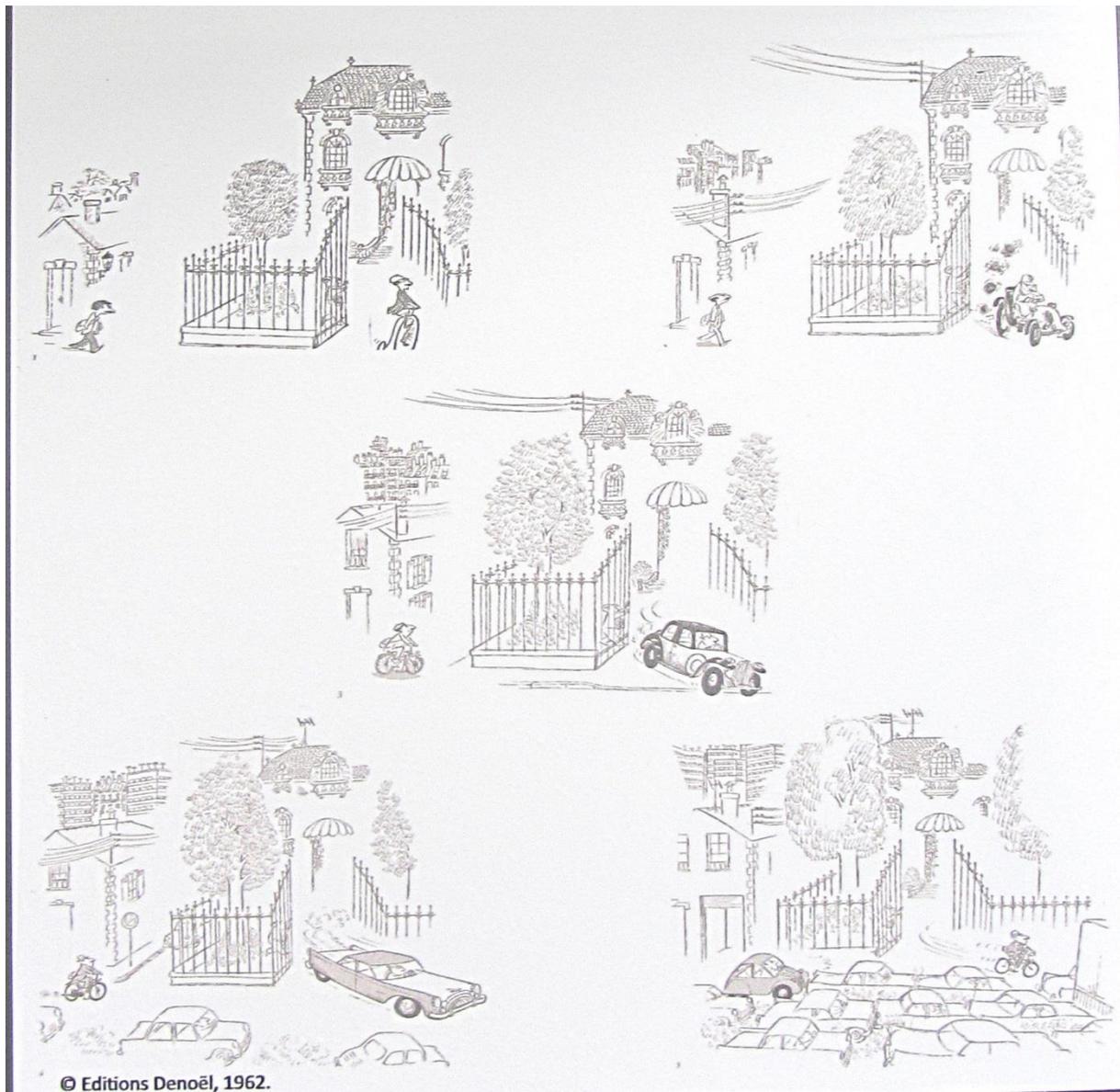


Vademecum du vélo



Nous, grands-parents, partageons ce privilège d'avoir atteint un âge dit canonique. Nous sommes conscients de l'importance d'utiliser des moyens de transport appropriés pour réduire notre empreinte écologique autant que possible. Certains dès lors enfourchent leur bicyclette et traversent allègrement villes et campagnes sans émettre le moindre gramme de CO₂. Faut-il les imiter ? En d'autres termes, sommes-nous re-cyclables ?

Voici informations et conseils pour vous aider dans ce domaine. Ils sont basés sur une longue pratique.

1. Le code de la route :

Respectez le code de la route. Les règles spécifiques aux vélos sont trop souvent mal connues. On peut les trouver par exemple sur <https://www.touring.be/fr/articles/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes> . Certains cyclistes s'imaginent avoir toujours la priorité, alors qu'ils sont soumis aux mêmes règles que les voitures.

1.1 Le vélo :

Un cycliste doit avoir un vélo en ordre : sonnette, freins avant et arrière qui fonctionnent, catadioptrés (un blanc devant, un rouge à l'arrière et un sur chaque pédale, des catadioptrés dans les rayons pour la visibilité latérale (ou bien des pneus à flancs réfléchissants).

Par mauvais temps ou dès la tombée du jour, le vélo doit être équipé de lampes en état de fonctionnement (blanche à l'avant, rouge à l'arrière) et allumées.

1.2. Piste cyclable :

Un cycliste (seul ou en groupe de 15 max) doit emprunter la piste cyclable sauf si il estime qu'elle est en mauvais état. Une piste cyclable est indiquée par un signal bleu circulaire (vélo sur fond bleu) ou par deux lignes pointillées blanches (sans signal) en bordure de route. Attention certaines pistes sont communes aux cyclistes et aux piétons (le signal bleu l'indique). Soyez courtois et prudents.

Si il n'y a qu'une piste d'un côté de la route mais qu'elle est bidirectionnelle, le cycliste (seul ou en groupe jusqu'à 15 inclus) est tenu de l'utiliser même si elle est du côté gauche de la route dans son sens de déplacement.

Au-delà de 15 le groupe n'est pas obligé de rouler sur la piste cyclable.

1.3. Absence de piste cyclable :

S'il n'y a pas de piste, le cycliste roule sur la chaussée et du côté droit.

Il lui est interdit de rouler sur le trottoir (sauf aux enfants de moins de 9 ans avec des roues de 50 cm de diamètre maximum en dehors du pneu).

En agglomération (panneau blanc avec un dessin de maison en noir et le nom de la commune) en l'absence de piste cyclable deux cyclistes peuvent rouler à deux de front sur la chaussée (pas plus même si un véhicule arrive par l'arrière. En groupe plus important, même chose (ndlr : « groupe » signifie groupe compact).

Hors agglomération, lorsqu'on est en groupe on peut rouler tout le temps à deux de front (pas plus) si on est plus de 15. Si on est moins nombreux, en l'absence de piste, et si un véhicule approche par l'arrière les cyclistes doivent se mettre en file.

Lorsqu'on est plus de 50 il faut deux capitaines de route (brassard au bras gauche avec drapeau belge et « capitaine de route », disque C3 leur permettant de bloquer la circulation venant de voies latérales). En plus il faut une voiture devant et derrière avec le signal suivant sur le toit : triangle et point d'exclamation et rectangle blanc avec dessin d'un vélo.

Les balisages blancs peints (ou thermoplastique) au sol (des v ou des vélos) ne sont pas des pistes cyclables et n'ont aucune valeur réglementaire. Il n'y a aucune obligation de les suivre. Ce n'est qu'un trajet suggéré et cela rappelle aux autres usagers l'existence des cyclistes. Ces dessins de vous donnent pas priorité.

1.4. Carrefours :

Sans signal particulier ou en présence d'un signal avec une simple croix , la priorité de droite s'applique comme pour les voitures.

Un signal stop signifie que le cycliste doit s'arrêter (comme les autres véhicules) et mettre un pied à terre.

Un cycliste peut, avec prudence et sans se jeter devant les autres conducteurs, franchir un feu rouge uniquement si ce dernier est équipé de signaux B23 ou B22 : aller tout droit (carrefour en T) ou tourner à droite, respectivement.

Lorsque vous devez vous engager à vélo dans un rond-point (carrefour giratoire), respectez scrupuleusement le « cédez-le -passage » c'est-à-dire le signal triangle sur pointe (ou à fortiori le signal stop). Et si vous êtes en groupe de cyclistes le fait que vos prédécesseurs se soient engagés dans le rond-point ne vous donne pas le droit de le faire aussi si un autre véhicule se présente dans le rond-point à ce moment-là. Chaque vélo est considéré comme un véhicule distinct et le cycliste doit céder le passage individuellement.

Vous gardez cependant la priorité si vous roulez sur une piste cyclable qui traverse un carrefour (mais pas si elle est interrompue au carrefour ou si elle est bordée d'un signal triangle sur pointe!, c'est aussi vrai pour une piste autour d'un rond-point) . Soyez cependant très vigilants et faites signe.

Aux feux rouges il y a parfois ce qu'on appelle une zone avancée pour cyclistes. Il s'agit d'une zone située juste avant le feu avec une ligne blanche et un dessin de vélo au sol. Elle occupe toute la largeur de la bande. Les cyclistes ont le droit de venir se placer là lorsque le feu est rouge et ils peuvent occuper le milieu de la bande. Les autres véhicules ne peuvent venir se placer sur cette zone.

1.5 Passages pour piéton :

Les piétons sur passage pour piétons ont priorité sur le cycliste (même s'ils se préparent à traverser). Par conséquent le cycliste doit s'arrêter pour les laisser traverser.

Un cycliste qui veut traverser une rue en utilisant un passage pour piéton doit descendre de son vélo. Il ne peut pas rouler. Il devient alors un piéton, même s'il tient son vélo.

1.6. Changement de direction :

Un cycliste qui veut tourner à gauche doit indiquer son intention avec son bras quand c'est possible (par exemple ce n'est pas possible s'il freine dans une descente). A droite ce n'est pas obligatoire (ndlr : on vous conseille de le faire, ne fut-ce que pour montrer que vous allez ralentir).

1.7. Mains au guidon :

Il est interdit de téléphoner en roulant (c'est-à-dire de porter d'une main son téléphone à l'oreille, ce qui signifie qu'on lâche le guidon d'une main). Par extension on en déduit qu'il est à fortiori interdit de rouler en lâchant tout à fait le guidon.

1.8. Casque :

Le port du casque de protection du crâne n'est pas obligatoire sauf pour les Speed Pedelec (vélo électrique avec assistance jusqu'à 45Km/h).

1.9. Voirie interdite à toute circulation sauf à la circulation locale :

Au contraire des voitures, un cycliste peut emprunter une voirie équipée du signal « excepté circulation locale » même si il n'y habite pas.

1.10. Sens interdits :

Un sens interdit est aussi interdit aux cyclistes sauf si

Un cycliste peut emprunter certains sens interdits à contre-sens lorsque le signal d'un vélo est présent sous le signal sens interdit. On appelle cela un SUL : sens unique limité. Attention il doit bien serrer à droite. Soyez conscient du fait que beaucoup d'automobilistes ignorent encore ce qu'est un SUL. Cette autorisation est toujours indiquée par un panneau aux deux extrémités de la rue. Quand vous roulez à contre-sens, n'oubliez pas que vous devez vous arrêter si un véhicule arrive en sens inverse et qu'il n'y a pas la place pour se croiser. Méfiez-vous des piétons, qui ne s'attendent pas à voir un cycliste arriver dans le sens opposé au trafic des voitures, et faites très attention aux voitures venant d'une rue perpendiculaire, parce que les conducteurs ne pensent souvent pas aux cyclistes venant à contre-sens.

1.11. Obligations des autres véhicules vis-à-vis des cyclistes :

Les conducteurs des autres véhicules sont tenus de respecter une distance latérale de 1 m minimum lorsqu'ils approchent un cycliste. Ils ne peuvent mettre un cycliste en danger (article 40 ter du code).

Les autres véhicules ne peuvent pas s'arrêter ou stationner sur une piste cyclable même pour très peu de temps.

Un automobiliste ne peut pas vous dépasser sur un casse-vitesse.

Un autre véhicule doit respecter une distance de freinage suffisante lorsqu'il vous suit et doit pouvoir s'arrêter par exemple si le cycliste tombe.

1.12. Zones de rencontre piétons-cyclistes :

Dans les zones de rencontre piétons-cyclistes, la vitesse des vélos doit être inférieure à 20 km/h et les piétons sont prioritaires. Ces zones sont indiquées par un panneau bleu représentant un piéton, un cycliste et d'autres véhicules.

1.13. Dépassement de voitures par un cycliste :

Un cycliste a le droit de dépasser des voitures par la droite lorsqu'elles sont à l'arrêt. Nous vous conseillons cependant la plus grande prudence à cause notamment des ouvertures de portières. Si vous devez rouler plus près des voitures, regardez s'il y a quelqu'un dans l'habitacle.

Il est préférable de dépasser par la gauche.

2. En pratique :

Pour rouler à vélo, il faut un minimum de condition physique : un bon équilibre, une vue et une ouïe correcte, et un peu de souffle. Si vous ne vous sentez pas à l'aise dans cet exercice, soyez prudents. Mais si la réponse est positive, allez-y gaiement, vous en tirerez beaucoup de plaisir - à condition pourtant que vous soyez attentifs à ce qui améliorera votre confort, et surtout que vous évitiez un accident toujours possible.

2.1 Visibilité :

Pour des raisons de visibilité et donc de sécurité nous conseillons à tous les cyclistes de porter à tout moment un gilet jaune ou orange fluorescent. Et si vous ne portez pas de gilet, évitez les vêtements sombres.

Nous conseillons aussi d'allumer les lampes en toutes circonstances c'est-à-dire même en journée. Un cycliste beaucoup occupe moins d'espace qu'une voiture dans le champ visuel et il est plus lent. Il y a par conséquent lieu de compenser en attirant l'attention à l'aide d'un éclairage.

Attention soyez particulièrement vigilants lorsque le soleil est bas et dans l'axe de la route, les automobilistes sont éblouis allant vers le soleil et peuvent ne pas vous voir même si vous portez un gilet fluo et si vos lampes sont allumées.

Durant la nuit, nous vous conseillons de choisir le mode clignotant pour votre lampe arrière parce que c'est plus visible et l'automobiliste comprendra plus vite qu'il s'agit d'un vélo.

En ce qui concerne la lampe avant, pensez à acheter une ampoule puissante afin d'être capable d'éclairer la route et de voir lorsque l'éclairage public est insuffisant ou absent. En plus vous serez beaucoup plus visible grâce à la puissance de cette ampoule.

Prévoyez toujours une ampoule de rechange en cas de défaillance de la première et rechargez régulièrement les batteries des ampoules avant de partir (ou si elles fonctionnent avec des piles emportez des piles de rechange). Et pendant que vous roulez vérifiez régulièrement que vos lampes fonctionnent (ou placez-en deux devant et deux derrière, il est peu probable qu'elles tombent toutes les deux en panne, par contre quand on n'en a qu'une et qu'elle flanche c'est très dangereux et interdit de rouler sans éclairage dans l'obscurité).

Etudiez avec soin le mode de fixation. La lampe doit tenir solidement (pensez aux chocs, aux pavés etc...).

Attention aux lampes sur le casque : le casque sert à protéger la tête en cas de chute et la lampe va constituer un obstacle qui peut perturber le rôle amortisseur. Mieux vaut éviter de les placer là.

Un système alimenté par une dynamo dans le moyeu avant couplé à un phare LED a de multiples avantages : ça ne freine pas le vélo et ne fait pas de bruit, c'est robuste, insensible à la pluie, et le feu arrière reste allumé pendant un certain temps à l'arrêt, ce qui est utile aux feux rouges.

2.2 Positionnement du cycliste sur la route :

L'AWSR (Agence wallonne pour la sécurité routière) conseille aux cyclistes de rouler à 1 m du bord du trottoir ou des véhicules en stationnement. Raisons : être bien visible, éviter les ouvertures de portière, avoir une marge de manœuvre en cas de trou ou de tout imprévu, inciter les automobilistes à ralentir.

Dans les ronds-points (en l'absence de piste cyclable faisant le tour du rond-point), nous conseillons au cycliste de se placer au centre de la bande afin d'être bien visible. Même dans ce cas, soyez très vigilants car un automobiliste risque de rentrer dans le rond-point devant votre vélo malgré le fait que vous soyez prioritaire. Cherchez le contact visuel. Méfiez-vous particulièrement des ronds-points avec deux bandes de circulation.

2.3 Ouïe :

Ne vous fiez pas à votre ouïe. A cause du vent on n'entend pas toujours les voitures à moteur à combustion arriver de l'arrière (et encore moins les vélos ou les voitures électriques). Essayez d'équiper votre vélo d'un rétroviseur.

Nous vous déconseillons vivement de porter des oreillettes ou un casque avec haut-parleurs en roulant à vélo parce que vous n'entendez plus ce qui se passe et vous supprimez de ce fait un facteur de sécurité. En plus vous êtes déconcentré.

2.4 Conseils de roulage divers :

Sur une piste cyclable, soyez très vigilants lorsque vous approchez d'un carrefour (ou d'une sortie de parking). Même lorsque votre piste est prioritaire un autre véhicule risque de vous couper la route. Ralentissez avant ces endroits. Cherchez toujours le contact visuel.

Méfiez-vous des chiens et des chats. Les premiers peuvent être attirés par le cycliste, voire agressifs. Les seconds peuvent traverser à tout moment et même revenir sur leurs « pas ».

Si vous apercevez un reflet irisé sur la route, ralentissez sans freiner et essayez de rester bien droit et de vous arrêter. Il s'agit probablement d'une fuite de carburant et c'est très glissant. Ayez le même réflexe sur le verglas aperçu en dernière minute.

Lorsqu'il pleut, le freinage est moins efficace. Freinez plus tôt et roulez moins vite surtout dans les tournants. Ne gonflez pas trop vos pneus par temps de pluie car les pneus fort gonflés sont durs et glissent davantage. Attention le risque de crevaison est plus élevé par temps de pluie parce que les saletés collent aux pneus.

Il vaut toujours mieux freiner avant les tournants que lorsque vous êtes engagés dans le tournant.

Dans une descente placez les mains sur les freins et commencez à serrer avant de prendre trop de vitesse. En descente serrez à droite dans les tournants surtout si la visibilité est mauvaise et la route étroite.

Ne suspendez pas un sac à votre guidon, il risque de se prendre dans les rayons de la roue avant et de vous faire chuter.

Tenez toujours fermement votre guidon parce que certains défauts de la route ne se voient pas ou trop tard.

Méfiez-vous des petits obstacles : trottoirs, poteaux, casse-vitesses, taques d'égouts ...

Les coussins berlinois sont traîtres : les bords sont glissants, et les cyclistes ont tendance à les éviter en rasant les voitures. Evitez de rouler dessus ou bien abordez-les bien au milieu.

Les piétons traversent souvent à l'ouïe, sans regarder. Sonnez ou criez dès que vous voyez un danger. Regardez tout ce qui se passe dans la rue.

Si un piéton traverse devant vous, passez de préférence derrière lui, pas devant.

2.5 Casque :

Bien que non obligatoire nous vous conseillons cependant vivement de le porter en toute circonstance lorsque vous roulez à vélo. La sangle doit être bien serrée. Le casque ne doit pas bouger. Il peut vous sauver la vie. Ils sont légers et on s'habitue très vite. Il n'y a pas que les enfants qui tombent. Après une chute sur le casque il vaut mieux le remplacer.

2.5 Le vélo :

Si vous faites régulièrement du vélo, vous en possédez sans doute un qui vous accompagne depuis de nombreuses années. Sinon, vous achèterez sans doute un vélo neuf ou d'occasion. S'il est neuf, vous opterez peut-être pour un vélo électrique. Choisissez dans tous les cas un vélo de bonne qualité. C'est une question de sécurité. Privilégiez le confort. Quel que soit le vélo que vous enfourchez, il est important qu'il soit bien équipé et bien entretenu. Faites contrôler l'état de votre vélo au moins une fois par an par un spécialiste.

En outre :

- Les pneus : ils assurent le contact avec la route, et sont donc essentiels pour votre confort et votre sécurité. Ils sont aussi la cause de la panne la plus fréquente à vélo : le pneu crevé.
 - Utilisez des pneus dits « increvables » : ils crèvent bien plus rarement. Certains modèles dérapent cependant plus facilement, parce qu'ils sont faits d'un caoutchouc très dur. Il vaut mieux un increvable à l'arrière et pas à l'avant, ce qui permet d'éviter de déraper de la roue avant. De toute manière c'est très souvent le pneu arrière qui crève.

- Des pneus larges freinent le vélo, mais avec un vélo électrique ce n'est pas très important. Par contre c'est plus confortable et vous passez plus facilement dans des sentiers.
- Vérifiez régulièrement l'état de vos pneus avant de partir : ils s'usent et peuvent être abîmés par de petites pierres ou autres clous. Méfiez-vous du vélo qui traîne depuis des mois dans votre garage : les pneus vieillissent aussi sans rouler. Ils peuvent être craquelés et donc vite victime de crevaison.
- Veillez à bien les gonfler. Beaucoup de cyclistes roulent avec des pneus sous-gonflés, ce qui diminue la stabilité et augmente significativement le risque de crevaison. La pression conseillée pour le tourisme est 4 kg/cm^2 . Un VTT c'est maximum 3 kg/cm^2 . Un vélo de course c'est 8 kg/cm^2 .
- Les freins : il est essentiel d'avoir de bons freins. Les anciens freins à patins sur la jante ne sont pas très efficaces, surtout sous la pluie. Les systèmes de câbles se sont cependant améliorés, et de bons freins à patins sont disponibles. Cependant le meilleur système, ce sont les freins à disque, plus puissants, plus progressifs, et résistants à la pluie. Ils sont en particulier vivement recommandés sur un vélo électrique, qui est plus lourd et roule plus vite.
 - Faites vérifier vos freins au moins chaque année par un bon mécanicien (qui peut être vous-même). Les patins doivent être en bon état, les câbles bien réglés et les gaines des câbles en bon état. Pour les freins à disque, n'oubliez pas de remplacer les plaquettes (et de faire purger le circuit d'huile).
 - Freinez de préférence d'abord avec la main droite, qui agit sur la roue arrière. Si vous freinez bloc sur la roue avant, vous risquez de faire un vol plané qui se terminera fort désagréablement. En urgence, vous risquez de ne pas y penser si ce n'est pas une habitude ancrée dans vos réflexes. Donc, faites-le toujours.
 - Avec des freins à disque en particulier, faites très attention de ne pas y mettre d'huile quand vous huilez votre chaîne. Ça les rend totalement inefficaces.
 - Après avoir roulé souvent dans la pluie les patins peuvent s'être usés significativement. Vérifiez leur état.

- chaîne : Pensez au huilage de la chaîne particulièrement après avoir roulé dans la pluie et/ou nettoyé le vélo. Elle fonctionnera mieux (moins de pannes) et s'usera moins. Ne sortez pas un vieux vélo sans y penser. Et soyez conscient du fait que la pluie et la poussière encrassent votre chaîne, nettoyez-la par après et huilez-la à nouveau. Attention pas trop d'huile non plus parce que les saletés restent collées et cela finit par dérégler votre dérailleur.



- Dérailleurs : Un bon changement de vitesse bien réglé est une source de confort. Faites régler votre dérailleur s'il est imprécis. La chaîne et les pignons doivent être remplacés de temps en temps (mais parfois les marchands incitent à les remplacer trop tôt.). Il vaut mieux changer pignons et chaîne simultanément. Par contre les plateaux avant peuvent être changés séparément.
- Le cadre : on insiste souvent sur le poids du cadre, qui doit être léger pour aller plus vite. Il est important d'avoir un vélo dont le cadre soit à votre taille, pour pouvoir rouler confortablement. Veillez également à régler correctement la position du guidon et la hauteur de la selle afin d'avoir la position la plus agréable possible, ce qui vous épargnera beaucoup de fatigue. Les pointes des pieds doivent être au sol (jambes tendues et pieds tendus dans le prolongement) lorsqu'on est assis sur la selle.

Un cadre « homme » a l'inconvénient de devoir franchir la barre d'une jambe pour l'enfourcher. Si vous n'êtes pas à l'aise dans cet exercice, optez pour un cadre à col de cygne ou au moins dont la barre est abaissée comme pour les vélos de dame.

- Pédales/chaussures : Certaines pédales en caoutchouc deviennent glissantes à l'humidité. Si votre vélo en est équipé, changez-les : un pied qui glisse sur la pédale en plein effort, ça peut faire mal. Ou bien optez pour des pédales et des chaussures à cales (Look ou SPD ou équivalent), cela ne glisse pas du tout et l'effort est beaucoup plus rentable. Par contre seul le système SPD permet de marcher facilement avec ses chaussures de vélo. Et les cales requièrent une sérieuse adaptation : attention aux chutes parce qu'on ne parvient pas à déclipser pour s'arrêter.
- Guidon : Préférez un guidon normal à un guidon en 8, qui a l'inconvénient de rapprocher les mains de l'axe du vélo, ce qui nuit à la stabilité.
- Selle : Ayez une bonne selle confortable. Les dames ont besoin d'une selle plus large.
- La sonnette : en ville c'est un accessoire indispensable. Veillez à avoir une sonnette bien sonore et commode à actionner. Les sonnettes dont les vélos neufs sont équipés ne sont pas toujours suffisantes. Positionnez bien votre sonnette, pour un accès immédiat en cas de besoin.
- Cadenas : Ayez un bon cadenas et utilisez-le toujours si vous laissez votre vélo dans un lieu public. On peut en avoir deux : un fixe sur le cadre, qui bloque la roue arrière mais ne permet pas d'attacher le vélo, et un cadenas en U robuste pour le fixer à un U inversé, un poteau ou une grille. Fixez aussi la roue avant et cadre inclus sinon on risque de vous voler votre roue. Ne laissez aucun élément facilement amovible sur le vélo garé.
- Compteur : Si vous faites de la randonnée ou de longues balades, un compteur est utile pour éviter de se lancer dans un trajet qui dépasse vos capacités.
- Pied : Enfin, un bon pied est utile pour éviter que le vélo ne tombe à l'arrêt. En particulier s'il se renverse sur le côté droit, vous pouvez démolir le dérailleur.
- Rayons : L'état des rayons des roues (leur tension aussi sinon la roue se met à voiler).
- Sacoche : Une sacoche ou un porte bagage n'est pas un luxe.
- Des garde-boues : ce n'est pas un luxe même pour les sportifs

2.6 Matériel à emporter lors d'une sortie à vélo :

N'oubliez pas de toujours vous munir de votre téléphone portable en cas de panne. Ainsi que d'un document quelconque avec votre identité et le numéro de téléphone d'un proche en cas d'accident.

Emportez toujours une pompe, une chambre à air de rechange et les clés permettant de retirer la chambre à air qui est trouée (et un chiffon pour les mains sales). Avec un peu d'habitude un pneu crevé se répare en 10-15 minutes.

En cas de sortie plus longue (plus d'une demi-heure), n'oubliez pas de remplir une gourde et d'emporter un petit peu de nourriture. Buvez et mangez régulièrement avant d'en ressentir le besoin.

Nous vous conseillons de porter des gants. En cas de chute le réflexe est de mettre les mains en avant et elles sont souvent les premières à toucher le sol et à être blessées. Les gants les protègent.

Crème solaire : à vélo on est fort exposé au soleil. Quand il fait chaud on se découvre et on peut être victime de sérieuses brûlures. Sauf en hiver, ne partez pas sans protéger votre peau sans oublier votre visage (surtout le nez).

Si vous souffrez de brûlures de la peau dues au frottement des vêtements (entrejambe), enduisez préventivement les endroits sensibles à l'aide de vaseline. Au besoin, si vous roulez beaucoup achetez une tenue pour cycliste.

Un petit coupe-vent ou imperméable pliable en cas de pluie soudaine.

En cas de déplacement long avec une étape prévoyez des vêtements de rechange.

Prévoyez toujours des lunettes de soleil à vélo. C'est particulièrement important lorsque le soleil est bas sur l'horizon. Sans lunettes adaptées lorsque vous aurez un soleil bas de face vous serez éblouis et ne verrez plus rien.

2.7 Vitesse, kilométrage et condition physique :

Ne surestimez pas vos capacités physiques.

Pour donner une idée par prudence tablez sur une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h en terrain relativement plat avec un vélo sans assistance. Il vaut mieux que vous testiez vous-même votre vitesse moyenne et que vous planifiez vos déplacements sur cette base.

Partez bien à temps pour rouler serein et rester attentif.

Si vous allongez les distances ou voulez accroître votre vitesse faites-le progressivement (sur des semaines) pour donner le temps à votre corps de s'habituer.

Prévoyez plus de temps s'il fait venteux parce votre vitesse va sensiblement diminuer surtout si vous vous déplacez face au vent. Ne sortez pas à vélo si il y a tempête.

Prévoyez toujours une marge de sécurité en cas de crevaison.

Bonne route !

Jean-Pierre et François

Grands parents pour le climat.

