

# INTERLUDE



- **RECONNAISSANCE DU BF 150KM D'I S CYCLO**
- **ARTICLE LA PROVENCE : LES FEMMES PENDANT LA GUERRE 14-18**
- **LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME A UNE NOUVELLE IDENTITÉ VISUELLE**
- **LE VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE, OUI, MAIS POURQUOI FAIRE ?**
- **QUELQUES CONSEILS POUR GRIMPER LES COLS**
- **LE DEFI HORS MESURE DE NOTRE TRESORIER**
- **ESCAPADE EN CORSE**
- **RASSEMBLEMENT DES FEMININES A ROSANS**
- **ISTRES-CASTELLANE-ISTRES**

# RECONNAISSANCE DU BF 150KM D'IS CYCLO

Jeudi 22 février 2018

Après le brevet fédéral de 100 km effectué le mardi, qui en faisait 120, ce jeudi se sera la reconnaissance du 150 km du 24 mars prochain.

Dès 6h50, je suis d'attaque avec la frontale car il fait encore bien sombre. Le ciel est dégagé sur Istres mais la température flirte avec le zéro degré accompagné d'un léger « Mistralou ».

Direction Miramas, la circulation est déjà dense et quelques inconscients n'hésitent pas à doubler malgré mon approche. Aussi dès le carrefour des 4 chemins, je quitte le circuit pour prendre une route plus tranquille vers Belval, Pont de Rhaid. Cornillon. Je récupère le tracé aux Bastides blanches. Il est 8h15 lorsque j'entre dans Lançon de Provence pour le premier contrôle. Je choisis le laboratoire médical, vide à cette heure matinale, mais la secrétaire ne souhaite pas mettre son sceau sur la carte de route et m'indique le PMU derrière l'Intermarché. Il fait toujours aussi froid aussi je ne m'attarde pas. Pélissanne est vite atteint. De nombreuses mamans accompagnent leurs progénitures à l'école occasionnant une circulation difficile. Dès la sortie nord de la ville en direction d'Aurons, cela se calme, j'apprécie le passage des gorges de la Gourle malgré un vent défavorable. Au sommet de la Côte, je penche vers Vernègues au lieu de suivre tout droit. Aurons m'ouvre ses portes vers 9h10 pour le deuxième pointage à la pharmacie des Costes, premier commerce au bas de la descente. La pharmacienne, bien sympathique appose son tampon sur ma carte de route et remarquant mon nez goutté, m'offre gentiment un mouchoir, et me souhaite bonne route.

C'est reparti pour Charleval, la Roque d'Anthéron, le Bassin St Christophe, le soleil a réussi à percer la couche nuageuse, j'en profite pour tirer une photo avec la retenue d'eau en toile de fond. Le vent est maintenant à mon avantage, aussi les kilomètres défilent vite, j'entre à St Estève-Janson pour attaquer la deuxième côte qui me ramène sur Rognes pour 10h30.

Nouvel arrêt pointage dans « l'Atelier culinaire » où la propriétaire m'accueille amicalement en me demandant des précisions sur cette épreuve. J'apprends que c'est une marcheuse et qu'elle est en train de réaliser le chemin de Compostelle pendant ses vacances. Je reprends mon périple pour Le Puy Ste Réparate, la Cride et sa célèbre côte qui permet de basculer sur Puyricard, lieu du dernier contrôle. J'apprécie le café servi dans un verre à l'ancienne de ce commerce. J'arrive à Éguilles vers 11h30 et entame le contournement du village par le sud pour récupérer la route des 4 Termes. Une belle côte de 800m de long avec un pourcentage moyen entre 8 et 14% m'oblige à puiser dans mes ressources. Merci François !



Le retour sur Pélissanne, Lançon, Grans, Miramas et Istres n'offre plus de difficultés, si ce n'est la lutte contre un vent de ¾ face. Il est 14h10 lorsque je rejoins mon domicile. Le compteur indique 160km, 1780m de dénivelé. Très joli circuit qu'il faut aborder avec humilité et un bon entraînement. Espérons un temps clément pour attirer nos collègues cyclos.

**Jean-Claude SURIAN**



*Pose Photo au bord du bassin St Christophe*

LES FEMMES PENDANT LA GUERRE 14-18

D'après Monsieur CANOVAS de « La Provence ».

# François Masia rend hommage aux femmes de la Grande Guerre

Le président d'Istres cyclotourisme a réalisé une vidéo et des tableaux

**F**rançois Masia, président d'Istres sport cyclotourisme, a au moins deux passions dans la vie, le vélo et l'histoire. Quand "Les amis d'Epinoisse", association située dans la Haut-Languedoc, dont il est membre par filiation familiale, lui ont demandé de préparer une animation pour le trentenaire de la "Fête de la montagne". C'est tout naturellement, qu'il s'est tourné vers l'histoire du groupe des chasseurs cyclistes créé lors de la guerre 14-18.

*"Cela coïncide avec le centenaire de sa création et avec celui de la Guerre 14-18, explique François Masia. Comme cette première vidéo-projection-conférence a plu, j'ai poursuivi sur ma lancée. L'année suivante, j'ai produit une autre expo sur la femme et la bicyclette. Il faut savoir que c'est grâce à son invention, que les femmes ont pu se déplacer seules et pouvoir aller où elles souhaitaient sans être tributaires des autres. Cela fit goûter aux femmes un sentiment d'indépendance et de liberté que beaucoup ne soupçonnaient probablement pas."*

Là aussi, la réalisation est applaudie, et François Masia poursuit ses recherches historiques, et découvre le rôle des femmes lors de la Première Guerre mondiale. Au bout d'un an de travail, il produit une troisième réalisation "Les femmes pendant la guerre 14-18". A l'occasion de la journée de la femme, il l'a présentée aux cyclotouristes. Elle est composée de trois volets, les infirmières et marraines de guerre, les femmes à l'arrière et enfin leur émancipation sociale durant et après le conflit. "Cela m'a demandé énormément de recherches, et j'ai découvert le rôle capital qu'elles ont eu durant ce



François Masia a réalisé trois vidéos-expositions, toutes disponibles en prêt.

*terrible conflit, poursuit-il. Pensez qu'elles ont été plus de 100 000 infirmières à soigner plus de quatre millions de blessés souvent sans aucune formation pour ce type de soins. A l'arrière, elles ont aidé à produire 300 millions d'obus, 3 milliards de cartouches. 850 000 femmes prendront la tête de l'exploitation agricole de leur mari pour nourrir la France."*

L'exposition, extrêmement bien documentée, est présentée avec soins par son créateur. "Les trois réalisations se composent de plusieurs tableaux et d'une vidéo-projection que je peux commenter ou être visionnée seule", précise François Masia.



Sa réalisation est composée de trois volets, les infirmières et marraines de guerre, les femmes à l'arrière et enfin leur émancipation sociale durant et après le conflit.

/PHOTOS MC

Ses trois travaux sont disponibles et François Masia est partant pour les présenter aux écoles, collèges, associations ou

autres entités qui le souhaitent. M.C.

Renseignements au ☎ 04 88 63 26 78.

# LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME

## À UNE NOUVELLE IDENTITÉ VISUELLE



Madame, monsieur, chers adhérents,

Comme vous l'avez sans doute entendu dire, **notre Fédération a adopté un nouveau logo**

Ce renouvellement de notre identité visuelle tient compte des évolutions de notre société et de notre pratique. Ce choix est le reflet des conclusions présentées par l'Observatoire du tourisme à vélo auquel vous avez participé en nombre, ce pour quoi nous vous remercions.

Vous êtes très attachés à la Fédération française de cyclotourisme, la plupart d'entre vous depuis plus de trente ans ; mais vous le constatez, nous avons besoin d'étoffer nos clubs, de convaincre des pratiquants de nous rejoindre. Le nouveau logo, **plus visuel, plus dynamique** est une image qui peut nous aider à attirer ces personnes qui font du cyclotourisme sans le savoir, parce qu'ils aiment simplement faire « un tour à vélo » sans savoir qu'ils peuvent ainsi visiter la France, se faire plaisir, entretenir leur santé, se lancer des défis à leur mesure, ou chercher à se dépasser s'ils ont envie.

La pratique du vélo est dans l'air du temps, profitons de ce climat favorable pour convaincre nos amis, nos collègues de faire un peu de route avec nous. La Fédération française de cyclotourisme, agréée par notre ministère de tutelle et par le ministère du Tourisme, propose toujours un triptyque fédérateur autour du sport-santé, du tourisme, de la culture et défend les valeurs d'amitié, d'entraide et de convivialité.

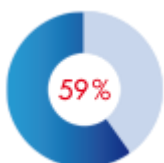
Plus qu'un simple menu, c'est une carte complète d'activités qui s'offre à chacun de nous.

L'image FFVélo, nouvelle identité visuelle, doit nous aider à amplifier la dynamique et la pratique du vélo, à fédérer un plus large public, afin que le vélo fasse partie intégrante de notre mode de vie. Nous avons tous à y gagner en termes de santé publique, d'environnement et de sécurité. À chacun de nous de proposer sur le terrain une offre dynamique et amicale, sur route ou sur chemin, pour être tous ensemble mieux respectés sur la route et mieux écoutés de nos institutions.

**La belle saison arrive, sachons en profiter.** Au plaisir de vous retrouver sur les routes, car à vélo, tout est plus beau !

**Martine Cano**

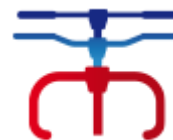
Présidente de la Fédération française de cyclotourisme



**59%** des Français pratiquent le vélo



Notre mouvement a besoin de **plus de lisibilité pour plus de visibilité**



Nous accueillons **toutes les pratiques du vélo** et devons le faire savoir !

# LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE, OUI, MAIS POURQUOI FAIRE ?

En ville, sur route ou à VTT, le vélo à assistance électrique (VAE) trouve sa place dans l'univers du cyclisme. Il en existe différents types mais l'essentiel est surtout de préserver une pratique proprement cycliste.



Derrière l'appellation de VAE, il y a différentes sortes de vélo, et surtout différents motifs et usages possibles. Dans tous les cas, en ville, sur route ou à VTT, l'assistance électrique doit viser à préserver une pratique proprement cycliste, et non pas la dénaturer.

Le vélo à assistance électrique (VAE) défraie la chronique pour différentes raisons. D'abord, il est en plein essor, au point qu'on estime qu'il sauve le marché du vélo qui traverse une période difficile.

Il renouvelle aussi, assez profondément dans certains cas, toutes les pratiques cyclistes. Car la révolution VAE concerne potentiellement tous les pédaleurs. Qu'on parle d'une pratique quotidienne du vélo urbain, de cyclisme sur route ou de VTT, il existe désormais une offre VAE correspondante.

## MAIS DE QUOI PARLE-T-ON AU JUSTE ?

Il faut bien comprendre que le moteur électrique est une assistance : il se déclenche à partir d'une certaine intensité de pédalage - c'est donc l'effort musculaire qui sert d'étincelle - et il se coupe à partir d'une certaine vitesse, prédéterminée.

Une norme européenne permet de distinguer deux catégories, qu'on peut appeler « e-bikes » et « speed-bikes ».

La première catégorie est limitée à 25km/h (vitesse au-delà de laquelle l'assistance se coupe, tout surcroît de vitesse étant à charge du pédaleur) et 250 Watts : on parle bel et bien de vélos.

Mais il existe une seconde catégorie d'engins nettement plus rapides, la coupure n'intervenant qu'à 45km/h, mais qui sur le plan légal sont assimilés à des cyclomoteurs (dans ce cas, ils doivent être immatriculés, assurés et requièrent formellement le port du casque etc.)



L'emplacement du moteur (et son principe de fonctionnement) varie : on trouve des moteurs intégrés au moyeu arrière (qui ont l'inconvénient de trop délester la roue avant, compromettant ainsi la stabilité du vélo), et au moyeu avant. Mais les moteurs pédaliers sont les plus efficaces en termes de performance.

Quant à la batterie au lithium, elle s'impose, plus puissante et d'autonomie supérieure (les batteries au plomb seront destinées aux usagers urbains occasionnels). Évidemment, c'est une hérésie que de la placer sur le porte-bagage : ses trois ou quatre kilos sur la roue arrière sont un handicap et déstabilisent le vélo. Elle sera intégrée, comme toute masse importante, le plus près possible du sol pour abaisser le centre de gravité, et à juste distance entre les axes de roues. Voilà pourquoi le tube transversal du vélo est l'emplacement le plus logique.

## POUR QUI OU POUR QUEL USAGE ?

À chacun son VAE ! Dans un usage quotidien, de type « vélotaf », l'intérêt du VAE est évident : il s'agit de ne pas arriver suant à ses rendez-vous, de ne pas s'épuiser sur un parcours un peu long ou accidenté, dans le souci de sa santé et de l'environnement.



Concernant le cycliste sur route, une fois débarrassé de toute culpabilité, on comprendra que l'assistance électrique peut aider, par exemple, à rouler avec plus fort que soi. On prend un peu d'âge, vient un moment où le corps s'essouffle un peu, mais on veut pouvoir continuer à rouler avec le même groupe, alors on passe au VAE. Mais attention, il ne s'agit aucunement de renoncer à sa pratique sportive. D'ailleurs, les fabricants ne s'y trompent pas. Le VAE peut aussi ressouder les couples, et permettre d'accompagner son conjoint ou sa conjointe d'un meilleur niveau que soi.

Enfin, le VTTAE est en pleine explosion, mais pose quelques questions délicates. Car on pourrait aussi bien se trouver à l'aube d'une nouvelle ère (en enduro, ou en XC, l'assistance électrique est la promesse d'aller plus loin, plus haut, plus longtemps) mais il faut le préserver de toute confusion avec un sport mécanique. Faute de quoi - les Vététistes n'étant déjà que "tolérés" par l'ONF (Office National des Forêts) - c'est l'interdiction pure et simple de circuler sur les sentiers naturels.

Le fait que l'organisation du premier Championnat de France fût disputée entre FFC (qui l'a finalement emporté) et FFM (Fédération Française de Motocyclisme) est symptomatique : il est urgent de faire reconnaître le VTTAE comme un sport nature à part entière. Car d'une façon plus générale, qu'il s'agisse de parcours urbains ou routiers, ou encore de petits sentiers de campagne, il ne faudrait pas que le VAE joue le rôle autrefois tenu par la mobylette qui, en France, a purement et simplement tué la pratique du vélo au quotidien.

*Article de O. Haralambon Cyclo Mag*

# QUELQUES CONSEILS POUR GRIMPER LES COLS

Malgré un hiver record en termes de chutes de neige, les cols rouvrent un par un. Bientôt les vacances, qui pour les cyclistes ne sauraient trouver meilleur cadre que la montagne. Si vous envisagez d'escalader quelques cols, il faut vous préparer. Grimper, ça ne s'improvise pas, ça se travaille.



Vous préférez la montagne, parce qu'on s'y emplit les poumons à grands coups de pédales. Mais voilà, vous savez au moins pour l'avoir entendu dire qu'à vélo non plus, on ne s'y précipite pas sans un minimum de précaution. Même sur le tapis serpentin d'une belle route bitumée, elle s'aborde avec révérence et modestie. Monter un col ne va pas de soi à plus forte raison évidemment, si l'on débute. Examinons donc les exigences du bien-grimper.

## ATTITUDE MENTALE



Pour les novices de la montagne, le mot d'ordre le mantra à imprimer et coller sur sa potence s'énonce comme suit : « un col n'est pas une côte ». On répète dix fois. Ainsi, la vitesse à laquelle vous abordez habituellement une bosse d'un ou deux kilomètres n'est absolument pas celle à laquelle vous escaladerez un col. Et n'allez pas imaginer qu'il suffira de ralentir après deux kilomètres, quand vous commencerez à coincer : il est parfois impossible de se remettre d'un début d'ascension trop rapide. À moins de s'arrêter carrément quelques minutes sur le bord de la route, mais bon. Il faut donc préparer son affaire, et avant tout s'installer dans les dispositions mentales adéquates : *modestie et patience*.

Choisissez un très petit braquet, disons, qu'à pente égale une ascension de 30 à 60 minutes s'aborde avec au moins cinq à sept dents de plus que ce dont vous usez dans vos bosses habituelles (par exemple, 36x25 au lieu de 36x19) et avalez les premiers hectomètres en toute humilité. Il faut avoir l'impression de faire un effort très léger, car soyez sûr qu'après trois bons kilomètres le sentiment de difficulté prendra corps dans vos chères petites cuisses.

Le péché du grimpeur est de présumer de ses forces. Et performer, faire une montée rapide, c'est l'art de maintenir son effort dans une zone d'intensité très mince.

## GABARIT

Physiquement parlant, grimper est une question de rapport poids-puissance. En pratique c'est donc une question de gabarit : plus la pente est sévère plus la donnée « poids corporel » est importante. Si, sur une pente à 5%, un coureur de 75 kg pourra encore obtenir un rapport équivalent à celui d'un concurrent de 60 kg, en compensant l'écart de masse corporelle par une puissance supérieure (fournie par une plus grande quantité de tissu musculaire), quand la déclivité atteint 10% et plus, il ne doit plus y songer. Les grimpeurs authentiques sont légers avoir vu des coureurs de 80 kg survoler les cols du Tour n'était pas chose normale. Il est donc tout à fait profitable de s'affûter un peu avant de se lancer à l'assaut des cimes, rien d'insurmontable car perdre ne serait-ce que deux kilos peuvent vous changer la vie de ce point de vue.



## GESTE

Mais au-delà des coordonnées froidement anthropométriques, il y a des qualités d'ordre postural et gestuel (proprioceptif, dans le langage des entraîneurs) qu'il convient de développer. Le talent, ça se cultive, même si d'aucuns en ont plus que d'autres.

La déclivité qui élève la roue avant par rapport à l'arrière modifie la répartition du poids de corps sur les deux roues. Et pour être efficace, il faut corriger d'instinct cette modification, et répartir au mieux, et en temps réel, le poids de son corps. C'est ainsi qu'on se redresse spontanément, pour alléger la roue arrière, et que le coup de pédale efficace exige une discrète rétroversion du bassin, qui permet de trouver un angle d'attaque idéal pour passer le fameux "point mort" du pédalage (sur le plat, ce point mort est situé à la verticale de l'axe de pédalier. En côte, tout se passe comme s'il reculait légèrement par rapport au bassin).

Ce petit travail technique s'effectuera dans vos bosses habituelles, quelques semaines avant le séjour à la montagne : nous parlons ici de tracer les bonnes connexions neuro-musculaires, plus que d'améliorer sa consommation d'oxygène (l'un n'excluant pas l'autre évidemment)

Il n'y a guère d'astuce efficace en la matière, si ce n'est, peut-être, d'élever son guidon de 5mm (la valeur d'une entretoise supplémentaire placée sous la potence), pour induire cette discrète bascule du bassin. Veillez à détendre vos épaules et à ne pas "charger" la roue avant : pour le reste, c'est à vous de chercher, en vous, ces ajustements subtils qui, autant que la force brute, font les champions.

*Article de O. Haralambon Cyclo Mag*



VIVE LES COLS !!!



# LE DEFI HORS MESURE DE NOTRE TRESORIER

Du 17 au 29 juin

Chaque année, notre trésorier tente un défi sortant de l'ordinaire. Après une saison hivernale faite d'entraînements spécifiques, une préparation minutieuse du parcours, un agenda réactualisé, William entreprend la **TRAVERSEE DES PYRENEES** d'est en ouest, puis il enchaîne le retour en longeant le **CANAL DU MIDI**. Tout cela en totale autonomie avec un VTT équipé de sacoches.

Un itinéraire effectué selon des étapes qui mérite un sacré coup de chapeau car en sus des difficultés, le soleil n'a pas épargné le cyclo. Pour se mettre dans l'ambiance, que de mieux que de rouler un bout de chemin avec son ami Yann au départ d'Argelès-sur-Mer sur quelques kilomètres.



**Etape 1 : Argelès - Prades :**  
super quand tu trouves de l'eau de source fraîche !!!

- Dist 86.4km
- dénivelé 1,517m
- durée : 6h33
- calories : 1 725

**Etape 2 : Prades - Ax les thermes**

- Dist 89kms,
- dénivelé : 2815m
- durée : 9h03
- calorie : 2,815

Heureusement des fontaines d'eau fraîche sur le parcours !



Quelques cols redoutables pour les connaisseurs !!!

**3° Etape : Ax-les-Thermes - Seix**

- Dist : 85kms
- dénivelé : 1 462 m
- durée : 6h12
- calories : 1 515

L'alternance de la météo pyrénéenne : nappe de brouillard puis ciel bleu !!



#### 4° Etape : Seix - Cierp-Gaud

- Dist : 77kms,
- dénivelé : 2 240m
- durée : 7h34
- calories : 2 081

L'étape qui permet de quitter le département de la Haute Garonne pour celui des Hautes Pyrénées



#### 5° Etape : Cierp-Gaud - Sarrancolin

- Dist : 55kms
- dénivelé : 1 080m
- durée : 4h34
- calories : 1 063

Petite étape de récupération avant le plat de résistance

#### 6° Etape : Sarrancolin - Argelès-Gazost

- Dist : 77 kms
- dénivelé : 2 169m
- durée : 7h07
- calories : 1 813

Le Tourmalet en vue pour cette étape du jour !!  
Il faut monter avec 21kg de bagages !



#### 7° Etape : Argelès-Gazost-Larrau

- Dist 121,6 kms
- dénivelé : 2 386m
- durée : 10h00
- calories : 2 478

Les débuts dans le pays basque l'horreur !



#### 8° Etape : Larrau - Bayonne

- Dist : 101,5 kms
- dénivelé : 1 482m
- durée : 7h10
- calorie : 1 601

Et voilà, Pyrénées traversés, 693kms, 15 143m de dénivelé et 20 cols franchis dont 2 à plus de 2000m



Le plus dur étant fait, il ne reste que 5 étapes pour rejoindre Entressen via TOULOUSE

### 9° Etape : Bayonne - Aire sur Adour

- Dist : 120,7 kms
- dénivelé : 932 m
- durée : 8h04
- calories : 1 525

Qui a dit les Landes plats, en 85kms, 900m de dénivelé !!!

### 10° Etape : Aire sur Adour-Toulouse Blagnac

- Dist 157,6 kms
- dénivelé : 1 888m
- durée : 11h20
- calories : 2 412

Montagne russe, des % de 8 à 10, l'horreur !!!



### 11° Etape Toulouse Blagnac-Lézignan-Corbières

\*Je viens de faire le canal, l'horreur avec les travaux, pistes défoncés, végétation, fallait presque un coupe-coupe, durant 50 bornes, je n'avancais pas.

Aujourd'hui 161kms, dont 50 sur piste défoncée du canal du midi, plus d'entretien, que des herbes.



### 13 Etape : Lézignan-Corbières – Balaruc les Bains

- Dist : 119,2 kms
- dénivelé : 399m
- durée : 07h42
- calories : 1 162

Étape tranquille 😊



### Etape 14 : Balaruc les Bains - Entressen

- Dist : 136kms
- dénivelé : 242m
- durée : 08h32
- calories : 1 262



Après 14 jours de voyage, 1 389 kms, 18 917 m de dénivelé et 20 cols, le défi a été relevé. Plein d'efforts avec autant d'émotions, un itinéraire qui laissera bien des souvenirs sportifs ainsi que de forts contacts humains au gré des étapes.



**BRAVO WILLIAM !!!**

# ESCAPADE EN CORSE

11 au 15 septembre

Nous avons décidé de tester nos vélos à assistance électrique sur les routes Corse que nous avons parcourue en 2006. Mais en particulier le col de Sevi que nous avons évité. Lors de notre voyage itinérant seuls 4 courageux s'y sont lancés (Daniel, Jeannot, Josian et Michel).

Arrivé à Sagone le mardi en fin de matinée je suis parti en reconnaissance, en voiture, car j'avais programmé un circuit au retour par Arbori, Ambeigna et Tiuccia.

Heureusement, car la route est défoncée et à vélo nous aurions souffert. Bref mercredi matin, à la fraîche, nous voilà partis à l'assaut du col de Sevi.

Le départ est tout plat pendant 2km, dès les premières rampes à 5-6% j'ai une douleur dans la poitrine qui m'oblige à m'arrêter. 5 minutes de pause, tout va mieux, nous repartons et ma foi plus de problèmes. Un premier col Saint Antoine 491m de D+, 11km à 4,5% de moyenne et il reste 8,5 km pour atteindre le sommet. Mais là changement de pente, le premier km 14% une pente moyenne de 7,1% et les 2 derniers km à 12 %. Mais avec nos vélos nous n'avons pas eu de difficultés 1h23 pour la totalité de la montée.



Le lendemain jeudi direction Porto par les calanches de Piana et le col San Martino. Le temps est couvert mais il fait bon, malheureusement après 5 km les premières gouttes, à Cargèse 15km, nous sommes trempés, on se met à l'abri dans un bar en attendant. Mais la pluie persiste alors demi-tour on rentre au camping. L'après-midi le ciel se dégage nous allons en profiter et monter au col de San Bastiano à 20 km de Sagone. La route est belle les motards se régalaient sur cette route sinueuse mais par moment ils nous font peur. Sans problèmes nous arrivons au sommet 5 km moyenne 3,5% avec des passages à 8%. (C'est dans cette montée, en 2006, que Odette et Colette ont failli se faire percutées par une voiture dont le chauffeur avait perdu le contrôle). Sur le retour nouveau retour de la pluie et nous sommes rentré trempé pour la seconde fois dans la journée.



Dans la journée nous avons parcouru 71 km avec 652 m de dénivelé positif.

Vendredi beau temps, alors direction Porto. C'était une partie de l'étape que nous avons faite en 2006 au cours de laquelle j'ai abandonné à cause d'une douleur au genou. Mais aujourd'hui tout va bien. La route est une succession de montées et de descentes jusqu'au pont de Chiuni. Là débute la montée du col, 12km à 3,6% de moyenne des passages à 8%. Arrivé à Piana nous avons parcouru 34 km, Porto est à 11km tout en descente. Mais pour revenir ça monte pendant 11 km à 4,5% de moyenne et il me reste 54% de capacité dans la batterie. Alors pas de risque de tomber en panne. Nous mangeons sur place et demi-tour.



De retour au camping nous avons fait 68 km et 996 m de dénivelé positif. Il me resté 38% de capacité de la batterie mais nous étions fatigués et le passage par Porto aurait peut-être été de trop

Bien contents de notre escapade, mais malgré nos vélos à assistance, 181km et 2690m de dénivelé en 3 jours avec l'âge ça nous suffit.

Stanislas et Christine MALECKI

# RASSEMBLEMENT DES FÉMININES À ROSANS

A l'initiative d'Anne et Joël et pour donner suite à une proposition de Marie-Paule, responsable « féminines » du Codep13, Une vingtaine de « cyclotines », ex-participantes au voyage itinérant pour se rendre à la concentration nationale « *Toutes à Strasbourg* », se sont retrouvées l'espace du week-end, le 15 et 16 septembre sur les routes autour de Rosans (05).

Dès le vendredi soir, Anne et Joël ont accueilli tout ce petit monde dans la convivialité et la bonne humeur. Un petit rappel des règles de sécurité a été fait avant de se retrouver pour le repas pris en commun sur la place du village.

Le Samedi 15 Septembre 2018, 9h00, une ambiance particulière règne devant la fontaine où 20 cyclos se sont regroupés pour prendre le départ d'un circuit de 70km avec quelques 1400m de dénivelé pour le plaisir de tous.



*Le groupe avant le départ*

Pour beaucoup entre nous, ce fût une vraie découverte de cette magnifique région, le circuit passant par les cols de Pommerol, des Tourrettes, de Serre-Larobe au sommet duquel fut organisé le point de convivialité pour un pique-nique à mi-parcours. Sur le retour, un arrêt touristique à St André de Rosans fort apprécié aura permis de découvrir les vestiges du Prieuré du XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècle ainsi qu'un champ d'œufs de dinosaures, particularité géologique unique de la région. La soirée aura été mise à profit pour une visite guidée du village ancien, dont la tour sarrasine, Tour carrée du XIII<sup>e</sup> siècle au sommet de laquelle s'ouvre un panorama exceptionnel à 360°. Le repas du soir prit en commun fût encore un bon moment de convivialité.

Dimanche 16 septembre 2018, tout le monde se regroupe au centre du village pour la photo avant le départ du circuit préparé par Anne pour visiter la haute vallée de l'Armalause par Roussieux et la vallée du Céans par le col du Reychasset.

Le circuit d'une distance de 70km pour 1360 m de dénivelé n'aura effrayé personne. Le déjeuner servit par Liliane, Andrée, Nicole et Joël, dans le magnifique parc municipal de Laborel à l'ombre de sapins centenaires, préparé par Anne et Joël, nous aura tous comblé.



*Pose repas dans le parc municipal de Laborel*

Après cet agréable arrêt réparateur, la reprise de nos montures pour affronter le court mais très raide col de Pierre-Vesce et le col de Reychasset dans la foulée n'auront pas découragé nos valeureuses cyclotes.



*Le retour sur Rosans fût presque une formalité.*

En résumé, une sortie de route sans gravité de Laurence et un saut de chaine de Véronique ont été les seuls incidents à déplorer. Ils n'auront pas gâché ce joli week-end de plaisir et de convivialité.

Chacun s'est promis de renouveler cette expérience le plus tôt possible en vue de préparer au mieux le prochain voyage itinérant qui mènera toutes ces féminines à la concentration nationale programmée en septembre 2020 par la fédération Française de cyclotourisme dans la ville rose, Toulouse.

Un grand Merci à Anne et Joël pour leur accueil, leur gentillesse et leur dévouement.

Jean-Claude SURIAN

# ISTRES-CASTELLANE-ISTRES



Une sortie particulière pour tester l'emport du sac à vêtements accroché à la tige de selle.

*Mercredi 26 septembre* : Istres -Castellane

Distance : **178.5km** Dénivelé positif : **2004m** Temps : **9:54:24** Calories : **5836**



*Jeudi 27 Septembre* : Castellane -Istres

Ce matin départ, 3,6 degrés, ensuite au-dessus d'une brume automnale ( !), 8,5 degrés

Distance : **203,6km** Dénivelé positif : **2194m** Temps : **11:14:56** Calories : **6949**



Sublimes, 203kms et 2200m de dénivelé, ça valait le coup

Je pose le vélo, frein arrière explosé, heureusement à l'arrivée.

Le test de l'emport est concluant, aucune gêne, résistance et fiabilité du matériel satisfaisantes. Je peux être serein pour mon défi 2019 avec cet équipement pour traverser en solitaire les Alpes de Thonon à Nice et retour Nice -Istres.

William DIETRICH