

le cyclo-nouvelles

Journal de la Fédération Québécoise de Cyclotourisme

• Mars 1978 • Vol. 6 No 1

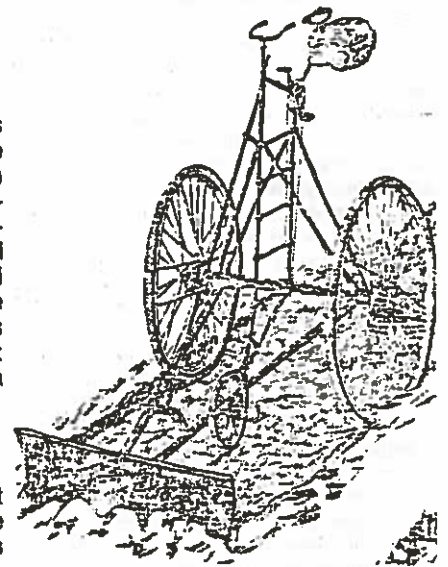
PASSER L'HIVER

Il faut savoir profiter du merveilleux climat dont jouit le Québec. Vous êtes-vous déjà aperçu que c'est à notre latitude que le point de congélation se faisait dépasser le plus allégrement. Personnellement, je roule à l'occasion sous la pluie, mais une averse de pluie froide d'automne n'est pas ce que j'apprécie le plus. Je tolère même une très légère bruine, qui s'évapore avec la ventilation obtenue à vélo, et disparaît avant de s'accumuler. Mais nous avons aussi au Québec la chance de voir la pluie froide se changer rapidement en neige, qui ne fond pas au premier contact. C'est un peu comme un mur du son, plus on le traverse vite, mieux on s'en tire. Fini les grosses sueurs, vous pouvez alors rouler à pleine vitesse pendant une demi-heure et arriver sec à destination; c'est une question d'habillement. Il faut s'isoler au bon endroit et permettre la ventilation là où ça carbure.

HABILLEMENT

Voyons tout d'abord les particularités de l'habillement. Au niveau du corps et des jambes, les grands principes du ski de randonnée s'appliquent. Le cycliste est toutefois soumis au facteur de refroidissement par le vent de façon plus prononcée, étant moins à l'abri et ayant une vitesse plus grande. (voir fig. 1).

Suite à la page 2



Graphique: Bikereport



Photos: Michel Proulx

La vie des cyclistes est facile trois saisons durant. Pendant la quatrième saison, elle se complique un peu, même si elle n'est pas impossible. Cet hiver, les américains ont eu beau temps pour nous aider à inventer des techniques pour cyclo dans la neige et la slutch... Nos propres experts n'en ont pas moins continué leur recherche.

FIGURE 1

Température en °C

	10	4,4	-1	-7	-12	-18	-23	-29
0	10	4,4	-1	-7	-12	-18	-23	-29
8	8,9	2,8	-2,8	-8,9	-14,4	-20,6	-26,1	-32,2
16	4,4	-2,2	-8,9	-15,6	-22,8	-29,4	-36,1	-43,3
24	2,2	-5,6	-12,8	-20,6	-27,8	-37,8	-42,8	-50,0
32	0	-7,8	-15,6	-23,3	-31,7	-39,4	-47,2	-55,0
40	-1,1	-8,9	-17,8	-26,1	-31,1	-42,2	-50,6	-58,9
48	-2,2	-10,6	-18,9	-27,8	-36,1	-44,4	-52,8	-61,7
56	-2,8	-11,7	-20,0	-28,9	-37,2	-45,0	-55,0	-63,3
64	-3,3	-12,2	-21,1	-29,4	-38,3	-47,2	-56,1	-65,0

Vitesse du vent en km/h

De préférence on conseillera l'utilisation de la laine, comme fibre naturelle. Elle sera utilisée en plusieurs couches minces, au lieu d'un seul gros chandail. L'adaptabilité des vêtements est de première importance: fermeture éclair, bande de velcro, manche longue, capuchon sont des compléments indispensables. Pour l'anorak, un tissu qui respire mais qui coupe le vent. En plus, toujours avoir dans vos bagages, un chandail ou une veste d'isolant ainsi qu'un pantalon de nylon. Cela vous permet de faire face à une baisse de température subite, à un retour de nuit ou une tempête imprévue.

Pour les mains. La position statique des mains pose un très grand problème. On peut établir la gradation suivante, bien que les dernières combinaisons offrent une moins bonne manoeuvrabilité (assurez-vous toujours que vous pouvez actionner les manettes des freins de façon convenable): gants de laine et gants de cuir, mitaines de laine et mitaines de cuir, mitaines avec isolant (duvet, synthétique), mitaines de motoneigistes avec gants cuir-laine à l'intérieur. Si toutefois vos doigts gèlent encore, le sac à guidon ou une mousse à cellules fermées (close cell foam) posée sur l'extérieur de la main et l'intérieur du pouce, sont un dernier recours.

Pour les pieds. Définitivement, le nombre d'épaisseurs augmente quand le mercure descend: deux paires de bas en laine, des bottines de travail et une paire de bottes de caoutchouc recouvrant le tout pour se protéger de la "slush" et des trous d'eau. En plein hiver des mocassins pour la raquette peuvent être utilisés sur chaussée sèche. Cet équipement est efficace pour de courts déplacements. Pour de longues sorties d'autres solutions peuvent être envisagées, comme par exemple une pièce de cuir qui recouvre le cale-pied. Il peut être bon de changer les pédales, car certaines ont des pièces pour empêcher les souliers ordinaires de glisser de côté. Mais avec des grosses bottes, ces pièces métalliques se retrouvent sous le pied et risquent de faire un beau trou en peu de temps.

Pour la tête, la nuque et la selle. La tête et la nuque dégagent jusqu'à 50% de la chaleur totale perdue par l'ensemble du corps (référence 1). C'est pourquoi il est très important de contrôler cette soupape. Ayez toujours un bandeau cache-oreilles, une casquette, une tuque et un foulard de laine, ainsi qu'un vêtement extérieur avec capuchon. L'alternance ou la juxtaposition de ces éléments vous permettra de maintenir une chaleur constante.

Prenez soin du visage, le vent peut rapidement geler joues et nez. Des lunettes ordinaires, teintées, ou de ski, peuvent être utiles pour le soleil, les grands vents, et les particules en suspension (ex.: gouttelettes d'eau salées et sales soulevées par un engin motorisé créant de la turbulence dans l'air en passant près de vous à plus de 20-25 mi. h).

En ce qui concerne la selle, un isolant placé à l'intérieur de vos pantalons est certainement la meilleure solution. Au stationnement, la selle est exposée au froid et aux intempéries, surtout si c'est une selle de plastique de mauvaise qualité qui ne vous tient pas à coeur. Pour fabriquer cet isolant, vous avez le choix entre la laine et une pièce de mousse à bulles scellées comme celle utilisée dans les matelas de camping. Un morceau de mousse de 1/2 pouce (13 mm) d'épaisseur ayant une forme ressemblant au profil d'une quille dans lequel on peut faire quelques incisions pour une meilleure flexibilité. Il faut prévoir que certaines bulles vont crever parce qu'exposées à une plus grande pression, épou-

Suite à la page 8

Des questions à nous poser

par Jean-Paul Laberge

Il est sûrement de mise de scruter, ne serait-ce que du coin de l'oeil, le Livre Vert sur Le Loisir, présenté tout dernièrement par le Ministre délégué au Haut-Commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports.

Un "livre vert", d'abord, ce sont les énoncés généraux et la vision globale d'un gouvernement sur un sujet donné. Il présente "sa lecture" à la population, dans le but de connaître l'impression des citoyens et de se faire une idée plus précise qu'il soumettra dans un "livre blanc", avant de légiférer.

Après une introduction de type récapitulatif sur l'histoire du loisir chez nous, le Livre Vert du Ministre Charon trace le portrait du phénomène loisir dans une partie intitulée: "Le loisir au Québec: les principaux éléments de la situation actuelle". Le bilan est lourd: la participation faible, les structures mal adaptées, les ressources mal utilisées. A tout cela on ajoute: une condition physique compromise, un environnement naturel peu accessible, une créativité qui s'émousse, et un pays mal connu.

Pour remédier à cette situation, le Livre Vert identifie les principes sur lesquels le gouvernement devrait s'appuyer dans son action. On y parle de répartir équitablement les ressources, de reconnaître les droits des citoyens réalisateurs et consommateurs, de permettre également à ces derniers de participer aux orientations et aux décisions, de rationaliser les interventions et de promouvoir les contenus québécois.

C'est à partir de ces principes que l'on fait ressortir les objectifs prioritaires:

- La santé à recouvrer
- La nature à s'approprier
- La créativité à développer
- Le pays à découvrir

Pour les atteindre, il faudra "réaménager le chantier du loisir". **PROMOUVOIR** certaines actions, comme la sensibilisation aux réalités du loisir et la recherche. **EXPLOITER** toutes les ressources disponibles. Finalement, **REMODELER** les structures.

En terminant son Livre Vert, le ministre invite la population à s'exprimer et à donner son avis lors de la période de consultation.

Qu'en est-il de notre Fédération dans tout cela?

A prime abord, une chose est certaine: les objectifs que propose le Livre Vert ne nous sont pas inconnus. Au contraire ils "collent" à beaucoup de nos actions dans le milieu. Cependant, à travers toutes ces bonnes intentions, nous devons garder notre "objectivité" et poser les questions de fond qui nous apparaissent primordiales. Par exemple, il faut chercher à savoir si les organismes de loisir feront de la prévention en matière de santé? Quelles relations l'Etat veut-il entretenir avec ses partenaires? Jusqu'à quel point l'aide au consommateur sera concrétisée? Qui l'assumera? Quand on parle de "remodeler" les structures, vers quoi veut-on aller? Quelles relations une Fédération comme la nôtre, qui s'occupe de tourisme, pourra-t-elle entretenir avec le Ministère du Tourisme?

Il revient à tout le monde de se faire une idée sur ce document et d'interroger ceux qui le défendent. Car ce Livre Vert risque d'accélérer le développement du loisir au Québec, et c'est d'abord à ceux qui sont le plus touchés d'exiger qu'il soit modifié ou amendé dans le sens désiré.

L'évolution rapide des domaines de la santé et de l'éducation doit nous revenir en mémoire quand on réfléchit aux bouleversements que s'appête à connaître le monde du loisir. La liberté sur laquelle doit reposer l'acte du loisir, et le développement de ses structures à cause principalement du bénévolat, obligent les citoyens et particulièrement ceux qui oeuvrent dans ce secteur à donner leurs opinions s'ils veulent conserver dans ce domaine la garantie d'un peu de créativité, de spontanéité et le goût du geste gratuit.

FEDERATION QUEBECOISE DE CYCLOTOURISME
 1415 est Jarry, Montréal, H2E 2Z7
 Tél.: 374-4700 poste 439
 Dépôt légal: Bibliothèque Nationale du Québec
 Tirage: 3,000 copies
 Abonnement: \$5.00 par an (8 parutions)
 Composition et montage:
 PLURIGRAPHIQUES G.R. INC.
 100 Boul. Montarville, Boucherville, Qué. J4B 5M4
 Tél.: 655-3880



PASSER L'HIVER

Suite de la page 2

sant ainsi mieux la forme du corps et diminuant un peu l'épaisseur et l'isolation. (voir fig. 2). Voici ce qui termine pour l'habillement, passons maintenant à la mécanique.

MECANIQUE

Je vous suggère, pour une utilisation intensive, l'usage d'une vieille bicyclette. Pour les déplacements en milieu urbain, la 3 vitesses est incontestablement le meilleur choix. La position redressée et la selle confortable sont des atouts majeurs. (Ce sujet sera abordé à fond dans un prochain article du Cyclo-Nouvelles). Cette bicyclette d'hiver possède des particularités que nous allons maintenant passer en revue.

GARDE-BOUE. Bien qu'indispensable il cause parfois bien des problèmes lors de tempêtes. On peut appliquer un peu de parafine à l'intérieur pour éviter la prise de la neige.

LUBRIFICATION. L'emploi de sel sur la chaussée provoque avec l'eau un abrasif très efficace.

Pour les roulements, une graisse légère qui épaissira au froid est conseillée. La chaîne et les parties extérieures ont simplement besoin d'un lubrifiant liquide léger tel WD-40, LPS1. L'application doit être régulière.

ECLAIRAGE. Encore plus nécessaire, les automobilistes ne s'attendent pas à vous voir sur la route par de telles températures. La lampe frontale modifiée (prochain article) est une bonne source d'éclairage.

SELLE. Vous pouvez l'abaisser par rapport à sa position habituelle. Cela permet un contrôle du véhicule en cas de glissade, vos pieds touchant le sol plus facilement.

CALE-PIEDS. Ils sont à utiliser quand les conditions le permettent. Aussitôt que la surface commence à être glacée ou que la neige devient trop abondante, serrez les courroies au maximum et utilisez l'autre côté de votre pédale.

Pour terminer, quelques remarques au sujet de la conduite. Le départ doit se faire avec un petit développement, pour réchauffer les idées. La circulation sur chaussée sèche (ce qui fut possible tout cet hiver à Montréal) ne diffère pas de celle en saison estivale. Mais aussitôt que la neige et la glace se mettent de la partie, il faut utiliser des développements plus faibles (3,0 à 4,0 mètres), les virages se négocient avec prudence et grand rayon de rotation, le poids est porté sur la roue motrice (corps et bagages), on tend à conserver une ligne droite sans coup de roue, le freinage s'effectue en douceur et est toujours plus long, et enfin, les pieds sont prêts à tout instant à éviter une chute ou un dérapage.

Les saisons s'enchaînent, et même la pratique du vélo commence à passer l'hiver...

Réjean Jété

en collaboration avec Michel Labrecque

FIGURE 2 ISOLANT

Au choix



Références

- 1- MITCHELL, Dick, **MOUNTAINEERING FIRST AID**
THE MOUNTAINEERS, SEATTLE WASHINGTON, 2e édition sept. 75.
- 2- HART, John, **WALKING SOFTLY IN THE WILDERNESS**
Sierra club books, San Francisco Calif. 1977.
- 3- DELONG'S, Fred, **DELONG'S GUIDE TO BICYCLES AND BICYCLING.**
Chilton book Company, Radnor, Pennsylvania, 1974.
- 4- **COLD WEATHER CYCLING, BIKE REPORT, Vol. 4,**
no 1, janv. fév. 1978.
- 5- **WINTER CYCLING, BICYCLING.**
effect on bike of temperature change
freezing toes
warm gloves
gloves and boots
gloves
Janv. 76 p. 14
Mars 76 p. 12
Sept. 76 p. 12
Déc. 76 p. 6
Déc. 76 p. 15
- 6- DE MONDENARD Jean-Pierre, **INCIDENTS ET ACCIDENTS DUS AU FROID, L'Officiel du Cycle, février 1978.**

SALUT CYCLOTOUREURS POLIQUIN SPORTIF ENR.

2999 CHEMIN STE-FOY
STE-FOY QUEBEC 653-0172



DES IDEES NOUVELLES POUR LES RANDONNEURS

- Vêtements et pièces Weyless, cool Gear
- Sacs, valises doubles
cannondale, Kirtland Bell Weather
- 300 bicyclettes en montre