

Economía de la bicicleta en Navarra

Viabilidad, impacto y beneficio de la creación
de un circuito de Brevets en Navarra.

AYESA RUIZ, IGNACIO

18/11/2016

Entidades patrocinadoras:

OBRA SOCIAL FUNDACIÓN “LA CAIXA”,

FUNDACIÓN CAJA NAVARRA,

UNED PAMPLONA.

¿Qué es el Cicloturismo? ¿Existe la posibilidad en Navarra de explotar esta tipología de turismo como destino nicho de mercado? ¿Es una moda pasajera o una modalidad de turismo que durará? ¿Hay viabilidad económica para la creación de una asociación que gestione un circuito navarro de “Brevet”?

Indice

1. Justificación y objetivo
 2. Introducción
 3. Cicloturismo, conceptos.
 4. La evolución del cicloturismo y las perspectivas futuras.
 5. Incidencia económica del cicloturismo
 6. Análisis DAFO del Cicloturismo en Navarra
 7. Brevets
 8. Cumplimiento del proyecto de investigación.
-
- Anexo I Catálogo de Brevets para Navarra, formato oficial.
 - Anexo II Reglamento oficial de La Union Audax Ibéricos

1. Justificación y Objetivo

En los últimos cinco años el uso de la bicicleta ha experimentado un incremento importante, siendo la media en España un incremento del 20% de las personas que usan la bicicleta con cierta frecuencia. La mitad de la población, de acuerdo con el “Observatorio de la bicicleta 2015”, usa la bicicleta como mínimo en alguna ocasión durante el año y el 5% a diario.

Este interés por la bicicleta ha multiplicado el número de estudios y trabajos en torno a este medio de transporte. Habiendo un consenso que clasifica al usuario de la bicicleta en dos categorías:

- **Ciclista utilitario**, por motivos de conveniencia para ir al trabajo, colegio o hacer compras entre otros. Principalmente en entorno urbano y distancias cortas (<10 km)
- **Ciclista lúdico**, por motivos recreativos o deportivos en entornos rurales y distancias mayores.

Este estudio se centra únicamente sobre los aspectos económicos que rodean al ciclista lúdico, y la relación existente entre el número de ciclistas utilitarios y el de ciclistas lúdicos. Busca dar una visión de la aportación que se podría conseguir para la economía de Navarra, y las posibilidades que existen de desarrollo de un sector turístico basado en el cicloturismo.

Además incluirá en la clasificación final la modalidad de cicloturismo conocida como “brevet”. Las Brevets, o BRM (Brevets Randonneurs Mondiaux) son marchas ciclistas, no competitivas, de velocidad libre y homologadas por el Audax Club Parisien (ACP) desde 1921.

2. Introducción.

Diferentes estudios realizados por el parlamento europeo establecen en **44.000 millones de euros** el tamaño del mercado del Cicloturismo en Europa (para valorar la importancia de este mercado, se puede comparar con el turismo en crucero por el mediterráneo que supone 39.400 millones de euros), con una perspectiva de incrementarse ciertamente en los próximos años. La parte correspondiente a España, son 1.620 millones de euros.

Se realizan más de **20 millones de pernотaciones** en Europa, por parte de turistas cuyo medio de locomoción es la bicicleta, que suponen un gasto de más de 9.000 millones de euros.

A su vez, desde distintas perspectivas el cicloturismo es siempre considerado como un tipo de turismo sostenible. Es una actividad turística respetuosa con el medio natural, cultural y social, y con los valores de una comunidad, que permite disfrutar de un positivo intercambio de experiencias entre residentes y visitantes, donde los visitantes tienen una actitud verdaderamente participativa en su experiencia de viaje.

En España las iniciativas que existen apoyando el cicloturismo son escasas, y en la mayoría de los casos priman los aspectos deportivos de la práctica sobre los aspectos turísticos. Los recorridos que se diseñan son de atractivo deportivo, donde poner a punto la forma del ciclista, donde prima la utilización de bicicletas BTT con la que no se recorren grandes distancias, y recorridos para poner a prueba la habilidad y fuerza del ciclista. Este estudio, se centra sobre los aspectos económicos que supone la práctica del cicloturismo, donde se evidencia que económicamente son más interesantes los cicloturistas con intereses turísticos que aquellos que tienen intereses deportivos.

3. Cicloturismo, conceptos

Para el estudio económico de la práctica lúdica del ciclismo, conviene utilizar la clasificación del estudio “[THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO](#)”, estudio realizado por el departamento de políticas estructurales y de cohesión de la unión europea, que divide al ciclista lúdico a su vez en tres categorías:

- **Excursionista de un día.** Es el ciclista que un día hace una excursión. Normalmente sale de casa en bicicleta y pedalea durante 2-3 horas. Este ciclista, como media, recorre 40km al día. Con un gasto medio diario menor de 10€.
- **Vacaciones con uso de la bicicleta.** Es el turista que como parte de sus vacaciones, realiza una actividad de excursión en bici. Pero que no es parte principal de su estancia en el destino que visita. Este ciclista, como media, recorre 40km al día. Con un gasto medio diario de 45€
- **Vacaciones en bicicleta.** Es el turista que pasa una noche o más fuera de casa, y hace recorridos circulares desde un punto base o cambiando de lugar de pernoctación cada día. Puede ser viaje organizado o independiente. Este ciclista, como media, recorre 60km al día. Con un gasto medio diario de 72€.

La aportación económica de cada tipología es distinta. El excursionista de día es el que tiene menor gasto en su actividad, seguido del que hace uso de la bicicleta en sus vacaciones y con un mayor gasto el turista que hace sus vacaciones en bicicleta.



El perfil típico del cicloturista es el siguiente, de acuerdo al mismo estudio mencionado anteriormente:

- 45-55 años
- Hombre en el 60% de las veces
- Educación secundaria o superior.
- 50% en pareja, 20% solo, 20% 3,4 o 5 personas.
- Ingresos medios entre 24.000 y 36.000€

Principales motivos para elegir un destino de vacaciones en bici (ordenados según importancia):

1. Recorrido con baja densidad de tráfico o reservado para el ciclista
2. Señalización suficiente y adecuada.
3. Variedad de rutas en entorno agradable para el ciclista.
4. Superficie de rodadura asfaltada
5. Alojamiento adecuado para el ciclista.
6. Oportunidades de avituallamiento en las rutas
7. Guías con información disponible
8. Acceso en transporte público
9. Densidad de rutas
10. Áreas de descanso durante el recorrido
11. Talleres de bici en el recorrido

Para considerar un **alojamiento como adecuado para el ciclista**, como mínimo debe disponer de:

- Garaje de bicis
- Zona de reparación de bicis
- Zona de secar ropa
- Desayuno adecuado
- Información de rutas

EuroVelo, red europea de ciclo rutas, es un proyecto de la Federación europea de ciclistas que tiene como objetivo el desarrollo de una red de rutas de larga distancia para cicloturistas que permita atravesar Europa. La red está proyectada con un total de 66.000 kilómetros de los que 20.000 ya están en funcionamiento. Las rutas son puestas en funcionamiento a partir de rutas ya existentes o bien diseños de nueva construcción favoreciendo siempre que sea posible la interconexión de las diferentes rutas.

Características de la red Eurovelo:

- Una pendiente inferior al 6% (salvo tramos cortos).
- Disponer de una anchura suficiente para permitir el paso de al menos dos bicicletas. La mayoría de los caminos libre de tráfico tienen al menos 2 m de anchura en las áreas rurales y 3 m en las urbanas, para adaptarse al probable uso del camino.
- Tráfico motorizado medio inferior a 1.000 vehículos/día o inexistente.
- Estar pavimentada al menos en el 80% de su longitud.
- La ruta debe permanecer abierta todo el año.
- Debe ofrecer avituallamiento cada 30 km, alojamiento cada 50 km y transporte público que acepte bicicletas, cada 150 km.
- Las grandes rutas EuroVelo deben conectar ciudades de todos los países europeos y pasar por sus centros urbanos.
- La señalización es común, aunque puede coexistir con la existente en cada país.
- Se debe contar con Guías de Ruta y mapas específicos, fiables y puestos al día.

A continuación se puede ver el mapa inicial de las rutas Eurovelo, hay un denso entramado de rutas por Centroeuropa, donde la climatología no es tan propicia y sin embargo en España apenas hay 3 rutas que salvo el camino de Santiago, apenas están desarrolladas.



Rutas europeas de mayor éxito ¿cómo son?, es un hecho que las rutas cicloturísticas de mayor éxito, están de alguna manera ligadas al flujo del agua. En **Alemania**, 13 de las 15 rutas más populares siguen el curso de un río, y las 2 restantes son la ruta de la costa del mar báltico y la ruta que rodea el lago Constanza. En **Francia**, las que siguen el curso de un río (Loira, Dordoña), un canal (Midi, La Vilette) o la costa (Landas). La ruta del Danubio, desde el nacimiento del río, hasta que desemboca en el mar.

La forma de **recabar información** respecto a una ruta por parte de los cicloturistas es, en orden de importancia, la siguiente:

- Internet. (75%)
- Guías. (63%)
- Boca-oreja. (15%)
- Folletos. (15%)
- Oficina de turismo. (15%)

4. La evolución del cicloturismo y las perspectivas futuras.

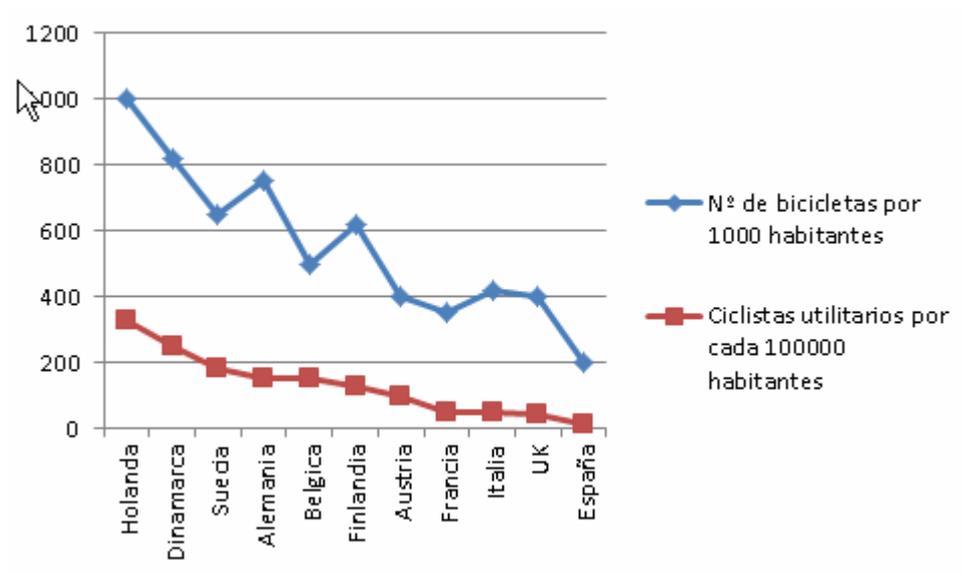
Según el estudio “**THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO**”, estudio realizado por el departamento de políticas estructurales y de cohesión de la unión europea, existe una relación directa entre el nº de personas que usa la bici a diario y el nº de personas que hace vacaciones en bici. Esto quiere decir que existe relación entre el número de ciclistas utilitarios, los que usan la bicicleta a diario para ir al trabajo, universidad, etc... Y el número de ciclistas lúdicos que usan la bicicleta en sus vacaciones. No es desde luego un hecho sorprendente.

Este mismo estudio establece que cuantas más bicicletas por habitante hay, el porcentaje de ciudadanos ciclistas es mayor. Otro hecho que tampoco es sorprendente. Cuantos más ciudadanos tienen una bicicleta, más ciudadanos usan la bicicleta.

Demanda de cicloturismo						
	Muy bajo	Bajo	Medio	Medio-alto	Alto	Muy alto
Porcentaje de población que usa la bici como transporte diario	≤2%	2-5%	5-8%	8-12%	12-20%	>20%
Porcentaje de población que hace vacaciones en bici	0,50%	1%	1,50%	2%	3%	3,70%
Países	Turquía, Bulgaria, Luxemburgo, Portugal, Malta, Chipre, España	Rumanía, Lituania, Serbia, Noruega, Croacia, Macedonia, Italia, Estonia, Irlanda, Grecia, UK	Letonia, Rep. Checa, Eslovenia, Francia	Eslovaquia, Polonia	Hungría, Dinamarca, Suecia, Belgica, Alemania, Finlandia, Austria, Suiza	Holanda

En esta tabla, perteneciente a dicho estudio, se confirma la primera de las afirmaciones. En ella vemos que España está en el vagón de cola en cuanto al porcentaje de ciudadanos que usan la bicicleta como medio de transporte. Es por ello que el porcentaje de ciudadanos que usan las bicicletas en sus vacaciones también es muy bajo. ¿Qué ocurre con la segunda de las afirmaciones? ¿Cuál es el porcentaje de ciudadanos españoles que posee una bicicleta?

Nuevamente volvemos al estudio de la Unión Europea, y la sorpresa es que España es uno de los países donde mayor número de bicicletas por habitante hay. Uno de cada cinco españoles posee una bicicleta. ¿Por qué entonces la baja utilización de esta como medio de transporte? La respuesta está nuevamente el estudio donde el segundo factor que influye en el uso de la bicicleta, después del hecho de poseer una bicicleta, es la existencia de infraestructuras ciclistas. Un apartado en el que España está por detrás de lo que cabría esperar ateniéndonos al número de bicicletas existentes.



La ausencia de infraestructuras ciclistas, es algo en lo que las administraciones públicas están trabajando fuertemente, adaptando las ciudades a la circulación con bicicleta. Ya está ocurriendo que en las ciudades donde más se ha desarrollado las infraestructuras de este tipo, la circulación en bicicleta se ha incrementado. Véanse los casos de ciudades como Sevilla, Vitoria, Zaragoza. ¿Qué ocurrirá cuando se consolide esta tendencia y se incremente el número de ciclistas diarios, que usan la bicicleta por conveniencia? Siguiendo el razonamiento del estudio europeo, se incrementará el número de cicloturistas que encontrarán España huérfana de grandes rutas (excepción hecha del Camino de Santiago) que cumplan con los requisitos de preferencia para elegir un destino, anteriormente expuestos. (No incluyo “El Camino del Cid”, por su muy relevante ausencia de acceso a transporte público en la mayor parte del recorrido y el hecho de que parte del recorrido es circulando por la A-2, autovía entre Madrid y Barcelona por la que increíblemente sugieren circular en bicicleta en la web oficial de esta ruta. Tampoco la Transpirenaica ni Transandalus, porque son rutas más pensadas para realización de la práctica deportiva de la BTT que del turismo en bicicleta.) Ocurrirá una situación en la que habrá una demanda no satisfecha en España. Habrá personas que deseen realizar unas vacaciones en bicicleta que no sabrán donde ir.

Hay otro factor que en el futuro va a influir enormemente en el uso de las carreteras, es el vehículo autónomo. Coche, camión o camioneta que no necesita conductor, sino que a través de sensores, transductores, radares y software es capaz de, marcándole un destino, conducir el vehículo sin la intervención del hombre. Es una realidad que existen numerosos proyectos que trabajan en este tipo de vehículos, las grandes

marcas de automoción (Ford, Fiat, VW, Toyota, Volvo...), las nuevas marcas de vehículos eléctricos (Tesla), las grandes compañías del software (Google, Apple, Microsoft...) y ya se ven los primeros prototipos en las calles existiendo modelos comercializados en el rango de alta gama. Se apunta al año 2020 como el momento en que esta tecnología será accesible a la clase media y se popularizará e incluso es tema de conversación y programación televisiva (“Magia al volante”, Informe Semanal del 08/10/2016 en TVE). Estos vehículos con certeza aumentarán la seguridad en las carreteras. La seguridad en las carreteras, es un factor que influye en el uso que hacen de ellas los ciclistas, a mayor percepción de seguridad en una vía, es más probable que los ciclistas decidan circular por ella. Con la llegada del vehículo autónomo, y el aumento de la seguridad en las carreteras, es muy probable que haya más personas que decidan circular en bicicleta por ellas y nuevamente aumente el número de cicloturistas.

Un tercer factor, que en este caso se prevé que reduzca el número de vehículos en las carreteras de acuerdo con el estudio “Upgrading urban mobility: los retos de la movilidad urbana”, realizado por Enrique Dans y Gildo Seisdedos, es el modelo de propiedad de los vehículos, el modelo de propiedad de los vehículos va a cambiar, dejando de ser la propiedad individual el modelo único. Los previsible modelos que existirán podrían ser los siguientes(citando de nuevo el estudio de Enrique Dans y Gildo Seisdedos):

- **Propiedad individual**, como en la actualidad, sobre todo pensada para vehículos de lujo que sus propietarios no desean compartir (y les da igual no rentabilizarlos plenamente usándolos tan solo un 1% del tiempo), pero que sin duda será una opción minoritaria.
- **Multipropiedad**, como en los modelos de jets corporativos, en los que pagando una cantidad en función del uso que la persona espera hacer del vehículo, tiene derecho a un uso previamente establecido, que le proporciona una compañía que adquiere y mantiene los vehículos.
- **Propiedad y car-sharing**, un esquema en el que adquieres un vehículo, pero cuando puedas prever que no lo estarás utilizando, ese vehículo lleva a cabo servicios de car-sharing y te permite rentabilizarlo parcialmente.
- **Servicios de movilidad**, un pago mensual que garantiza que siempre tendrás disponible un servicio de transporte que solicitarás a través de una app y que, de una manera u otra, te llevará de un lado a otro siempre que lo necesites, en fórmulas diversas según la ocasión y las circunstancias. Un sistema diseñado para ser eficiente, barato, y aún situado por encima del transporte público entendido como tal.
- **Pago por uso**, el modelo actual de Uber o Lyft, pero con esas compañías coordinando sus propias flotas de vehículos autónomos, en lugar de

coordinar vehículos propiedad de conductores que se unen a su plataforma.

Enrique Dans en otro artículo en su web (www.enriquedans.com) dice lo siguiente al respecto:

“Finalmente, para las ciudades: un esquema de vehículos autónomos implicará, en general, una reducción sustantiva del número total de vehículos en circulación como corresponde a un uso muchísimo más eficiente, lo que implicará también una reducción global del número de vehículos estacionados en la vía pública, y por tanto, una recuperación para el uso público de los espacios hoy destinados a estacionamiento. Si unimos ese hecho con que los vehículos autónomos gestionan infinitamente mejor la compartición de las vías con otros vehículos como bicicletas o con los propios peatones, y con el hecho no menos importante de que los motores eléctricos son más limpios y más silenciosos, estaríamos indudablemente hablando de ciudades mucho más agradables para vivir, orientadas a las personas en lugar de a los automóviles.”

Este tercer factor, por los mismos motivos que anteriormente, incrementará el número de cicloturistas, al convertir las calles en lugares más seguros y menos frecuentados por vehículos motorizados, aumentando el número de ciclistas utilitarios, que según los estudios anteriormente mencionados, provoca el incremento de ciclistas lúdicos que también llamamos cicloturistas.

5. Incidencia económica del cicloturismo

Los turistas que hacen sus vacaciones en bicicleta (el tercer tipo en la clasificación del apartado anterior), estudios europeos indican que el 70% pasan más de 4 noches fuera de casa. Siendo además el gasto medio diario de este tipo de turista, también superior a la media.

Duración de las vacaciones	% de cicloturistas
2-4 días	30%
5-7 días	30%
8-14 días	32%
15 días o más	8%
Total	100%

Que el número de pernoctaciones de media sea algo más de 7 noches, implica que de media los cicloturistas en sus vacaciones recorren algo más de 420 km, ya que la media diaria recorrida por estos cicloturistas es 60 km. Y el gasto medio son 500€ por cada cicloturista en esas vacaciones. Que es una cifra superior de gasto que la que hace el turista medio en Navarra.

El reto para atraer este tipo de turistas es ofrecer como mínimo uno o varios recorridos continuados asfaltados en casi todo el recorrido, de baja densidad de tráfico o de uso exclusivo de ciclistas, con una longitud de 400 km o más, bien señalizados, que discurran por entornos agradables y con puntos de interés turístico, en los cuales existan alojamientos adecuados para ciclistas y con puntos donde el ciclista pueda descansar y comer. Si añadimos además las características de la red Eurovelo, tendrían que ser recorridos con pendientes poco pronunciadas (sin puertos de montaña). Si las rutas siguen el curso de algún río, es más probable que tengan éxito.

Atendiendo al estudio europeo y sus cifras, el 0,5% de la población española que se va de vacaciones, lo hace en bicicleta. Eso supone según el estudio 1.620 millones € de negocio en torno al cicloturismo actualmente en España.

Si las políticas de apoyo a la bicicleta continúan en toda España y previsiblemente así va a ser, España en su conjunto podría ascender en la tabla, desde la categoría de países con más bajo uso de la bicicleta a diario, al grupo de países en el que el uso cotidiano es medio-bajo, o incluso al grupo del medio. En el primer caso el volumen de negocio del cicloturismo se duplicaría, y en el segundo se triplicaría. Sería un volumen de negocio que se podría captar.

6. Análisis DAFO del Cicloturismo en Navarra

Hagamos el análisis DAFO de Navarra frente a las necesidades mínimas que según los estudios harían falta para atraer a los cicloturistas a Navarra, serían las siguientes:

- Ofrecer una ruta de circulación ciclista reservada al ciclista o de baja densidad de tráfico.
- Con una longitud mínima de 400 km bien señalizados y por entornos agradables y de atractivo cultural, medioambiental o deportivo.
- Con alojamientos adecuados para ciclistas (Garaje de bicis mínimo) y puntos de avituallamiento (pueblos con bar/restaurante y ultramarinos).
- Sin pendientes pronunciadas y preferentemente siguiendo el curso de un río.

Debilidades

Navarra es una comunidad montañosa, lo que limita las posibilidades de crear rutas sin pasar por un puerto de montaña. Esto es una limitación que dificulta el crear recorridos de 400 km que visiten la zona norte de Navarra.

En las clasificaciones de los alojamientos de páginas web, la mayoría de ellos no hace referencia a ninguna de las características que definen un alojamiento como adecuado para el ciclista.

Existen numerosas rutas creadas por los consorcios turísticos de Navarra, pero que en su diseño no se tuvo en cuenta más que a los excursionistas de un día. En muchos casos, tampoco tienen la distancia media diaria que recorrería un excursionista.

Amenazas

La percepción de la administración de que una carretera con arcén ancho es el lugar adecuado para circular en bicicleta y la práctica del Cicloturismo (ver “Navarra en Bicicleta”, publicado en 2008 por el departamento de turismo del gobierno de Navarra), e incluso una carretera sin arcén o una autopista con arcén puede formar parte del catálogo de rutas idóneas para la práctica del Cicloturismo.

No hay un catálogo de rutas seguras para salir de Pamplona en bicicleta, ni preocupación por crearlo con su debida protección y señalización. Continuamente se ven ciclistas saliendo por el nudo de Noain, la PA-30 en todos sus tramos (Ronda Norte y Ronda Este).

Fortalezas

En Navarra existe una gran afición ciclista, más del 3% de los ciclistas federados y de los clubes de ciclismo españoles son navarros, cuando la proporción de población navarra

respecto al total es mucho menor (solo el 1,3%). Además el único equipo UCI Pro-Tour en España, tiene su sede en Navarra. (Equipo Movistar).

Existe voluntad de realizar trayectos cicloturistas diferenciados del tráfico motorizado. Actualmente están en desarrollo/construcción la Vía verde del Irati, Ederbidea, Vía verde del Plazaola.

El trazado del camino de Santiago está muy protegido y popularizado.

Oportunidades

Existe una red viaria de uso agrícola que se podría señalar para ser usada de manera compartida entre vehículos agrícolas y cicloturistas.

Existe una pista agrícola que sigue el curso del río Aragón desde Javier hasta Carcastillo.

Existe una pista agrícola que sigue el curso de la acequia de Navarra (Canal de las Bardenas) desde Carcastillo hasta el Embalse de El Ferial y la ermita de la Virgen del Yugo y de allí a Valtierra y Arguedas.

Existe una pista agrícola que sigue el curso del canal Imperial desde prácticamente Tudela (El Bocal) a Zaragoza.

Existe una pista agrícola que sigue el curso del canal de Lodosa desde su nacimiento en Lodosa hasta Tudela.

Existe una pista agrícola que sigue el curso del río Ega desde Estella hasta San Adrián.

Existe una pista agrícola que une Tafalla, Olite y San Martín de Unx. Desde San Martín se puede llegar a Carcastillo pasando por Ujue por una carretera sin tráfico (NA-5310 y NA-5311)

Las carreteras NA-1110 y NA-2420, antiguas carreteras de Pamplona a Logroño y de Pamplona a Jaca, han quedado prácticamente sin tráfico al tener las respectivas autovías de manera paralela a su recorrido. Podrían ser utilizadas en una red de circulación ciclista.

El camino de Santiago recorre Navarra, y es la principal ruta cicloturista de España, desde ahí se puede dar a conocer el resto de rutas que existen.

7. Brevets

Las Brevets, o BRM (Brevets Randonneurs Mondiaux) son marchas ciclistas, no competitivas, de velocidad libre y homologadas por el Audax Club Parisien (ACP) desde 1921.

Es el 11 de septiembre de 1921, tras la retirada de Henri Desgrange de la organización de Brevets Audax por el Audax Club Parisien, cuando se celebró la primera Brevet Randonneur de velocidad libre. "Allure libre", que dicen en francés, es la adaptación de una velocidad de crucero desde 15 km/h hasta el infinito. El objetivo es seguir adelante hasta el final de la Brevet y llegar en perfecto control de facultades, aunque más o menos cansado.

En los años siguientes, el Audax Club Parisien organiza Brevets de más distancia:
Una Brevet Randonneur Français de 200 kilómetros el 11 de septiembre de 1921;
Una Brevet Randonneur Français de 300 kilómetros el 11 de junio de 1922;
Una Brevet Randonneur Français de 400 kilómetros el 22 de julio de 1923;
Una Brevet Randonneur Français de 600 kilómetros el 30 de junio y 1 de julio de 1928;
Una Brevet Randonneur Français de 1000 kilómetros el 15, 16 y 17 de agosto de 1934.
Las mujeres disfrutaron de una Brevet de 150 km. Pero desde el principio reclamaron la igualdad de sexos, llegando a ser miembros activos del ACP, tan pronto como hicieron una brevet de por lo menos 200 km, en bicicleta o en tándem.

Las Brevets Randonneur Européen suceden a las Brevets Randonneur Français en 1976. Después, en 1983 y hasta hoy, serán las Brevets Randonneurs Mondiaux las que suceden a las Brevets Randonneurs Européen.

El primer club organizador de brevets, a nivel provincial, fue la sección de Grenoble, que organiza una brevet de 200 km el 22 de mayo de 1927. Desde entonces, los clubes organizadores han aumentado tanto en Francia como en el extranjero. En 2007 había 115 clubes organizadores en la Federación Francesa de Cicloturismo (FFCT), y 1229 clubes extranjeros repartidos por 30 países y 5 continentes. Esta difusión se debe principalmente a la exigencia de pasar una serie completa de brevets, de 200 a 600 km para participar en la París-Brest-París Randonneur.

La brevet de 1000 km no es calificador para participar en la París-Brest-París Randonneur, pero es necesaria para recibir la distinción de Randonneur 5000 creada en 1961.

"Brevet" es una "licencia" o "patente" en francés, que aplicado al cicloturismo significa otorgar al participante un "título" o "diploma" por realizar un recorrido dado, que incluye unos puntos de paso obligatorios en los que hay que sellar un carnet de ruta. Las Brevets son etapas de gran fondo (mínimo 200 km), no competitivas, que se realizan en carreteras abiertas al tráfico, y que se han de completar en un tiempo máximo prefijado. Las distancias a cubrir en las brevets son: 200 km, 300 km, 400 km, 600 km y 1.000 km, así como los 1.200 km de las superbrevets. El objetivo que persiguen estas brevets es adquirir un gran fondo para poder participar en cualquiera

de las randonées que existen, siendo la clásica París-Brest-París (1.200 km), prueba en la que participan cicloturistas de todo el mundo, la reina de todas ellas. El año de la celebración de la PBP (París-Brest-París), MGM (Madrid-Gijón-Madrid), o cualquier otra, la organización exige haber completado en ese mismo año las brevets de 200, 300, 400 y 600 km para poder participar.

Las brevets están definidas expresamente como “excursión personal” (no son carreras ni tampoco marchas), en las que predominará una total autosuficiencia del participante, quedando prohibido recibir asistencia fuera de los puntos de control establecidos. Las normas de tráfico deben ser estrictamente respetadas, y el casco, luces y prendas reflectantes son de uso obligatorio.

Este tipo de práctica cicloturista, puede englobarse dentro del grupo de excursionistas de un día en bicicleta, que es el de menor impacto económico en los lugares donde se desarrolla. Actualmente en Navarra no hay ningún club que organice este tipo de actividades.

8. Cumplimiento del proyecto de investigación.

El proyecto de investigación constaba de partes bien diferenciadas que a continuación se exponen:

1. Verificar la viabilidad económica y beneficio para la comunidad de esta asociación, crearla y homologarla por la ACP. Estudio de la economía de la bicicleta en Navarra.
2. Crear un catálogo homologado de 3 Brevets de 200 km, 2 Brevet de 400 km rodando siempre dentro de la Comunidad Foral de Navarra y principalmente carreteras locales y de interés de la comunidad foral de Navarra.
3. Organizar 2 Brevet, una de 200 km y otra de 400 km.
4. Crear un catálogo homologado con una Brevet de 600 km, una Brevet de 1000 km. Principalmente por Navarra.
5. Crear la Brevet Pamplona-Barcelona-Pamplona de 1200 km y homologarla.
6. Crear una app android, para el seguimiento de las Brevet.

El punto primero consistente en un estudio de viabilidad económica y beneficio para la comunidad de la asociación de cicloturismo de Navarra (así la hemos llamado) son los 6 primeros apartados de este documento, donde se ha tratado de reflejar el impacto económico que tiene y va a tener la práctica de esta modalidad de turismo, y como en Navarra tenemos oportunidad de atraer este nicho de mercado turístico. Además, la asociación mencionada se ha creado con el objetivo de crear un circuito de Brevets.

Los puntos segundo, cuarto y quinto también se han realizado, con la pequeña modificación de que para las Brevets de 1000 kms y 1200 kms, se ha sustituido Barcelona por Benavente, ante la imposibilidad de encontrar una vía de entrada en Barcelona que fuera segura para la circulación en bicicleta. Además en el trazado de las Brevets hasta Benavente, se ha aprovechado en gran medida la existencia de la autovía del Camino, que ha dejado una vía de servicio con tráfico muy reducido que es adecuada para la circulación en bicicleta. El catálogo de Brevets es el Anexo I de este documento.

La parte de maquetación necesaria de la documentación, se sustituyó por la versión simple para ahorrar presupuesto, ya que para la organización de un Brevet, es necesario contar con un vehículo de apoyo en alguno de los puntos de sellado. Para tener preparado un vehículo de apoyo fue necesario recortar en la parte de maquetación y equipar un vehículo con portabicicletas (que no teníamos disponible), un maletín de herramientas, un botiquín de primeros auxilios y un frigorífico. Estas tres últimas cosas ya las teníamos.

El punto tercero del proyecto, ha tenido que ser postpuesto a 2017 el Brevet de 200 kms y a 2018 el Brevet de 400 kms, por motivo de la organización Audax. Para la realización de un Brevet de 200 kms en el año 2016 hubiera sido necesario haber inscrito el recorrido antes de noviembre de 2015, siendo la fecha de comienzo del proyecto en mayo 2016, era imposible obtener la autorización para organizar un Brevet homologado este año 2016. En estos momentos se ha realizado la solicitud de homologación del primer Brevet 200kms para 2017 a través de la asociación creada.

Para poder organizar un Brevet de 400 kms, es necesario haber organizado con anterioridad y con éxito un Brevet de 200 kms, hasta 2017 no habremos organizado un Brevet de 200kms con la asociación y por eso no podremos solicitar la organización del Brevet 400 kms hasta 2018.

En relación a la creación de una app para el seguimiento de los Brevets, se ha llegado a la conclusión que no es necesaria en absoluto. Perfectamente se puede hacer el seguimiento de los Brevets mediante fotografías y el uso de Apps sociales como Facebook, Google+... Actualmente ya lo están haciendo los clubs organizadores. Por eso, el tiempo y dinero que se iba a dedicar a esta parte, viendo que ya existía una solución, se ha dedicado a la creación de una web de la asociación. Esta web es la siguiente:

<https://sites.google.com/site/rutasenbicicletaproject/>

En esta web, se ha volcado numeroso material de cicloturismo en general, en fechas posteriores a la presentación de este trabajo también se incluirá en la web y tiene un apartado para la parte de Navarra. Está basado en la tecnología que ofrece Google Sites, que permite un desarrollo extenso con un coste muy bajo. En 2017, uno de los objetivos de la asociación es comprar su propio dominio. El catálogo de Brevets también se colgará de la web en formato modificable, para que cualquier club ciclista de Navarra que quiera organizar una, pueda aprovechar este trabajo. El tiempo dedicado a la creación de la web, ha sido muy superior al que originalmente se pensó para el desarrollo de una app, que se iba a contratar.

Anexo I Catálogo de Brevets para Navarra, formato oficial.

1. Brevet 200 km: Pamplona-Echarri-Estella-Sangüesa-Pamplona
2. Brevet 200 km: Pamplona-Javier-Lerín-Pamplona
3. Brevet 20 km: Pamplona-Puente-Peralta-San Martín de Unx-Sangüesa-Pamplona
4. Brevet 300 km: Pamplona-Olazagutia-Estella-Viana-Peralta-Puente-Etxauri-Pamplona
5. Brevet 400 km: Pamplona-Aoiz-Cortes-Viana-Puente-Irurzun-Pamplona
6. Brevet 600 km: Pamplona-Sos-Tauste-Viana-Pamplona
7. Brevet 1000 km: Pamplona-Benavente-Pamplona
8. Brevet 1200 km: Pamplona-Benavente-Pamplona

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
 RANDONNEURS EUROPEENS 1976
 RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX

APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Echarri-Estella_Sangüesa** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
 Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
 Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **200** Km
 Date :
 Starting point location : Cafetería La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			N-240-A	0	0	8:30	9:00
Irurzun			NA-2410	19	19		
Echarri Aranaz (Bar Iturri Eder)			NA-120	21	40	9:41	11:00
Estella			NA-132	38	78		
Sangüesa (Bar Leire Calle Mayor)			NA-127 y NA-2420	75	153	13:00	18:12
Pamplona (Café La Media Luna)				47	200	14:23	21:20

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
 RANDONNEURS EUROPEENS 1976
 RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX

APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Javier-Lerín-Pamplona** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
 Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
 Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **200** Km
 Date :
 Starting point location : Cafetería La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			NA-2420	0	0	8:30	9:00
Yesa			NA-5410	50	50		
Javier			NA-5410	5,2	55,2	10:07	11:46
Sangüesa			NA-132	8,2	63,4		
Tafalla			NA-132, NA-6140, NA-601	39,6	103		
Lerín			NA-122	28,5	131,5	12:22	16:46
Estella			NA-1110	23,8	155,3		
Pamplona (Café La Media Luna)				44,7	200	14:23	21:20

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
 RANDONNEURS EUROPEENS 1976
 RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Puente-Peralta-San Martín-Sangüesa-** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
 Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
 Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **204,9** Km
 Date :
 Starting point location : Cafetería La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			NA-1110	0	0	8:30	9:00
Puente La Reina			NA-601 y NA-6100	22,4	22,4		
Peralta			NA-128, N-121, NA-1240	44	66,4	10:27	12:26
Murillo el Fruto			NA-5311	31,9	98,3		
Ujue			NA-5310	22,4	120,7		
San Martín de Unx			NA-132	7,8	128,5		
Sangüesa Bar Leire			NA-127 y NA-2420	29,4	157,9	13:09	18:32
Pamplona (Café La Media Luna)				47	204,9	14:32	21:40

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
 RANDONNEURS EUROPEENS 1976
 RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Olzagutia-Estella-Viana-Peralta-Etxa** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
 Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
 Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **300** Km
 Date :
 Starting point location : Cafetería La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			N-240-A	0	0	8:30	9:00
Irurzun			NA-2410	22	22		
Olzagutia			NA-718	37	59	10:14	11:57
Estella			NA-1110	41	100		
Viana			NA-6320 y NA-134	38,5	138,5	12:34	17:14
Peralta			NA-115, NA-6100 y NA-601	61,7	200,2		
Puente la Reina			NA-7040 y NA-7110	61,2	261,4		
Etxauri			NA-700	22,6	284	17:00	26:56
Ibero			NA-700	2,5	286,5		
Pamplona (Café La Media Luna)				13	299,5	17:30	27:58

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
RANDONNEURS EUROPEENS 1976
RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : Pamplona-Aoiz-Cortes-Puente la Reina Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **400** Km
Date :
Starting point location : Cafeteria La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:00

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			NA-150	0	0	8:00	8:30
Aoiz			NA-150 y NA-534	28,5	28,5	8:50	9:56
Carcastillo			NA-128 y A-1201	64,5	93		
Cortes			NA-5200 y NA-126	72,7	165,7	12:52	18:33
Tudela			NA-134 y NA-6320	28,9	194,6		
Viana			NA-1110	93,1	287,7	16:37	26:41
Puente la Reina			NA-7040 y NA-7110	61,2	348,9		
Etxauri			NA-700	22,6	371,5		
Ibero-Izcue-Asiain			NA-7004 y NA-7010	2,5	374		
Irurzun			N-240-A	14,5	388,5		
Pamplona (Café La Media Luna)				22	410,5	20:29	34:52

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
 RANDONNEURS EUROPEENS 1976
 RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Sos-Tauste-Viana-Pamplona** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
 Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
 Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **600** Km
 Date :
 Starting point location : Cafetería La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			NA-2420	0	0	8:30	9:00
Yesa			NA-5410	50	50		
Javier			NA-5410 y A-127	5,2	55,2	10:07	11:46
Sos del Rey Catolico			A-127	21,8	77		
Tauste			A-126 y NA-5221	74,8	151,8		
Cortes			NA-5200, NA-5211 y NA-126		151,8		
Fustiñana			NA-126				
Tudela			NA-134 y NA-660		151,8	12:58	18:07
Marcilla			NA-128, N-121, NA-1240	86,9	238,7		
Murillo el fruto			NA-5311		238,7		
Ujue			NA-5311 y NA-132	48,7	287,4	17:07	27:10
Tafalla			NA-8602	19	306,4		
Olite			NA-6620 y NA-115		306,4		
Peralta			NA-624, NA-134 y NA-6320	29,2	335,6		
Viana			NA-1110	61,4	397	20:32	34:28
Estella			NA-122 y NA-6210	45,3	442,3	22:03	37:29
Falces			NA-115	46,7	489		
Olite			NA-8602	19,4	508,4		
Tafalla			NA-6030 y NA-601	7,1	515,5	24:29	42:22
Puente la Reina			NA-7040 y NA-7110	28,9	544,4		
Etxauri			NA-700	22,6	567		
Ibero-Izcue-Asiain			NA-7004 y NA-7010	2,5	569,5		
Irurzun			N-240-A	14,5	584	26:46	46:56
Pamplona (Café La Media Luna)				22	606	27:31	48:32

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
RANDONNEURS EUROPEENS 1976
RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Benavente-Pamplona** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **1000** Km
Date :
Starting point location : Cafeteria La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			NA-1110	0	0	8:30	9:00
Logroño			N-120	90	90	11:09	14:00
Burgos			N-120 y N-601	112	202		
Leon			N-630	183	385	20:10	33:40
Benavente			N-610	74,2	459,2		
Palencia			CL-619	112	571,2		
Aranda de Duero			N-122	89,7	660,9		
Soria			N-122 y N-121c y NA-125	114	774,9		
Ejea de los Caballeros			A-127	143	917,9	38:39	75:49
Sangüesa			NA-127 y NA-2420	63,9	981,8		
Pamplona (Café La Media Luna)				46	1027,8	41:35	83:00

AUDAX CLUB PARISIEN

RANDONNEURS FRANÇAIS 1921
 RANDONNEURS EUROPEENS 1976
 RANDONNEURS MONDIAUX 1983



BREVET DE RANDONNEURS MONDIAUX APPROVAL APPLICATION FORM

Route name : **Pamplona-Benavente-Pamplona** Homologation route # :

Organizing club name : Asociación Navarra de Cicloturismo Org. ACP code # :
 Organizer name : Ignacio Ayesa Ruiz League / State :
 Organizer address : C/Padre Calatayud 2 BI Pamplona España Distance **1200** Km
 Date :
 Starting point location : Cafetería La Media Luna, Pamplona Starting hour : 8:30

LOCATION	ROAD MAP		ROAD NUMBER	PARTIAL (KM)	TOTAL (KM)	CONTROLS	
	Ref. #	Coordin.				OPEN	CLOSE
Pamplona (Café La Media Luna)			NA-1110	0	0	8:30	9:00
Logroño			N-120	90	90	11:09	14:00
Burgos			N-120 y N-601	112	202		
Leon			N-630	183	385	20:10	33:40
Benavente			N-610	74,2	459,2		
Palencia			CL-619	112	571,2		
Aranda de Duero			N-122	89,7	660,9		
Soria			N-122 y N-121c y NA-125	114	774,9	33:33	63:18
Ejea de los Caballeros			A-127	143	917,9		
Sangüesa			NA-132	63,9	981,8	40:56	81:25
Olite			NA-115 y NA-624	39,7	1021,5		
Lodosa			NA-134	53,9	1075,4		
Viana			NA-1110	31	1106,4	41:35	83:00
Pamplona (Café La Media Luna)				82,2	1188,6	41:35	83:00

Anexo II Reglamento oficial de La Union Audax Ibéricos

REGLAMENTO FORMULA AUDAX

I,-PRESENTACION GENERAL

Las brevets ciclo-excursionistas organizadas de acuerdo con la formula AUDAX, son excursiones individuales, donde cada participante es responsable de sus propios actos, debiendo suscribir, para participar en ellas, un Seguro de Accidentes y otro de Responsabilidad Civil.

Los participantes eximen, a LA UNION DE AUDAX IBERICOS y a los Organizadores, de cualquier tipo de responsabilidad.

A: DEFINICION

Las brevets ciclo-excursionistas organizadas de acuerdo con la formula AUDAX, son excursiones efectuadas en GRUPO, donde todos colaboran y se apoyan entre si. En sus orígenes el termino AUDAX (del latín Audacioso) denominaba únicamente a aquellos ciclo-excursionistas capaces de efectuar una distancia de 200 km entre la salida y la puesta de sol. Henri Desgranges creó en 1904 los Audax Français para promocionar el gran fondo turístico en bicicleta. Una brevet Audax es una prueba de regularidad y resistencia a una velocidad media de 22,5 km/hora.

B: DISTANCIA

Las brevets efectuadas según las modalidades definidas a continuación se desarrollan sobre 100 - 200 - 300 - 400 - 600 y 1000 km. Las distancias de 400 - 600 y 1000 km (artículo 13) se caracterizan por la neutralización de una parte de la noche. Existe una distancia superior, es la brevet PARIS-BREST-PARIS, organizada cada 5 años exclusivamente por la L'UAF (como todas las brevets cuya salida sea desde París). Esta brevet está sometida a un reglamento especial.

C: CAPITANES DE RUTA

Los equipos están dirigidos por CAPITANES DE RUTA. Ellos velan por el mantenimiento de una velocidad lo más regular posible y por tanto no está permitido sobrepasar la velocidad por ellos indicada. Los participantes no deben sobrepasar a los capitanes de ruta. Estos capitanes de ruta serán los encargados de velar por el buen desarrollo de la brevet, por la seguridad de todos y de hacer respetar los horarios. Están autorizados a tomar todo tipo de decisiones para que la brevet se desarrolle con normalidad.

II,- REGLAMENTO

Edición de 1998 que anula y reemplaza a todas las anteriores

Artículo 1,- ORGANIZACIÓN

1/1 - La Organización está confiada a todos los clubes franceses o extranjeros afiliados a una Federación (en Francia FFCT-UFOLEP-FSGT) o Asociación. Para los extranjeros la organización de los brevets Audax tendrá lugar tras la firma de un protocolo con la Federación o Asociación ciclista de ese país. La citada Federación o Asociación debe aceptar en estas brevets Audax a todos los ciclistas que deseen participar sin restricción.

1/2 - Todas las brevets Audax organizadas bajo las normas de este Reglamento, homologadas por LA **UNION DE AUDAX IBERICOS (L'UAI)**, son válidas para la obtención del AGUILA DE PLATA o DE ORO (Ver anexo 4).

1/3 - Un club (en ningún caso un miembro individual) puede solicitar la organización de un brevet de 200 o 300 km a través de (L'UAI), cuya dirección figura en el calendario nacional de brevets.

1/4 - La organización de un brevet de 400 o 600 km será confiada a un club que haya demostrado su saber hacer en un brevet de 200 km (mínimo). Además el responsable de las brevets deberá disponer de al menos dos capitanes de ruta titulares para brevets de esas distancias.

Artículo 2,- CONDICIONES PREVIAS PARA ORGANIZAR UNA BREVET

2/1 - El organizador que haya obtenido la autorización debe comunicar al responsable del calendario L'UAI la fecha designada. Esto se llevará a cabo obligatoriamente antes de finales del mes de septiembre del año precedente al que tenga lugar la brevet. Ejemplo: antes de finalizar septiembre de 2010 para una brevet a celebrar en el año 2011.

2/2 - El recorrido transcurrirá por carreteras en buen estado, poco frecuentadas y bien señalizadas y de dificultades medias en cuanto al relieve se refiere. El recorrido deberá además ser turísticamente atrayente.

2/3 - El recorrido será sometido a la aprobación de L'UAI. Esta solicitud deberá ser lo mas parecida posible al modelo que se cita:

CLUB ORGANIZADOR:

RESPONSABLE - Apellidos - Nombre

Dirección

Lugar de salida - Fecha salida - Hora

Cartografía Michelin - Distancia

La solicitud deberá contener:

- El número de carretera que permita verificar el trayecto en cualquier mapa reciente.
- Los puntos de cruce e intersección y localidades más importantes
- El momento de un cambio de dirección, el nombre del municipio. El cruce donde tenga lugar esa modificación así como la denominación de la nueva ruta.
- Deberá indicar el nuevo número de carretera cuando se cambie a una provincia limítrofe.
- El kilometraje parcial, el acumulado y la distancia entre dos puntos.
- Los horarios de paso (calculados a 20-22,5 o 25 km/hora), por los municipios enumerados con anterioridad.
- Los horarios de llegada y de salida así como la duración de las mismas.
- Además, eventualmente, todas las explicaciones complementarias que el organizador considere oportunas para la mejor comprensión del dossier.

2/4 - El organizador deberá aceptar las modificaciones requeridas por L'UAI y no podrá organizar su brevet sin la conformidad de ésta. En caso de impugnación L'UAI deberá tener noticias en el más breve plazo posible y su Comité decidirá.

Artículo 3,- PARTICIPANTES

3/1 - El organizador del brevet se compromete a aceptar a todos los ciclo-excursionistas que deseen participar en su brevet. Para ello deberá dar a conocer su celebración a través de los diferentes calendarios (Audax y aquellos de su asociación y a todos los niveles, nacional, ligas y departamentos).

3/2 - Por razones de intendencia (comida, alojamiento) el organizador puede limitar el número de participantes. En el caso de que las posibilidades de acogida sean reducidas, el organizador no podrá reservar todas las plazas para los miembros de su club, sino que deberá prever la disponibilidad de algunas otras plazas para personas ajenas a su club.

3/3 - El organizador podrá indicar una fecha límite de inscripción.

3/4 - Los participantes menores de 18 años deberán presentar autorización de sus padres. No existe edad límite.

Artículo 4,- DELIMITACIÓN HORARIA

La regularidad es una de las condiciones para el buen desarrollo de una brevet Audax. El horario debe ser objeto de una atención muy especial.

4/1 - La organización de la brevet Audax debe realizarse en su mayor parte de día por razones evidentes de seguridad. Lo recorridos programados por la noche serán los menos posibles. Particularmente la brevet de 200 km será realizada entre la salida y la puesta de sol.

4/2 - El responsable de una brevet de 400 ó 600 km deberá vigilar la neutralización nocturna, a saber:

- Evitar las horas más peligrosas.
- Descanso suficiente.
- Un buen acondicionamiento de las paradas.
- El respeto de los tiempos base del pelotón.

Es deseable que la neutralización nocturna sea aproximadamente:

- de 5 horas para los 400 km
- de 6 horas para los 600 km

La parada podrá tener lugar, dependiendo de la estación, entre:

- las 22h30 y las 4h30
- las 23h00 y las 4h00 (\pm 30 minutos).

4/3 - Las paradas serán espaciadas y detalladas bajo un denominado "plan de marcha".

Deberán permitir a los participantes reavituallarse y así evitar que abandonen el pelotón, lo cual no podrán hacer salvo en caso de fuerza mayor (avería o causa física). El organizador deberá pues escoger las paradas en función de las posibilidades y eventualmente prever las necesidades alimentarias y de higiene (pensar en los servicios para las mujeres).

Artículo 5,- EXIGENCIAS DE UNA BREVET AUDAX

5/1 - Para ser homologada una brevet no podrá tener menos de 4 participantes a la salida y 3 a la llegada.

5/2 - El número mínimo de etapas será el indicado en el plan de marcha para no romper el equilibrio entre el tiempo circulando y el tiempo de descanso.

5/4 - La parada para la comida no podrá ser inferior a 1 h 15', ni superior a 1 h. 45' y comenzará entre las 13 horas y las 15 horas 15'.

5/5 - La distancia media de etapa en cualquier brevet (salvo para las de 100 y 200 km) deberá ser tener entre 60 y 70 km, con un máximo de 90 km en un solo día.

5/6 - La velocidad media de circulación será normalmente de 22,5 km/h. Para los 100 km podrá ser de 20 km/h.

5/6.1 - El organizador puede estimar que en una parte del recorrido, el relieve, la orografía, etc, no permiten conseguir la velocidad media preestablecida. La velocidad entonces elegida (20 km/h en la mayoría de los casos, o 3 km en 9 minutos) se indicará en el itinerario enviado a los participantes y será respetado sobre el terreno. El itinerario elegido no podrá contener más de una etapa de velocidad media reducida por cada jornada ni podrá ser superior a 70 km (3h. 30').

5/6.2 - Por cada jornada no deberá realizarse más de una etapa a 25 km/h, la cual no podrá sobrepasar 70 km (2 h. 48'). Esta velocidad media será claramente indicada a los participantes.

5/7 - La hora de salida será fijada por el organizador. Deberá ser fijada para que el descanso nocturno coincida aproximadamente con la mitad del trayecto. En cualquier caso, la salida no deberá ser anterior a las 04h00' o a las 04h30', según la estación.

Artículo 6,- RESPECTO AL KILOMETRAJE

Los kilómetros globales de cada una de las distancias deberá ser verificado sobre el terreno con una tolerancia ± 10 km La referencia podrá ser el mapa "Michelin" 1/200.000(1 cm/2 km) o similar a 1/100.000 (1 cm/1 km).

Ejemplo: Paris-Valloire-Le Galibier, Paris-Valloire = 600 kilomètros (36 heures). La subida al col du Galibier puede hacerse parcialmente a velocidad libre.

Artículo 7,- RESPECTO AL HORARIO

7/1 - Los tiempos de referencia se aplican al grupo para llevar a cabo la distancia total del brevet.

7/2 - Los tiempos de circulación se calculan a una media de 22,5 km/h.

7/3 - Los tiempos mínimos deben ser respetados. En ningún caso el pelotón podrá realizar un tiempo inferior.

7/4 - En el 100, 200 y 300 km el tiempo máximo del pelotón se calcula a una media de circulación de aproximadamente 20 km/h.

7/5 - Para el 400 y el 600 km la diferencia entre los tiempos mínimos y máximos se reduce lo que la neutralización nocturna dure. El tiempo máximo tendrá una tolerancia en caso de retraso: el riesgo debido al mal tiempo se encuentra limitado por el hecho de que estas brevets se desarrollan a partir del mes de mayo.

7/6 - El tiempo máximo de homologación no es aplicable más que a un participante en dificultades (mecánicas o físicas). Eventualmente puede contar con la ayuda de un compañero. Para que su brevet sea homologada, a ese participante se le aplicaran las siguientes medias globales:

Distancia	Tiempo del pelotón	Tiempo del último participante	Velocidad media
100 km	5 horas	7 horas	14,29
200 km	12 horas	14 horas	14,29
300 km	17 horas	20 horas	15
400 km	26 horas - 26 h 30	27 horas	14,8
600 km	38 - 39 horas	40 horas	15
1.000 km	75 horas	76 horas	13,33

Artículo 8,- RESPECTO AL ITINERARIO

8/1 - El organizador tiene que hacer respetar el itinerario aprobado por el delegado de L'UAI. Dará a la salida de su brevet el itinerario detallado a cada participante acompañado o no a la carta de ruta con la dirección y el nº de teléfono de los lugares de control y alojamiento, el lugar preciso de las paradas (iglesia, estación, dirección, etc.). Deberá, a su conveniencia, bien hacer figurar sobre su itinerario los horarios detallados de paso dentro de cada localidad o bien hacérselo llegar solamente a los capitanes de ruta.

8/2 - Los capitanes de ruta pueden modificar, excepcionalmente y con la conformidad del responsable del brevet, un tramo del recorrido por razones justificadas (por ejemplo, obras). En este caso la desviación señalada por la DGT o similar, deberá ser respetada al objeto de quedar amparado por la compañía aseguradora del brevet. En caso de equivocación durante el recorrido, si un participante se da cuenta, avisará a los capitanes que decidirán la forma de reencontrar lo más rápidamente posible el recorrido oficial. Este participante no pondrá como pretexto este error para separarse del pelotón.

Artículo 9,- INSCRIPCIÓN - NÚMERO DE BREVETS EN UN MISMO PERIODO

En caso de que se organicen varias brevets el mismo día (por ejemplo, un 200 y un 100 compartiendo recorrido) el participante deberá indicar claramente la distancia escogida. En caso de abandono no tendrá la posibilidad de homologación por una distancia inferior aunque la haya cubierto.

Artículo 10,- SEGURIDAD

10/1 - El organizador es el responsable de la seguridad para su brevet.

10/2 - No se permitirá en el entorno inmediato del grupo la presencia de coches de acompañamiento ajenos a la organización, tanto si asisten a un ciclo-excursionista como a los miembros de un club.

10/3 - Circulando de noche el organizador y los capitanes de ruta verificarán que todos los participantes tengan los faros y pilotos traseros bien fijados a sus bicicletas y en perfecto funcionamiento (prever lámparas y pilas de repuesto en la bolsa de viaje).

El chaleco o cinturón reflectantes son obligatorios.

El casco es obligatorio.

El organizador deberá impedir la salida a todos los participantes que no reúnan los requisitos necesarios para ser vistos e identificados en la ruta. El guardabarros también es muy recomendable.

Artículo 11,- CARNETS DE RUTA

11/1 - Solo pueden ser utilizados los carnets de ruta facilitados por L'UAI

11/2 - Los organizadores cuidarán de que estén correctamente cumplimentados antes de la salida.

11/3 - Los controles se harán con tampón y el sello de algún comercio donde figure la localidad de paso. El sello es obligatorio durante la pausa de la comida y la cena. No se aconseja sellar en los descansos cortos, durante los cuales es preferible que los participantes no sean molestados y que se dediquen a su atención personal

11/4 - Durante la última parada o a la llegada, el organizador debe recuperar todos los carnets de ruta. Los sellará y enviará la lista de los que terminaron en el impreso oficial facilitado por L'UAI

11/5 - Esta lista será enviada sin dilación a L'UAI para la homologación de las brevets.

En Francia los 200 km están homologados desde 1904, las otras distancias a partir de 1979.

Artículo 12,- RECLAMACIONES

12/1 - En caso de litigio entre un organizador y un participante, éste puede enviar su disconformidad por correo a la siguiente dirección: LA UNION DE AUDAX IBERICOS, c/ Monte Archanda nº 11 - 28660 Boadilla del Monte (Madrid). En caso de litigio con L'UAI este puede enviar su disconformidad por correo a la siguiente dirección: L'UNION DES AUDAX FRANCAIS, 6 Avenue Maurice Ravel, 75012 PARIS.

12/2 - Si se prueba que dicha reclamación está fundada, en particular por un no respeto del comportamiento Audax, el club podrá recibir una advertencia. En caso de reincidencia L'UAI retirará a ese club el derecho a organizar brevet Audax por uno o más años.

12/3 - Un participante puede ver rechazada su homologación, principalmente si circula voluntariamente detrás del pelotón con el consiguiente retraso y por ello en contra de la fórmula AUDAX.

12/4 - El organizador tiene toda la libertad para excluir de su brevet a un participante que con su actitud ponga en riesgo la seguridad del pelotón. Podrá en consecuencia rehusar la inscripción de esta persona en las brevets que él organice.

Artículo 13,- BREVET 1000 KILOMETROS

13/1 - La organización de un brevet de 1000 km podrá ser confiado al club que previamente haya organizado la serie de 200 a 600 km

13/2 - El "1000" está considerado como una brevet especial. Su inscripción tendrá prioridad en el calendario de L'UAI

13.3 - Los tiempos son mínimo 75 horas - máximo 76 horas (igualmente para el ultimo participante)

Tiempos	En ruta	Paradas	Media circulando	Media global
75 h 00	44 h 26	30 h 34	22,5 km/h	13,33 km/h
76 h 00	45 h 26	30 h 34	22 km/h	13,16 km/h

ANEXO AL REGLAMENTO

Anexo1

Suscripción a la revista del Audax

Esta revista aparece 4 veces por año, Enero - Abril - Julio y Octubre (5 veces los años de la Paris Brest Paris) y contiene las informaciones y relatos sobre las cinco disciplinas: ciclo-excursionismo, marcha, remo, natación y sky de fondo.

La suscripción individual es aconsejable para los participantes en nuestras brevets y obligatoria para los clubes organizadores. Durante las brevets especiales esta suscripción puede ser obligatoria para los participantes en eventos. Con la revista del mes de Enero los abonados reciben el calendario de los eventos de Audax en todas las disciplinas. (El calendario está disponible durante la Asamblea de Noviembre).

Anexo 2

Recompensas individuales

Una medalla a título honorífico podrá ser adquirida a partir del brevet de 100 km con la posibilidad de que su nombre sea grabado en la misma.

AGUILA DE PLATA

Será concedida a todos los ciclo-excursionistas que hayan efectuado las siguientes brevets 200 - 300 - 400 - 600 y 1000 km Será suficiente con una de cada distancia. Una distancia superior no puede sustituir a otra, solamente PARIS BREST PARIS AUDAX o una brevet de larga distancia puede reemplazar al brevet de 1000 km Los laureados con las cinco brevets podrán solicitar el AGUILA DE PLATA.

Esta medalla será gravada y numerada.

El Águila de Plata puede conseguirse varias veces.

AGUILA DE ORO

Será concedida a todos los ciclo-excursionistas que hayan efectuado, sin límite de tiempo, las brevets siguientes:

- 1 vez las distancias 200 - 300 - 400 y 600 km
- 2 veces 1000 km (o un brevet de 1000 km y un brevet de larga distancia igual o superior a 1000 km) y la **PARIS BREST PARIS AUDAX**.

Esta última distinción al coincidir con la obligación de hacer la Paris Brest Paris solo

podrá ser concedida cada cinco años. Los candidatos deberán remitir al responsable de la L'UAF los carnets de ruta requeridos y una foto de identidad para el libro de las AGUILAS DE ORO, y recibirán la mención: Laureado Aguila de Oro nº

Las brevets efectuadas en un país o una Asociación delegada de la L'UAF son válidas. Los laureados recibirán el diploma AGUILA DE ORO CICLISTA. Además una medalla grabada podrá ser adquirida.

Los diplomas son una recompensa de la asiduidad y son gratuitos. Las medallas son potestativas y a título oneroso.

Bibliografía

- **The European cycle route network Eurovelo, study 2012.**
 - Institute of Transports and Tourism, University of Central Lancashire , UK- Richard Weston, Nick Davies, Les Lumsdon, Peter McGrath.
 - Centre for sustainable Transport and Tourism, NHTV Breda University of applied Science, Netherlands – Paul Peeters, Eke Eijgelaar, Peter Piket.
- **Spécial économie du vélo. Étude complète 2009**
 - Bureau d'études Indiggo Altermodal, Nicolas MERCAT.
- **Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France. Pratiques et attentes. 2012.**
 - Atout France: Christian Mantei
- **The value of Cycle Tourism, Opportunities for the Scottish economy. 2013.**
 - Ivan Zovko
- **Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo. 2009**
 - Anne DEFRANCE