



Le Vélo mobiliste



DANS CE N° 6 :

L'EDITORIAL

PORTRAIT : COYOTE

4000 KM EN QUATTROVELO

CARNET DE VOYAGE

REVUE DE PRESSE

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

L'AMI BENO

ÉDITORIAL

Voici votre Véломobiliste n°6.

En ce début d'année 2017, il est de coutume de présenter ses vœux, le bureau de l'association par la plume de son président vous souhaite une excellente année 2017. Qu'elle vous apporte beaucoup de plaisir pour vos déplacements au guidon de vos vélomobiles.

Le 06 février 2017 cela fera 2 ans que nous avons créé le « Vélo-Mobile Club de France ».

A l'échéance de cette deuxième année, nous en sommes à 65 adhérents, enfin 64 puisque notre Ami Beno nous a quitté en fin d'année, une bien triste nouvelle... Un petit reportage lui est consacré en fin de bulletin.

En 2017, nous allons poursuivre sur les animations que nous avons proposées l'an passé, plus quelques possibles nouveautés :

- Les 3 et 4 juin, fête du vélo à la Tranche sur Mer où nous aurons un stand de présentation de l'association et du vélomobile.
- La nuit du 24 au 25 juin 2017 nous vous proposons une compétition d'endurance de 12 heures par équipe de deux. Elle se déroulera dans le cadre de la Chartres Solar Cup 2017 sur le même circuit que l'an passé. N'hésitez pas à vous inscrire, ce n'est pas réservé aux sportifs pur et dur. Ceux qui ont participé l'an passé peuvent témoigner de la convivialité de ce challenge.
- Probablement du 12 au 26 août, les dates ne sont pas encore tout à fait figées, nous vous proposons un petit tour en France, une randonnée par étapes et en cyclo-camping, 1500 km par étapes autour de 100km, le temps de prendre son temps. Cette année, nous irons vers l'Est. La Tranche sur Mer à Lyon puis remontée vers Nantes en longeant la Loire.
- Et pour finir la saison, le traditionnel rassemblement de Vendée les 15,16 et 17 septembre 2017.

Les détails et fiches d'inscriptions pour ces activités seront intégrés au fur et à mesure sur le site vélo-mobile-France.

Pour conclure, alors que vous recevez ce N°6 du « Véломobiliste », **il est temps de renouveler votre adhésion annuelle au club.**

<http://www.velomobile-france.com/pages/l-association/adherer-au-club.html>



Denis alias Zenedavtri

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

TRIBULATION DE COYOTE

DU FLEVOBIKE BASIC AU MILAN SL.

CHAPITRE 1 : FAUT BIEN UN DEBUT

L'année 1996, je tutoie le quintal. J'estime est temps d'avoir une activité sportive aussi je découvre le cyclisme au travers du vtt. Je suis Agenais, je prends ma 1^{ère} adhésion à un club local « VTT club agenais »...

CHAPITE 2 : LA REVELATION SANS VOIR LA VIERGE

En patrouille avec la Guzzi, je rencontre un vélo bizarre! C'est un vélo couché me dit le gars « je l'ai acheté en Allemagne et je traverse toute la France ». Simultanément je tombe sur une revue comprenant un article sur un «baron» et le n° de l'importateur basé en Gironde. RDV pour voir et je reviens avec La bombe : unFlévobike basic !



Moi aussi je veux traverser la France, je tente un Agen Bordeaux 130kms en 10 h puis modestement je commence à vélotafier avec la bête.



CHAPITRE 3: SMOKE OR BICYCLE? THAT IS THE QUESTION!

2000 ! L'arrêt du tabagisme conditionne l'achat d'un baron. En trois ans la musculature évolue, je participe aux premières cyclosporives et me prépare pour mon 1^{er} défi en 2004 : Bordeaux Paris 35 h de souffrance et de plaisirs!

Pour les 1^{ères} rencontres sur les forums je deviens « Coyote »



CHAPITRE 4 : A DONF DANS LES COMPETES

2004 à 2010 : Les hivers je fais de la compèt en tandem vtt (+/- 10 podiums) , une trentaine de compèt sur des cyclosporives longues distances (2 podiums) , de la natation, de la musculation ... de 15 à 20 mkms/an ! Je suis fada !



Avec Le xlowlow remplaçant du baron 63 de moyenne sur le CLM à allègre et 3^{ème} français au général

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

CHAPITRE 5: MR PROPRE?



Au fil des rencontres entre benriders, je rencontre le yul de la Gironde au mollet musclé et bien touché lui aussi .On accumule ensemble une quantité de kms toujours suivi du débriefing préjudiciable à notre silhouette, c'est la vie !



Siliconmollet et Coyote à Toulouse et la bière



puis au 12 h de Flavignac et la bière



etc.....et au débriefing !

CHAPITRE 6 : LA REVELATION WAW

2006 fut le choc ! Je fais le Paris Bordeaux en xlow en compagnie de Malric le Breton et Barbara en Vélobobile !

Une véritable révélation ! Du coup je suis en quête de l'animal rare et je me jette sur le waw 006



Réceptionné en mai 2007 , je parcours 13000 kms jusqu'à la fin de l'année, je vélotaffe, chasse scooters, voiturettes, cycloportifs, fait des 200.... Je suis dans l'exagération à outrance. Une mutation conjuguée à de sérieux problèmes sur un genou me stoppe pour 3 années...je reprends 15 kgs !

Fin 2011 je monte un moteur 250w sur le pédalier .Je me moque des recommandations des toubibs : je veux rouler



CHAPITRE 7 : LA NOTION DU 2EME EFFET KISSCOLL

Joël Vincent dit souvent que notre rencontre a fortement conditionné son avenir autour du vélomobile .Lui-même me confie généreusement un milan sl pour le Kidam 2012.Je suis à la rue physiquement, je me mets minable au point de ne plus pouvoir marcher pour rejoindre mon camping-car mais j'ai pris mon pied. Merci

Une expérience si excitante que je prends procession du milan Sl n°15 en carbone/kelvar. Mon épouse me propose une solution alternative à la chimie des médocs, la niaque est de retour. C'est parti mon kiki !



Des moments partagés

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



CONCLUSION :

"Le sport va chercher la peur pour la dominer, la fatigue pour en triompher, la difficulté pour la vaincre."

Mais surtout le monde du vélo couché sur toutes ces définitions permet de se créer des rencontres chaleureuses



Gérard Alias Coyote

4000 KILOMETRES EN QUATROVELO



PRISE EN MAIN

Il est arrivé le 01 septembre, livré à domicile par Joël que je remercie pour m'avoir permis de l'avoir plus rapidement.



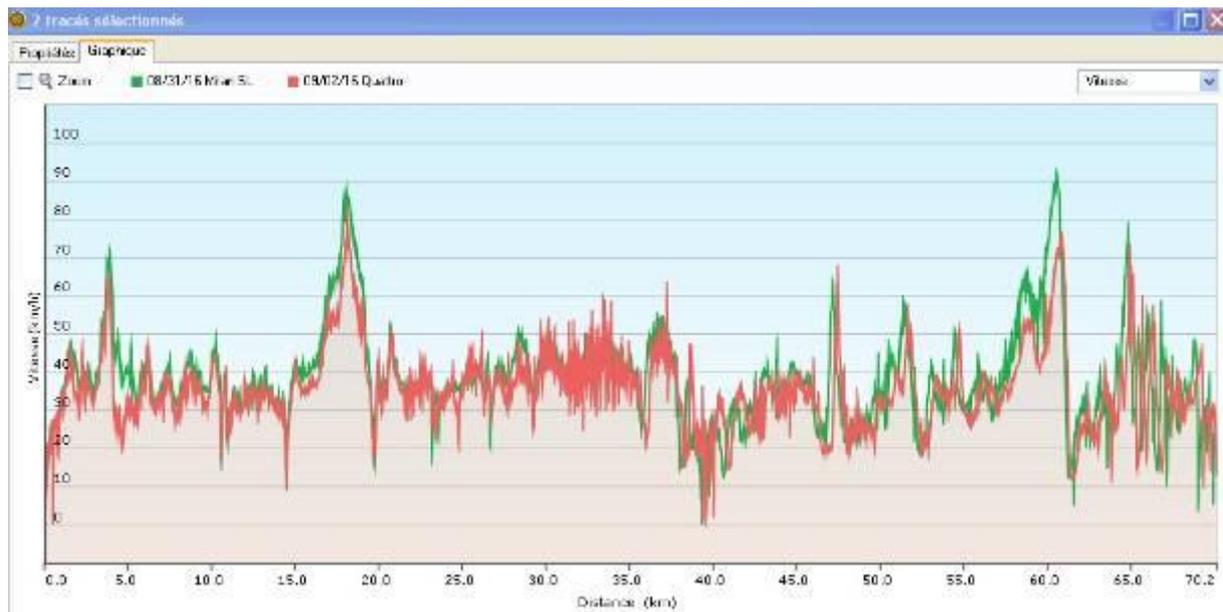
Un petit galop d'essai d'une dizaine de kilomètres aura suffit pour me rassurer sur ses qualités routières.

Le lendemain, j'ai roulé sur mon circuit préféré qui est bien adapté au vélomobile, des bosses que l'on prend sur l'élan, de grandes descentes, du plat (ça c'est assez rare dans le coin, et là c'est environ 10 kilomètres) et pas beaucoup de longues montées sans élan. Bref 70km de plaisir pour 450m de D+.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

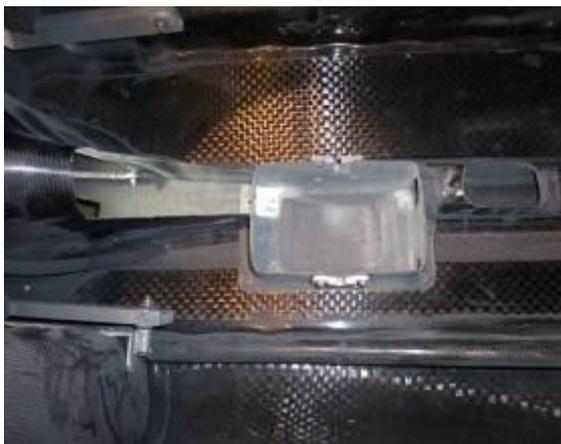


Le but était de faire un comparatif avec le milan SL, avec lequel j'avais fait le même trajet 2 jours avant.

Le bilan est donc plutôt positif car bien qu'il soit moins rapide il n'en est pas pour autant ridicule. Environ 6% moins rapide, pour une machine avec 4 roues de 20 pouces, des pneus assez larges (40-406) et 4 à 5 kg de plus que le Milan, c'est pas mal.

PREPARATION AU VOYAGE

Puis, le rassemblement de Vendée se rapprochant, il devenait urgent de monter l'assistance électrique que j'avais toujours prévue pour ce vélomobile de voyage. Mon expérience d'enchaînement de longues étapes (150 km ou plus) des jours durant m'a enseigné que si l'on voulait durer, il fallait se préserver un minimum. L'assistance électrique est selon moi le bon moyen pour atteindre cet objectif.



La boîte pour le moteur.



L'ensemble monté.



La ligne de chaîne.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

Bref, une semaine de travaux et essais divers pour se rendre à l'évidence que ma solution n'était pas viable, grosse déception. J'ai placé ce moteur sous le siège sur la ligne de chaîne. Mais ce que je n'avais pas imaginé c'était que le train arrière bouge dans tous les sens, latéralement un peu, il prend de l'angle quand il y a une différence de niveau entre les deux roues et verticalement il a aussi un bon débattement. La chaîne sautait, une catastrophe et en plus enfermé dans sa boîte, le moteur chauffait (On verra plus loin que ce n'est pas dû à l'enfermement).

LE PREMIER GRAND PERIPLE

Donc, il a bien fallu se résoudre à remettre l'engin en musculaire pur pour relier La Tranche. Comme j'avais toujours prévu d'y mettre une assistance, je n'ai pas pris l'option Schlumpf qui permet de monter sereinement les côtes qu'il allait falloir affronter avec du coup un développement mini de 2,9m, soit à 80 tr/mn du pédalier une vitesse de 14 à 15 km/h, un peu juste quand même quand on a en plus 10kg de bagages.



Et oui, une roue se barre !



J'ai bien trouvé une vis sur la route, mais ce n'est pas le modèle VM.



Merci frangin pour le dépannage et les vis ad'hoc !



Et voilà mon sauveur Robert, ouais bon, à cause de lui j'ai quand même dû faire ces 900 km à la force de mes mollets qui ne sont pas en silicone !

En même temps ce fut l'occasion de bien tester la machine en musculaire sur plus de 1500km.

Et merci à Magnum avec qui nous avons fait la route vers la Vendée, car il arrivait à me tracter quand ça montait vraiment de trop et que la circulation le permettait.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

Nous l'avons fait ce trajet, 200km puis 220km, j'avoue que j'étais un peu cuit le premier jour. Le retour a été plus cool avec 4 étapes autour de 100km, c'est plus raisonnable.

Le premier jour au bout de 25km, dans un virage à droite à faible vitesse, le quatre tombe vers la droite et s'arrête dans un bruit de pneu qui frotte la carrosserie. La roue arrière droite s'est détachée et est tombée au fond du passage de roue. Là je me dis, bon cette fois je crois que c'est cuit. J'examine d'un peu plus près la chose et je me rends compte que c'est la vis de 8 qui tient la roue sur l'arbre d'entraînement qui s'est barrée, sans doute mal serrée chez le fabricant. J'appelle l'assistance, en l'occurrence Robert un de mes nombreux frangins (avec 5 frangins je suis bien équipé et je ne compte pas les frangines) pour qu'il vienne avec son fourgon au cas où et qu'il amène aussi des vis de 8 de différentes longueurs car comme elle est absente je ne sais pas ce qui conviendra, 40mm, c'est ça qu'il faut.

Une heure plus tard, tout était remonté avec une rondelle frein cette fois et c'était reparti pour les 175 derniers kilomètres.

Le reste du trajet se fera sans problème technique, et d'ailleurs depuis il n'y en a pas eu.

Avec les Ami(e)s en Vendée, il a montré que si ce n'est pas un engin de course, il se comporte tout à fait honorablement et en tout confort avec des freins digne de ce nom.



On le reconnaît le Quattro avec son c.. de babouin.



Et sa bouille sympa.

LA MISE AU POINT

Il y a bien quelques défauts mineurs que j'ai signalés au fabricant et qui ont trouvé une solution.

- L'axe du train arrière venait attaquer le carbone lors du franchissement de trottoirs, réglé par ajout d'une butée pour limiter le déplacement vertical du train arrière.
- Lorsque la route était mouillée, de l'eau rentrait dans les vides poches latéraux, là un cordon de Sikaflex coté passages de roues avant et arrière a permis de faire l'étanchéité.

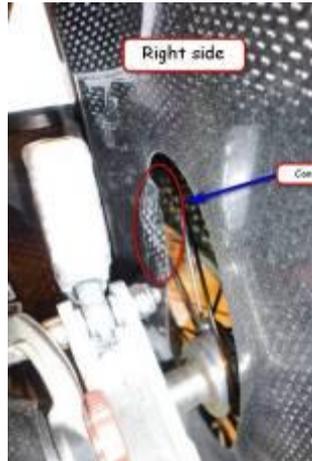
Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



Entrée d'eau dans les vides poches latéraux.



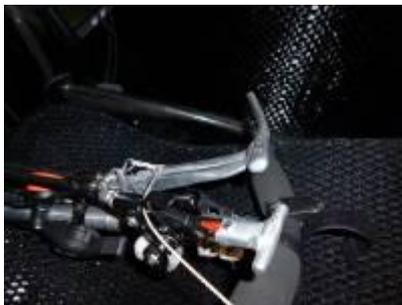
L'axe de roue vient frotter la paroi carbone.



Une butée caoutchouc vient limiter le débattement.

Ce que j'ai modifié pour le rendre encore plus pratique :

- Changement du levier de frein arrière pour en mettre un d'origine Waw qui comporte un frein de parking (très pratique en plus car pour déplacer le vélo à vide il suffit de soulever l'arrière) et un contacteur de frein que j'utilise coupure moteur.
- Allongement de la poignée de frein avant vers la droite pour une meilleure ergonomie et améliorer la puissance de freinage.
- Suspension du tiller pour de meilleures sensations et moins de fatigue dans les bras.
- Découpe partielle de l'ouverture dans la jupe, 2 cm sur l'avant et 1cm de chaque côté, je me sens moins enfermé et le casque ne touche plus quand je tourne la tête.



Poignée de frein arrière avec blocage.



Allongement poignée de frein avant.



Suspension du tiller.

MOTORISATION, EPISODE 2

De retour, dans l'atelier je me suis de nouveau penché sur la motorisation, j'avais bien eu le temps d'en rêver dans toutes les cotes qui nous ont menées en Vendée.

Il y avait bien la solution toute faite du Bafang BBS02 mais comme je suis têtu, je me suis dit que la solution « Coyote » serait plus fiable car pas besoin de changer les roulements tous les 10 000km.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



La trappe inférieure qui permet un accès aisé au pédalier.



Le moteur installé devant le pédalier.

Et le moteur initial (Crystalte G25 roue arrière) allait parfaitement au niveau encombrement au-dessus de la bôme en avant du pédalier.

Un support en mécano-soudé pour le fixer sur cette bôme, une chaîne et une manivelle de gauche avec une roue libre et un plateau et c'était parti pour les essais.

Là, c'était déjà plus probant, plus de problème avec la ligne de chaîne, mais il chauffait toujours ce moteur avec le contrôleur sinwave (gère les paramètres moteur) du cycle analyst V3 (écran de contrôle qui permet aussi de modifier les paramètres du contrôleur). Du coup, j'ai testé ce même moteur avec un contrôleur sensorless et un cycle analyst plus basique (et oui, il y en a de matos dans l'atelier de Z..) et là c'était beaucoup mieux, le moteur ne chauffe plus ou beaucoup moins mais je me rends compte que sa puissance (250 à 400 watts) et son couple sont un peu juste surtout quand le quatre sera chargé à raz la gueule et que je vais me trouver dans une p... de côte à plus de 12% quelque part dans la campagne profonde en Allemagne et en plus, longue, mais longue comme une nuit de décembre sans clair de lune. (Ça sent le vécu...)

Bref, la nuit portant conseil, je me suis rabattu sur le moteur qui équipait la remorque mono-roue cet été pour le petit tour en France puis attelé au kettwiesel pour la Loire à vélo. Il avait fait ses preuves et je le savais assez coupleux et endurant. Dès les premiers essais, la différence était notable, allez adopté, ne reste plus qu'à finaliser tout ça et l'adapter pour qu'il fonctionne avec l'électronique existante.



Le Golden motor sur son support.



Une fois monté en avant du pédalier.



Le contrôleur est fixé sur la joue d'aile avant droite.



2000 km plus tard, il donne pleine satisfaction, je règle la puissance entre 250 et 350 watts à l'aide d'un petit potentiomètre sur le tiller, je peux aller jusqu'à 600 voire plus en modifiant la consigne au niveau du cycle analyst. Mais 250 à 350 Watts c'est suffisant car le moteur tourne toujours à son régime optimal contrairement à quand il était installé comme moteur roue sur la remorque.

J'ai 2 programmes via le cycle analyst, un custom, celui que j'utilise couramment et un légal au cas où je tombe sur un pointilleux, basculement de l'un à l'autre très facile.

AVANTAGES :

- Moteur sans soucis puisque brushless et sans pignons, fonctionnement simple
- Démontage rapide, pour retrouver la fonction musculaire pur
- Peut être monté avec un Schlumpf ou un triple plateau
- Moindre usure car il ne tourne pas en permanence et ne supporte pas la masse du vélo comme un moteur roue classique.

INCONVÉNIENTS :

- Avoir suffisamment de place pour l'intégration
- Entraîne forcément le pédalier et toute la puissance passe par la chaîne comme un classique moteur pédalier
- Nécessite une pédale gauche avec plateau et roue libre (origine Hase Pino)
- PAS (Pedal Assist System) pour éviter que le moteur ne se mette en fonctionnement si on ne pédale pas.

LE BILAN APRES 4 MOIS

LE QUATTROVELO SES AVANTAGES :

- Environ 130 litres de capacités de chargement pour les bagages
- Quatre roues de même diamètre, une seule taille de chambre à air est nécessaire
- Suspensions sur les quatre roues, amorties à l'arrière
- Tenue de route en virage supérieure aux modèles à 3 roues
- 2 roues arrière motrices
- Freinage sur les 4 roues, disques arrière (option) et tambours avant.
- Réglage facile de l'inclinaison du siège par des sangles
- 2 phares avant et placés assez haut permettent un éclairage correct sans bien sûr égaler une voiture.
- Accès facile au coffre après ouverture du coqueron
- Prix de base très correct : 7500€, on en a pour son argent
- Accès à la mécanique avant facile après démontage de la trappe inférieure
- Ligne originale et conception innovante par Allert Jacob.

LE QUATTROVÉLO SES INCONVÉNIENTS:

- Train arrière assez bruyant sur chaussée dégradée, bruit métallique dû probablement aux rotules métalliques des tringles de maintien.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

- Accès au dérailleur un peu délicat à cause des freins à disques qui prennent pas mal de place sur le train arrière.
- Saut de chaîne entre 2 pignons sur chaussée dégradée à cause du dérailleur modifié.
- Pas de possibilité de plateaux multiples à cause du tendeur de chaîne reporté à l'avant, Schlumpf obligatoire (500 €) si l'on veut une plage de développement plus grande que ce que permet la cassette 10 vitesses.
- Coffres de rangement difficilement accessibles devant les passages de roues avant.

LES PROJETS FUTURS:

- Faire les découpes pour les vitres dans le coqueron pour que l'enfant s'y sente moins enfermé. Le siège enfant a été livré en même temps que vélomobile, ensuite le renfort du siège pilote est arrivé par livreur en même temps que les vitres. Le siège pilote doit être découpé en partie haute pour laisser de la place aux petites jambes de l'enfant.



- Ajouter un panneau solaire de 100 Wc sur le coqueron pour augmenter l'autonomie lors des voyages, recharge maxi espérée lors d'une journée ensoleillée, 500 W. Selon les calculs théoriques j'ai 80% d'une batterie de 48v et 21 Ah soit $840W + 500 W = 1340W$ avec une consommation de 4,5 Wh/km, je pourrais parcourir 297 km à une vitesse moyenne de 30 km/h pour un dénivelé positif autour de 2500m.



- Et pour finir, y installer un Rohloff sur la ligne de chaîne pour avoir une gamme de développement plus large et éliminer ces petits sauts de chaîne intempestifs.
- J'avais aussi envisagé de faire une trappe sur le dessus pour accéder plus facilement aux coffres avant mais j'hésite un peu pour l'instant.

EN CONCLUSION :

Je ne regrette pas du tout mon achat, il m'apporte exactement ce que je recherchais, de la place pour les bagages pour se passer d'une remorque, du confort et une esthétique valorisante (on me dit très souvent qu'il est beau). Merci Allert et Velomobiel pour ce vélomobile bien conçu.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

CARNET DE VOYAGE

BALADE A L'ILE DE RE DU 10 AU 24 SEPTEMBRE.

Profitant du rassemblement annuel de vélobobiles à La Tranche sur Mer, Hubert et moi avons effectué un petit voyage d'une quinzaine de jours en autonomie jusqu'à l'île de Ré, où l'improvisation fut notre guide avec en prévision tout de même quatre franchissements excitants, le pont de Saint-Nazaire, le pont de L'île de Ré, le pont de Noirmoutier et le passage du Gois. Lui en Mango Sport, moi en Strada Carbone, deux vélos assez proche du type utilitaire sportif.



Nous partons de Brest le samedi avec un premier arrêt à Huelgoat (100 kilomètres pour moi) haut-lieu touristique et spot VTT en Finistère. Kristel, la compagne de Hubert participe au Roch des Monts d'Arrées dans la catégorie des 100 kilomètres ce week-end, une pointure qui laissera pas mal de garçons derrière elle. Départ le lendemain pour l'île de Ré en deux étapes de 170 kilomètres, et une de 110, avec un arrêt à Chasnais chez Joël Cycles JV-Fenioux, pour réparer le Mango de Hubert ; un ressort de suspension cassé. Je suis d'ailleurs surpris de la capacité de chargement de ce vélo, la roue arrière de vingt pouces libérant beaucoup de place au dessus. Un super vélobobile compact et maniable pour la découverte et le camping.

L'île de Ré, quadrillée de pistes cyclables, fourmillant de pédaleurs de tous genres, est un petit paradis pour cyclistes. Grandes tiges, vieilles branches, jeunes pousses, tout le monde se déplace sur deux ou trois roues avec souvent une remorque pour enfants, bagages ou animaux. Nous sommes surpris qu'il y ait autant de touristes à la mi-septembre, un seul emplacement disponible au camping. Nous sommes hébergés sur le coin de Marc, un pote à Hubert. Un brestois épatant, hors normes, qui vit de rien, toujours prêt à rendre service et vend des chaussures au marché d'Ars en Ré. Nous prenons le temps de visiter l'île de long en large, ambiance singulière et douce harmonie de tuiles roses et de volets pastels ou délavés sur des murs laiteux .



Les trois quarts des résidences que nous supposons secondaires sont fermées. Nous apprécions la maniabilité de nos vélobobiles nous permettant de nous faufiler dans les recoins des villes ou des pistes cyclables. Nous soignons notre nourriture malgré nos moyens rudimentaires (deux réchauds, couteaux fourchettes, cuillères), avec un repas chaud le soir. Pâtes au thon catalane, couscous, langue de bœuf au riz basmati, taboulé au poulet grillé, nouilles chinoises au curry avec lambeaux de poulet, spaghetti Bolognaise avec miettes de steak haché

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com

grillées et même un repas bio aux nouilles de farine de lentilles, saucisses végétales et sauce provençale. Le tout arrosé de bière, de cidre ou de vin! Nous utilisons les tables et les bancs des bungalows ou tipis voisins de nos emplacements, souvent libres en septembre. Les cantines désertées ou préaux des campings nous offrent d'autres abris pour manger confortablement installés.



Nous remontons tranquillement vers le nord. La Tranche sur Mer, pour le rassemblement annuel de vélomobiles où nous retrouvons joyeusement les Finistériens Denis et Jean-Bernard, et d'autres visages éloignés de Brest.



Puis Noirmoutier et son mythique passage du Gois, route découverte uniquement à marée basse, Guérande, où nous découvrons les vitraux remarquables de la collégiale Saint-Aubin (qualité des couleurs, finesse des visages, précision des paysages au lointain, profondeur de champ... je suis mécréant mais sensible à la beauté) et ensuite la presqu'île de Rhuys. Puis il faut rentrer. Les trajets de liaison sans intérêt touristique se font à allure soutenue, Hubert et moi avons le même rythme qui favorise une bonne moyenne, aucun des deux n'ayant besoin d'attendre l'autre.



Dernière étape à Carhaix dans un charmant camping enfouis dans la verdure près de l'eau. Hormis les îles, durant tout le séjour, les tentes seront dégoulinantes de condensation au petit matin. Malgré une météo favorable, les nuits peuvent être fraîches dans les endroits humides en septembre. Au réveil, nous avons relevé 4,7° à Huelgoat, 5° à Theix, 8° à Talmont Saint-Hilaire. Je ne regrette pas mon sac de couchage trois saisons.



A chaque arrêt les curieux nous assaillent, il est fatigant de répondre sans arrêt aux mêmes questions quand toute l'information est disponible sur internet. Mais pourquoi ce clampin, obsédé d'exhiber son confort financier, qui s'extasie sur mon vélo orange n'a pas commandé son Porsche Cayenne inutile en rose framboise, vert pomme, turquoise plutôt qu'en noir bien formaté ? Il est des gens qui m'exaspèrent ! Sûr que j'ai plus à échanger avec ce couple en roulotte croisé sur la route qu'avec le conducteur d'un quatre roues motrices. Heureusement, nous rencontrons aussi des personnes magnifiques aux sourires lumineux, comme cet homme nous apportant sous la chaleur des bouteilles d'eau minérale après notre pique-nique, cette femme éclairée de plus de soixante ans reconnaissant des vélos couchés carénés, ces deux opticiennes fort présentables se démenant pour trouver un plan de Saint-André-Les-Eaux afin de situer le camping.

Nous avons passé quinze jours au rythme de nos envies et de nos organismes, nous déplaçant en musculaire, une empreinte carbone quasi nulle, mêlant sport, détente, visites, bains de mer, éclusant pas mal de bières, ne sachant le matin où dormir le soir, une bohème trois étoiles, 1500 kilomètres d'errance et de dépaysement bénéfique. Prêts à recommencer.

Jean-Luc et Hubert Alias Jean-Luc&Clo et Beru

REVUE DE PRESSE

BARBARA ET LE VELOMOBILE DANS LES MEDIAS

BARBARA BUATOIS : LA FEMME LA PLUS RAPIDE DU MONDE

Isabelle Lesens



Elle a l'air timide, mais elle apprécie beaucoup les articles qui parlent d'elle. Barbara n'oublie pas qu'elle est la femme la plus rapide du monde, même si peu de personnes hors du cercle de ses amis le savent. Les autres croient qu'elle est simplement championne du monde de vélo couché. N'importe quoi ! Et encore, bien peu en ont entendu parler. Barbara ne se bat pas contre les autres, elle ne fait pas de compétition. Si elle en faisait elle serait une championne. Elle roule des vélos couchés spéciaux, et avec eux elle bat les plus incroyables records de vitesse. Le « avec eux » a son importance, car ce sont bien ces vélos-là, couchés, carénés parfois, qui permettent de tels records à Barbara. Elle accepte donc que l'on dise qu'elle est une grande sportive.

UNE SPORTIVE TOMBÉE DU CIEL

Sportive elle l'est, elle l'était, elle l'est devenue. Et elle a encore de sacrés fortes envies. Tout a commencé par le plus grand des hasards. Elle se baladait en Autriche avec Julius, son mari, sur leur beau tandem Herse d'occasion, pendant leurs 3 semaines de congés payés. Ils entendent parler d'un championnat « du monde » de vélos couchés pas loin, ils font le détour, participent, se piquent au jeu, dérudent le tandem à chaque fois un peu

très grosses portures, des épreuves pendant trois jours... et nous sommes en 2005.

Dire qu'elle démarrait de rien serait mentir, car, dit-elle, elle a toujours fait de la compétition, d'abord gémme en gymnastique rythmique et sportive. Elle aurait pu être très bonne sur vélo classique. Mais tant qu'à faire, ça tombait bien que le destin la mette sur une discipline où il y a peu de concurrents, et encore moins de femmes !

HEUREUSEMENT ELLE N'EST PAS SEULE

Ce n'est certes pas pour l'argent que l'on devient sportif de haut niveau. On a vu cet hiver l'état de... quel se trouvent les coureurs cyclistes sur... olympiques. Dans le cas de Barbara... gros, presque chaque année sur payer les dépenses de l'annonce, comme cet... para a des sponsors. Il... pour sportifs, qui une petite somme... de fonc... camionnette... tion, un menço...

Même si son actualité reste souvent discrète, Barbara Buatois, fait quand même parler d'elle dans différents médias, par exemple dans le numéro 5 de la revue Cycle du mois d'Août 2015, dans un bel article signé par Isabelle Lesens.



Elle a aussi apporté son témoignage sur l'art des micro-siestes, indispensables sur certaines compétitions dans un dossier sur la sieste, écrit par la sophrologue Caroline Rome dans le n° 8 du journal "Sophrologie" daté d'Août 2015.

Témoignage de Barbara Buatois (*)

Je m'appelle Barbara Buatois et je pratique le vélo à haut niveau : records de vitesse, records de l'heure et longue distance. Pour obtenir ces résultats il faut bien s'entraîner, et même beaucoup à certaines périodes. Cette activité est ma passion, mais comme je ne suis pas professionnelle je dois combiner cela avec une activité salariale. Il y a les entraînements, les déplacements en France ou à l'étranger pour me rendre aux compétitions, avec notamment le décalage horaire lorsqu'il s'agit de l'Amérique. Autant vous dire qu'il faut être organisé et avoir des méthodes pour gérer le sommeil et la récupération !

C'est en 2010 que j'ai contacté le professeur Léger qui dirige le service du sommeil et de la vigilance à l'Hôtel-Dieu à Paris. Mon projet était de fuir, et éventuellement de gagner, la course cycliste dite la plus dure au monde (5 000 km, à parcourir en 12 jours et 21 heures maximum). Il a alors accepté d'analyser mon sommeil ; depuis je fais appel à ses compétences et à celles de son équipe lorsque c'est nécessaire. L'année dernière, il m'a conseillé la pratique de la sophrologie, que j'ai découverte avec grand intérêt ! Caroline Rome m'a initiée. J'ai appris des méthodes pour me dynamiser, me relaxer et récupérer. Je connais les bénéfices des siestes courtes mais pas celles des siestes flash ; elles peuvent être pratiquées n'importe où. Grâce à elles, il suffit de quelques secondes pour redynamiser une journée.

Je pratique parfois la sieste flash au travail lors des périodes d'entraînement intensif. Après le repas du midi, par exemple, au moment de la digestion, il est parfois difficile de rester concentré. Après une sieste flash ? Je me sens comme en début de journée.

J'ai recours également à la sieste flash lorsque je suis en déplacement pour une compétition ou une tentative de record. Avant une épreuve l'essai de me reposer, de me détendre ; pour cela je fais quelques exercices de respiration appris en sophrologie ; parfois je me surprends en m'endormant quelques minutes. Mes résultats sportifs et ma récupération sont souvent meilleurs lorsque j'ai pratiqué une sieste flash et/ou des exercices de sophrologie.

(*) Particuliers :
Record de Vitesse America, 2 000 km, juin 2010, 17 jours, 77 heures, 48 minutes ; 1^{er} tentative pour l'heure
2010, 1ère Française, 1ère Française à vélo couché - Record du Monde de Sprint 200 m (vélo couché) /
125,87 km/h, Septembre 2010, Nevada, USA.
Record du Monde de l'heure (vélo couché) - 66,62 km, juillet 2009, Nevada, USA.
Record du Monde plus 100 mètres (vélo couché) (sprint) : 1 h 10 min, 27 secondes, août 06 km/h,
août 2014, Puy de Fôme (P.A.), France.
Multiplis championnats du Monde (vélo couché) - 2006, 2007, 2008-2010.
4 fois Championnats du Monde Challenge (vélo couché) - 2007 à 2010.
Nevada, USA.

Sophrologie n° 8 SOPHROLOGUE • 31

L'Est Républicain
30 déc 2014

Voujeaucourt

En vélo couché, elle décroche les étoiles

En dernière page



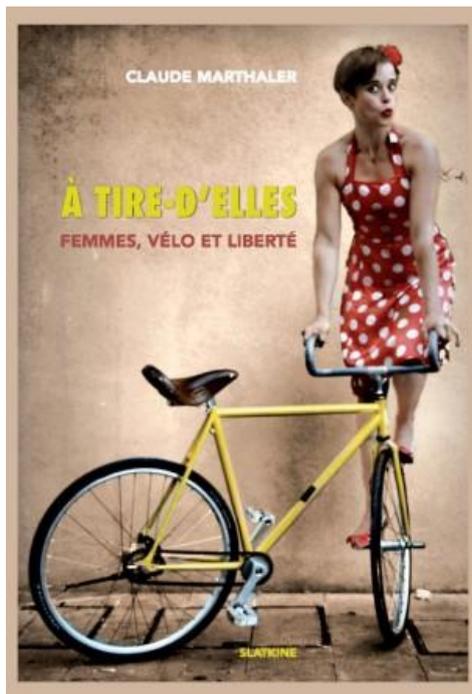
Photo Sam COULON

■ Le 12 juillet dernier, Barbara Buatois couvrait 160 km en 3 h 10' 27" sur l'anneau de Belchamp. Record du monde de la spécialité !

Nous la retrouvons aussi sur une page de l'Est Républicain de décembre 2014 sur ses tentatives de records, et que le journal inscrit parmi les événements marquants de l'année.

Sur le site : <http://www.voyageons-autrement.com>

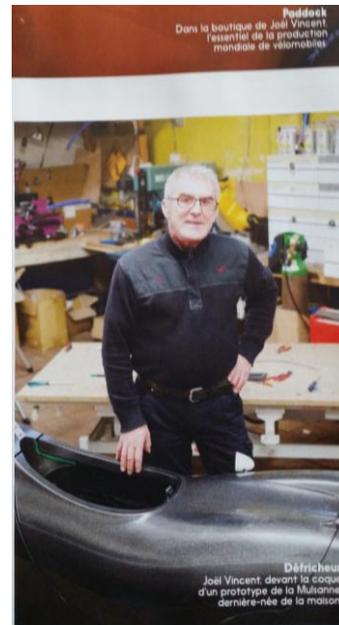
Un article de juin 2015, à l'occasion de Vélo-City Nantes met à l'honneur une photo de notre championne.



Et tout récemment dans le superbe livre de Claude Marthaler, « A tire d'Elles, Femmes, Vélo et Liberté », 4 pages lui sont consacrées, relatant son histoire, et titrant « La fusée du vélo ».



Dans le magazine « 200, Le vélo de route autrement », nous trouvons un test du « Le Mans » entre Le Mans et Paris, avec une interview de Joël Vincent.



Voilà, pour cette petite revue de presse concernant notre sport favori, et montrant l'importance de portes paroles et de champions pour nous faire connaître plus largement, notamment en France où le vélobobile reste méconnu. Barbara est manifestement une ambassadrice de choix, qui sait séduire les média par sa volonté et sa simplicité.

Bonnes routes à tous et toutes pour 2017 !

Laure Waché alias aime-aile33

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



COMPTE RENDU DE LA 2EME ASSEMBLEE GENERALE DU VELOMOBILE CLUB DE FRANCE DU 17/09/2016

Cette réunion a eu lieu le samedi 17 septembre 2016 en Vendée, à La Tranche sur Mer, et commence à (18h45)

En présence des 5 membres actuels du bureau et de 22 adhérents plus 8 pouvoirs soit un total de 35 membres présents ou représentés.

L'ORDRE DU JOUR ET LES BILANS:

Denis commence la présentation du bureau et du rapport moral :

L'association compte 58 adhérents au 15/09/2016, et il nous rappelle l'intérêt de l'adhésion

Les activités réalisées en 2016 :

La course d'endurance dans la nuit des 25/26 juin, lors de la Solar cup à Chartres

Du 2 au 15 juillet, le « Petit tour en France »

Du 16 au 18 septembre, la réunion annuelle de Vendée

L'édition du Vélobobiliste (4 revues déjà éditées, la 5ème est en préparation)

Réalisation d'une tenue cycliste aux couleurs du club, adaptée au vélobobile.

PRÉSENTATION DES PROJETS POUR 2017 :

Fin juin course d'endurance de nuit lors de la Solar cup, probablement sur un nouveau circuit

Dans le courant du mois de juin (sans doute dans la première quinzaine), une randonnée itinérante en France sur 15 jours, en direction de l'Est de la France

Fin septembre, le rassemblement Vendéen (prévision pour le WE du 15 au 17/09/17)

Sur une date restant à définir, une compétition sportive sur circuit (encore à déterminer) sur 200m, 1000m, 1h et 100kms, couplé avec une randonnée découverte de la région

Nous proposons de reconduire pour 2017, les mêmes montants de cotisations qu'en 2016, soit 20€ Solo, et 30€ Duo.

Quitus est donné par l'assemblée pour le rapport moral, à l'unanimité, moins 1 voix d'abstention.

Jean-Bernard nous présente ensuite le rapport financier, puis quitus lui est donné à l'unanimité.

ELECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Nous passons ensuite à l'élection au conseil d'administration, tous les membres actuels se représentent. Un appel est fait pour de nouvelles candidatures, mais personne ne se présente.

Nous procédons ensuite aux votes, et les 5 membres du bureau sont ré élus à l'unanimité.

QUESTIONS DIVERSES

Au niveau de la communication, nous envisageons de mettre le n°1 du Vélobobiliste en accès libre sur le site au moment de la sortie du n°5.

Pascal nous parle des vêtements Créa Sport : les tenues hommes sont prêtes à être expédiées, pour les femmes, il peut y avoir des pbs de tailles à revoir, donc ne pas hésiter à leur envoyer vos mensurations exactes. Et il y aura de nouvelles tenues hiver.

La réunion se termine par une discussion à bâtons rompus, et un pot convivial. Fin vers 19h30.



L'AMI BENO



Voilà plus d'un mois que l'Ami Benoit nous a laissé tombé, nous aurions tous souhaité qu'il nous accompagne encore un bon bout de temps mais le destin en a décidé autrement.

Comme beaucoup d'entre-nous j'ai rencontré Benoît via le forum jaune avec toujours des interventions pertinentes non dénuées d'humour. Et puis un jour il a trouvé sympa le concept du mâât support de drapeau, alors comme j'en avais un qui ne servait plus, je le lui ai expédié et j'ai reçu en retour des pots de miel de sa récolte.

Quand j'ai préparé mon petit tour en Europe, je me suis dit que j'irai bien voir ce que c'était que ces « 12 heures de l'Auge » qu'il organisait à Fribourg en Suisse. Avec Anne, ils sont venus à ma rencontre et je les ai rencontrés pour la première fois dans le monde réel.



Comme il faisait chaud et que ça grimpe quand même un peu par là-bas dans son beau pays, il était plus sage de désaltérer un peu.



Le gars Beno est sérieux avec son Ice tea et c'est à qui la grande bière et la grande glace ?

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



La locomotive et le wagon à propulsion musculaire sont prêts pour les 12 heures et pour avoir fait quelques tours avec eux, je peux vous dire que l'aéro n'était pas optimisée.



Il y avait aussi la parade des vélomobiles, quelques tours sur le circuit pour bien sentir le doux massage des pavés de la vieille ville de Fribourg. Bref, une belle ambiance et une journée inoubliable.

Association loi 1901 déclarée le 04 février 2015 à la sous-préfecture du Finistère sous le numéro W291006523

velomobileclubdefrance@laposte.net

www.velomobile-france.com



A l'été 2015, ils sont venus nous rendre visite en Bretagne et aussi pour récupérer le « Fri toun » de 153. Ce fût pour Benoît l'occasion de tester l'assistance électrique sur le Waw mais aussi la vitesse du Milan.

Sache Benoit toi qui est parti au paradis des vélobobilistes, s'il existe, que nous avons souvent une pensée pour toi, preuve que ton passage sur terre n'est pas passé inaperçu et que tu as su marquer les esprits par ta bonne humeur inoxydable.

Et à Anne son épouse, Basile, Dimitri et Adèle leurs enfants nous exprimons toutes nos condoléances et leurs souhaitons beaucoup de courage pour surmonter cette épreuve douloureuse.

Adieu l'Ami !

J'ai aussi une pensée attristée pour ceux de nos adhérents qui ont perdu un être cher en 2016.

Denis alias Zenedavtri