

TABLE DES MATIÈRES

L'ART DE ROULER EN PELOTON

RÈGLES DE BASE

LES ZONES EN PELOTON

LA COMMUNICATION DANS UN PELOTON

POINTAGE

SIGNAUX

COMMUNICATION VERBALE

RÔLES ET RESPONSABILITÉS DANS UN PELOTON

LES RELAIS EN PELOTON

COMMENT LAISSER UN RELAIS PAR ÉTAPES?

FREINAGE *

L'ART D'ÉVITER LES OBSTACLES *

VOIES FERRÉES *

PONT DE BOIS *

MONTÉES *

* NOUVEAUTÉS



SÉCURITÉ ET PELOTON

L'ART DE ROULER EN PELOTON

C'est un art de savoir bien rouler en groupe. Si vous roulez souvent avec les mêmes amis, dans un club par exemple, il vaut la peine d'acquérir quelques techniques. Elles permettent d'augmenter la cohésion dans le groupe et de profiter de la puissance des meilleurs. Cela vous oblige aussi à plus de *constance* et de *régularité* dans le pédalage et dans les autres manœuvres. Quand on se suit, à quelques centimètres les uns des autres, la roue dans la roue, il n'est absolument pas question de freiner soudainement. Dans une formation groupée, tout doit se faire en douceur, en pensant à ceux et celles qui nous suivent.

RÈGLES DE BASE

CONSTANCE ET RÉGULARITÉ À VÉLO

1. Garder une distance constante entre les vélos pour éviter l'effet de ressort ;
2. Pour bénéficier de la zone de plus faible résistance de l'air, rouler entre 10 et 100 cm les uns des autres ;
3. Rouler le plus droit possible ;
4. Demeurer sur la ligne de roulement du cycliste qui vous précède.

SÉCURITÉ À VÉLO

1. Garder vos deux mains sur votre guidon ;
2. Regarder au loin et non la roue arrière du vélo qui vous précède ;
3. L'ANTICIPATION est une qualité indispensable à vélo ;
4. Respecter vos limites et le code de la sécurité routière*.

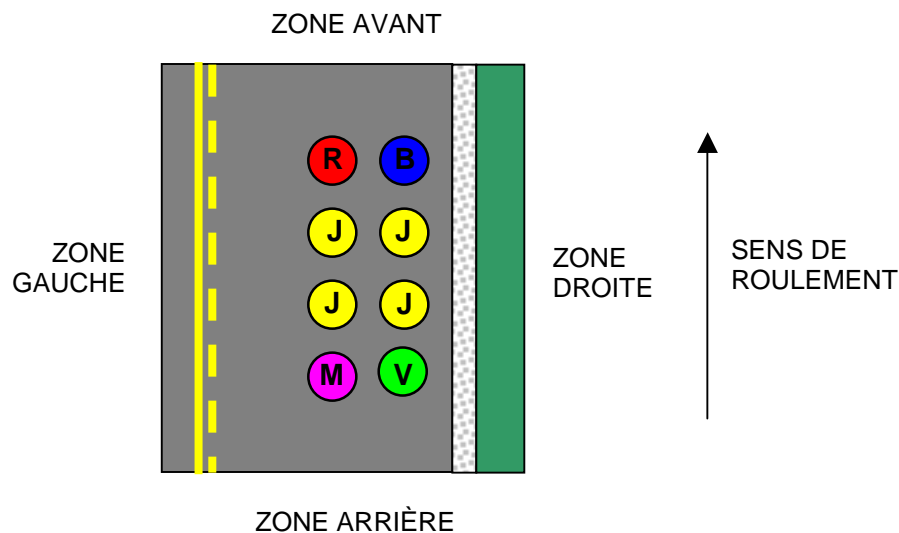
** Veuillez vous référer au document intitulé : VDFR et sécurité routière*

LES ZONES EN PELOTON






L'espace tout au tour d'un peloton se divise en quatre zones bien distinctes.

IDENTIFICATION DES ZONES

Vous roulez sur une route de campagne lorsqu'un automobiliste se prépare à doubler votre groupe. Vous êtes en tête de peloton et vous laissez le relais au moment où la voiture s'engage sans avertissement. Voilà une situation risquée qui peut se présenter lors des randonnées si le contrôle des zones est déficient. Pour assurer sa sécurité et celle d'autrui, il est essentiel de bien les identifier :



LÉGENDE

-   CYCLISTES DE TÊTE DE PELOTON
-  CYCLISTES AU CENTRE DU PELOTON
-   CYCLISTES DE QUEUE DE PELOTON

Grâce à un contrôle optimal de sa zone, la communication s'avère ensuite le meilleur moyen d'alerter les autres cyclistes des dangers imminents et des obstacles à venir. Bref, les cyclistes des quatre zones transmettent des informations pertinentes de leur zone respective aux autres s'assurant ainsi du bon déroulement du peloton.

LA COMMUNICATION DANS UN PELOTON

La définition que l'on donne au terme «communiquer» est reliée à son but : «faire connaître quelque chose à quelqu'un» (Robert, 1993). La communication dans un peloton, outre le fait qu'elle permet d'établir des relations, sert également à alerter les autres cyclistes des dangers imminents et des obstacles à venir. Plusieurs techniques de communication sont utilisées à l'intérieur d'un peloton. Chacune d'elles comporte des avantages et des inconvénients. Le choix d'une technique se fera en fonction de la force du vent, du bruit environnant et du nombre de cycliste dans le groupe. Il est fortement suggéré de convenir avec le groupe du choix d'une technique ou d'une autre avant la randonnée.

POINTAGE

Cette technique consiste à pointer l'obstacle du bout d'un doigt.

Avantages :

- Le langage gestuel est universel et spontané ;
- Efficace lors de grands vents ;
- Technique simpliste et sécuritaire pour un groupe de 3 ou 4 cyclistes roulant en file indienne et à basse vitesse.

Inconvénients :

- Lorsque qu'un cycliste pointe un obstacle, une seule main se retrouve sur son guidon. Par conséquent, le contrôle de son vélo est moins efficace ;
- Technique dangereuse lorsqu'il y a la présence d'obstacles répétitifs et rapprochés sur la route ;
- La transmission de l'information vers l'arrière du peloton est périlleuse et souvent trop lente. Chacun se doit de pointer l'obstacle tour à tour ;
- Possibilité d'une perte de contrôle de sa zone respective lorsque l'attention du cycliste est détournée vers l'obstacle (Ex : Un cycliste regarde, pointe et évite l'obstacle.)

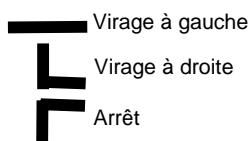
SIGNAUX

Cette technique consiste avant tout à bien se faire voir et de signaler clairement ses intentions aux automobilistes. De plus, elle est utilisée pour informer les cyclistes des dangers de la route à l'aide de signaux prédéterminés par le groupe ou le club de vélo.

Avantages :

- Les signaux routiers avec le bras gauche sont visibles et simples à exécuter ;
- Technique simpliste et sécuritaire pour signaler un obstacle à venir
Exemples : voie ferrée, gravier dans un virage, etc.

Exemples de signaux routiers :
Utilisation du bras gauche



Inconvénients :

- Une seule main se retrouve sur le guidon ;
- Le signe de la main est difficilement observable. Dès lors, il se doit d'être exécuté plus longuement ;
- Possibilité pour un cycliste d'interpréter incorrectement un signal ;

COMMUNICATION VERBALE

Pour ce qui est de cette technique, elle consiste à identifier verbalement l'obstacle et/ou la zone où il se localise.

Avantages :

- Les deux mains se retrouvent sur le guidon ;
- La transmission de l'information vers l'arrière est simpliste, rapide et sécuritaire ;
- Technique adaptée pour un groupe de 4 à 6 cyclistes.

Inconvénients :

- Les bruits environnants (circulation automobile, chantier de construction, etc.) peuvent être un obstacle important pour la communication verbale à l'intérieur d'un peloton ;
- Le vent peut également nuire ;
- Il est plus facile pour les cyclistes de tête de transmettre l'information de l'avant vers l'arrière et non l'inverse.

RÔLES ET RESPONSABILITÉS DANS UN PELOTON

Tenant compte de la mise en situation précédente, quelles auraient été les vérifications à faire pour prévenir tout événement malheureux. Voici les rôles et responsabilités des cyclistes en fonction de leur positionnement à l'intérieur du peloton.

CYCLISTES DE TÊTE :

- Contrôler la zone avant ;
- Informer les autres cyclistes des points suivants :
 - ✓ Signalisations de la route (Arrêt, feux de circulation, zone de construction, etc.)
 - ✓ Obstacles à venir (Trou, voiture stationnée, pont de bois, voie ferrée, etc.)
 - ✓ Changement de direction
 - ✓ Accélération et décélération
- Maintenir et adapter la vitesse de croisière du peloton en fonction des particularités du parcours et des conditions climatiques ;
- Rouler côte à côte pour éviter les demi-roues ;
- Lorsque nécessaire, donner le relais selon la technique appropriée.

CYCLISTES AU CENTRE DU PELOTON : J

- Contrôler les zones latérales droite et gauche ;
- Informer les autres cyclistes des points suivants :
 - ✓ Obstacles venant des zones latérales (Trou, animal, circulation automobile, etc.)
 - ✓ Transmettre les informations énumérées précédemment aux autres cyclistes ;
- Rouler côte à côte pour éviter les demi-roues ;
- Garder une distance sécuritaire entre les vélos.

CYCLISTES DE QUEUE : M V

- Contrôler la zone arrière ;
- Informer les autres cyclistes des points suivants :
 - ✓ Obstacles à venir (Circulation automobile, animal, etc.) ;
 - ✓ Cyclistes en difficulté ou qui décrochent du peloton ;
 - ✓ Lors des relais, avertir qu'il est le dernier.
- Rouler côte à côte pour éviter les demi-roues ;
- Garder une distance sécuritaire entre les vélos ;
- Positions sécuritaires pour s'alimenter et s'hydrater.

LES RELAIS EN PELOTON

L'importance de lutter contre le vent, particulièrement en peloton, est facile à comprendre. À mesure que le cycliste accélère, la force qui s'oppose au déplacement augmente très rapidement. À 8 km/h, la résistance causée par la friction des pneus sur la route et celles des roulements à billes est deux fois plus grande que celle de l'air. Mais à 32 km/h, la résistance de l'air est déjà quatre fois plus grande. Autrement dit, si un cycliste se déplace à plus de 30 km/h, 80 % de son énergie sert à vaincre la résistance de l'air.

Comment arriver à gagner cette lutte? En plus de la modification de la position sur le vélo, des vêtements moulants et de la légèreté des engins, une grande part de la tactique est tributaire de l'aspiration, c'est-à-dire de l'effet d'entraînement que crée un cycliste au bénéfice de celui qui se retrouve derrière lui. Le cycliste situé à l'arrière «prend la roue» du premier : il va se rapprocher à quelques centimètres de sa roue arrière. Le premier cycliste crée derrière lui une zone de plus faible résistance de l'air qui permet d'aller plus vite. De cette manière, plusieurs cyclistes roulant ensemble vont se relayer : chacun se met en tête à tour de rôle telle est la signification du terme «prendre un relais», là où l'effort est le plus important et entraînant les autres sur une courte distance leur permettant ainsi de récupérer. D'un autre côté, «laisser un relais» spécifie qu'un ou des cyclistes quittent la tête pour se retrouver en queue de peloton.

COMMENT LAISSER UN RELAIS PAR ÉTAPES?

1. Le ou les cyclistes de tête contrôlent la zone avant en tenant compte des points suivants :

- Vérifier la circulation automobile et la signalisation routière :
 - ✓ Voiture en mouvement et dépassement ;
 - ✓ Intersection, feux de circulation, arrêt, zone de construction.
- Identifier les obstacles :
 - ✓ Trou, voiture stationnée, voie ferrée, pont de bois, bouches d'égout, etc.
- Visualiser le parcours et son relief :
 - ✓ Prévoir le relais avant une montée ou après une descente ;
 - ✓ Laisser un relais avant ou après s'être engagé dans une courbe.

Il est primordial de prévoir une distance sécuritaire pour compléter un relais. Cette distance est en fonction de la vitesse de croisière du peloton.

2. Lorsque la zone avant est sécuritaire, le ou les cyclistes de tête crient «**RELAIS**» tout en gardant leur position respective ;

3. Les autres cyclistes se transmettent l'information tour à tour vers l'arrière au besoin ;

4. Le ou les cyclistes de queue de peloton contrôlent la zone arrière :

- S'il y a un véhicule, l'un d'eux crie «**AUTO**». Le ou les cyclistes de tête ne bougent pas et attendent d'autres informations de la zone arrière ;
- S'il n'y a aucun véhicule, l'un d'eux crie alors «**DÉGAGÉ**». Le ou les cyclistes de tête se préparent à laisser le relais selon la technique appropriée.

5. Les autres cyclistes se transmettent l'information tour à tour vers l'avant au besoin ;

6. Lorsque l'information «**DÉGAGÉ**» est entendue, le ou les cyclistes de tête laissent le relais selon la technique appropriée. Cette technique est en fonction de la formation groupée utilisée. Toutes manœuvres doivent s'effectuer doucement car un mouvement brusque pourrait être interprété comme un obstacle à éviter pour les autres cyclistes ;

7. Les nouveaux cyclistes de tête, quant à eux, maintiennent le rythme et roulent à la même vitesse. Pour relancer le rythme et ainsi accélérer, ces derniers doivent s'assurer que les nouveaux cyclistes de queue se sont raccrochés au peloton. Dès lors, l'accélération est graduelle pour permettre aux cyclistes de queue de récupérer un peu.

Les différentes techniques de peloton seront élaborées dans les prochains modules.

FREINAGE

La vigilance constitue un élément clé lorsqu'on roule en peloton. Le cycliste doit regarder loin devant lui pour se donner du temps de freiner ou d'éviter un obstacle. Bien attendu, il est indispensable de garder en tout temps les deux mains sur le guidon, à portée des poignées de frein.

Pour obtenir une décélération maximale, le cycliste doit appliquer les deux freins uniformément et sans heurt jusqu'au moment où les roues commencent à se bloquer. De plus, en déplaçant le poids sur la roue arrière et en tendant les bras, on améliorera beaucoup le freinage en cas d'urgence. Comme le point de blocage varie en fonction de l'état de la route, et comme l'arrêt des roues peut avoir des conséquences désastreuses pour le cycliste et pour le groupe, il est suggérer de pratiquer seul à freiner à fond dans un stationnement par exemple.

Pour ce qui du freinage à grande vitesse lors des descentes par exemple, il doit se faire graduellement. Il faut freiner progressivement en pressant et en relâchant alternativement les deux poignées de freins, et ce afin d'éviter de surchauffer les patins de freins ou même de les ramollir.

L'ART D'ÉVITER LES OBSTACLES

Sur la route le cycliste est exposé à de nombreux obstacles. Tel que mentionné précédemment, l'anticipation est sans contredit le meilleur moyen de prévenir les chutes. D'une part, regarder au loin et ne pas fixer l'obstacle vous évitera bien des soucis. Inévitablement, si vous fixez un nid de poule, par exemple, au lieu de regarder au loin, vous vous dirigerez vers lui et risquerez de perdre le contrôle de votre vélo ce qui pourrait avoir des conséquences désastreuses.

Ensuite, le saut d'obstacle permet parfois au cycliste plus expérimenté d'éviter les chutes. Pour sauter un obstacle, le cycliste commence l'action en selle, saisit fermement le guidon avec ses deux mains, pousse sur les pédales et tire sur le guidon en le soulevant. Au point culminant du saut, le cycliste soulève la bicyclette pour décoller les roues du sol. Ce mouvement doit être explosif et coïncider avec le point de rencontre de l'obstacle. **Il est fortement recommandé de pratiquer ces techniques de saut à basse vitesse sur un terrain gazonné car atterrir la roue avant tournée peut être très désagréable!**

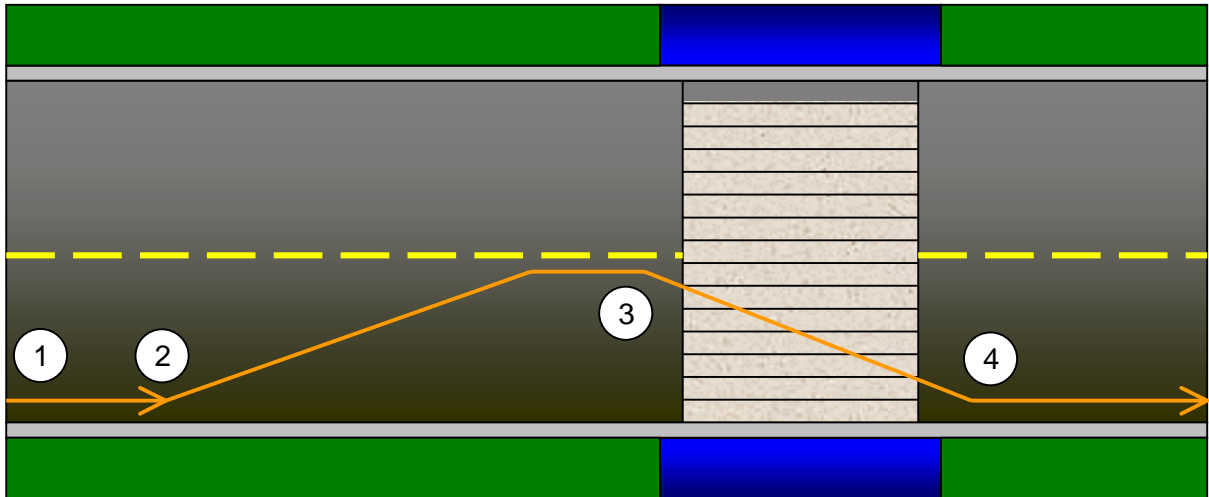
D'autre part, une variante moins spectaculaire consiste à se soulever et déplacer son poids au-dessus du vélo pour passer les nids de poule ou les voies ferrées, et éviter ainsi d'endommager les jantes. De plus, ralentir pour contourner un obstacle s'avère une technique simple et très sécuritaire. Voici d'autres conseils pour éviter les obstacles :

VOIES FERRÉES

- Il faut traverser cet obstacle perpendiculairement à la voie car la roue du vélo peut facilement se prendre et provoquer une chute. Les cyclistes expérimentés sautent souvent par-dessus les voies ferrées. Une vitesse de plus de 30 km/h est nécessaire pour effectuer un tel saut.

PONT DE BOIS

- Tout comme les voies ferrées, le danger est que l'une des roues du vélo puisse facilement se prendre entre les planches de bois qui sont souvent parallèles à la ligne de roulement. Il est donc préférable de traverser le pont de bois en diagonale. Quant aux ponts de bois, on les retrouve plus fréquemment en région rurale sur les routes tertiaires à faible circulation automobile.



EXPLICATION PAR ÉTAPES :

ÉTAPE #1

1. Le cycliste de tête identifie l'obstacle à venir et transmet l'information vers l'arrière ;
 2. Le cycliste de queue contrôle la zone arrière et crie « **DÉGAGÉ** » s'il n'y a pas de véhicule.
- ✓ *S'il y a une voiture, le mieux est de ralentir, traverser le pont en file indienne en gardant une distance sécuritaire entre les vélos et accélérer graduellement lorsque tout le groupe est traversé.*

ÉTAPE #2

1. Le cycliste de tête se déplace progressivement vers l'extrémité gauche de la voie. Lors de l'exécution, il maintient une vitesse constante ou décélère doucement compte tenu de son expérience et/ou de l'état du revêtement du pont ;
2. Au même moment, les autres cyclistes se déplacent tour à tour pour que le dernier soit en ligne droite avec la tête du peloton.

ÉTAPE #3

- ✓ Les cyclistes traversent le pont en diagonale.

ÉTAPE #4

- ✓ Le cycliste de tête maintient sa vitesse pour que les autres retrouvent leur position initiale pour ensuite accélérer s'il y a lieu. Le cycliste de queue peut informer le reste du groupe si ce dernier est complet.
- *Il est fortement suggéré pour une formation double file de changer en file indienne à l'approche du pont. La traversée du pont en double file demanderait presque la totalité de la largeur de la route.*

MONTÉES

Connaître ses capacités et savoir rapidement évaluer la difficulté d'une côte, c'est-à-dire choisir le bon développement et quelle technique utilisée pour gravir la montagne et lutter contre la gravité. Pas toujours facile, n'est-ce pas! Voici quelques conseils pour vous aider :

- ☺ Grimper en danseuse consiste à se lever de sa selle pour faire peser tour à tour le poids du corps sur chaque pédale, et d'accroître ainsi la force exercée par les jambes. Cette technique se traduit par une grande dépense énergétique et convient particulièrement aux côtes à fort pourcentage qui ne sont pas très longues ;
- ☺ L'autre méthode, entraînant une moins grande dépense d'énergie, consiste à rester assis sur la selle ou à se déplacer sur la selle de façon à améliorer l'effet de levier des jambes. Cette méthode convient mieux aux côtes plus longues, et exige l'emploi d'un petit développement ;
- ☺ Au cours de la transition entre la position debout et assise, il est primordial de continuer de pédaler. Pour les cyclistes de plus de 75 kg, il est suggéré d'augmenter légèrement le développement utilisé lors du passage en position debout ;
- ☺ La traction des membres supérieurs sur le guidon permet d'augmenter la puissance transmise aux jambes. En fait, cette technique vise à contrer la force de réaction générée par le pédalage ;
- ☺ Regarder au loin pour analyser la variation de la pente afin d'anticiper les changements de vitesse et de braquet ;
- ☺ Varier les groupes musculaires utilisés selon la fatigue perçue : les quadriceps vs les psoas-iliaques ;
- ☺ Choisir un développement ou un braquet qui permet une cadence de plus de 80 rpm ;
- ☺ Gérer l'effort pour vous permettre de relancer le rythme en haut de la côte.