



RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Bid Receiving Public Works and Government
Services Canada/Réception des soumissions
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Pacific Region
401 - 1230 Government Street
Victoria, B.C.
V8W 3X4
Bid Fax: (250) 363-3344

SOLICITATION AMENDMENT

MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution
Public Works and Government Services Canada -
Pacific Region
401 - 1230 Government Street
Victoria, B. C.
V8W 3X4

Title - Sujet ACTIVITÉS EN VÉLO - WHITEHORSE	
Solicitation No. - N° de l'invitation W4295-16C003/A	Amendment No. - N° modif. 001
Client Reference No. - N° de référence du client W4295-16C003	Date 2016-03-21
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$VIC-249-6936	
File No. - N° de dossier VIC-5-38236 (249)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2016-04-08	Time Zone Fuseau horaire Pacific Daylight Saving Time PDT
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Cress, Christine	Buyer Id - Id de l'acheteur vic249
Telephone No. - N° de téléphone (250) 363-8442 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

Modification n° 001 émise pour modifier le document d'appel d'offres susmentionné comme suit:

1) Afficher les réponses à toutes les demandes de renseignements reçues en date des soumissionnaires potentiels (Q et R) :

Question n° 1: Les activités C et E semblent tomber à la même date (20 juillet) et au même endroit (Lac Mary). Avez-vous besoin de 6 guides au lac Mary le 20 juillet?

Réponse n° 1: Le calendrier des activités au paragraphe 8 de l'énoncé des travaux à l'annexe A a été modifié pour clarifier les choses. Les activités C et E se déroulent à des dates différentes.

Question n° 2: L'activité I commence le 30 août et finit le 7 août. Les objectifs de références contenus dans la section 3 indiquent des excursions de 2 et 5 jours. S'il-vous plaît clarifier les dates pour cette activité de cinq jours.

Réponse n° 2: Conformément au calendrier des activités modifié fourni à la section 8, l'activité I commence le 3 août pour finir le 7 août (excursion de 5 jours). Les dates du 28 juillet au 1^{er} août (activité H) et du 9 août au 13 août (activité J) correspondent aux deux autres excursions de 5 jours.

Question n° 3: Les remarques mentionnent un itinéraire à la section 11 mais nous ne trouvons pas de section 11 dans l'énoncé des travaux. Veuillez confirmer que la section 9.1 correspond à l'excursion de 2 jours et la section 9.2 à celle de 5 jours.

Réponse n° 3: Les itinéraires sont fournis au paragraphe 9 de l'énoncé des travaux (voir les cartes) dans le document. Le paragraphe 9.1 correspond à l'activité G de 2 jours et le paragraphe 9.2 aux activités de 5 jours H et J.

Question n° 4: En référence à l'annexe C –Exigences en matière d'assurances : S'il-vous plaît confirmer qu'un montant de 2 M\$ seulement est requis, le standard normal pour les cadets étant habituellement de 10 M\$.

Réponse n° 4: Un montant minimum de 2M\$ seulement est requis pour ce contrat.

2) Réviser le document de soumission comme suit :

SOUS LA PARTIE 4, article 4.1.1 Critères techniques obligatoires – Avant l'adjudication
Supprimer tel qu'indiqué
Insérer:

4.1.1.1 Critères techniques obligatoires – Avant l'adjudication

Ces exigences en matière de condition doivent être remplies avant l'adjudication. Si votre documentation n'est pas jointe à votre offre à la clôture des soumissions, les documents qui appuient votre soumission doivent être reçus dans les trois (3) jours d'affaires suivant la demande de l'autorité contractante. Les offres qui ne répondent pas ou ne dépassent pas tous les critères techniques obligatoires énumérés à l'appendice 1 de l'annexe « A » seront considérés comme non conformes et rejetés d'emblée.

**CONFORMÉMENT À L'ANNEXE A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX,
Supprimer en intégralité.
Insérer:**

ANNEXE A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX

ACTIVITÉS EN VÉLO CENTRE D'INSTRUCTION POUR CADETS WHITEHORSE

1. Titre et date

- 1.1 Activités en vélo – Centre d'instruction d'été pour cadets Whitehorse (CICW).
- 1.2 Période du contrat : de la date d'adjudication au 31 août 2016 avec option de prolongation d'une (1)période supplémentaires de un (1) an du 1^{er} septembre 2016 au 31 août 2017.

2. Contexte

- 2.1 Les activités du CICW visent à favoriser l'atteinte des objectifs du Mouvement des cadets du Canada pour les jeunes de 12 à 18 ans en offrant aux cadets l'occasion de développer le leadership et les habiletés qu'ils utiliseront dans leurs unités d'attache. Les activités d'instruction du CICW sont les suivantes : formation de base pour les nouveaux cadets; formation en leadership, en promotion du travail d'équipe et en techniques d'instruction pour les cadets de deuxième et de troisième années, et formation en cours d'emploi pour les cadets de quatrième et de cinquième années. L'instruction est offerte Durant les mois de juillet et d'août de chaque année.
- 2.2 Situé au casernement Boyle, à 20 km au sud de Whitehorse (Yukon), le CICW est le seul centre d'instruction pour cadets situé au nord du 60e parallèle. Quarante pour cent des cadets stagiaires viennent d'un des territoires. Notre zone d'opérations couvre un secteur du territoire du Yukon délimité par la route Robert Campbell au nord, la route South Canol à l'est, Tagish au sud et le lac Kusawa à l'ouest.
- 2.3 Toute l'instruction offerte au CICW vise l'atteinte des exigences de chacun des objectifs de rendement et de compétence (versions appropriées ci-jointes), lesquelles forment le document de référence pour toutes les activités. L'instruction est aussi centrée sur des activités d'expédition qui visent à développer le leadership tout en améliorant certaines qualités personnelles des participants, comme la confiance en soi, l'autonomie, l'estime de soi et la discipline personnelle.
- 2.4 Les normes de sécurité pour toutes les activités en vélo sont conformes aux normes de sécurité relatives à l'entraînement par l'aventure A-CR-CCP-951/PT-003 (version appropriée ci-jointe).
- 2.5 Chaque groupe en formation sera directement supervisé par un membre des Forces armées canadiennes (FAC) ou par un employé de l'Unité régionale de soutien aux cadets (Nord-Ouest). Cette personne participera à toutes les activités, sans toutefois faire partie du compte pour le ratio instructeur-participants.

2.6 Les cours pertinents offerts au CICW ont les objectifs suivants :

- 2.6.1. Le cours d'instructeur d'expédition (IE) est un cours de 40 jours qui permet d'acquérir les compétences et les connaissances spécialisées nécessaires pour être instructeur de participants à des expéditions et chef d'équipe durant une expédition. Les cadets ont généralement 14 ou 15 ans.
- 2.6.2. Le cours d'expédition élémentaire (EE) est un cours de 19 jours qui permet d'initier les cadets au plein air tout en intégrant l'instruction sur le terrain dans un contexte d'expédition. Les cadets ont généralement 13 ou 14 ans.

2.7 Les objectifs des activités en vélo sont les suivants :

- 2.7.1. encourager l'activité physique en plein air;
- 2.7.2. permettre au personnel de parcourir en vélo les routes et les sentiers du pays en toute sécurité.

2.8 Les activités en vélo peuvent être réparties en deux grandes catégories : les entraînements et les excursions.

- 2.8.1. L'entraînement désigne une activité qui a lieu dans un seul endroit et qui dure habituellement un jour ou moins. La plupart des activités d'entraînement comportent des objectifs de rendement et de compétence que l'instructeur doit évaluer, ainsi que des contrôles de rendement (COREN).
- 2.8.2. L'excursion est une activité qui comprend un déplacement d'un point à un autre, habituellement pendant la nuit, pour la journée.

3. Objectifs

- 3.1. Ce marché vise l'obtention d'instructeurs en vue de mener et de superviser un entraînement de vélo de montagne à l'occasion d'une excursion de deux jours et de trois excursions de cinq jours dans le territoire du Yukon. Toutes les activités se dérouleront entre le 12 juillet 2016 et le 13 août 2016.

4. Portée des travaux

- 4.1 L'entrepreneur devra assurer l'instruction, la supervision et la navigation, et fournir les connaissances techniques en matière de vélo de montagne et de camping. Il s'y emploiera à l'occasion de séances d'entraînement, d'une excursion de deux jours, et de trois excursions de cinq jours dans un environnement isolé, et ce, en vue d'atteindre les objectifs de rendement et de compétence (énoncés ci-après dans les sections 8 et 10, et dans les pièces jointes), en conformité avec les normes de sécurité de l'entraînement par l'aventure et sous l'autorité d'un membre des FAC ou d'un employé de l'Unité régionale de soutien aux cadets (Nord-Ouest). Le projet peut faire l'objet de modifications en ce qui concerne l'organisation du cours et l'ordre des activités, mais la matière ne changera pas sans une consultation préalable entre l'autorité d'instruction et l'entrepreneur. Le calendrier des activités et les remarques figurent à la section 8.

5. Responsabilités

5.1 L'entrepreneur doit :

- 5.1.1 fournir le personnel compétent conformément aux exigences applicables aux instructeurs énoncées à l'appendice 1 de l'annexe « A »;
- 5.1.2 fournir tous les vêtements, le matériel de camping, le transport et les vivres pour son personnel;
- 5.1.3 diriger et superviser tous les aspects techniques et de sécurité de l'activité conformément aux ordres de sécurité relatifs à l'entraînement par l'aventure;
- 5.1.4 assurer la navigation durant l'excursion;
- 5.1.5 connaître à fond les itinéraires, les sites de camping éventuels et les points d'eau;
- 5.1.6 bien informer les instructeurs des itinéraires et des lieux d'entraînement au lac Mary et choisir ces itinéraires et lieux dans le but d'accomplir les objectifs de rendement en réduisant les risques au minimum;
- 5.1.7 fournir de l'information d'interprétation sur les itinéraires d'excursion qui ont une importance historique ou naturelle, et contribuer aux activités relatives au campement;
- 5.1.8 être attentif aux moments propices à l'apprentissage et réagir en conséquence pour renforcer les compétences de base en matière d'excursion et de camping;
- 5.1.9 voir à ce que le nombre minimal d'instructeurs soit prêt à enseigner les activités attribuées avant l'heure de début indiquée aux présentes;
- 5.1.10 effectuer, ou superviser, l'entretien ou la réparation de vélos sur le terrain grâce aux pièces fournies par le MDN et au matériel pendant les activités;
- 5.1.11 fournir les vêtements personnels, le matériel de navigation et les cartes, le matériel de communication, le matériel de camping, le transport, les vélos, les casques et les vivres de tous les instructeurs participant aux activités;
- 5.1.12 aider à la planification des procédures d'urgence liées à l'activité;
- 5.1.13 participer aux séances d'information et de compte rendu avec les officiers responsables et les participants;
- 5.1.14 administrer les premiers soins à tous pendant toutes les activités;
- 5.1.15 fournir des trousse de premiers soins adéquates et suffisamment garnies, contenant notamment une planche dorsale, pour l'activité et les qualifications des instructeurs conformément aux ordres de sécurité relatifs à l'entraînement par l'aventure;
- 5.1.16 nommer un agent de liaison qui devra être disponible sur appel 24 heures par jour, 7 jours par semaine pendant les activités, et qui devra être disponible pendant les heures normales de bureau à l'extérieur des périodes d'activité;

5.1.17 se conduire conformément aux règles et politiques suivantes :

- 5.1.17.1. Il est interdit de fumer durant l'instruction ou le transport;
- 5.1.17.2. Il est interdit de vendre ou de donner des produits du tabac aux cadets;
- 5.1.17.3. Il faut s'abstenir de fumer en présence des cadets;
- 5.1.17.4. Il est permis de fumer uniquement dans les zones désignées, à l'écart et hors de la vue des cadets;
- 5.1.17.5. La consommation de drogues est interdite, à moins qu'un médecin ou dentiste qualifié ait autorisé la personne à faire usage d'une drogue à des fins de traitements médicaux ou de soins dentaires ou si la drogue fait partie intégrante d'un médicament disponible sans ordonnance et consommé par la personne en conformité avec les instructions du médicament;
- 5.1.17.6. Il est interdit d'avoir en sa possession ou de consommer de l'alcool, ou d'être sous l'influence de l'alcool, dans la période de huit heures précédant un contact prévu avec les cadets, en travaillant avec les cadets, ou durant le transport avec les cadets;
- 5.1.17.7. Il est interdit d'avoir des relations de nature émotive, romantique ou sexuelle avec les cadets. Il faut signaler les problèmes disciplinaires à l'officier responsable.

5.1.18 produire des rapports conformément aux renseignements fournis à la section 7.

5.2 Le MDN doit :

- 5.2.1. nommer un coordonnateur d'expédition et officier de sécurité qui coordonneront les détails avec l'entrepreneur;
- 5.2.2. obtenir et payer tous les permis ou droits d'accès aux lieux d'entraînement, aux sites de camping ou aux autres emplacements, notamment ceux qui sont visés par des ententes sur les revendications territoriales globales;
- 5.2.3. nommer un officier responsable pour chaque activité; celui-ci supervisera l'activité en question;
- 5.2.4. donner une orientation à l'entrepreneur pendant les activités effectuées dans le cadre du présent contrat;
- 5.2.5. assurer la discipline au sein du groupe;
- 5.2.6. fournir les vêtements personnels, le matériel de camping, le transport des cadets et le matériel, les vélos, les casques et les vivres pour tous les cadets et pour le personnel des FAC participant aux activités;
- 5.2.7. fournir les pièces, le matériel et les outils nécessaires à l'entretien et à la réparation des vélos de montagne sur le terrain;
- 5.2.8. payer les coûts d'une tierce partie associés aux procédures d'urgence ou à l'utilisation d'un appareil de communication;

5.2.9. fournir des appareils de communication en cas d'urgence et à des fins administratives;

5.2.10. fournir des plans d'urgence et le soutien connexe pour les activités.

6. Langue de travail

6.1 La langue de travail, des rapports et des produits à livrer sera l'anglais.

7. Rapports et produits livrables

7.1 Des rapports écrits intermédiaires et finaux doivent être fournis au responsable du projet avant l'achèvement des travaux du projet à savoir des rapports mensuels indiquant toutes les questions et résolutions, et un rapport final pour résumer la réalisation des objectifs y compris les forces et les faiblesses observées dans les aspects de la formation et faire recommandations d'amélioration, y compris les lacunes de l'équipement ou de soutien.

8. Calendrier des activités

Activité	Date de début (2015)	Heure de début	Date de fin (2015)	Heure de fin (2015)	Groupe	Activité	Lieu	Nombre de participants	Nombre de participants selon le ratio instructeur-participants	Nombre Instructeurs requis	OCOM	Remarques
A	12 juillet	1020	12 juillet	1630	IE	Entraînement	CICW	35	31	3	S351.01 à S351.03	Subdivisés en trois groupes. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.
B	15 juillet	0800	15 juillet	1700	IE	Entraînement	CICW	35	31	3	S351.01 à S351.04	Subdivisés en trois groupes. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.
C	15 juillet	0830	15 juillet	1630	EE	Entraînement	Lac Mary	36	34	3	S251.03	Subdivisés en trois groupes. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.
D	19 juillet	0800	10 juillet	1000	IE	Entraînement	CICW	35	31	3	S351.04	Subdivisés en trois groupes. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.
E	20 juillet	0800	20 juillet	1700	IE	Entraînement	Lac Mary	35	31	3	S352.01 et S352.02	Subdivisés en trois groupes. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.
F	21 juillet	0800	21 juillet	1700	IE	Entraînement	Lac Mary	35	31	3	S352.01 et S352.02	Subdivisés en trois groupes. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.
G	24 juillet	0800	25 juillet	1700	EE	Excursion	Lac Marsh au Lac Kookatsoon Au CICW	36	34	4	S226.04 et S251PC	Subdivisés en trois groupes. Carte de l'itinéraire à la section 9. Il est permis de dépasser légèrement le nombre de participants autorisés.

Solicitation No. - N° de l'invitation
W4295-16C003/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
W4295-16C003

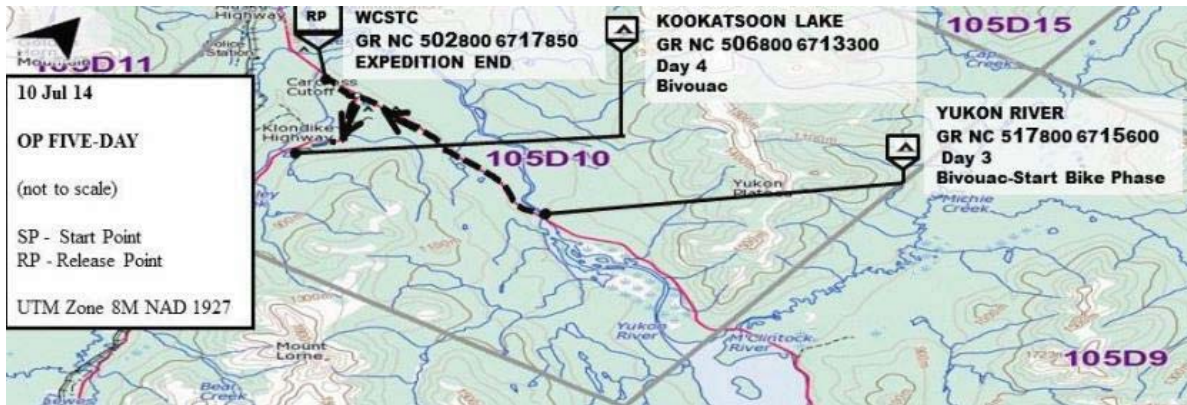
Amd. No. - N° de la modif.
Amd 001
File No. - N° du dossier
VIC-5-38236

Buyer ID - Id de l'acheteur
VIC249
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

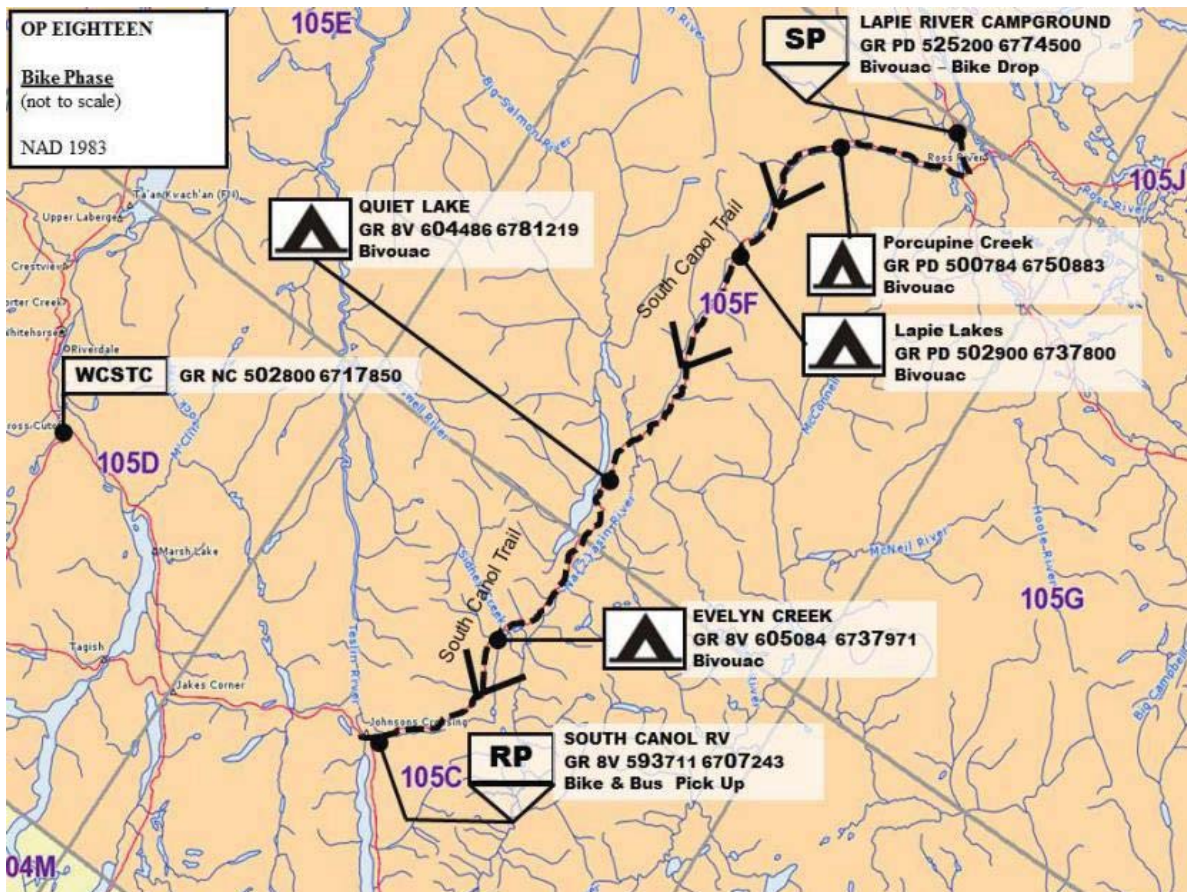
Activité	Date de début (2015)	Heure de début	Date de fin (2015)	Heure de fin (2015)	Groupe	Activité	Lieu	Nombre de participants	Nombre de participants selon le ratio instructeur-participants	Nombre Instructeurs requis	OCOM	Remarques
H	28 juillet	0800	1 août	1700	IE	Excursion	Camping Lapie Canyon à Teslin River sur le chemin Canol Sud	22	20	2	S355.04D	Subdivisés en deux équipes. Carte de l'itinéraire à la section 9.
I	3 août	0800	7 août	1700	IE	Excursion	Camping Lapie Canyon à Teslin River sur le chemin Canol Sud	22	20	2	S355.04D	Subdivisés en deux équipes. Carte de l'itinéraire à la section 9.
J	9 août	0800	13 août	1700	IE	Excursion	Camping Lapie Canyon à Teslin River sur le chemin Canol Sud	22	20	2	S355.04D	Subdivisés en deux équipes. Carte de l'itinéraire à la section 9.

9. Itinéraires

9.1 Activité G



9.2 Activité H-J



Solicitation No. - N° de l'invitation
W4295-16C003/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
W4295-16C003

Amd. No. - N° de la modif.
Amd 001
File No. - N° du dossier
VIC-5-38236

Buyer ID - Id de l'acheteur
VIC249
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

10. Pièces justificatives

Les documents suivants sont inclus et font partie intégrante de la présente invitation à soumissionner et du contrat subséquent :

- a) Ordonnances sur l'administration et l'instruction des cadets (OAIC) 13-22, Politique – Usage du tabac
- b) Ordonnances sur l'administration et l'instruction des cadets (OAIC) 13-23, Politique relative aux drogues et à l'alcool
- c) Ordonnances sur l'administration et l'instruction des cadets (OAIC) 25-05, Relations personnelles
- d) A-CR-CCP-951/PT003 - Normes de sécurité de l'entraînement par l'aventure
- e) A-CR-CCP-715/PG002 - Objectifs de rendement pour vélo de montagne
- f) A-CR-CCP-704/PF001 –Étoile d'or guide pédagogique – Faire une randonnée en vélo de montagne
- g) Appendice 1 de l'annexe "A" – CRITÈRES TECHNIQUES OBLIGATOIRES

APPENDICE 1 À L'ANNEXE "A"
CRITÈRES TECHNIQUES OBLIGATOIRS

Art.	Critère technique obligatoire	Con- forme	Non con- forme	Pour chaque critère, fournir le numéro de référence ou numéro de page où les pièces justificatives ou informations importantes peuvent être trouvées.
1	<p>Expérience de l'entreprise:</p> <p>Le soumissionnaire atteste qu'il est capable de d'exécuter les travaux en conformité avec les exigences précisées à l'annexe A.</p> <p>L'expérience doit être démontrée en fournissant des détails sur un minimum de deux (2) projets au cours des cinq (5) ans de taille similaire en portée et en complexité aux exigences décrites dans l'énoncé des travaux.</p> <p>Pour chaque projet, le soumissionnaire doit fournir les informations suivantes, au minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brève description du travail; - Les coordonnées des clients (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse e-mail); - Volume de travail qui comprend: nombre de voyages, nombre d'instructeurs, le nombre de participants à savoir 20 voyages avec 15-20 participants et 2 instructeurs à chaque voyage; - Groupe d'âge des participants; - Dates et la durée des voyages projet; - Lieux de voyages; et - Valeur totale du dollar. <p><u>Remarque:</u> Il s'agit de l'expérience de l'entreprise, pas de celle des instructeurs.</p>			
2	<p>Besoins en instructeurs</p> <p>2.1. Tous les instructeurs doivent se soumettre à une vérification de l'habilitation à travailler auprès des personnes vulnérables (jeunes de 12 à 18 ans) et à une vérification du casier</p>			

Art.	Critère technique obligatoire	Con- forme	Non con- forme	Pour chaque critère, fournir le numéro de référence ou numéro de page où les pièces justificatives ou informations importantes peuvent être trouvées.
	<p>judiciaire. De plus, ils doivent bien connaître les objectifs de rendement et de compétence ci-joints, et les normes de sécurité relatifs à l'entraînement par l'aventure A-CR-CCP-951/PT-003.</p> <p>2.2. Tous les instructeurs doivent avoir de l'expérience et des qualifications en vélo de montagne, ou à titre de guide de plein air, attestées par un organisme reconnu. Ceux qui n'ont pas d'attestation peuvent être considérés s'ils ont de l'expérience. Les organismes reconnus sont notamment CANBIKE, l'Association of Canadian Mountain Guides, l'International Mountain Bike Guides Association of Canada, la Professional Mountain Bike Instructor Association, ou un établissement postsecondaire.</p> <p>2.3. Tous les instructeurs pour les activités A à G (section 8) doivent posséder au moins ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. une certification actuelle et valide en secourisme général; b. de l'expérience de l'instruction de groupe, préférablement auprès de groupes de jeunes; c. de l'expérience de la réparation et de l'entretien de vélos sur le terrain; d. des habiletés de niveau intermédiaire en vélo. <p>2.4. Les instructeurs pour les excursions de cinq jours (section 8, activités H à J) doivent posséder au moins ce qui suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. une certification actuelle et valide en secourisme en milieu sauvage; b. une connaissance approfondie de l'itinéraire; 			

Solicitation No. - N° de l'invitation
W4295-16C003/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
W4295-16C003

Amd. No. - N° de la modif.
Amd 001
File No. - N° du dossier
VIC-5-38236

Buyer ID - Id de l'acheteur
VIC249
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Art.	Critère technique obligatoire	Con- forme	Non con- forme	Pour chaque critère, fournir le numéro de référence ou numéro de page où les pièces justificatives ou informations importantes peuvent être trouvées.
	<p>c. de l'expérience à titre de chef ou de chef adjoint sur des parcours semblables;</p> <p>d. de l'expérience de la réparation et de l'entretien de vélos sur le terrain; et</p> <p>e. des habiletés de niveau intermédiaire en vélo.</p>			

Toutes les autres conditions du document de demande de soumission restent inchangées.

SMOKING POLICY

PURPOSE

1. This order describes the policy regarding smoking within the Canadian Cadet Organizations (CCO), the Cadet Instructors Cadre (CIC) and those employed or contracted in support of the CCO.

GENERAL

2. The guidelines found in the present CATO are consistent with Part II of the *Canada Labour Code*, with Treasury Board (TB) directives and with the Canadian Cadet Movement's (CCM) promotion of a healthful lifestyle.

3. Existing federal law prohibits the sale of tobacco products to minors. In keeping with the intent of this law, smoking by cadets at LHQs during cadet activities and at CSTCs is to be discouraged.

4. This policy should be widely disseminated and included in all Joining Instructions in order to prevent any misunderstanding by cadets.

5. It is important to remember that cadet activities not taking place in a DND building are regulated by provincial smoking legislation and by the By-Laws of the municipality in which the activity takes place. These provincial and municipal requirements must be followed.

CADET CORPS

6. To promote a safe and healthy environment free of tobacco smoke, cadet corps commanding officers must ensure that the following guidelines are followed:

POLITIQUE – USAGE DU TABAC

OBJET

1. La présente ordonnance énonce la politique relative à l'usage du tabac pour les Organisations de cadets du Canada (OCC), le Cadre des instructeurs de cadets (CIC) et les employés ou les contractuels embauchés comme personnel de soutien des OCC.

GÉNÉRALITÉS

2. Les lignes directrices fournies dans la présente OAIC sont conformes aux dispositions de la Partie II du *Code canadien du travail*, aux directives du Conseil du Trésor (CT) ainsi qu'à la promotion d'un style de vie sain par le Mouvement des cadets du Canada (MCC).

3. Les lois fédérales en vigueur interdisent la vente de produits du tabac à des mineurs. Conformément à l'esprit de cette loi, il faut décourager l'usage du tabac par les cadets dans les QGL durant les activités de cadets et dans les CIEC.

4. Afin d'éviter tout malentendu chez les cadets, il faudrait diffuser cette politique à grande échelle et la publier dans toutes les instructions de ralliement.

5. Il ne faut surtout pas oublier que les activités des cadets qui ne se déroulent pas dans des édifices du MDN sont réglementées par la législation provinciale sur l'usage du tabac ainsi que par les règlements de la municipalité où les activités ont lieu. Ces exigences provinciales et municipales doivent être respectées.

CORPS DE CADETS

6. Afin de fournir un environnement sain, sécuritaire et libre de toute fumée de tabac, les commandants (cmdt) des corps de cadets doivent s'assurer que les directives suivantes sont observées :

- | | |
|--|---|
| <p>a. continuing education program at cadet corps level to quit smoking is to be encouraged;</p> <p>b. smoking during instruction is prohibited;</p> <p>c. breaks, for the purpose of smoking during cadet activities are to be discouraged;</p> <p>d. the selling of tobacco products at cadet canteens and messes is prohibited;</p> <p>e. smoking during parade nights and other training activities:</p> <p style="padding-left: 40px;">(1) inside federal government buildings is prohibited, and</p> <p style="padding-left: 40px;">(2) inside non-federal government buildings is to be discouraged and is subject to provincial smoking legislation as well as local By-laws;</p> <p style="padding-left: 40px;">(3) outside or at the entrance(s) of a federal government building is prohibited if the federal government owns the land at the building entrance(s) or if smoking at the entrance(s) adversely impacts the internal air quality of the building;</p> <p style="padding-left: 40px;">(4) outside of or at the entrance(s) of a non-federal government building is subject to provincial smoking legislation as well as local By-laws;</p> <p>f. all personnel are to be encouraged to refrain from smoking in the presence of cadets; and</p> | <p>a. encourager un programme éducatif pour cesser de fumer au niveau des corps de cadets;</p> <p>b. il est interdit de fumer pendant l'instruction ;</p> <p>c. les pauses cigarette pendant les activités de cadets doivent être découragées ;</p> <p>d. la vente de tabac dans les cantines et instituts de cadets est interdite ;</p> <p>e. l'usage du tabac pendant les soirées de rassemblement et lors d'autres activités :</p> <p style="padding-left: 40px;">(1) à l'intérieur des édifices du gouvernement fédéral est défendu; et</p> <p style="padding-left: 40px;">(2) à l'intérieur des édifices n'appartenant pas au gouvernement fédéral doit être découragé et est assujetti à la législation provinciale ainsi qu'aux règlements municipaux;</p> <p style="padding-left: 40px;">(3) à l'extérieur ou à l'entrée d'un édifice du gouvernement fédéral est défendu si la qualité de l'air à l'intérieur est compromise et si le terrain à l'entrée de l'édifice appartient au gouvernement fédéral;</p> <p style="padding-left: 40px;">(4) à l'extérieur ou à l'entrée d'un édifice n'appartenant pas au gouvernement fédéral est assujetti à la législation provinciale ainsi qu'aux règlements municipaux;</p> <p>f. il faut inciter le personnel à s'abstenir de fumer en présence des cadets; et</p> |
|--|---|

- g. smoking is prohibited during transport to and from a cadet activity when transportation is provided by DND.

CADET SUMMER TRAINING CENTRE (CSTC)

7. The above guidelines for cadet corps must be applied in all CSTCs. Because of the intense nature of the training offered during the summer at CSTCs, the Commanding Officers (COs) are encouraged to implement policies to reduce smoking by cadets and to provide a smoke-free environment.

8. When not prohibited by federal legislation, provincial legislation or municipal by-law, particular areas may be designated and identified as smoking areas. In addition, separate areas shall be designated for cadets, staff cadets and non-cadet personnel.

OPI: D Cdts 2

Date: Apr 05

Amendment: Ch 2/05

- g. il est interdit de fumer durant le transport à destination et en provenance d'une activité des cadets, à bord de véhicules fournis par le MDN.

CENTRE D'INSTRUCTION D'ÉTÉ DES CADETS (CIEC)

7. Les lignes directrices qui s'appliquent aux corps de cadets doivent également s'appliquer aux CIEC. En raison des exigences de l'entraînement aux CIEC, les commandants (cmdt) sont encouragés à mettre en place des politiques qui réduisent l'usage du tabac chez les cadets et qui leur permettent d'offrir un environnement sans fumée.

8. Si la législation fédérale, provinciale municipale n'interdit pas l'usage du tabac, les endroits particuliers peuvent être désignés et identifiés comme aires pour fumeurs. De plus, ces aires doivent être distinctes pour les cadets, les cadets-cadres et les membres du personnel qui ne sont pas des cadets.

BPR : D Cad 2

Date : avril 05

Modificatif : Mod 2/05

DRUG AND ALCOHOL POLICY**POLITIQUE RELATIVE AUX
DROGUES ET À L'ALCOOL****PURPOSE**

1. This order establishes the CF policy regarding drugs and alcohol applicable to cadets and staff members involved with cadet activities.

2. The basis of this policy is to ensure cadets and staff members are not under the influence of prohibited drugs and alcohol and therefore are able to maintain the health and safety of all individuals participating in cadet activities.

3. This CATO should be read in conjunction with the following references:

- a. QR&O Chapter 20 Canadian Forces Drug Control Program;
- b. QR&O Chapter 103 Article 103.30 Drunkenness;
- c. DAOD 5019-4 Remedial Measures;
- d. DAOD 5019-3 Canadian Forces Drug Control Program;
- e. DAOD 5019-7 Alcohol Misconduct;
- f. DAOD 2008-3 Issue and Crisis Management;
- g. CATO 12-26 Significant Incident Report;
- h. CATO 15-22 Conduct and Discipline – Cadets; and
- i. A-AD-005-DCP/AG-000 Canadian Forces Drug Control Program Manual.

BUT

1. La présente OAIC a pour but de mettre en place la politique des FC relative aux drogues et à l'alcool visant les cadets et les membres du personnel prenant part à des activités avec des cadets.

2. La présente politique a pour but de s'assurer que les cadets et les membres du personnel ne sont pas sous l'influence de drogues interdites ou de l'alcool, et qu'ils soient en mesure de veiller à la santé et à la sécurité de toutes les personnes qui participent aux activités des cadets.

3. La présente OAIC doit se lire de concert avec les références suivantes :

- a. ORFC, chapitre 20, Programme des Forces canadiennes sur le contrôle des drogues;
- b. ORFC, chapitre 103, paragraphe 103.30, Ivresse;
- c. DOAD 5019-4, Mesures correctives;
- d. DOAD 5019-3, Programme des Forces canadiennes sur le contrôle des drogues;
- e. DOAD 5019-7, Inconduite liée à l'alcool;
- f. DOAD 2008-3, Gestion des problèmes et des crises;
- g. OAIC 12-26, Rapport d'incident d'importance;
- h. OAIC 15-22, Conduite et discipline – Cadets; et
- i. A-AD-005-DCP/AG-000, Le manuel du programme des Forces canadiennes sur

le contrôle des drogues.

DEFINITIONS

4. The following terms shall be used in this CATO:

“cadet”

a person of not less than twelve years of age but less than nineteen years of age who belongs to a cadet organization (Sea Cadets, Army Cadets, Air Cadets, or Junior Canadian Rangers) authorized by the Minister pursuant to the provisions of the *National Defence Act* (NDA).

(cadet)

“Civilian Instructor (CI)”

a person who is employed as an instructor at a training establishment, and who is not a member of the CF.

(Instructeur civil)

“civilian volunteer”

a person who provides services directly to or on behalf of DND and the CF, without compensation or any other thing of value in lieu of compensation in support of authorized cadet activities; who has completed a reliability screening and has been approved by the applicable League.

(bénévole civil)

“prohibited drugs”

any drug being used for purposes other than those listed in paragraph 7.

(drogues illégales)

“staff member”

all CF members, Civilian Instructors and

DÉFINITIONS

4. Il convient d'utiliser les termes suivants dans la présente OAIC :

« bénévole civil »

une personne qui donne des services (à l'appui d'activités de cadets autorisées) directement au MDN et aux FC ou en leur nom sans recevoir d'indemnité ni aucune autre rétribution en lieu et place d'une indemnité, laquelle personne a fait l'objet d'une vérification de fiabilité et a été approuvée par la ligue concernée.

(civilian volunteer)

« cadet »

une personne âgée d'au moins douze ans et de moins de dix-neuf ans qui est membre d'une organisation de cadets (cadets de la Marine, cadets de l'Armée, cadets de l'Air ou Rangers juniors canadiens) reconnue par le Ministre en vertu des dispositions de la *Loi sur la défense nationale* (LDN).

(cadet)

« drogues illégales »

toute drogue utilisée à des fins autres que celles énumérées au paragraphe 7.

(Prohibited drugs)

« établissement d'instruction »

un corps de cadets de la Marine, un corps de cadets de l'Armée, un escadron de cadets de l'Air, un centre d'instruction régional ou un Centre d'instruction d'été des cadets (CIEC).

(training establishment)

« Instructeur civil (IC) »

une personne employée comme instructeur

any other civilians employed in support of cadets but does not include a Staff Cadet.
(*membre du personnel*)

“training establishment”

a Sea Cadet Corps, an Army Cadet Corps, an Air Cadet Squadron, a regional training centre, or a Cadet Summer Training Centre (CSTC).
(*établissement d’instruction*)

dans un établissement d’instruction et qui n’est pas membre des FC.
(*Civilian Instructor*)

« membre du personnel »

tous les membres des FC, instructeurs civils et tout autre civil embauchés à l’appui de cadets, à l’exclusion des cadets-cadres.
(*staff member*)

POLICY AWARENESS

5. All staff members and cadets shall be made aware of this policy on an annual basis.

6. CSTC standing orders on drug and alcohol policy shall be brought to the attention of all staff and cadets in the joining instructions. Staff members and cadets shall be formally briefed at the start of each CSTC course.

SENSIBILISATION À LA POLITIQUE

5. Tous les membres du personnel et les cadets doivent être informés annuellement de la présente politique.

6. Les ordres permanents des CIEC ayant trait à la politique relative aux drogues et à l’alcool doivent être présentés à tous les membres du personnel et aux cadets dans le cadre des instructions de ralliement. Les membres du personnel et les cadets doivent officiellement être informés lors d’une séance au début de chaque cours au CIEC.

DRUG POLICY

7. As per reference at para 3.a., no staff member or cadet shall use any drug unless:

- a. the individual is authorized to use the drug by a qualified medical or dental practitioner for the purposes of medical treatment or dental care; or
- b. the drug is contained in a non-prescription medication used by the individual in accordance with the instructions accompanying the medication.

POLITIQUE RELATIVE AUX DROGUES

7. Conformément à la référence citée au paragraphe 3.a., aucun membre du personnel ni cadet ne doit consommer de drogue sauf dans les cas suivants :

- a. lorsqu’un médecin ou un dentiste qualifié a autorisé la personne à faire usage d’une drogue à des fins de traitements médicaux ou dentaires; ou
- b. la drogue fait partie intégrante d’un médicament disponible sans ordonnance dont la personne fait usage en conformité avec les instructions du médicament.

APPLICATION – STAFF MEMBERS

8. Any suspected or alleged use of prohibited drugs by staff members shall be dealt with in the

MISE EN APPLICATION – MEMBRES DU PERSONNEL

8. Toute consommation présumée de drogue illégale par un membre du personnel doit être

following manner:

- a. action shall be taken to remove the member from further immediate interaction with cadets;
- b. the suspected or alleged contravention shall be immediately reported to the training establishment CO;
- c. as soon as possible, the incident shall be reported to the RCSU CO, through the chain of command;
- d. administrative and/or disciplinary action shall be taken in accordance with refs at paras 3.c. and 3.d.;
- e. if a criminal or service offence is suspected or alleged to have been committed, the training establishment CO shall inform the Military Police or local civilian police as appropriate;
- f. action may be taken as follows:
 - (1) if the staff member is a **CF member**, administrative or disciplinary action shall be initiated by the member's chain of command, as per ref at para 3.d.,
 - (2) if the staff member is a **CI or civilian employee**, one of the following shall occur:
 - (a) an appropriate action determined by a collective agreement, or

traitée de la façon suivante :

- a. des mesures sont prises pour éviter les interactions directes avec d'autres cadets;
- b. l'infraction soupçonnée ou présumée doit être immédiatement signalée au cmdt de l'établissement d'instruction;
- c. dès que possible, l'incident doit être signalé au cmdt de l'URSC par l'entremise de la voie hiérarchique;
- d. des mesures administratives et/ou disciplinaires doivent être prises en conformité avec les références aux paragraphes 3.c. et 3.d.;
- e. s'il y a des soupçons ou des allégations selon lesquels une personne aurait commis une infraction criminelle ou une infraction d'ordre militaire, le cmdt de l'établissement d'instruction doit informer la police militaire ou le service de police civil de la région, le cas échéant;
- f. les mesures suivantes peuvent être prises :
 - (1) si le membre du personnel est un **membre des FC**, des mesures administratives ou disciplinaires doivent être amorcées par la voie hiérarchique, conformément à la référence citée au paragraphe 3.d.,
 - (2) si le membre du personnel est un **IC ou un employé civil**, l'une des démarches suivantes est entreprise :
 - (a) une mesure appropriée établie par une convention collective, ou

- (b) the current employment shall be terminated in accordance with the contract, and
- (3) if the staff member is a **civilian volunteer** the training establishment CO is authorized to suspend all participation in cadet activities and terminate the volunteer agreement;
- g. the training establishment CO shall inform the RCSU CO, through the chain of command of actions taken;
- h. the RCSU CO will advise the applicable League of the circumstances; and
- i. the RCSU CO shall immediately inform the applicable Region Commander and D Cdts & JCR by completing a Significant Incident Report in accordance with ref at para 3.g..

APPLICATION – CADETS

9. Any suspected or alleged use of prohibited drugs by a cadet at a training establishment or any cadet activity, shall be dealt with in the following manner:

- a. the suspected or alleged contravention shall immediately be reported to the training establishment CO;
- b. if there is evidence that a criminal offence has been committed, the training establishment CO shall inform the Military Police or local civilian police as appropriate;
- c. as soon as possible, the incident shall be reported to the RCSU CO, through

- (b) l'emploi actuel prendra fin conformément au contrat, et
- (3) si le membre du personnel est un **bénévole civil**, le cmdt de l'établissement d'instruction est autorisé à suspendre toute participation du bénévole aux activités des cadets et à mettre fin à l'entente de service bénévole;
- g. le cmdt de l'établissement d'instruction doit signaler les mesures prises au cmdt de l'URSC par l'entremise de la voie hiérarchique;
- h. le Cmdt de l'URSC avisera la Ligue concernée des circonstances; et
- i. le cmdt de l'URSC doit immédiatement informer le commandant de Région concerné ainsi que D Cad & RJC en rédigeant un Rapport d'incident d'importance, conformément à la référence citée au paragraphe 3.g..

MISE EN APPLICATION – CADETS

9. Toute consommation soupçonnée ou présumée de drogue illégale par un cadet doit être traitée de la façon suivante :

- a. l'infraction soupçonnée ou présumée doit être immédiatement signalée au cmdt de l'établissement d'instruction;
- b. si des preuves attestent qu'une infraction criminelle a été commise, le cmdt de l'établissement d'instruction doit informer la police militaire ou le service de police civil de la région, le cas échéant;
- c. dès que possible, l'incident doit être signalé au cmdt de l'URSC par

the chain of command;

- d. administrative and/or disciplinary action in accordance with ref at para 3.h.; and
- e. the RCSU CO shall immediately inform the Region Commander and D Cdts & JCR by completing a Significant Incident Report in accordance with ref at para 3.g..

10. In all cases of cadet involvement with drugs, consideration must be given to the impact his/her participation in the Canadian Cadet Organizations (CCO) may have on other cadets. Cadets must be counselled on the inappropriateness of drug use.

ALCOHOL POLICY

11. Staff members shall not introduce, possess or consume alcohol on a base, unit or element or in a building or area occupied by the Canadian Forces or utilized for a cadet activity, except:

- a. in a non-public property in which a general authority has been granted to possess or consume alcohol during specified hours (such as a mess); or
- b. in such other place and at such times approved by the RCSU CO.

12. Staff members shall not consume or be under the influence of alcohol while working with cadets.

13. Cadets shall not introduce, possess, serve, sell, consume or be under the influence of

l'entremise de la voie hiérarchique;

- d. des mesures administratives ou disciplinaires doivent être prises en conformité de la référence citée au paragraphe 3.h.; et
- e. le cmdt de l'URSC doit immédiatement informer le commandant de Région, ainsi que D Cad & RJC en rédigeant un Rapport d'incident d'importance, conformément à la référence citée au paragraphe 3.g..

10. Dans tous les cas de cadet ayant utilisé des drogues, il faut tenir compte de l'impact que leur participation au sein des Organisations de cadets du Canada (OCC) peut avoir sur les autres cadets. Les cadets doivent être conseillés relativement à l'usage inapproprié de drogues.

POLITIQUE RELATIVE À L'ALCOOL

11. Les membres du personnel ne doivent pas apporter d'alcool dans une base, une unité, un élément, un édifice ou un lieu occupé par les Forces canadiennes ou utilisés pour une activité à l'intention des cadets, ni être en possession d'alcool ou en consommer dans de tels lieux et de telles situations, sauf dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a. dans une propriété non publique pour laquelle un pouvoir général a été délégué de manière à autoriser la possession ou la consommation d'alcool durant des heures établies (notamment le mess); ou
- b. en tout autre lieu et moment approuvés par le cmdt de l'URSC.

12. Les membres du personnel ne doivent pas consommer, ni être sous l'effet de l'alcool lorsqu'ils travaillent avec les cadets.

13. Les cadets ne doivent pas apporter d'alcool à une activité de cadets, ni être en possession d'alcool, en servir, en vendre, en consommer ou

alcohol at any cadet activity.

APPLICATION – STAFF MEMBERS

14. Staff members suspected or alleged to have introduced, possessed or consumed alcohol contrary to this order shall be dealt with in the following manner:

- a. action shall be taken to remove the staff member from further immediate interaction with cadets;
- b. the suspected or alleged contravention shall be immediately reported to the training establishment CO;
- c. as soon as possible, the incident shall be reported to the RCSU CO, through the chain of command;
- d. administrative and/or disciplinary action in accordance with refs at paras 3.c. and 3.e.; and
- e. further action may be taken as follows:
 - (1) if the staff member is a **CF member**, administrative or disciplinary action shall be initiated by the member's chain of command, as per ref at paras 3.b. and 3.e.,
 - (2) if the staff member is a **CI or civilian employee** one of the following shall occur:
 - (a) an appropriate action determined by a collective agreement, or

en être sous son influence.

MISE EN APPLICATION – MEMBRES DU PERSONNEL

14. Tous soupçons ou toutes allégations d'infraction portés à l'endroit d'un membre du personnel selon lesquels il aurait apporté de l'alcool, en aurait eu en sa possession ou en aurait consommé de manière à enfreindre les dispositions de la présente ordonnance doivent donner lieu aux procédures suivantes :

- a. des mesures doivent être prises pour éviter que le membre du personnel interagisse directement avec les cadets;
- b. l'infraction soupçonnée ou présumée doit être immédiatement signalée au cmdt de l'établissement d'instruction;
- c. dès que possible, l'incident doit être signalé au cmdt de l'URSC par l'entremise de la voie hiérarchique;
- d. des mesures administratives ou disciplinaires doivent être prises en conformité avec les références citées aux paragraphes 3.c. et 3.e.; et
- e. d'autres mesures peuvent être prises :
 - (1) si le membre du personnel est un **membre des FC**, des mesures administratives ou disciplinaires doivent être amorcées par la chaîne de commandement du militaire, conformément aux ordonnances citées aux paragraphes 3.b. et 3.e.,
 - (2) si le membre du personnel est un **IC ou un employé civil**, l'une des démarches suivantes est entreprise :
 - (a) une mesure appropriée établie par une convention collective, ou

- (b) the current employment shall be terminated in accordance with the contract, or
- (3) if the staff member is a **civilian volunteer** the training establishment CO is authorized to suspend all participation in cadet activities and terminate the volunteer agreement,
- f. the training establishment CO shall inform the RCSU CO of actions taken;
- g. the RCSU CO will advise the applicable League of the circumstances; and
- h. the RCSU CO shall immediately inform the applicable Region Commander and D Cds & JCR by completing a Significant Incident Report in accordance with ref at para 3.g..

APPLICATION – CADETS

15. Cadets suspected or alleged to have introduced, possessed or consumed alcohol contrary to this order shall be dealt with in the following manner:

- a. action shall be taken to remove the cadet from further immediate interaction with cadets;
- b. the suspected or alleged contravention shall immediately be reported to the training establishment CO;
- c. as soon as possible, the incident shall be reported to the RCSU CO, through the chain of command;
- d. administrative and / or disciplinary action in accordance with ref at para

- (b) l'emploi actuel prend fin conformément au contrat, ou

- (3) si le membre du personnel est un **bénévole civil**, le cmdt de l'établissement d'instruction est autorisé à suspendre toute participation aux activités des cadets et à mettre fin à l'entente de service bénévole,

- f. le cmdt de l'établissement d'instruction doit informer le cmdt de l'URSC des mesures prises;
- g. le Cmdt de l'URSC avisera la Ligue concernée des circonstances; et
- h. le cmdt de l'URSC doit immédiatement informer le commandant de Région concerné ainsi que le D Cad & RJC en rédigeant un Rapport d'incident d'importance, conformément à la référence citée au paragraphe 3.g..

MISE EN APPLICATION – CADETS

15. Les cadets soupçonnés d'avoir introduits, détenus ou consommés de l'alcool de manière à enfreindre les dispositions de la présente ordonnance doivent être traités de la façon suivante :

- a. des mesures doivent être prises pour éviter les interactions directes avec les cadets;
- b. l'infraction soupçonnée ou présumée doit être immédiatement signalée au cmdt de l'établissement d'instruction;
- c. dès que possible, l'incident doit être signalé au cmdt de l'URSC par l'entremise de la voie hiérarchique;
- d. des mesures administratives ou disciplinaires doivent être prises en

3.h.; and

- e. the RCSU CO shall immediately inform the Region Commander and D Cdts & JCR by completing a Significant Incident Report in accordance with ref at para 3.g..

16. In all cases of cadet involvement with alcohol, consideration must be given to the impact his/her participation in the CCO may have on other cadets. Cadets must be counselled on the inappropriateness of alcohol use.

SOCIAL EVENTS

17. When cadets are invited to attend or asked to support social events where alcoholic beverages will be served, staff members must ensure that non-alcoholic drinks are available for cadets. The hosts and/or servers must be made aware that cadets are not permitted to consume alcohol. No staff member in attendance is permitted to consume alcohol while directly supervising cadets that are present at the activity. This does not include adults who are present but not directly responsible for the supervision of cadets.

18. In public places staff are to conduct themselves in a manner so as not to bring discredit upon the CF or the CCO including the appropriate and moderate consumption of alcohol.

OPI: D Cdts 6
Date: Nov 11
Amendment: Ch 12/11

conformité avec la référence citée au paragraphe 3.h.; et

- e. le cmdt de l'URSC doit immédiatement informer le commandant de Région, ainsi que D Cad & RJC en rédigeant un Rapport d'incident d'importance, conformément à la référence citée au paragraphe 3.g..

16. Dans toutes les situations où l'on constate qu'un cadet est impliqué dans une affaire d'alcool, il faut mesurer le degré d'influence que celui-ci a sur les autres cadets par l'entremise de sa participation dans les OCC. Les cadets doivent être conseillés sur le caractère inapproprié de la consommation d'alcool.

ACTIVITÉS SOCIALES

17. Lorsque les cadets sont invités à assister ou soutenir des activités sociales où des boissons alcoolisées sont servies, les membres du personnel doivent s'assurer que des boissons non alcoolisées sont disponibles pour les cadets. Les hôtes et/ou les serveurs doivent être informés que les cadets ne sont pas autorisés à consommer de l'alcool. Il est interdit aux membres du personnel de consommer de l'alcool lorsque les cadets sont présents lors de l'activité. Cela ne comprend pas les adultes qui sont présents mais pas directement responsable de la supervision des cadets.

18. Dans les lieux publics le personnel doit se comporter d'une manière afin de ne pas jeter de discredit sur les FC ou les OCC, y compris la consommation appropriée et modérée d'alcool.

BPR : D Cad 6
Date : nov 11
Modification : Mod 12/11

PERSONAL RELATIONSHIPS

PURPOSE

1. This order describes the policy regarding personal relationships within the Canadian Cadet Organizations (CCO) and should be read in conjunction with Defence Administrative Orders and Directives (DAOD) 5019-1 on Personal Relationships and Fraternization.

DEFINITION – STAFF

2. Staff means Canadian Forces (CF) members, DND civilian employees, contractors, volunteers and Civilian Instructors employed in support of cadets.

SCOPE

3. DND is committed to:
- a. respecting the inherent right of staff members and cadets to form a personal relationship of their choosing;
 - b. respecting the privacy of the personal relationships of staff members and cadets; and
 - c. providing fair and unbiased treatment to persons in the care or under the protection of staff members and preventing the exploitation of vulnerable persons.

PROHIBITED RELATIONSHIPS

4. In order to avoid potential, real or perceived conflicts of interest, relationships of an emotional, romantic or sexual nature between a staff member and a cadet, are not permitted.

ACCEPTABLE RELATIONSHIPS

5. In order to ensure the proper application of the DAOD referenced above, the following shall apply:

RELATIONS PERSONNELLES

OBJET

1. La présente ordonnance décrit la politique en matière de relations personnelles au sein des Organisations de cadets du Canada (OCC) et complète la Directive et ordonnance administrative de la Défense (DOAD) 5019-1 sur les Relations personnelles et la fraternisation.

DÉFINITION - PERSONNEL

2. Personnel désigne les membres des Forces canadiennes (FC), les employés civils du MDN, les entrepreneurs, les bénévoles et les instructeurs civils employés pour soutenir les cadets.

PORTÉE

3. Le MDN s'engage à :
- a. respecter le droit inhérent des membres du personnel et des cadets d'établir les relations personnelles qu'ils souhaitent;
 - b. respecter le caractère privé des relations personnelles des membres du personnel et des cadets; et
 - c. traiter de façon équitable et impartiale les personnes qui sont sous la garde ou la protection de membres du personnel et prévenir l'exploitation des personnes vulnérables.

RELATIONS INTERDITES

4. Afin d'éviter tous conflits d'intérêts éventuels, réels ou perçus, les relations affectives, amoureuses ou sexuelles entre un membre du personnel et un cadet sont interdites.

RELATIONS ACCEPTABLES

5. Afin d'assurer une application efficace de la DOAD susmentionnée, il faut mettre en pratique ce qui suit :

a. an acceptable personal relationship includes:

(1) a family relationship between a staff member and a cadet or between cadets provided the chain of command is duly notified,

(2) an emotional, romantic, sexual or family relationship, including marriage, a common-law partnership or civil union, between two staff members, or

(3) a consensual relationship between two cadets.

a. une relation personnelle acceptable inclut:

(1) une relation familiale entre un membre du personnel et un cadet ou entre cadets, pourvu que les parties en informant la chaîne de commandement,

(2) une relation affective, amoureuse, sexuelle ou familiale, y compris le mariage, l'union de fait et l'union civile, entre deux membres du personnel, ou

(3) une relation consensuelle entre deux cadets.

ROLE OF THE CHAIN OF COMMAND

6. In keeping with professional military values, leaders and the chain of command have a responsibility to uphold standards of conduct in relation to personal relationships through personal example.

PERSONAL CONDUCT

7. Staff members or cadets in an acceptable personal relationship shall refrain from conduct that may be considered inappropriate in a military context at corps/squadrons or CSTCs or during any training, cadet activity or cadet related event in which they are involved. For example, a staff member or cadet while in uniform, in public with another person shall not:

a. hold hands;

b. kiss, except in greeting and farewell; and

c. caress or embrace in a romantic manner.

RÔLE DE LA CHAÎNE DE COMMANDEMENT

6. Dans l'esprit des valeurs qui doivent être celles des militaires de carrière, les chefs et les militaires qui font partie de la chaîne de commandement sont tenus d'observer certaines normes de conduite à l'égard des relations personnelles en prêchant par l'exemple.

CONDUITE PERSONNELLE

7. Les membres du personnel ou les cadets qui entretiennent une relation personnelle acceptable doivent éviter de se conduire d'une façon qui pourrait être jugée inappropriée dans un contexte militaire au corps ou à l'escadron ou au CIEC ou encore, au cours de l'instruction, d'une activité de cadets ou d'un événement en lien avec les cadets auxquels ils participent. Ainsi, un membre du personnel ou un cadet en uniforme qui est avec une autre personne en public ne doit pas :

a. lui tenir la main;

b. l'embrasser, sauf pour la saluer et lui dire au revoir; et

c. la caresser ou la tenir tendrement dans ses bras.

8. Military staff member in a personal relationship with another staff member (military or civilian) shall follow the provisions of DAOD 5019-1 on Personal Relationships and Fraternization.

9. Staff members and cadets shall notify their chain of command of any personal relationship that could compromise the objectives of this order.

OPI: D Cdts 6
Date: Apr 12
Amendment: Ch 4/12

8. Un membre du personnel militaire qui a une relation personnelle avec un autre membre du personnel (militaire ou civil) doit respecter les dispositions de la DOAD 5019-1 concernant les relations personnelles et la fraternisation.

9. Les membres du personnel et les cadets doivent aviser leur chaîne de commandement de toute relation personnelle qui pourrait nuire aux objectifs de la présente ordonnance.

BPR: D Cad 6
Date: avril 12
Modificatif: mod 4/12



CADETS ROYAUX DE L'ARMÉE CANADIENNE

ÉTOILE D'OR

GUIDE PÉDAGOGIQUE



SECTION 3

OCOM M426.02b – FAIRE UNE RANDONNÉE EN VÉLO DE MONTAGNE

Durée totale :

270 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-704/PG-002, *Norme de qualification et plan de l'étoile d'or*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant de l'enseigner.

Tous les cadets doivent disposer d'un récipient pour transporter de l'eau avant le début de la leçon.

Tous les vélos de montagne et les casques utilisés doivent être organisés par grandeur avant le début de cette leçon.

Pour terminer la vérification avant la randonnée, s'assurer d'avoir des pompes et des troussees de réparation de vélo de montagne.

Disposer de matériel de nettoyage pour pouvoir effectuer les vérifications après la randonnée.

Réviser le terrain et les détails cartographiques des sentiers de l'itinéraire de vélo de montagne. Savoir à quels endroits périlleux les cadets peuvent avoir besoin de supervision supplémentaire.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

Une approche expérientielle a été choisie pour cette activité parce qu'elle permet au cadet d'acquérir de nouvelles connaissances et compétences grâce à une expérience directe. Le cadet fait l'expérience du vélo de montagne sur des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire au cours d'une expédition et la décrit à un niveau personnel. Le cadet aura l'occasion de réfléchir et de se pencher sur ce qu'il a observé, senti et pensé en faisant du vélo de montagne et d'évaluer la façon dont cette expérience est liée à ce qu'il a déjà appris et aux expériences futures.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de cette leçon, les candidats doivent avoir fait du vélo de montagne sur des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire au cours d'une expédition.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets soient capables de faire du vélo de montagne sur des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire au cours d'une expédition. Ils doivent travailler en tant que membre d'une équipe d'expédition pour parcourir une distance appréciable au cours de l'expédition. La capacité de pratiquer les techniques de vélo de montagne leur permettra de suivre leur équipe. Le vélo de montagne sur des parties de terrain plus difficiles permettra aux cadets de pratiquer leurs nouvelles habiletés de vélo de montagne tout en perfectionnant leurs habiletés en vélo de montagne précédentes dans un milieu qui les stimule physiquement et mentalement.

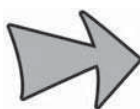
Point d'enseignement 1**Faire du vélo de montagne sur des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire au cours d'une expédition**

Durée : 270 min

Méthode : Apprentissage expérientiel

CONNAISSANCES PRÉALABLES

Le PE de cette leçon se déroule au cours de la partie de vélo de montagne de l'expédition. Dans certains cas, les cadets auront déjà reçu l'instruction et eu l'occasion de pratiquer leurs habiletés de vélo de montagne au cours d'une expédition de l'étoile d'argent / ou au CIEC. L'exigence de réviser les habiletés dépend du niveau d'expérience des cadets et du centre d'instruction d'expédition. Si une révision est nécessaire, il est suggéré qu'elle ait lieu sur l'itinéraire, selon les besoins.

CHOISIR ET AJUSTER UN VÉLO DE MONTAGNE

Depuis la présentation du premier vélo de montagne au milieu des années 70, la conception des vélos a évolué. En quête de nouveaux produits, on a constamment amélioré et perfectionné les matériaux utilisés pour fabriquer les vélos, de même que la conception générale des vélos eux-mêmes. Avec la présentation de nouveaux vélos chaque année par des fabricants clé, l'utilisation de nouveaux matériaux, plus résistants et plus légers, et de conceptions révolutionnaires, tout est en place pour maximiser la vitesse, la puissance et la robustesse.

Bien qu'il soit important d'avoir un vélo de montagne bien conçu, s'il n'est pas bien ajusté pour le cycliste, les avantages de l'excellente conception seront perdus. Avoir un vélo de montagne bien ajusté est important pour pouvoir faire une randonnée efficace, de même que pour la puissance et la sécurité. Lorsqu'un vélo de montagne n'est pas bien ajusté pour le cycliste, le risque de blessures est plus probable.

Choisir un casque

Un casque bien ajusté doit respecter les critères suivants :

- être de niveau et bien droit sur la tête ;
- couvrir le front ;
- être ajusté serré sur la tête, lorsque la mentonnière n'est pas attachée ;
- ne pas glisser lorsqu'on bouge la tête ; et
- les courroies doivent être serrées et se croiser tout juste sous l'oreille.

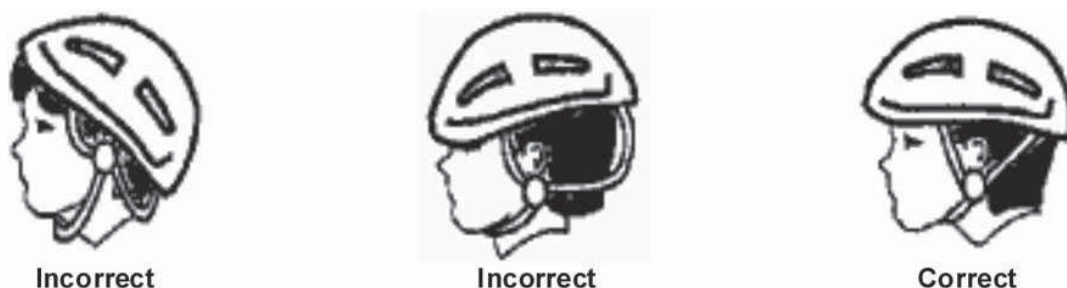
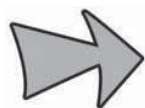


Figure 1 Ajustement approprié du casque

Nota. Tiré de *L'art du cyclisme : Règles de sécurité à l'usage des cyclistes adolescents et adultes* par le ministère des Transports de l'Ontario, 2005, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario.
Extrait le 5 octobre 2007 du site : <http://www.mto.gov.on.ca/English/pubs/cycling/cyclingskills.htm>



La grandeur des casques varie, de très petit à très grand, et il est important d'essayer différentes grandeurs pour s'assurer qu'il est de la bonne dimension.

Ajuster le casque

Un casque ne convient pas nécessairement sans qu'il soit nécessaire d'apporter des ajustements mineurs. Voici certains ajustements de base qu'on peut effectuer pour s'assurer que le casque protégera le cycliste en cas d'accident :

1. ajuster le rembourrage amovible, au besoin, pour que l'ajustement soit ferme et confortable ;
2. centrer la pince au menton, pour qu'elle soit tout juste sous le menton et que la longueur de la courroie soit la même des deux côtés. Pour ce faire, on peut tirer sur la courroie d'un côté à l'autre en la faisant passer à travers le dessous du casque ;
3. ajuster les courroies de côté en les tirant ou en les poussant à travers les rainures. Le curseur doit être reposé juste au-dessous des oreilles, formant un V ;
4. utiliser l'ajusteur arrière, s'il y en a un, en glissant le mécanisme pour l'agrandir ou le réduire; et
5. boucler la pince au menton et s'assurer que deux doigts tout au plus peuvent passer dessous.

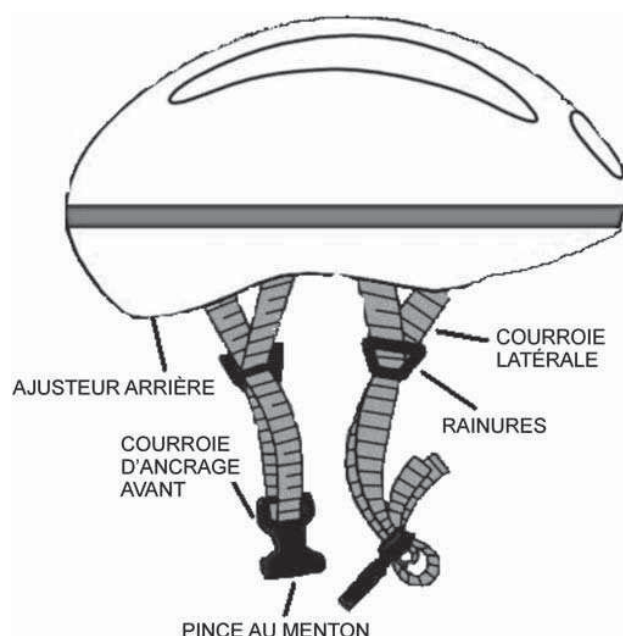


Figure 2 Parties d'un casque

Nota. Tiré de *CPSC Issues New Safety Standard for Bike Helmets*, par l'U.S. Consumer Product Safety Commission. Extrait le 30 octobre 2007 du site <http://www.cpsc.gov/cpscpub/prerel/prhtml98/98062.html>

Choisir un vélo de montagne

Bien que certains fabricants classent leurs vélos de montagne selon les désignations petit, moyen, grand et extra grand, dans la plupart des cas, les dimensions sont données en pouces et fondées sur la longueur des jambes. La dimension du cadre est déterminée par la mesure de la distance à partir du point où la manivelle est fixée au vélo de montagne jusqu'à l'intersection de la tige de selle et du tube horizontal.



Figure 3 Mesures de la dimension

Remarque. Tiré de *Bike Sizing Guide*, par Dynamic Bicycles, 2005, Droit d'auteur 2005 de Dynamic Bicycles, Inc. Extrait le 31 octobre 2007 du site <http://www.dynamicbicycles.com/bikes/sizing.php>

Les étapes suivantes doivent être suivies pour déterminer la dimension d'un vélo de montagne :

1. **Déterminer la dimension à vue.** La première étape pour déterminer la dimension d'un vélo de montagne est d'en choisir un dont la dimension du cadre coïncide avec la taille du cycliste.
2. **Essai d'enfourchement.** L'étape suivante est d'enjamber le vélo de montagne. Il doit y avoir un écart minimal de 5 cm (2 pouces) entre le tube horizontal et l'entrejambe une fois que le cycliste a enjambé le vélo de montagne.
3. **Ajustement de la selle.** Se tenant à côté du vélo de montagne, le cycliste ajustera la hauteur de la selle juste au-dessus de sa hanche en ouvrant le levier de tige de selle, en montant ou en descendant la selle, et en refermant le levier de tige de selle. Le cycliste s'assoira ensuite sur la selle et placera son pied gauche sur la pédale, avec la pointe du pied sur le centre de la pédale. La jambe gauche devrait être presque perpendiculaire, sans que le genou se bloque.

RÉALISER UNE VÉRIFICATION AVANT LA RANDONNÉE À VÉLO

La pratique du vélo de montagne est extrêmement dure pour le vélo et l'équipement. Avant de commencer une randonnée, il est important de passer à travers une liste de vérification pour s'assurer que le vélo est dans le meilleur état possible pour la randonnée. Il semble répétitif de le faire avant chaque randonnée, en particulier lorsqu'une vérification suivant la dernière randonnée a été effectuée; toutefois, il ne faut qu'un câble rompu ou une crevaison pour gâcher une randonnée.

La vérification rapide ABC constitue une façon rapide de se souvenir des parties du vélo de montagne qui doivent être vérifiées pendant une vérification avant une randonnée. Cette dernière vérification consiste en une série de questions que le randonneur doit se poser, relativement à cinq sections du vélo de montagne. Il faut pratiquer la vérification rapide ABC pour pouvoir l'effectuer rapidement et efficacement. Le cycliste corrige tout problème mineur au moment de la vérification avant une randonnée; tous les problèmes majeurs, ou ceux dont la correction exige l'utilisation d'un outil de vélo de montagne, doivent être portés à l'attention du guide de la randonnée pour qu'il s'en occupe.

Air

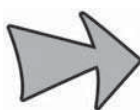
Pendant la première étape de la vérification rapide ABC, le randonneur concentre son attention sur les roues et les pneus du vélo de montagne.

Les pneus sont-ils suffisamment gonflés?

Pour cette vérification, on peut utiliser une pompe à vélo avec un manomètre intégré pour pneus. La pression des pneus d'un vélo de montagne doit se situer entre 35 livres par pouce carré (lb/po²) (240 kpa) et 65 lb/po² (448 kpa).



Lorsqu'on gonfle les pneus, s'assurer que la pression se situe entre 45 et 50 lb/po² (310 et 345 kpa). Il sera ainsi possible de rouler sur des sentiers de diverses conditions.



Pour différentes conditions de sentier, il faut différentes pressions de gonflage des pneus. Sur les surfaces dures, il est plus facile de rouler avec des pneus durs, dont la pression est de 50 à 65 lb/po² (345 à 448 kpa) et inversement, sur les surfaces molles, il est plus facile de rouler avec des pneus mous, dont la pression est de 35 à 40 lb/po² (240 à 275 kpa).

Y a-t-il de l'usure excessive de la bande de roulement ou des entailles sur les flancs des pneus?

Toute boue ou tout débris lâche ou encastré dans la bande de roulement doivent être enlevés. On aidera ainsi à éliminer la possibilité que des objets tranchants traversent le pneu puis la chambre à air, causant ainsi une crevaison.

Freins

Le randonneur doit inspecter les freins avant et arrière du vélo de montagne. Il est important de prendre le temps de vérifier les manettes de frein, de même que le mécanisme de freinage.

Les manettes de frein fonctionnent-elles bien?

Il doit y avoir un espacement d'au moins deux doigts entre chaque manette de frein et le guidon. L'engagement de la manette de frein doit exiger peu d'effort. Si la manette de frein est dure, il faut ajuster les câbles de frein.



Figure 4 Positionnement de la manette de frein

Remarque. Tiré du *Guide du jeune cycliste*, Ministère des Transports de l'Ontario, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/cycling/youngcyclist.htm>

Les freins fonctionnent-ils comme il faut?

Il faut vérifier les freins avant et arrière séparément. Le randonneur doit se tenir à côté de son vélo de montagne et le pousser vers l'avant par le guidon. Lorsqu'il appuie uniquement sur la manette de frein avant, la roue arrière doit lever alors que la roue avant se bloque. Lorsqu'il appuie uniquement sur la manette de frein arrière, la roue arrière doit se bloquer et glisser sur le sol.

Chaîne et manivelle

La chaîne et la manivelle sont les pièces qui font avancer le vélo de montagne. Si elles ne fonctionnent pas correctement, le vélo de montagne sera difficile à manœuvrer et ne se rendra probablement pas très loin.

La chaîne est-elle bien placée et huilée?

La chaîne doit pouvoir se déplacer librement autour des pignons avant et arrière lorsque les pédales tournent, et elle ne doit laisser voir aucun signe de pli ou de tortillement. Il ne doit pas y avoir de signes de rouille sur la chaîne. S'il y en a, une application de lubrifiant devrait éliminer la rouille.



Figure 5 Huiler la chaîne

Nota. Tiré du *Guide du jeune cycliste*, Ministère des Transports de l'Ontario, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/cycling/youngcyclist.htm>

Les pédales tournent-elles librement?

Le cycliste doit lever la roue arrière et faire tourner les pédales avec une main pour vérifier leur fonctionnement.

Mécanisme de démontage rapide

Les leviers de démontage rapide se trouvent aux roues avant et arrière, de même que sur le tube de selle.

Les leviers de démontage rapide des roues fonctionnent-ils?

Ouvrir et fermer les leviers de démontage rapide avant et arrière. Ils doivent être faciles à ouvrir et fermer. Si ce n'est pas le cas, il faut mettre du lubrifiant. S'assurer qu'ils sont complètement serrés après la vérification et qu'ils sont alignés avec les fourches du vélo.



Figure 6 Mauvaise position du mécanisme de démontage rapide, premier exemple

Nota. Tiré du *Guide du jeune cycliste*, Ministère des Transports de l'Ontario, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/cycling/youngcyclist.htm>



Figure 7 Mauvaise position du mécanisme de démontage rapide, deuxième exemple

Nota. Tiré du *Guide du jeune cycliste*, Ministère des Transports de l'Ontario, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/cycling/youngcyclist.htm>



Figure 8 Position correcte du levier de démontage rapide

Nota. Tiré du *Guide du jeune cycliste*, Ministère des Transports de l'Ontario, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/cycling/youngcyclist.htm>

Le levier de démontage rapide de la selle fonctionne-t-il?

Ouvrir et fermer le levier pour s'assurer qu'il est en bon état de fonctionnement. Il doit être facile à ouvrir et fermer. Si ce n'est pas le cas, il faut mettre du lubrifiant. Lorsqu'il est fermé, le levier doit être aligné avec le tube de selle et orienté vers l'arrière du vélo de montagne.

Vérification finale

Enfin, le cycliste doit compléter une vérification finale de son vélo de montagne. Il doit soulever le vélo de 5 à 7 cm au-dessus du sol, puis le laisser tomber de façon contrôlée. Lorsque le vélo retombe, le cycliste doit écouter si des bruits dénotent des pièces lâches (sons métalliques et tintements).

IDENTIFIER LES MESURES DE SÉCURITÉ À RESPECTER LORSQU'ON FAIT DU VÉLO DE MONTAGNE

La sécurité lorsqu'on fait du vélo de montagne relève d'une combinaison de bon sens, de prise de risques fondée et d'une dose suffisante de bon jugement. Il est beaucoup plus facile de prévenir les blessures que d'obtenir des soins médicaux après un accident. En respectant les règlements de sécurité sur les sentiers et sur la route, on s'assure d'une randonnée sécuritaire non seulement pour le cycliste, mais également pour les autres utilisateurs du sentier.



Trouver les règles et règlements de sécurité à vélo de montagne qui s'appliquent à sa province ou son territoire pour les communiquer aux cadets, en plus du matériel présenté dans le présent PE.

Chaque province et territoire ont leurs propres règles et règlements relatifs à la sécurité à vélo de montagne. Puisque les vélos constituent les plus petits véhicules sur la route, il est important qu'en tout temps, les cyclistes soient le plus visible possible pour les autres utilisateurs de la route.

Codes concernant la route

Chaque province possède des règlements de la route qui forment les lois dans la province. En Ontario, ces règlements sont énumérés dans le *Code de la route*.

Voici certaines règles importantes que les cyclistes doivent connaître :

- Un vélo de montagne est un véhicule et les mêmes droits et obligations s'appliquent aux cyclistes qu'aux autres usagers de la route.
- Il faut s'arrêter aux feux de circulation rouges et aux panneaux d'arrêt, et se déplacer dans le sens indiqué sur les rues à sens unique.
- Un vélo de montagne est un véhicule lent et doit rouler le plus à droite possible, sauf pour virer à gauche ou dépasser. Rouler suffisamment loin de la bordure pour pouvoir rouler en ligne droite.
- Le cycliste ne doit jamais compromettre sa sécurité pour satisfaire à un automobiliste; il doit utiliser n'importe quelle partie de la voie s'il est plus sécuritaire de le faire.
- Arrêter aux passages pour piétons et marcher à côté de son vélo de montagne pour les traverser.
- Arrêter aux autobus scolaires lorsque les signaux supérieurs clignotent et que le panneau d'arrêt est déployé.
- Arrêter à 2 mètres derrière les portes d'un tramway et attendre que les passagers soient montés à bord ou qu'ils aient atteint la bordure.
- Ne pas attacher un vélo de montagne à un véhicule pour se faire « remorquer ».
- Ne pas rouler en vélo sur les autoroutes, les routes expresses ou les routes où un panneau interdit l'accès aux vélos.
- Les cyclistes doivent s'identifier correctement lorsqu'ils sont arrêtés par la police après avoir enfreint un règlement de la circulation.

Signalisation

Lorsque les cyclistes circulent sur une route, ils doivent veiller à ce que les conducteurs de véhicules motorisés sachent en tout temps quelle direction ils vont prendre. Un virage surprise devant une voiture est dangereux à la fois pour le cycliste et le conducteur. En enseignant aux cyclistes les bons signaux de la main, on les aide à éliminer certains risques liés à la circulation à vélo de montagne sur les routes.



Figure 9 Signaux de la main

Nota. Tiré du *Guide du jeune cycliste*, Ministère des Transports de l'Ontario, Droit d'auteur 2005 par le gouvernement de l'Ontario. Extrait le 5 octobre 2007 du site : <http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/cycling/youngcyclist.htm>

Discipline du cycliste

Que l'on roule à vélo de montagne sur les rues secondaires de la ville ou sur un sentier à deux voies dans une aire de conservation, on s'assurera que les autres sont en sécurité en faisant preuve de prévenance envers

eux. La discipline du cyclisme comporte plusieurs facettes qui ont trait à divers aspects du vélo de montagne, qu'il s'agisse de l'organisation de randonnées individuelles et en groupe, ou des procédures d'arrêt et de départ.

Les randonnées de groupe constituent l'une des façons les plus sécuritaires de faire du vélo. Il est important de se rappeler que chaque cycliste est responsable de la personne qui le suit. Il faut toujours garder à l'œil le cycliste derrière soi. Si on ne l'aperçoit plus, il faut s'arrêter et attendre un moment. S'il ne se montre pas après un délai raisonnable, il faut demander aux cyclistes devant de s'arrêter et de retourner en arrière pour chercher le cycliste manquant.

Voici quelques conseils de sécurité à retenir lorsqu'on fait une randonnée en groupe :

- Former le plus possible une file simple lorsqu'on circule sur les routes et les sentiers.
- Le premier cycliste doit signaler les virages, les obstacles et les changements de vitesse au reste du groupe en faisant des signaux de la main et en criant des commandements.
- Sur un terrain plat, garder une distance minimale d'un mètre entre les cyclistes du groupe.
- Sur une pente descendante, garder une distance minimale de trois mètres entre les cyclistes.
- Sur une pente ascendante, former une file simple et demeurer à droite.
- Lorsque le groupe s'arrête, veiller à ce que tous les membres soient situés complètement hors du sentier ou de la route.
- Lorsqu'ils sont arrêtés, tous les membres du groupe doivent descendre de leur vélo de montagne, le placer de manière à ce qu'il soit face à la route, fermer les rangs et se tenir du côté gauche de leur vélo de montagne.
- Si le groupe est nombreux et qu'il circule sur des routes, il doit se diviser en petits groupes d'environ dix personnes; ces groupes doivent garder entre eux une distance minimale d'un kilomètre pour permettre aux véhicules de circuler.
- Pour traverser une route, les membres du groupe doivent être alignés parallèlement à l'autre côté de la route, puis ils doivent traverser en ligne en marchant à côté de leur vélo de montagne.

EXÉCUTER LES TECHNIQUES DE VÉLO DE MONTAGNE

Freinage

Le freinage ne sert pas uniquement à s'arrêter, mais aussi à ralentir et à contrôler le vélo sur les routes et les sentiers. Il est important qu'un cycliste soit en mesure de déterminer la quantité de pression nécessaire et le moment de l'appliquer dans diverses situations sur les routes et les sentiers. Ces connaissances permettront d'assurer la sécurité personnelle, de même que celle des autres cyclistes et utilisateurs des sentiers.

La manette de frein gauche contrôle le frein avant, et la manette droite, le frein arrière. La plus grande partie du freinage est appliquée par la main droite pour les freins arrière, et la main gauche vient appuyer cette fonction au besoin.

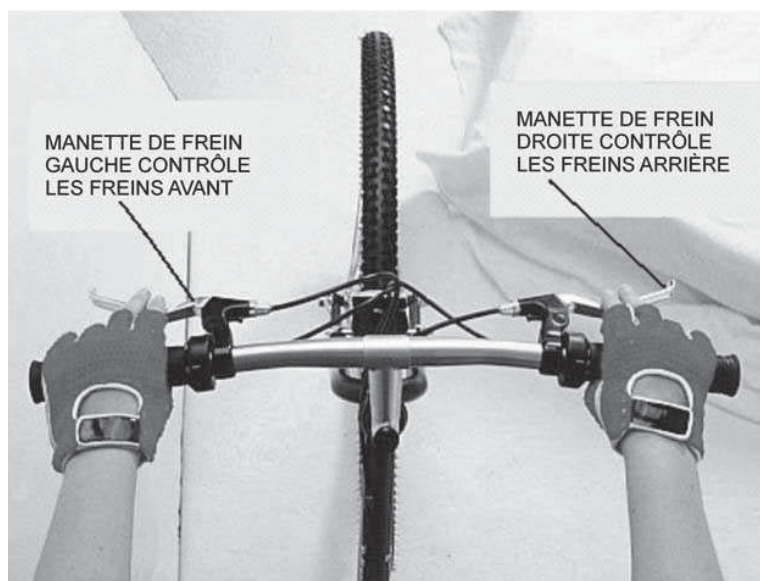


Figure 10 Positionnement des mains sur les manettes de frein

Nota. Tiré de *Sports, Games, Recreation, Mountain Biking*, par DK Images, Droit d'auteur 2007 par DK Limited. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.dkimages.com/discover/Home/Sports-Games-Recreation/Outdoor-Adventure/Mountain-Biking/index.html>



Les cyclistes doivent utiliser les deux manettes de frein. Elle permet d'arrêter le vélo de montagne, mais l'élan avant peut propulser le cycliste vers l'avant des guidons et du vélo de montagne et lui causer des blessures.

Changement de vitesse

En vélo de montagne, les caractéristiques du terrain peuvent changer rapidement. La capacité de faire un changement de vitesse juste au bon moment est une technique essentielle à maîtriser. Des changements de vitesse appropriés font la différence entre une randonnée aisée et facile et une randonnée éprouvante et difficile. Les composantes de changement de vitesse comprennent des vitesses préréglées et des dérailleurs intégrés au plateau et aux pignons pour aider la chaîne à se déplacer sans problèmes d'une vitesse à l'autre. Le cycliste doit passer à la bonne vitesse au bon moment.

Les changements de vitesse règlent la charge au pédalier que le cycliste peut adapter en fonction des caractéristiques du terrain. Une vitesse est définie par le nombre de dents sur le pignon utilisé.

Rapport d'engrenage

Le rapport d'engrenage est le rapport entre le plateau avant et la cassette arrière utilisée. Si le plateau et le pignon ont le même nombre de dents, la roue arrière tournera une fois pour chaque tour de pédale et le rapport sera de 1 : 1. Si le plateau a plus de dents que le pignon, par exemple 34 par rapport à 17, alors le rapport sera de 2 : 1 et la roue arrière tournera deux fois pour chaque tour de pédale. Le rapport d'engrenage peut aussi être négatif, par exemple si le pignon arrière a plus de dents que le plus petit plateau, ce qui fera tourner la roue arrière plus lentement que les pédales.



Pédalier, à l'avant



Cassette, à l'arrière

Figure 11 Pédalier, à l'avant et cassette, à l'arrière

Nota. Tiré de *Sports, Games, Recreation, Mountain Biking*, par DK Images, Droit d'auteur 2007 par DK Limited. Extrait le 5 novembre 2007 du site <http://www.dkimages.com/discover/Home/Sports-Games-Recreation/Outdoor-Adventure/Mountain-Biking/index.html>

En général, les vélos de montagne ont deux ou trois plateaux à l'avant et sept à neuf pignons à l'arrière. Chacun de ces pignons a une valeur numérique qui est liée à un numéro du mécanisme de changement de vitesse sur le guidon.

Pédalier

Les vitesses du pédalier sont numérotées de un à trois. Le plus gros plateau du pédalier, le numéro trois, se trouve à l'extérieur de l'ensemble alors que le plus petit plateau, le numéro un, se trouve à l'intérieur.

Le plus gros plateau est utilisé pour pédaler sur les terrains plats, à haute vitesse, en descente et sur une route. Le plateau intermédiaire du pédalier est utilisé pour la plupart des situations hors route, y compris les voies uniques, les petites collines et les descentes accidentées. Le plus petit plateau du pédalier est utilisé pour les montées abruptes et les terrains d'un niveau de difficulté technique très élevé.

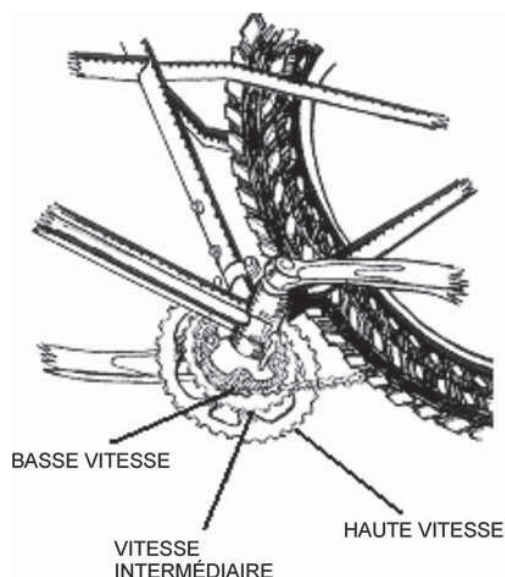


Figure 12 Plateaux avant

Nota. Tiré de *Your First Mountain Bike Moves : Shifting Gears*, par Gorp, 2007, Droit d'auteur 2007 par Orbitz Away LLC. Extrait le 7 novembre 2007 du site http://www.gorp.away.com/gorp/publishers/menasha/how_ride5.htm

Cassette

La cassette est numérotée de 1 à 9, à partir de l'intérieur, le côté le plus près du cadre, vers l'extérieur. Les pignons intérieurs, soit les plus gros, correspondent aux vitesses basses, qui sont les plus faciles et qui sont utilisées principalement pour monter des côtes et pour traverser des terrains accidentés. Les pignons extérieurs, soit les plus petits, correspondent aux vitesses les plus hautes et les plus difficiles, qui sont utilisées pour gagner de la vitesse sur un terrain plat.

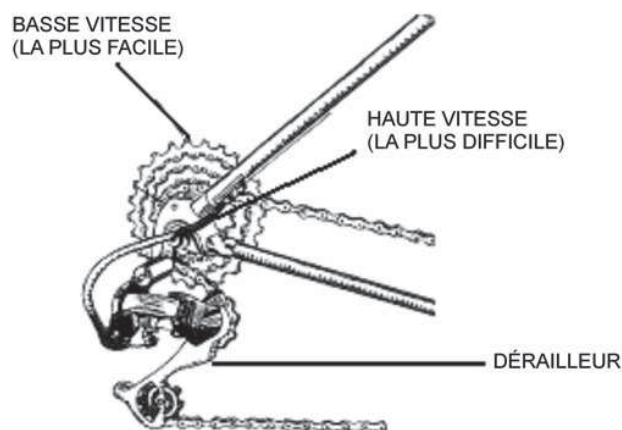


Figure 13 Cassette arrière

Nota. Tiré de *Your First Mountain Bike Moves : Shifting Gears*, par Gorp, 2007, Droit d'auteur 2007 par Orbitz Away LLC. Extrait le 7 novembre 2007 du site http://www.gorp.away.com/gorp/publishers/menasha/how_ride5.htm



La chaîne du vélo de montagne ne doit jamais se trouver simultanément sur les plus gros pignons à l'avant et à l'arrière. Ces positions exercent une énorme tension sur la chaîne puisqu'elle passe alors d'une ligne droite à une ligne diagonale.

Changement de vitesse

Le contrôle des manettes de dérailleur ressemble à celui des manettes de frein : la manette de dérailleur gauche contrôle les plateaux du pédalier à l'avant, alors que la manette de dérailleur droite contrôle les pignons de la cassette à l'arrière. Lorsqu'on pousse sur la manette de dérailleur, le dérailleur, avant ou arrière, déplace la chaîne d'un pignon à un autre.



Figure 14 Manette de dérailleur droite

Nota. Tiré de *Suspension Mountain Bikes* par 2 Wheel Bikes. Extrait le 7 novembre 2007 de <http://www.2wheelbikes.com/suspension-mountainbikes/sm3000-mountain-bike.html>

Toutes les vitesses des vélos de montagne sont indexées, ce qui signifie qu'elles sont préréglées et qu'elles s'enclenchent au bon endroit lorsque la manette de dérailleur est activée. La plupart des vélos de montagne ont un indicateur visuel des deux côtés, qui montre à quelle vitesse le vélo est embrayé.

Si on pousse la manette de dérailleur, la chaîne se déplace sur un plateau ou un pignon plus gros, parce que le mouvement se fait contre la tension ressort du dérailleur. Le cycliste doit pousser la manette de dérailleur plus loin que le point d'arrêt, pour que la chaîne puisse se déplacer jusqu'au plateau ou au pignon plus gros. Pour ce faire, il utilise son pouce, parce qu'il est plus fort que son index.

Le passage à un plateau ou à un pignon plus petit est plus facile, parce que la manette relâche la tension ressort, permettant ainsi au dérailleur de tomber naturellement en position. Pour effectuer ces changements de vitesse, le cycliste utilise son index pour tirer le levier vers lui.

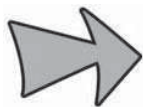
Il est possible de changer plus d'une vitesse à la fois. Pour ce faire, le cycliste effectue une série de déclics ou un seul mouvement, selon le type de mécanisme de changement de vitesse dont le vélo de montagne est équipé.

Il faut se souvenir de plusieurs points importants lorsqu'on change de vitesse :

- Il n'est pas possible de changer de vitesse si les pédales ne sont pas en mouvement.
- Les pignons servent aux petits changements de vitesse, comme dans le cas où le cycliste monterait une colline longue et graduelle.
- Les plateaux servent aux plus gros changements de vitesse, comme pour la descente à partir du sommet d'une colline.
- La vitesse idéale pour commencer à rouler se trouve quelque part au milieu de la cassette, au quatrième ou au cinquième pignon, et au plateau intermédiaire.

Montée des côtes

La montée des côtes en vélo de montagne représente un défi et ce véhicule a été conçu précisément pour pouvoir relever ce défi. Avec ses pneus larges et à crampons, le positionnement du cycliste au-dessus de la roue arrière et son nombre accru de vitesses, le vélo de montagne est techniquement apte à monter des collines.

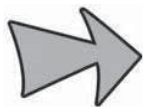


Un vélo de montagne peut monter des pentes inclinées à près de 45 degrés sur des terrains très accidentés.

La capacité de monter une côte est influencée par deux facteurs : la puissance et l'équilibre. L'équilibre s'apprend par la sensibilisation et la pratique, alors que la puissance s'acquiert par la répétition de la compétence, et la force musculaire et cardiovasculaire.

Certains facteurs ont une incidence sur la technique du cycliste pendant qu'il tente de monter une côte.

Position. Le centre de gravité d'un vélo de montagne et d'un cycliste se trouve au niveau de l'abdomen de ce dernier. Pendant la montée d'une colline, le centre de gravité doit se déplacer vers l'avant du vélo pour permettre au cycliste de conserver son équilibre. Le cycliste doit transférer le poids de son corps vers l'avant du vélo de montagne à mesure que la pente devient plus raide, sans quoi le poids sur le pneu avant sera insuffisant et la roue lèvera, causant ainsi une chute du cycliste.



Le centre de gravité est le point où tout le poids d'un objet est concentré.



Figure 15 Position de montée appropriée

Nota. Tiré de *The Complete Mountain Bike Book* (page 51), par T. Brink, 2007, Camden, Maine, Ragged Mountain Press. Droit d'auteur 2007 par New Holland Publishers Ltd.



Il peut sembler plus facile de se lever de la selle lorsqu'on monte des côtes, mais cela requiert plus de puissance et d'énergie de la part du cycliste. Le maintien du corps vers le bas et l'avant tout en demeurant sur la selle constitue une position beaucoup plus efficace pour monter une côte.

Changement de vitesse. Compte tenu de la raideur d'une colline, il peut être acceptable que la chaîne soit sur le plateau intermédiaire du pédalier, position deux. En ce qui a trait à la cassette arrière, cela dépend davantage de la pente de la colline. À l'approche d'une colline, il est recommandé de commencer à passer à une vitesse intermédiaire, comme au quatrième ou au cinquième pignon. Une fois que le cycliste aura commencé à monter, il devra continuer à passer à des basses vitesses, en fonction de sa capacité de maintenir la puissance sur les pédales. Ne pas oublier que pour changer de vitesse, les pédales doivent être en mouvement et que plus la pente est raide, plus il est difficile à pédaler.

Descente des côtes

La descente des côtes est une question de laisser la gravité faire son travail, tandis que le cycliste se concentre sur le freinage et la répartition du poids. Il s'agit d'une combinaison d'équilibre et d'application des freins au bon moment. Les cyclistes doivent toujours être prévoyants et être conscients des terrains difficiles, des virages, des obstacles et des autres cyclistes qui peuvent se trouver sur le sentier. Il est essentiel d'appliquer les freins suffisamment pour contourner ou traverser les obstacles, mais il ne faut pas le faire de façon trop brusque, sinon le cycliste pourrait perdre complètement son élan dans la côte.

Position. Lors de la descente d'une côte, il est essentiel que le centre de gravité du cycliste ne dépasse pas la moitié avant du tube supérieur du vélo de montagne. Si ce point est dépassé, le cycliste peut passer par-dessus le guidon. Le cycliste doit déplacer le poids de son corps vers l'arrière du vélo de montagne, tout en se baissant le plus possible et en étirant ses bras de façon qu'ils soient presque droits devant lui. Dans certains cas et selon la raideur de la pente, le cycliste voudra peut-être glisser son derrière en arrière de la selle pour plus de stabilité.



Figure 16 Position de descente appropriée

Nota. Tiré de *Suspension Mountain Bikes* par 2 Wheel Bikes. Extrait le 7 novembre 2007 de <http://www.2wheelbikes.com/suspension-mountainbikes/sm3000-mountain-bike.html>

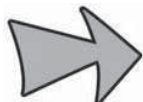
Changement de vitesse. Les changements de vitesse ne sont pas aussi importants pendant la descente d'une côte que pendant sa montée. L'élément clé dont il faut se rappeler est que la descente d'une côte donne un élan et qu'il faut maintenir sa vitesse une fois rendu en bas de la côte. Pour ce faire, il faut être prévoyant et passer aux vitesses qui permettront de maximiser son élan. Sur le pédalier, la chaîne doit être sur le plus gros plateau et sur la cassette, elle doit être sur la plus haute vitesse, soit le huitième pignon. Il pourrait être nécessaire de passer à des basses vitesses une fois que l'élan de la colline commence à se perdre et qu'il est plus difficile à pédaler.



En descente, le cycliste doit contrôler sa vitesse en appliquant une pression uniforme, au besoin, sur les freins avant et arrière. Ses mains doivent demeurer sur les manettes de frein pendant la durée de la descente et il doit être prêt à freiner à tout moment.

DISCUTER DU VÉLO DE MONTAGNE SUR DES SENTIERS DE NIVEAU INTERMÉDIAIRE

Les sentiers de vélo de montagne sont classés par des organismes de vélo de montagne. La communauté de vélo de montagne a été très perspicace pour établir des critères cohérents afin de classer tous les types de sentier de vélo de montagne : usage multiple, usage simple, à deux voies et à voie simple.



La *International Mountain Bicycling Association (IMBA)* a mis au point une méthode de base qui permet de classer la difficulté technique des sentiers récréatifs. Le système est une adaptation du *International Trail Marking System* (système international de classement des sentiers), utilisé dans les centres de ski à travers le monde.

Le système de classement du niveau de difficulté des sentiers de l'IMBA a été créé pour les raisons suivantes :

- aider les utilisateurs des sentiers à prendre des décisions éclairées ;
- encourager les visiteurs à utiliser des sentiers dont le niveau de difficulté correspond à leur niveau d'expertise ;
- gérer le risque et réduire le plus possible le nombre de blessures ;
- améliorer l'expérience de plein-air d'une grande diversité de visiteurs ; et
- aider à la planification des sentiers et des systèmes relatifs aux sentiers.

Les sentiers pour vélo de montagne, conformément au *Trail Difficulty Rating System* (système de classement de la difficulté technique des sentiers de l'IMBA, ont été classés en trois classes selon la largeur du sentier, sa surface, son inclinaison, ses obstacles et ses caractéristiques techniques.

La CCM a élaboré son propre système de classification qui conjoint les classes semblables à celles de l'IMBA, soit les sentiers de familiarisation, les sentiers intermédiaires et les sentiers avancés.

Sentiers de niveau intermédiaire. Les sentiers de niveau intermédiaires sont définis comme ayant une surface molle avec des obstacles mineurs comme des racines et des roches, avec une variété de pentes modérées qui demandent des techniques d'ascension et de descente. Les sentiers de niveau intermédiaire se conforment à la classe « plus difficile » de l'IMBA.

Une partie de l'attraction du vélo de montagne sur les sentiers de niveau intermédiaires est l'imprévisibilité du terrain et des obstacles qui peuvent survenir. Le cycliste doit tenir compte et mettre en œuvre les considérations suivantes lorsqu'il circule sur des sentiers de niveau intermédiaire :

- la position du corps,
- la vitesse, et
- le contrôle.

Adopter la bonne position du corps

La position du corps d'un cycliste est un élément clé de la réussite de la randonnée sur des sentiers de niveau intermédiaire. Dans la plupart des cas, la position du corps dépend de la bonne manipulation du centre de gravité du cycliste en relation au type de terrain et aux obstacles traversés.



Le centre de gravité. Le point où tout le poids d'un objet est concentré. Le centre de gravité d'un vélo et d'un cycliste se trouve au niveau de l'abdomen de ce dernier.



Demander aux cadets de se mettre debout, les jambes écartées de la largeur des épaules, de repérer leur nombril et de se pencher comme s'ils étaient sur un vélo de montagne. Leur demander de faire des déplacements d'un côté à l'autre et de l'avant à l'arrière, toujours en position de cycliste, et de voir si leur équilibre change lorsque leur centre de gravité se déplace. Ils peuvent avoir besoin d'un partenaire pour cette activité.

L'adoption de la bonne position sur un vélo de montagne peut faire la différence entre traverser un obstacle avec succès et tomber du vélo de montagne. Les cyclistes utilisent une position normale « d'attaque » ou « prête » et l'ajustent selon le terrain et les obstacles rencontrés. La position d'attaque ou prêt est :

- les coudes pliés vers l'extérieur,
- la tête haute,
- le menton vers le bas,
- le centre de gravité bas, et
- le siège légèrement au dessus de la selle.

Contrôler la vitesse

Pour bien traverser les obstacles et les différents terrains qui se trouvent sur les sentiers de niveau intermédiaire, un cycliste doit être capable de comprendre et contrôler sa vitesse de façon efficace. L'élan est un allié, qui sans lui, rendrait presque impossible de rouler sur des pierres, des billots, des racines ou dans la boue. Plusieurs nouveaux cyclistes qui n'ont pas encore acquis leur confiance ni la technique ralentissent lorsqu'ils s'approchent d'un obstacle car ils ont peur. Cependant, s'ils gardaient une vitesse constante ou qu'ils accéléreraient, ils pourraient surmonter l'obstacle facilement. La vitesse est contrôlée par un freinage efficace et de bons changements de vitesse. Ces deux techniques se perfectionnent avec la pratique et l'expérience.

Freinage. La compréhension des nuances subtiles de la façon dont les freins avant et arrière fonctionnent lorsqu'ils sont enclenchés ensemble est une facette importante de la randonnée sur des sentiers de vélo de montagne de niveau intermédiaire.

Changement de vitesse. Le changement de vitesse est une technique qui est contrôlée individuellement par chacun des cyclistes, selon sa technique, sa capacité physique et sa force. La connaissance individuelle de l'efficacité des vitesses est essentielle pour traverser des obstacles et divers terrains.

Garder le contrôle

Pour assurer la sécurité sur les sentiers de niveau intermédiaire, un cycliste doit toujours être en contrôle. Il est possible de garder le contrôle en :

- étant conscient du centre de gravité et en réglant la position du corps en conséquence ;
- gardant une prise détendue mais ferme du guidon ; et
- gardant la tête haute, en regardant à quel endroit le cycliste veut aller.



Une des techniques la plus difficile à acquérir pour un cycliste est de garder la tête haute et de regarder en avant. Au début, cela peut sembler forçant, mais le fait de regarder en avant et non au sol assurera le succès.

TERRAIN AVEC OBSTACLES QUI PEUVENT ÊTRE RENCONTRÉS SUR DES SENTIERS DE NIVEAU INTERMÉDIAIRE

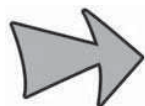
Les cyclistes doivent connaître les différents types de terrains et les obstacles qu'ils peuvent rencontrer lorsqu'ils font une randonnée sur un sentier de niveau intermédiaire, car ils pourront se préparer à exécuter les habiletés techniques nécessaires pour passer par-dessus ces sections de terrain ou obstacles.

Terrain

Le Multidictionnaire de la langue française définit le terrain comme une étendue de terrain ou un espace de terre que l'on considère du point de vue de son affectation ou un endroit où se déroule une activité, spécialement aménagé pour cette activité.

Voici une liste des différents types de terrain que peut rencontrer un cycliste sur un sentier de niveau intermédiaire et sur lesquels il devra passer :

- de l'herbe,
- de la boue,
- du sable,



Aussitôt qu'il y a une profondeur de plus de quelques centimètres de sable, on croirait faire une randonnée en vélo de montagne dans la mélasse.

- de l'eau, et
- du gravier.

Une des surfaces la plus difficile à maîtriser à vélo de montagne est l'herbe humide sans sentier marqué. Les traverses de rivière et de ruisseau peuvent être dangereuses selon la profondeur et doivent seulement être traversées aux points les moins creux. Lors de la traversée, pousser le vélo de montagne.

Les obstacles

Le Multidictionnaire de la langue française définit un obstacle comme une personne ou une chose qui empêche de progresser.

Voici une liste des différents obstacles que peut rencontrer un cycliste sur un sentier de niveau intermédiaire et sur lesquels il devra passer :

- les rochers,
- les racines,
- les billots,
- les ornières,
- les crevasses, et
- les nids de poule.

Les rochers secs ne présentent pas trop de difficulté pour les cyclistes, ils demandent seulement de ne pas perdre l'élan. Par contre, la pluie et la mousse rendent la randonnée très imprévisible. Les rochers mouillés ou présentant de la mousse enlèvent de la traction et peuvent faire tourner une roue dans la direction contraire de l'endroit où le cycliste voulait aller. Les racines sèches sont glissantes et dangereuses lorsqu'elles sont mouillées.

FAIRE DU VÉLO DE MONTAGNE SUR DIFFÉRENTS TYPES DE TERRAIN

Une partie de l'intérêt de la randonnée en vélo de montagne sur des sentiers tout terrain est l'imprévisibilité que ces types de sentiers offrent : Un bon sentier de vélo de montagne conjoint différents types de terrain comme de l'herbe, de la boue, du sable, de l'eau et du gravier, qui mettront le cycliste au défi du début à la fin. Plusieurs cyclistes détestent ne pas être assis sur leur vélo de montagne et détestent marcher à côté de leur vélo de montagne. Connaître les complexités à traverser différents types de terrain en vélo de montagne limitera les occurrences de tels événements.

Brins d'herbe

L'herbe étant une surface qui change continuellement, le vélo de montagne réagira différemment si elle est nouvelle, usée, sèche ou mouillée. Un cycliste devra adapter sa technique de randonnée en fonction de ces conditions. Sur une herbe courte et sèche, les pneus du vélo de montagne peuvent bien s'agripper et le cycliste aura peu de difficulté à contrôler son vélo de montagne. Cependant, il y aura un effet sur l'adhérence si l'herbe est usée ou mouillée.

La randonnée à vélo de montagne sur une herbe mouillée ou usée est difficile car l'adhérence des pneus sur le sol est diminuée. Les considérations suivantes devraient être prises en compte :

- rester sur la selle lors de l'ascension des pentes ;
- choisir une vitesse intermédiaire à une basse vitesse pour empêcher que les roues glissent;
- freiner légèrement ; et
- faire attention aux racines car elles sont glissantes et peuvent dissimuler de l'eau et des trous qui ne sont pas visibles.

Boue

La boue est un type de terrain que les cyclistes recherchent et redoutent en même temps. Si on les compare à des sentiers secs, les sentiers boueux rendent la randonnée beaucoup plus difficile et demandent des habiletés

techniques plus importantes pour que la randonnée soit plus facile, rapide et plaisante. Les pneus de vélo de montagne ont beaucoup moins de traction et d'adhérence lorsqu'ils traversent de la boue que lorsqu'ils sont sur un sentier sec. La boue ralentit la vitesse et l'élan du cycliste et encrasse les vitesses et les freins.

Il faut garder à l'esprit les considérations suivantes lors de la randonnée en vélo de montagne dans la boue :

- Si possible, enlever de l'air des pneus. La surface d'adhérence sera donc plus large.
- Exécuter toutes les actions de façon aussi douce que possible.
- Rester assis sur la selle.
- Déplacer le centre de gravité vers le centre du vélo de montagne (au-dessus du boîtier de pédalier).
- Passer à une basse vitesse (p. ex., 1 : 4, 1 : 6, 2 : 3, 2 : 4).



Boîtier du pédalier. Le boîtier du pédalier est le palier d'axe autour duquel les pédales et les manivelles tournent pour faire bouger la chaîne.

Sable

Le sable est une surface extrêmement difficile à traverser. Le sable est habituel dans les zones côtières mais peut aussi se trouver sur les sentiers à l'intérieur du pays. Lorsque la température est sèche, le sable peut se trouver sur les sentiers érodés et bien utilisés. Le sable est très mou alors il est difficile pour les pneus de s'y enfoncer, ce qui limite sévèrement l'adhérence et affecte l'élan. Les cyclistes doivent s'assurer qu'ils ne calent pas dans le sable et qu'ils ne perdent pas de vitesse afin de traverser la partie sablonneuse.

Il faut garder à l'esprit les considérations suivantes lors de la randonnée en vélo de montagne dans le sable :

- À l'approche d'une partie sablonneuse du sentier, rechercher un chemin déjà établi et le suivre.
- Approcher le sable à une bonne vitesse.
- Ne pas mettre de poids sur la roue avant en déplaçant le centre de gravité vers le centre du vélo de montagne (au-dessus du boîtier de pédalier).
- Passer à une vitesse intermédiaire (p. ex., 1 : 6, 2 : 4, 2 : 5).
- Pédales aussi doucement que possible pour éviter que les roues patinent.
- Garder le guidon aussi droit que possible en utilisant les épaules et le haut du corps pour guider le vélo de montagne plutôt que de tourner le guidon.

Eau

Il est toujours possible que le cycliste croise un cours d'eau quelconque sur un sentier. L'eau peut être une grande flaque, un petit ruisseau ou une grosse rivière. Lors d'un passage sur de grosses roches recouvertes d'eau, il est préférable de traverser directement dans le ruisseau car l'eau y sera plus propre et ce sera moins glissant.

Il faut garder à l'esprit les considérations suivantes lors de la randonnée en vélo de montagne dans l'eau :

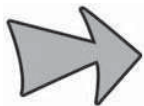
- S'approcher de l'eau en allant à une vitesse moyenne à élevée pour s'assurer de maintenir l'élan pendant la traversée.
- Faire attention car il se peut que le sol sous l'eau soit mou et glissant.
- Tenir fermement le guidon tout en exécutant des mouvements en douceur et contrôlés.

- Déplacer le centre de gravité vers le centre du vélo de montagne (au-dessus du boîtier de pédalier).
- S'il est impossible de savoir la profondeur de l'eau, descendre du vélo et pousser ou transporter le vélo de montagne.



Figure 17 Traverser de l'eau en vélo de montagne

Nota. Tiré de *Sports, Games, Recreation, Mountain Biking*, par DK Images, Droit d'auteur 2008 par DK Limited. Extrait le 20 novembre 2008 du site <http://www.dkimages.com/discover/Home/Sports-Games-Recreation/Outdoor-Adventure/Mountain-Biking/index.html>



Dans certains cas, il est plus facile de traverser un terrain difficile à pied que sur le vélo de montagne. Un cycliste doit être au courant de cette possibilité et prendre une décision selon son propre niveau d'habileté technique et le type de terrain qui se trouve devant lui.

Le processus suivant doit être utilisé pour transporter un vélo de montagne sur l'épaule :

1. Se tenir debout à côté du vélo de montagne.
2. Garder le vélo de montagne stable en mettant la main gauche (droite) sur le guidon.
3. Plier les genoux et s'accroupir pour mettre le bras droit (gauche) à travers le cadre.
4. Se lever debout en posant le tube supérieur sur l'épaule droite (gauche).
5. Garder le vélo de montagne stable en tenant la tige ou le guidon.
6. Utiliser le bras opposé comme contrepoids pour rester en équilibre lors de la marche ou la course.

Gravier

Le gravier est généralement une surface imprévisible à traverser. Il se forme habituellement en plaques et il est très difficile à voir. Il est également difficile de déterminer sa profondeur. La meilleure façon d'attaquer le gravier est de l'éviter. Opter pour une solution de rechange.



Sur les sentiers occupés, le gravier se fait généralement pousser sur une partie extérieure du sentier. Cela permet au cycliste d'éviter le gravier s'il reste dans le milieu du sentier.

Si un cycliste doit passer dans du gravier, il est important qu'il effectue des mouvements en douceur et contrôlés. Des changements de direction soudains et un freinage abrupt peuvent faire en sorte que les roues glissent et que le cycliste ait un accident.

EXÉCUTER LES TECHNIQUES AVANCÉES DE VÉLO DE MONTAGNE

Chuter en vélo de montagne

Il y a une bonne façon et une mauvaise façon de chuter en vélo de montagne. Lorsqu'une personne fait une chute, son instinct naturel est de se protéger en mettant les bras devant pour essayer d'absorber la chute. Cette méthode ne fonctionne pas et cause habituellement des blessures aux endroits suivants : aux pouces, aux doigts, à la main, au bras ou à la clavicule.

Pour chuter correctement, exécuter un roulement des épaules en :

1. poussant le vélo de montagne loin du corps ;
2. camouflant les bras et la tête vers le torse ;
3. touchant le sol avec l'épaule en premier ; et
4. roulant.

Saut au-dessus du billot

L'habileté technique la plus utile en tant que cycliste est de « planer », soit être capable de soulever les roues du sol une à la fois ou les deux en même temps. L'une des principales raisons qu'un cycliste voudrait soulever sa roue avant du sol est la vitesse. Si la roue avant du vélo de montagne frappe un obstacle sur un sentier, l'élan sera perdu et la vitesse sera ralentie.



Plusieurs cyclistes débutants essayeront de soulever la roue avant en soulevant simplement le guidon d'un coup sec avec leurs bras. Bien que cette méthode fonctionne, elle n'est pas très efficace car la roue avant se soulèvera très légèrement du sol étant donné qu'il y a seulement un petit espace avant que les mains du cycliste frappent son torse.

Voici les étapes pour exécuter un saut par-dessus un billot :

1. Adopter la position d'attaque.
2. Mettre le vélo de montagne à une vitesse intermédiaire (p. ex., 2 : 5 ou 2 : 6).
3. Pédaler en direction de l'obstacle à une vitesse moyenne et à angle droit.



Il est parfois difficile pour un cycliste de juger à quel moment il doit débiter l'exécution d'une technique comme le saut par-dessus un billot. Une bonne règle générale est de commencer la technique à une distance équivalente à la hauteur des obstacles. Par exemple, si l'obstacle a une hauteur de 15 cm (6 pouces), le cycliste doit commencer à exécuter la technique environ 15 cm (6 pouces) avant l'obstacle.

4. Ajuster la position du corps, environ un mètre avant l'obstacle en :

- a. arrêtant de pédaler ;
- b. mettant les pédales en position horizontale ;



Les pédales sont en position horizontale lorsqu'elles sont en position 3 heures et 9 heures.

- c. étant assis sur la selle ; et
- d. reculant le poids du corps vers l'arrière du vélo de montagne.

5. Lever la roue avant juste avant d'atteindre l'obstacle en :

- a. pédalant un demi tour ;
- b. comprimant le corps vers le sol en poussant vers le bas sur la fourche avant et le pneu avant ;
- c. poussant les hanches vers l'arrière pour déplacer le centre de gravité ;
- d. redressant en tirant sur le guidon en un mouvement fluide, tout en serrant la selle avec l'intérieur des cuisses ; et
- e. déplaçant le poids en direction de la roue arrière pour soulever la roue avant.



L'étape 5 doit se produire presque simultanément. Il est essentiel de choisir le moment précis pour exécuter un saut par-dessus un billot.

- 6. Placer la roue avant sur l'obstacle.
- 7. Se tenir debout sur les pédales et déplacer le poids du corps par-dessus le guidon afin de transférer le centre de gravité de l'arrière vers l'avant du vélo de montagne.
- 8. Pousser sur le guidon d'un mouvement avant et laisser l'élan et l'action de pédaler faire rouler le vélo de montagne au-dessus de l'obstacle.
- 9. Déplacer le poids du corps vers l'arrière du vélo de montagne aussitôt que la roue avant touche le sol.
- 10. Permettre à la roue arrière de descendre de l'obstacle.
- 11. Poursuivre le parcours.

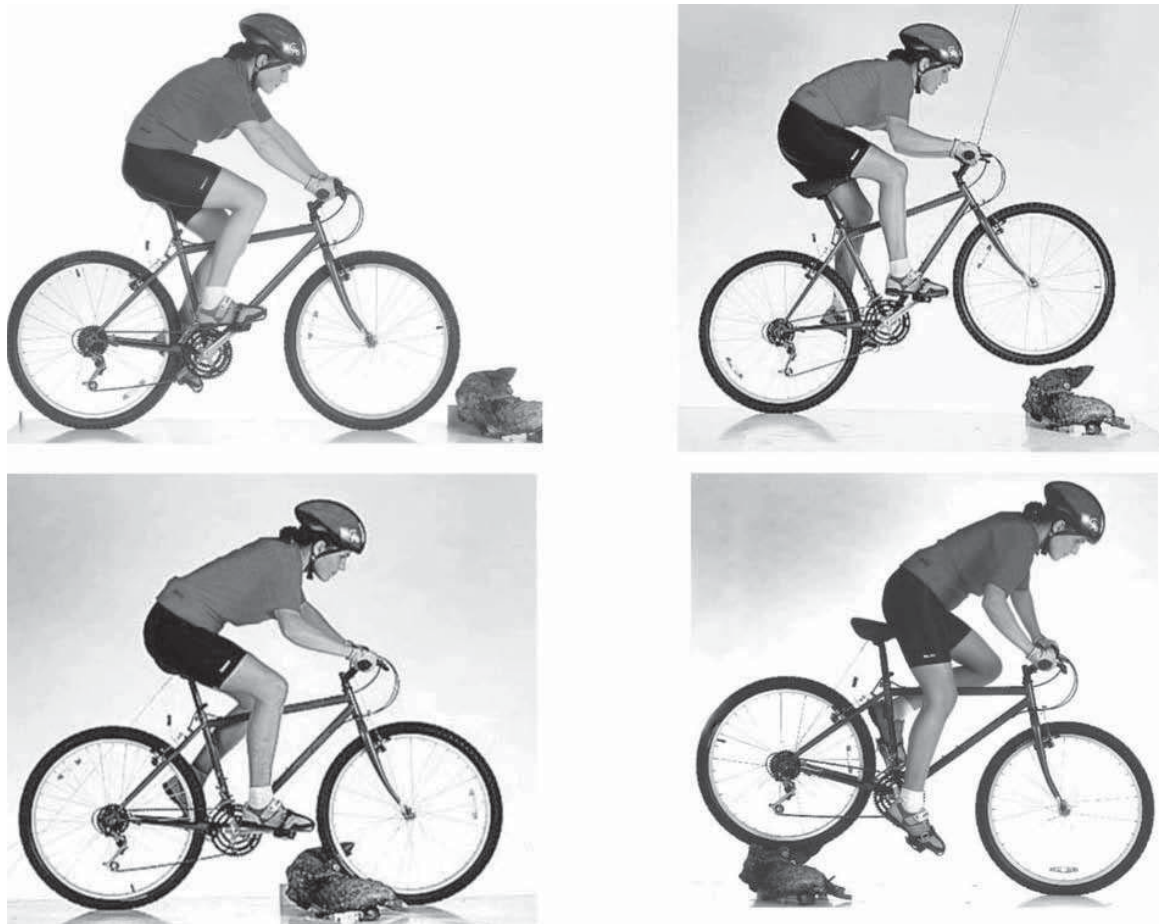


Figure 18 Saut au-dessus du billot

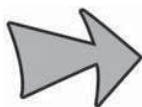
Nota. Tiré de *Sports, Games, Recreation, Mountain Biking*, par DK Images, Droit d'auteur 2008 par DK Limited. Extrait le 20 novembre 2007 du site <http://www.dkimages.com/discover/Home/Sports-Games-Recreation/Outdoor-Adventure/Mountain-Biking/index.html>

Prise de virage

La prise de virage est une habileté technique que tous les cyclistes devront exécuter lorsqu'ils seront sur un sentier. Les cyclistes prendront des virages lorsqu'ils traverseront de l'herbe, du gravier, des racines, des pentes abruptes ou des ascensions aiguës. Peu importe où se trouve le virage, il est important de diriger le vélo en toute sécurité dans le virage sans perdre l'élan.

Voici trois éléments essentiels associés à la prise de virage :

- se tracer une ligne ;
- contrôler sa vitesse ; et
- regarder devant.



Un virage peut se diviser en trois principales parties :

- l'entrée,
- le sommet, et
- la sortie.

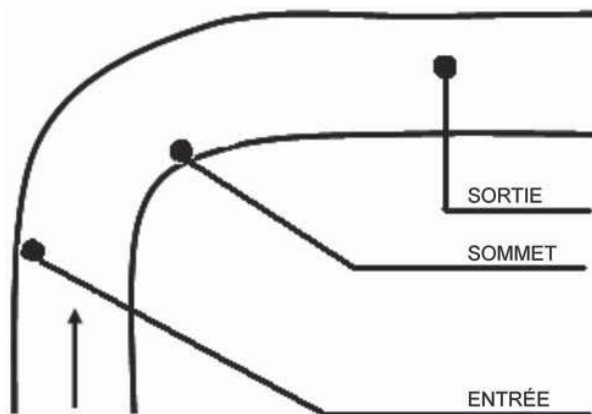


Figure 19 Les parties d'un virage

Nota. Créé par le Directeur - Cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.



Les types de virages :

Virage avec berme. Le virage avec berme est également reconnu comme étant un virage relevé. Le périmètre extérieur du virage peut être relevé trop abruptement.

Virage à dévers. Un virage à dévers est le contraire d'un virage avec berme. Le haut de la pente se trouve à l'intérieur et descend vers l'extérieur de la courbe.

Virage à plat. Le virage à plat est le virage le plus courant. Il ne comporte pas de parties relevées d'un côté ni de l'autre du virage.

Virage à rayon décroissant. Un virage à rayon décroissant devient plus étroit et plus serré à son sommet. Ce type de virage est généralement un virage à dévers.

Virage à rayon croissant. Un virage à rayon croissant devient plus large à son sommet.

Tracer une ligne

L'approche normale pour tracer une ligne est :

1. Approcher le virage à l'extérieur.
2. Passer à l'intérieur au sommet du virage.
3. Revenir à l'extérieur pour sortir du virage.

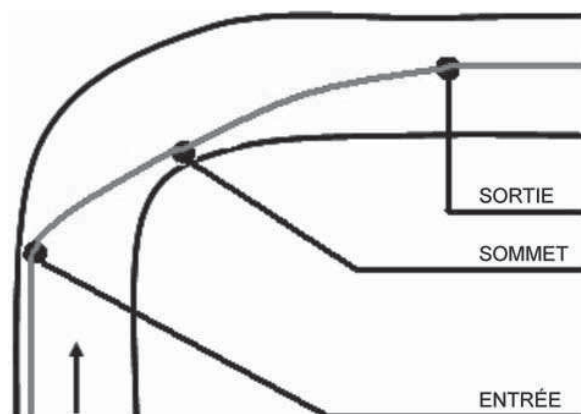


Figure 20 Tracer une ligne

Nota. Créé par le Directeur - Cadets 3, 2008, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.

Contrôler la vitesse

Lors de la prise de virages, le freinage doit être terminé avant le début du virage. De cette façon, le cycliste peut se concentrer sur la sortie du virage. Le freinage en ligne droite est beaucoup plus sécuritaire que le freinage dans un virage. Un frein bloqué dans un virage glissera de façon imprévisible, entraînant possiblement un accident.



Il est recommandé d'utiliser les freins avant autant que possible lors de la prise de virage. Ils offrent plus de puissance et de contrôle quand le poids du cycliste se déplace vers l'avant pendant le virage.

Regarder devant

L'homme a tendance à vouloir regarder l'obstacle qu'il tente de traverser pour essayer de l'éviter. Cependant, lors de la prise de virage, le cycliste doit aussi regarder devant pour voir où le vélo de montagne se dirige et ignorer l'obstacle. Cela permet au cycliste de regarder plus loin dans le virage et de laisser son vélo de montagne suivre la ligne qui a déjà été établie.

Utiliser la méthode suivante pour prendre un virage :

1. Se préparer pour la prise de virage de la façon suivante :
 - a. tracer une ligne ;
 - b. enclencher les freins avant pour ralentir le vélo de montagne ; et
 - c. mettre le vélo à la vitesse appropriée pour la sortie en vue de maintenir la vitesse.
2. Exécuter la prise de virage de la façon suivante :
 - a. garder les doigts sur les manettes de frein et les appliquer selon les besoins ;
 - b. équilibrer le corps entre le guidon et la selle ;
 - c. déplacer la pédale intérieure en position de 12 heures ;
 - d. pousser le poids du corps sur la jambe extérieure ;
 - e. plier le coude intérieur pour passer le poids du corps vers l'avant et vers l'intérieur ;

- f. fléchir le genou vers l'intérieur ; et
 - g. appuyer sur la jambe extérieure droite.
3. Pédaler une fois que le virage est terminé.

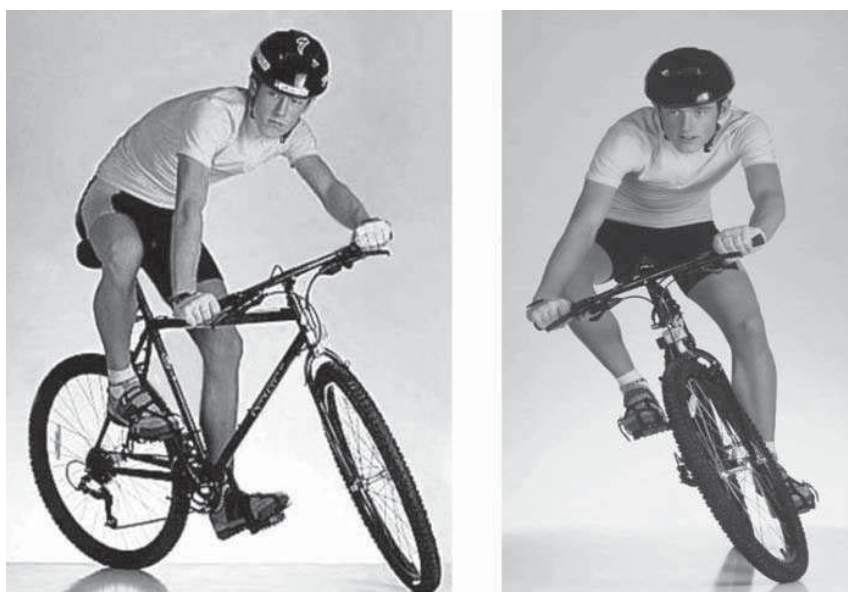


Figure 21 Position du corps lors de la prise de virage

Nota. Tiré de *Sports, Games, Recreation, Mountain Biking*, par DK Images, Droit d'auteur 2008 par DK Limited. Extrait le 20 novembre 2008 du site <http://www.dkimages.com/discover/Home/Sports-Games-Recreation/Outdoor-Adventure/Mountain-Biking/index.html>

ACTIVITÉ

Durée : 270 min

OBJECTIF

L'objectif de cette activité est de demander aux cadets, en équipes de six au plus, de faire du vélo de montagne sur des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire sur une distance de 40 à 50 km au cours d'une expédition.

RESSOURCES

- un vélo de montagne tout équipé (un par cadet),
- l'équipement de vélo de montagne personnel (un par cadet), et
- l'équipement de groupe de vélo de montagne (un par équipe).

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

Désigner des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire de vélo de montagne conformément aux instructions de la publication A-CR-CCP-951/PT-003, *Cadets royaux de l'Armée canadienne - Normes de sécurité de l'entraînement par l'aventure*.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Donner une séance d'information qui doit comprendre l'explication des points suivants :
 - a. les objectifs et l'importance de l'activité,
 - b. les ressources qui peuvent être nécessaires pour mener à bien l'activité, et
 - c. de toutes les lignes directrices relatives à la sécurité qui doivent être suivies lors de l'activité.
2. Demander aux cadets de prendre leur vélo de montagne et leur casque.
3. Demander aux cadets d'effectuer une vérification avant la randonnée.
4. Expliquer et démontrer les techniques avancées de vélo de montagne suivantes, y compris :
 - a. les sauts par-dessus un billot, et
 - b. les prises de virage.
5. Demander aux cadets, à titre de membres d'une équipe de six au plus, de faire du vélo de montagne sur des sentiers de familiarisation ou de niveau intermédiaire, en suivant l'itinéraire désigné sur une distance de 40 à 50 km pendant une expédition, pour pratiquer :
 - a. le respect des règlements de sécurité sur les sentiers et sur les routes;
 - b. freiner ;
 - c. changer de vitesse ;
 - d. monter des côtes ;
 - e. descendre des côtes ;
 - f. faire des sauts au-dessus d'un billot ; et
 - g. prendre des virages.
6. En arrivant au point d'arrivée, demander aux cadets d'effectuer une vérification finale puis de ranger et de retourner tout l'équipement.
7. Conduire une séance de rétroaction en demandant aux cadets :
 - a. ce qu'ils pensent de l'activité ;
 - b. ce qu'ils pensent de la collaboration de leur équipe ;
 - c. quelle partie de l'activité a été la plus difficile à maîtriser ;
 - d. de quelle façon leurs coéquipiers les ont aidés lorsqu'ils étaient mis au défi ;
 - e. s'il existe des exemples précis d'occasions où des liens ont été créés dans leur équipe ;
 - f. comment l'équipe a pris des décisions ;
 - g. si les idées ou les suggestions de tous les membres de l'équipe ont été prises en compte ; et
 - h. ce qu'ils feraient à titre de chef de ce type d'activité pour s'assurer que leurs subordonnés apprécient l'activité.

MESURES DE SÉCURITÉ

- Chaque équipe est dirigée par le chef désigné pour l'équipe.
- Les instructeurs d'équipe doivent être visibles ou à portée de voix de leur équipe en tout temps.
- Lorsque le terrain présente des difficultés techniques en certains endroits, les instructeurs doivent démontrer les compétences nécessaires.
- Les équipes circuleront séparément sur le même sentier.
- Il doit y avoir un minimum de 500 m entre les équipes en tout temps.
- Chaque équipe demandera au cadet à la queue de porter un gilet réflecteur.
- Les cadets doivent se déplacer en file indienne en tout temps.
- Les cadets doivent s'assurer qu'il y a au moins deux longueurs de vélo de montagne entre leur vélo et celui de la personne en avant et celui de derrière.
- Les cadets doivent transporter au moins 1 litre d'eau.
- Plusieurs points de réapprovisionnement en eau doivent être prévus sur le parcours.
- Les repas doivent être prévus à des endroits déterminés à l'avance et indiqués en détail dans les instructions du parcours.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

La participation des cadets à faire du vélo de montagne servira de confirmation de l'apprentissage de ce PE.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

La participation des cadets à l'activité servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

Cette leçon est évaluée conformément aux instructions de la publication A-CR-CCP-704/PG-002, *Norme de qualification et plan de l'étoile d'or*, chapitre 3, annexe B, COREN 426.

OBSERVATIONS FINALES

Le vélo de montagne est un mode de déplacement dynamique qui peut s'utiliser pendant les expéditions. Il est essentiel que les cadets comprennent l'importance de maintenir un vélo de montagne en bon état et de pédaler en toute sécurité. En ayant la possibilité de pratiquer les techniques liées au vélo de montagne, les cadets jouiront d'une expérience agréable et sécuritaire lors d'une randonnée à vélo de montagne.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

Les centres d'expédition sont tenus de choisir deux moyens de transport dynamiques entre l'OCOM M426.02a (Pagayer un canot), l'OCOM M426.02b (Faire une randonnée à vélo de montagne), l'OCOM M426.02c

(Effectuer une randonnée pédestre), l'OCOM M426.02d (Faire de la raquette en suivant un itinéraire) et l'OCOM M426.02e (Faire du ski en suivant un itinéraire) à inclure dans leur instruction d'expédition.

Cet OCOM s'est vu alloué neuf périodes sur le nombre total de périodes allouées pour le cours. Tous les centres d'expédition peuvent modifier cette répartition selon le choix des activités, des installations et des ressources disponibles au centre.

Les cadets seront répartis en équipes à leur arrivée au centre d'expédition. Ils recevront une occasion de naviguer et de diriger leurs pairs. Ces équipes doivent rester les mêmes tout au long de la fin de semaine.

Conformément à la publication A-CR-CCP-951/PT-003, *Cadets royaux de l'Armée canadienne - Normes de sécurité de l'entraînement par l'aventure* :

1. un vélo de montagne tout équipé est décrit comme ayant :
 - a. une clochette ou un klaxon,
 - b. des feux, et
 - c. des réflecteurs ;
2. l'équipement de vélo de montagne personnel suivant est nécessaire pour faire du vélo de montagne :
 - a. un casque,
 - b. un contenant d'eau personnel,
 - c. un sac à dos, et
 - d. un sifflet;
3. l'équipement de vélo de montagne de groupe suivant est nécessaire pour faire du vélo de montagne :
 - a. un gilet réflecteur (porté par la personne à l'arrière du groupe),
 - b. une carte topographique ou des sentiers de la région,
 - c. une boussole,
 - d. une trousse de premiers soins,
 - e. un dispositif de communication (p. ex., un téléphone cellulaire ou une radio portative),
 - f. un récepteur GPS,
 - g. une trousse de réparation de vélo de montagne, y compris :
 - (1) une chambre à air de rechange,
 - (2) une trousse de réparation de chambre à air, et
 - (3) des démonte-pneus,
 - (4) un outil polyvalent de vélo qui comprend :
 - (a) des clés hexagonales de 2, 2.5, 3, 4, 5, 6 et 8 mm,
 - (b) un dérive-chaîne,
 - (c) un tournevis plat,
 - (d) un tournevis à tête étoilée,

- (e) une clé à rayons *Torx T-25*,
 - (f) plusieurs clés à rayons, et
 - (g) des clés ouvertes de 8 et 10 mm.
- h. une mini-pompe avec jauge.

S'assurer que chaque cadet a un sac à dos et beaucoup d'eau lorsqu'il fait du vélo de montagne.

Une trousse de nettoyage de vélo de montagne comprend les articles suivants :

1. un seau,
2. une brosse à ongles,
3. un chiffon de nettoyage,
4. une éponge,
5. une petite brosse,
6. une brosse dure ;
7. du savon à vaisselle, et
8. du lubrifiant.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

A2-001 A-CR-CCP-951/PT-003 Directeur - Cadets 3. (2006). *Royal Canadian Army Cadets adventure training safety standards*. Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.

C2-082 ISBN 1-57954-883-0 Downs, T. (2005). *Bicycle maintenance & repair for road & mountain bikes*. États-Unis, Rodale Inc.

C2-083 ISBN 0-07-149390-5 Brink, T. (2007). *The complete mountain biking manual*. Camden, Maine, Ragged Mountain Press.

C2-084 ISBN 1-55297-734-X Allwood, M. (2004). *Mountain bike maintenance: The illustrated manual*. Richmond Hill, Ontario, Firefly Books Ltd.

C2-087 Badyk, M., Buck, K., Sahl, N., Schultz, R. et Vrooman, D. (1998). *Ontario learn to mountain bike clinic workbook* (2^e éd.). North York, Ontario, Ontario Cycling Association et Ontario Recreational Mountain Bicycling Alliance.

C2-088 ISBN 1-55297-653-X Crowther, N. (2002). *The ultimate mountain bike book: The definitive illustrated guide to bikes, components, techniques, thrills and trails*. Toronto, Ontario, Firefly Books Ltd.

C2-089 Ministère des Transports de l'Ontario. (2007). *Guide du jeune cycliste*. Retrieved October 5, 2007, from <http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/cycling/youngcyclist.htm>

C2-090 International Mountain Bicycling Association. (2007). *Trail difficulty*. Extrait le 10 octobre 2007 du site http://www.imba.com/resources/trail_building/itn_17_4_trail_difficulty.html

C2-092 Ministère des Transports de l'Ontario. (2007). *L'art du cyclisme. Guide du cyclisme sécuritaire en Ontario*. Retrieved October 5, 2007, from <http://www.mto.gov.on.ca/english/pubs/cycling/cyclingskills.htm>

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC