

### **3. CIRCULATION EN VILLE :**

- Positionnez-vous clairement sur la chaussée, ne zigzaguez pas, notamment entre les voitures,
- Anticipez vos mouvements et ceux des autres véhicules.
- Gardez vos distances (un mètre minimum) par rapport aux autres. Affirmez vos intentions en prenant votre place sur la chaussée et tendez le bras pour indiquer que vous allez tourner (surtout à gauche),
- Ne rasez pas les trottoirs ou les voitures en stationnement. Attention aux portières qui s'ouvrent, aux voitures qui déboîtent d'un stationnement ou d'une file, aux personnes qui débouchent entre deux véhicules,
- A une intersection, faites-vous voir. Ne vous arrêtez pas le long d'un camion ou d'un bus, en dehors du champ de vision du conducteur,
- En zone piétonne, la circulation des vélos est autorisée, sauf indication contraire donnée par la signalisation. Respectez les piétons.

### **4. CIRCULATION SUR LA ROUTE :**

- Sur la chaussée, roulez à une distance suffisante du bord, pour éviter ornières et gravillons,
- Dans les virages, passez en colonne par un, en cas de dépassement d'un véhicule,
- Evitez les routes à grande circulation et les déplacements de nuit,
- Ne vous faites pas déséquilibrer par l'appel d'air provoqué par le passage d'un camion,
- Soyez particulièrement vigilant en cas d'intempéries (coups de vent, chaussée glissante, réduction du champ visuel, etc...).



## **MODE EMPLOI**

### **CONDITIONS UTILISATION**

1. Les réglages avant utilisation.
2. Les vérifications avant utilisation.

### **ENTRETIEN DE VOTRE VELO.**

### **VOTRE SECURITE EN VELO.**

# CONDITIONS D'UTILISATION

## 1. REGLAGES AVANT UTILISATION :

### Réglage de la hauteur de la selle.

Il est grandement facilité par le blocage rapide de la tige de selle. Fig. 2

Pour serrer, placez le levier à 45°, vissez à la main complètement l'écrou puis rabattez le levier.

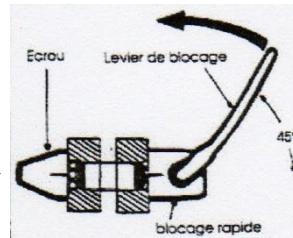


Fig. 2

La selle est bien réglée quand vous pouvez toucher le sol du bout des 2 pieds à la fois.

La tige de selle doit alors être sortie d'environ 10 à 15 cm. Cette dimension confirmera alors le bon choix de la hauteur de votre cadre.

Fig. 3

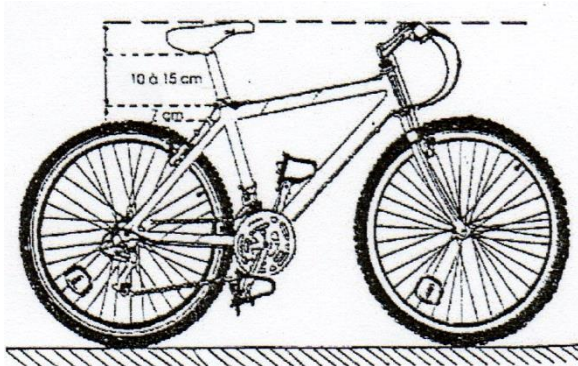


Fig. 3

# VOTRE SECURITE EN VELO

Chaque année, plusieurs milliers de cyclistes sont blessés ou tués accidentellement sur la route.

Respectez scrupuleusement le code de la route.

## 1. EQUIPEMENT DU CYCLE ET DU CYCLISTE :

Certains équipements de sécurité sont **obligatoires**, quel que soit le type de cycle (de ville, tout terrain, etc...),

- Eclairage : un feu avant éclairant et un feu arrière rouge,
- Signalisation sonore audible à 50 mètres au moins (timbre, avertisseur, etc...),
- Freinage : chaque roue doit être équipée d'un dispositif de freinage.

Certains équipements sont **facultatifs mais conseillés**, voire indispensables :

- Casque,
- Vêtements clairs munis de bandes réfléchissantes,
- Plaque de propriété portant votre nom et votre adresse.

## 2. CIRCULATION A VELO :

S'il en existe, vous devez rouler sur les pistes cyclables.

Il vous est interdit de rouler sur autoroute.

# ENTRETIEN DU VELO

Etant donné les conditions sévères dans lesquelles va évoluer votre VTT (poussière, boue, eau, sable ...), prenez l'habitude de le nettoyer. Vous en ferez bon usage et c'est tellement plus agréable de reprendre un vélo propre au début de chaque sortie.

## 1. NETTOYAGE :

Aux grands maux les grands remèdes ! Robuste, votre VTT se nettoie au jet d'eau, tout simplement ! Pratique non ? Mais attention à l'usage des nettoyeurs haute pression ! N'utilisez surtout pas de jet de vapeur : la graisse pouvant fondre à l'intérieur des organes mécaniques ; votre VTT serait définitivement immobilisé, roulements et transmissions complètement grippés.

## 2. LUBRIFICATION :

Utilisez de la très bonne graisse. Ne pas utiliser de l'huile trop épaisse (genre huile de moteur).

Huilez de suite après nettoyage, transmissions, biellettes et roulettes de dérailleurs, manettes, leviers de freins et chaînes.

Graissez suffisamment la tige de selle et le plongeur de potence.

La graisse assurera une partie de l'étanchéité de ce côté-là.

Certains moyeux possèdent un trou de graissage : vous injecterez de la graisse à l'aide d'une pompe à graisse.

Les jeux de pédalier de type monobloc ne nécessitent aucun entretien : suffisamment étanches, ils sont graissés à vie.

Par contre, dans le cas d'un jeu de pédalier classique, faites-le démonter pour un nettoyage et graissage complet une ou deux fois par an. Il en sera de même pour la direction.

## Réglage de la potence et du cintre :

Pour la randonnée, vous aurez une position confortable lorsque la selle et le guidon seront sensiblement sur une horizontale.

Pour avoir une position plus sportive, le guidon sera plus bas par rapport à la selle.

Vous aurez alors une position plus allongée favorisant la puissance et la maîtrise des trajectoires au détriment du confort.

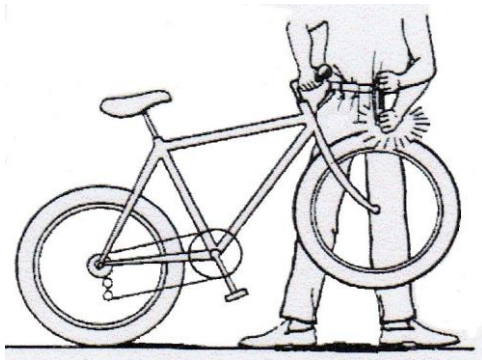
# CONDITIONS D'UTILISATION

## 1. VERIFICATIONS AVANT UTILISATION :

### Vérifiez la fixation des roues :

Avant toute utilisation, soulevez la roue du sol et frappez le haut du pneu d'un coup sec vers le bas (roue avant puis roue arrière)

La roue ne doit pas se détacher, ni se desserrer.  
En cas d'incertitude, renouvelez l'opération de serrage.



### Vérifiez le gonflage des pneumatiques :

Gonflez à la bonne pression : rouler avec un pneu sous gonflé augmente les risques de crevaison et risque de détériorer la jante. Par contre, les pneus trop gonflés auront une mauvaise adhérence et nuiront à la tenue de route. La pression moyenne conseillée en VTT est de 2,5 bar (1 bar = 1 kg/cm<sup>2</sup>). Cette pression peut être augmentée en cas de roulage sur route.

### Vérifiez le réglage des freins :

1. Pour optimiser au maximum l'efficacité de vos freins, vérifiez avant toute chose l'état des gaines : pas de déviations, les courbes qu'elles suivent sur le cadre sont harmonieuses et ne doivent pas présenter de points « cassants ». Les extrémités doivent être coupées, sans bavures.

Dans le cas de frein cantilever, un bon réglage s'effectue ainsi : après réglage, en aucun cas le « X », ne doit être supérieur à 90°, dans le cas contraire, la commande devient dure et le freinage est inefficace.

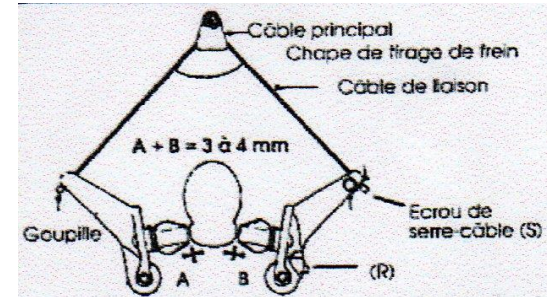


Fig.6.

Fig. 6

2. Pour obtenir un réglage encore plus fin, notamment au niveau des basculeurs, et pour les modèles ayant une vis de réglage ® de force du ressort situé sur le côté, agissez dessus afin d'obtenir un équilibre parfait des 2 basculeurs.

La tension générale du câble peut se faire également grâce au barillet de réglage (T) situé sur le levier de frein. Fig. 7

Enfin, sur certains modèles de levier, vous pouvez régler la distance entre la poignée et le levier sur la vis U.

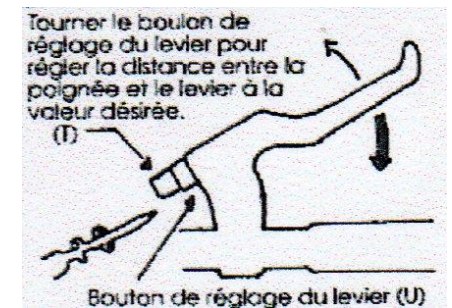


Fig. 7