

experte. Faisons connaissance.

Les lumières aimants Reelight furent inventées par un ingénieur danois, Troels Pedersen. Le brevet de son invention fut ensuite acquis par des investisseurs privés et l'entreprise Reelight créée en 2003. Au lieu d'être alimentée par des piles ou par friction, comme les dynamos, les lumières

tèmes d'éclairage doivent être homologués par le ministère du Transport ou avoir une homologation conforme répondant à des normes ou réglementations techniques en vigueur dans un autre État de l'Union européenne ou État partie de l'Espace économique européen, reconnu comme assurant un niveau de sécurité équivalent.

Il est également précisé que l'intensité doit être fixe, en d'autres termes qu'elle ne doit pas être clignotante.

Homologué... au Danemark

Nous sommes convaincus que les produits Reelight répondent bien pour certaines Au lieu d'être alimentée par des piles ou par friction, comme les dynamos, les lumières Reelight utilisent le système d'induction électromagnétique.





applications aux besoins des cyclistes urbains et interurbains ainsi gu'en rase campagne en éclairage complémentaire à un éclairage normalisé et efficace. C'est pourquoi nous souhaitons que cette firme fasse la démarche auprès des autorités françaises en vue de l'homologation de ses produits. Ceux-ci étant déjà homologués dans leur pays d'origine, le Danemark.

Il est à noter également que Reelight a remporté un Eurobike Award deux années consécutives, prix extrêmement reconnu dans l'industrie du vélo. Innovation, sécurité et respect de l'environnement étaient les critères décisifs du jury.

Nous confirmons ce que Steve Jackson écrivait en octobre 2011, en ce qui concerne l'étiquetage de ces produits en rayon dans certains magasins français, et où l'on peut lire : « Éclairage sans batterie, conçu pour le cycliste voulant augmenter sa visibilité en complément d'un éclairage homologué, dispositif fonctionnant sans pile ».

Tout en vous laissant le soin, bien sûr, d'apprécier ou pas l'utilité de vous munir d'éclairage permanent sur votre bicyclette, nous vous rappelons que « Voir et être vu » est la maxime sur le sujet.

> Texte et photos de Jacques Fourna (sauf mention)

Comment ça marche ?

Il s'agit de deux aimants passant l'un devant l'autre quand la roue tourne, ce qui génère de l'électricité alimentant ensuite les lumières. L'aimant 1 est positionné sur la roue, l'aimant 2 intègre le système lumineux, situé sur le moyeu de la roue.

La version originale est le modèle monté sur le moyeu. Cependant, en 2009, Reelight a introduit une nouvelle version sur le marché. Il s'agit d'une lumière flexible avec un système de générateur. Les lumières de vélo Reelight sont disponibles en trois différentes fonctions d'éclairage :

- flash : clignote lorsque vous faites du
- flash avec condensateur : clignote lorsque vous faites du vélo et continue à clignoter à l'arrêt pour une durée de 2 à 4 minutes (ex. : lorsque vous vous arrêtez à un feu rouge);
- lumière constante : reste allumée et constante quand vous faites du vélo. Cette

version est développée spécialement pour les pays où la lumière clignotante n'est pas

Cette firme nous a présenté à cette occasion certains autres de ses produits que nous avons pu tester. Ce sont les RL 770 et SL 500.





D'un point de vue général, les produits sont de bonne qualité et répondent positivement à certains aspects et demandes légales. Voici la synthèse de ce que nous avons constaté sur l'ensemble des trois

- leur installation demande un peu de mécanique, mais sans avoir à passer par un installateur professionnel;
- l'utilisation diurne peut être un plus visuel sécuritaire à prendre en considé-

ration, quel que soit le lieu d'utilisation, urbain ou rase campagne;

- l'intensité et la luminosité des feux arrière sont bonnes et entrent dans le cadre de la législation française quant à être visible par temps clair à 100 mètres;
- l'intensité et la réflexion au sol de l'éclairage avant, tout en étant dans le cadre de la visibilité à 100 m, ne peuvent correspondre qu'à une utilisation en urbain ou interurbain, où le cycliste bénéficie de l'éclairage public. Cette remarque concerne également le modèle RL 770, malgré l'ouverture angulaire de réflexion plus importante.
- l'incorporation de catadioptre dans les feux avant et arrière est très positive et effi-
- les versions avec condensateur, qui permettent d'avoir les feux allumés entre 3 et 4 minutes lors d'un arrêt à une intersection, sont également très appréciables.

À noter que nous n'avons pas pu monter la partie avant du SL 500 sur un vélo du type course où la largeur de la fourche ne permet pas d'avoir un battement suffisant pour le réglage du condensateur par rapport aux aimants fixés sur les rayons. La cote minimale entre les rayons et la face du condensateur doit être d'environ 20 mm. Les essais ont donc été réalisés sur une bicyclette de type VTC ou utilitaire.

Voir également Cyclotourisme n° 606, page 59.



L'ÉCLAIRAGE PERMANENT **EST-IL SOUHAITABLE?**

Cette pratique qui nous vient des pays nordiques se propage de plus en plus en Europe et atteint aujourd'hui l'Hexagone. De quoi s'agit-il et que faut-il en penser?

En France, le code de la route ne nous oblige pas à avoir un éclairage monté en permanence sur nos bicyclettes, mais indique cependant que « de nuit ou de jour, lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni vers l'avant d'un feu émettant une lumière non éblouissante iaune ou blanche et d'un feu de position arrière » (article R. 313-4 et 313-5).

Aujourd'hui, par négligence ou inconscience, de nombreux cyclistes roulent de nuit sans lumière, au grand mépris de leur sécurité. À cela de nombreuses raisons : la fiabilité du matériel, son manque d'efficacité, son utilisation parfois complexe, ou encore l'utilisation de points de fixation très aléatoires et peu pratiques. Mais audelà de l'utilisation nocturne, des aspects techniques et pratiques de l'utilisation de tel ou tel produit ou de telle ou telle marque, quel intérêt avons-nous à avoir ou pas « l'éclairage en fonctionnement permanent » de jour comme de nuit sur nos vélos?

Un seul critère important : de jour, on note une augmentation très sensible de la visibilité du cycliste par les autres usagers, piétons ou automobilistes. Notre arqumentation est essentiellement basée sur le suivi et les constatations faites sur les différentes utilisations des vélos en libreservice, et particulièrement à Paris avec les Vélib'. Tous ces vélos sont équipés d'une dynamo incorporée dans le moyeu de la roue avant, celle-ci fournit en permanence l'alimentation des feux avant et arrière de ces bicyclettes.



58 CYCLOtourisme N°616 • Septembre 2012 CYCLOtourisme N°616 • Septembre 2012 59