

# Les Amis du Vélo

New look

2010/2

Au Cœur du C.T.Grand Fexhe

---

Les Amis du Vélo n° 13, Octobre 2010, est édité par le comité du C.T.G Fexhe.  
Ce journal d'information est gratuit et est uniquement réservé aux membres du club. Ont  
collaboré à ce numéro : Marc Vandeputte, Jean-Pol Kenis.

---



*Jean-Pol et le VENTOUX 2010  
une bien belle histoire ...*

# *Sommaire*

## **1) Sommaire**

## **2) Edito**



## **3) Le cinglé du Ventoux**

## **4) Technique**

## **5) La bourse aux vélos**

---



### **Un super groupe ???**

Comme pour tous les clubs, la difficulté est d'harmoniser la bonne cohésion du groupe, ... et des groupes, ... de niveau ou d'affinité, qui se forme inévitablement. Il faut aussi générer suffisamment de ressources financières pour fonctionner. Pour cela, nous avons besoin de chacun. L'année 2010, avec les nouvelles recrues et la distribution des nouveaux équipements, est une grande année.

### **Une ambiance sympa ???**

C'est une des conditions sine qua non pour être membre du CTG Fexhe. Il faut cultiver la convivialité, la camaraderie et faire partager les bons moments. Nous sommes tous des bons copains, animés par la même passion. Le vélo est un sport individuel mais la dimension humaine et collective doit dominer. Tous les membres, quel que soient leur niveau, doivent trouver leur place. Ici aussi, c'est une grande année.

### **Les effectifs ???**

Depuis quelques années, dans la région liégeoise, le CTG Fexhe est réputé comme étant un club qui bouge. Le comité est dynamique et l'effectif à doublé. Sans relâche, nous cherchons à nous améliorer, à monter d'un cran. Le travail réalisé porte ses fruits. C'est une grande année.

### **Comment clôturer 2010 et redémarrer 2011 ???**

C'est très simple, ne changeons rien ...

**Bonne lecture à tous, Marc.**

## Le cinglé du Ventoux

### Petite histoire d'un cinglé.

Tout commença, après mon opération du genou droit en juin 2008. Une opération sans trop de gravité mais qui m'écarta des pelotons pendant plus d'un mois. Fin juillet, mon seul objectif était de rouler 10 kms le long du Ravel à Esneux. Chose que j'ai faite, mais pas sans peine. Ensuite, me vint l'envie folle de grimper le « VENTOUX ». Ce fût pendant un an, une obsession qui se concrétisa le 04 juillet 2009.



En descendant du vélo, après l'ascension du monstre de Provence, je me lançais un nouveau défi. **N'est pas fou qui vient au Ventoux mais est fou qui y revient.** Le défi ; les trois ascensions, le même jour, par ses trois côtés. BEDOUIN, MALAUCENE et SAULT. Un défi vraiment un peu dingue.

Je crois avoir été, pour toute ma famille, un doux dingue, mais j'ai travaillé sur le vélo en ne pensant qu'à cela. Je ne sais pas si la

préparation a été optimale pour tenter ce challenge mais sûrement pénible pour Béa qui restait à la maison en attendant que je revienne de mes sorties préparatoires.



Nous sommes à la veille du départ. Le vendredi 16 juillet, tout est prêt. Nous démarrons vers 01.00 Hr du matin en direction de la Provence. Nous ferons étape chez des amis à AIX EN PROVENCE, chez Dédé et Joëlle.

Le trajet vers le sud fût long et fatigant. Arrivés chez nos amis en fin d'après-midi du samedi, nous avons bénéficié d'un excellent accueil, comme seul dans le sud ils savent le faire, d'un bon repas et d'un peu de repos. Le dimanche, visite de Marseille et d'Aix. Le soir, préparation du vélo, des ravitaillements, etc ... Minuit trente, la voiture de Dédé est enfin chargée ... Excitation, fatigue, doute !!! Le tout fait que la nuit fût

courte car à 04.30 Hr, le réveil sonna. Après un bref mais copieux déjeuner, c'est le départ pour l'aventure. Ce lundi 19 juillet 2010 est inscrit à jamais dans mes mollets et ma mémoire.

Dédé a tenu absolument à être mon directeur sportif et technique pendant cette longue, très longue journée. Chapeau à lui ! Son soutien, son aide et sa présence furent en partie une des clés de ma réussite.

Rentrons maintenant dans le vif du sujet ... 07.10 Hr exactement, c'est le départ de BEDOUIN pour la première ascension. Ma crampe au ventre est passée, les jambes tournent facilement mais je dois absolument me calmer car plus d'une fois, l'envie me prenait d'accrocher la roue d'un cyclo qui me dépassait.

1<sup>er</sup> halte après une heure d'ascension, tout va bien. Le timing est respecté, le cardio ne s'affole pas et le compteur non plus. Pour les puristes, il est vrai qu'une halte dans l'ascension du Ventoux est un sacrilège mais il faut bien penser que je partais pour toute la journée et j'ai donc planifié une halte à mi-parcours lors de chaque ascension. Je ne compte pas les ravitaillements en roulant, surtout au niveau des boissons. Après deux heures, me voilà au sommet, heureux et encore plus excité. La magie de l'endroit reste, je crois, toujours un moment de grande émotion.

Après une séance de photos et un bon ravitaillement, nous repartons pour la deuxième ascension. Descendre MALAUCENE est un vrai plaisir. Je crois que j'ai battu mon record de vitesse, (+/- 75 kms/hr).

Un peu dingue mais tellement euphorique. Changement de tenue et c'est la deuxième ascension.

Ici les choses deviennent vraiment sérieuses car la température commence à monter. Il y a toujours peu de vent, c'est une chance ... car on profite bien de la chaleur (rires).

La 1<sup>er</sup> partie de la montée reste relativement correcte mais les différents changements de rythme dus à la pente passant de 7 à 11 voir 12% et cela pendant plusieurs kilomètres. Ensuite la chaleur et plus de monde sur la route ... J'ai une première alerte aux crampes au ravitaillement à mi-parcours. J'ai su gérer le reste de la montée et arriver au sommet. Béa et Joëlle nous attendaient. Des retrouvailles comme si nous nous étions quittés depuis des lustres.



Comme pour le premier sommet, ravitaillement, photos, étirements ... Après le chalet Reynard, grosse envie d'un café faisant, nous nous retrouvons devant une table. Un « dank u wel » venant d'une hollandaise que dédé et moi, avons aidé lors de l'ascension précédente car Dédé a joué plus d'une fois au St Bernard du Ventoux.

Re-départ vers SAULT. Une descente en roue libre, histoire de favoriser une récupération maximale.

En arrivant à SAULT, pas de Dédé. Celui-ci parti avant moi devait me retrouver sur la grande place. Petit stress car je n'avais plus rien dans mes bidons ni dans mes poches. La température vers 14.00 Hr est de 36°. J'ai commencé l'ascension en cherchant après Dédé. Je roulais depuis plusieurs kilomètres, en tirant la langue, quand, ouf, Dédé est retrouvé. N'ayant pas trouvé de place de parking, il c'était un peu écarté et égaré dans SAULT. Après un ravitaillement en boissons et en miam miam je suis enfin reparti en toute quiétude.

Vers la fin de ce périple et cette troisième ascension qui sur le papier est la moins difficile, car la pente sur 20 kms est moyenne, mais après 45 kms d'ascension difficile, je peux vous assurer que 4 voir 5% peut paraître un « Mur de Huy » pris à froid.

Je roulais difficilement. Il n'était plus possible de pousser sur les pédales. Je moulinais sur le 34-28 et chaque passage à plus de 4% devenait franchement pénible. La crampe à la cuisse droite (jambe faible) de tout à l'heure était, maintenant, bien présente. J'ai du faire deux arrêts pose crampes. Béa, Joëlle et Dédé m'attendaient au Belvédère au kilomètre 18. L'arrêt était plus que nécessaire. Béa m'a prodigué des soins exceptionnels. J'ai longtemps cru que tout était fini. La crampe passée et mon estomac rassasié, avec aussi un plein d'encouragements venant de mes supporters, je repartis pour un final

qui, je dois l'avouer, me faisait peur avec des pourcentages de 10 et 12% après le chalet Reynard. Ce fût a dernière partie la plus pénible mais j'ai su mordre sur ma chique. Non, je ne pouvais plus tout arrêter maintenant. Je ne pouvais pas décevoir Béa, ma famille et mes amis qui m'ont tant soutenu toute la journée.

Les derniers cent mètres furent les plus durs mais aussi, paradoxalement, les plus beaux de tous ceux que j'ai faits depuis que je roule à vélo.

OUI, VICTOIRE !!! Dans un cri de soulagement, de douleur et de fierté. J'y suis arrivé sous les applaudissements de mes supporters et de quelques cyclos présents au moment de mon arrivée.



Congratulations, photos souvenirs, bisous et nous voilà repartis vers BEDOUIN, pour clôturer cette journée exceptionnelle dans la vie d'un cyclo.

Encore un arrêt sur le retour et à mi-parcours pour le pique-nique revitalisant préparé par Joëlle et Béa. Digne d'un buffet froid pour soirée de fête. LEFFE et VIN rosée sont au menu ... et à volonté.

Arrivé à 19.00 Hr à BEDOUIN, apéro (encore) au même café que 12.00 Hr plutôt, nous étions la pour un café corsé, avant de prendre part à cette folie de vouloir défier trois fois le MONSTRE DE PROVENCE. La boucle est bouclée.

Emu, fatigué, mais heureux et pas peu fier de cette réussite, nous reprenons la route pour AIX où un bon souper nous attendait. C'est la fin de l'aventure.

A la question ; tu recommenceras ?

Sur le moment, j'ai répondu « Oh NON !!! », mais maintenant, qui sait ?

Un tout grand merci à Béa pour ses encouragements, sa patience tout le long de cette saison et ses soins, pour l'intendance de Dédé qui lors de cette journée, a été présent à mes côtés.

UN GRAND MERCI.

Jean-Pol

### Dérailer dans la bonne voie ...

Si l'on excepte les nouveaux matériaux, les pédales automatiques et autres fourches télescopiques pour les VTT, la dernière grande révolution du vélo date des Championnats du Monde de 1927 où est apparu le premier changement de vitesse. Trois ans plus tard, les Italiens mettaient au point un véritable dérailleur. De nos jours, l'indexation constitue désormais la norme, mais le principe est resté le même qu'il y a quatre vingt ans. Les dérailleurs actuels offrent une précision absolue mais doivent être parfaitement réglés pour en retirer toute la quintessence. Une tâche que vous pourrez effectuer vous-même sans trop de difficulté.

### Le dérailleur arrière.



#### 1. La course latérale du dérailleur.

Que vous « montiez » vous-même votre vélo ou que vous remplaciez votre modèle de dérailleur par un nouveau, vous devez, en premier lieu, ajuster le dérailleur en dessous du petit et du grand pignon. C'est le réglage de la course latérale.

Pour cela, deux vis de réglages sur le corps permettent d'aligner le dérailleur sous les deux pignons extrêmes de votre cassette arrière. Dévissez ou vissez la vis « h » (high speed), pour faire glisser le train de galets du dérailleur sous le petit pignon externe. De même avec la vis « l » (low speed), amenez le dérailleur sous le grand pignon interne (proche du moyeu). Si votre chaîne est installée, tournez les manivelles

à la main et faites la passer sur les petits et grands pignons. Sinon, poussez à la main votre dérailleur vers les deux pignons externe et interne.

Ce réglage est très important et doit être réalisé avec précision. Dans le cas contraire, vous risquez un « saut de chaîne », soit vers le cadre (petit pignon) soit vers votre roue (grand pignon) et ainsi causer des dommages à votre beau matériel.



## **2. La tension du câble.**

Sur le petit pignon, amenez tout d'abord votre changement de vitesse au point zéro. Tirez à la main le câble et fixer-le sur le boulon de serre-câble, sans forcer de traction excessive. Essayer les différents changements de vitesse sur tous les pignons. Si le passage d'un pignon occasionne un « frottement » ou si la vitesse ne passe pas, augmenter la tension du câble en dévissant, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, la vis de réglage du câble. Si la chaîne veut « sauter » sur le pignon supérieur ou si en descente de vitesse, la chaîne est hésitante, effectuer l'opération inverse.

Si vous installez un nouveau câble, n'oubliez pas de prendre une gaine « rigide ou SIS » et jamais une gaines indiquées pour les freins (SLR), bien trop souple pour assurer un bon fonctionnement du dérailleur.

## **3. La tension du dérailleur (\*).**

Ce réglage permet à la chaîne de passer sur les plus grands pignons. Guider la chaîne sur le petit plateau à l'avant et le grand pignon arrière. Tournez les manivelles vers l'arrière. Le guide-galet doit être le plus proche possible du grand pignon. S'il touche ou hoche, revisser légèrement la petite vis de tension près du cadre.

(\*) Cette vis est préréglée en usine et il est rare de devoir modifier ce réglage, sauf, peut-être, si vous utiliser des cassettes hors norme.



#### 4. L'indexation.

L'indexation est réglée en usine. Des ressorts et des crans sont enfermés dans les changements de vitesses. Il n'y a donc aucun réglage à effectuer.

### **Le dérailleur avant.**

#### 1. La hauteur du dérailleur avant.

La plaque extérieure du dérailleur doit être parallèle au grand plateau, à 2 mm au dessus de celui-ci. Réglez la bonne hauteur en le faisant coulisser à l'aide du boulon de fixation.



#### 2. La course latérale du dérailleur.

De même qu'au dérailleur arrière, deux vis règlent la course du guide-chaîne (ou chape). Avec la vis interne, réglez l'amplitude du mouvement de la chape vers l'intérieur (côté cadre). La chaîne ne peut pas tomber sur le boîtier de pédalier. De même, la vis externe vous permet de régler la chape vers l'extérieur. Ici aussi, la chaîne ne peut pas s'accrocher sur les manivelles. Un réglage fin permet d'éviter le frottement de la chaîne sur la chape lorsque vous utilisez les pignons extrêmes (croisement de chaîne).



**Le dérailleur est l'une des pièces maîtresses de votre vélo. Son réglage peut s'avérer, à première vue, des plus complexes. Pourtant, il n'en est rien ...**

Remarque importante :

Chaque marque apporte des petites finesses aux différents réglages. Vous devez, toujours, vous référez aux normes du constructeur.

---

## La bourse aux vélos



**A vendre** – Pédales automatiques  
**SHIMANO 105**  
+ cales + accessoires

**Commentaire(s)** :  
Pièce d'occasion – Bon état

**Prix** : 10,00 euros



**A vendre** – Chaussures  
**SIDI ERGO 2 CARBON**

**Commentaire(s)** :  
Occasion – Très peu utilisée – Impeccable

**Prix** : 125,00 euros



**A vendre** – Pédales vélo

**Commentaire(s)** :  
Pièce neuve

**Prix** : 5,00 euros



**A vendre** – Selle ITALIA FLITE TEAM  
EDITION

**Commentaire(s)** :  
Pièce neuve

**Prix** : 80,00 euros

**Si vous souhaitez vendre ou acheter, contactez le  
0477/50.25.09.**