Cyclo info

UNION CYCLISTE NANTES ATLANTIQUE
Section cyclotourisme
25 rue Gaston Turpin — 44000 Nantes
E-mail : ucna@ucna.fr

Trimestriel de la section cyclo de l'UCNA.

Avril-Mai-Juin 2024
Un été chaud à l'UCNA !

SOMMAIRE

1/ À cent ans, l'UCNA prend l'eau ! P 2

2/Christian, le plus Ch'ti des Ucénistes ! P 5

3/Balade en Côte d'Opale et Yser P 11

4/ François ouvre une voie… P 13

5/ Peter, le bonheur est sans concession P 14

6/ Triomphe modeste… L'étude ! P 22

7/Les filles du 44 P 26

8/ La playmate du trimestre ! P 28

ÉDITO

Le club a eu 100 ans. Nous avons vécu cet anniversaire en début d'année. Vous avez pu suivre les récits à travers le site de l'UCNA et par le reportage qui suit. Ce fut une belle fête de retrouvailles. Je remercie celles et ceux qui l'ont préparée. Un événement exceptionnel inoubliable.
Cet hiver, les caprices du temps ne nous ont pas permis une pratique régulière du vélo. Néanmoins, quelques assidus se retrouvent et enchaînent sur quelques brevets dont la série a commencé début mars. Un parfait entraînement pour de grandes distances.
Pour la deuxième année consécutive, nous renouvelons notre organisation, le 7 avril, au départ de Carquefou, la Rando de l'UCNA. Nous espérons au moins autant de participants que l'an passé.
Et toujours, la convivialité du club est appréciée par les nouveaux arrivants.
La cellule communication continue de bien œuvrer. À travers le site internet et le cyclo-info, elle ne manque pas de nous relater les événements du club. Votre contribution y est importante.
À toutes et à tous, je vous souhaite d'agréables pédalées.

Daniel Brossard
Président

Les contributeurs : Marceline Belline, Daniel Brossard, Peter Cools, Jacky Garnier, François et Anne Guimont, Christian Leleu, Jean-Charles Douet, Antoine George.

Ce numéro est un peu exceptionnel pour deux raisons : d'une part nous fêtons le centenaire de la section cyclo et d'autre part nous confirmons l'arrivée de nouveaux membres assez remarquables.

Avoir 100 ans aujourd'hui est tout à fait banal, mais pour une association, c'est une performance. Quand on connaît la fragilité de ce type d'institution, les 100 ans de l'UCNA en pleine forme sont remarquables, car ils ne sont pas le fruit du hasard, mais ne reposent que sur la bonne volonté des animateurs et la bienveillance des sponsors ! Ce sont les membres qui font la vitalité d'un club et l'engagement de chacun est essentiel…

Ensuite, le club attire des personnalités remarquables dont nous retraçons le parcours, souvent exemplaire, à travers des interviews. Témoins aujourd'hui Christian qui représente une dynastie Ch'ti au service du vélo et Peter qui nous démontre l'importance de tout faire pour ne pas casser le rêve !
Bonne lecture !
Votre Comité de Rédaction

1 / À cent ans, l'UCNA prend l'eau !



Bien sûr, une fois de plus, je cède à la facilité du titrage en flattant le goût du lecteur pour le drame. Reprenons nos esprits : si l'UCNA prend l'eau c'est simplement parce que, pour fêter son centième anniversaire, le bureau sous la férule de Daniel, amphitryon attentif de cette journée, avait choisi une croisière déjeuner sur l'Erdre… À ne pas confondre avec le fameux *Déjeuner sur l'herbe* de Manet, qui montrait une femme nue pique-niquant avec deux godelureaux. Rien de tout cela sur l'Erdre, pas de licence autre que celle de chacun des membres, dûment authentifiée par Denis et plastifiée selon les règles.



Et ce sont près de 80 membres et anciens toujours attachés au club, qui ont choisi de venir fêter ensemble l'événement dans un gentil brouhaha qui montrait que la mayonnaise intergénérationnelle prend toujours. Ancien membre d'une génération de gros rouleurs, Claude Leguernic dont son fils Gilles nous a évoqué les pérégrinations gargantuesques ! Pour donner un exemple, entre 1953 et 1984, pas moins de huit membres ont été lauréats Super Randonneurs, ce qui signifie avoir roulé dans la même année 6 brevets de 200, 300, 400, 600 et 1 000 km ! Les deux derniers que beaucoup ont connus, étant Albert Grellier et Jean-Paul Fradin. Chapeau les artistes !

L'UCNA Cyclotourisme est assez particulière ; la section, membre du Club Omnisport éponyme est issue de *l'Hirondelle Nantaise*, créée en 1909 et devenue plus tard *l'Union Cycliste Nantaise*. Elle portait à l'époque le nom de *Section Cyclotourisme et Famille*. Ce patronyme bon enfant ferait sourire aujourd'hui, mais c'était l'époque où le vélo était un moyen de transport familial bon marché et remplaçait souvent la voiture, y compris pour les vacances. C'est ainsi que la section s'est vite développée, composée majoritairement de jeunes gros rouleurs, assez portés sur la performance, mais ne négligeant pas le voyage. Le vélo était alors l'échappatoire la plus simple de la réalité.



100 ans et bientôt cent membres ?

Cent ans plus tard, le profil général du cycliste citadin a changé. En gros, les clubs de la périphérie sont plutôt cyclosportifs tandis que l'UCNA tout en étant d'esprit









cyclotouristique, ne néglige pas la performance grâce à un premier groupe de gros mollets !

Au cœur de l'époque, nous sommes hybrides ; on trouve au club de plus en plus d'amateurs de longues randonnées, de 100 à 600 km, mais aussi un fort réservoir de cyclotouristes adeptes du voyage à vélo, parfois les mêmes, avec ou sans sacoches, ce qui est un éternel débat.

Après une période difficile autour des années 2000, marquée par le changement des générations, la section a retrouvé une belle dynamique et pourrait, si les vents favorables persistent, fêter cette année son centième membre ! Merci aux anciens de s'accrocher et aux nouveaux de ne pas hésiter à pousser la porte.





La vérité sur soi vient souvent des autres

Nous nous regardons tels que nous voudrions être, tandis que les autres nous voient tels que nous sommes. Cette dure réalité vaut pour tous, dont L'UCNA Cyclos. C'est ainsi que, lors de cet anniversaire, trois personnes extérieures ont défini justement notre profil. Tout d'abord, Ali Rebouh adjoint aux sports de Nantes nous a expliqué qu'il ressentait chez nous de la solidarité, ce que Eric Girardeau, président de l'office municipal du sport de Nantes puis Louise Pahun, vice-présidente sport du département de la Loire-Atlantique, ont confirmé plus tard au club en retraçant l'impact du club dans la durée. C'est juste ; nous voulons être un club ouvert et solidaire !



Maryvonne, toute en verve, laisse Guillaume perplexe…

Ensuite, Alain Barbedet représentant du CODEP 44 nous a rappelé, en souriant, notre image d'épicuriens — les jeunes diraient *branleurs* — qui fait une des forces de notre club. La plupart de nos gros rouleurs sont aussi ou deviennent par effet d'entraînement, des passionnés du voyage. À chaque fin de printemps, le club s'égaie en vélo dans toute la France, en Europe et même, pour les plus audacieux, en Amérique du Sud ! Il a été récompensé pour cela par la

Fédération. Partir, découvrir, fureter, échanger, souffrir, rire, blaguer, apprendre, s'émerveiller sont des forces qui font profondément partie de notre ADN. Nous roulons parfois la tête dans le guidon, mais toujours sensibles aux paysages, parmi les parfums et au cœur de l'histoire. Davantage que nos compteurs de moyennes et de datas, nous aimons nos GPS qui nous ouvrent sur le monde.

Voilà, cela valait bien d'embarquer pour vérifier que le pont de Sucé bloque toujours le passage des bateaux vers l'ailleurs… avant de reprendre nos chers vélos pour l'aller découvrir…



Ça fait une heure que je me farcis les discours des grands-pères, ne comptez pas sur moi pour laisser ma part de gâteau ! Ce découpeur a l'air sévère, mais avec mes boucles blondes et mon allure angélique, je devrais avoir la plus grosse part…



Honneur aux anciens qui nous ont ouvert la voie : la famille Le Guernic !

Le grand Jacques récompensé !
Notre ami Jacques Bellier a reçu la médaille de l'Office municipal du sport de Nantes, sur proposition de Marcel Knowles, en récompense des bons et loyaux services rendus au club. Elle lui a été remise lors de l'assemblée générale de l'OMS le 9 février 2024. Notre section cyclotouriste doit beaucoup à l'engagement de Jacques. Les anciens se souviennent que, trésorier pendant des années, il a su mener la barque même dans les moments difficiles.

2 / Christian, le plus Ch'ti des Ucénistes, amoureux du vélo depuis 3 générations !



Licencié dans son club d'origine dans le Nord, adhérent chez nous, Christian est du genre hyper actif avec une absolue passion pour le vélo, venue des générations précédentes. Bon sang ne saurait mentir et la vie entière de Christian est la démonstration de cet amour immodéré pour la Petite Reine.
Ch'ti et fier de l'être, son grand-père a débuté comme coureur en même temps qu'il tenait un bistrot. Il a commencé par réparer les vélos des copains, puis, a monté une entreprise de construction de cycles, les Cycles Leleu, qui a prospéré jusqu'au déferlement sur les marchés européens des produits asiatiques. Ayant pris les rênes de l'entreprise à cette époque, Christian a évité de se faire noyer dans la déferlante grâce à un sens du compromis et une vision marketing innovante. Venu s'installer à Nantes, il vit en cyclo suractif en même temps qu'il développe de grands projets dans sa région d'origine.

Le père de Christian a repris l'affaire familiale en 70 et l'a gérée vingt ans.
À cette époque, le Nord comptait beaucoup de fabricants de vélos et aussi de pièces (Reydel, Rigida, Wolber, Huret..). Le vélo était le cadeau type dans les familles pour les communions, certificats d'études, Noël. C'était aussi un moyen de transport pour aller travailler. Les Hauts de France étaient la première région de constructeurs, tandis que Saint-Étienne avait, essentiellement, la fabrication de pièces. Parmi leurs performances remarquables, les Cycles Leleu ont été les premiers à avoir fait les vélos Décathlon dès 76.





En 90, Christian a pris les rênes de l'entreprise qui comptait 50 personnes sur trois sites. Beaucoup des constructeurs du Nord avaient déjà disparu et il s'est bagarré pour faire vivre l'entreprise en misant sur deux tableaux ; d'une part, importer des VTT d'Asie dont les coûts de revient étaient imbattables et d'autre part se positionner sur des vélos de route haut de gamme orientés vers les coureurs et les vélos de ville. Cette approche mixte, pas toujours comprise des salariés eux-mêmes, a permis de retarder les échéances, mais en 98 il a fallu se résoudre à la liquidation, devenue inévitable. Comme, dans beaucoup de domaines, l'ogre chinois, poussé par l'appétit sans limites de nos consommateurs, venait d'engloutir une industrie.
C'est à cette période que, quasiment, tous les constructeurs français ont disparu.

Comment les choses se sont-elles passées ?
« Le développement du VTT qui voulait attirer une clientèle nouvelle au vélo a tout remis en cause. Les hypers se sont jetés sur ce marché avec des produits basiques. Ils savaient acheter en Chine et faire fabriquer. J'ai créé une gamme VTT d'import à Taïwan avec Jacques, le fils du coureur Jean Stablinski. Il m'a fabriqué une gamme de vélos à partir de 1993. Je fabriquais une gamme premium et j'importais la gamme VTT sous une autre marque, tous distribués chez les vélocistes. Ainsi je préservais le vélo industriel. Cela nous a permis de retarder l'échéance. »

Cela aurait pu t'abattre, mais tu as su positiver…
« L'idée a muri… À la liquidation, j'ai gardé des vélos pour constituer une collection personnelle avec des documents historiques sur notre aventure. Je ne savais pas vraiment qu'en faire et elles ont stagné longtemps dans le garage. Pendant le confinement j'étais copain avec un atelier de réparation. Un gamin qui faisait réparer un de nos vélos Leleu est venu vers moi et m'a demandé l'histoire de ce vélo. Cela m'a fait comprendre l'intérêt de ma collection.



Je suis parti dans mon délire : mettre en exergue le patrimoine industriel des Hauts de France. Un journaliste de la Voix du Nord a fait un article d'une pleine page. Cela a pris une ampleur énorme. En novembre 21, j'ai

créé l'association "Hauts de France Terre de vélos", pour valoriser ce patrimoine. Les retours ont été immédiats et ont démontré l'intérêt de mettre cette épopée en valeur !

Il faut rappeler que les musées dans le Nord illustraient la mine, la chicorée, la confiserie, mais rien sur le vélo. Les industriels nordistes étaient pourtant les promoteurs des champions. Nous avons commencé le recensement des entrepreneurs ayant eu une influence économique et sociale. On en a recensé une quinzaine, toutes des entreprises familiales (excepté Motobécane). Elles fabriquaient plusieurs centaines de milliers de vélos par an.

Avec 18 expositions en 2022, présentant 15 marques régionales, nous avons fait revivre une fierté industrielle. Les gens ont réalisé qu'il avait vraiment existé un fort potentiel industriel autour du vélo. Notez que ce savoir-faire est aujourd'hui exploité par la filière automobile et les gigaentreprises de batteries en cours de construction…

Avec le confinement et la prime de réparation, des vélos anciens sont ressortis et ont relancé l'intérêt pour l'histoire du vélo dans le Nord. »

Où en êtes-vous aujourd'hui ?
« Notre objectif est de créer une Maison du Vélo en Hauts de France, avec l'appui de deux nouveaux constructeurs régionaux, "Origine" en vélo de route et gravel et "O2Feel" pour les eVTC. Ensemble, nous voulons faire revivre cette histoire et montrer ce qui existait et ce qui repart actuellement à travers eux. Nous comptons déjà plus de 80 adhérents. Souvent des anciens de la région, ayant un lien avec un constructeur.

Nous nous sommes fait connaître de tous, politiques compris. À partir de 2023, nous avons choisi d'exposer de façon ciblée sur les Championnats, aux journées du Patrimoine et en créant une Rando vintage qui n'existait pas en Hauts de France.
Beaucoup de maires sont venus. On réédite la Rando vintage en septembre prochain dans le cadre des Journées du Patrimoine. Certains participants viennent des Pyrénées, des Landes avec leurs vieux vélos et tout le monde joue le jeu. On va passer par le Vélodrome de Paris-Roubaix. L'expo sera exclusivement consacrée aux constructeurs régionaux. On montre tous types de vélos. Pas seulement les sportifs, mais aussi les vélos de familles. Chacun a quelque chose à dire sur le vélo. Les clubs sont moins intéressés, centrés sur les Brevets avec 4 ou 5 chaque dimanche. »
Les réponses sur les possibilités de soutiens murissent ces dernières semaines.

Une idée de l'emplacement du musée ?
« La Maison du Vélo ne sera pas un musée, mais un lieu d'échanges intégrant les constructeurs actuels et la mobilité douce… Je prépare aussi plusieurs expos qui dureront 6 mois. À l'entrée de la célèbre Tranchée d'Arenberg, il existe un site minier inoccupé… Rien n'est fait, mais ce serait exceptionnel ! Roubaix, aussi, aurait du sens. Des lycées réalisent le site internet qui vaut la peine d'être regardé (www.hdfterredevelos.fr), ainsi que les documents d'expositions. Le site est devenu un passage obligé. »

Le vélo a été une double fierté régionale et nationale !
« Je présente des vélos dont 100 % des pièces sont françaises, fabriquées par des marques que vos anciens cyclos connaissent bien : Simplex, Huret, Spidel (manivelles et dérailleurs), Vitus, Rigida et pour les constructeurs régionaux : Leleu, Dangre,

Motobécane, NordFrance… Chaque constructeur a son panneau explicatif et un maillot portant son nom. À l'époque, on restait franco-français : fabrication, peinture et fabrication ou achat des roues. »

Des exemples de vélos exceptionnels ?



"Étonnantes ! Par exemple le tandem face à face, le dos à dos ou le VTT à deux roues motrices. Il y avait chaque année une Journée Velocio sur le col de la République au-dessus de Saint-Étienne. Mes parents ont fait cette montée de 12 km en vélo puis en tandem ensuite en tandem dos à dos, enfin en tandem face à face ! Mon père, dans ses délires, a créé un tandem articulé. Ma mère a refusé de le suivre et il est monté seul avec un panneau sur le siège arrière "Cherche vélo-stoppeuse !". La conception était très complexe avec quantités de renvois de chaînes.

Les Stéphanois sont un peu vos cousins…

"Il y a de forts rapprochements entre le Nord et la région stéphanoise. Nos cadres étaient fabriqués essentiellement à Saint-Étienne ou Valenciennes. La majorité des pièces venaient de Saint-Étienne. Logiquement, le musée de Saint-Étienne ne parle que des pièces, conformément à son histoire.



Parlons de ton arrivée à l'UCNA…

Je suis venu dans l'Ouest par rapprochement familial et nous avons été très bien accueillis. Parlant vélo, avant de venir, j'ai cherché des clubs sur le Net. J'en avais deux : l'UCNA et un autre vers La Beaujoire. J'ai également rencontré Denis Aftalion et je me suis inscrit aux deux. L'approche UCNA est différente aussi et je l'apprécie. J'apprécie de rouler avec des cyclos différents et des approches différentes. Après La Beaujoire, je



suis allé à Orvault. Je découvre la région totalement, car les circuits sont très différents, l'approche du vélo aussi. Je roule en semaine à Orvault et le dimanche à l'UCNA, mais j'aime aussi les 100 km le mercredi. Je prépare Lille Hardelot, 165 km et 1400 m de dénivelé tous à la fin. Pour réussir cela, il faut rouler beaucoup.

Ici, le dénivelé est différent du Nord. Les bosses sont moins longues, mais répétitives, usantes ; là-haut on fait 40 km pour trouver une bosse, en général plus longue et plus raide. Au début je ne savais pas comment les aborder. Je roule aussi sur Pornichet en été. C'est plus plat qu'ici.

Tu as même revu des vélos Leleu ici !
J'ai importé un cadre canadien très haut de gamme qui a équipé des pros avec des articles dithyrambiques. Un samedi avec l'UCNA, j'ai rencontré un vélo Leleu avec ce cadre canadien qui appartient à un Ucéniste. J'étais touché !



Christian a les yeux qui brillent quand il évoque le passé et des moments d'enthousiasme en parlant d'avenir. Si une page est tournée, une autre s'ouvre vers des perspectives exaltantes, renouer avec la fierté de trois générations et raconter autour de l'objet "vélo" une histoire industrielle qui refluait des mémoires, tout en restant ce qu'il a toujours été : un cyclo passionné !

Longue vie au club et nos vœux de succès pour *La Maison du Vélo* !

3/ Balade en Côte d'Opale et le long de l'Yser

Toujours difficile d'avouer un forfait, mais Anne et François seraient en droit de me poursuivre pour harcèlement passif, une notion à laquelle la jurisprudence devrait s'intéresser. François m'envoie un article sur leur voyage dans les Pyrénées que

j'insère, puis un autre sur leur voyage dans le Nord, que j'oublie à l'insu de mon plein gré. Confus, je le place dans le numéro suivant, mais avec les images des Pyrénées… Après analyse avec mon psy, il s'agit d'un blocage psychique dû à un clair sentiment de jalousie. En effet, François résolut brillamment la question de l'enfourchement, mais ceci est une autre histoire, commençons par leurs pérégrinations nordiques…

En 2023 nous nous dirigeons vers le "ch'Nord" !!! En nous inspirant de la randonnée permanente : "Côte d'Opale Yser" de "l'Union des Cyclotouristes Dunkerque du Littoral Nord" :



Carnets de routes en main, nous irons de pointage en pointage : le premier celui du départ "Dunkerque" où à la sortie, d'entrée de jeu, nous nous trompons d'écluses et cela nous vaut un cul-de-sac ayant comme décor les Usines de "Usinor Sacilor", "Lafarge" et autres… Ce passage est aussi agréable qu'un suppositoire…

L'ironie du sort voudra aussi que, peu avant Graveline, nous nous retrouvions dans le flot des voitures de la sortie d'un car-ferry venant d'Angleterre, ayant la même direction que nous, sur 5 km seulement, heureusement ! Pas de chance au loto, mais pour cela…

Puis Calais et son magnifique hôtel de ville devant la stèle des 6 fameux bourgeois d'Auguste Rodin, s'inspirant de l'histoire de la ville lors de la guerre de 100 ans…

Au fils des kilomètres, la Côte d'Opale se dessine le long de la mer du Nord puis la Manche, les caps Blanc Nez et Gris Nez (BCN 62) sont atteints par un vent contraire et glacial et tout en progressant, nous devinons à l'horizon les côtes Anglaise.

Sur notre 2e étape, nous quittons le littoral au niveau de Boulogne-sur-Mer pour affronter les monts du Boulonnais dans l'Artois, assez casse-pattes et de fil en aiguille, plus plates, les plaines flandriennes nous accueillent, pédalant au rythme des carillons des beaux beffrois du Nord comme celui de Bergues (BCN 59, là où le film "bienvenue chez les ch'tis" fut tourné).



Le plat pays n'est pas aussi plat que l'on peut se le dire, le mont Cassel le démontre bien avec ses pavés et perché d'un joli moulin. (Cassel, théâtre du prochain Championnat de France cycliste)

Lors de la 3e étape, le soleil est déjà haut et nous marquons une halte dans un petit village au sein d'un estaminet (café) tenu par une vieille dame vendant en plus quelques journaux "La voix du Nord". Nous lui demandons 2 "ch'tis" cafés, sitôt dit déjà sur le "ch'fû". Nous parlons et à la vue du maillot UCNA : Ah vous êtes de Nantes et l'éléphant !!! Indéniablement une âme se dégage dans le ch'Nord.

Nous voici à la frontière belge, là nous demandons une fois en Belgique la direction du canal de l'Yser et comme réponse : Quand on ne sait pas on ne va pas !!! (histoire belge ?) Bon cela ne nous décourage pas pour autant, enfin l'Yser est à nos pieds et nous là suivrons sur une piste cyclable jusqu'à Niewpoort où elle-ci se jette dans la mer du Nord.



La Mer du Nord pour dernier terrain vague (Brel), pas tout à fait puisque nous gagnerons sur une variante Bruges et ses canaux à travers son art flamand. Une fois arrivés, nous cherchons notre gîte, mais les indications en Flamand (longs mots avec des z, y, w) ne nous aident pas. Perdus, la fatigue nous

gagne, elle nous valut une belle engueulade et bien en Français… Le lendemain après l'orage, nous regagnons la France sous la forme d'un certain dopage technologique, jouant avec les trains et vélos, pour arriver sur le chemin en pavés de la "trouée d'Arenberg" un bon test pour la fixation de nos sacoches (passage mystique de la course cycliste "Paris Roubaix"), pour terminer par une visite de la mine, retraçant l'époque entre autres de Germinal (Zola), mais cela est une autre histoire… *Anne et François*

4/François ouvre une voie !

Steve Jobs, le patron d'Apple, disait qu'*Innover c'est savoir abandonner des milliers de bonnes idées*. Cette caution exceptionnelle a été brillamment mise en œuvre par François pour résoudre un problème récurrent qui s'amplifie avec l'âge : enfourcher son vélo !



L'alerte !



Le facteur…

Alors que beaucoup s'obstinent à vouloir élever une jambe de plus en plus réticente au-dessus du cadre, jusqu'à bientôt poser le vélo sur le sol, d'autres ont choisi la monte du facteur qui pose un problème en cas d'arrivée rapide… François, lui, a pris les mesures et constaté que son guidon est plus bas que sa selle et en a déduit qu'enfourcher sa monture jambe en avant et non en arrière, demande moins d'effort et de souplesse. Aussitôt dit, aussitôt fait, malgré l'air dubitatif de Christiane…

Merci à Jean-Charles, mannequin vedette de circonstance…



Par l'arrière, avec parties prises !



Validation…



Démonstration !

5/ Pour Peter, le bonheur ne supporte aucune concession !



Peter est arrivé dans le club comme s'il était chez lui, parle avec tout le monde, sourit en permanence, ne s'emporte jamais, toutes attitudes qui pourraient laisser penser à une certaine désinvolture, un plaisir à se laisser entraîner par les éléments. En réalité, il n'en est rien et sous ces dehors béats, Peter sait gonfler ses rêves au-delà du raisonnable en développant une volonté intransigeante dans leur mise en œuvre, sans jamais dramatiser. Il n'est pas de ceux qui abandonnent et passent leur vie à regretter. À travers son chemin de vie, Peter nous rappelle que la première loi de la vie est le combat pour préserver son idéal. Brel chantait dans "Rosa, rosa, rosae" que dès la sixième, il avait compris qu'il "ne serait jamais Vasco de Gama". Peter, lui, ne l'a jamais admis. Des défis sportifs exceptionnels, à son mariage, il a toujours su rêver plus grand que lui et aller au bout.

Le nouveau principe de Peter pourrait être que chacun culmine au plus haut de son idéal, à condition de ne jamais baisser les bras. Dans une vie antérieure, j'ai interviewé bien des coureurs océaniques, mais je n'ai jamais rencontré une telle confiance en soi et un tel amour de la vie. Cette interview devait être légère et joyeuse, elle fut une leçon de vie sidérante donnée par un gamin à peine quadragénaire à un vieux rogaton trop imbu de lui-même…

Une seule question suffit à comprendre le personnage, posons-la et laissons-nous porter. "Il ne savait pas que la chose était impossible, alors il l'a faite. » écrivait Mark Twain, ce pourrait être la maxime de vie de Peter.

Comment as-tu choisi de traverser l'Atlantique sur un bateau de 6 min 50 s ?

Je suis né en Belgique puis nous avons déménagé à Chatelaillon à 100 m du club de voile. J'ai commencé à naviguer lors d'un camp de vacances sur un petit catamaran de plage. Puis je m'inscris au club à l'année, une fois semaine, puis deux. Et je deviens accro ; je passe ma vie au club, j'achète aussi une planche à voile comme les copains. Un jour, le chef de base me présente à l'entraîneur du club de La Rochelle qui coache des gars d'un gros niveau. Un catamaran venait de se libérer, Hobie Cat 16. J'ai pris un copain sous le bras et on y va. J'avais 15 ans. En parallèle je participe aussi en planche à voile à des parcours comme La Tranche/île de Ré ou Fouras/Fort Boyard.



J'ai régaté un an et demi. J'étais vraiment fana, poussé par maman. Après j'ai commencé mes études avec beaucoup moins de voile…



À 17 ans, après un an et demi de régates, en vacances chez mon père sur la côte belge, j'apprends qu'il y a le championnat de Belgique jeunes en catamaran. Ils n'avaient pas de courses qualificatives pour s'y inscrire. J'ai trouvé sur la plage un équipier de mon âge avec un bon physique. Il ne connaissait pas la voile, mais il a accepté et nous avons fini seconds !

5 ans plus tard, je finis mes études et je commence à bosser. Puis en 2016 avec un copain nous organisons une croisière en Croatie. Gros succès ! J'ai vidé l'agence de la société de conseil où je travaillais pendant toute une semaine, le directeur était furieux ! Ce fut notre première croisière sur un grand bateau, que nous poursuivons depuis 2016, avec jusqu'à 60 participants au départ d'Athènes en 2021 ! En 2019, Pierre-Arnaud, le garçon qui organisait les croisières avec moi, me présente une vidéo sur la Mini Transat — traversée de l'Atlantique en deux étapes, en course, sur des bateaux surtoilés de six mètres cinquante — avec une collection de jeunes fanas qui rugissaient de joie dans le gros temps.

Il me dit, *"Je le fais et toi aussi ! ".*
Très difficile de lui dire non, mais j'ignorais tout de la course au large ! Pierre-Arnaud veut toujours qu'il y ait un max de gens qui fassent la même chose que lui. Il me donne des noms. Moi, je lui propose mon coloc Quentin qui venait de commencer à naviguer un mois plus tôt en mer du Nord.

Et le rêve se dessine… Ouvrant un nouvel espace de liberté incroyable. Quentin navigue chaque week-end pour monter en compétences. Ensemble, nous commençons à faire un plan de marche pour tracer où nous nous engageons. Primo, chercher des *"*Ministes*"* dans nos réseaux pour bénéficier de leur expérience. Pierre-Arnaud en a un qui nous aide à faire les bons choix. Quentin se greffe à nos discussions. Il achète un bateau ancien à l'étrave pointue, Pierre-Arnaud, un arrondi récent et moi un arrondi neuf. Du coup je cherche de l'argent autour de moi et un sponsor. Je rame, mais je réserve le bateau. À la commande, le chantier me donne deux ans d'attente. Six mois de trop pour commencer à temps ma qualification. Des désistements m'ont néanmoins permis de recevoir mon bateau à l'heure.

Nous déménageons de Bruxelles à Paris, j'y passe deux années avec l'idée de nous rapprocher de la mer avec ma compagne Anne-Caroline. D'où l'arrivée à Nantes. Le chantier appelle ; le bateau est prêt. Je trouve un gars qui installe l'électronique, mais aussi me dépanne avec son permis poids lourd et ses autorisations « convoi exceptionnel » pour amener le bateau depuis le chantier à Trégunc jusqu'à son port d'attache, La Turballe. Deux semaines plus tard, j'ai les clés du bateau. Après des centaines d'heures à tout imaginer, arbitrer les mille choix possibles, installer tout sans erreur et même prendre un comptable, j'exulte !



Figure 1 un drôle d'avant rond, pour mieux planer ! (Photo Vincent Olivaud)

On dit souvent que la navigation ne représente que 5 % du projet. Je n'avais jamais navigué en solitaire, sur un bateau de course énervé et puissant. La première sortie avec peu de vent est la plus intense, grand-voile et foc seuls. Le lendemain, tu hisses un spi. Petit à petit tu montes en compétence et tu fais des choses plus osées… Il ne faut pas se poser trop de questions, et j'ai toujours plusieurs plans B prêts…

Parallèlement, je me suis lancé à mon compte en créant un cabinet de conseil commercial, spécialisé en prospection. Être à mon compte me responsabilise. Je prends 3 à 4 jours par semaine pour le bateau. Je travaillerai les autres jours, mais aussi les soirs, week-end et dès que l'occasion se présente… Les absences de la maison sont nombreuses.

La hantise de la qualification pour la MiniTransat

Il y a 90 places à la transat pour 250 à 300 candidats… Nous avons 1 année pour nous qualifier. Celui qui aura fait le plus de milles nautiques en course à la fin de l'année s'inscrit en premier. Il y a 9 courses organisées en Atlantique, et 8 en Méditerranée. Les courses qualificatives peuvent accueillir 35 à 100 bateaux chacune. Pour améliorer l'équité entre coureurs, la Classe Mini, instance organisatrice, mets en place une liste de préférences : même système que pour le choix des universités. Je reçois le résultat de ma liste de préférence mi-février. Je suis alors à Lorient où je me forme pour la certification World Sailing, cours de survie en mer. Horreur, je ne suis admis qu'à une seule course qualificative ! La seule issue possible était de m'inscrire au plus vite aux courses de Méditerranée qui sont moins demandées… Je remplis aussitôt tous les formulaires et les valide. J'obtiens ainsi UNE course supplémentaire, le mois suivant, partant de Barcelone et allant à Majorque, puis faisant le tour d'Ibiza et retour à Majorque puis Barcelone.

Mais la course part dans 3 semaines. Pas le temps de me remettre de mes émotions, je dois transporter le bateau jusqu'à Barcelone d'ici deux semaines. Je m'inscris au permis B96. 30 minutes de cours et je me rends compte que c'est le permis BE qu'il me faut. Mon PTAC est trop élevé de 350 kg pour pouvoir rouler avec le B96. Dégoûté, j'explique à l'examinateur les deux ans de préparation et le projet compromis. Il me propose de demander à son père, ancien directeur de l'auto-école. C'est lui qui finalement prendra le volant. Je lui dois une fière chandelle ! 3 semaines plus tard, je

suis au départ de la course en sachant que je dois absolument réussir à la terminer, quoi qu'il arrive… Et je finis 5e ! Après 4 jours sans dormir plus de 6 h en cumulé.

Pas le temps de se reposer. Après avoir mis pied à terre à Barcelone, j'appelle Jean-Louis et lui envoie ses billets d'avion pour le retour dans 48 h. Le lendemain de l'arrivée, je sors le bateau de l'eau avec la grue. Je démâte et prépare le bateau sur sa remorque pour les 20 h de route qui nous attendent jusqu'à La Turballe. La seule course en Atlantique sur laquelle j'étais inscrit part dans une semaine ! Heureusement plein de gens m'ont aidé pour être à l'heure. En terminant cette deuxième course au départ de Pornichet, je cumule maintenant 800 miles nautiques en course. Tout juste assez pour m'inscrire à la SAS (Sables — Açores — Sables), course qui m'apporterait 2250 miles nautiques supplémentaires.



Figure 2 un spi noir monstrueux ! (Photo Vincent Olivaud)

Mais pour y prétendre, en plus des milles il faut terminer une qualification hors course qui consiste à aller faire une boucle en passant par une bouée au large de l'Irlande, contourner Rochebonne, puis l'île de Ré et revenir au point de départ. Ce parcours de 1 000 milles est librement organisé par le skipper, sans contrainte de dates. À la suite de ma deuxième course j'attends un créneau météo, car la mer d'Irlande peut être odieuse. Je pars fin avril. L'objectif était de revenir AVANT que mes concurrents ne terminent les combinaisons de courses qui leur donneraient le nombre de milles nécessaires pour se qualifier. Incroyable, je les croise au large de Penmarch : 100 bateaux en sens contraire de moi qui arrivent sur la même bouée que je dois contourner… Et je finis ma qualification 2 jours avant eux. Ouf ! Je suis admis pour la SAS, qui avec ses 2250 miles devrait m'assurer quasi avec certitude ma place à la Transat.

Double victoire, Anne-Caroline est enceinte de William qui naît deux jours avant le départ de la SAS. J'évite le prologue avec les officiels, mais je dois repartir dès le lendemain de la naissance, après une petite vidéo de mon fils. Le départ est toujours un déchirement.

Je remonte le chenal mythique des Sables-d'Olonne, et la bagarre s'engage. Passé le cap Finistère, je commence à me demander ce que je fous là. Question inutile. On

devait mettre 8 jours, on en a mis 11 par manque de vent. J'arrive là-bas, quelqu'un sur le ponton me tend son portable et j'ai Anne-Caroline avec William en visio. Quel bonheur !
Nous passons 4 jours d'escale à Horta aux Açores puis repartons vers Les Sables-d'Olonne. Je finis 19e.

Je peux enfin déposer mon dossier complet pour la Transat en décembre. Les résultats tombent en février : je suis 4e en liste d'attente. Boum ! Pierre-Arnaud est loin à la 19e place en liste d'attente, Quentin est en liste principale.
La deuxième année les courses ne comptent pas pour la qualification. On les choisit donc plutôt pour un objectif d'entraînement en vue d'une performance sur la Transat.

Pour m'entraîner je m'inscris au Fastnet, course longue qui remonte sur l'Irlande, fais le spi Ouest, l'Armen Race et la 45/5. Les mois passent jusqu'en juin, et je suis toujours 4e en liste d'attente, ne sachant pas si j'aurai ma place sur la Transat. La liste d'attente par contre a fondu. Beaucoup de gens se désinscrivent par épuisement de moral. Pierre Arnaud est désormais plus que 11e en liste d'attente.

C'est fin juin que la nouvelle tombe pour moi : je passe en liste principale pour la Transat. Pierre Arnaud sera appelé en août.

La préparation du bateau ne s'arrête pas durant tout l'été. Il est l'heure pour le dernier convoyage jusqu'aux Sables, en solitaire. En arrivant, je range le bateau à côté des autres, puis s'ensuivent deux semaines de contrôles des autorités et de préparation. La chasse au poids est permanente. Tu finis par te sentir prêt l'avant-veille du départ. Il y a toute une animation organisée sur le village de course pour les familles, le public et les sponsors. Les journées sont très longues…

Le départ est décalé d'un jour pour raisons météo. C'est le moment de partir. La famille est là pour t'embrasser une dernière fois. En remontant le chenal des Sables, des centaines d'inconnus se sont assemblés sur le côté pour nous saluer. On entend des « pouet », des « allez », des « bravos ». On y laisse tous une larme. Je pense à tout ce que j'ai dû abandonner pour en être là : les anniversaires que j'ai ratés, les mariages où je n'ai pas pu être présent, les pendaisons de crémaillère des copains, mais aussi les week-ends à la maison en famille, et les premières fois de William… Tout ça pour aujourd'hui. C'est le moment !

Très gros temps : on passe un premier front à l'abri de la côte espagnole, puis le Cap Finistère dans une houle terrible. Au près, avec un bateau rond à l'avant, ça tabasse ! Je passe dans le groupe de tête et pique très à l'Ouest, d'autres choisissent de longer la côte. Je me retrouve dans une bulle sans vent, rattrapé par ceux de l'arrière et largué par ceux de devant. Mais les conditions changent et mon option à l'ouest devient payante avec un vent portant de plus en plus fort. Je finis 7e à l'escale aux Canaries avec de gros écarts de temps, car le vent est tombé en fin de course. Pierre-Arnaud est dernier au Cap Finistère, mais part plus à l'ouest que tout le monde et finit 9e ! L'escale dure 4 semaines. Reçus par le Yacht-Club de Santa Cruz de la Palma. Je profite de l'escale pour rentrer à la maison, mais passe d'abord quelques jours pour réparer et préparer le bateau pour la seconde étape.



Figure 3 Départ des Sables-d'Olonne, ya plus qu'à !

Deuxième étape, on part sur un vent très léger, je suis derrière. Dans la première nuit, je rattrape le paquet de tête, puis je prends une option flatteuse dans la matinée qui me fait sortir second des Canaries. Je choisis la route Nord pour traverser un front de calmes au plus vite et retrouver les alizés au plus vite. Je suis roi du monde. Les bateaux poursuivants prennent la même option.

Dans les classements journaliers, je suis premier deux jours d'affilée. Les alizés se renforcent et me mettent sur une route directe pour la Guadeloupe, ce qui me convient et à mon bateau, mais j'ai des grains violents chaque fin de nuit : le bateau couché sur la tranche, je suis jeté hors de la bannette. Pluie, vent d'enfer, je crains de tout casser. J'abats au maximum pour tenter de descendre mon grand spi. Le pilote est impuissant. Je suis condamné à barrer, sans pouvoir descendre le spi. Si je m'avance, le bateau enfourne, le tangon va passer dans l'eau et se plier. Les nuits s'enchaînent de la même façon. Mais c'est la course ! Le soleil est si fort pendant la journée que de petites cloques se forment sur la peau, même à travers les vêtements spéciaux.

Je passe mes journées assis à l'intérieur à l'abri du soleil. 4 livres en 4 jours. Fin de ma bibliothèque je passe aux manuels électroniques, puis bloc marine, puis les souvenirs anciens, le tout dans 36 à 42 °C. La nuit, tu dors, mais tu sais que tu vas te faire jeter de ta bannette avant l'aube.

L'option au Nord paraît bénéfique, mais je tombe dans une bulle sans vent. Les voiles faseyent pendant 36 heures. J'en profite pour faire une vérification en profondeur du bateau. Je m'aperçois que des torons ont lâché sur une des bastaques qui tiennent le mat. La course est finie, il faut arriver sans casser. J'enlève le spi et prends des ris dans les voiles ; la vitesse du bateau tombe de 15 à 7 nœuds. À cette vitesse il me reste 3 jours de navigation. Je passe 36 heures à vitesse réduite puis je croise un gars,

par radio je lui raconte mon histoire. Il me suggère un réglage avec changement de bastaque. Je peux finalement remettre mes voiles. Je finis ce bord avant d'empanner pour me retrouver en route directe sur l'arrivée. Il reste 12 heures jusqu'à la ligne d'arrivée.

Après 15 jours de mer en solitaire, je franchirai la ligne vers 1 h du matin en 20e position. Je ne dors plus. Le vent forcit. Je passe l'arrivée, j'affale le spi. On me remorque pour rentrer au port. J'entends la musique du village d'accueil et j'entends les cris des familles enthousiastes. Tout d'un coup, sans aucune transition, un amas de gens veut me voir et me parler. C'est le seul sport où le suivant est mieux fêté que le précédent !



Comment refuser une telle demande ?

C'est l'épuisement, je n'ai pas d'équilibre, les jambes faibles, une gigantesque envie de dormir… La famille, les copains, les amis, tout le monde te tombe dans les bras. Un représentant de la Guadeloupe me tend un verre de punch à boire cul sec alors que je n'ai pas bu une goutte d'alcool depuis le départ.

Mais j'avais réservé un temps fort exceptionnel. J'avais acheté une alliance aux Canaries. Les journalistes allument la caméra pour mon interview puis je leur demande un instant. Devant Anne-Caroline je m'agenouille et je sors l'alliance et lui demande de m'épouser. Elle accepte, c'est l'ovation générale.

Que dire de cette course ?

Il faut une volonté terrible. C'est une course en solitaire impossible à faire seul. Sans le soutien d'Anne-Caroline, je n'aurais jamais réussi. Il y a toujours des problèmes, mais jusqu'au bout on cherche des solutions. Il faut rester optimiste, résilient, ne pas avoir froid aux yeux et être prêt à sacrifier beaucoup de choses.

Je voulais apprendre à gérer un bateau seul et être capable de mener un grand voyage à la voile en famille. Maintenant que c'est fait, je suis prêt. J'ai tourné une page, riche de souvenirs exceptionnels. Désormais je développe mon activité professionnelle. Je travaille sur un logiciel qui permet de constituer des listes de prospects… Avec l'objectif à long terme d'acheter un grand bateau de voyage…

Pourquoi le vélo ?
C'est Anne-Caroline qui m'a mis au vélo quand on habitait à Paris. On roulait le long de la Marne. Au retour de ma Mini Transat, j'ai vécu un vide énorme : les 3 à 4 jours dédiés à mon bateau chaque semaine se sont libérés ! Sur le chemin de mon bureau, je passais tous les jours devant le club à vélo. Après 3 semaines j'ai poussé la porte.

Le vélo me convient ; tu de déplaces, découvres des paysages et te dépenses en même temps. Tu es seul, mais tu roules en équipe, comme en bateau. L'accueil au club a été très sympathique. Les échanges sont permanents.

Pardon de cette interview-fleuve, mais le sujet était exceptionnel ! Les deux questions qui se posent maintenant : que va nous faire Peter en matière de performance à vélo ? Et qui saura lui proposer un challenge à sa mesure ? Avec son bureau HPI (Haut Potentiel Intellectuel), l'UCNA est heureux de compter dans ses rangs de telles personnalités !



William peaufine les réglages… Et cherche un sponsor pour une expédition en solitaire de la crèche à la maternelle…

6/ Triomphe modeste, presque…

J'ai reçu ces derniers jours la visite d'un envoyé de l'ambassadeur de Corée du Nord, Kim Jon Deux, venu avec celui de Russie, Boris Stefanovic, Boum Boum, pour savoir comment obtenir de scores de satisfaction d'une telle ampleur. Le premier voulait savoir combien le club comptait d'agents infiltrés à ma solde, le second se félicitait que les critiques aient sans doute péri empoisonnés par le hasard de mauvaises rencontres, défenestrations et coups de parapluies bulgares.

Évidemment, il n'en est rien.

Tout tient dans le nombre de réponses, soit 38 sur environ 90 membres. Les critiques potentiels ont sans doute compris que l'anonymat revendiqué n'était que de façade et que toute remarque négative entraînerait un article vengeur dans lequel la mauvaise foi le disputerait au mensonge… Or, à notre époque, l'image est devenue essentielle ! D'où une quarantaine de réponses sur les 90 membres du club qui recevant des mails, savent et ont les moyens d'y répondre.

Une fois éliminées les critiques, l'étude baigne dans un optimisme qui fait que celui qui cherche à améliorer les choses reste perplexe. Comment s'améliorer quand on touche à l'excellence ? Et comment progresser encore quand toute ambition est impossible ? Tout cela met à mal la modestie de toute l'équipe de rédaction qui prendra en compte toutes les remarques…

1/ Depuis combien de temps êtes-vous membres de l'UCNA ?

- Moins de cinq ans 12
- Cinq à 10 ans 11
- Plus de 10 ans 15

2/ Si moins de 5 ans :

- Avez-vous consulté le site internet avant votre inscription ? Oui = 9 Non = 3
- Avez-vous vu les pages cyclotourisme ? Oui = 10 Non = 2
- Avez-vous vu le cyclo Info ? Oui = 11 Non =1
- L'avez-vous parcouru ? Oui = 12 Non = 0
- Vous a-t-il intéressé ? Oui = 12 Non = 0

Le CI semble un bon outil de présentation du club pour les prospects et nouveaux adhérents.

3/ Pour tous : savez-vous comment trouver le Cyclo Info sur le site ?

Oui = 39

Non = 1 (>10 ans) *heureusement, Jacques qui ne sait pas où le trouver, a épousé Maryvonne !*

4/ Le lisez-vous :

- Toujours = 24
- Assez souvent = 10
- Occasionnellement = 4
- Rarement
- Jamais

Le taux de lecture semble bon.

5/ Merci de noter de 1 à 5 les articles qui vous intéressent (la note 5 correspond à un article qui vous intéresse beaucoup, la note 1 un article sans intérêt pour vous) :

Articles sur les activités à venir :

1 et 2 = 0	
3 = 6	16 %
4 = 15	39 %
5 = 17	45 %

15 % de peu intéressés.

Articles sur les activités passées :

1 et 2 = 0	
3 = 3	8 %
4 = 17	44 %
5 = 18	47 %

Un intérêt plus marqué.

Interview de membres :

1 et 2 = 0	
3 = 4	10 %
4 = 12	32 %
5 = 22	58 %

Forte adhésion à ces articles.

Sujets techniques (Sécurité, pressions, forces…) :

1	
2 = 2	5 %
3 = 8	21 %
4 = 13	34 %
5 = 15	39 %

26 % sont peu demandeurs.

Sujets divers (littérature, images…) :

1 et 2 = 0	
3 = 10	26 %
4 = 15	39 %
5 = 13	34 %

Là aussi, une part de doute, mais un score enviable.

6/ Avez-vous d'autres commentaires à propos du Cyclo Info ?

Les appréciations des copains, merci à eux :

C'est super !

Parfait. C'est bien, continuer comme ça… Bravo Antoine

Je souhaite que cela dure dans le temps.

Je trouve que Antoine est très courageux et passionnant.

Continuez comme cela

Je ne me lasse décidément pas de ce subtil et exceptionnel mélange de tendresse et d'humour de notre immense Rédacteur en chef. Je guette même frénétiquement l'arrivée du précieux sésame dans ma boite mail. Pourvu qu'il ne change pas, le Rédacteur en chef.
(Merci, Jean-Charles, de ce témoignage spontané, la petite enveloppe est en route…)

Les suggestions :

Conserver un lien avec les copains et la vie du club. Ne pas rester dans l'isolement et partager ses expériences.

Mi interessa per conoscere la vita del club *(bueno) (notre club est international)*

Parler des brevets BPF BCN qui permettent de découvrir les plus beaux coins de France

Un sujet qui dépasse 2 pages retient moins l'attention.

Agréable de lire les randos des copains

Cela me permet de mieux faire connaissance avec le club et ses membres

Un trombinoscope mis à jour ; je ne connais pas tous les nouveaux adhérents…

7/ Passez vos brevets !

Daniel a cédé la présidence, mais il reste actif et impliqué ; à preuve cet article sur une tendance qui se développe chez nous : les brevets longue distance !

Au sein de la FFCT, nombre de brevets existent et sont organisés, tant directement par les clubs affiliés, que par la FFCT elle-même, aussi différents les uns des autres. Ils sont effectués en peloton ou en individuel. Le but étant la randonnée touristique et l'endurance aux longues distances, dans des délais et sur des parcours imposés. Des cartes de route sont délivrées. Des passages aux points de contrôle situés aux points extrêmes du parcours sont obligatoires.

Principaux brevets

- **Les Brevets Fédéraux :**

En autonomie complète, *sans objectif particulier,* pour des distances allant de 100 à 1000 km, à une moyenne minimale de 16 km/h sur des parcours imposés. Des délais de neutralisation de temps de 8 h sont accordés pour des distances supérieures à 250 km.

- **Les Brevets de l'Union des Audax Français :**

À la fin du 19e siècle, de nombreuses sorties en groupe à bicyclette donnent naissance au cyclotourisme. En avril 1904, Henri Desgranges voulant relancer le grand tourisme à bicyclette crée les Audax Français. En 1956 est née l'**U**nion des **A**udax **F**rançais, regroupant par la suite d'autres disciplines sportives. (*Jeunes cyclistes ; marcheurs ; nageurs ; rameurs ; skieurs de fond.)*
Le parcours s'effectue en peloton, à une moyenne roulée, généralement de 22,5 km/h conduits par des capitaines de route expérimentés. Les distances parcourues vont de 200*, 300*, 400*, 600, 1000 km, et le **P**aris-**B**rest-**P**aris (1200 km).
Des arrêts (pose, repas, couchage) sont prévus selon l'importance du brevet.
Ces brevets sont organisés indifféremment par l'**UAF** elle-même, ou tout club **FFCT** appliquant son règlement.
** Ces brevets sont qualificatifs du **P**aris-**Br**est-**P**aris-Audax*

Distinctions audax cyclistes :
Aigle d'argent : 200 – 300 – 400 - 600 – 1000 km
Aigle d'or : + 1000 km et PBP

- **Les Brevets Randonneurs Mondiaux** :

Toujours en 1904, en novembre, l'**A**udax **C**lub **P**arisien, est fondé dans le but d'encourager le développement du grand tourisme à bicyclette sur de longues distances pour les randonneurs aguerris, plus sportifs.
Ces parcours s'effectuent en autonomie complète, seul ou en groupe. Il n'y a pas d'allure imposée.
Les distances parcourues vont de 200*, 300*, 400*, 600*, 1000 km et 1200 km pour le **P**aris-**B**rest-**P**aris — *randonneurs*.
** Ces brevets sont qualificatifs du **P**aris-**B**rest-**P**aris randonneurs.*
Les heures de passage aux contrôles sont calculées sur des moyennes extrêmes, mini de 15 et maxi de 30 km/h. Il n'y a pas de neutralisation de temps.

À noter, pour info, délais max :
200 km : 13 h 30 **300 km** : 20 h **400 km** : 27 h ;
600 km : 40 h **1000 km** : 75 h **PBP** : 90 h

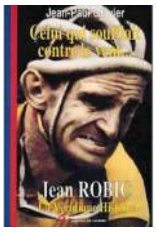
Autres brevets FFCT non cités :
Les Flèches de France ; les Brevets cyclomontagnards ; les brevets mer-montagne ; les diagonales et les eurodiagonales. Pour connaître les organisations des autres départements alentour, et autres informations :
Sites internet : **FFCT** : http:/ffct.org
Audax **C**lub **P**arisien : www.audax-club-parisien.com
Union des **A**udax **F**rançais : www.audax-uaf.com
CoDep 44 : codep.cyclo44.free.fr
Sources et documentations : Guide du cyclotouriste FFCT ; Revue cyclotouriste FFCT n° 636

Daniel Brossard

La citation du trimestre : sur la confiance en soi **:**

"J'accroche une remorque à mon vélo, j'y mets ma belle-mère et j'arrive encore premier en haut du col ! "

Jean Robic
Lauréat du Tour de France 1947



Son livre sur fnac.com

Et si…
Et si chacun décidait de participer au moins une fois par an aux tâches du club ? Entretien des locaux, préparation des sorties, accueil des nouveaux, petites fêtes, permanences… Il y a tant à faire…
Un petit mail au secrétaire et c'est parti ! La force d'un club, ce sont ses bénévoles !

Qu'ont programmé les filles du 44 ?
Un magnifique voyage avec le Coreg, les 27, 28 et 29 septembre prochain !

Il démarre du Lude (petite cité de caractère), pour un petit dîner entre grandes filles.


Le château de Malicorne-sur-Sarthe

Le lendemain, sortie à la journée avec arrêts remarquables, par exemple à Malicorne sur Sarthe, où siège un magnifique château bonbonnière qui appelle la visite, mais est temporairement fermé…

Retour au Lude pour une *Soirée des Talents* que l'on vous laisse imaginer dans ce groupe qui n'en manque pas !

Enfin, le troisième jour, visite du château du Lude puis sortie vélo ou randonnée pédestre ou marche l'après-midi ! Monument exceptionnel sur les bords du Loir, ce château s'est construit. du XIIIe au XVe siècle avec une partie de la fin du Moyen-Âge (non, correcteur de Google, il ne s'agit pas d'une partie fine du Moyen-Âge ! Ces Américains sont des obsédés…) et une autre Renaissance italienne, entourée de jardins en terrasses…


Le château du Lude et ses jardins sur les bords du Loir.

De quoi rendre jaloux tous les garçons !

Pour tout renseignement, departement44-feminines@ffvelo.fr

8/ La playmate du trimestre !

Rude combat ce trimestre pour départager les concurrents.



Certes Claude avait de grandes chances grâce à son maillot qui doit dater des années 70. Bien que sentant fortement la naphtaline, celui qui s'en approche remarque l'inscription « UC Nantes cyclotourisme ».

De son côté, Jean-Marie qui n'a pas perdu toute ambition côté compétition, quoiqu'il s'en défende, avait ressorti de son congélateur un superbe maillot Super U dont on ne saurait dater précisément l'origine… sans doute juste après l'extinction des dinosaures !



Mais le meilleur l'a emporté et Bernard a définitivement gagné le titre de Playmate de printemps 2024 ! Il faut dire que Bernard est le plus gentil des cyclos avec cette qualité particulière de savoir s'arrêter, quand il roule seul, pour prendre la photo d'un paysage qui le touche, ce qui le rend encore plus remarquable à nos yeux et vient compléter ses talents de professeur de civilisation gréco-romaine.
Sur ces bases, il n'est pas loin de considérer que ces histoires de stylisme sont fumerolles négligeables issues d'un Etna médiatique d'une autre époque.



Méprisant les conventions, il a donc choisi de rouler avec sa veste de montagne et coince la capuche sous son casque les jours de pluie. Évidemment, sous cette barrière étanche, il fait une chaleur d'étuve africaine qui le contraint, la pause-café venue, à garder sa capuche pour éviter un coup de froid sur le crâne !

Bon joueur, cela n'enlève rien à son sourire ! Bravo donc à notre vainqueur du trimestre !

Et voilà ! Toute l'équipe du Cyclo Info vous remercie et attend vos images, infos et récits !