



« Le voyage itinérant commence là où s'arrêtent nos certitudes » J. Boquero

Des mouches sur tous les taons



Y aurait-il un seul d'entre nous qui n'ait jamais été importuné par ces bestioles volantes lors d'une sortie estivale ? Véritables calamités de la nature, elles vous gâchent la belle montée laborieuse d'un col et les beautés des paysages alentour.



Il y a celles qui tournent en un ballet constant autour de votre tête. Il y a celles qui se font benoîtement transporter sur votre sac de guidon. Et puis il y a celles qui vous agressent physiquement. Ces dernières sont les plus redoutables, pas la moindre parcelle de votre anatomie qui ne les intéresse ; et qu'on s'engouffre dans les narines, et qu'on se glisse dans les oreilles, et qu'on profite du moindre entrebaillement de la bouche, bref tous les orifices à l'air libre sont bons. J'ai lu récemment qu'en Australie des tribus Aborigènes se laisseraient nettoyer la peau par les mouches tout en marchant ! Il faut admettre que dans leurs zones désertiques il n'est pas évident de prendre une douche !... L'inénarrable Salvador Dali était un grand admirateur des mouches et se laissait béatement recouvrir par cette gent ailée lors de siestes prolongées les appelant « les fées de la méditerranée » !....



Dans maints récits de cyclos, le sujet est évoqué, d'aucuns virent leurs mains ou leur dos entièrement recouverts de mouches, surtout par temps orageux, notamment en traversant des zones d'élevages ; là, ça peut se comprendre mais j'ai vu dans le Moyen Atlas, zone désertique s'il en est, sortir des nuées de mouches des touffes d'alfa, sans l'ombre d'une carcasse comestible alentour, encore un mystère de l'adaptation des espèces ; quand nous passions à proximité, tout en transpiration, pour elles c'était Byzance !...



Dans la catégorie des pugnaces, des agressives et tutti quanti, vous trouverez en page Nature un choix suffisant pour marquer vos souvenirs de randonnées piquantes. Et pour vous saper un peu plus le moral, notez la progression de la vitesse de leurs déplacements aériens en montagne ; il y a quelques années, la mouche lâchait prise entre 9 et 10 km/h ; aujourd'hui on doit dépasser les 12,5 km/h !!!! Et comme la plupart d'entre nous ne vont pas en progressant dans les bosses, ce n'est pas gagné!!!



Les Diptères, entendez les mouches et les moustiques de toutes catégories, sont les derniers venus des Insectes sur la planète, les plus évolués et comptent pas moins de 170000 espèces ; ils sont les plus actifs de nos concurrents et ennemis . Les mouches sont organisées pour nous pourrir la vie ; quand les femelles ne viennent pas simplement nous sucer le sang, elles vont pondre leurs œufs dans nos viandes, déposent des kirielles de microbes sur nos aliments, nous injectent le Trypanosome de la maladie du sommeil (mouche tsé-tsé), ou bien des parasites comme l'onchocercose, la cécité des rivières (simulies), se partageant le travail avec toute une variété de moustiques aussi peu fréquentables.



Dans ce numéro

- . Les mouchespp 1-3
- . Le bus-cyclistes.....p 4
- . Le V.A.E.pp 5-8
- . Premier critérium féminin du Gard.....p 9
- . Les carnets d'Antoine-part 1.....pp 10-12
- . Photo : comment ça marche.....p 13
- . Les chevaliers du malt.....p 14
- . Poème.....p 14



On peut s'étonner de l'adoption de ces calamités volantes par les dames de la cour qui lançèrent la mode au 17ème siècle de la mouche en velours sur la figure, les hommes n'étant pas en reste....Selon où elles étaient placées, leurs noms variaient.

(la suite en page 2)

La baiseuse au coin de la bouche, la généreuse sur la poitrine et sous la lèvre la friponne, aguichaient le soupirant. De la drague en points de suspension, où le maladroit se faisaitmoucher, on dit aujourd'hui « se prendre un râteau » mais le résultat est le même ! La mode est dit-on un éternel recommencement, la preuve quatre cents ans plus tard avec le piercing qui remplace en profondeur les pastilles de velours !

Je ne résiste pas au plaisir de vous informer que l'action banale de moucher la chandelle, geste qui clôturait une soirée, fut détournée par la rue, ce qui en argot invite à des relations où l'on peut dire qu'une tierce personne "tient la chandelle".

Les pêcheurs ont porté l'art de confectionner les mouches à des sommets. JP Sartre en a fait le titre d'une de ses pièces fameuse (1) où les acteurs s'indignent et pas à fleurets mouchetés ! Ou bien Didier Carret, doux poète-écrivain gardois, cyclotouriste d'occasion, qui décrit dans un délicieux ouvrage (2) son agression dans la montée de St Laurent les Bains vers Notre Dame des Neiges. Il les invectivait en ces termes :

« Chiennes de mouches qui cherchent le pourri. Quand tu es en sueur, elles croient que tu vas crever ! Allez, va-t-en ! Allez ! Allez va rejoindre les bouses ! Quel merdier. C'est vraiment elles qui finiront le monde elles sont vraiment trop nombreuses ».

Il n'avait pas tort, cette engeance est arrivée sur terre bien avant nous et résistera bien mieux que nous en cas de catastrophe majeure.

Quel rapport avec les moucharabieh, direz-vous ? Aucun ! Ils étaient destinés essentiellement à dérober les femmes à la vue des visiteurs, accessoirement à espionner ; à moins que les dites femmes n'aient étéde fines mouches !

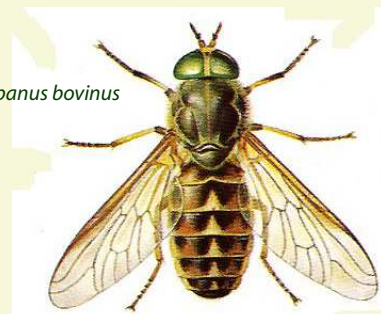
Ce n'est pas d'aujourd'hui que la mouche est mise au ban de la société. Elle figure à la quatrième place des dix plaies de l'Egypte selon le livre de l'Exode où Dieu punit les Pharaons leur ordonnant de laisser partir le peuple d'Israël et de ne croire qu'en lui. Il est dit :

« Des mouches, des taons, des bêtes sauvages entrèrent en grand nombre dans tout le pays d'Egypte ». Ah ! si ces fuyards avaient connu le bateau Mouche, que de suées économisées ! En fait l'appellation vient du nom du quartier lyonnais où furent construits les premiers exemplaires destinés à promener sur la Seine les visiteurs de l'Exposition Universelle de 1867. Pour relancer cette activité touristique un certain Jean Bruel inaugura en présence du Ministre des Transports, du Préfet et du tout-Paris le buste de Jean Sébastien Mouche, concepteur du dit bateau. A noter que le carton d'invitation était daté du 1er Avril 1953 !!!! Un beau coup de marketing comme on dirait de nos jours.

(la suite en page 3)

Les taons - une dizaine d'espèces en France , dont le grand **Tabanus bovinus**, de 25 à 30 mm, 160 espèces en Europe, 3500 dans le monde ; des femelles suceuses de sang tandis que les mâles, êtres délicats, butinent les fleurs ; la grande taonne est une spécialiste du vol silencieux, de l'atterrissage discret au joughlu d'un cuissard ; la suite, tout le monde la connaît ; une fois son forfait consommé, elle repart tandis que sa victime continue à saigner ; draculesque ! On se reportera utilement à La Sacoche n°16

Grand Taon femelle-*Tabanus bovinus*



Petit Taon-*Haematopota pluvialis*

La mouche n'est pas toujours néfaste . A Avesnes, dans le Nord, la Foire aux Mouches attire la grande foule avec ses produits du terroir, dans la cour de la ferme du Bastidon. On y vient en famille voir pour de vrai les animaux de la ferme. Un régal pour les enfants des villes qui peuvent les toucher et s'en approcher.

Dans bien des cas nous aimons les animaux et il est admis que nous ne ferions pas de mal à unemouche, mais, selon l'expression populaire, on aimerait parfois les voir tomber..... comme des(très bien, il y en a qui suivent !)

Pour rester dans le commerce, il est une activité que ce bon Jean de La Fontaine avait en son temps stigmatisée : La Mouche du Coche. Elle est revenue dans les années 80 sous une forme anglicisée, une mutation en somme, c'est le "Coach". On en trouve partout, pour les animaux, pour les grossesses, dans les entreprises, dans le monde sportif où sévissent des coaches accueillant les néophytes et qui en profitent pour faire briller leur égo ! si, si ça existe , même dans notre milieu mais chut ! Des diplômés parmi les plus astucieux en font un métier rémunérateur ; mais attention aux conseillers peu scrupuleux dont les certifications longues comme le bras sont écrites.....en pattes de mouches et guère plus épaisses ! Comme les contrats d'Assurance en tous genres, il faut les lire calmement en prenant..... son Taon !

Jean-Claude MARTIN

(1) J.P. Sartre écrit une pièce en 1943 : *Les Mouches*, où il est dit que Jupiter dieu des Mouches et de la Mort empêche la révolte d'un esclave qui veut soulever le peuple.

Toute une tragédie qui se déroule dans la fureur et le sang où les acteurs s'invectivent avec violence. A voir ou à lire en pensant à l'époque de sa création.

(2) Didier Carret - *A pied dans les montées, à vélo dans les descentes !*

Un livre qui raconte un petit tour d'Uzès à Vézelay... Edition L'Or-des-Clous.

M.J.C. Avril 2012.

NB- Les moustiques constituent le premier maillon de la chaîne alimentaire ; de nombreux animaux s'en nourrissent, le batraciens, les oiseaux notamment.



Hippobosca equina x 2

Les Hippobosques, ou mouches plates, ou mouches araignées, ne piquent que les chevaux ou les bovins ; leur piqûre est extrêmement douloureuse et fait réagir brutalement les animaux ; un cyclotouriste peut constituer un dégâts collatéral si un animal rendu fou par ces piqûres traverse la route sans regarder.

Les alambics, ou arabis, sont de petites mouches noires de 3mm environ, du genre **Simulium** ; inféodées aux zones humides comme la Camargue ; il y a des simules dans le monde entier ; elles attaquent en essaims denses , notamment à la tombée de la nuit mais pas seulement ; seules les femelles sont assoiffées de sang ; positivement infréquentables.



Les Stomoxes ressemblent aux mouches domestiques, qui elles ne piquent pas ; de 5 à 10 mm ; elles vivent dans les élevages de bovins, équins et autres caprins, pondant dans les tas de fumier ; armées d'une trompe robuste, elles harcèlent les animaux sans répit, et les cyclotouristes de passage ; piqûre douloureuse ; vectrices de maladies, comme le charbon.



Documentation Marcel VAILLAUD

Vous avez dit Bus Cyclistes ?

Comme beaucoup d'entre nous avant d'assister à l'A.G de l'Association Partageons la Route en Cévennes à Alès (30) j'étais totalement ignorant de ce qu'était le Bus Cyclistes. Curieux néologisme il est vrai, dont « l'inventeur » est un certain Hervé Bellut, qui était précisément un des intervenants de cette Assemblée Générale. Le Bus Cyclistes est le fruit de la rencontre improbable et amicale de l'idée de Bus et d'un groupe de cyclistes allant dans la même direction. Hervé Bellut est l'auteur d'un livre dont on pourra se faire une idée à l'adresse suivante :

www.buscyclistes.org

De la voiture au vélo/ En route pour le changement. Dangles Editions.

Préfacé par le Docteur Jean Luc Saladin, administrateur du Club des villes et voies cyclables.

L'auteur nous a fait part de son « invention » qui est une invitation à utiliser le vélo en groupes pour les trajets maison/boulot sous la direction d'un guide et sur un itinéraire bien identifié à l'image d'une ligne de bus. L'exposé soutenu par un diaporama fut très explicite tant sur sa création que son évolution actuelle.

Le concept de bus cyclistes ne représente qu'une solution parmi bien d'autres. Elle n'est certainement pas généralisable, de nombreux paramètres interviennent dans sa mise en œuvre. L'idée basique est qu'un quidam qui travaille en ville ou en périphérie, faisant par habitude régulièrement son trajet, peut un jour devenir un « partageur ». Partageur ou accompagnateur, amenant de nouveaux adeptes du déplacement en ville quotidiennement à des heures convenues si possible régulières.

L'avantage primaire est qu'en se déplaçant à plusieurs on est plus visible des automobilistes donc plus respectés. Dans son intervention, Hervé Bellut énuméra les avantages et bienfaits de se déplacer à vélo pour aller bosser ou pour d'autres occupations.

D'abord, c'est l'économie de carburant, lequel n'ira pas à la baisse, ni le coût de l'entretien et des réparations (+30% en 10 ans) d'une automobile.

Puis viennent les économies moins visibles mais néanmoins réelles, plus de P.V. (quoi que, méfiance, le code est valable pour tout le monde !), de frais de parking et moins de stress dus aux encombrements. Pratiquer le vélo pour aller au travail permet d'arriver à l'heure, on se faufile dans les ralentissements.

En moyenne, dans une ville encombrée, l'auto se déplace à 6 km/h, le vélo 7 km/h c'est bon pour la santé mais pas pour les embrayages ! Contrairement aux idées reçues, les cyclistes sont moins importunés par les gaz d'échappements que le conducteur au volant pris dans les embouteillages (surtout si la ventilation ouverte sur l'extérieur pompe à plein régime les gaz toxiques - NDLR)

Mettre en pratique le Bus Cyclistes c'est se faire de nouveaux amis et c'est bon pour le cœur et la planète plus d'émission de CO2. La Sacoche, qui aime bien titiller les neurones, objectera que le cycliste aussi produit du CO2 mais accordera volontiers la pastille verte !

Le tout automobile, à l'évidence, a fait son temps, les surfaces de stationnements ne sont pas extensibles, nous sommes arrivés en ville à la saturation, état de fait dénoncé régulièrement. Mais une fois que le constat est fait et admis, le remède est moins évident.

Les rédacteurs de La Sacoche sont conscients de toutes les objections que peut soulever cette profession de foi en faveur du vélo en ville ; il n'existe pas de solution radicale et universelle aux problèmes du moment ; il est probable que c'est l'addition de centaines de micro-solutions qui conduira à un progrès ; le vélo fait partie de ces solutions, les vélos devons-nous dire car cette machine fabuleuse et son utilisation ont été déclinées de multiples façons à travers les décennies.

Il se trouve que le présent numéro instruit la question du Vélo à Assistance Electrique qui, selon nous, a sa place dans la réflexion car c'est probablement une alternative crédible à la voiture ; c'est un vélo, mais l'effort est diminué par l'assistance (il faut penser aux parcours accidentés, ou aux vents défavorables) et tout le monde n'a pas des aptitudes sportives élevées tout en ayant besoin d'aller travailler. Certes le VAE a un prix d'achat à partir de 2000 euros, mais rien à voir avec le prix d'un véhicule.

Jean-Claude MARTIN

Le Vélo à Assistance Electrique (V.A.E.)

Quelle drôle d'idée pourriez-vous dire que de se pencher sur un tel sujet quand on est cyclotouriste ? C'est vrai que La Sacoche n'avait pas jusqu'ici mis le VAE dans ses sujets d'enquête. Jusqu'au jour où nous reçûmes un article en forme de témoignage de notre amie Christiane RINALDI, une cyclotouriste des P.O. Elle fut amenée à faire l'acquisition d'un VAE pour pouvoir continuer à rouler par monts et par vaux, ne se résignant pas à abandonner le vélo pour cause physique ; depuis elle ne jure plus que par son VAE. Ce qui nous a amenés à constater qu'il est encore un sujet tabou, celui du moment où le cyclo, contraint et forcé par une cause physiologique ou physique, doit mettre un terme à sa chère activité ; sauf fin brutale et inopinée sur chute sans pardon évidemment.

Mais voyons ce que raconte Christiane sur ce sujet.

La Sacoche- Christiane, expliquez-nous votre venue au VAE.

Christiane Rinaldi - J'aime le cyclotourisme, et surtout les parcours vallonnés et montagneux . J'ai un beau palmarès personnel dont je ne suis pas peu fière, non pas tant pour le palmarès lui-même que pour le plaisir que j'ai eu à parcourir tous ces pays à vélo et admirer ces paysages variés dont je ne me lasse pas :

en 2006 : Le Grau du roi / Col du Béal ; arrivée à Aubusson d'Auvergne au Gîte des Quatre Vents.

en 2007 Mimizan / col de Jau

en 2008 La Lozère et un séjour à la Canourgue

en 2010 Leucate / Martres Tolosane

en 2011 Gruissan / Nauviale dans l'Aveyron

et en 2007, la grimpe du Mont Ventoux

Aujourd'hui, l'âge venant, je manque de résistance pour les cols et les longues côtes mais l'envie de découvrir les contrées escarpées reste intacte. D'accord, je suis obligée d'obéir à la Faculté, finis les efforts trop violents, oubliés les raids Mer-Montagne, terminés les contreforts les plus ardues des Albères, les grandioses panoramas gagnés à la pédale, mais rien que du plat, et encore sans forcer, c'était la punition ! Etais-je vraiment condamnée à abandonner le vélo ou à mourir d'ennui dans de plats pays ?

Et puis il y eut la Semaine Fédérale de Flers en 2011 ; ayant fait un crochet par Châteaubourg, en Bretagne, où se trouve un constructeur de VAE, je fis l'acquisition de mon sauveur, ce VAE qui me permit de profiter de la Suisse Normande, pays montueux et vallonné s'il en est.

LS - Donc avec votre VAE, vous avez pu continuer votre carrière de cyclotouriste.

CR - Tout à fait. Pas plus tard que ce dernier dimanche, je pus monter à la tour Madeloc pour admirer la Méditerranée, chose impensable avec mes propres forces. Si je ne pouvais plus le faire, ce serait la double punition, car je n'ai pas choisi d'être diminuée, ça m'est tombé dessus.

LS - Et puis il faut le dire, un VAE n'avance pas tout seul. « Aide-toi et le VAE t'aidera ». Il faut pédaler pour avoir droit à l'assistance ; le VAE n'est pas un cyclomoteur, il est considéré comme un vélo. . D'ailleurs la loi ne fait pas obligation de porter le casque (ce qui est évidemment regrettable !),

CR - Des tests et des mesures faits en grandeur nature ont démontré que lors d'une randonnée, 50% de l'énergie est fournie par le cycliste. Il ne s'agit que de permettre à un cyclotouriste de continuer ses promenades dans la nature moyennant un effort adapté, de conserver son réseau relationnel dans la grande famille des pédaleurs. Le VAE est pour moi une alternative acceptable.

LS - Si l'on veut bien y réfléchir, dès qu'on a conçu le plateau devant et le pignon derrière avec une transmission par chaîne, on était dans l'assistance au pédalage ; le changement de sens de la roue arrière en est la démonstration également et gageons que sans le dérailleur, il y aurait moins de monde sur les pentes de nos collines et de nos montagnes ; le dérailleur est bien un facilitateur d'ascension, une aide mécanique au cycliste, qui apporta la révolution dans la pratique du cyclisme de compétition comme dans le vélo d'agrément.

CR - Le constructeur de mon VAE précise qu'avec une batterie chargée à bloc, je pourrais monter deux fois l'Alpe d'Huez avec un reliquat d'une vingtaine de km pour rentrer à l'hôtel ! Prenons une randonnée en Cévennes, j'aurais une autonomie de 100 km environ, car l'assistance est totalement débrayée en descente ; c'est amplement suffisant pour une agréable sortie. Et en Camargue, je pourrais faire 200 km. La solution électromotrice adoptée par ce constructeur assure un rendement énergétique de 75%, ce qui explique la grande autonomie.

Commentaires de La Sacoche

Nous comprenons que l'usage du VAE a un bel avenir car il constitue un progrès permettant à des adeptes touchés dans leurs capacités physiques de continuer un moment à vivre leur passion. Il semble au moins aussi évident que le VAE constitue une alternative crédible à la voiture en ville même si l'on n'est pas frappé d'incapacités diverses et variées. La Sacoche a voulu explorer les aspects techniques de ces vélos à assistance électrique, qui bénéficient des progrès technologiques du moment.

Le facteur le plus limitant est à l'évidence l'autonomie, conséquence directe de la capacité de la batterie ; les batteries sont de type Lithium-Ion ; pour un vélo de ville, la capacité n'est pas critique, il est rare qu'on ait à faire plus de 30 km par jour ; il en va autrement en cyclotourisme ; et bien entendu les chiffres annoncés sont obtenus en conditions optimales de laboratoire ; interviennent pour limiter l'autonomie : la température ambiante, la résistance de l'air (vent), le poids du cycliste et de ses bagages, le profil, rien que des évidences puisqu'on parle d'énergie disponible pour un travail donné ; sachant que la performance est corrélée au prix d'achat du vélo, on peut espérer de 30 à 140 km d'autonomie , avec une puissance plafonnée à 250 Watts, c'est la loi. Quant à la capacité des batteries, elle varie de 300 à 550 Wh selon son prix. Mais il s'agit là de valeurs actuelles ; on aura sans doute un jour de meilleures performances.

Les batteries sont amovibles ; si elles ne le sont pas, le vélo proposé est à ranger au musée; les meilleures acceptent 800 cycles de recharge complète (on annonce même des 1100 cycles !), sans effet de mémoire, ce qui autorise des recharges partielles se comptant en fractions de cycles ; la recharge complète demande 4 à 6 heures, tous les vélos ont un écran de contrôle embarqué qui permet de suivre l'état de la batterie ; pour répondre à une question souvent posée, la batterie ne se recharge pas en descente.

Quant au vélo lui-même, il en existe diverses conceptions ; La Sacoche en a repéré trois ; chacun peut faire un choix judicieux avec un peu de logique.

Nous avons vu (marque Giant) un moteur coaxial intégré à la roue arrière, roue forcément spéciale à rayonnage renforcé, avec roue libre apparente classique; il n'a pas vraiment notre faveur. Nous avons vu sur la gamme Kalkhoff un petit moteur situé en bas et en arrière du pédalier, utilisant la même chaîne de transmission que les pédales ; situation qui nous semble pertinente. Nous avons vu un moteur double installé derrière la selle (cycles Cybien) actionnant deux galets appliqués sur une jante en plastique rajoutée à la roue arrière. Nous avons vu des transmissions mono-pignon et des transmissions à dérailleur, vitesses indexées pouvant être manœuvrées à l'arrêt. Nous avons vu la batterie sur le tube arrière du cadre, soit entre les jambes du cycliste, soit derrière à l'aplomb de la selle, mais aussi à l'emplacement des sacoches, ce qu'on peut regretter.

Toutes ces options ont leurs avantages et inconvénients ; il nous semble important de considérer l'équilibre général de l'équipage, son esthétique, un centre de gravité bas et central ayant nettement notre préférence.

Et le cadre ? Dans une gamme de prix de 1500 à 2500 euros, nous avons vu de beaux cadres en aluminium ; il s'en fait aussi en carbone.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir épuisé un tel sujet qui doit intégrer l'utilisation projetée. Il en va de même pour les vélos classiques. Nos points de vue n'engagent que nous et ne sont que des pistes. Il s'agissait simplement de baliser la découverte d'un engin qui nous semble promis à un bel avenir car il apporte des réponses novatrices aux déplacements doux, en ville c'est indubitable, en campagne sous certaines conditions. Viendra le temps où l'on ne s'arrêtera plus chez l'habitant pour un bidon d'eau mais pour quelques watts, à condition que le chargeur ne soit pas trop important !!! Utopie d'aujourd'hui, vérité de demain.

Le V.A.E. et les constructeurs.

Soyons clair il n'y a pas pour le moment de fabricant de pièces et de vélos à assistance électrique en France. Sur le marché on voit émerger deux catégories.

L'Importation – La majorité vient de Chine, les marques les plus connues sont : IDS, Easymove, Pompom, Liberty cycles, Flincat etc. Ils sont vendus par les réseaux de la grande distribution. Vélos assez fragiles, service après vente quasi nul, longévité très aléatoire, risque de mauvaises surprises. (Se vend en Chine aux alentours de 150 € + - !!!)

On en trouve même avec l'étiquette Made In France. Pour ce faire il suffit de mettre l'outil en marche au sortir du déballage ! Et malheureusement c'est légal !...

Les Assembleurs – Ce sont des usines Françaises dont certaines sont de vieilles connaissances en matière de cycle qui adaptent sur leur production des kits de moteurs électriques fabriqués hors hexagone. (Gitane, Arcade etc.)

Les Hollandais, les Suisses, les Allemands ne sont pas en reste et procèdent de la même façon. Vendus en moyenne 1800 €, tous ces V.A.E. semblent chers par rapport aux engins vendus en grandes surfaces. On paie la fiabilité, la solidité, le sérieux du SAV et le prix de la M.O. Française

Dans la gamme des moteurs/batterie adaptables, le Hollandais Sparta a mis au point le système « Ion », un système techniquement abouti dont le SAV et sa gestion sont des plus performants. Le Japonais Panasonic est bien noté au rapport/ qualité prix tout en offrant une autonomie réelle de 100 km ; son kit a été sélectionné par plusieurs marques.

Bosch et Cannondale ont sorti un VAE très fiable au système d'assistance au pédalier développant un couple de traction très performant.

Dans la panoplie des assembleurs, un Français se distingue qui distribue ses cycles sous la Marque Cybien (visiter son site). On aimerait qu'à l'avenir on puisse dire sans chauvinisme : les Cycles Cybien c'est très bien ! » On verra les réactions des utilisateurs à long terme.

Attention ! -Quand il est proposé à la vente un VAE avec écrit sur l'étiquette par exemple : 100 km d'autonomie, c'est une appréciation « de laboratoire », généralement testée sur du plat.

Si l'engin semble séduisant, il y a des contraintes qui nécessitent un minimum d'attention.

Ne jamais vider complètement la batterie et donc vérifier à l'achat si il y a bien un témoin de charge au guidon. Une batterie coûte en moyenne 600 € !

Tenir les pneus toujours bien gonflés, c'est mieux pour vous et pour lui....et pour les pneus.

Bien choisir son vélo en fonction de votre état physique et de vos projets ; ainsi, le dessin du cadre a son importance : une utilisation en ville exclusivement nécessite de poser pied à terre plus vite et plus soudainement que sur des parcours routiers.

En général deux diamètres de roues vous sont proposés, 26 'ou 28' ce qui se rapproche des 6501/2 ballons et 700/ 35c.

Pour les personnes d'un certain poids, regarder vers des cadres renforcés : H 100Kg + Vélo 25Kg + Bagages 20 Kg : total en charge : 145 kg, attention aux freins !

Il existe des VAE à freins à disque hydrauliques et des modèles à freins à patins classiques plus un 3 ème actionné par rétro-pédalage. Dans les deux cas le freinage est correct.

Les vitesses intégrées dans le moyeu arrière ont l'avantage de garder une ligne de chaîne continue. Mais en revanche on ne connaît pas d'emblée les différents rapports entre les couronnes comme pour les pignons classiques visibles à l'extérieur.

Bien aider son système d'assistance électrique au démarrage prolongera sa durée de vie et ne pas s'arrêter pédaler ; ce n'est qu'une assistance au pédalage, certes efficace mais n'a rien à voir avec un cycle type Vélosolux d'illustre mémoire.

De toute façon demander à faire un essai avant de se décider.

Jean-Claude MARTIN

VAE : rencontre et témoignage

En ce jour de Pâques 2012, je rencontrai fortuitement au sortir des Gorges du Gardon un couple de cyclos perdus de vue depuis qu'ils avaient migré d'Uzès à La Ciotat.

Ce couple de retraités avait eu envie de se balader dans son ancienne contrée et profiter de leur passage pour voir leurs enfants et amis.

Au cours de la conversation ils m'ont avoué ne plus pratiquer le vélo classique car l'âge venu et habitant sur un colline pentue (2 km de côte) ils s'étaient équipés tout naturellement d'un vélo à assistance électrique. De leur point de vue, cette nouvelle pratique leur fut grandement bénéfique sur tous les plans : facilité de circulation en ville, plus de P.V., plus de stationnements payants, obligation d'exercices physiques et surtout ils n'ont gardé une voiture que pour les déplacements urgents ou lointains. Pour eux le vélo à assistance électrique c'est l'avenir des déplacements doux, me rappelant que la France n'est pas partout plate et que le prix du gas-oil monte lui aussi très régulièrement. Belle leçon de sagesse pratique et d'économie, d'autant que ces néo-ciotadens ont de très confortables revenus ! Car comme chacun sait, à l'heure qu'il est, il n'y a pas de petites économies...

Jean Claude MARTIN

Avertissement

"La présence de VAE dans les manifestations organisées par les clubs et les structures de la FFCT est INTERDITE. La FFCT respecte ses statuts votés en AG par les clubs, notamment le "titre premier, article 1er, alinéa 2" le cyclotourisme utilise le cycle mû exclusivement par la force musculaire. Depuis la saison 2010, l'utilisation du VAE est subordonnée à une dérogation moyennant un dossier médical préalablement visé par la fédération, comprenant un certificat médical pour une pratique thérapeutique du VAE valable pendant une saison et de la signature de la Charte d'usage du pratiquant VAE. L'USAGE COURANT DU VAE EST EXCLU DES GARANTIES DU CONTRAT D'ASSURANCE N° 101 206 000 DONC NON ASSURE de même que celui du VAT (assistance thermique). Pas de dérogation pour le VAT. Certificat médical et Charte d'usage sont téléchargeables sur le site **www.ffct.org**

Le comité directeur fédéral a voté à l'unanimité le 05 juin 2009 l'ouverture de l'usage des VAE au début de la saison 2010 pour les licenciés FFCT produisant un certificat médical pour la pratique thérapeutique du VAE et la signature de la charte d'usage du pratiquant VAE."

Source : **Samuel Neulet, vice président fédéral chargé du secteur assurance, réglementation, prévention**

C'est dans ce contexte réglementaire qu'elle n'a pas vocation à discuter que La Sacoche a souhaité informer ses lecteurs sur le Vélo à Assistance Electrique, simplement parce qu'il existe dans la catégorie «vélos » et qu'il apparaît comme un moyen de transport alternatif, et de plus compatible avec le cyclotourisme au sens large.

**Jean-Claude MARTIN
Marcel VAILLAUD**

1er critérium féminin du Gard



Dernières consignes

photo-souvenir



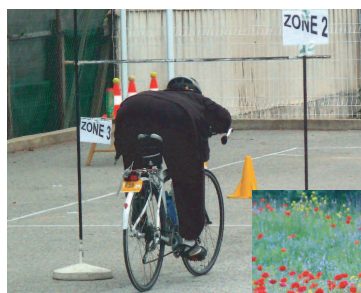
La vallée de la Droude
La côte de Marsillargues



Joli coup!
Et hop! la baballe!



Gare au freinage final!



Bravo! C'est passé!



Le coup de l'escargot

En ce 8 mai 2012, sous un ciel chargé et menaçant, Ghislaine CHARTON, responsable de la section « Féminines » du CoDep 30 donnait le départ du 1er Critérium féminin du Gard ; il faut d'emblée déplorer que seules sept cyclistes se soient présentées pour une organisation annoncée de longue date et sous la bannière du CoDep ; ce désintérêt en dit long sur la politique interne des clubs. Tant pis pour les absentes ! Dans la bonne humeur les postulantes et leurs accompagnateurs dévoués ont parcouru quelques 38 km par les petites routes verdoyantes et fleuries de l'arrière-pays alésien. Agréablement accueillis par la municipalité de La Jasse Bernard dans une salle communale, les participants ont commencé par se restaurer avant les redoutables épreuves écrites et orales , brillamment réussies par toutes ; une mention particulière pour l'épreuve de maniabilité du vélo, qui a donné lieu à un enchaînement de gags désopilants. Proclamation des résultats, remise solennelle des diplômes et récompenses, discours de Ghislaine chaleureusement applaudie, embrassades, l'essai est transformé, nul doute que l'organisation minutieuse mise en place resservira l'an prochain. Et il n'a même pas plu sur le peloton !

Marcel VAILLAUD

photos J.C. HESSE
Marcel VAILLAUD



ça y est! on a trouvé la stèle
à la gloire des Camisards



Un p'tit tour et puis s'en va!



Des tableaux dignes de Claude MONET
Le Glaïeul des champs



Antoine BOURG-RIUS nous a confié le carnet de route sur lequel il consigna les péripéties d'un voyage aux confins de la Lorraine et de la Belgique, un périple bien arrosé bien qu'estival. Sortons les cartes pour repérer ces lieux peu familiers à nous autres méridionaux. A l'heure où nous publions ces carnets, Antoine.....s'échine (c'était trop tentant!) depuis deux mois à rallier Paris depuis Pékin en bonne compagnie de pédaleurs impénitents.



Mon projet 2011 : rejoindre à nouveau la Lorraine en voiture, d'où je pars pour un tour du Luxembourg par l'est, pour rejoindre Marche en Famenne, en Belgique, siège de la semaine européenne de cyclotourisme, et retour en longeant la frontière sud-ouest du Luxembourg jusqu'à Thionville, pour récupérer ensuite ma voiture à 100 km de là ; ensuite, direction Flers (Basse Normandie) et la semaine fédérale.

Lundi 11 juillet

Départ pour 800 km de voiture, d'une seule traite, abattus entre 6h00 et 13h30.

Dès mon arrivée, je parviens à coincer le cousin capable de ressouder à la brasure d'argent mon porte sacoches défaillant, puis je me dégourdis les jambes sur un parcours Francaltroff, Neufvillage, retour à Virming par la forêt puis Bermering où, coïncidence fortuite, je croise vers 18h00 le montalbanais Francis accompagné de Chantal et d'un collègue diagonaliste du coin ; Francis vient de boucler sa 18e, et je suis donc invité à fêter ça sur le champ à Francaltroff, chez Alain et Francine. L'occasion d'évoquer avec nos hôtes le souvenir du dernier Pâques en Provence ...

Mardi 12 juillet : rebelote avec Francis et Chantal, croisés à mon retour de quelques courses à Morhange, alors qu'ils sont sur le chemin du retour dans leur Logan chargée à bloc.

Mercredi 13 juillet : Virming-Bertrange

Premiers tours de roue de mon périple dès 6h45, sous une pluie qui va m'accompagner sur les 3/4 de mon parcours (83 km, 820 m de dénivellation, arrivée à Bertrange à 11h45). Relief typiquement lorrain : Rien de plat, ça monte ou ça descend en permanence. Le tout émaillé de la traversée de nombreux villages qui se ressemblent tous, jusqu'à l'architecture des églises : Maisons flanquées d'immenses remises en retrait, le tas de fumier des années 60 relégué dans les champs ; des prés, des vaches, des champs de céréales, des forêts sans fin.

Première belle gamelle sur une monotracte dans la forêt de St Hubert : emporté par la vitesse dans une descente vertigineuse, dans des ornières boueuses, je n'ai pas d'autre choix que de gérer une belle chute. En récompense de cet écart de conduite, je ferai la découverte inespérée du monastère de Notre Dame de Villers Beltnach, reconverti en maison forestière.



La forêt de St Hubert



L'étang des Moines

Les carnets d'Antoine



Vianden



Echternach

Jeudi 14 juillet : Bertrange-Vianden (Luxembourg)

Départ dès 6h45 sous un ciel couvert et un temps humide et frais. Les 20 premiers kilomètres, vallonnés à souhait pour se réchauffer (des rampes de 12 %), m'amènent à Sierk les Bains dans la campagne lorraine.

Je franchis la frontière à Schengen puis remonte l'agréable vélo-route des Trois Rivières (Moselle, Sûre, Our) jusqu'à 100e kilomètre. A ma gauche, les vignobles luxembourgeois cultivés à flanc de montagne (les engins agricoles sont treuillés !), à ma droite, une Moselle encombrée de péniches.

Achats, pauses repas, complétées de quelques quetsches véreuses chapardées auparavant à Echternach que je prends la peine de visiter longuement, puis la route devient moins monotone et s'élève enfin un peu jusqu'à Vianden, où j'arrive vers 15h30, après avoir passé quelques bosses à 15 %. En fait, le cours de la Sûre ressemble beaucoup à celui du Vidourle, mais l'Our s'apparente plus à nos gardons cévenols.

Le temps de monter la tente sur une belle herbe grasse et épaisse sous quelques gouttes de pluie, de prendre unedouche royale (40 euros de caution pour 40 centimes

d'euro de consommation d'eau!) et de m'offrir un extra de 12 km pour monter - à vélo bien sûr - à l'assaut du château de Vianden.

Au bilan de la journée : 135 km à 18 km/h, pour 1000 mètres de dénivelé, et la découverte de deux magnifiques villes riches et touristiques, aux nombreux hôtels particulièrement luxueux et fleuris : Echternach et Vianden.

Vendredi 15 juillet : Vianden (Luxembourg) - Marche en Famenne (Belgique)

Lever à 5h30 pour un départ à 6h10 ; temps couvert, température voisine de 12 degrés.

Ça démarre fort : 350 mètres d'élévation en 6 km, après seulement un km d'échauffement sur les pavés de Vianden ! Le parcours est long et très vallonné, et j'avance péniblement sur de petites routes où je m'égare fréquemment, avec un pneu arrière quasiment neuf mais qui montre des signes de défaillance.

Je m'arrête à 13h00 sous l'abri d'une chapelle dédiée à Ste Gudule, dont les pruniers alentours m'offrent un dessert particulièrement acide ; j'ai parcouru 81 km à 15 km/h, et déjà gravi 1300 m !



Le plateau ardennais



Ardennes belges

Les carnets d'Antoine



La Roche en Ardennes

Je franchis la frontière belge entre Hachiville et Buret, passe rapidement Houffalize et la Roche (les parcours de la semaine y reviendront), puis poursuis sur le plateau ardennais jusqu'à Marche en Famenne, pour atteindre fourbu la permanence à 15h30.

Mais je ne suis pas au bout de mes galères : le centre d'enregistrement est à 5 km de là, au fond d'une zone industrielle qu'on ne peut atteindre qu'après avoir traversé une ville en chantier, et mon pneu ne fera pas une nouvelle journée. Au bilan, 130 km, à 16 km/h de moyenne et 1800 mètres de dénivellation cumulée.

Je monte ma tente, la démonte et la remonte pour me rapprocher des gardois, prends une douche froide (la première de la semaine), retrouve les copains de Namur, puis me précipite chez un vélociste à qui j'apprends qu'il existe des cyclos qui roulent en 650, mais qui, compatissant et débrouillard, me fait pourtant savoir qu'il pourra peut être me dépanner d'ici le mardi soir suivant ! Heureusement le premier apéro belge, le repas en commun avec les gardois et un coup de fil dans le midi me remontent un peu le moral ... mais le sommeil sera long à venir.

(A suivre.....)

Un nouveau club gardois, une première randonnée réussie

Le dimanche 15 avril 2012, le Vélo Club Lasallois, nouveau venu dans le firmament du vélo gardois, inaugurerait sa première Randonnée en Cévennes par une météo plus hivernale que printanière. L'accueil, les ravitaillements furent cévenols c'est-à-dire chaleureux et au top. Bravant la froidure, pas moins de 80 courageux et courageuses s'élancèrent sur les 2 circuits proposés, un de 55 km et un de 75 km, superbement balisés aux dires des acteurs et passant à l'abri du vent par de petites routes peu fréquentées. Il n'y eut aucun accident à déplorer. Grosse ambiance festive à l'heure du repas bien à l'abri sous la halle, close pour l'occasion. Une belle journée familiale et sportive à renouveler l'an prochain.

Cette première était soutenue par le Comité Départemental du Cyclotourisme Gardois dont il n'est pas superflu de rappeler les actions.

Le Codep 30 est composé de pratiquants bénévoles élus issus des Clubs du Gard. Ils gèrent les relations entre les Autorités gardoises, la Ligue Languedoc Roussillon et la Fédération Française de Cyclotourisme - FFCT. Le CoDep 30 édite le Calendrier des manifestations du département, oriente les subventions auprès des clubs et les soutient dans leurs actions.

Pour la première édition Lasalloise le Codep 30 a offert l'engagement à tous les cyclos gardois présents. Il remercie chaleureusement ce jeune club pour avoir réussi son implantation dans le paysage du cyclotourisme cévenol.



Photo: comment ça marche?



Le cyclotourisme et la photo sont deux alliés naturels ; il y a quelques années, voire décennies, on ne voyait dans nos pelotons que de rares passionnés tirer du sac un précieux réflex bien protégé dans son sac de cuir, à moins qu'ils ne le portassent sur le dos ; un petit kilo à 100g près. Quand on aime on ne pèse pas!



Les choses ont bien changé depuis l'avènement du numérique et la miniaturisation des appareils; avec 200g et parfois moins de technologie avancée, le cyclo peut s'adonner sans contraintes à son plaisir favori.



Cependant, il en va de la photographie numérique comme de l'informatique, il faut s'y plonger un peu pour en apprécier toutes les possibilités.

La Sacoche s'est penchée sur le sujet, nécessairement un peu technique.

Pour éviter de lasser ses lecteurs déjà rompus à la photo et à ses arcanes, et plus encore les non-adeptes, un dossier sera directement téléchargeable pendant quelques semaines par le lien en bas de page : [clic droit---enregistrer la cible sous](#)



Le dossier sera en outre comme de coutume inséré sur le site calameo à l'adresse:

<http://fr.calameo.com/read/000539426907924c2acc9>



Espérant ainsi vous aider à diversifier vos clichés

Marcel VAILLAUD

Dans Cyclotourisme n°613 - Mai 2012 - pp 48 à 51
Dossier PHOTO très complet de Claude DUBREUIL



Téléchargez

<http://dl.dropbox.com/u/58587148/dossier%20PHOTO.pdf>

Retrouvez les DOSSIERS de LA SACOCHE

Nouveau ! Le VENTOUX-version augmentée

<http://fr.calameo.com/read/0005394263d9d120ebbe8>

PHOTO

<http://fr.calameo.com/read/000539426907924c2acc9>

DIAGONALES de Pascal PONS

<http://fr.calameo.com/read/000539426bd721230852b?editLinks=1>
<http://fr.calameo.com/read/0005394266104f9566a06>

Les chevaliers du malt

Dans un sombre manoir hanté par les vampires
Un chevalier teuton ne pouvait boire pire
Que les pâles cervoises et autres hydromels
Que l'on servait alors mélangés à du miel.

Or, lassé d'humecter son gosier formidable
D'un liquide insipide et indigne de lui,
Ce grand prince assoiffé au ventre insondable
Promulga un édit qui fit parler de lui.

Mil trois cent quatre vingt dix sept, année faste mes frères,
Car Helmut von Spaten, landgrave de Bavière,
Créa pour son plaisir, et celui de ses pairs,
Cette boisson fameuse qui porte son nom fier.

« Que l'on appelle bière cette boisson nouvelle,
Qu'on la boive en pichet ou alors en bouteille,
Qu'elle soit de pur malt et brassée à l'eau pure »
Dicta le gros Helmut de sa voix forte et dure.

Quelques siècles plus tard, assoiffés par là route
Sur de fringants coursiers, que l'on nomme vélos,
Courbant l'échine au vent ou bien l'ayant en poupe,
Arrivent ruisselants de sueur, les cycles.

Quelle est donc cette fièvre qui fait luire leurs yeux?
Qui hante la prunelle de tous ces nouveaux preux
Qui progressent en pensant à la prochaine halte?
Le Landgrave dirait : "C'est la fièvre du malt"!

Enfin voilà l'étape et l'enseigne alléchante,
Leur cri de ralliement : "Eh! Garçon, un demi!"
Oh nouveaux chevaliers de cette ère moderne,
Sachez chanter bien haut les vertus du pur malt,
Pour qu'enfin vous voyant entrer dans les tavernes,
On vous salue en tant que "Chevaliers du Malt".

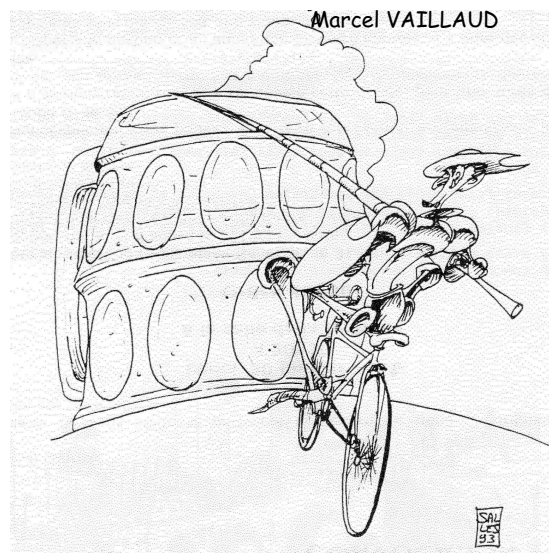
Christian DIVOL

Tudieu! Ventre Saint Gris! Elle est bien bonne
De la bière ma foi, cette histoire teutonne.
Car qui n'aura jamais vu dans sa vie de cyclo
Débarquer un Divol aux fins fonds d'un bistro
N'a rien vu d'une soif soignée à la Spatten!

L'histoire que je conte est certes un peu lointaine,
Randonnée des Trois Cols, il y a plus de vingt ans.
Aux fraîcheurs matinales on s'est fait la Cayolle
Et puis, dans la foulée, ce fut le col des Champs
Où nous fûmes, hélas, harcelés par les taons!

L'avons nous entendu jurer l'ami Divol!
Mirage collectif de bière bien tirée,
Nous fonçons vers Colmars, et Christian le premier
Fondant sur le troquet, à vélo il se pointe
Au grand dam du patron qui en pique une quinte
Avant de le vider manu-militari
Son beau vélo et lui de son parquet verni.

En bref je vous résume: le Divol attablé
Devant deux bocks bien pleins à peine arasés
Qui en siffle un cul sec "pour la soif" comme il dit
Se tape le second avec nous, entre amis.
Grandiose souvenir de belle chevauchée! :
Allos m'est resté là, la vache! mais j'y étais!



Ce truculent délire a été exhumé du n°58 du Crococycle (revue du Groupe Cyclo Nimois) de mai 1993. Il s'appuie sur des faits réels dont les acteurs se souviennent encore agréablement. C'est ça le cyclotourisme convivial!

Vélo, gentil cheval à la rapide allure
Aux fins jarrets d'acier, à la fine encolure,
Je t'aime, ô mon vélo, qui va comme l'éclair !
Souvent, las de travail, je t'enfourche et fends l'air,
Et je fuis les maisons, les bourgeois et la ville.
Je t'aime ô bicyclette, à ma main si docile
Qui, sans te fatiguer, vas aux plus hauts sommets
Et n'est jamais rétive et ne bronche jamais !
Travaux, soucis, désirs, monté sur toi j'oublie

Tout cela, que l'oubli soit sagesse ou folie ;
Les ennuis, et le spleen qui s'attache à mes pas
Quand j'erre par les champs ne me poursuivent pas
Quand je monte en selle et que sur tes pédales
Mon pied vole, et que, loin de la ville aux toits sales,
Je vois se dérouler les fleuves et les monts,
Et que je bois de l'air enfin à pleins poumons

Poedalus

Poèmes vélocipédiques

Rouen 1891