : Francis Depierre

Nous attendions ce moment depuis longtemps : repartir sur les routes après les multiples tracasseries, un peu comme nous tous d'ailleurs en cette année 2020..

- « Chériiiii ! (c'est moi), t'as toujours pas sorti la remorque pour que je puisse la charger, on part demain, tu t'en souviens ? »

- « bien sur ma Puce ! »(c'est elle)

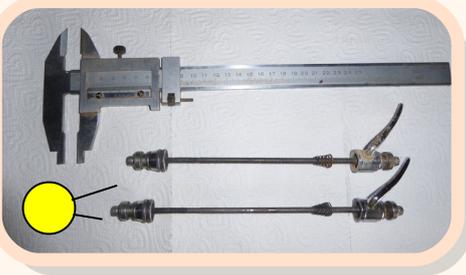
J'ai tout mon temps, me dis-je, mais, bon, je descends donc l'accessoire du fond du grenier, sort le tandem, présente la calèche à son destrier et là... je ne te raconte pas le chapelé de jurons qui a suivi : l'axe de roue du tandem n'a rien à voir avec celui permettant de tracter la Bob Ibex (c'est la remorque).

- « Chériiiiiiee ? (c'est elle aussi, de quoi s'y perdre). J'ai un petit truc à faire à l'atelier, rien de grave ».

Ca, c'est un gros coup de pipeau, car je me demande bien comment je vais faire : impensable de commander la bonne pièce, on est Dimanche, on part demain, ma superette de bricolage est fermée, pas de potes bricoleurs autour de moi, bref, je suis dans la mouise.

là, se produit un dédoublement de personnalité, j'enfile le costume d'un gars que tu as suivi à la télé il y a bien longtemps, il se sortait de toutes les situations rocambolesques en bricolant des trucs improbables, Gyver, Mac de son petit nom, tu te souviens ?

Voici, en images, comment se sortir d'une situation désespérée et garder toute l'estime de ta dulcinée :



Axes permettant de crocher la remorque et axes de roue du tandem.
Pas franchement la même chose.

Puisque je n'ai pas l'axe qui convient, eh bien, je vais le fabriquer.

D'abord, la matière : il faut du 12mm de diamètre, j'ai ça en alu mais je ne sais pas le fileter, c'est trop mou. Alors, je cherche une barre de métal et je trouve un piquet dans le jardin maintenant un bout de grillage. Certes, il est rouillé mais faute de grives, on mange des merles.



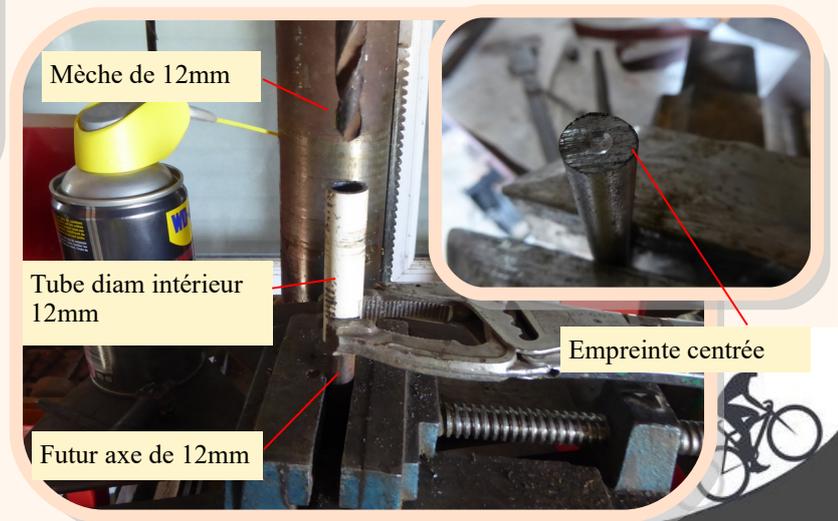
Une barre de fer trouvée au jardin



Futur axe de 12mm

Bande abrasive

Coupé à la bonne longueur, je commence le ponçage à la bande abrasive, de 60 jusqu'à 400. Je m'applique à supprimer le faux-rond de quelques dixièmes de mm. Pour obtenir un 12mm de diamètre pile poil.



Mèche de 12mm

Tube diam intérieur 12mm

Futur axe de 12mm

Empreinte centrée

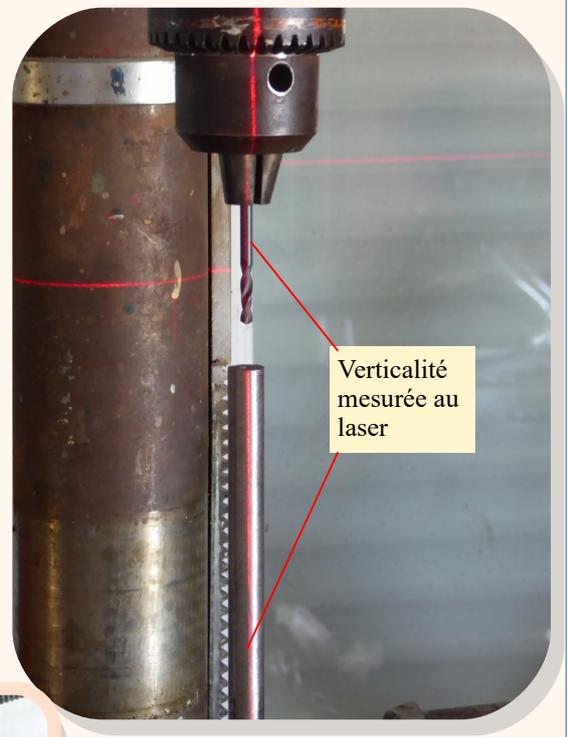
Pour crocher la remorque, il y a deux pièces à fixer à chaque bout sur l'axe que j'ai repéré d'un rond jaune sur la photo du haut à gauche. Coup de chance, j'ai deux axes, je vais récupérer les parties femelles. Je vais percer en bout de cet axe, fileter et fixer un bout de tige filetée de 5 mm. Il faut que le perçage soit centré précisément. Pour cela, je trouve un bout de tube de 12mm intérieur que j'enfile sur le futur axe. Avec un mèche de 12mm sur la perceuse, je descends dans le tube jusqu'à toucher l'axe; je forme ainsi une empreinte centrée.

Avant de percer à 4mm je m'assure de la verticalité de l'axe serré dans l'étau de la perceuse sur colonne en utilisant un laser de chantier, ceci de face et de coté.

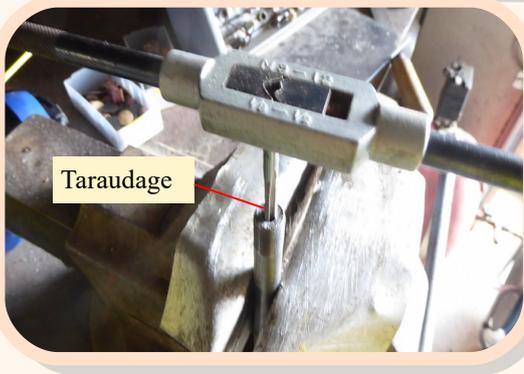
Suite au perçage, j'ai fait le filetage qui permet de fixer l'axe dans la base arrière du tandem, coté droit.



Il s'agit de reproduire le filetage de l'axe du tandem.



Verticalité mesurée au laser



Taroudage

Etape suivante : taroudage des extrémités de l'axe pour insérer deux tiges filetées de 5mm



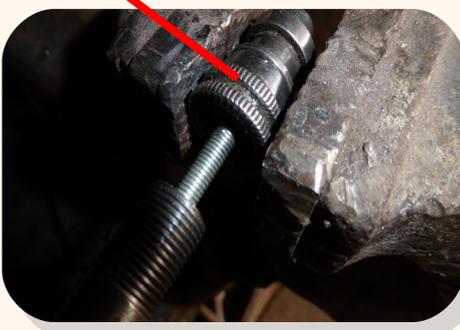
Je réalise deux méplats sur le coté opposé au filetage pour glisser une clef de 8 afin de serrer l'axe sur le tandem. Je pose une rondelle au niveau du collet que je vais braser. Elle servira d'épaulement coté gauche.



Présentation de la pièce sur la remorque



J'installe les deux supports permettant de crocher la remorque.



Et voilà, tout est prêt pour de nouvelles aventures, Moustache au vent.

