

# LE SIX CENT CINQUANTE

BULLETIN DE LIAISON DES UTILISATEURS DU 650B

NUMERO ZERO



BIENVENUE EN BOSCAVIE...

Faites-nous part de vos observations sur :

- Confrérie ou Amicale
- Simple regroupement ou Association loi 1901
- Projet de règlement
- Lieux de concentration
- Forme et périodicité du bulletin de liaison, son titre
- Actions à entreprendre

2° CONCENTRATION NATIONALE  
DES 650

24 SEPTEMBRE 1995

COL DE LA CROIX DU MAZET

(dans le cadre du rassemblement de Pavezin  
en l'honneur de VELOCIO)

## Editorial

**P**ourquoi réunir, dans le cadre d'une Confrérie ou une Amicale, les utilisateurs du 650B ?

Non pas pour lancer une polémique par rapport aux usagers du 700C ; le temps est passé où chaque fois qu'on parlait des avantages du 650, notamment pour la solidité et le confort, les amateurs des sections très étroites, alors très à la mode, se sentaient visés.

Avec la vogue actuelle des VTT, la tendance s'est inversée, et il n'est pas rare de voir, même sur la route, des sections bien plus grosses que celles des randonneuses 650B, parfois pilotées par d'anciens inconditionnels des pneus-crayons !.

Le problème est plus grave. Alors pourtant qu'en course on reconnaît maintenant les mérites du 650, le développement du 26 pouces des VTT, dont on équipe de plus en plus de randonneuses et machines de cyclo-campeurs et globe-trotteurs, entraîne la raréfaction du matériel pour 650B.

Il est donc capital, pour que les adeptes du 650B -plus nombreux qu'on ne veut le faire croire- puissent continuer à profiter de leurs machines particulièrement bien adaptées à toutes les formes de cyclotourisme, qu'ils se regroupent afin de faire pression sur les fabricants (en particulier jantes, pneus et garde-boue).

Il est également souhaitable de faire preuve de prosélytisme, de telle façon que non seulement le 650 se maintienne, mais aussi se développe, ce qui serait la meilleure façon d'assurer sa survie pour le plus grand plaisir de ses partisans.

Henri BOSC  
l'Apôtre du 650

# Si tous les 650...



Photo H BOSCO

Henri BOSCO, chaussé comme il convient en ce lieu de culte

"Si tous les 650 voulaient se donner la main...", ou plus modestement, se tenir un pneu par la valve, quelle force ils auraient !.

C'est ce que Henri Bosc, apôtre de cette dimension pneumatique, a pensé : réunir les adeptes, les fervents, les utilisateurs, les idéalistes comme les usagers "bon enfant", tous pour montrer que les troupes, à défaut d'être fraîches, étaient toujours là, le petit doigt sur la couture du cuissard, décidées à dire leur existence, à classer leurs besoins, à affirmer leur désir de se projeter encore dans l'avenir randonneur et cyclotouristique.

Réunir les fidèles sur une montagne sacrée suppose au moins trois choses : 1° avoir des fidèles ; 2° disposer d'une montagne ; 3° savoir convaincre les fidèles d'accéder à la montagne. Bien entendu, dans cette action apostolique, un miracle est toujours le bienvenu.

## Et le miracle a eu lieu !

Le col de la Croix du Mazet s'était assis depuis bien longtemps à 652 mètres d'altitude et il revendiquait cette hauteur avec bonhomie grâce à une banale pancarte qu'aucun cycliste au demeurant ne s'attardait à contempler. D'un coup de baguette magique, l'apôtre sut convaincre les pouvoirs publics (bonnes pâtes en l'occasion) de rendre ce col placide à une hauteur digne de la destinée qu'on lui propose aujourd'hui ; et voilà maintenant notre Croix du Mazet arborant orgueilleusement un panneau montagnard du plus bel effet qui hurle en lettres blanches sur fond bleu : 650 ! Rendu à une altitude qui exprime enfin quelques chose, après tant d'années à annoncer sottement un 652 dénué de tout sens et de tout bon sens, notre col a pris place dans l'histoire du cyclotourisme. Enfin !

Le dimanche 25 septembre 1994,

En vedette américaine du pèlerinage de Pavezin dédié à notre bon ancêtre Vélocio, le col de la Croix du Mazet joua les rassembleurs sur fond de montagne et décor de soleil. "On" disposait d'une montagne (qui va devenir sacrée, c'est acquis) ; "on" avait battu le rappel du rassemblement ; "ils" seraient là ! Et ils furent là, sur leurs roues, que de gros bêtas de 700C disent d'un autre âge. Des inconnus venus du bout du monde, lointains chameliers venant dire leur ferveur, fourbus de tant de déserts sillonnés... Des connus, comme Jacques Seive (qui avait drainé derrière lui ses innombrables centenaires des "Demi-Siècles"), comme Raymond Henry (qui fit l'historique du pneumatique depuis le char de Ben Hur jusqu'à la charrette que chevauche toujours et encore Henri Bosc). Même Eddius était là, et sur sa 650 SVP ! tirée de ses souvenirs anciens et de son grenier poussiéreux. On signa un Livre d'or, où chacun dit qui son inquiétude, qui ses espoirs, où tous dirent leur foi. Le maître de cérémonie fit un discours, enflamma les présents ; fustigea les absents ; il exhorta les 650 à s'unir et les constructeurs à fabriquer longtemps encore des chaussures adéquates, pour leurs éternelles randonneuses. La poésie ne fut pas absente : un troubadour (qui s'accompagne habituellement d'un luth en 700C) loua l'apôtre dans un sonnet (qui fit qu'on lui pardonna de ne pas pianoter un 650B) sonnet que voici :

**HENRI ? FILS DU NOMBRE D'OR**

TROIS personnes en Dieu, SEPT Sages pour la Grèce, CENT jours pour l'Empereur... Pour la toux, TRENTE-TROIS ! Pour le siècle CENT ans ; pour les Horaces, TROIS. Et tous pour UN ! Et SEPT piliers pour la Sagesse. Lavarède a CINQ sous ; les baisers vont par MILLE. Les merveilles sont SEPT ; DIX les commandements. Par DOUZE vont les oeufs et par DEUX les amants... Il fallut QUATRE Saints pour dire l'Evangile. Les DOUZE furent NEUF ; les chandelles, TRENTE SIX, Les Anciens Combattants pensent SOIXANTE-DIX, ou QUATORZE-DIX-HUIT, ou TRENTE-NEUF-QUARANTE... Henri l'a constaté : "Tout est chiffre ici-bas" Pourtant, ces nombres d'or ne l'intéressent pas Et son coeur ne bat plus que pour : SIX CENT CINQUANTE !

Eddius

## Bref, ce fut une belle cérémonie.

Et toute plaisanterie mise à part, un premier élan, encore modeste, qui sera sans doute suivi d'autres rassemblements. Malgré un retour au 650 amorcé par les machines de compétition, les "vrais" 650 (ceux qui randonnent aux quatre coins du monde et d'ailleurs) ont quelques inquiétudes : les sections qu'ils aiment se raréfient au fur et à mesure du temps... Ils ne veulent plus se contenter d'espérer ; ils voudraient être entendus. Leur rassemblement du 25 septembre à la Croix du Mazet était leur premier cri. Il y en aura d'autres, beaucoup d'autres. On souhaite que ces cris ne se perdent pas dans les déserts.

Paul Fabre

# Vers la généralisation du 650

**La survie du 650, dont les mauvais augures prédisent la disparition prochaine (faute de matériel) sera-t-elle assurée par la compétition ?**

**C'**est sans doute un paradoxe, entraînant un titre volontairement provocateur, mais non dénué de tout fondement.

En effet, on voit de plus en plus de vélos de course d'avant garde utiliser cette section jusqu'ici réservée aux cyclotouristes.

Ce fut d'abord le cas de bicyclettes plongeantes (pour une meilleure pénétration aérodynamique) spécialement conçues pour la piste ou sur route pour les étapes contre la montre, équipées d'une roue de 650 à l'avant ( et d'une 700 à l'arrière).

Mais le pas des deux roues en 650 a été franchi à plusieurs reprises et encore récemment avec des machines haut de gamme.

**C'est quand même un comble que les coureurs découvrent les vertus du 650** (utilisé depuis des lustres en randonnée) à une période où la majorité des cyclotouristes s'en désintéressent totalement (avec la venue massive des machines de course), le plus souvent par simple ignorance de son existence, et où certains artisans le déconseillent formellement (au profit du 700 ou du 26 pouces), prenant une lourde responsabilité devant ce risque de pénurie que leur attitude ne fait qu'accentuer.

Quelles sont les qualités reconnues aux roues de 650B, pour les avoir retenues en compétition à la place des traditionnelles 700 C ?

**"Les roues étant plus petites, elles sont plus rigides et plus légères.**

Les roues de 650 offrent une inertie moins importante que les roues de 700 du fait de leur diamètre moins grand et elles améliorent le CX.

Les roues de 650 rendent le vélo beaucoup plus maniable ; avec elles on tourne beaucoup mieux. La direction est hyper légère et on tourne dans un mouchoir de poche sans aucune difficulté. Une précision accrue de la direction permet de répondre instantanément à la moindre sollicitation.

En descente, ces roues font merveille : le vélo est précis, facile à placer sur les trajectoires et son comportement n'est jamais inquiétant ; il fait preuve d'une parfaite stabilité (avec un centre de gravité plus bas), et les courbes sont abordées en parfaite confiance.

A son guidon, les non spécialistes (de la descente) se régalent et se surprennent à descendre plus rapidement qu'avec un vélo traditionnel : les non descendeurs se sentiront rassurés tout en étant plus performants, tandis que les kamikazes abaisseront leurs chronos dans des proportions impressionnantes. On obtient un vélo des plus efficaces en descente quel que soit le niveau de son pilote.

Sur le plan de l'esthétique, la diminution du diamètre permet d'obtenir un vélo mieux proportionné pour les petits cadres, mais bien taillé, un grand cadre à roues de 650 ne présente aucune disproportions cadre/roue par rapport à un 700.

Après les avantages indéniables, voyons quels sont les inconvénients signalés par les essayeurs au niveau de la compétition :

Les difficultés de se procurer du matériel en 650, étant donné

la rareté de ces modèles, et l'avenir incertain (?) de cette section : c'est le point crucial qui nous concerne tous.

Les problèmes de conversion, pour retrouver les mêmes développements en 650 qu'en 700 : il faut modifier les braquets en conséquence (en moyenne 2 dents de plus aux plateaux). Une inertie au démarrage, dans les relances, en côte particulièrement, alors qu'une fois lancé le vélo de 650 affectionne les vitesses élevées : je pense qu'il s'agit plus ici d'une critique théorique et psychologique que réelle (il faut bien trouver des défauts aux roues de 650 pour qu'elles ne risquent pas de concurrencer définitivement celles de 700 !).

**En effet, à fabrication égale, avec des boyaux (ou pneus) de même section gonflés à la même pression, et avec les mêmes développements, il n'y a aucune raison valable de constater en 650 une inertie plus grande qu'en 700.**

Bien au contraire, on sait très bien que plus le diamètre d'un volant ou de tout objet circulaire est petit, plus il est facile et rapide à mettre en mouvement, plus il doit alors favoriser la vivacité des relances. Par contre, un grand volant sera plus lourd à démarrer du fait de sa masse d'inertie plus forte, mais une fois lancé, cette inertie pourra faciliter le maintien d'une vitesse élevée (exactement l'inverse de ce qu'ont senti les essayeurs !).

Pour les montées, un cyclo sportif notoire m'avait confié avoir amélioré tous ses temps en montagne en passant de 700 au 650. Mais si cette critique d'inertie pourrait être déterminante en compétition -elle ne l'est sûrement pas puisqu'on poursuit la fabrication et l'utilisation de vélos en roues de 650 pour la course (triathlon notamment)- elle n'a aucune valeur en cyclotourisme où la pratique est totalement différente.

Voici ce qu'indiquait la FFCT à ses adhérents à propos du 650-700 en conseils techniques diffusés dans son guide du cyclotourisme (1976).

## **Les roues**

*pièces tournantes (roues, pédalier, etc...) doivent être les plus légères possibles pour obtenir un bon rendement. Les jantes, moyeux et flasques seront donc impérativement en métal léger (duramumin). Rayons en acier chromé. Les jantes crantées sont déconseillées, elles ne freinent pas mieux que les lisses par temps sec, mais le freinage n'est plus du tout efficace lorsqu'il pleut, les crans retenant l'eau.*

*Les pneus (avec chambre à air) démontables sont à préférer aux boyaux car plus confortables, moins chers à l'achat et surtout à l'usage, plus facilement réparables sur la route. Le meilleur "rendement" du boyau ne se manifeste qu'au-delà de 30/35 km/h et sur route bien lisse (l'allure du cyclotouriste va de 15 à 25 km/h dans la plupart des cas).*

*Quant aux dimensions -650 ou 700- il s'agit surtout d'une affaire de goût, la différence entre ces deux types de roues n'étant pas si importante que certains veulent bien le dire. Rappelons simplement ces quelques vérités :*

*- Pour des raisons à la fois techniques et esthétiques, des roues de 650 sont préférables sur un petit cadre (moins de 52/54 cm) et des roues de 700 sur un grand cadre (plus de 58 cm), mais rien n'empêche d'utiliser des roues de 650 sur un grand cadre bien dessiné.*

# Vers la généralisation du 650

- La roue de 650 est plus légère et plus solide que la roue de 700, toutes choses égales par ailleurs.

- On trouve dans le commerce des pneus allant du demi-ballon à la section la plus fine pour le 650, alors qu'on ne trouve que des sections étroites pour le 700.

- Le soi-disant meilleur "rendement" du 700 par rapport au 650 n'a jamais pu être établi scientifiquement, ce "rendement" étant surtout fonction de poids, de la section et de la pression de gonflage du pneu qui l'équipe.

Compte tenu de ces remarques, nous conseillons le 650 aux cyclotouristes et randonneurs.

Rappelons qu'au-delà de ce que certains ont qualifié à tort de "polémiques 650-700" (devenues partie intégrante du folklore de la FFCT !), alors qu'il s'agissait seulement de faire connaître les avantages d'une section peu développée faute d'information des nouveaux venus -le label fédéral était fort justement réservé aux machines aux normes FFCT pouvant être livrées **au choix en 650B ou en 700C-**, il y a lieu maintenant d'agir pour la survie d'une section dont les mérites largement vantés par les cyclotouristes sont reconnus en compétition : **nous voulons simplement continuer à avoir le choix de notre équipement qui a fait ses preuves**, alors que pour l'avenir on veut nous imposer uniquement le 700C ou éventuellement le 26 pouces.

**On peut rappeler ici que la standardisation en 700 ne repose sur aucun justificatif technique sérieux, mais seulement sur les hasards de l'industrialisation :** l'un des premiers deux roues, la Draisienne de Baron de Drais exposée au Deutsches Muséum (Munich) a déjà, en 1817, une roue avant de 650 mm, tandis que le vélocipède de Johnson (1818) comporte une roue arrière de 650, aucun de ces engins ne possédant de roues de 700 même si elles sont déjà à bâtons (selon "l'Histoire de vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870, mythes et réa-

lités" par Keizo KOBAYASHI, 1993).

Peut-être la généralisation chez les cyclos de la FFCT des machines de course (pourtant inadaptées au voyage itinérant : "la finalité du cyclotourisme", comme le souligne fort justement Henri DUSSEAU dans "Notre fédération de A à Z. Annuaire de la FFCT 1994) pourra-t-elle entraîner le retour au 650, si cette tendance se poursuit en compétition et est adoptée par les américains ?.

**Mais il serait vraiment dommage que les cyclotouristes, principalement ceux qui font des voyages en autonomie, du cyclo-camping et des muletiers avec leur même randonneuse universelle, et tous les tandémistes, dont 70 % sont équipés en 650 pour des raisons évidentes de solidité et de confort, valables pour tous, en soient réduits à abandonner une formule qui leur donne toute satisfaction.**

**Henri BOSCH**

**PS1 :** Pratiquement, les nouveaux modèles de vélos performants spécialement pour le triathlon sortent avec des roues de 650 (ou de 26 pouces), ainsi que des vélos étudiés pour le record du monde de l'heure (par exemple, le Corima de BOARDMAN).

**PS2 :** On note dans le N° 213 JUIN 1994 du Cycle, dans un dossier consacré au cyclo-camping et au voyage international, que la famille HERVE, qui a réalisé un voyage de 150 000 km en 14 ans, 66 pays et 5 continents, avec des randonneuses FOLLIS 650 demi-ballon, n'a eu aucun problème pour se réapprovisionner en pneus de cette section et de ce type un peu partout dans le monde.

**HB**



## TANDEM CLUB DE FRANCE

*Amicale Cyclo Tandémiste*

5 Rue du Président FRUCHON

36200 SAINT MARCEL

L'amicale Cyclo Tandémiste est heureuse de mettre le pied à la pédale des initiateurs de la "**Confrérie des 650**". Cette initiative qui va dans le prolongement de l'action que nous avons lancée "**Sauvons le 650**" (1 millier de signatures) obtient notre soutien car largement répandue sur nos machines. Cyclotouristes à vélo ou à tandem trouveront dans cette confrérie les forces pour défendre les roues qu'ils préfèrent mais aussi une philosophie de cyclotourisme que nous soutenons.

**Longue vie au 650...**

**Christian CAUTY**  
Secrétaire de l'A.C.T



# CONFRERIE DES 650

(Projet de règlement)

**ART.1** : Il est créé une "Confrérie des 650 " destinée à regrouper tous les cyclotouristes utilisant des randonneuses, ou des tandems, à roues de 650.

**ART.2** : Les buts de la Confrérie sont de développer les contacts et les liens d'amitié entre les utilisateurs de 650, de faire connaître les avantages de cette section universelle, et d'intervenir auprès des constructeurs de cycles et des fabricants d'accessoires afin d'assurer sa pérennité, de contribuer à l'évolution technique et au maintien du matériel spécifique.

**ART.3** : Afin de sauvegarder l'esprit amical qui caractérise le cyclotouriste, l'adhérent s'engage dans la mesure de ses moyens et de sa disponibilité, à renseigner, à conseiller ou à porter assistance à tout membre de la confrérie qui en exprime le désir ou le besoin, notamment en ce qui concerne d'éventuels choix d'itinéraires, hébergements, vélocistes.

**ART.4** : Un correspondant par Ligue (épaulé éventuellement de délégués départementaux) est chargé des contacts entre les adhérents de sa zone et de l'organisation de rassemblements régionaux. Il a également pour mission de faire connaître la Confrérie aux utilisateurs de 650 de sa région, spécialement lors de toutes manifestations FFCT.

**ART.5** : Outre les réunions régionales ou inter-ligues, il est prévu au moins un rassemblement annuel national. Il a lieu tous les deux ans, soit au Col de la Croix du Mazet (650m) dans le Massif du Pilat, le jour de la Concentration nationale de Pavezin en l'honneur de VELOCIO, soit dans un lieu différent chaque fois, à déterminer, sous la responsabilité du délégué de la Ligue concernée. Il peut être couplé avec une organisation nationale pour attirer un plus grand nombre de participants.

**ART.6** : Pour adhérer à la Confrérie des 650, tout possesseur de randonneuse 650 ou de tandem 650 doit en formuler la demande en précisant ses nom, prénom, date de naissance, adresse, n° de téléphone, n° de licence FFCT, son club d'appartenance avec son n° FFCT, sa Ligue (les membres individuels indiquent seulement leur Ligue de rattachement). Le tout est à adresser à :..... accompagné d'une enveloppe timbrée à son adresse pour "accusé de réception", ainsi que du règlement de l'adhésion.

Si vous êtes intéressé en tant que tandémiste par la Confrérie des 650, adressez ce talon, le plus rapidement possible, avec vos coordonnées à :

**Gérard HOURCADE,**  
**9 Avenue Jean MOULIN, 64150 MOURENX,**  
(en joignant 2 enveloppes timbrées).

NOM:..... PRENOM:..... Age:.....

ADRESSE:..... Tél:.....

**ART.7** : Afin de faciliter la gestion de la Confrérie, il est constitué un bureau, élu pour 3 ans et rééligible, composé d'un Président, d'un Secrétaire et d'un Trésorier. Ce bureau est renouvelé ou reconduit à l'occasion de l'A.G annuelle.

**ART.8** : La confrérie n'étant pas une association à but lucratif, le montant de l'adhésion est fixé à... (montant à déterminer) francs. Le montant de la cotisation annuelle est déterminé chaque année par le bureau en fonction des besoins de la Confrérie. Cette cotisation correspond à la période calendaire (1er Janvier-31 Décembre) et doit être régularisée avant le 31 Janvier. Le bilan annuel est envoyé à chaque membre.

**ART.9** : La liste des membres de la Confrérie est communiquée à chaque adhérent à jour de sa cotisation par l'intermédiaire d'un bulletin de liaison au plus tard le 30 Mars de chaque année. Ce bulletin réunit diverses informations, dont les annonces et les comptes rendus des rassemblements régionaux et national, et sert de boîte à lettres pour diffuser des messages et communiquer des conseils aux pratiquants du 650. Il suit tout particulièrement l'évolution des matériels. Il peut accueillir des récits de voyages.

**ART10** : Toute modification de ces dispositions est du seul ressort du bureau élu.



Photo H BOSCH

Le 25 Septembre 1994 , pour la première fois, les "sixcentcinquantistes" étaient là !

Si vous êtes intéressé individuellement par la Confrérie des 650, adressez ce talon, le plus rapidement possible, avec vos coordonnées à :

**Gérard HOURCADE,**  
**9 Avenue Jean MOULIN, 64150 MOURENX,**  
(en joignant 2 enveloppes timbrées).

NOM:..... PRENOM:..... Age:.....

ADRESSE:..... Tél:.....