tunnels
(voir Carnets d'Aventures n°7 et : www.expemag.com/voyage-nature/velo-lofoten.html)
- Grèce : les Cyclades
- Hawaï (voir CA n°5)
- Japon : îles de Shikoku, portion Honomichi-Himeji (www.japancycling.org/v2/cguide/part1)
- Indonésie : îles de Riau (Parit & Belat) et Sumatra, facilement accessibles de Singapour
- La Corse et la Sardaigne ! (voir CA n°2 et 5)

Benoît Verbaere

Transporter son vélo

Dans l'avion

Emballez-le dans une housse, son carton d'origine ou des cartons à vélo demandés dans les magasins. Dégonflez les pneus, pas entièrement mais quand même, à cause des variations de pression dans la soute, ôtez les pédales, et alignez le guidon avec le cadre. Protégez avec du papier à bulles le dérailleur, glissez-en aussi entre les 2 montants du cadre. Autre stratégie : jouer la transparence, mettre le vélo simplement dans un grand sac plastique (délivrés dans certains aéroports). Ceux qui manipulent les bagages voient le vélo et comme il n'est pas protégé, on peut espérer qu'ils le manipuleront avec plus de soin. Certains l'ont fait, avec succès. Cela marche en général pour les vols intérieurs.

Pour les compagnies qui exigent un coût supplémentaire pour le vélo même si le poids de celui-ci ne dépasse pas la franchise autorisée, la solution est de démonter le vélo en autant de morceaux que nécessaire pour que ceux-ci tiennent dans des bagages ou cartons aux dimensions réglementaires.

À noter que depuis le 1er novembre, toutes les compagnies ont changé leur réglementation. Dans tous les cas, il convient de se renseigner et de rester le plus prêt possible des kilos autorisés. Enfin, il est parfois judicieux de téléphoner ou de faire signaler par mail ou par votre agence que vous souhaitez transporter des vélos. Par exemple, dans le cas de billets tour du monde, on peut négocier une fois pour toutes avant le départ le surcoût éventuel du vélo pour tous les vols ; en général, on obtient des tarifs corrects.

Train et bus

Essayez de le caler au mieux. Dans les soutes des bus, prenez le temps de bien le mettre à plat avec peut-être les sacoches pour le stabiliser puisque dans certains bus, il vous faudra séparer les sacoches de votre vélo. Après, priez pour qu'il ne soit pas trop secoué pendant le trajet. Dans le train, votre vélo aura moins de mal car il restera debout ; la principale difficulté étant de le hisser jusque dans le wagon, de lui faire une petite place dans un train bondé, et de le redescendre. Mais vous trouverez à coup sûr une âme charitable pour vous aider. Dans certains pays, notamment d'Europe de l'Ouest, des trains sont équipés de wagons spécifiques pour transporter vos vélos. Il est bon de savoir que les vélos sont gratuits dans tous les trains français, y compris les TGV. Par contre, il faut non seulement banquer mais aussi leur réserver une place à l'avance pour les emmener sur les rails au Danemark ou en Suède… Enfin pour la peine votre fidèle destrier a tout de même droit à une ceinture !

En bateau

Très facile en général ; pas besoin de démonter bien entendu, mais sur certaines lignes vous aurez à payer un supplément (ex. 10 € environ pour faire un Gênes Sardaigne par Tirrenia).

Gaëlle Regnery

GPS à vélo

Que vous soyez en train de traverser l'Europe sur des routes goudronnées ou au fin fond de la Patagonie sur des pistes, le GPS peut vous aider à vous orienter. Il existe plusieurs types de GPS qui correspondent à différents usages. Un petit tour d'horizon peut vous aider à faire votre choix. Rappelons que la fonction de base d'un GPS (Global Positioning System) est de donner une position sur la terre, à environ 10 mètres près, sous forme de coordonnées (latitude et longitude en degrés minutes secondes, ou autre système de coordonnées). Cette fonction est assumée par tous les modèles (plus ou moins facilement et précisément en fonction du modèle (antenne, puissance, qualité) et du potentiel de réception de l'endroit où on se trouve : plus facile de recevoir des infos d'un satellite dans la steppe dégagée que sous la canopée de la forêt amazonienne par exemple).

- Les GPS « routiers », dont les 3 plus grands fournisseurs en Europe sont Tomtom, Garmin et Mio-Tech, sont de plus en plus utilisés sur nos routes. Leur prix est maintenant tout à fait abordable (à partir de 150 €) et leurs fonctionnalités convaincantes. Ce genre de GPS est bien sûr très typé pour une utilisation sur route. La cartographie « Europe » est nécessaire pour pouvoir utiliser le GPS dans différents pays européens.

Profil du voyageur : voyageur à vélo sur route en Europe ou aux États-Unis.

- Les GPS « cartographiques » représentent le haut de gamme des fabricants Garmin et Magellan. Écran couleur et capacité mémoire importante sont en effet les caractéristiques nécessaires pour accéder aux cartes spécifiques de ces fabricants. Fonctions de navigation routière (de faible niveau), cartes routières et accès aux cartes topographiques (lire ci-après) de quelques pays européens, des États-Unis et du Canada sont possibles.

Profil du voyageur : voyageur à vélo dans des pays plutôt développés souhaitant accéder sur son GPS à une cartographie de qualité.

- Les GPS « basiques » représentent sûrement la majorité des GPS utilisés par les voyageurs de tous poils. Point de cartographie poussée, au mieux une carte mondiale avec les routes majeures de chaque pays. Dans un mode nomade, ce type de GPS peut servir de secours et d'orientation « grossière » : mise en place de *waypoints* et possibilité de contrôle de sa position sur carte équipée d'un carroyage GPS. Dans un mode plus « préparé », ces GPS permettent de suivre et/ou d'enregistrer un itinéraire avec la plus grande précision possible. Dans ce dernier cas, une attention particulière devra être faite à la capacité de stockage du GPS. L'eXplorist 210 de Magellan représente sans doute le meilleur rapport qualité/prix de cette catégorie.

Profil du voyageur : tout voyageur !

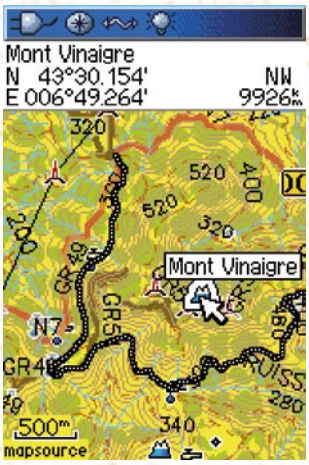
- Les autres solutions à base de GPS sont des produits pour technophile (PC, PDA, téléphone portable). Les PDA (Personal Digital Assistant) représentent la solution la plus versatile de cette catégorie. Au détriment d'une robustesse moindre que les GPS classiques, le PDA avec GPS intégré est un véritable couteau suisse : navigation routière, cartographie topographique, enregistrement/suivi de trace… rien ne lui fait peur.

Profil du voyageur : voyageur technophile !

Pascal Darré

GPS et accès aux cartes topographiques

Pour quelques pays d'Europe et d'Amérique du Nord, des logiciels comme GPS Topo[1] (Garmin) ou MapSend Topo[2] (Magellan) donnent accès aux cartes topographiques. Il s'agit de cartes « vectorielles » : les données cartographiques (de l'IGN ou autre source) sont codées et stockées numériquement sous une forme plus économique en termes de mémoire, ce qui permet de les transférer sur les cartes mémoires des GPS.



Ainsi, certains GPS(compatibles avec les logiciels de données cartographiques) sont capables de vous guider sur n'importe quelle piste forestière, et aussi sur les chemins de grande randonnée et les sentiers. En effet, en France, ces fonds cartographiques provenant de sources au 1/25.000ème présentent non seulement les points caractéristiques (points d'eau, constructions, citernes, pylônes, lignes électriques, sommets, lacs, etc.), mais aussi les courbes de niveau, les pistes et sentiers pédestres voire même certains chemins non balisés; tous ces éléments constitutifs de la carte peuvent constituer autant de *waypoints* potentiels. On trouve les mêmes informations que sur une carte IGN, le suivi d'itinéraire en plus. Petit bémol tout de même, la quantité de données à charger est importante et nécessite un GPS avec une mémoire de grande capacité (30-40 Mo pour un département). Certains modèles possèdent des emplacements pour carte mémoire (Micro SD), il n'y a plus qu'à changer de carte le moment voulu. C'est utile à vélo car la vitesse permet de couvrir de grandes distances rapidement, ou pour des randonnées sur plusieurs jours.

Mais le GPS n'a pas que des avantages… Le plus contraignant est la taille de l'écran, qui ne remplace pas une vraie carte, cette dernière restant indispensable pour se repérer dans son environnement (sommets visibles…) ; en effet, le champ couvert par l'écran se réduit à quelques dizaines de mètres (avec du détail!). Le GPS est donc un complément de la carte pour y repérer précisément sa position. Il devient aussi un véritable ordinateur capable de calculer les données de votre parcours (longueur du sentier, temps restant estimé, distance restante, heure estimée d'arrivée, podomètre, etc.). Sur le guidon du vélo (il existe des étriers de fixation vélo pour presque tous les modèles de GPS, compter entre 20 et 45 €) ou dans la poche, le GPS est bien utile mais n'oubliez quand même pas de lever la tête pour admirer le paysage!

[1] GPS Topo de Garmin couvre toute la France métropolitaine en 10 zones (environ 100 € par zone). Pour les autres pays couverts, voir www.garminfrance.com

[2] MapSend Topo de Magellan couvre en France les 4 zones suivantes: Alpes, Bretagne, Pyrénées et Région Parisienne (environ 100 € par zone). Pour les autres pays couverts, voir www.magellangps.com

Pascal Vidal

Médical : le périnée en question

Une fois de plus, c'est toujours avec discrétion et à distance que les cyclistes (compétition) mais aussi les voyageurs aux longs courts se plaignent de troubles de l'érection et de la sensibilité des organes génitaux. L'affaire est cependant prise très au sérieux. Le sujet est la source de nombreuses études et donnent parfois des problèmes urologiques importants pouvant justifier un traitement (viagra…).

Ainsi, les selles de vélo et la position du cycliste donnent les troubles réversibles suivant :

- des engourdissements et des diminutions des sensations (péniennes et clitoridiennes) dans 10 à 70% des cas.
- Des fourmillements puis dans des cas plus graves des dysfonctions érectiles dans 13 à 17%.
- De l'incontinence.

Ces risques sont étudiés pour des compétiteurs qui utilisent leur vélo avec une fréquence de plus de 3 heures de vélo par semaine. Le voyageur au long court est donc directement concerné.

Ces troubles sont en revanche pratiquement toujours réversibles mais peuvent persister de 1 semaine à plus d'un mois (3%). Pour les cas irréversibles, les études n'ont jamais prouvé que les problèmes urinaires et d'érection étaient liés directement au vélo. Tous reconnaissent en revanche que le vélo est un facteur de risque. Un cycliste assis sur une selle impose en effet une pression sur les muscles du périnée. Ces muscles et tendons sont extrêmement puissants et servent de plancher à l'abdomen et au bassin. Le contact entre ce même bassin et la selle est une zone de compression. Ainsi, les artères étant comprimées, le flot sanguin est diminué. Les zones distales sont ainsi moins alimentées en oxygène et, au long court, ce mécanisme pourrait expliquer une fibrose périnéale.

Malgré tous les efforts des ingénieurs et médecins, la selle idéale n'a pas été trouvée. Le poids et l'âge ne sont pas des facteurs dans l'apparition des troubles. En revanche, l'entraînement est le meilleur remède à l'apparition des troubles (un entraînement progressif renforce la musculature et « habitue » le périnée aux pressions). Il est donc indispensable de ne pas partir sans un solide entraînement et surtout après avoir testé sa selle. Une étude semble montrer que les selles avec un centre vide sont plus adaptées. C'est la raison pour laquelle les distributeurs développent ces modèles. Et, plus la selle est large, plus le périnée sera protégé. Malheureusement comme toujours, on retrouve des études contradictoires. Et une selle pleine est parfois très adaptée. En finalité, l'idéal est de tester différentes selles, de changer régulièrement de position, de se tenir debout régulièrement.

Enfin, lors d'un voyage sur plusieurs semaines, les réglages précis du cadre et de la potence sont non seulement utiles pour les tendinopathies mais aussi pour ces problèmes urologiques.

Références biblio :
- Change in penile blood flow during cycling : what precautions should be taken to avoid a decreased perfusion. dmw 2001, v126: 939
- Effect of bicycle saddle designs on the pressure to perineum of the bicyclist. j med science sports and exercise 2004, 36(6); 1055

Dr Hervé Bouchet

Le matériel en question

Les vendeurs spécialisés ont parfois tendance à pousser pour acheter le « top matos » pour le cyclotourisme. Si on se laisse convaincre, la note finale risque d'être assez salée. Certes, ce matériel est souvent de très bonne qualité, pratique et bien pensé, parfois fabriqué artisanalement, mais il n'est pas forcément indispensable... De nombreux cyclos sont partis avec des vélos et du matériel de base et ils n'en ont pas moins apprécié leur voyage. Il vaut mieux partir avec ce que l'on a plutôt que de ne pas partir du tout, juste parce que le top matos, que l'on nous fait croire indispensable, est trop cher.

O.N.

Vélo et activités complémentaires

Le vélo est un élégant moyen de transport qui peut vous emmener au bout du monde. Vous et vos affaires. Même si celles-ci remplissent déjà pas mal les bagages, en étant quelque peu parcimonieux, on peut garder un peu de place pour emporter du matériel destiné à une autre activité. La remorque aide bien dans ce cadre. L'activité complémentaire la plus simple, et qui ne requiert aucun matériel supplémentaire (si on pédale avec des chaussures polyvalentes), est la randonnée pédestre. La sacoche fixée au-dessus des 2 sacoches arrière latérales est souvent transformable en sac à dos, quand il ne s'agit pas directement de votre propre sac à dos. Il peut alors être sympa, dans une zone très appropriée au trekking, de laisser son vélo dans une guest-house ou chez quelqu'un et de partir marcher quelques jours. Et votre périnée vous dira merci ☺. Les autres alternatives, un peu plus gourmandes en matériel, sont innombrables, on peut citer, parmi ce qu'on voit passer de temps en temps: vélo / snorkeling ou vélo / surf quand on circule près des côtes, vélo / alpinisme (très en vogue, on peut citer le cas édifiant du Suédois Goran Kropp: parti de chez lui