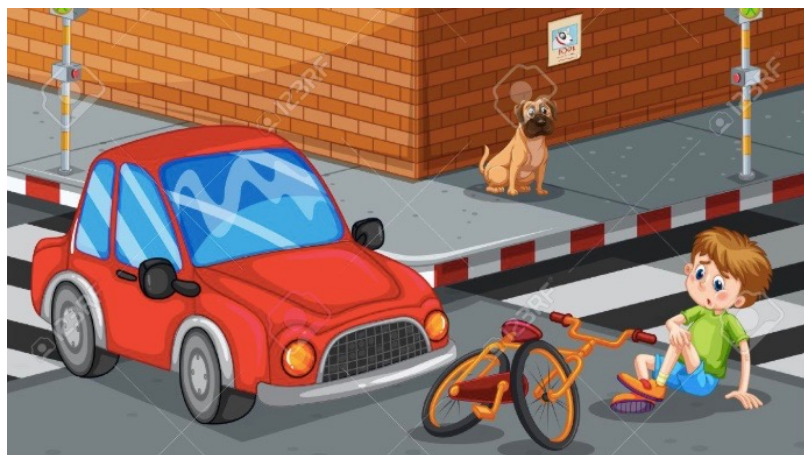


Pensons SECURITE +++ Bannissons les chutes



Eh oui, hélas, une nouvelle fois l'un d'entre nous est à terre

Nous évoquons parfois la fatalité responsable... Toutefois en l'évoquant ainsi nous sommes assurés de prendre le problème par le mauvais côté, puisqu'il n'existerait pas de solution !

Nous laisserions notre sort au bon vouloir de cette fatalité et nous en remettrions tout bonnement au hasard ? **NON MES AMIS.** Je ne vous reconnaîtrai pas dans cette attitude !

Vous qui franchissez grimpettes, talus et montagnes, même si parfois vous avez mis pied à terre, vous avez **ANALYSÉ** les causes de votre échec pour mieux vous jeter dans l'ascension suivante et la dominer.

Vous qui, l'hiver, vous levez de bon matin pour affronter les frimas. **Vous vous résigneriez ?** Je ne vous connais pas ainsi... **JAMAIS VOUS NE RENONCEZ.**

TERRASSONS cette « fatalité ». **ANALYSONS** les circonstances lors des **5 accidents** dont nous avons eu connaissance Je le fait très humblement, je fais partie de ceux qui ont chuté...

1 - Chute due à un écart du premier de peloton : Toujours laisser un écart minimum d'une demi-roue entre chaque cyclo (Règles de roulage)

2 - Glissade sur plaque de gel : On ne roule pas quand le sol est gelé (Règles de roulage)

3 - Chute en descente dans un virage mouillé, en montagne : Prudence en terrains accidentés, après les pluies, les virages sont parfois recouverts par des rigoles d'eaux qui traversent la route au gré des pentes.

4 - Chute après départ sur la bande d'accotement en contre bas de la chaussée après rétrécissement de voie : Absence de signalisation de la voirie en cause, mais rouler à 50 / 60 cm du bord de chaussée évite l'effet surprise des bords de route souvent défoncés (Règles de roulage)

Sachant qu'une voie départementale devrait avoir au minimum 4m de large (ce qui la réduit à 2 mètres pour chaque voie de chaque côté), et, que l'automobiliste doit respecter 1,50m en doublant le cyclo, en ajoutant notre garde à droite il ne reste que les

2 mètres de la voie de gauche libre pour doubler. « Ce qui permet de ne pas être doublé par un automobiliste alors qu'un autre véhicule nous croise. Cela nous évitera d'être fauchés » « Pareillement rouler en tête de peloton, en laissant un écart avec celui-ci, peut amener l'automobiliste qui double à s'y engouffrer avec une vitesse supérieure à la notre en risquant alors d'emporter ce premier cyclo décollé du peloton » Merci à l'expérimenté Jean Claude pour ces rappels.

5 - Chute du suiveur derrière chute du premier de peloton: Imprévisible. Rappelons-nous de toujours laisser un écart d'au minimum une demi-roue entre chaque vélo. Nous ne sommes malheureusement pas les « pros » que nous souhaiterions être.

6 - Rabattement d'un cyclo devant le peloton et chute par emprunt de la bande d'accotement en contre bas de chaussée: On se rabat, progressivement, en reprenant sa place, rien que sa place mais toute sa place sur la voie. Rouler à 50 / 60 cm du bord de chaussée évite ce problème (Règles de roulage). Voilà deux fois de suite que nous faisons l'erreur ! Remonter sur le bitume lorsqu'on s'est trop déporté sur la bande en contrebas est souvent PLUS qu'acrobatique tant la différence de niveau est très importante. Mieux vaut, s'il est possible, rester sur cette bande et attendre une différence de niveau moins importante pour remonter, que de tomber. Ou carrément s'arrêter pour reprendre sa place.

Si nous synthétisons, **4 voir 5 de nos accidents sur 6** étaient dus, entre autre, à **l'inobservation de règles de roulage...** N'oublions pas non plus qu'au fil des kilomètres, la fatigue aidant, notre **souplesse de conduite comme notre lucidité diminueront...** L'idéal serait donc de **NE PAS FINIR CUIITS !**

Cyclo Mag : Le code de la route en pleine mutation

Merci de consacrer du temps à la sécurité !



Jean ROBIN